

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

TEMMUZ 2018

İMEAK DTO TEMMUZ SAYISI MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI EKİ'DİR



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

30 MAYIS 2018





THE MARITIME HOUSE



Expertise on your side.



Worldwide Shipyard Representation
Trojan Marinex BWT Systems
CR Ocean Eng. Marine Scrubbers
Armed Guard Services
Insatech Marine Solutions
Norsepower Rotor Sail
Services in all Turkish Ports

www.eskomarine.com.tr



Quality Systems
TMSA-Vetting-Rightships-ISM
Marine Engineering Services
Plan Approvals
New Building On Site Team
Complete range of Manuals
Industry Specific Training

www.alphamrn.com



Claim Handling for Owners
100 % Track Record
Pre Purchase Surveys
Bunker Surveys
Cargo Surveys
Damage Surveys
Condition Surveys

www.nexusmaritime.com

Ağaoğlu My Office
Barbaros Mah. Lale sok. No: 1 Kat: 13 Daire: 54 Atasehir 34746 Istanbul / Turkey
Tel: +90 216 688 37 56 Fax: +90 216 688 00 37
web: www.themaritimehouse.com, mail: operations@themaritimehouse.com





MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

İMEAK DTO BİRİNCİ MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ



SALİH ZEKİ ÇAKIR - SUAT HAYRİ AKA - TAMER KIRAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası Birinci Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı 30 Mayıs'ta Büyük Kulüp'te gerçekleştirildi. Toplantıya Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka ve bürokratlar katıldı. Toplantıda DTO bünyesinde yer alan meslek komitelerinin sorunları dinlenerek, çözüm önerileri sunuldu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Birinci Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı 30 Mayıs 2018 tarihinde Büyük Kulüp'te gerçekleştirildi. Toplantıda DTO bünyesinde yer alan meslek komitelerinin sorunları dinlenerek, çözüm önerileri sunuldu. Toplantıya Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka, Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan ve DTO Yönetim Kurulu



SALİH ZEKİ ÇAKIR

üyeleri ile DTO meclis üyeleri katıldı. Toplantı İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın açılış konuşmasıyla başladı. Çakır konuklara "hoşgeldiniz" dedikten sonra ilk konuşmayı yapmak üzere kürsüye Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ı davet etti. Toplantı UDHB Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert'in sunumu ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın meslek komitesi başkanlarına sırayla söz vermesiyle devam etti. Son olarak UDHB Müsteşarı Suat Hayri Aka gelen dilek ve temennileri değerlendirdiği bir konuşma yaptı.



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



PROF DR. ORAL ERDOĞAN

“DÜNYA TİCARETİNDE, 2017 CİDDİ BİR TOPARLANMAYLA GEÇTİ”

Dünya deniz ticareti, dünya gemi inşa sanayi ve finans sektörü adına genel bir sunum yapan Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan toplantının birinci konuşmacısı oldu. “Dünya ticaretine bakarsak; 2015-2016 itibarıyla yaşanan, basit bir anlatımla büzüşme, 2017 itibarıyla ciddi bir toparlanmaya geçti. Biz daha önceki tahminlerde dünya ticaret hacminin 20 trilyon dolarları bulmasını bekliyorduk, ancak şu anda geldiği nokta 18 trilyon dolar kadar. Bu 18 trilyon dolarlık hacmi hangi ülkeler yapıyor diye baktığımızda ise, bunun büyük bir kısmını Çin ve ABD’nin yaptığını görüyoruz. Ardından Japonya ve Avrupa Birliği ülkeleri geliyor” diyerek, dünya ticaretinin güncel durumunu grafiklerle anlatan Prof. Oral Erdoğan, yakın geçmişte yaşanan ekonomik krizlere değindi.

“Dünya taşımacılığına değer bazlı baktığınızda büzüşebiliyor bazen ama miktar bazlı deniz taşımacılığına baktığınızda aynı gerilemeyi görmüyorsunuz. Deniz taşımacılığı miktarsal olarak sürekli artmaktadır.

Mühim olan bu pastadan karınız az olsa da pay alabilme yeteneğinizdir” diyen Erdoğan, Yunanistan’ı örnek gösterdi. Söзlerini “Yunanlılar neredeyse 2007’den beri kriz yaşıyorlar. 2011’den beri çökmüş gibiydiler ama yeniden dünya denizcilğinde ciddi bir şekilde filo sahibi olmaya başladılar” diye sürdüren Erdoğan, dünya gemi inşa sanayinde sipariş kontratlarında 2017 sonundan itibaren bir daralma görülsede, teslimlerde son dört beş aydır bir yükselme olduğuna dikkat çekti.

“KONTEYNERDE YENİ GEMİ İNŞAAT KONTRATLARI BELİRGİN BİR ARTIŞ GÖSTERİYOR”

Konteynerde yeni gemi inşaat kontratlarının belirgin artış gösterdiğini ifade eden Erdoğan, tanker ve kruvaziyerde ise gerileme olduğunu söyledi. Gemi fiyatlarını da değerlendiren Erdoğan, “Kontratlardaki yavaşlama fiyatlarda henüz kendini göstermedi. Fiyat tarafı artış yönlü devam ediyor. Hem yeni gemi inşa, hem ikinci el inşa fiyatları önceki yaşadığımız kriz dönemine göre ciddi bir biçimde yukarıda görünüyor” dedi. Gemi inşaatında pazar payı ağırlıklı olarak ülkelere bakıldığında Güney Kore’nin ciddi atılım yaptığını, Çin ve Japonya’nın da benzer şekilde hamlelerine devam ettiğini söyleyen Erdoğan, “Kore’de olduğu gibi, bir taraftan tersane kapatıyorlar ama bir yandan da açık tersaneler Kore’nin genel sipariş miktarını toplu bir şekilde yukarı götürecektir hamleler yapıyorlar. Bu da OECD toplantılarındaki en kritik konulardan biri” diyerek gemi inşa alanında ülkeler arasındaki rekabet kuralının üzerinde çalışıldığını vurguladı. “Şu son durumda Çin dökme yük yeni gemi teslimlerinin yarısından fazlasını sipariş kaydında tutuyor. Japonya konteynerde pazar payını artırırken,

dökmeli sınıfında güçlü pozisyonunu koruyor. Avrupa Birliği de özellikle İtalya öncülüğünde dominantlığını devam ettiriyor. Gemi inşa çok enteresan bir grafik var. Bu hepimize faydalı olacaktır” diye sözlerini sürdüren Erdoğan, gemi inşa sipariş kayıtlarını gösteren 122 yıllık bir grafiğe baktığında, sektörün 30 senede bir pik yaptığını dikkat çekti. “1920’lerdeki küçük bir pik gibi görünse de, o dönem için anormal. Ondan sonra 1942-41 civarında gördüğümüz bir pik var, üçüncü pik 1975-76’da, 4. pik ise 2011’de. Yani pikler 120 yılda 4 kere gerçekleşmiş” diyen Erdoğan, bunun önümüzdeki süreçte büyük olasılıkla dünya gemi inşaat teslimlerinin hızlanacağına, 2041’de ise yukarı doğru tırmanacağına işaret ettiğini vurguladı. Önümüzdeki süreçte deniz ticaretinde de gemi inşa alanında da daha kötünün beklenmemesi gerektiğini ifade eden Erdoğan, sözlerini “Kore’nin dünya gemi inşadaki ya da deniz ticaretindeki rekabetin ana bozuculardan biri olduğu çok net anlaşılıyor. Hem kendi milli ve yerli gemilerini yapıyor, hem kendi kullanıyor, hem de dünyaya satıyorlar. Burada devletin fiyat koymada anormal rekabet avantajı yarattığını görüyoruz” diye sürdürdü.

“DEVLET YERLİ VE MİLLİ OLACAĞIZ DİYOR AMA OLAMAMIŞIZ”

“2005’te Türkiye gemi sanayinde daha fazla yerli malı kullanırken 2015’te bu oran düşüyor. Oysa devlet yerli ve milli olacağız diyor. Ama olamamışız. Ayrıntısını daha çok çalışmamız gerekiyor” diyen Erdoğan, yerli ve milli bir gemi inşa sanayinin rekabetteki önemine de değindi.

Konuşmasında sermaye ve finans konusunu da ele alan Erdoğan, “Türkiye’de ister gemi yapın, ister başka bir faaliyette bulunup üretim



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

yapın, maliyetin ana kaynağı, iş gücü artı finans ve sermaye kullanımınıdır. O da faizle ilgilidir. Faizler de Merkez Bankası'nın muhteşem kararıyla şu an itibarıyla mevduatta yüzde 17.5'ü aşmış durumdadır. Mevduat 17.5'ü aşmış olursa, bankaların kredi faizini kaçtan vermesini beklersiniz? En az 20'den diyorum” diyerek para piyasalarına da değindi.

Profesör Dr. Oral Erdoğan'ın konuşmasından sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran “Geçen dönemle birlikte 9'uncu, bu dönemle birlikte ilk Müşterek Meslek Komiteleri toplantısına hoş geldiniz. Oral Hoca'mla birlikte açılışı yaptık. Şimdi Müsteşar Yardımcımız Selçuk Sert Bey'in bizimle paylaşacağı bir sunum var. Buyurun Sayın Sert” diyerek Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert'i kürsüye davet etti.

“DENİZCİ BİR BAKANLA VE DENİZCİ BİR MÜŞTEREKLE ÇALIŞMANIN KONFORUNU YAŞADIK”

Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın denizcilik sektöründe yaptığı düzenlemeleri 2017 ve 2018 yılları itibarıyla anlattı. “Bildiginiz gibi geçen meslek komitesinde son 5 yılda yapılan çalışmaları, mevzuattaki düzenlemeleri özetlemiştik. Bu kez de 2017 yılı odak noktası olmakla birlikte mevzuatta ve faaliyetlerdeki gelişmeleri özetlemeye çalışacağım” diyerek sözlerine başlayan Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert, 2017 yılını 2 Ocak 2017 tarihinde Gemiadamları Sınav Merkezi'ni açarak başladıklarını belirtti. 18 Ocak 2017'de gemiadamları için Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği yayımlandığını belirten Sert, uluslararası sefer yapan gemilere de klaslı olma zorunluluğu getirildiğini, bu gemilerin



AHMET SELÇUK SERT

tüm belgelendirilme işlemlerinin klas kuruluşları tarafından yapılmasını sağladıklarını ve sekiz adet klas kuruluşuna yetki verildiğini anlattı. “Çıkarılan kanundan yaklaşık 90 bin tekne faydalandı. Aynı zamanda Türk uluslararası gemi sicili kanununda değişiklik yapılarak, vergi muafiyeti genişletildi, geçmişe yönelik af getirildi. Bu, gelecekteki problemleri de çözemeye yönelik bir kanundu” diyen Sert, özel yatların Türk Bayrağı'na geçmesinin önündeki engellerin kaldırıldığını da söyledi.

Sert, Türk sahipli yabancı bayraklı teknelerin Türk Bayrağı'na geçişini kolaylaştırmak için 27 Ocak tarihinde yayımlanan kanunla daha sonra 3 Şubat 2017 tarihinde Bakanlar Kurulu kararıyla KDV'nin yüzde 1'e, ÖTV'nin yüzde 0'a indirildiğine dikkat çekerek, “6 bin tane Türk sahipli tekne olduğunu ön görüyorduk. Şu an itibarıyla 5 bin 826 tekne, ilave hiçbir yaptırım uygulanmaksızın, Türk Bayrağı'na geçti. Çok güzel bir işbirliği ve çalışma oldu” dedi.

Konuşmasına “21 Mart 2017'de Türkiye, gemilerin emniyetli ve çevreye

duyarlı geri dönüşümü hakkında Hong Kong'ta imzalanan uluslararası sözleşmede imzacı beş ülkeden biri oldu. 27 Mart 2017 tarihinde de deniz yoluyla taşınan konteynerlerin brüt ağırlıklarının belirlenmesiyle ilgili mevzuat düzenlemesi yapıldı. 1 Mayıs 2017 tarihine ise gemiadamları elektronik başvuru sistemi hazırlandı. Böylece gemiadamlarının elektronik sistemden başvuru yapmasının önü açıldı. 24 tane işlem bu kapsamda e-devlet üzerinden verilmeye başlandı” diye devam eden Sert, 5 Mayıs 2017 tarihli Resmi Gazete'deki yönetmelikle gemi yan sanayimizin Avrupa bazında rekabet gücünü artırmak için Avrupa Birliği'nin yeni standartlarına uyum sağlandığını belirtti. “P&I listesi uygulaması kapsamında 30 Mayıs 2017 tarihinde başvuru kriterleri revize edildi. 22 firma listede yer aldı” diyerek deniz sigortacılığının alt yapısının güçlendirildiğini vurgulayan Sert, “Burada özellikle Türk P&I çalışmaları hakkında da bir iki satır açmak istiyorum. 2014 yılında 572 gemi, 2017 yılında ise 1859 gemi sigortalıydı, şu anda bu sayı 2196. Çok kısa sürede, çok hızlı bir gelişme kaydettik. İhtiyacımız olan her konuda çözüm ortağı olduğu için hem Türk P&I yöneticilerine, hem de bu konuda öncü olan Sayın Müsteşarımız ve Sayın Başbakanımız başta olmak üzere emeği geçenlere tekrardan teşekkür ediyorum” dedi.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan'ın katılımıyla yeşil liman sergisi düzenlendiğini ve 29 Haziran 2017'de 11 limana yeşil liman sertifikası verildiğini söyleyen Sert, “12 Temmuz 2017'de önemli bir faaliyete başladık. Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi (UDEM) ve Antalya Acil Müdahale Eğitim Merkezi kuruluş çalışmaları tamamlandı” müjdesini verdi. Bu merkezin hem



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

eğitim, hem koordinasyon, hem de yönetim anlamında gelecekte önemli bir fonksiyonu icra edeceğini belirten Sert, yine 28 Temmuz 2017'de Resmi Gazete'de bir tüzük değişikliği yayımlandığını ve uğraksız geçişi bozmayan bekleme süresinin 48 saatten 168 saate çıkarıldığına işaret etti. Buradaki amacın Türk boğazlarından geçen gemilerden ekonomik olarak daha fazla kazanç sağlamak olduğunu vurgulayan Sert, yılın son beş ayına bakıldığında bu mevzuattan faydalanılarak, ekonomik bir katkı sağlandığını söyledi. 8 Eylül 2017'de ise gemi balast suyu kontrolü ve yönetimi hakkında uluslararası sözleşme kapsamında Balast Suyu Yönetim Sistemleri için Türkiye adına üç markanın 20 modeli için sertifika yayınlandığını belirten Sert, 19 Kasım 2017 -15 Kasım 2017 Milli Deniz Ticareti Bilgi Sistemi'nin kurulup faaliyete geçirildiğine de dikkat çekti. "Denizcilik veri tabanımız tek elde toplandı. Bu hem verilerin tek elde toplanmasını sağlıyor, hem de veriler hakkında bir takım işlemler yapılmasını kolaylaştırıyor" diyen Sert, bunun gelecekte de çalışmalarında etkin rol oynayacak bir düzenleme olduğunu belirtti.

5 Aralık 2017'de Gemi Trafik Yönetim Sistemi Projesi'nin İzmit'in yanı sıra İzmir ve Mersin'de de izleme yapabilir duruma geldiği bilgisini veren Sert, 5 Aralık 2017'de ise yine çok önemli bir kanunun Torba Kanunla geçtiğini anlattı. Bu kanunla batık, yarı batık ve sahipsiz, terk edilmiş gemilere müdahale etme imkanı sağlandığını belirten Sert, "Yani liman başkanı icra ve hukuki yollar oluşturulmadan direkt geminin satışını yapabilecek şekilde kanuni bir düzenleme yapıldı" dedi. 5 Aralık 2017'de özel sektörün yat limanlarına yatırım yapma imkânı sağlandığını da vurgulayan Sert, "Yat limanları kira

sözleşmesi 49 yıl olarak düzenlendi. Daha önce tersaneler için bu düzenleme yapılmıştı. Bu sefer de yat limanları için bu uygulama yapıldı" diye sözlerini sürdürdü.

2017 yılında özellikle gemi trafik takip sistemlerinin yenilenmesi ve millileştirilmesi yönüne çok önemli çalışmalar başlatıldığının altını çizen Sert, Türk boğazlarının yerli ve milli trafik sistemi projesinin de faaliyete geçtiğini vurguladı. 2017 yılının ana gündem maddelerinden bir tanesinin de Yunanistan'ın orantısız olarak denetlediği ve kabotaj hakkından dolayı engellediği ticari yatların faaliyetleri olduğunu anlatan Sert, bu konuda da çok yoğun çalışmalar yapıldığını ifade etti.

12 Ekim 2017'de bizzat Bakan Ahmet Arslan'ın mevkidaşlarıyla görüştüğünü anlatan Sert, Cumhurbaşkanının da konuyla ilgili çalışma yaptığını ve nihayetinde 30 Ocak 2018 tarihinde ticari yatlara, ahşap yapılı ilkel gemi belgesi verilerek, bu denetimlerin dışına çıkarılma konusunda bir hamleleri olduğunu belirtti. Hala özellikle Rodos ağırlıklı olarak sürecin devam ettiğine değinen Sert, "Bu konuda Yunanistan'ın haksız ve zorlama denetleme politikası devam ediyor" dedi.

Sert konuşmasını "13 Şubat 2018'de Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanları Yönetmeliği yayımlandı. Bu yönetmelikte zorunlu olmayan tüm sınav ve sertifikalar kaldırıldı. Yeterlilik alma şartları çalışma alanlarına göre düzenlendi. İhtiyaç olan alanlarda İngilizce şartı getirildi. Fakat bu yönetmelikte diğer getirilen avantajlar biraz unutuldu, İngilizce şartı üzerine odaklandı. Kılavuz kaptanların verimlilik ve standardizasyonu yönünden de yeni düzenlemeler yapıldı. Balıkçılara çalışan gemiadamlarının STCW'lerle ilgili olarak arada sınava girme zorunluluğu

kaldırıldı. Yat kaptanlarıyla ilgili de ayrı bir yaptırım getirildi. Yat kaptanlarının staj süreleri azaltıldı. Yani bir takım iyileştirmeler var. Buna karşılık da özellikle aynı meslekten olsa dahi yatta çalışan, balıkçıda çalışan ya da uzak yolda çalışan kişiler arasında farklı kriterler belirlendi" diye sürdürdü. Türkiye'nin İngilizce konusundaki eksikliğini gidermek ve uluslararası piyasada daha fazla gemiadamı istihdam etmek zorunda olduğuna dikkat çeken Sert, 13 Şubat 2018'de, Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü ile yatlara yapılacak sağlık işlemlerinin yürütülmesine ilişkin de protokol imzalandığını anlattı ve "Yıllık 8 bin 500 tane gemi bu hizmetten faydalanacak" dedi.

Daha sonra 17 Mart'ta Çırağan Sarayı'nda Başbakan Binali Yıldırım'ın himayesinde ve Bakan Ahmet Arslan'ın ev sahipliğine gerçekleştirilen Denizcilik Zirvesi'ne değinen Sert, zirvede aynı zamanda Dünya Denizcilik Üniversitesi'nin yönetim kurulu toplantısının Başbakanımızın ve Bakanımızın katılımlarıyla gerçekleştirildiğinden bahsederek "Umuyorum ilki yapılan bu zirve uzun zaman devam eder. Çünkü IMO ile ilişkilerimiz son derece önem taşıyor. Mevzuatlardan sonradan haberdar olmamak için oralarda söz sahibi olmamız gerekiyor" dedi.

23 Nisan 2018'de Deniz Yoluyla Taşınan Petrol Dışındaki Tehlikeli Maddelerin Tazmini Ve Sorumluluğu Hakkındaki Uluslararası Sözleşmeyle ilgili olarak sürecin tamamlandığını ve belgeyi teslim ettiklerini belirten Sert, bu konuda dünyadaki üçüncü ülke olarak bu sözleşmeye taraf olduğumuza dikkat çekti. 27 Mayıs 2018'de limanlarda tek pencere sisteminin hayata geçirilmesi için Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

Bakan Ahmet Arslan arasında bir protokol imzalandığını anlatan Sert, “Bu uzun yıllardır çalıştığımız bir konu. Acentelerimizin hem Gümrük Bakanlığı ile hem idarelerimizle, hatta İçişleri Bakanlığı, Çevre Bakanlığı ve diğer bakanlıklarla olan işlemlerinde aynı bilgileri ayrı ayrı girmeleri yerine, tek bir sistemden girmeleri sağlanacak. İlk olarak Gümrük Bakanlığı ile bu çalışmayı tamamlıyoruz. Herhangi bir aksaklık olmadığı takdirde de 1 Temmuz’dan itibaren Türkiye genelinde bu uygulamaya geçeceğiz” dedi.

“KOSTER FİLOSUNU YENİLEME PROJESİNDEN ÇOK ÖNEMLİ ÇIKTILAR BEKLİYORUZ”

24 Mayıs 2018’de kıyı tesislerine işletme izni verilmesi kapsamında mevcut proje revizyonlarıyla vaziyet planları hakkında genelge çıkarıldığı bilgisini de veren Sert, 2017-2018 yılları arasında süre gelen faaliyetler hakkında da bilgi verdi. Başta koster filosu olmak üzere filomuzun yenilenmesiyle Bilim Sanayi Bakanlığı ile çalışmaların son aşamaya geldiğini belirten Sert, uygun finans modeliyle vergisel ve finansal avantaj sağlanacak şekilde çalışmaların devam ettiğini ve bu projeden çok önemli çıktılar beklendiğini anlattı.

Sert sözlerini “Olaya bir taraftan armatörlerimize destek olarak bakarken, diğer taraftan tersanelerimize iş ve istihdam sağlama aracı olarak görüyoruz ve aynı zamanda Karadeniz ve Akdeniz’deki rekabet üstünlüğümüzün artması ve devam etmesi yönünden çok önem veriyoruz. Bu proje aynı zamanda TürKP&I ve Türk Loydu için de önemli bir çalışma oluşturacak. Çok önemli bir proje... İnşallah 2018’de anlatılan projelerden bir tanesi haline gelir” diye sürdürdü.

“Düzenli sefer yapan teknelerin hat izin belgelerinde bürokrasi sıfırlandı” diyen Sert, bu kapsamda 22 firmaya 37 hatta 110 gemi için düzenli sefer işlemleri belgesi düzenlendiğini ve sefer izni verildiğini belirtti. Balıkçı sınıfı gemi adamlarıyla ilgili çalışmalar sürdürdüğünü de anlatan Sert, 2017 yılında ÖTV’siz yakıt çalışmalarının da devam ettiğini belirterek, “743 milyon 406 bin liralık ÖTV’siz yakıt avantajı sağlandı ve verilen yakıt miktarı 381 ton. Bu desteğe rağmen 2017’de taşınan araç sayısına ve taşınan yolcu sayısında bir miktar düşme var. Tabii bunun sebebi Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın diğer alanlardaki ve projelerdeki hızlı çalışması. Köprüler, tüneller, hızlı geçişler bu kapsamda yolcu sayısını düşürüyor. Fakat ulaştırmada akslar birbirini olumlu etkiler ve deniz taşımacılığına bu yapılan çalışmaların olumlu yansıtacağını düşünüyorum” dedi.

Balıkçılığa da değinen Sert, “Ağustos ayında yerinde yapılan eğitimler ve sınavlarla 912 tane balıkçı gemisi kaptanlığı yeterliliği alındı. 2 bin 500 balıkçının da STCW sertifikası yenilendi. O zaman gemiadamları yönetmeliği

çıkıyordu. Şimdi bu STCW’ye hiç ihtiyaç kalmadı. 2018 Mayıs ayında da aynı şekilde tekrarladık. 368 kişi balıkçı gemisi kaptanlığı, 710 kişi de Kısa Mesafe Telsiz Belgesi aldılar. 2017’deki çok önemli çalışmalardan bir tanesi buydu” dedi.

Sözlerini “Paris Memorandumu kapsamındaki denetimlerde tutulan gemilerimiz oldu. 2017 yılını 14 gemiyle tamamladık. Bunların 5’i Yunanistan tarafından tutulan 4’ü de ahşap olan teknelerimizdi” diye sürdüren Sert, 2008 yılından itibaren Beyaz Liste’deki yerimizi korumuş olduğumuzu vurguladı. Gerek sektör olarak, gerek idare olarak beraber güzel bir çalışmayla güzel bir işbirliğiyle bu süreci atlattığımızı, ama kritik bir yerde kaldığımızı işaret eden Sert, “2005’ten itibaren tutulmalarda sürekli ve düzenli bir azalma vardı. En son 2013 yılında 2.99’luk bir rekor seviyeye ulaşmıştık. Ancak 2013’ten sonra maalesef tekrar tutulma oranlarının artışına yönelik bir seyir izlendi. Nihayetinde 2014 yılında 6.14’tü. Şu anda 2015’ten itibaren 2016, 2017 ve 2018 yılında oransal olarak tekrar düşüşe geçtik. Ama üç





MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

yıllık düzenlemeler dikkate alındığı için 2016, 2015 rakamından dolayı, geçen 2016 ve 2017 yılları bu anlamda bir hayli zor geçti” dedi.

“TEK KART VE TEK PENCERE SİSTEMİNE GEÇİYORUZ”

Tek kart uygulamasına da değinen Sert, “Tek kart uygulaması için 2017’de yoğun bir çalışma yapıldı. Son aşamaya gelindi. Birçok kurum limanlara girmek için kart veriyor. Hatta bazen bir kurum birden fazla kart verebiliyor. Limanlardaki kart enflasyonunun önlenmesine yönelik olarak çalışmalarda son aşamaya geldik. Sadece Gümrük Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı arasında ufak bir koordinasyon gerekiyor. Bu çalışma da önümüzdeki günlerde gündeme gelebilecek çalışmalardan bir tanesi” dedi.

Hizmetlerin e-Devlete taşınması yönündeki çalışmanın da yoğun bir şekilde devam ettiğini belirten Sert, 36 tane denizcilik hizmetinin e-devlet sistemine taşındığını vurguladı ve 2018’in ikinci yarısında da hedeflerinin bütün hizmetleri e-devlet üzerinden verebilmek ve alabilmek olduğunu altını çizdi. Sert son olarak 2017 ve 2018 çalışmalarına katkı sağlayan herkese teşekkür ederken, denizci bir bakanla ve denizci bir müsteşarla çalışmanın konforunu yaşadıklarını belirtti ve onların da denizci bir cumhurbaşkanı ve denizci bir başbakanla çalışmanın konforunu yaşadıklarına dikkat çekti.

“Tek kart ve tek pencere konularında Lojistik Koordinasyon Kurulu’nda bulunan Halim Bey’in (Mete) çok katkısı olduğunu belirten Sert, “Tek bir kimlik kartıyla tüm Türkiye’deki limanlara giriş çıkış sağlanabilecek. Alması zor, ama kullanması çok konforlu bir kart olacak. Bu anlamda Akın Bey’e de çok teşekkür ediyorum. Dün Uluslararası Fener



TAMER KIRAN

Otoriteleri Birliği IALA’nın genel kurulu yapıldı ve Türkiye konsey üyeliğine seçildi. IALA dünya denizciliğinin çok önemli kurumlarından bir tanesi. Ben hem emek verenleri, hem de sektör olarak Türk denizciliğini tebrik ediyorum. İnşallah başarılı çalışmalar IALA çerçevesinde yapılacaktır” dedi.

“İDAREMİZİN YAPTIĞI ÇALIŞMALARİ GÖRDÜK HAFIZAMIZI TAZELEDİK”

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert’i sunumundan dolayı tebrik ettikten sonra teşekkürler ederek “Değerli Selçuk Bey güzel bir sunum yaptı. Biraz da geriden aldı, 2017’yi de anlattı ama çok iyi oldu. Çünkü Meclisimizin yüzde 70’i yenilendi. Dolayısıyla geçen sene mecliste olmayan arkadaşlarımız için güzel bir hatırlatma niteliğindedi. İdaremizin son bir buçuk yılda yaptığı çalışmaları görerek tekrar hafızaları tazelemiş olduk” dedi.

Kiran sözlerine şöyle devam etti: “Tabii bunca çalışma yapılırken, hayat durmuyor, devam ediyor. Bugün bir şey yapıyor, düzeltiyoruz ama

diğer taraftan bambaşka bir konuyla karşılaşabiliyoruz. Bugün toplanmamızın ana sebeplerinden bir tanesi de bu sıkıntıları, bu değişen şartları sizlerle, İdaremizle paylaşmak. Mümkün olanları burada hemen çözmek, olmayanları da ev ödevi olarak yanımıza alıp düzeltmek için çalışmak. Konsepti değiştirmedik. Geçen seneki konseptle devam ediyoruz. Meslek komitesi başkanlarımıza bize bildirdikleri sırayla söz vereceğim.” Kiran ilk konuşmacı olarak 05 numaralı Gemi İnşa Tamir ve Bakım Tersaneleri Meslek Komitesi Başkanı İsmail Oyar’ı kürsüye davet etti:

“İŞLETME BELGELERİNİN İZİN SÜRELERİ BU SENE İTİBARIYLA DOLUYOR”

05 Numaralı Gemi İnşa Tamir ve Bakım Tersaneleri Meslek Komitesi Başkanı İsmail Oyar, Gemi İnşaat Tamir ve Bakım Tersaneleri Komitesi adına sektörlerinin sorunları ve çözüm önerilerini sunmak üzere söz aldı. “Öncelikle gerek kira sözleşmelerimizin uzatılması, kira bedellerinin ciroya bağlanması bizlere destek ve moral olmuştur. Bu konuda Başbakanımız Binali Yıldırım başta olmak üzere Sayın Ulaştırma Bakanımıza, Sayın Müsteşarlarımıza, Sayın Genel Müdürlerimize ve emeği geçenlere ayrı ayrı teşekkürü borç biliriz” diye sözlerine başlayan Oyar, “Sayın Bakanımız Ahmet Arslan tarafından da açıklanan koster filosu yenileme çalışması sektöre ve denizcilik camiasında umutları yeşertmiştir” dedi. Gemi inşaatı tamir bakım sektörünün en güncel sorunlarından birinin işletme belgelerinin izin sürelerinin bu sene itibarıyla dolması olduğunu söyleyen Oyar, imkânı varsa belgenin kaldırılmasını, mümkün değilse bu süreçteki prosedürlerinin kolaylaştırılmasını ve İdare’den Alt Yapı Yatırım Genel Müdürlüğü’ndeki onay



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



İSMAİL OYAR

sürelerinin kısaltılması yönünde yardım beklediklerini belirtti.

Oyar konuşmasını şöyle sürdürdü: “Çevremizdeki ülkelerdeki siyasi belirsizlikler ülkemizi de etkilemekte. Özellikle yurt dışı siparişlerde müşterilerimiz isteksiz davranmakta, başka ülkeleri tercih etmektedirler. İnşada rekabet ortamını tekrar yeşerten yeni inşaat talebinin ülkemize de gelmesi için bir dizi önerimizi sıralamak isterim. Gemi inşada en güçlü rakiplerimizden İspanya tersaneleri, hükümetlerinden sağladıkları finansman desteğiyle yüzde 20’ye varan avantajlar sağlamışlardır. Diğer ülkelerin de açık ya da üstü kapalı destekleri aşırıdır. Bizde ise, sektörümüze yönelik kredi teşvikleri son derece karmaşık ve kullanılması zordur. Eximbank kredisi için başka bir bankanın teminat mektubu istenmektedir ve bu da ilave finansman gideri ortaya çıkartmaktadır. Aynı şekilde öz sermaye gerekmektedir. Ekonomi Bakanlığı’nın teşvik ettiği sektöre yönelik tasarım desteği son derece karmaşık yapısı yüzünden hemen hemen hiç kullanılmıyordur. Ülkemizde çeşitli sebeplerle artan ve rakip ülkelerin üstünde kalan faiz oranlarını



MUSTAFA MUHTAROĞLU

kullanılmaktadır. Türk tersanelerine yeni gemi inşaat projelerinde faiz desteği imkânı yaratılmalıdır. Bu konularda kullanım kolaylığı getirecek iyileştirmeler yapılmalıdır.”

Yeni gemi inşaat projelerinin 18-24 ay arası sürdüğünü belirten Oyar, büyük rakamlara ulaşan KDV iadesinin geminin ihracından sonra uygulamaya alındığına dikkat çekerek, “Talebimiz konut projelerinde olduğu gibi aylık olarak tersanelerimize ödenmesidir. Ayrıca yapmış olduğumuz gemilerin seyir ve testleri sırasında ÖTV’li yakıt kullanmak durumunda kalıyoruz ve bu da maliyetlerimizi etkiliyor. Bu konuda düzenleme yapılmasını bekliyoruz” dedi. SGK’nın sektöre uyguladığı haksız asgari pirim uygulamasından da vazgeçilmesi gerektiğini söyleyen Oyar, sözlerini “Bu yılbaşında Türkiye İhracatçılar Meclisi’nde 7 ayrı bakanımızın katıldığı toplantıda sektör temsilcilerinin dillendirdiği Stopaj Vergisi’nin kaldırılması konusuna Maliye Bakanımız olumlu görüş vermiş ve 2-3 ay içerisinde kaldırma sözü verilmiş idi. Sayın bakanlık yetkililerimizin bu konunun takipçisi olmasını talep ediyoruz” diye sürdürdü.

Oyar en büyük sorunlarından birinin de sektörde çalışacak kalifiye işçi ve ara eleman bulamamak olduğunu vurguladı. “Ağır iş kolu olmamız sebebiyle iş gücü sektörü tercih etmemekte, mevcut eğitim sistemi de sektöre yönelik iş gücü yaratmakta yetersiz kalmaktadır” diyen Oyar, meslek edindirme kurslarının işlevsel hale getirilmesi ve sertifika programlarının yoğunlaştırılması önerisinde bulundu.

“ARMATÖRLERİMİZE BU YENİ YAKITI SUNMAMIZ LAZIM”

13 Numaralı Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Meslek Komitesi’nden Mustafa Muhtaroglu, Oyar’dan sonra dilek ve temennilerini belirtmek için kürsüye çıktı. 2020’de denizde kullanılan yakıtlarda şu anda yüzde 3,5 olan kükürt oranının yüzde 0.5 olarak uygulanacağını belirten Muhtaroglu, böyle bir yakıtın dünyada henüz var olmadığını söyledi.

“Denizde yılda 300 milyon ton civarında bir yakıt kullanılıyor” diyen Muhtaroglu, bu yakıtı üretmek için Türkiye’deki ikmalciler olarak bir çalışma grubu kurduklarını belirtti.

Konunun iki ayağı olduğunu belirten Muhtaroglu, “Bir, armatörlerimize bu yakıtı sunmamız lazım ve onlarla beraber çalışmamız lazım. İkincisi de bu yakıtı Türkiye’de sunarak, çok önemli bir fırsat yaratabiliriz. Çünkü bunu sunan insanlar da, limanlar da, ülkeler de aslan payını alacaklar. Buna hep beraber çalışmamız lazım. 18 ayımız var. Bunun için sektörden destek istiyoruz” dedi.

Muhtaroglu İdare’den bir talepte de bulundu ve transit geçen gemilerin sadece İstanbul’dan değil, Aliğa ve Samsun limanlarından da yakıt alabilmelerinin önünün açılmasını rica etti. Komitelerinde farklı gruptan



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

arkadaşları olduğunu da belirten Muhtaroglu sözlerini şöyle sürdürdü: “Özkan Girit arkadaşımız ÖTV konusunda uzman. Onun bana ilettiği bir sıkıntı var. Mesela bazı yerlerde ÖTV'siz yakıt verilemiyor. Bunun en çarpıcı örneği de bizim Gürpınar'daki yeni balıkçı halimiz. Şimdi Ramazan ama balık sezonu başlayınca bunun sesi çıkacak sayın müsteşarım. Yani orada yakıt verilemiyor” diyerek bu konunun çözülmesi için destek talep etti.

“ANA SORUNUMUZ ÇEKİK YERLERİ İLE TEKNE İNŞA YERLERİMİZİN OLMAYIŞIDIR”

Yunus Can, 14 Numaralı Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği Meslek Komitesi adına söz aldığını belirtti. Yunus Can, sorunlarının 38, 39, hatta kısmen 31 No'lu meslek komiteleriyle çok yakın olduğunu belirtti. “Bizim özellikle güneyde ve batı sahillerimizde faaliyette bulunan meslek erbabı arkadaşlarımızın en temel sorunu kendi adlarına ya da kendi kurumsal kişiliklerine uygun tescil edilmiş veya planlara işlenmiş çekik yerleriyle ve tekne inşa yerlerinin olmayışdır. Bu çok önemli temel bir sorundur. Bölge limanlarında çekik yeri ve diğer kıyı inşaatlarının belirlenmemiş olması geçmişten günümüze kadar devam etmektedir. Hem sektörü çok ciddi sıkıntıya sokmakta ve hem de çevresel kirliliğe yol açan sorunlar doğurmaktadır” diye sözlerini sürdüren Can, sektördeki insanların bulabildiği imkânları değerlendirerek uygun bir yerde teknesini imal etmek suretiyle hem çevre kirliliğine yol açtıklarına, hem de plansız bir gelişmeye neden olduklarına dikkat çekti. “Batı sahillerimizde yapılmış ya da yapılacak olan bölge imar planlarında mutlaka ama mutlaka tekne çekik inşaatlarının belirlenmesi temel hedef alınmalıdır” diyen Can, sözlerini



YUNUS CAN

“Bir bölgede planlama yapılırken, bunların bileşenleri olduğunu hiç kimse aklından çıkartmamalıdır. Yani kara tarafında bir uygulama yapıyorsanız bunun bir deniz tarafı da olduğu yadsınmamalıdır” diye sürdürdü. “İkinci bir konunun hepimizin şahit olduğu gibi, hemen hemen turizmin ağırlıklı olan tüm bölgelerimizde her tür kategoriden teknelerin günlük faaliyetlerine şehir merkezlerinde bulunan ve kıyı tesisi işletme izni olmayan rıhtımlarda zorunlu olarak devam etmesidir” diyen Can, bu teknelerin düzenli olarak bağlanabilecekleri, emniyetli halde yolcu indirme ve bindirme yapabilecekleri, kullanımlarına tahsis edilmiş, gerekli görüldüğünde mendirekle kuşatılmış alanlara ihtiyaçları olduğunu vurguladı. “Bu çok acil çözülmesi gereken bir meseledir. Bu alanların tespitinde İdaremizin Odamızla birlikte bir müşterek çalışma içerisinde olmasının ciddi zaruri faydaları vardır” diyen Can, üçüncü problemlerinin ise hem Marmara Bölgesi'nde hem de güney batı sahillerimizde sayıları binlerle ifade edilmekte olan teknelerin birçok faaliyette birden bulunması meselesi olduğuna dikkat çekti. Bu teknelerin, hem yolcu taşıdıklarını, hem turist

taşıdıklarını, hem lojistik hizmetlerde bulduklarını, hem de sportif faaliyetler yaptıklarını belirten Can, bunun ciddi bir kargaşayı ve kirliliği de beraberinde getirdiğini anlattı. “Bu teknelerin envanterlerinin mutlaka ama mutlaka çıkarılması gerekiyor. Tabii Oda olarak ve meslek komitesi olarak bizim de katkımız vasıtasıyla yapılması gereken bir iş bu. Sayıları tespit edildikten sonra kendi çalışma alanlarındaki kriterler tespit edilerek o kriterlerin uygulanması gereği vardır” diyen Can, takip ve denetimin de DTO tarafından yapılması gerektiğini vurguladı.

Yunus Can dördüncü ve son olarak ifade edeceği konuyu ise, teknelerin faaliyet alanlarına göre sayı ve niteliklerinin belirlenmesini müteakip bu alanlarda çalışacak olan tekne sayısının öncelikli olarak dondurulması meselesi olduğunu açıkladı ve “Sayın müsteşarım belki ilk defa duyuyorsunuz ama gerçekte bir tekne talebi yokken, sürekli tekne arz edilmesi, denize sürekli tekne sürülmesi ciddi bir yoğunlaşmayı ve kargaşayı da beraberinde getiriyor” dedi.

Can son olarak “Yolcu taşımacılığı yapan teknelerimizden yolcu başına alınan yüzde 18 KDV ciddi bir yükür. Bunun olabildiğince asgariye çekilmesi ve yüzde 8 gibi bir rakama bağlanmasını arz eder, hepimize teşekkür ederim” diyerek sözlerini noktaladı.

“ÖN SÖRVEY PLANLAMASI YAPILIRKEN PARIS MOU STANDARTLARI GÖZ ÖNÜNE ALINMALI”

24 No'lu Deniz Aşırı Dökme Yük Taşımacılığı Meslek Komitesi adına söz alan Hüseyin Konan, DPA standartlı Türk bayraklı gemilerde yapılan ön sürveylerde farkındalık eğitimlerinin farklı farklı denetlendiğini dile getirdi. Bazı kişilerin gemilerine üç



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



HÜSEYİN KONAN

ayda bir, farkındalık eğitimi almaya müsait olmayan diğer DPA'lık yapan arkadaşlarına ise ayda bir ön sövrey geldiğini dile getiren Konan, eşitlik olmadığına işaret etti. Konan, "Ön sövrey planlaması yapılırken Paris Momerandumu standartları göz önüne alınmalı ve ön sövrey süresi uzatılmalı. Ayrıca gemilerinin sicil durumu puanlamasına bakılarak farkındalık eğitiminin önü açılmalıdır" dedi. Beyaz Liste'de kalabilmek için tüm desteklerini vereceklerini belirterek sözlerini sürdüren Konan, rekabet gücünün artırılabilmesi için SGK primlerinin yüzde 10-12 olan dünya standartlarına çekilmesini talep etti ve sözlerini "Yeni çıkan kurallar çerçevesinde bazı ekipmanlara yapısal tadilatlar gerekmektedir. Bazı klas kuruluşları süre vermemektedir. Bunların dikkate alınmasını rica ederim" diye noktalandı.

"VİZE MUAFİYETİ İÇİN YEŞİL PASAPORT VERİLMESİ ÇOK ÖNEMLİDİR"

Faruk Emre Yıldırım, 25 No'lu Denizaşırı (Uzak yol) Genel Yük Gemi Taşımacılığı Meslek Komitesi'ni temsilen söz aldı.



FARUK EMRE YILDIRAN

"Her birimiz denizciliği ülkemizin büyük ulusal ölküsü sayarak toplanmış bulunmaktayız" diye sözlerine başlayan Yıldırım, mevcut hükümete ve yeni DTO Yönetim Kurulu'na bu konudaki hassasiyetlerinden dolayı teşekkür etti. "Günümüzde küreselleşen ve büyüyen ekonomiler içinde kendimizi geliştirmeli ve çağa uygun bir şekilde hızlı hareket etmeliyiz" diyen Yıldırım, ticari gemilerin bayrak devletlerinde sahip oldukları kanun ve uygulamalardan bir mil bile olsa ileri olmamızın yıllar içinde bize yetişemeyecekleri bir mesafe yaratacağını vurguladı.

Yıldırım sektörün talepleriyle ilgili şöyle konuştu: "İhracatçıya tanınan yeşil pasaport hakkının gemi kiralayan operatörlere, şirket müdürlerine verilmesi çok önemlidir. Çünkü operatör firmaları hizmet ihracatı yapıyorlar. Bu yurtdışında oluşabilecek arıza giderleri ve Beyaz Bayrak hedefimizde önem arz etmektedir. Dolayısıyla hızlı hareket edebilmek adına vize muafiyeti için yeşil pasaport verilmesi çok önemlidir. Ayrıca gümrük alanlarında tamir ve bakım için malzeme giriş ve çıkışların kolaylaştırılması zamanın parayla



MEHMET BEKİROĞLU

ölçüldüğü bir sektörde son derece faydalı olacaktır."

"SORUNLARIMIZIN BAŞINDA BARINMA YERİ SORUNU GELİYOR"

28 Numaralı Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi adına konuşan Komite Başkanı Mehmet Bekiroğlu, "İstanbul Boğazı'ndan geçen Türk ve yabancı bayraklı gemilere yılda 2,7 veya 2,8 ton yakıt ikmal yapan firmalardan oluşan meslek komitesi için konuşuyorum. Sorunlarımız çöktür. Bunlardan birisi barınma yeri sorunudur" dedi.

Barınma yeri sorunlarını yıllardır anlattıklarını belirten Bekiroğlu sözlerini "Klasörler dolusu yazılarla ifade ettim. Hiçbir neticeye ulaşamadım. Sayın müsteşarım Yenikapı Barınağı'nın yeni yer için UHDB, Tarım Bakanlığı ve genel müdürlükleriyle yaptığımız görüşmelerden hiçbir netice alamadık. Yenikapı Barınağı'nın bir kısmının kullanılması için bize hak tanıyın. Bu konuda desteğinizi istiyoruz. Barınma sorunu ile ilgili olarak İBB Enerji A. Ş.'nin Tuzla'daki atık alım merkezinin kullanılması konusunda İstanbul



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

Enerji A.Ş. ile yapacağınız toplantılara komitemizden de bir kişinin katılması talebimiz olacaktır” diye sürdürdü. Gündemin en önemli konusu olan koster filosunun yenilenme projesine kooperatif olarak katıldıklarını da ifade eden Bekiroğlu, tonaj kapasitelerini teyit ettiklerini belirtti. Bekiroğlu “Şu an çalışan tanker filomuz içinde 25 yaş üstü 60 civarında tankerimizde yılda 3 milyon tona yakın yakıt ikmalini sürdürmekteyiz. Hiçbir problemimiz olmamıştır ama problem olmadığı için yaşlı tankerlerle çalışmak da doğru değildir. Bu noktada koster yenileme projesinin neresinde olduğumuzu yetkililerle yapılacak bir toplantıda bilgilendirilmeyi rica ederiz” diyerek sözlerini bitirdi.

“SINIRLI VARDİYA ZABİTİ VE KAPTAN BULMakta SIKINTI YAŞAYACAĞIZ”

“31 Numaralı Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkan Yardımcısı olarak komitemizin sorunlarını dile getirmek için buradayım” diyen Kasım İnandı, dört konu dile getireceğini ve ilk konunun Gemiadamları Ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği hakkında olduğunu belirtti. İnandı sözlerini şöyle sürdürdü: “Sayın müsteşar yardımcımızın sunum yaparken dile getirdiği gibi bu yönetmelik içeriğinden ziyade içindeki İngilizce şartından dolayı ön plana çıktı. Bizde kendi sektörümüzü ilgilendiren kısmıyla sınırlı olarak zabitler ve kaptanlar görev yapmaktadırlar. Bu yönetmeliğin getirdiği yabancı dil puan şartı ise 50 puandır. Gemilerde çalışan deniz personelinin sınava girmek sınırlı vardiya zabiti veya sınırlı kaptan ehliyeti almak için YDS’den 50 olarak bu şartı yerine getirmeleri çok zor gözükmektedir. Çünkü eğitim düzeyleri üniversite düzeyinde olmamakla birlikte çok daha düşüktür. Burada bizim hedefimiz



KASIM İNANDI

denizcilik İngilizcesini vermek şartıyla ulusal hatlarda geçerli olmak üzere kısıtlı bir geçerlilik belgesi düzenlenmesi olmalıdır” dedi.

Aksi halde sınırlı vardiya zabiti ve kaptan personeli bulmakta sıkıntı yaşanacağını vurgulayan İnandı, ikinci konunun da Maliye Bakanlığı Milli Emlak Müdürlüğü tarafından iskele alanlarının ve gemilerinin bağlı olduğu deniz alanlarıyla ilgili olduğunu açıkladı. “İstanbul’da özellikle toplu taşımada kullanılan iskelelerin kira sözleşmesi, 2014 yılı öncesinde Milli Emlak Genel Müdürlüğü’yle yapılmaktaydı. 5272 Sayılı Belediye Kanunu ile Milli Emlak Genel Müdürlüğü var olan sözleşmeleri feshederek yeni sözleşme yapılmasını istemiştir” bilgisini veren İnandı, “Daha sonrasında Büyükşehir Belediyesi ile sözleşme yapılarak kira bedeli büyükşehir belediyesine ödenmeye başlanmıştır” dedi. Ancak Milli Emlak Genel Müdürlüğü’nün ödenmiş dönemlere ait mükerrer olarak ecrimisil talebinde bulunduğunu ve ciddi rakamlar istendiğini belirten İnandı, bu durumun da Büyükşehir Belediyesi’nin kira yapma yetkisi olmadığı gibi bir açıklamayla gereçlendirildiğini

anlattı. “Ayrıca konunun icra ile işleme koyulup kuruluşlarımızın hesaplarına Vergi Dairesi üzerinden hacizde bulunmaktadır” diyen İnandı, bu soruna Maliye Bakanlığı, İBB ve denizcilik idaresi öncülüğünde bir çözüm üretilmesine acil bir şekilde ihtiyaç olduğuna vurgu yaptı.

Üçüncü konunun gemiler için Yetkili Kuruluşlar Yönetmeliği olduğunu söyleyen İnandı, sözlerini “18 Ocak 2017 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan ve yürürlüğe giren Yetkili Kuruluşlar Yönetmeliği özetle uluslararası sefer yapan gemilere klas zorunluluğu getirmiş ve İdare, yönetmeliğin yürürlüğe gireceğini herhangi bir erteleme olmayacağını dile getirmişti. Ancak bazı hususlarda idareimiz mevcut muafiyetlerin devamını sağlamıştı. Tabii gemilerin klaslanması ciddi maliyetli bir iş olmakla birlikte, maliyet getiren bir başka husus da yetkilendirilmiş kuruluşların talep etmiş oldukları plan, onay ve hizmet ücretleridir. Yetkili Kuruluşlar Yönetmeliği’nde yetkili kuruluşların idareye belge başı ödeyeceği bedellerle birlikte klas kuruluşlarının sektörden veya gemi sahiplerinden belge başına isteyeceği bedeller düzenlenmiştir. Ancak bize idareye ödenen bedellerin 20 katı ve üzerinden bedeller yansıtılmaktadır. Bu da özellikle toplu taşıma sektörümüzü ciddi anlamda etkilemektedir. Bu açıdan yetkili kuruluşlarla idareimizin devreye girerek, fiyat politikasını revize etmeleri ve ödenebilir hale getirmeleri büyük önem arz etmektedir” diye sürdürdü. “18 Ocak 2018 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörülen yönetmeliğe bağlı olarak sektörde çalışan firmaların bir kısmının gemileri tersaneye çekerek tadilata başlamış olmalarına rağmen İdareimiz yönetmeliğin yürürlüğe girme tarihini 1 Kasım 2018’e uzatmıştır. Yönetmeliğe ve idareye güvenerek



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



SINA ŞEN

ya da gereklerini yerine getirmek için çalışma yapan firmaların mağduriyeti söz konusu olmuştur” diyen İnandı, idarenin yönetmelikler yayınlandığı anda sektörle bir araya gelmelerinin daha sağlıklı olacağına inandığını söyledi.

“GEMİADAMI SAYISI HER GEÇEN GÜN DARALYOR”

31 Numaralı Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi adına konuşan Sina Şen ise Gemiadamları Yönetmeliği ile ilgili özellikle Marmara Denizi ve Van Gölü için ayrı bir yönetmeliğin çalışılması önerisinde bulundu ve “Özellikle bu bölgelerde gemiadamı bulmakta çok zorluk çekiliyor. En son 180 bin olan gemiadamı sayımız Sayın Başbakanımızın da Çırağan’da katıldığı bir toplantıda açıkladığı gibi 107 bine düştü. Gemiadamı sayısı her geçen gün daralıyor” dedi.

Sözlerini “İstanbul’da 42 tane su ürünleri kooperatifi var. Bunlardan 34 tanesi küçük esnaf olarak nitelendirdiğimiz, teknelerinin boyu yaklaşık 12 metre olan ve geçimlerini olta ve kıyı balıkçılığıyla sağlayan kesimlerden oluşuyor. Büyük

bir kısmı yerlerini Maliye Bakanlığı’ndan kiralyorlar. Ama 2014 ve 2015 yılı itibarıyla bu kiralama süreçlerini gerçekleştiremediler ve dolayısıyla Kıyı Tesisi İşletme İzni alamadılar. Bu durumda limanlara sörvey getiremiyor ve belge alamıyorlar. Bunu da sizinle paylaşmak istedim” diye sürdüren Şen, Marmara Denizi, Çanakkale ve İstanbul boğazları ile Adalar çevresinde yasak olmasına rağmen trol avcılığına yapılmasına da dikkat çekti. Şen, “Özellikle Adalar ve Yenikapı Bölgesi’nde trolle avcılık yapan pek çok gemi var. Tarım Bakanlığı, Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Liman Başkanlığı’nın çalışmalarına rağmen bu durumun önüne geçilemiyor. Bununla ilgili de desteklerinizi bekliyoruz” dedi.

Konuşmasını “Başbakanımızın Ulaştırma Bakanı, Cumhurbaşkanımızın da Başbakan olduğu dönemde ÖTV’siz yakıtla ilgili çalışmaları yapıp, uygulamaya koydunuz ve sektörümüze inanılmaz bir destek verdiniz. Size bunun için çok teşekkür ediyoruz” diye sürdüren Şen, son zamanlarda fiyatlarda yapılan ayarlamaların kendilerine yansıdığını anlatarak Aile Bakanlığı’nın yaptığı 65 yaş ve üzeri kişilerin ücretsiz taşınması çalışmasını örnek verdi ve bu konuda İdare’den destek beklediğini söyledi.

“YATIRIM SÜRECİ ÇOK ZOR İLERLİYOR”

33 Numaralı Liman İşletmeciliği Meslek Komitesi adına söz alan Özgür Soy, limancılardan Ulaştırma ve Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile iletişimlerinin çok iyi gittiğini açıkladı. “Limancılar olarak bunun karşılığını verdiğimizizi düşünüyorum. 2017 yılında çok iyi bir büyüme yaşadık. İlk kez konteynerde 10 milyon TEU’ya geçildi. En önemli büyüme transit konteyner alanında oldu.



ÖZGÜR SOY

Transitlerde 2 milyondan 2.7 milyona çıktık, yani 700 bin TEU’luk bir iş hacmi yarattık” diye sözlerini sürdüren Soy, bu büyümenin kolay gerçekleşmediğini, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’nın uygulamalarının bu büyümede büyük katkısı olduğunu vurguladı.

“Gümrük ve Ticaret Bakanı Sayın Bülent Tüfenkci de Türkiye’de millileşmeyecek konteynerlerle ilgili bizim herhangi bir işlem yapmamıza gerek yok şeklinde ifade etti. En tepeden zaten bu görüş hakim, ama uygulamada hala bir takım sıkıntılar devam ediyor” diyen Soy, transit konteynerlerin X-Ray’e gönderilmesinin Türkiye açısından çok anlamlı olmayan bir uygulama olduğunu düşündüğünü belirterek “Bu konuda bir rahatlama olursa, çok daha fazla transit yapabiliriz” diye ekledi.

Özgür Soy şöyle devam etti: “Liman işletme izinleriyle ilgili bir konu var. Bu konuda yeni çıkan yönetmeliği limancılar olarak çok olumlu karşılıyoruz. Zorlanacağımız nokta ise, limanlarımızda eski deprem yönetmeliğine göre yapılmış çok eski, üzerlerinde 1000 tonu aşan vinçler olan 20-30 yıllık iskeleler bulunması. Yeni deprem yönetmeliğine



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

göre güçlendirilmeleri zor bir süreç olacak". İşletme izinleriyle ilgili yüzde 10 gemi boyu uygulaması konusuna da değinen Soy, "Bir noktada bir karar verilmesi gerekecek. Ya yüzde 10 gemi boyundan fazla bir rıhtım uygulanmayacak ya da liman tesislerine yatırım yapmaları için süre verilecek. Çünkü yatırım süreci çok zor ilerliyor" dedi.

Taramalarla ilgili Ulaştırma Bakanlığı'nın yönetmeliği çıksa da, henüz Çevre Bakanlığı'ndan çıkmadığı için özellikle Marmara'da döküm yeri konusunda sıkıntılar yaşandığını da belirten Soy, "Büyüyen limanlar ve büyüyen gemiler herkesin malumu. Bunun için çok büyük yatırım yapılması gerekiyor. Bunun nedenlerinden biri de tarama. Draftı daha büyük gemilere uyum sağlayabilmek için tarama konusunda da kolaylık sağlanmasını rica ediyoruz" dedi.

Hasılat paylarıyla ilgili de konuşan Soy, "Liman ve kıyı tesislerinde 2014 yılında çıkan yönetmelikte deniz üzerinde özel irtifak hakkı tanınan kısımdaki işlemlerden yüzde bir hasılat payı alınmakta. Biz 2014'teki yönetmeliği olumlu bulmuştuk, ancak bu pay sadece operasyonel gelirlerden değil de her türlü gelirden alınıyor. Bu konunun düzeltilmesini beklemekteyiz" diyerek sözlerini noktaladı.

"GEMİADAMI ARZ VE TALEBİNDE DENGESİ SAĞLANAMIYOR"

44 Numaralı Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık ve Denizde Destek Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı İhsan Gönül sözlerine, "Müsteşar Yardımcımız Ahmet Selçuk Sert Bey'in sunumundan birçok bilgi aldık. Emegi geçen bütün bürokratlara teşekkür ederim. Ancak gemiadamlarının



İHSAN GÖNÜL

sorunlarının biteceğini sanmıyorum" diyerek başladı. "Türkiye'de tüm sektörlerde Ocak 2017'de başlatılan Milli İstihdam Seferberliğinin Türkiye ekonomisinin büyümesi açısından ne kadar önemli olduğu görülmüştür. İstihdamın rolü göz ardı edilemeyecek kadar büyüktür" diyen Gönül, Türkiye'de henüz devlet ve özel sektör arasında arz talep dengesinin tam olarak değerlendirilemediğine dikkat çekti ve gemiadamı arz ve talebinde her zaman dalgalanmalar olduğunu, çoğu zaman uygun dengenin yakalanamadığını söyledi.

"Kimi zaman sektörde yeterli gemiadamı bulunamadığı için kimi zaman da mevcut gemiadamları istihdam edilemediği için sorunlar yaşanıyor. Özellikle lise düzeyinde uygun altyapı araştırmaları yapılmadan eğitim kurumlarına verilmiş izinler, koster filomuzdaki kan kaybını hızlandırmıştır" diye sözlerini sürdüren Gönül, talep daralması yaşandığı için 3 bin groston zabıtanda arz fazlası olduğunu belirtti.

Gönül; "Bu problem özellikle güverte sınıfındaki uzakyol yeterliliğine sirayet etmiştir. UDHB, yaptığı Gemiadamları

Yönetmeliği'nde durumu kontrol etmeye çalışmıştır. Artan denetimler nedeniyle toplam 72 olan yetkili denizcilik kursları 26'ya, 55 olan Milli Eğitim Bakanlığı'na ait okulların yetki sayısı 28'e ve 35 olan yüksek öğretimdeki bölüm sayısı 16'ya düşürülmüştür. Bu önlem tarafımızca da desteklenmektedir. Ancak Türk sahipli yabancı bayraklı gemi sayısının artması sebebiyle filomuzda istihdam edilen yabancı personel de artmıştır. Bunun doğal sonucu olarak Türk gemiadamlarına olan talepte bir daralma meydana gelmiş ve sorun büyümüştür. Türk gemiadamı arzının yabancı gemiadamı talebiyle birleşmesi hedeflenmelidir. Bunun için ILO şartlarıyla tam uyumlu bir deniz iç mevzuatıyla MLC 2016 ve uluslararası nitelikli gemiadamlarını yerleştirecek nitelikli özel istihdam bürolarının yaygınlaştırılması gereklidir" dedi. "Tüm bu ihtiyaçlara rağmen Şubat 2016'da yayımlanan Gemiadamları Yönetmeliği mevcut gemi zabıtlarına yeterlilik yükseltmelerini şart koşmuş ve YÖK yabancı dil sınavı zorunluluğu getirmiştir" diyen Gönül, tüm bunların yerine getirilebilmesi için ise, hiçbir geçiş süresi tanınmadığını belirtti.

Gönül "Denizcilikte İngilizcenin önemi vurgulanmakla birlikte, pratikte Üsküdar ile Beşiktaş arasında bir yolcu teknesinde çalışan sınırlı vardiya zabiti yeterliliği için istenen İngilizce taban seviyesi, ülkemizde doktora başvurusu için istenen seviyeye ayndır" diyerek, Bakanlıktan yönetmeliğin bu hususlarını yeniden gözden geçirerek, genel İngilizce seviyesinin ölçülmesi yerine denizcilik İngilizcesinin değerlendirilmesini rica etti.

Gönül sözlerini "Bakanlığımız son 10 yılda denetlemelerini artırmış, eğitim konusunda STCW kapsamında talep edilen eğitim, simülasyon ve



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



HAKAN ŞEN

laboratuvarların kurulmasını sağlamıştır. Bu sayede ülkemiz eğitim açısından da ILO'daki yerini almıştır. Ancak bu gelişmelere rağmen STCW 2010 hükümlerine aykırı olarak beş yılda bir yenilenmesi gereken belgelerin sınav koşulu olmadan yenilenmesi sağlanmıştır. Ülkemizi STCW alanında zora sokacak ve gemiadamlarımızın arasındaki eşitliği bozan maddelerin ivedilikle ayıklanması gerektiğini arz ederim” diyerek noktalandı.

“EMNİYET STANDARTLARININ EN ÜST SEVİYEYE TAŞINMASI BİR ZARURETTİR”

47 Numaralı Diğer Gemi Taşımacılığı Meslek Komitesi adına konuşan Recai Hakan Şen, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Hızırreis Deniz seyahatte olduğu için kendisinin söz aldığını belirterek “Bu komite kılavuzluk, römorkör, acil müdahale, çevre ve deniz emniyeti gibi alanları kapsıyor. Ancak komitemizde az sayıda da olsa acentelik hizmeti veren şirketler de yer almaktadır. Önümüzdeki 4 yıl boyunca meslek komitesi kapsamına giren alanlarda sektörümüzü daha üst noktalara taşımak amaçlanmaktadır” dedi.



ABBAS KOLÇALAR

Ülkemizin bir yarımada gibi üç tarafının denizle çevrili olmasının bir hazine değeri taşıdığını ifade eden Şen, “Türkiye karasuları ve boğazlarında bahse konu faaliyet alanlarında emniyet standartlarının en üst seviyeye taşınması bir zarurettir” dedi. Sözlerini “Yakın geçmişte HAVAŞ tesislerinde bir LPG gemisine aboarda olmuş acente botunda çıkan yangının veya İstanbul Boğazı'nda bir yalya çarpan kuru yük gemisinin yarattığı kazalar hepimizin hafızasındadır. Geçmişte çok daha büyük kirlilik yaratan ölümlü kazalar da yaşanmıştır. Konunun esası can, mal ve çevre güvenliği olduğundan bu kriterleri en üst derecede sağlamak, denizcilik sektörü, Deniz Ticaret Odası ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın görev ve ödevidir” diye sürdüren Şen, yerleşim bölgelerine bu kadar yakın suyolları ve limanların yer aldığı ülkemizde güvenliği artırmak ve işi şansa bırakmamak için daha yapılacak çok şey olduğunu düşündüğünü belirtti.

Yapılacakların bir kısmının mevzuat düzenlemeleri, bir kısmının ise mevzuatın gerektirdiği altyapı, donanım ve kurallar manzumesinin hayata geçirilmesi olarak tarif eden Şen,

“Keza birden çok bakanlığı ilgilendiren konulardaki yetki karmaşasının ortadan kaldırılması gerektiğini düşünüyoruz. Yalya çarpan gemi bir tanker olsaydı neler olurdu demeden önce önlem almalıyız. Bu konuda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın desteklerini beklediğimizi arz ederim” diyerek konuşmasını noktalandı.

“SEKTÖRÜMÜZÜN ANA SORUNLARI BARINMA YERİ, MEVZUATLARIMIZ VE KABOTAJ İHLALLERİDİR”

08 Numaralı Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi adına konuşan Abbas Kolçalar, sözlerine; “Bakanlığımızın geçen dönem denizcilik sektörüyle yaptıklarını dinlemekten mutlu oldum. Ama bizim sektörümüz için hiçbir şey yapılmadığını da üzülerek görmüş oldum” diyerek başladı.

“2014 yılında hem Bakanlığa, hem Odamıza sektörümüzün büyüklüğüyle ilgili rakamlar vermiştik. 2018 yılında bu rakamları tekrar güncellemeye çalışacağız” diyen Kolçalar, sözlerini “08 numaralı meslek komitemizde 2014 yılında 143 üyemiz vardı. Bugün ise 174 üyemiz var. Üyelerimizin 15 tanesi SULİM adlı kooperatife üye ve toplamda 223 tane gemi Türkiye’de liman işi yapmak üzere hem kooperatifimizde hem de kooperatife bağlı olmayan şirketlerde bulunmaktadır. Bugün bu sayı artmıştır” diye sürdüdü.

2014 ile günümüz arasındaki farkları rakamlarla ortaya koyan Kolçalar, bugün 15 şirketten birkaç tanesinin daha yurt dışında çalışabilir hale geldiğini anlattı. Türkiye’de çok köklü bir liman inşaatı şirketinin 2014’te beyan ettiği cirosu 8 milyon 986 bin TL iken, 47 milyon dolarlık bir anlaşma imzaladığına da değinen Kolçalar, dışarıda büyük işler yapabilecek kapasiteye sahip olduklarını



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



TANJU KALAYCIOĞLU

da sözlerine ekledi. “Sektörümüzün ana sorunları barınma yeri, mevzuatlarımız ve kabotaj ihlalleridir” diyen Kolçalar, bu üç başlıktan barınma yeri ile ilgili olarak “Odamızın Yönetim Kurulu Başkanı ile bir toplantı yapacağız ve bir proje taktim edeceğiz. Umarım uygun göreceğiniz bir projedir. Sektöre katkı sağlayacağını düşünüyoruz. Liman inşaatı sektörünün mevzuatı ayrıca değerlendirilmediği sürece bizim sektörümüzün kalkınması biraz zor olacak” diyerek sözlerini noktaladı.

“DÜNYADA ÜÇÜNCÜYÜZ DİYORUZ AMA HER ZAMAN HEDEFE ULAŞAMIYORUZ”

06 Numaralı Yat İnşaa ve Tamir Bakım Faaliyetleri Meslek Komitesini temsilen konuşan Tanju Kalaycıoğlu, ilk defa bu göreve seçildiğini belirterek, “Sektör olarak özellikle yat inşaa yapım, bakım ve onarımı konusunda elimizde geleni yapmaya çalışacağız. Bizim sorunlarımız çok büyük ve meslek komitemizin kapsamı çok geniş. Kayık da yapıyoruz, 80 metre motor yat da yapıyoruz, ahşap yelkenliye de başladık. Bazı meslek komiteleri hassas nokta vuruşu yapabiliyorlar. Biz henüz o

seviyede değiliz” dedi. 2017’den inşaa edilen yat inşaalr hakkında rakamlar veren ve verdiği rakamların ülkenin potansiyeli için çok az olduğunu ifade eden Kalaycıoğlu “Bu sektörde hedefe ulaşamadık. Dünyada üçüncüyüz diyoruz, ama her zaman hedefe ulaşamıyoruz. Devletimizin bize göz kulak olmasını ve sektörümüzün yapısal bazı değışimler geçirmesi gerektiğini düşünüyoruz” dedi.

Elektrik ve hibrit enerji sistemlerinin öğrenilmesi ve ülkemize bir an önce getirilmesi gerektiğini de belirten Kalaycıoğlu, “Yakıtçı arkadaşımın bahsettiği gibi, üç sene sonra kullanılması düşünülen çok ciddi yakıtlar var. Salınım, gemilerde belki uygulanır ama ticari yatlarda uygulanacak olan salınım kısıtlamaları makinelerde çok ciddi kısıtlamalar getirecek. Bunları takip edeceğiz” şeklinde konuştu.

Yat brokerlik kurumlarının daha etkin ve güvenilir bir şekilde çalışmalarını gerektiğine de dikkat çeken Kalaycıoğlu sözlerini şöyle sürdürdü:

“Tarafsız olup, uzun vadede sektörün doğru gelişmesini ve büyümesini gözetmeliler. Sektörümüze noter lazım. Yani alıcı satıcı bir de üçüncü, tarafsız olarak bir hakemlik merci gerekiyor. Çünkü çok büyük sıkıntılar yaşanıyor. İki taraf birbirini yanlış anlıyor.” Zanaattan sanayiye ve kurumsallığa tam geçişi sağlanamadığını belirten Kalaycıoğlu, çıraklık müessesesinin bittiğini, ara eleman yetiştiren okullardan sektöre eleman beslemesinin gerçekçi olmadığını da anlattı.

“Sektör daha maliyetli yetişen mühendisleri, yardımcı eleman olarak kullanıyor. Mühendislik ve tasarım firmalarımız dünya pazarında tanıtım yapabilecekleri bütçeleri bulmakta



MURAT BEKİROĞLU

zorlanıyorlar. Destekler var ama çalışacağız mı, bu destekleri almanın peşinde mi koşacağız gibi bir çelişki yaşıyorlar. Sektör daraldığı için yeni mezunlar zor iş buluyor. Yetişmiş eleman az. Yetişmiş de Hollanda’ya kaçırıyoruz” diyerek sözlerini tamamladı.

“GEÇİCİ BİR BAĞLAMA KÜTÜĞÜ RUHSATNAMESİ DÜZENLENMESİNİ ÖNERİYORUZ”

Diğer bir konuşmacı olan Murat Bekiroğlu ise sözlerine “Yat ve Tekne Endüstrisi Federasyonu Başkan Yardımcısı, Deniz Endüstrisi ve Turizmi Geliştirme Derneği Başkan Yardımcısı olarak sektörümüzden gelen talepleri sizlere iletmek için karşınızdayım” diyerek başladı. Müsteşar Yardımcısı Ahmet Selçuk Sert’in Tük bayrağına geçişle ilgili sunumuna değinen Bekiroğlu, “Sektörün beklentisiyle ilgili şunu belirtmek isterim ki, bu durumun gerçekten endüstrimize çok büyük katkıları oldu. Ancak bazı taraflarca sadece vergi indirimi olarak görülen bu yasa, aslında ekonomimize büyük katkı sağlamıştır. Bir kere sektörün içindeki ana oyuncularını Türk Vergi Mevzuatı’na ve ticari kanununa tabi tutmuştur.



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



ORHAN SEMİH DİNÇEL

Bu çok önemli bir gelişmedir. Bunun dışında yabancı bayraklı teknelerde çalışan 10 bine yakın personeli Türk Sigorta Mevzuatı içine katmıştır” diyerek memnuniyetini belirtti.

Sözlerini “Türk bayrağına geçiş sonrası gerek yat firmalarımızdan, gerekse tekne sahiplerinden bağlama kütüğü ruhsatnamesi üzerine ilave bilgiler eklemek için talepler aldık. Hali hazırdaki bağlama kütüğü ruhsatnamesi üzerinde üreticisi, modeli, tanıtım numarası, makinesinin markası gibi teknelerin ayırıcı ve önemli bir özelliğine yer verilmemektedir” diye sürdüren Bekiroğlu, bunları bir rapor halinde topladıklarını ve sektörleri için geçici bir Bağlama Kütüğü Ruhsatnamesi düzenlenmesini önerdiklerini ifade etti.

Türkiye’de halen faaliyette bulunan birçok önemli tekne firmasının ürettikleri tekneleri yurt dışındaki fuarlara götürürken, ciddi zorluklar yaşadıklarına da değinen Bekiroğlu, “Tekne ticareti yapan firmalar stokunu aldıkları tekneleri suya koymakta ciddi sıkıntılar yaşamaktadırlar. Bir geçici ruhsatname düzenlenirse bu sorunun önüne



ALİ ALTUNTOP

geçilebileceğini düşünüyorum” diyerek konuşmasını tamamladı.

“SOKAKTAN HABER GETİRDİM”

37. Numaralı Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi Başkanı Semih Dinçel aynı zamanda Gemi Brokerleri Derneği’nin de kurucu üyesi olduğunu belirtti ve derneğin 4. Uluslararası yemeğinin 29 Haziran’da Lütfü Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı’nda düzenleyecekleri bilgisini verdi. Bini yabancı olmak üzere iki bin katılımcı ağırlayacaklarını bildiren Dinçel, “Yemeğe hem müsteşarımızı, hem de bakanımızı bekliyoruz inşallah” diye konuştu.

“Hem bunun duyurusunu yapayım, hem de sokaktan bir haber getireyim dedim” diyen Dinçel sözlerini şöyle sürdürdü: “Beşiktaş-Kadıköy motorunda Talas adlı kuru yük gemisinin sökülmesiyle ilgili kulak misafiri olduğum konuşmaya daha sonra dahil oldum. O çöplükten kurtuldukları ve cesur hareketiniz için size teşekkür etmemizi istediler. Alınan kararların halka yansması ve halktan gelen geri dönüşleri iletmeyi görev olarak kabul ettim.”

“TÜRKİYE, DENİZCİLİKTE MARKA OLMALI”

ALİ ALTUNTOP

“Ben bir denizciyim. Denizde yapılması gereken çok iş var. Sadece Türkiye’de değil, gemi bakım onarım tekne inşaatı veya çevreyle alakalı konularda da ciddi projeler var” diye başlayan Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Komitesi Başkan Yardımcısı Ali Altuntop, dış ülkelere gittiklerinde kendilerinden staj yapacak gemi istediklerini, Oslo ya da Londra yerine gelip Türkiye’de staj yapalım dediklerini aktardı. Bu konuda ellerinde bir proje olduğunu belirten Altuntop, “Böyle bir proje gerçekleştirilirse iyi olur. Türkiye, denizcilikte marka olmalı. Bunun için bir çalışma yapılması gerektiğine inanıyorum. Denizde kırımızı ışık yok. Dünyanın neresine gitmek istiyorsanız gitmelisiniz” dedi.

Bu proje sayesinde hem Türk Hava Yolları’nın, hem otellerin, hem de üniversitelerle yan sanayiinin kazanacağına dikkat çeken Altuntop, “Bu nedenle böyle bir proje bakanlığımız tarafından hayata geçirilirse iyi olur. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin bu çerçevede bir marka olabilmesi için denizde altın kurallarının olması gerektiğine inanıyorum” dedi. Denizlerin kirlendiğine de dikkat çeken Altuntop, sözlerini şöyle sürdürdü: “Aşağı yukarı 17 yıldır deniz çevresiyle alakalı ürünler üretiyoruz ve hem dışarıya ihraç ediyor hem de Türkiye’de kullanıyoruz. Sahillerin ve derelerin sürdürülebilir temizliği şarttır. Deniz temizliği olmazsa balık da olmayacak, turist de olmayacak. Çevre Bakanlığı ve turizmciler deniz temizliğinde sponsor olmalı.”

Deniz yolu trafiğinin artırılması konusuna da değinen Altuntop, liman



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



AHMET GÜLAYDIN

hizmet tekneleri, amfibi tekneler, deniz temizleme tekneleri ve ekipmanları için gemi inşa sanayine destek verilmesi gerektiğine de dikkat çekti. “Bu konuda cumhurbaşkanımızın bir genelgesi var. 2017/13 6 Eylül 2011’de Resmi Gazete’de rekabet ilkelerine uygun hareket edilmesi kaydıyla ülkemiz ihtiyaçlarını yerli ürünlerden karşılanması ekonomimiz açısından büyük önem taşımaktadır” diyor. Genelgede yerli malının desteklenmesi gerektiği belirtiliyor” diyen Altıntop “Dördüncü denizcilik teknolojik fonu kurulmalı ve ARGE ile yurtdışına yapılan gemi inşaları fonlamalıyız. Ayrıca Türkiye kendi motorlarını üretmeli. Bu konuda da dışa bağımlılığı azaltmalıyız” diye vurguladı. Altıntop son olarak “Deniz Ticaret Odası’nda ülkenin denizci olabilmesi için, devletin denizci olabilmesi için, insanımızın denizci olabilmesi için Deniz Ticaret Odası TV kurulmalı” dedi.

“BÖLGEMİZİN EN BÜYÜK SORUNLARINDAN BİRİ BALON BALIĞI VE ASLAN BALIĞIDIR”

48 Numaralı Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komitesi adına konuşan Ahmet Gülaydın, aynı zamanda



HAYRETTİN ÖZKAN

Su Ürünleri Kooperatifi başkanı olduğunu da belirtti. “Bölgemizin en büyük sorunlarından biri balon balığı ve aslan balığıdır” diyen Gülaydın, bunun çok büyük bir tehlike olduğuna dikkat çekti.

“Tarım İlçe veya İl Tarım Müdürlükleri balıkçılara teşvik versin ve balıkları parayla satın alsın. Hepsini tüketemezsek deen azından bir kısmını bertaraf edebiliriz” diye konuşan Gülaydın bu sorunun önüne geçilmezse Manavgat’ta ve Side’de balon balıklarının insanları ısırabileceği uyarısında bulundu.

“MEVZUATLARDA YORUMA AÇIK OLANLAR VAR”

38 Numaralı Yat İşletmeciliği Komitesi Üyesi Hayrettin Özkan kürsüye gelip sözlerine herkesi selamlayarak başladı ve komite başkanının rahatsızlığı sebebiyle bulunmadığını ifade etti. Özkan şöyle devam etti: Sayın müsteşarımızı yakalamışken iki konuya değinmek istiyorum. Ben aynı zamanda Demre Deniz Taşıyıcıları Kooperatifi başkanım. Yatlarda liman başkanlıkları hepsi ayrı ayrı birim biliyorsunuz. Mevzuatlarda da yoruma açık olanlar var. Bölgemizde



ADNAN CANER

bazı başkanlar farklı farklı yorumluyorlar. Bunlar da farklı düşüncelere sebep oluyor. Bu konuda ya bir merkez birime yahut liman başkanlıklarına yetki verilebilir mi? Bunları nasıl aşabiliriz?” İkinci olarak STCW konusunu dile getiren Özkan, “Biz biliyorsunuz alaylı çalıştırıyoruz yüzde 90. Online sistemde mümkün değil gelişmeleri. Zaten personel sıkıntısı çekiyoruz. Balıkçılarda olduğu gibi biz de hizmet belgesi göstererek beş sene de bir yenileyebilir miyiz ehliyetleri? Teşekkür ederim” diyerek sözlerini noktaladı.

“BİZİ YATLARDAN SINAVA SOKUN BOYNUMUZ KILDAN İNCE”

38 Numaralı Yat İşletmeciliği Komitesi Üyesi Adnan Caner de, söz alarak KDV konusunu dile getirdi. Hırvatistan’da ve Yunanistan’da yapılan charterda KDV oranının yüzde 11-12, bizde ise bu rakamın yüzde 18 olduğunu belirten Caner, bu rakamın yüzde 8 olması gerektiğini ifade etti. “Takdir devletimizindir” diyen Adnan Caner sözlerini şöyle sürdürdü: “İkinci konu yabancı bandrollü tekneler. Biz Kabotaj Bayramı kutluyoruz 1 Temmuz’da ama yabancı bandrollü tekne benimle aynı şansa sahip değil.



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



GÜVEN ALTOĞ

Onlar charter yapabiliyorlar, ama bugün Hırvatistan'a gittiğimiz zaman bize charter yaptırmıyorlar. Hatta tehlide varan sınırlamalarla karşı karşıya kaldık". Üçüncü olarak STCW konusunu gündeme getiren Adnan Caner, "Bizi yatlardan sınava sokun boynumuz kıldan ince. Zaten biz SOLAS tarafından denetlenmeyeceğimize göre, o zaman bizi ayrı bir statüde tutun. Kendi yağımızla yat turizmi ve işimizi geliştirdik. İyi kötü memlekete ciddi döviz de katıyoruz. Ama aynı şekilde desteklenmiyoruz" şeklinde konuştu.

Eximbank'tan kredi talep ettiğini, bankanın onlara "Siz döviz kazandırıcı firma değilsiniz" dediğini vurgulayan Caner, "Nasıl değilim" diye sorarak, sözlerini şöyle noktaladı: "Bankadaki dekontlarımı, banka hesabımı getireyim. Hâlâ cevap bekliyorum bakanlıktan. Randevu bile verilmedi. Hep isteniyor da, biraz da biz isteyelim dedim hazır müsteşarımızı da burada bulmuşken. Sözlerim bu kadar, teşekkür ediyorum".

39 numara Güven Alto. Şube başkanlarımız aramızda. Konuşmak isteyen varsa lütfen haber versinler şube başkanlarımıza da söz vermek isterim.

"GÜNÜBİRLİK TEKNELERDE KAPASİTELERİN DE ELDEN GEÇİRİLMESİ LAZIM"

39 No'lu Gezinti Tekneleri İşletmeciliği Meslek Komitesi Başkanı Güven Altoğ, kürsüye gelerek sözlerine "Gezinti Tekneleri İşletmeciliği... Yani esasında Oda'nın baş belası... Her türlü sorunlar ve her türlü cevapları burada" diyerek başladı. Sözlerini "Esasında sorunlarımızı 14 No'lu komite başkanı Yusuf Can başkanımız izah etti. Bizimki biraz tekrar olacak" diyerek sürdüren Güven Altoğ şunlara dikkat çekti: "Biz günübirlik teknelerin başıbozuk, kontrolsüz olarak limana girip iş yapmasından muzdaripiz. Yani teknelerin sayılarının dondurulması gerekir. Bunun çözümü de basit. Balıkçılıkta yapıldı bu. Kafasına göre kimse balıkçı ruhsatı alamıyor. Bu emsal olabilir. Çözüm basit. Belediyelerle veya herhangi bir marina ile günübirlik tekne tahsisleri yaratılır ise, kontrolsüz tekne girişleri engellenir. Herkes kendi fiyatını kendi belirler. Teknecilerde 35-38 kalem masraf vardır. 8 metre teknede de, 48 metre teknede de bu kalem masrafları yapmak zorundasınız. Teknelerin kapasiteleri büyük olduğu zaman, kişiler daha rahat sürümden para kazanabiliyor. Günübirlik teknelerde 40 metreye, 400 kapasite deniyor, vicdanınıza sığıyor mu? Biz mülteci taşımıyoruz, turist taşıyoruz. Kapasitelerin de elden geçirilmesi lazım. Geçmişte Oda'da bir çalışma yapılmıştı. 130 artı çocuklar gibiydi. Yani 145 gibi bir rakam. Bana göre biraz fazla ama idare eder, ben onu da kabul ederim". Diğer bir konunun da kaydırığın yasaklanması olduğunu söyleyen Güven Altoğ, "Türkiye'nin yasak ülkesi olmaması lazım. Bu konuda talep var. Kaydırak eğlence sektörü için önemli. 70'lik nine bile kaydırak soruyor. Bazı bölgelerde sıkıntılar yaşandı, ama Marmaris'te bir sıkıntı ya da kaza olmadı.



SAIM OĞUZÜLGEN

O zaman cezalar bölgesel olsun" dedi. Altoğ sözlerini şöyle noktaladı: "Vasıfsız eleman bol, ama biz sigortasız eleman çalıştıramadığımız için vasıflı ehliyetli eleman bulmak zorundayız ki bu da çok zor. O yüzden biz diyoruz ki, her bölgede denizcilik lisesi olsun, bakın fakülte demiyoruz. Oradan gelen öğrenciler belgeli oluyor, onları kullanabiliyoruz. Son sözüm de arkadaşların ricasını iletiyorum. Köyceğiz Ekincik Koyu'nda fener ihtiyacımız var. Bir de her yerde çekek yeri ihtiyacı var. Bu sorunu da komple çözeceğiz demiştiniz. Teşekkür ediyorum".

"KILAVUZ KAPTANLAR GÜVENİRLİĞİN İNSAN ŞEKLİNE DÖNÜŞMÜŞ HALİDİR"

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Saim Oğuzülgen sözlerine, "2018 yılı meslek komiteleri toplantımızın birincisi olan bu toplantımıza Ankara'dan gelerek, bizlerin dertlerimizi dinleyen, daha önceki dertlerimize de çözüm üreten devletimizin denizcilik idaresi yöneticilerine saygı ve sevgilerimi sunuyorum, teşekkür ediyorum" diyerek başladı. Oğuzülgen şöyle devam etti: "Sayın müsteşarım benden önceki çeşitli meslek komiteleri başkanları önemli



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

konulara değindiler. Ben bekliyordum ki, ÷lkemizin deniz emniyetine yönelik birincil unsuru olarak kılavuz kaptanlar ve kılavuzluk hizmetleriyle ilgili birçok teşkilat var burada. Onları temsilen kimse konuşmadı. Ben de Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı olarak başkanımın söz aldım. Uygun gördü”. Konunun Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği olduğunu vurgulayan Kaptan Saim Oğuz÷lgen, “2014 yılından beri bildiğiniz gibi Türk Bayrağı beyaz bayrakta. Bu beyaz bayrağa kolay gelinmedi. O bayrağa gelebilmek için denizcilik idaremizin ısrarlı takipleri oldu, emeği ge÷en denizdeki denizcilere de ben teşekkür ediyorum”. Kılavuz kaptan olarak 1982 senesinde işe başladığında biraz araştırma yaptığını söyleyen Oğuz÷lgen; “Yaptığım araştırmalarda o zamanlar en önemli kılavuzluk teşkilatları Türk boğazlarında ve birkaç önemli limandaydı. Yaptığım araştırmalarda bazı denizcilik ile ilgili kayıtlarda, uluslararası kitaplarda şöyle menkıbelere rastlamıştım ve bundan da gurur duyarım. O zamanlar ben de Boğazlarla ilgili bir rehber kitap hazırlamak istiyordum. Orada okuduğum şuydu: ‘Türk kılavuz kaptanları tecrübeli, mesleklerini bilen, güvenilir insanlardır’. Uluslararası kitaplarda araştırırsanız bunu görebilirsiniz” dedi. “Buradan yola çıkarak tahmin ediyorum ki bir değerlendirme hatası yapıldı, o da şudur” diyen Oğuz÷lgen sözlerine şöyle devam etti: “Özellikle kılavuz kaptanlar için kılavuz kaptanlar güvenirliliğin insan şekline dönüşmüş şeklidir denir. Yani biz güvenilir insanlarız. Bunu nereden kazanıyoruz? Önce gemi kaptanlığı... Türk bayrağını dünya denizlerinde şerefle dolaştırarak, o geminin donatanının ve armatörünün mal varlığını, ticari hayatını her türlü şartta koruyup geliştirerek, daha sonra da kazandığımız tecrübeyle kılavuz



ŞABAN ARIKAN

kaptan olarak emniyet unsurunu ger÷ekleştiriyoruz. İşte bu emniyet konusunda ben hiçbir zaman ödün verilmeksizin muhafaza edilmesinden yanayım. Örneğin, sadece spesifik olarak bir konuya değineceğim. Staj müddetinin azaltılması ve kıdem konusunun bu yönetmelikte göz ardı edilmesi bence çok önemli bir konu ve sayın müsteşarımın özellikle ekibiyle bu konuyu genişçe değerlendireceklerini, hatta değerlendirmek üzere oldukları duyumunu aldım”.

Dil konusuna da değinen Saim Oğuz÷lgen, “O konuda en önemli kriter şunu ifade etmek istiyorum. Herhangi bir kılavuz kaptan meslektaşımız, mesleğini icra ederken yeterli yabancı dili olmadığından dolayı herhangi bir eleştiriye uğramış veya bu görevi yapamazsınızla muhatap olmuşlar mı?” diye soran Oğuz÷lgen; “Acil bir durumda, örneğin bir makine arızası, bir dümen arızası veya herhangi bir sebepten dolayı gemi kaptanıyla acil bir sorunu çözmek gerektiğinde, o kadar detaya girecek kadar lisan konusunda zafiyette olup olmadığı konusunda bakanlığımıza şikayetler ulaşmışsa, ben söyleyecek bir şey

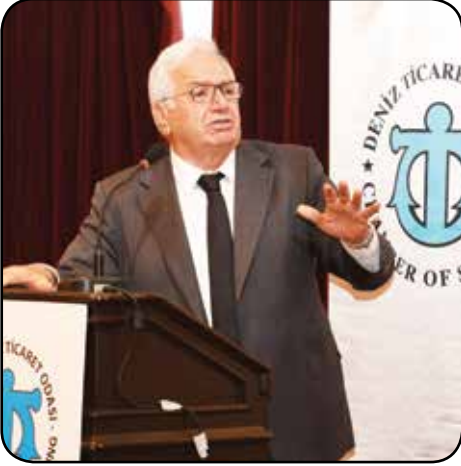
bulamıyorum” şeklinde konuştu. Kaptan Oğuz÷lgen sözlerini şöyle noktaladı: “Şu anda devletimiz de, hükümetimiz de, bakanlığımızda da idari kadrolar tamamen denizcilerde. Yaptıklarınız yapacaklarınızın teminatıdır, biz gemiadamları Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’ni yeniden değerlendireceğinizin teminatını bakışlarınızdan, gülüşünüzden anlıyorum. Sizlere teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum”.

“ÖNCE CAN VE MAL GÜVENLİĞİ DİYORUM”

Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan da, “Güven ve destek verme babında bölgemizde bulunan Ege kıyılarında bulunan günübirlik teknelerin sayılarının acilen dondurulması gerektiğine inanıyorum ve bunun yanında da yolcu kapasitelerinin her bir bölgeye göre ayrı belirlenmesi taraftarı olduğumu belirtmek istiyorum” diyerek sözlerine başladı. Her bölgede günübirlik tekne hattının olduğunu belirten Arıkan, dolayısıyla bunların bölgelerdeki turizm konularına dahil edilmesi gerektiğine dikkat çekti. Bunun her bölgede birbirinden farklı olduğunu ifade eden Şaban Arıkan şöyle devam etti: “Bu kaydıarak meselesi birçok yerde konu oldu, sonunda benim başıma kaldı. Hep ben suçlanıyorum onu da ifade edeyim. Kaydıarak konusunda şöyle bir sıkıntımız var. Ben Güven Bey’e (Altoğ) katılıyorum. Belki bir alan tahsis edilir. O alanda insanlar kaydıarak yaptırabilir, ama gelip de Göcek gibi 20 tane teknenin birbirinin içine girdiği yerde kimse kaydıarak yapamaz. Çünkü orada tekneler bu işi kontrolsüz yapıyor. Teknelerin arasında bir mesafe olmalı. Kaydıarak yapan bir teknenin 20 metre sağında, 20 metre solunda başka tekne olmamalı. Tekneler iç içe duruyor. O insanlar atladıkları zaman birbirini görmüyor altta. Başına



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



CENGİZ KAPTANOĞLU

bir görevli koyuyoruz ama dediğim gibi kuralları belirlemek lazım". Türk ailelerin de kaydıraklı tekneleri tercih ettiğini, hatta korsan teknelerine de ilgi olduğunu vurgulayan Arıkan; "Bunları yasaklamak ne kadar doğru bilmiyorum, ama korsan teknelerinde bölgenin hakim rüzgar ve dalgasına göre yüksekliği ayarlamakta yarar var diye düşünüyorum. Bunların yapıldıktan sonra elbette izin verilmesi lazım" dedi. Şaban Arıkan sözlerini; "Turizm bir çeşitlilik. Bu çeşitliliğin içinde bu işi para kazanmak için yapıyoruz. Tabii konunun gereklerini yerine getirmemiz şart. Çünkü sayın müsteşarımın da dediği gibi önce can ve mal güvenliği diyorum. Teşekkür ediyorum" diyerek sonlandırdı.

"HOPA'DAN İSKENDERUN'A KADAR BİR KIYI ENVANTERİ ÇIKARDIM"

DTO Meclis Üyesi ve Önceki Dönem Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu söz alarak şunları söyledi: Sayın müsteşarım ben kayıtlara geçsin diye bir konuyu arz edeceğim. Biraz da yatırım yapalım, ülke ekonomisine katkımız olsun diye söz aldım. Ben milletvekilliğimde de bunu yaptım. Hopa'dan İskenderun'a kadar bir kıyı envanteri çıkardım.

Orada bazı balıkçı barınaklarını ekonomiye kazandırdık. İstanbul'da Güllüce'de bir yeri de yat inşa sanayi alanı yaptık. Orada balıkçılarımızı da ikna ettik. Orasını islah ettik. Şimdi de acaba yapabilir miyiz? Çünkü sizin yaptıklarınızı, denicilerle olan işbirliğinizi benim anlatmam mümkün değil. Burada işbirliği içindeyiz. Acaba böyle bir katkı yapabilir miyiz?".

Cengiz Kaptanoğlu, bütün temsilciliklerimizde veya şubelerimizde kimle çalışılacaksa işbirliği yapılıp çalışılması gerektiğini vurgulayarak, usandıkları bazı söylemlerin de olduğuna dikkat çekti. "Bunlar önemli şeyler. Nedir? Bazı yatırımlar var. Demre, Göcek iskelesi gibi" diyen Kaptanoğlu, "Bütün vatandaşlar, yatırımcılar Göcek İskelesi'nin tamir-bakımı olmadığı için iş kapasitelerinin düştüğünü, yatların oraya girip çıkamadığını belirtiyorlar ve Demre'nin de bir an önce ihalesinin tamamlanmasını veya belediyelerimizin de kıyı yerleri konusunda harekete geçirilmesini istiyorlar" şeklinde konuştu. Yeni yönetimi de tebrik ettiğini belirten Kaptanoğlu, "Hizmet budur. Üçağızlı'nın iskelesini onardınız. Barınma yerleri yine öyle. Kısacası şunu demek istiyorum. Hopa'dan İskenderun'a kadar bir işbirliği yapılabilir mi? Yapıldığında bunun eş değer diğer bakanlıklarla beraber yürütebilir miyiz? Bu indirme bindirme, barınma yerlerini ve yapılacak yatırımları tespit edip bir bismillah diyelim, bunun çığırını açalım" dedi. Cengiz Kaptanoğlu sözlerini şöyle noktaladı:

"İkinci söyleyeceğim konu Burhan Ağabeyim burada. Balıkçılarımız Tarım Bakanlığı'na bağlı ama Şekip Ağabey konuşmadı. Poyraz'ı fevkalade yaptık diyorsunuz. Sayın başbakanımızın kulakları çınlasın. Birlikte gittik. Poyraz fevkalade bir balıkçı barınağı oldu ve geçen orayı ziyaret ettiğimizde fevkalade



BURHAN TOKER

olarak çekek yerlerini de yaptılar. Bizim idaremiz çok güzel ilgileniyor. Bunların hepsi ihtiyaç... Acaba teşviklerde bunlar var mı? Bu konuda da hem gündeme gelsin, hem de Ulaştırma Bakanlığı bu kardeşlerimize bir ön ayak olursa faydalı olur diye düşünüyorum".

"İNSANLARA VE İNSAN SAĞLIĞI İÇİN ÜRETİME BÜYÜK FAYDA SAĞLAMAKTAYIZ"

01 Numaralı Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi adına söz alan Burhan Tokar de şöyle konuştu: "Cengiz Ağabey'e teşekkürü borç bilirim. 01 numaralı meslek komitemizin üyesi ve profesyonel balıkçı reisi olarak değerli misafirler, orkinos kotası ile ilgili başkanımız çalışmalarında belirli bir çözüme ulaştığından dolayı kendisine teşekkürlerimi sunuyorum. Biz balıkçılar olarak büyük teşkilatlar içinde olduğumuz halde Türkiye'de tam değerimiz bilinmemektedir. Bir elinde olta, bir elinde içki şişesi olarak tarif edilmektedir. Fakat ekonomiye, insanlara ve insan sağlığı için üretime büyük bir fayda sağlamaktayız. Bize değer vermenizi ve bize öncülük etmenizi rica ederim teşekkür ediyorum".



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



RECEP DÜZGİT

“EĞER GEMİYE GİREMEZSEK, O ZAMAN TEK KART UYGULAMASI EKSİK KALMIŞ OLABİLİR”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ise konuşmasına “Gemi Acenteleri Yönetmeliği konusunu sadece madde olarak geçeceğim. Çünkü bakanlığımızla bu konuda görüşmeler yapıyoruz” diyerek başladı. Yönetmeliğin güzel bir çalışma olacağına dikkat çeken Recep Düzgüt, “İnşallah güzel bir sonuç alırız. Burada sadece tek bir cümlesini söyleyeyim. Cezalar konusunda soyut kişilerin takdirine kalmış uygulamaların mümkün olduğunca azaltılması önemli. Bir de acente tabelasının asıl olmamasının cezası 10 bin lira ama bazı maddeler var ki, mevzuatta yazdığından daha ağır cezalar ödüyoruz. Yaklaşımımız objektiftir” şeklinde konuştu. Boğazda yalaya bindiren gemiden sonra ikinci bir uygulamanın başladığını belirten Recep Düzgüt şöyle devam etti: “Sahil Güvenlik Boğazda seyir halindeki gemilerde sıkıntı görürse ceza uygulaması yazıyor, tutanağı limana yolluyor. Liman müdürlüğü de bunu esas alıp, gemiye ceza yolluyor. Eğer bu bir yol olursa, Boğazlarımızdan 46 bin gemi

geçiyor, biz bunu durduramayız. Hatta özellikle Karadeniz’den gelen gemiler için gemi acentesi arkadaşlarımız diyor ki, işimiz kopuyor acenteye. Siz paranızı aldınız, bir daha o geminin işini de yapmıyor olabilirsiniz. Bu ceza ise, 15-20 gün sonra geliyor. Bu kadar Boğazda seyir halindeki gemiye Sahil Güvenliği tutanak tutması ne kadar doğru?” Recep Düzgüt bu konuda iki örnek bulunduğunu belirterek, “Biri gemi acentesinden geldi. Diğeri de, gemi acentesinin gemisi demirde sancağını çekmediği için tutanak tutulmuş, bunlar biraz onların görev alanını aşıyor gibi geliyor. Süreklilik arz ederse, çok büyük sıkıntı olur” dedi. Tek kart uygulamasına da değinen Recep Düzgüt şöyle devam etti: “Acenteler meslek komitesinde bir görüşmemiz sırasında, Amerika’daki bir tanıdık arkadaşımızın aldığı kartla detaylandırarak bakanlığımıza yazdığımız ve başta müsteşarımızın sahip çıktığı bir uygulama bu. Yalnız demin kartın örneğini görünce, sadece limanlara giriş gibi gördüm. O kartla Amerika’da gemiye de girilebiliyor. Eğer gemiye giremezsek, o zaman tek kart uygulaması eksik kalmış olabilir. Lütfen bu çok önemli. Bunu çalışanların hakkı için söylüyorum. Belki işverenler aynı fikirde olmayabilir ama Amerika’daki uygulama benim söylediğim gibi. Bu kart Amerika’da kişiye özel ve güvenlik kriterlerinden geçtikten sonra kişiye veriliyor. Çünkü Türkiye’de özellikle istihdam döngüsü çok hızlı. Bir kişi bu kartı bir firmada çalışarak alıyor. 6 ay, bir sene sonra ayrılırsa, bütün süreç iptal oluyor. Sonra tekrar başlıyor. Halbuki bu kişiye özel olabilir. İşverenlerin hoşuna gitmeyebilir ama devamlı iptalle uğraşılmamış olur böylece. Yurtdışında bu böyle”...

Mustafa Muhtaroglu’na hitaben de “Bazen siz yapmanız gerekenleri yapmazsanız, eline fırsat geçenler 6 bin dolar fatura keser. Size hizmet veren

limanları unutmamanız gerekiyor” diyen Recep Düzgüt, “Demek istemiyorum bu doğru bir uygulama, ama sizler de size hizmet veren limanlara hiç gereğini yapmadınız. Bugün Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü’nden Zeyport’a yazılan yazı geldi önüme. Ne yazık ki Gümrük Kanunu’nda bir madde var, bu limanlar içinde gümrük ne isterse veriyorsunuz gibi algılanıyor. Tüm bilgisayar donanımını sıfırdan yeni istiyorlar ve 50 bin dolar fatura... Bizim aslında Zeyport olarak gümrükle de hiçbir işimiz yok. Bir yükleme boşaltma limanı değil. Ama yazı bugün geldi, bilmiyorum nasıl değerlendireceğiz” şeklinde konuştu.

Bir ricaları olduğunu ifade eden Recep Düzgüt sözlerini şöyle sürdürdü: “Gümrük ve Ticaret Bakanlığımız sözünü verdi ama bakanlığımızdan da bir yazı giderse çok iyi olur. Ticaretin Kolaylaştırılması Kurulu’na DTO’yu ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneğimizi asil üye olarak almayı bakanımız kabul etmişti. Bürokrasinin hızlanması için bakanlığımızdan bir yazı daha giderse çok teşekkür ederiz. Yine Göç İdaresi’ne de odamızdan bir yazı yazacağız. Bir kopyasını da sizlere yollayacağız. Özellikle Tuzla’da 90 günün üzerindeki durağan gemilerde yabancı bayraklı gemilerin gemi adamlarından Türkiye’de ikamet izni alınması gerekiyor. Landing Kart uygulaması 90 günün üzerinde geçmemeye başladı. Bu çok ciddi sıkıntı yaratmaya başladı uzun süreli tamire gelen gemilerde. Bu konuda Göç İdaresi’nin çok başka gündemleri olduğu ve denizi bilmediği için, yine Hudutlar Genel Müdürlüğü’nün de olduğu gibi daha önce Vapur Donatanları ve Acenteler Derneği’nden yazdığımız yazıya da bugüne kadar cevap veremediler. Ama çözümü çok basit... Yine Landing Kart uygulamasının devam etmesi gerekiyor”.



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

“Son olarak da vatandaş olarak bir şey söylemek istiyorum” diyen Recep Düzgüt; sözlerini “Türkiye’de taksiciler, çok büyük haklara sahipler. Kamuoyu ve devletten büyük destek görüyorlar. Halbuki bu ülkede Bakanlığımız inanılmaz gelişmeler kaydetti, yatırımlar yaptı. Birçok hizmet sektörü kendini modernize etti. Denizciliğin gelişmesine kimse ayak uyduramıyor. Taksicilerin hiçbir gelişme kaydetmedikleri halde kendilerine her şeyi hak görmeleri çok yanlış. Türkiye’ye gelen turistin gözündeki en kötü izlenimi yaratıyorlar. Biz ne UBER’in ne de başka bir şeyin savunucusuyuz. Ama alternatiflerinin yaratılması gerekiyor” diye noktalandı.

SUAT HAYRİ AKA: “SİZLER VARSANIZ BİZE GÖREV DÜŞER”

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı Suat Hayri Aka Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı’nın sonunda bütün konuşmacılara tek tek cevap verdi. Suat Hayri Aka sözlerine; “Değerli meslektaşlarımız, beyefendiler, hanımefendiler ben de yeniden uzun süredir klasikleşen müşterek meslek komiteleri toplantısında sizlerle beraber olabildiğim, sizleri dinleme fırsatı bulduğum için memnuniyetimi dile getirerek başlamak istiyorum. Allah’ım nice ramazanları, nice bayramları hep birlikte huzur içinde çıkarmayı nasip eylesin. Ben bu toplantılardan son derece faydalaniyorum” diyerek başladı. “Ekip olarak bütün arkadaşlarım, bütün genel müdürler, müdür yardımcılar, liman başkanlarımız, gelebilecek olanların tamamının bu toplantıda bulunmasını istiyorum. Hepsi de buradalar” diyen Aka sözlerine şöyle devam etti: “Sizi dinledikçe biz piyasalardan, sektörün ihtiyaçlarından haberdar oluyoruz. Kendimizi güncelliyoruz adeta ve doğru kararlar



SUAT HAYRİ AKA

vermek, doğru işler yapmak adına sizlerden aslında dolaylı şekilde destek almış oluyoruz. Onun için ben bütün konuşmacılara teşekkür ediyorum. Hem medeni cesaretleri, hem de sorumluluk hissederek olumlu-olumsuz hiç önemli değil önemli-önemsiz hiç önemli değil, sorunları veya önemli gördükleri hususları dile getirdikleri için... Ben hepsini her zaman olduğu gibi titizlikle not ediyorum. Konuşma sırasına göre tek tek dilim döndüğünce cevap vermeye, değerlendirme yapmaya çalışacağım”. Müsteşar Suat Hayri Aka, önceki toplantılardan da mutlaka hatırlanacağını belirterek, doğru olana mutlaka doğru dediğinin altını çizdi. Bundan hiçbir şekilde taviz vermeyeceğini belirten Aka, “Haksız da olsak, boynumuzu büker, o doğruluğu kabul ederiz. Bizim görevimiz kamu yöneticileri olarak bu sektöre hizmet etmek. Biz bunun bilincinde ve farkındayız. Bizim görevimiz sizin önünüzü açmak, sizin işinizi daha kolay, daha sağlıklı, daha verimli yapabilmeniz için gerekli düzenlemeleri yapmak ve bunu yaparken de kamu adına bunları denetlemek” dedi.

Suat Hayri Aka, “Bizim bunun dışında

bir görevimiz yok. Sizler varsanız bize görev düşer, sizler yoksanız zaten bize gerek bile kalmaz. O bilinçle biz denizcilik sektörümüzün çalışmalarını yakından takip ediyoruz. Bakanlığımız çok büyük bir bakanlık, ulaştırmanın bütün modları karayolları inşa ve işletmesi, demiryolları yapım ve işletmesi, regülasyonu, havacılık yine aynı şekilde haberleşme sektörü, uydu bilişim sektörü gibi çok kapsamlı her biri kendi başına aslında birçok ülkede bakanlık sayılan çok büyük bir alanı kontrol etmekte ve yönetmeye çalışmaktadır. O çerçevede denizcilik sektörüne, belki biraz daha lehinde davranmak suretiyle bugün olduğu gibi fazla vakit ayırmaya, fazla enerji ve zaman ayırmaya gayret gösteriyoruz” şeklinde konuştu. Aka şöyle devam etti: “Yapabildiklerimiz var, yapamadıklarımız var. Yapabildiklerimizin önemli bir kısmını yine sizlerle birlikte yaptık. Yeni başkan yanımda oturuyor, eski başkan karşımda oturuyor; geçmişte çok güzel işbirlikleri yaptık. Bundan sonraki dönemde de yine aynı şekilde çok verimli, karşılıklı birbirimizi desteklediğimiz işbirliği örnekleri sergileyeceğimizden de hiç şüphem yok. Vereceğimiz cevaplar hiç kimseyi üzmesin, hiçbir şekilde biz konuları şahsi, kişisel veya daha farklı anlamlarda konuşmayacağız. Tamamıyla sektöre; devletin imkanları, alışkanlıkları, işleyiş hızı bugünkü kabiliyetleri çerçevesinde yapılabirlikleri konusunda yorum yapacağım. Hayır dediklerimizin bir kısmı mutlaka gelecekte olabilir hale gelecektir. Hiçbir şey sizin moralinizi bozmasın. Olumsuz bakıldı izlenimi doğurmasın. Ama bugünkü imkan ve kabiliyetler çerçevesinde neye, ne yapabiliriz, onlara bakacağız”.

Geçmiş toplantılarda çok daha fazla insanın konuştuğuna dikkat çeken Aka, o zaman sorunların daha ciddi, daha



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

elle tutulur, daha maddi karşılıkları olan önemli sorunlar olduğunu vurguladı. Onların önemli bir kısmının çözülmüş olduğuna dikkat çeken Suat Hayri Aka, “Şimdi giderek daha çözülebilir, hatta ayrıntı ya da teferruat diyebileceğimiz sorunlar duyuyoruz. İnşallah zaman içinde onlara bile gerek kalmayacak” dedi. Bir şeyin çok önemli olduğunu vurgulayan Suat Hayri Aka şöyle devam etti: “Biz de İdare olarak o konuda gidip geliyoruz. Regülasyon mu yapmak, yani her şeyi bir kurala bağlamak mı, yoksa yavaş yavaş kuralları esneterek piyasaları sektörleri kendi haline bırakmak mı? Daha dünyada kimsenin tam karşılığını veremediği bir soru bu, ama biz de bir ikilem içindeyiz. Doğrusu sektörlerle haşır neşir olduğça bazı alanlarda özellikle bu ikilemi yaşıyoruz. Burada da dikkat ettim, konuşmacıların önemli bir kısmı regülasyon istiyor, önemli bir kısmı da farkında olmadan beni serbest bırak, beni rahat bırak deyip disregülasyon istiyor”.

Konuşmacıları teker teker cevaplayacağını vurgulayan Suat Hayri Aka, “Yaptıkları değerlendirmelerle ilgili yorum yapmaya çalışacağım. Meslek komitelerinin temsilcileri de büyük oranda değişmiş. Bu da yeni bir güzellik... Daha fazla insan tanımış olacağız. Demirbaşlar var, ama en çok eksikliğini duyduğum Tunç (Kurtluoğlu) oldu, sınıf arkadaşımdır ama maalesef yok. Bir dahaki toplantıya nezaketen de olsa davet etmeniz iyi olur. Tunç’u arıyor gözüm” dedi.

“YÖNETMELİĞİ ÖTELEMEK SURETİYLE SİZLERE ZAMAN KAZANDIRMAYA ÇALIŞIYORUZ”

İsmail Oyar Bey’in Gemi İnşa Ve Bakım Tersaneleri Komitesi adına konuştuğunu belirten Aka, İşletme süreci ile ilgili konunun gündeme

getirildiğini vurguladı. Bunun çok kangren olmuş bir konu olduğunu da belirten Suat Hayri Aka şunları söyledi: “İşte disregülasyon burada devreye giriyor. Bizden ruhsat falan istemeyin, bizi serbest bırakın. Bırakalım da; biliyorsunuz devletin bir düzenleyici ve denetleyici rolü var. Bu rolü nasıl yerine getirecek? Getiremez. O görevi yerine getirebilmek için elinde bazı veri ve bilgilerin olması lazım. Seni kontrol edip, takip ediyor olabilmesi lazım. Kaç tane tersane var, bu tersanelerin imar yapıları, imar durumları nedir, teknik kapasiteleri, nitelikleri, özellikleri nelerdir. Kaç kişi çalışıyor, ne tip gemi üretir, uzmanlıkları nedir, birçok konuda bilgi sahibi olacak ki sizi denetleyebilsin. Bunun için oluşturulmuştu işletme ruhsatı. Karşılatabilenler için son derece kolay, son derece gerekli ve basit bir belge ama karşılayamayanlar için ızdıraba dönüşüyor. Ama yapamayanlar var diye regülasyondan vazgeçmek ne kadar doğru olur? Her sene erteliyoruz, çünkü yapılamamasının, işletme izni alamayanların temel sorununu biliyoruz. Ana sorun imar. İmar yasalarından önce inşa edilmiş tersanelerde veya bu sadece kıyı yapılarına, tersanelere ait bir problem de değil. İşte başbakanın birkaç gün önce kamuoyu ile paylaştığı imar barışı diye açıkladığı konunun temeli de bu. 100 binlerce, milyonlarca konut aynı sorunu yaşıyor. Tapu, iskan alamıyor, neden çünkü imar yasasına aykırı yapılmış. Veya bir şekilde kaçak yapılmış. Yapanın günahı var mı? Yok, belki zamanında regülasyon yoktu, kural yoktu, o zaman yapmış. Ama sonradan bir şekilde ülke geliştikçe, şartlar değiştikçe kurallar oluşuyor. Kriterler belirlenmeye başlıyor, bir bakıyorsunuz daha önce yapılan o kriterleri karşılamıyor. Ne yapmak lazım? Yok etmek mi lazım tabii ki hayır. Bir şekilde yaşatmak lazım”.

“Çözüm bulununcaya kadar da yapamayanlar için biz sürekli yönetmeliği ötelemek suretiyle sizlere zaman kazandırmaya çalışıyoruz” diyen Aka, “Arada sorunu çözüp yapanlar da oluyor. İdari olarak aslında ciddi adımlar attık. Tuzla’daki imar sorununu tamamen çözdük. Normal şartlarda tersanelerin yapması gereken imar düzenlemesini biz idare olarak görev edindik yaptık ama yetmiyor arkasından başka şeyler çıkıyor” şeklinde konuştu. Suat Hayri Aka şöyle devam etti: “Nedir sorun? Tesislerde kriterlere uygunluk... Birkaç konuşmacı bahsetti tersaneler için de, limanlar için de geçerli. Hemen yeri gelmişken söyleyelim; çok sayıda liman eskidi buna Haydarpaşa da, devletin sahip olduğu diğer limanlar da dahil. Bu limanların önemli bir kısmında 40-50 yıl önce inşa edilmiş rıhtımlar, iskeleler var. Bunlar o günkü beton teknolojileri ile o günkü demir çelik imkanları ile o günkü mühendislik mimarlık kabiliyeti ile inşa edilmiş tesisler. Aradan 50-60 yıl da geçmiş, yıpranmayı da ilave ederseniz bugünün koşulları ile bugünün ihtiyaçlarını karşılamıyorlar. Limanlarımızın çok büyük bir kısmında, projelerinde çok küçük, komik sayılabilecek sınırlar var. Bir bakıyorsunuz orijinal yapı projelerine, limanın iskelesine yaşayabileceği en büyük gemi tonajı 10 bin DWT. Bugün onu uygulamaya kalksanız o limana hiçbir gemi yaşanamaz. Normal şartlarda 100-150 binlik gemiler yaşıyor. Alın size sorun”.

Suat Hayri Aka; “Elimizdeki belgeleri limanın kendisi yapmış, projelendirmiş, gelmiş dosyasını devlete vermiş. Benim limanım bu demiş; işte projem, işte mühendislik hesaplarım. Ben demiş bu iskeleye 10 bin DWT’luk gemi yaşatırabilirim. Ama bugünün ihtiyaçları belki 100 binlik belki, 150 binlik gemi yaşıyor. 10 bin DWT’lik



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

geminin ihtiyaç duyduğu mukavemet ile 100 bin DWT'lik geminin mukavemeti bir mi? Kazıkların veya iskelelerin ayaklarının mukavemeti, dayanma gücü, yaslandığında direnme gücü bir olabilir mi, mümkün değil" şeklinde konuştu. "Ne yaptık?" diye soran Aka, 1 yıllık bir süre verdiklerini ve bir genelge yayınlayarak herkese "Herkes kendi limanındaki kıyı tesislerinin, iskelelerin limanların mukavemetini bugünkü şartlara göre yeniden projelendirsin" dediklerini söyledi. "Gerekirse üniversitelerden destek almak, güçlendirmek ilaveler yapmak suretiyle bugünkü ihtiyaç neyse, bugün kaç DWT gemi yaşıtıyorsan, bu kaç metre boyunda ise ihtiyaçlarını ona göre revize et bendeki dokümanını yenile" dediklerini belirten Aka; "Yenilemezsen ben sana işletme izni verirken senin bana verdiğin belgedeki sınırları kullanmak zorundayım yasal olarak. Aksi takdirde bir kaza olduğunda, bir suç olduğunda, bir can ya da mal kaybı söz konusu olduğunda yargı önünde mevzuatı veya kuralları uygulamamış durumuna düşülecek. Şimdi bir bakıyorsunuz bir limanın projelerinde sınır belirlenmiş, hemen yanında hiç sınır belirlenmemiş başka bir liman var. Maalesef bu işlerin çok kontrollü, çok hassas ve titizlikle yapılmamış olmasından kaynaklanan bir altyapı bozukluğu var. Onu gidermek için süreler tanıyarak, yeni genelgelerle bu hususu aşmaya çalışıyoruz. Hem işletme izinlerinde tersanelerin hem limanların yaşayabilecek gemi büyüklükleri ile ilgili düzenlemenin arkasındaki amaç budur" şeklinde konuştu.

"BİZDEN İŞLETME İZNI İSTEMEYİN DEMEK DOĞRU BİR YAKLAŞIM DEĞİL"

Suat Hayri Aka şunları söyledi: "Yüzde 10 sınırı, +/- 10 sınırı tamamen emniyet

odaklıdır. Şimdi 0 yaşında bir gemi daha birinci senesinde mermer yüklendi, Türkiye'de inşa edilmiş bir gemi idi, demirde beklerken durduğu yerde çatladı. Neden oldu sizce? Battı gitti gemi... Çünkü dengesiz yüklendi. Ağırılık merkezleri gözetilmeden yüklendi. Bunun nedeni ne? 100 metrelik gemi 20 metrelik iskelede yükleme yaptı. Sürekli ileri geri shifting yaparak yükleme yapıldı. Dolayısıyla mermerin tamamını 3 noktada, 5 noktada stresi bozacak, geminin mukavemetini, dengesini, stabilitesini bozacak kötü bir yükleme yapıldı. Libya'da demirde beklerken esnedi, esnedi, bir yerden kaynak attı. Birkaç dakikada kaynadı gitti. Biz bu kuralı bu olaydan sonra oluşturduk. Baktık ki Türkiye'de böyle çok liman var. Çok sayıda 20-30 metrelik iskeleye 150 metrelik gemiler yaşıtırılıp yükleme yapılıyor. İmkansızlıktan belki ama sonuçta bir tehlike, bir risk yaratıyor. Kuralı koyduk, arkasına da iki yıl süre tanıdık, bu tesislere bu limanlara iskelelerini büyütmeleri veya yatırım yapabilmeleri için. Onunla da yetinmedik liman başkanlıklarına yetki verdik, dedik ki; emniyeti gözeterek yaşıtır, ihtiyaç duyduğunda yüzde 10 fazlasıyla eksiği ile geminin durumuna göre bu her gemi için, her iskele için değişiklik gösterir. Liman başkanına inisiyatif bırakarak, yetki vererek toleranslı davranmasını da sağladık. Maksat herhangi bir şekilde iskeleyi, gemiciyi mağdur etmek değil, tam tersine emniyeti hiç elden bırakmadan sorunları çözmek bizim amacımız. Bu tip çözümler aramaya çalışıyoruz".

İşletme izni istemeyin bizden demenin çok doğru olmadığını belirten Aka, işletme izninin aslında uluslararası rekabet edebilme gücü açısından herkese lazım olduğunu vurguladı. Müsteşar Aka; "İşletme izni, tesislerinizin yenilenmesi için finansman ihtiyacı

konusunda bankalar nezdinde size lazım. Sigortacılık açısından bakıldığında size lazım. İşletme izni olmayan, devletten herhangi bir ruhsatı alamaz. Herhangi bir belgesi olmayan bir tersaneye kim ne kadar iş verir, ne kadar güvenilir ya da ne kadar uluslararası açılabilirsiniz. Doğrusu bunu yeniden düşünmeniz lazım" dedi.

Yine İsmail Bey'in (İsmail Oyar) finansman desteği ihtiyacından bahsettiğini söyleyen Aka şunları kaydetti: "Metin Başkan biliyor, biz birkaç senedir Kredi Garanti Fonu ile Eximbank ile çok çalıştık. Bunlar hala gündemde, bugünlerde de sürelerinin uzatılması ile ilgili çalışmalarımız devam ediyor. Tabii ki işi tam anlamıyla çözüyor mu, mutlaka çözümü ama hiç yoktan iyidir. Devlet imkanları ve kapasitesi ölçüsünde bir şeyler yapmaya çalışıyor. Yarım kalan gemilerin tamamlanması için Kredi Garanti Fonu'ndan bir mekanizma kurmuş durumda. Eximbank'tan destekleyici bir takım krediler verdirtmiş geçmişte. Kimi geri dönmüş, kimi dönmemiş. Sürelerinin uzatılması ile ilgili sistemi takip ediyoruz. Stopajın kaldırılması konusu mali bir konu... Devletin en önemli gelir kaynağı vergiler, dolayısıyla bu benim çok yorum yapabileceğim bir şey değil". Deneme seyrinde ÖTV'siz yakıt kullanalım denmesini biraz tuhaf bulduğunu söyleyen Suat Hayri Aka; "Yani birkaç saatlik bir yakıt ki, bunlar için devletin ilgili birimlerinin karşısına gidip de 2 saatlik yakıtta ben 20 litre mazot yakacağım bunu da ÖTV'siz yapalım demek gücümüzü boşuna harcamaktır. Çok daha önemli konularda gitmemiz lazım. Varsa yekunda toplu büyük bir karşılığı o zaman gözden geçiririz. Ama kontrolü, takibi, gümrük ve mali açıdan sistem kurma gerekliliği açısından kolay bir konu değil. Yine de inceleyeceğimiz konulardan biri bu



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

olacak. Deneme seyrinde ne kadar yakıt kullanıldığı ile ilgili bir çalışma rica ediyorum. Bizim arkadaşlarımız da bunun takipçisi olacaklar” şeklinde konuştu.

“BÖLGEDE ÖNEMLİ BİR İKMAL MERKEZİ OLABİLİRİZ”

Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroglu'nun, 2020'deki kükürt oranı konusunda kesinlikle haklı olduğuna değinen Aka, “Türkiye bu konuda öncü olabilir. Türkiye'nin rafinerileri ile bunu başarmaması için hiçbir neden yok. Ben de bunu hem TÜPRAŞ'ın, hem de SOCAR'ın dikkatine getirmiş durumdayım. Takip edeceğiz. Ülkemiz 0.5'lik yakıtı üretmek sureti ile bölgede çok önemli bir ikmal merkezi olabilir” dedi. Suat Hayri Aka şunları söyledi: “İkmal merkezi olmak sadece yakıt satmak anlamına gelmez. Buraya gelmişken, o gemilerin bütün diğer ihtiyaçlarının da Türkiye'den karşılanması anlamına gelir. Bu bakımdan önemsiyorum. Bunker noktalarının da tesis edilmesi fena bir fikir değil, teşekkür ederiz. Bunu çalışacağız. Harita üzerinde limanlarımızın kapasite ve kabiliyetlerine göre bakmak sureti ile nereler bunker noktası ilan edilebilir, o konuda bir çalışma yapacağız. Varsa elinizde buna yönelik görüş ve önerileriniz veya katkıda bulunacak dokümanlarınız onları da bizimle paylaşın lütfen”.

Aka; “ÖTV'siz yakıt verilemeyen yerler olabilir. Bir yerden bahsetmişsiniz neredeydi?” diye sorarak, “Gürpınar'da bir yerde, arkadaşlar bana niçin orada yakıt verilemediğine dair mazeret bildirdiler. Yönetmeliğe göre orada bir yakıt istasyonu olması gerekiyormuş. Yakıt istasyonu olmadığı için de, hal binası varmış galiba orada yakıt verilmesi

şimdilik mümkün değilmiş. İstasyon yapılıncaya orada da yakıt verilebilir hale gelecektmiş. Ama demirdeyken gemilere yakıt ikmal yapma izni verilmiş” dedi. Limanlardan para alma konusuna gelince de Mustafa Muhtaroglu ile aynı fikirde olmadığını altını çizen Suat Hayri Aka; “Biliyorsunuz 2012'de bu sorunu çözmek için ben çok gayret gösterdim müsteşar yardımcısı olarak. Limancılara da çok baskı yaptım, haklarını helal etsinler. Ama 6 bin doları tasdik ettiğimden değil ama sizin de yakıtçılar olarak kurallara uymanız lazım. Sizin de ticari makuliyet limitleri içinde çalışmanız lazım” dedi. Recep Bey'in söylediği hususu bilmediğini belirten Aka şöyle devam etti: “Her ikmalde 1500-2000 dolar barcın parasını alıyorsunuz. Siz böyle barging parası alırsanız, benim limancılara 'Onlardan ücret almayın' deme yüzüm olmaz Mustafa Bey. Bir de bizim idare olarak bu konuya bu kadar müdahil olmamız gerekmez. Bu çok doğru değil, bu tamamıyla serbest piyasa sınırları içinde sizin kendi içinizde halledeceğiniz konu. Ama mesleki geçmişime dayanarak söylüyorum, siz her ikmal başına 1500-2000 dolar barging parası alırsanız, onlar da sizden böyle paralar talep ederler, ihtilafa düşersiniz. Sorunu kendi içinizde çözün, sonuçta her şey dönüp dolaşıp armatörden çıkıyor. Kulakları cınlasın Hasan Naiboğlu'nun dediği gibi bize kalırsa konu adalete intikal etmiş olur ve bu sizi tatmin etmeyebilir. Nitekim konteyner tartıcıları aynı hataya düştü biz fiyatı 60 TL'ye fiksledik, hiçbirisi mutlu değil ama kantarın topuzu kaçtı. Ordinoyu da 150 TL'ye fiksledik. Ama o kadar çok mücadele edildi ki, ordinoyu savunmak için sonradan önüne o kadar çok elle tutulur kanıt niteliğinde şeyler getirdiler ki, doğrusu baştan görsem belki ben de hiç savunmazdım. Aynı hizmeti 3-4 ayı isim altında, farklı farklı 100-200-300 dolar tahsil etmiş



SUAT HAYRİ AKA

forwarderlar. Yani istismar bir yere kadar gider veya iyi niyetten faydalanma bir yere kadar gider sonunda lastik bir yerde patlar”.

Bu tip hususlarda en ideal çözümün piyasanın kendi içinde, kendi dengelerine uygun bir şekilde kendi çözümünü kendisinin üretmesi olduğunu ifade eden Suat Hayri Aka; “Devleti ücretlerle oynama konusunda zorlarsanız hiç kimsenin işine yaramayabilir. Siz barging ücretlerini makul düzeylere indirin, limanlar sizlerden tahsil ettikleri ücretleri makul düzeylere mutlaka indireceklerdir. Adamın para kazanmak için inşa ettiği limanı, kendin para kazanmak amacıyla kullanıyorsun. Rihtımda yanaşmış gemiye yanaşıyorsun bordalıyorsun ve yakıt ikmal yapıyorsun. Yakıt satarak sen oradan bir gelir elde ediyorsun. Ona bir hak sunmak kadar doğal bir şey yok. 6 bin dolar olmamalı tabii. Mutlaka makul ölçüler içinde olmalı ama sizin de barging olarak ben o konuda da çok şikayet alıyorum. Onun için özellikle açık açık söylemek istedim. İkisi de ifrat boyutuna gelmiş durumda. Piyasa olarak kendiniz kendi aranızda bunu bir kez daha değerlendirin” dedi. “Tedbir almak,



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

burada esas olan anahtar kelime gerekli tedbirleri almak” diyen Aka, “Liman bu tedbirleri alacak, bu tedbirlere siz de katkıda bulunacaksınız ikmalci olarak, onlar da aldıkları tedbirlerin karşılığında bu hizmetin bedelini alacaklar Siz de zaten ticaret yaparak, yakıt satarak bu işten para kazanıyorsunuz” şeklinde konuştu.

“BAĞLAMA YERİ SORUNUNU KÖKTEN ÇÖZMEYE ÇALIŞIYORUZ”

Suat Hayri Aka, Yunus Can Bey’in 14 No’lu Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği Komitesi adına konuştuğunu belirtti ve Yunus Can’ın tekne inşa yeri azlığından bahsettiğini, herkes istediği yere çeksin tamir etsin dediğini eğer kastettiği buysa bunun fiziken mümkün olmadığını söyledi. Burada Yunus Can devreye girerek; “Ben kıyı planlamalarının eksik yapıldığını belirttim. Yapılan bölge planlarında deniz bileşenlerinin bu işin içine katılmaması sonucu savruk bir şekilde çekek yerleri oluşturulmaya çalışılıyor” dedi.

Suat Hayri Aka bunun üzerine “Bizim de yapmaya çalıştığımız bu... Doğrusu sizden böyle bir fikir beklemediğim için kasti inşallah bu değildir dedim. Kullandığınız cümleyi bire bir aynen yazdım çünkü... Herkes istediği yere çeksin tamir etsin dediniz. Herhalde konuşurken öylece aradan çıktı” dedi. Düzenlemeye çalıştıkları alanlardan birisinin bu olduğunu söyleyen Suat Hayri Aka, “Bazı merkezlere çekek yeri yapmak sureti ile bunu çözmeye çalışıyoruz ama bu da öyle kısa vadeli bir şey değil” dedi. Aka şöyle devam etti: “Şehir merkezlerindeki rıhtımları bağlama yeri olarak kullanma konusu. Bu da yeni bir konu değil. Birkaç kişi daha bu konuyu gündeme getirdi, maalesef İstanbul’da belediyelerin

özellikle Boğaz’da teknelere barındırma yeri sorunu malumumuz olan bir sorun. Yine birkaç ay önce bir sorun olmuştu Metin Bey’in hatırlatması ile ben belediye başkanını, genel sekreteri arayarak bir süre daha bu süreyi uzatmalarını istemişim. Konu belediyelerin görev ve yetki alanına girdiği için onların çözmeleri gereken bir sorun, ama biz yakın bir şekilde takip ediyoruz ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile yakın bir işbirliği içindeyiz. Bazı düşünceleri ve bazı çalışmaları var bu sorunu kökten çözmek üzere. Belki biraz konjonktür gereği zamana ihtiyaç olabilir. Ama takipçisi olduğumuz, önemsedığımız alanlardan bir tanesi. Binlerce tekne var. Herkes her işi yapıyor. Doğrusu biz de düzenlemelerimizin içine tekneler veya gemiler inşa edilmiş maksadının dışında kullanılamaz türünde bir düzenleme getirme düşüncesindeyiz. Her işi yapmamalı her tekne ve her şey de kullanılmamalı. Ama tekneleri bu anlamda kategorize etmek, hangi tekne, hangi işi yapabilir gerçekten net sınırlar koymak, net bir ayırım yapmak da kolay bir iş değil. Sonuçta fiziken baktığımızda tekne birçok şeyi yapabiliyor, o ayrımı da yapabilmek kolay değil ama yeni bir klas tasnifleme, yeni bir kategorize etme çalışmasına da ihtiyaç olabilir”.

Kendisinin de aynı düşüncede olduğunu bunu çalışacaklarını söyleyen Aka, “Bunun şöyle bir zararı var. Yine bir regülasyon konusu gündeme geliyor. Halim Bey iyi hatırlayacak biz 2004’de kara taşıtları yönetmeliği yayınladık, kalın bir yönetmelik. Her tür kara taşıta belge tanımladık, A’dan Z’ye. Hatta Z 1, Z 2 bile dedik. D 1 D2 K1 K3 gibi... Yani alfabe yetmedi, binlerce belge ürettik. Amacımız buydu herkes her işi yapmasın. Her araç, her kamyon, her minibüs, her otobüs her kara aracı her işi yapmasın istedik. Herkesin bir işigal alanı olsun istedik,

kategorize ettik” şeklinde konuştu. Müsteşar Aka şöyle devam etti: “Şimdi geri dönüyoruz. Piyasayı düzenledik. Karayolu taşımacılığı arz talep dengesi 1’e 4 taşımacılığın aleyhineydi 2005’de bu düzenleme yapıldığında. Bakanlık hakikaten çok ciddi ve özverili bir çalışma yaptı, arkasında durdu. 10 senelik bir sürede karayolu taşımacılığı uluslararası alanda da takdir görecektir şekilde regüle edildi. Ama şimdi şartlar değişti. Ciddi bir regülasyona gidiyoruz. Yüzlerce belgeyi birleştirip 20-30 tane belgeye düşüreceğiz. Bunun çalışmasını yapıyoruz ilgili STK’lar, UND ve TOBB ile çalışıyoruz. Neden? Teknoloji de bizi buna zorluyor. Şartlar, piyasaların gidişi, pazar, inişler çıkışlar oluyor, bütün bunlar bizi buna zorluyor. Adamın bir otomobili var sadece biletlili yolcu taşıyın, e adam işinde de kullanacak. Taksi gibi de kullanılabilir, minibüs gibi de kullanılabilir. Hepsinden önemlisi, kendi ailesini de dolaştırıp gezdirebilir. Bir aracı daha ekonomik, çok maksatlı kullanma imkanı var. Belge ile bunu kategorize edip sınırlandırdığınızda adamın alanını daraltıyorsunuz. Diş hekimini veya eczacı işine gitmek için bir küçük kamyonet alıyor doblo cinsi bir şey belgelendirince sadece işinde kullanabiliyor. Cumartesi Pazar çocuklarını gezdiremiyor. Çarşıdan iki kasa bir şey almış arabasının arkasına koyup taşıyamıyor, ceza yazıyoruz adama. İster istemez iş buralara gidiyor, mevzuatı ve şartları bu detaylarda yorumlamaya kadar sürüklüyor sizi. Şimdi sektörün kendi talebi ile bir regülasyona gidiyoruz. Belgeleri sadeleştiriyoruz”.

“Deniz yolunda bunu yapalım mı?” diye soran Suat Hayri Aka, “Karayolunda bunu denerken deniz yolu gidiyor olacak. Karacılar bir regülasyondan diğerine geçiş yaparken, denizciler daha sıfırdan bizi kategorize et, tasnifle, her gemi her işi yapmasın, her tekne her işi yapmasın



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

görev alanlarımızı hizmet alanlarımızı ayırın diyorsunuz. İyi düşünelim, nihai kararınız oysa yapabiliriz” dedi. Karayolu taşıma yönetmeliğinin buna çok güzel bir örnek olduğunu, kendi şahsi fikrinin serbest bırakmak yönünde bulunduğunu belirten Aka; “Herkes her işi yapsın. Tekne sayısını dondurma da mümkün değil. Bu bir tek takside, okul servis araçlarında yapılmış ama tekne sayısını dondurmamak rant yaratır. Sektörü de öldürür. Sektörün gelişimini zorlaştırır. Bu konuda da tekrar düşünmenizi tavsiye ederim. Yolcu taşımalarında KDV'nin yüzde 8'e düşürülmesini de keşke yapabilesek ama not edeceğimiz konulardan biri bu. Çok kolay bir şey olmadığını söyleyeyim” şeklinde konuştu.

Beşiktaş'ta günlük gezi teknelerinin yerinden kalkması konusunu yeniden Kaymakam ve Büyükşehir Belediyesi ile görüşeceğini vurgulayan Suat Hayri Aka, “bir süre daha sizlerin idare edilmeniz lazım ama onların da kendi gerekçelerine baktığınızda onlarda haklılar. Bir çözüm bulmamız gereken konulardan birisi de bu not aldım konuşacağım” dedi.

“ÖN SÖRVEYLERİ YAPMAK ZORUNDAYIZ”

Suat Hayri Aka; “Hüseyin Konan Bey Denizaşırı Dökme Yük Gemi Taşımacılığı Komitesi adına DPA'lere 'Designated Person Ashore' farkındalık eğitimi ile ilgili DPA'lere tanınan ayrıcalıkların haksızlığından şikayet etmiş oldu” diyerek, konu ile ilgili şunları kaydetti: “Bir DPA var; farkındalık eğitimi almış, ISM kod uygulamalarında tecrübesini, yeterli derecede İngilizce dil bilgisini, deniz hizmetini kanıtlamış, en az 7 gemiden sorumluluk alabilen nitelikli bir DPA ile bunların hiçbirini yerine getirmemiş, o eğitimi almamış bir DPA'ın

işlettiği gemi aynı olabilir mi? Tabii ki birincisine daha çok güveneceğim, onun gemisinin sorveyini 3 ay aralıklarla yapacağım çünkü ona güveniyorum. Kanıtlamış kendini. Öbürü ise bu konuda bana güven vermiyor. Yasal ihtiyaçları sağlamış ama farkındalık eğitimi yok ve bu kriterlere sahip bir DPA değil. Bu DPA'lık mekanizması 2002'de çok daha kötü bir durumdaydı. Tekirdağ'da kaza oldu gemi karaya oturdu, bakın bakalım DPA kimmiş dedim, İstanbul'da çalışan bir arkadaş. Her şey kağıt üstünde. Sen İstanbul'dan Tekirdağ'a Line' de çalışan bir araba vapurunun DPA'lığını nasıl yapabilirsin? Her şey kağıt üstünde, formaliteden yapılmış, 2 ayda bir gitmiş evrakları doldurmuş. Sonunda DPA Line'lı bir gemiyi işletiyorsa, geminin işletildiği şirketin merkezinde yaşayacak dedik. Sorun çözüldü. İstanbul'da oturup, Mersin'de bulunan bir gemi şirketine DPA'lık yapamazsınız. Bu önemli bir görevdir. Önemli vasıflara sahip olmanız lazım. Biz o ön sorveyleri yapmak zorundayız, ondan vazgeçemeyiz. Dolayısıyla DPA'ların kalitesini artırın ki, biz de güvenerek daha seyrek aralıklarla ön sorvey yapalım”.

SSK primleri konusunun malum bir konu ama zor bir konu olduğunu vurgulayan Suat Hayri Aka, “Hiçbir zaman gündemimizden düşmüyor. Sektör olarak da, DTO'da geçmişte bu konuyu takip etti. Bugün de ediyorlar. İnşallah gelecekte bu konuda yol alabiliriz” dedi. Gemideki yapısal değişikliklerin ilk tersane periyoduna ertelenmesinden kastınız neydi diye Hüseyin Konan Bey'e soran Suat Hayri Aka bu konunun çok spesifik bir konu olduğuna dikkat çekti. Aka; “Doğrusu bu konuda benim geçmişte bir anım da var. Durmuş Bey bunu not edelim. İş var ertelenebilir, iş var ertelenemez. Tamamıyla sorveyörün inisiyatifindedir. Belki GSK Başkanı'nın,

liman başkanının da yorumu ile işine göre bakılacak bir konudur. O konunun önemine, riskine, emniyete yönelik etkisine göre değişebilen bir konu. Sorveyörün karar vermesi gereken, belgelendirmeyi yapan uzmanların karar vermesi gereken bir konudur. Bizim idare olarak bu konulara yaklaşımımız her zaman maksimum tolerans ile davranmaktır” dedi.

Suat Hayri Aka kendi yaşadığı bir örneği anlattı: “Kendi gemim cayrodan muafı. SOLAS'a bildirilmişti, benden önceki geminin sahibi almış muafiyeti, sonra biz de devam ettirdik. İdare bize cayrodan muaf olduğumuza yönelik bir muafiyet belgesi verdi. Bir gün Bandırma'dan yükledik gemiyi, tam kalkacak sorveyör gelmiş ön sorvey yapıyor. Cayro alacaksınız, cayronuz yok demiş. Kıyamet koptu. Baktık hakikaten SOLAS değişmiş, ama idare bize muafiyet belgesi vermeye devam etmiş. Kulakları çınlasın Cemalettin Şevli imzalı muafiyetimiz kapı gibi duruyor. Enspektör arkadaş da gemide, 'Verin bir sorveyör ile konuşayım' dedim. Telefona verdiler, seni tebrik ederim kardeşim dedim. Ben atlamışım, ortağım atlamış, meslekten biri atlamış, geminin kaptanı, başmühendis herkes atlamış... Sen yakaladın dedim, çocuk SOLAS'ı ezber biliyor. 'Seni tebrik ederim' dedim, o da teşekkür etti. Kapattık telefonu. Bir saat sonra arıyor bizim enspektör ağabey iyi halt ettiniz dedi, adam gemiyi caryosu değişmeden kaldırmıyor. 'Bir daha ver sorveyörü' dedim. Bu olay 2006'da oluyor. Sorveyöre; 'ben seni biraz önce tebrik etmişim, yarısını geri alıyorum' dedim. 'Niye?' dedi. 'Sen bilmiyor musun? Caryo akşamdan sabaha bulunup monte edilecek bir cihaz mıdır?' dedim. 'Senin bana en az 1-2 ay süre vermen lazım. Yaptır da kalk nasıl dersin'. Biz bunu yaşamış birisiyiz. Dolayısıyla bu tamamıyla



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

spesifik bir konudur. Arkadaşlar notlarını ve mesajlarını aldılar. O olayda da adamı yine ikna edemedik. İdaredeki elastikiyet sayesinde, kalkışı İstanbul'a kadar yaptık. İstanbul'da Cemalettin Bey belgesine sahip çıktı, yine çıkış yaptık. Her zaman bir by-pas yolu vardır”.

“ŞU ANDA BENİM GÖRDÜĞÜM EN İYİ GÜMRÜK İDARESİ VAR”

Suat Hayri Aka, Denizaşırı Uzakyol Genel Yük Gemi Taşımacılığı Komitesi Başkanı Faruk Emre Yıldırım Bey'in yeşil pasaportun kapsamının genişletilmesini istediğini belirterek, “Keşke mümkün olsa, ama bu zor bir konu. Aslında iş dünyasına başbakanımızın güzel hediyelerinden biridir. İhracat yapanlara belki ileride genişletilebilir ama şu anda çok da böyle gündeme getirilebilecek bir konu mudur bilmiyorum ama ben yine de not ettim” dedi. Aka, Navlun gelirleri ihracat sayılınca, gümrükte tamir bakım malzeme giriş çıkışları ile ilgili, Faruk Bey'in söylediği tamir bakım malzeme giriş çıkışlarına engel olunuyor şeklindeki konuşmasına şöyle cevap verdi: “Şunu söyleyebilirim. 1982'den beri, okul dönemini de sayarsanız 1978'den beri bu endüstrinin içindeyim. Her türlü işi de yaptım. Benim gördüğüm en iyi Gümrük İdaresi var şu anda. O kadar işbirlikçi, o kadar hoşgörülü. Çok kolay ve rahat konuştuğumuz kişiler, bilerek yapmazlar bir şey. Sadece gümrük mevzuatları bizim mevzuatlarımızdan daha farklı, biraz daha kullanıcıya veya uygulayıcıya inisiyatif bırakan mevzuatlar... Onu da düzeltmeye müthiş bir gayret gösteriyorlar. O anlamda bir yorum farkından kaynaklanıyor olabilir, ben bunu Gümrük Müsteşarı ile paylaşacağım. Eminim en kısa zamanda bütün gümrük teşkilatlarına gerekli uyarıları da yapacaklardır. Çok iyi çalıştığımız bir gümrük idaresi var bugün”.

Suat Hayri Aka; Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Komitesi Başkanı Mehmet Bekiroğlu'nun barınma yeri ile ilgili sorunu dile getirdiğini belirterek, “Barınma yeri sorununu Abbas Kolçalar'ın kaç senedir söylediğinin altını çizdi ve “İnşallah yakında çözeceğiz” dedi.

Aka sözlerine şöyle devam etti: “Size bir şey önermişim yapmadınız onu. Yer bulup gelin, size tahsis edeceğiz demiştim, onu yapmadınız. Bizden yeri de yapmamızı istiyorsunuz. Taşın altına elinizi koymaktan imtina ettiniz. Devlet yapsın, bana tahsis etsin diyorsunuz. O zaman da beklemeniz gerekecek. Balıkçı barınakları projesi var. Yasalaşmadı maalesef. Yeni yasama döneminde tekrar gündeme gelir mi bilmiyoruz? Balıkçı barınaklarının Ulaştırma Bakanlığı'na devri söz konusuydu. O gerçekleşseydi, onlar içinden atıl, pek de balıkçılıkta kullanılmayan birkaç liman büyüklüğünde barınağı bu tip ihtiyaçların karşılanması için tahsis etmeyi tasarlamıştık. Ama yasa gerçekleşmedi. Bir dahaki döneme kaldı, inşallah böyle bir fırsat olursa hızlı çözüm olur. Ama Altyapı Genel Müdürlüğümüz bu işleri ve diğer deniz inşaat ile ilgili kullanılan teçhizatların duracağı, kullanacağı, bekletileceği, barınma yeri ihtiyaçları konusunda çalışıyorlar. Sadece biraz ülkenin gündemi ve kaynak ihtiyaçları sorunu nedeniyle gecikiyor. Ama gündemimizdeki bir konu”.

Suat Hayri Aka koster filusunun yenilenmesi projesinin zaten Oda'nın çalıştığı bir proje olduğunu söyleyerek, “Epey de mesafe kat edildi. Buna artık bakanlık olarak bizim de yapacağımız çok fazla bir şey yok, proje içinde ilerliyor zaten. İyi kötü bir gayret, bir mücadele var. İnşallah sektörün ihtiyaçlarını görecektir şekilde hayata en kısa zamanda geçer. 25 yaş üstü 60



tanker var, hani bunları da yenilemek lazım, tabii ki kosteri yürütenler de mesajı almıştır herhalde. Bu konuda finansman imkanları ile paralel bir şekilde tankere de paralel bir şekilde yenilenme imkanı tanınabilirse, bence de güzel olur. Aslında bence hızla yenilenmesi gerekenler, kuru yük gemilerinden önce tanker gibi daha riskli gemi tipleri” şeklinde konuştu.

Suat Hayri Aka, Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi'nden Kasım İnandı Bey'in Gemi Adamları Yönetmeliği'ndeki İngilizce şartını eleştirmesi konusuna cevap verdi. Aka, sınırlı vardiya zabıtine, kaptana 50 puan verilsin denmesi konusuna şöyle cevap verdi.

“BU MESLEĞİN HER ŞEYİ İNGİLİZCEDİR”

“Bu İngilizce konusunu bir netleştiririm bence, Saim Ağabey de (Saim Oğuzülgen) çok uğruyor bize bu konuda. Kılavuzlardan gecenin bir vakti sınıf arkadaşlarımdan mesajlar geliyor. Yakınlığa, arkadaşlığa binayen fırça atanlar filan da var, ama şu işi bir tatlıya bağlayalım, çözelim. Ortasını bulmalıyız, biz ortasını bulduk. Ben



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

bu meslekten biriyim. 1978 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'nun kapısından girdim, hala deniz, deniz, deniz... Bu mesleğin en olmazsa olmaz koşulu deniz ve İngilizcedir. Okuldan çıktım 29 Ekim Gemisi'nde 3. kaptan olarak göreve başladım. Ondan önce kulakları çınlasın 1979 mezunu bir arkadaşım da 2. kaptandı. Attı önüme kağıtları dedi ki; 'Amerika'dan kömür yükleyeceğiz, bir ambar boş yükleyeceğiz. Stabiliteni ve mukavemeti hesapla'. Hiçbir şey bilmiyordum, ama İngilizce biliyordum... Oturdum çözdüm. Sabaha karşı 4'de vardiyayı bırakırken bir rasat yap bakalım dedi. Rasat da yapmamıştım hiç. Astronomik gözlem... Ama İngilizce biliyordum. İngilizce bilen bir adam oturur, mesleki açıdan ne kadar zayıf olursa olsun manuellere, kitaplardan, kullanma kılavuzlarından ihtiyacını görür, mesleğini çok hızlı bir şekilde öğrenir. Bu mesleğin ticaretinin dili İngilizcedir. Bu mesleğin mühendisliğinin dili İngilizcedir. Bu mesleğin hukukunun dili İngilizcedir. Bu mesleğin her şeyi İngilizcedir. Deniz ticareti bütün boyutları ile İngilizcedir. Dolayısıyla yapmamız gereken tamamıyla İngilizce vermektir bu mesleği".

Milli Eğitim Bakanlığı ile protokol imzaladıklarını, 5 tane meslek lisesini bakanlık olarak sahiplendiklerini belirten Suat Hayri Aka, deniz eğitiminin nasıl olduğunu dünyaya göstereceklerinin altını çizdi. Okulun 2 tane müdürü olacağını söyleyen Aka, "Biri Milli Eğitim Bakanlığı'nın koyduğu müdür, biri de bizim koyduğumuz müdür olacak. Örnek olsun diye yapıyoruz. Müfredatını, her şeyini biz belirleyeceğiz. Hep İngilizce eğitim vereceğiz" dedi. Aka şunları söyledi: "Sörveyörler, GSK uzmanları, idareciler, sektörden uzmanlar herkes gönüllü bir şekilde gelip o liselerde ders verecek. İngilizce öğretirsek, dünya standartlarında insan yetiştiririz. 180 bin gemi adamı var 108'e düşmüş dedi

Sina Şen Bey, aktif olmayan kayıtlı 180 bin gemi adamı var. Aktif olanın sayısı 108 bin... Kalan 80 bin mesleğini dahi yapmıyor. Niye yapmıyor? Havası bol bir meslek oysa ki... Ya mesleki olarak bir uygunsuzluk, var ya da lisanı yok ya da iş bulamıyor Türkiye'de. Dünya piyasaları açık mı, açık. Gidebiliyor mu, gidemiyor. Dünyada en çok gemi adamı yetiştiren 2. ülkeyiz. 10 binde iki yabancı bayraklı gemide çalışan gemi adamı sayımız. Tek nedeni var İngilizce bilmiyor"...

Piyasada mesleki İngilizce diye bir kavramın dolaştığını dile getiren Suat Hayri Aka, "Mesleki İngilizce diye bir şey yoktur. İngilizce İngilizcedir. Karşıdaki ile diyalog kurabilmelisin. 3-5 tane terimin İngilizce karşılığını bilmek, İngilizce bilmek anlamına gelmez. İskelenin, sancağın İngilizce karşılığını bilmek, İngilizce bildiğin anlamına gelmez. Onu cümle içinde kullanabiliyor olman lazım. Kılavuzlara yönelik bir eleştiri yapabilirim ama bu toplumda uygun bulmuyorum. Birebir konuştuğumuzda size çok daha elle tutulur örnekler sayabilirim. Onun için bizim hedefimiz kaliteyi artırmak. Türk gemi adamlarının, Türk okullarının, Türk üniversitelerinin yetiştirdiği denizcilerin hakikaten dünyanın kabul ettiği standartlarda İngilizce konuşmasını sağlayarak, onlara bu pazarları açmak bizim amacımız. Ancak çok iyi İngilizce öğretirsek onların dünya pazarlarında yer bulmasını sağlayabiliriz" şeklinde konuştu.

Aka şunları söyledi: "Filipinliler mesleki olarak hiçbir şekilde Türk'ten üstün değil. Türk denizciler, Türk gemiciler mesleki açıdan kesinlikle daha üstünler, kılavuzlar da öyle. Güvenilirlikleri, mesleki uzmanlıkları, yeterlilikleri, manevra bilgileri, gemi bilgileri konusunda benim zerre kadar şüphem yok. Ama eksik olan, güçlendirmemiz

gereken İngilizce. Ne yapmışız 100 istememişiz, sadece uzakyol kaptanlarına 70 al demişiz. Geri kalan hepsi 40 ila 60 arasında değişiyor. Yat kaptanına 40 al demişiz. Yat kaptanına İngilizce lazım değildir diyebilir misiniz? İçinizden herhangi biri kalksın, yat kaptanının yüzde 40 İngilizce bilmesine gerek yoktur desin biz yarın bunu değiştirelim. Bu kadar basit. Sınırlı vardiya zabıtine 50 alacaksın demişiz. E vardiya zabiti bu adam ya... Manuel okuyacak, kitap okuyacak, iletişimde bulunacak. Makinecileri hep 10 puan geride tuttuk. Muhatap olma durumları, görevlerinin niteliği gereği uzakyol baş mühendisi 60 almak zorunda. Ama uzakyol kaptanı 70'i almak zorunda".

"İNGİLİZCEDEN VAZGEÇMEYİ DÜŞÜNÜYÜRÜZ"

Kendisinin de deniz ticareti işi yaparken büyük sıkıntılar çektiğini belirten Suat Hayri Aka, kaptanın iki satır protesto mektubu yazamadığı için, kaptanın imzaladığı evrakın ne olduğunu okuyup anlayamadığı için büyük sıkıntı yaşadıklarını, bu sektörün bu nedenle milyonlarca dolar kaybettiğini altını çizdi. Aka; "Bunu aşmanın, bunu engellemenin tek yolu hakikaten okuyar, iletişim kurabilecek düzeyde İngilizce bilmekten geçiyor. İngilizce sadece sancak iskelenin, mataforanın, radarın İngilizcesini bilmek değildir. Sosyal İngilizce, iletişim İngilizcesi yazma, okuma ve anlamaya ihtiyaç var" dedi. Müsteşar şunları kaydetti: "Kılavuzlar Boğaz'dan senede 55 bin gemi geçiyor, her milletten insan geçiyor. Her türlü farklı aksanda, İngilizce konuşan insanlar geçiyor. Kılavuz kaptanların, hepsini çatır çatır anlıyor, konuşabiliyor, derdini anlatabiliyor olması lazım". Kendinden bir örnek vererek konuyu aydınlatmak isteyen Aka, şöyle devam etti: "Genç



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

bir zabıttım. Amerika'dan dönerken kılavuz kaptan bizim kaptana dedi ki, 'Dışarıda çok kuvvetli fırtına var'. Böyle ağır bir Amerikan aksanı ile konuşan bir kılavuz kaptandı. 'Çıkmasanız iyi olur, nehir ağzında ben sizi demirleteyim. 1-2 gün orada bekleyin. Gidemezsiniz zaten, hırpalanırsınız, hem de tehlike ile karşılaşılırsınız' dedi. Ben kaptanın onu anlamadığını hissettim. Hiyerarşi gereği ağabey böyle diyor da diyemedim, ama kaptan anlamadı. Biz vurduk okyanusa... 3 gün 3 gece yarım mil geri gitmişiz. 3 gün 3 gece makineler çalıştı, biz üstüne yarım mil de geri gitmişiz. Yediğimiz yakıt, yediğimiz dayak, gemideki hırpalanma, eziyet de cabası. Yolda kaptan dedi ki; 'Bileydim böyle olduğumu demirlerdim'. İngilizce... Söyledi adam sana... Ama anlamadı. İngilizcesi, denizcilik İngilizcesi denilen şeyle sınırlı olduğu için... Sosyal İngilizcesi olsaydı o Amerikalı kılavuzun dediğini anlar, o gemiyi orada iki gün tutardı. İşletmecisine de eziyet etmezdi, mürettebata da eziyet etmezdi. Onun için İngilizceden vazgeçmeyi düşünmüyoruz. Hakikaten çok kararlıyız. Haklı olduğuna ve gerekli olduğuna inanıyoruz”.

Önemli bir yabancı firmanın sahibine neden Türk gemi adamı çalıştırmıyorsunuz diye sorduğunu belirten Suat Hayri Aka, İngilizceleri iyi olmadığı için gemideki sosyal hayata adaptasyon zorluğu çektiklerinden Türklerden vazgeçtiklerini anlattı. “İngilizce bir yaşam tarzıdır” diyen Aka; “Sadece mesleğini yapmak için gerekli bir şey değil. Onun için kılavuzların kılavuzluk mesleğinin önemine binaen bu konuya önem vermeleri gerekiyor. Duruma göre şartlara göre farklı düzeylerde İngilizce istedik. İngilizce lazım değil diyenler varsa, Oda'da bunu teyit ediyorsa biz İngilizce şartını topyekun kaldırırız. Ama ben o gün bu

mesleği bırakırım. Çünkü bu mesleğin, bu sektörün gelişmesinin en önemli şartı budur. Ofisde de, gemide de İngilizce şart... İngilizce bilmeden bu iş olmaz”. Ecrimisil konusunda belediyenin de iskelelerden ecrimisil istiyor denildiğini belirten Suat Hayri Aka, belediyelere de ecrimisil ödendiğini duyunca, Metin Başkan sen ver bunun cevabını diyerek şunları söyledi: “Bu işin muhatabı Maliye'dir, belediyeler değildir. Ecrimisili hangi belediye istiyor bilmiyorum ama devlette şu vardır. Bir hedefle bir kuruma ödediğiniz bir ücret kaybolmayabilir. Yargıda hakkınızı arayarak, belediyelere ecrimisil diye ödediğiniz miktarı kanıtlarsanız Maliye'den de bunu düşürtebilirsiniz. Benim yetki ve görev alanımın dışında olduğu için çok da detaylı bir yorum yapamam bu konuda, ama Maliye Bakanlığı'na bu konuyu taşırız”.

“DENİZ DENİZDİR, EMNİYET DE HER YERDE GEREKLİDİR”

Klas kuruluşları ve yetkili kuruluşların belge başına istenen bedellerle ilgili de konuşan Suat Hayri Aka; “Doğrusu bunu düzenleme konusunda bizim bir niyetimiz var. Klasların ücretlerini düzenleme konusunda çalışma yapıyoruz. Tabii yine amacımız müdahale değil. Fiyatlara, hizmetlere, hizmetlerin bedellerine karışmak değil ama en azından bu düzenlemeyi yaparken, yine aynı konuda hassas davranmıştık. Klaslarla ilgili bir çalışma yapacağız, inşallah o konuda, hizmet ve belge ücretlerinde rahatlatıcı bir indirim sağlayacağız. Bunu en kısa zamanda sonuçlandırmayı umuyorum” dedi. Müsteşar Aka; Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Komitesi'nden Sina Şen Bey'in Marmara ve Van Gölü geçişine ayrı bir yönetmelik düzenlenmesi isteğine de şöyle cevap verdi: “Deniz

denizdir, denizin hiçbir farkı yok. Van Gölü dediğiniz de 400 metre derinliği olan 81 mil uzunluğu olan bir alandır. Hiçbir şekilde ayrı bir yönetmelik gerektirecek bir emniyet sübabına veya güvenlik gerekçesine sahip değildir. Ne Marmara, ne de Van Gölü... Böyle bir şeyi düşünemeyiz. Deniz denizdir, emniyet de her yerde gereklidir. O bakımdan bunu düşünmeyeceğiz”. Kıyı tesisi işletme iznini konuştuklarını belirten Suat Hayri Aka Sine Şen'e hitaben, “İşletme izni olmayanlara sörveyör gitmiyor mu Sina Bey?” diye sordu.

Bu konuda bir yanlışlık olduğunu vurgulayan Aka; yasaları çokça da sektör lehine yorumlayarak, faaliyet izni diye de bir şey çıkardıklarını ifade etti. Suat Hayri Aka; “İşletme izni veremediklerimize bazı şartları yerine getiriyorsa, en azından kısmen faaliyet izni verdik. O çalışma izni varsa, çalışıyorsa, sörveyör oraya gidecek, gitmek zorunda. Öyle bir şey söz konusu olamaz. Arkadaşlar duydular. Varsa böyle münferiden bir olay, ben gelmem diyen mutlaka haberimiz olsun” dedi. “Kaçakçılıkla, trolle kaçak avcılıkla mücadele bizim görev alanımıza giren bir konu değil” diyen Suat Hayri Aka, “Onun dışında Aile Bakanlığı denizciliğe destek versin dediniz. Nasıl bir destek bekliyorsunuz bilmiyorum. İstemek yetmez, bu tip talepleri biraz daha detaylandırmak lazım” şeklinde konuştu. Suat Hayri Aka, Liman İşletmeciliği Komitesi'nden Özgür Soy Bey'in limanlarda çok sayıda transit konteynerin X-Ray'e gönderiliyor dediğini belirterek, yasaların, mevzuatın istismarından birisinin bu olduğuna dikkat çekti.

“Forwarder Yönetmeliği ile biz bu konuyu da baştan düzenliyoruz. Çok yakında yayınlanır” diyen Aka sözlerine şöyle devam etti: “X-Ray'lere, konteyner tartı ücretlerine bir ayarlama getirdiysek



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

maalesef konteyner taşımacılığında acenteler limanlarda bu tip şeyler de yapabiliyorlar. Gümrük idaresi bunların aracı kuruluşların kasıtlı bir şekilde bilerek X-Ray'e gönderdiği kanaatinde. Onların dikkatine getirdiğimiz bir konu bu. Gümrükle birlikte çalışıyoruz. Ona da bir düzenleme yapacağız. Yani inisiyatifin çok da fazla kullanılmadığı bir alan haline getireceğiz orayı. Limana yanaşacak gemilerin DWT'lerini konuştuk. Eski ve geçmişte inşa edilmiş limanlar veya yakın zamanda inşa edilmiş olsa bile onaylı projelerinde o iskeleye yanaşabilecek gemi tonajları sınırlı olduğu için işletme izinlerinin de o sınırla sınırlandırılması o oranla sınırlandırılması gerekiyor. Ama limanları mağdur etmemek ve giderek büyüyen gemi tonajlarını göz önünde bulundurarak iki yıl süre verdik. Herkes mevcut iskelesinin sınırından memnun değilse, yeniden projelendirecek, onaylatacak, üniversite raporları ile de takviye edecek yeniden yeni bir sınır belirleyecek”.

Deniz Dibi Tarama Yönetmeliği'nin olduğunu belirten Suat Hayri Aka, burada asli idarenin Çevre Bakanlığı olduğunu vurguladı. Aka; “Onlar nasıl belirlemiş, nasıl uygun görmüşse, tarama faaliyetleri o çerçevede yürütülmek zorundadır. Yine spesifik bir problem varsa, spesifik bir engel varsa onu Çevre Bakanlığı yetkilileri ile daha açık ve net şekilde konuşabiliriz” dedi. Suat Hayri aka şöyle devam etti: “Hasılat payı yüzde 1, 2014 yönetmeliği her operasyonel birimden alınsın demiş Özgür Bey. Bu yine Maliye'nin karar vereceği bir husus. Cirodan alınıyor, kur farkını anlıyoruz, vergi de öyle. Bilançomda var gözükten bir karın, gelirin vergisini ödüyorum dedi Özgür Bey ve muafiyet istedi. Dolayısıyla mali mevzuatımız ülkenin ihtiyaçları da göz önünde bulundurularak, daha yüksek disiplinli ve toleranssız bir



SUAT HAYRİ AKA

şekilde işletiliyor. O bakımdan benim çok da bir şey söyleyeceğim durum söz konusu değil. Ama yine de not ettiğimiz, gündeme getireceğimiz bir konu olacak”.

“STCW BELGELERİNİ SADELEŞTİRDİK 13 BELGEYİ, 5'E DÜŞÜRDÜK”

Müştaş Suat Hayri Aka; 44 Numaralı Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık, Denizde Destek Faaliyetleri Komitesi Başkanı İhsan Gönül'ün “Gemiadamlarının sorunları bitmek tükenmek bilmiyor” dediğini belirtti ve “Bitecek inşallah” dedi. Aka şöyle devam etti: “Birer birer gemiadamlarının sorunlarını çözüyoruz, çünkü hepimiz bir gemiadamıyız sonunda. En önemli eksiklerimiz Disiplin Komisyonu, disiplin uygulamaları idi onu çözdük. Uygulamalarımızdan dolayı da takdir alıyoruz uluslararası camiadan. Tabii çok geniş ve tamamıyla başına buyruk bir kitle idi. Hizmetleri önemli ölçüde e-devlet üstünden elektronik ortama taşımak sureti ile kolaylaştırdık. O çalışmalarımız devam ediyor. Yani gemiadamları hiçbir şekilde senede 1-2 kere elde ettiği yıllık izninde gelip

de, devletin liman başkanlığının kapısında iznini harcamayacak. Bütün iş ve işlemlerini elektronik ortamda, evinden, gemisinden beyan usulü ile yürütebilecek. Hiçbir şekilde sertifikasına bakmayacağız. Devlet kendi verdiği hiçbir belgeyi kontrol amacı ile geri istemeyecek. Zaten e-devletteki ilerlemenin özünde de bu yatıyor. Yılsonuna kadar vatandaşla devlet arasında kamu kuruluşlarının kendi aralarında hiçbir şekilde bilgi ve belge alışverişi olmayacak. Kimse kimseden belge istemeyecek. Bunu belki daha önceki toplantılarda da söylemişimdir. E-devlet böyle bir mekanizma. Talep edilirse saniyeler içinde o talebi onaylayacak ve gemiadamı belgesini düzenleyeceğiz. Zaten bizim görev alanımıza giren konularda STCW belgelerini çok ciddi şekilde sadeleştirdik. 13 belgeyi, 5'e düşürdük. Birçok belgeyi üniversitemize, eğitim kurumlarımıza güvenerek bu derslerin artık o eğitim kurumlarında verildiğini varsayarak tabii müfredata girdiğinden de emin olmak kaydı ile artık istemeyeceğiz. ROC sınavlarını da kaldırıyoruz. Onun da yönetmeliği bugün yarın çıkar. Mümkün olduğunca gemiadamlarını rahatlatacak ve bu işleri kolaylaştıracak çalışmalarını yürütüyoruz”.

Okul fazlalığı konusunda İhsan Gönül ile tamamıyla hemfikir olduğunu söyleyen Aka, çok sayıda okul bulunduğu dikkat çekti ve şöyle devam etti: “71 kurs 26'ya düşmüş, 55 lise 28'e ve 35 yüksek öğrenim kurumu da 16'ya düşmüş. Hala bu da çok... Aslında çok olabilir, bir sakıncası olmaz. Ama dünya standartlarında eğitim verip, dünya standartlarında adam yetiştirirseniz. Ama eğitim kaliteniz düşerse, işte o zaman çok olur bu okul sayısı. Ya okul sayısını düşüreceksiniz, sadece kendiniz için gemi adamı yetiştireceksiniz ya da bütün dünyaya yetiştiriyorum iddiası



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

ile yetiştirebileceğiniz kadar çok adam yetiştireceksiniz. Doğrusu da bu zaten... Bunu başarabiliriz, ama orada da eğitim kalitesi, mesleki uzmanlık ve İngilizce önemli. 3000 Groston'a zaten müdahale etmiştik. Liselerden mezun olanların ehliyetleri 499 Groston'a zaten düşürmüştük. Biz düzenlemeyi yaptığımızda okulun 1. sınıfına girmiş olanlar da dahil olmak üzere, kazanılmış haklarını kaybetmemeleri için bu devreye ancak bütün eski mezunlar ayrıldıktan sonra girecek. Dolayısıyla iki sene sonra lise mezunları artık 3000 Groston değil 499 Groston ile denizci yetiştirmek sureti ile ara eleman ihtiyacını karşılayacağız. Nitelikli, İngilizce bilen gemicilere, mürettebata ihtiyacımız var. Bu kendiliğinden çözülmüş olacak, tedbiri alınmıştır ama uygulama demokratik haklar nedeni ile birkaç yıl sonra devreye girecek. IMO standartlarında gemiadamı yetiştirmek, idarenin de önemli hedeflerinden bir tanesi. Kılavuz kaptanlara iki yıl süre verdik. 2 yıl çalışıp 60 yerine 70 almayı denemek yerine, gece-gündüz bana mail-mesaj atarak bunu kaldır diyorlar. Öyle edebi tarafı kuvvetli mailler yazıyorlar ki, 'Durmuş (Ünüvar) Bey bak bakalım bu arkadaşın ehliyeti neymiş' dedim. Gemiciymiş"... Müsteşar Suat Hayri Aka; 47 Numaralı Diğer Gemi Taşımacılığı Komitesi Üyesi Hakan Şen'in deniz emniyeti ile ilgili emniyet standartlarının üst seviyeye çıkması ile ilgili bir değerlendirme yaptığını söyleyerek, "Ben hem teşekkür ediyorum, hem de tamamıyla katıldığımı söylüyorum" dedi.

Aka; Biz artık sektörde bu alandaki uzman kuruluşlardan biri olarak Hakan Beyin ve diğer arkadaşların görüşlerinden de zaman zaman yararlanıyoruz bu konudaki düzenlemelerimizde. Acil Durum Müdahaleleri, Kurtarma Yardım, Yönetmeliği hazırlıyoruz şimdi. Kurtarma-

yardım konularını bir gözden geçireceğiz. Onu da yakın zamanda sektöre paylaşacağız. Sizlerin görüşlerine sunacağız" şeklinde konuştu.

Boğaz geçiş uygulama refakatlerinin değiştirilip, güncellendiğini vurgulayan Aka, "Belki biraz daha emniyet standartlarını yukarı çekecek bir düzenleme ile yakında paylaşacağız. Kılavuz veya römorkör anlamında gemi boyutlarını biraz daha düşürmek suretiyle daha çok geminin refakatle geçmesini sağlayacağız. Biraz maliyetlere yansiyacak, ama sonuçta Boğazı korumak adına tedbir almak ihtiyacı da önemli bir konu" dedi.

"KABOTAJ İHLALİ DİKKAT ETTİĞİMİZ BİR KONU"

Suat Hayri Aka, Deniz Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi'nden Abbas Kolçalar'ın "Bizim sektör ile ilgili bir şey yapılmıyor" dediğini belirterek, "Bir gün çözeceğiz nasip inşallah. Şimdi sektörün büyüdüğünü ben de gözlemliyorum. Bunu deniz inşaatlarındaki kabiliyetlerimizden gözlüyorum. Eskiden şirketler asma köprülerin veya önemli deniz yapılarının, kıyıda yapıların inşaatlarındaki temel hizmetleri yurt dışından getirerek çözüyorlardı. Şimdi çok az yurt dışından geliyor, Çin'den, Kore'den, Japonya'dan. Artık Türk deniz inşaat şirketleri neredeyse çok önemli elementleri, çok önemli hizmetleri kendileri yapar hale geldi. Ben barınak ve ekipmanların, teçhizatların muhafazası için yer ihtiyacınıza her zamankinden daha fazla katılıyorum. İnşallah en kısa zamanda bu sorunu çözeceğiz. Kabotaj ihlali de dikkat ettiğimiz bir konu" şeklinde konuştu. Aka Kabotaj ihlalinin olacağına çok ihtimal vermediğini belirtti ve "Çünkü Kabotaj'a aykırı her türlü faaliyet bakan izni gerektiriyor. Bu izin verilmeden önce

de DTO ve sektörün ilgili kuruluşlarının görüşleri alınıyor talep iletilmek sureti ile. Bir hizmet Türkiye'de verilemiyorsa veya o hizmeti verecek ekipman ya da teçhizat yoksa, işin görülebilmesi için yabancılara izin veriliyor. Onun dışında Kabotaj ihlaline müsaade edildiğini hiç zannetmiyorum. Varsa spesifik örnek ayrıca iletilirse onu da inceleriz" dedi.

Suat Hayri Aka; "TUGS'ın kriterlerini yerine getiriyoruz ama o zaman ÖTV'yi karşılayamıyoruz veya tersi oluyor gibi bir şey söylediniz. Onu arkadaşlar incelesinler. O konuda hakikaten öyle bir durum varsa, biz onu en kısa zamanda düzeltmek için elimizden geleni yaparız. Bunu arkadaşlarım not ettiler. ÖTV uygulanacak gemi listelerini de güncelleriz. Varsa TUGS ile o çakışma onu da düzeltiriz" dedi.

"Yat İnşa ve Tamir Bakım Faaliyetleri Komitesi adına Tanju Kalaycıoğlu, ülkenin yat potansiyelinin artırılması konusunda çok yapıcı bir konuşma yaptı" diyen Aka şöyle devam etti: "Katılıyoruz elbette. Hakikaten Türkiye yat imalatında bir yerde, ama daha bu son yer değil. Gideceğimiz daha çok yer var. Verdiği örnekler de önemli örnekler. İtalyanlar, Hollandalılar, İngilizler, Fransızlar burada markalaşmanın da verdiği avantaj ile küresel şöhretlerinin de avantajı ile dünya piyasasından çok önemli paylar elde ediyorlar. Bizim elde ettiğimiz payın kabiliyetlerimiz ve üretim kapasitemiz ile orantılı olmadığı konusunda ben de hemfikirim. Bu konuda elimizden gelen desteği vermeye hazırız. Ne yapılabileceği konusunda gelecek talepleri ciddi bir şekilde değerlendiririz. Yat brokerliği, sövveyörlük gibi kurumları geliştirmek İdare'nin çok fazla zorlamasıyla olacak şeyler değil, piyasa kendi mekanizması içinde kendi oluşturur bunu. Arz var, talep de varsa zaten bu kendiliğinden oluşacaktır.



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

Ama yatlara geçici tescil konusunu çalışacağız. Durmuş Bey bunu not etti zaten. Eğer bir ekonomik fayda sağlayacaksa, eğer bir rekabet avantajı getirecekse, üretimde bir kolaylaştırıcı unsur olacaksa, bunu ayrıca çalışıp değerlendireceğiz”.

Murat Bekiroğlu'nun, bayrak değiştirme uygulamaları, bağlama kütüğü uygulamasında yeni bilgiler eklenmesi konusundaki isteğinin kendisine de çok mantıklı geldiğini söyleyen Aka; “Ben doğrusu olmamasına da şaşırımdım. Yarın ilk işimiz buna bakmak olacak. Tabii ki bir ruhsatnamede, bağlama kütüğünde modeli, markası, inşa yılı o kadar ayrıntıya gerek var mı bilmiyorum ama en azından temel bilgilerin bulunması gerektiği konusunda hemfikirim. O düzeltmeyi de en kısa zamanda yaparız” dedi.

Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi'nden Semih Dinçel'e Gemi Brokerleri Derneği yemeği daveti için teşekkür eden Suat Hayri Aka; “Bakan bey gelebilir mi bilmiyorum ama biz katılmaya gayret ederiz. Gemi brokerleri önemli bir kuruluş... Bürokrat arkadaşlar olarak biz destekleyeceğiz. Ben de bakanın programına göre programa koymaya çalışacağım. Önemli bir görev yapıyorlar; iki yılda bir dünya brokerlerini İstanbul'da toplamak sureti ile çok önemli bir tanıtım faaliyeti yürütüyorlar. Gönülden destekliyoruz. Çalışmalarında başarılar diliyoruz. İnşallah idare olarak yanlarında olmaya devam edeceğiz” şeklinde konuştu. Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Komitesi Başkan Yardımcısı Ali Altuntop'un staj talebine değindiğini belirten Suat Hayri Aka şöyle devam etti: “Demek ki her yerde staj problemi var. Yabancılar da gelip sizin ülkenizde staj yapalım diyorsa, demek ki onlarda da staj problemi var. Staj problemi

denizciliğin en önemli sorunlarından biri. Ama çözmek için çalışıyoruz. Devlet üniversitelerinin kullanacağı bir gemi inşa ettirmek sureti ile yapacağız bunu, yatırım programına da koyduk. Projelendirme çalışmaları devam ediyor. Çok yakında ihalesini de yaparız. O önemli bir sorunu çözecek. Vakıf üniversitelerinin mesela Piri Reis'in staj gemisi var. Hatta kapasite fazlası var. Yabancılar da kullandırmaya çalışıyor. Devlet üniversitelerine bir staj gemisi kapasitesi yaratarak, bu sorunu çözmeye çalışacağız ama önümüzdeki eğitim dönemi sonrasında belki sektörden bir paylaşım mekanizması kurmak sureti ile bu işi biraz daha kolay yönetilir hale getirmek için gayret göstereceğiz. Bu konuya el atacağız”.

“DENİZLERİN TEMİZ OLMASI HEPİMİZİN ORTAK HEDEFİ”

“Denizler temiz olmalı ona hiç şüphe yok, hepimizin ortak hedefi” diyen Suat Hayri Aka şöyle devam etti: “Boğaz'da gezinti teknelerinden birkaç tanesi sintine basmış. Şunu bilmiyorlar. Gece yarısı bile bassanız biz takip edebiliyoruz. Hele Kıyı Emniyeti'nin yeni bir sistemi var devreye girdiğinde, isterseniz 20 metre denizin dibine inin orada basın yine yakalayacağız. Böyle teknolojik sistemler var. Kıyı Emniyeti takip ediyor, liman başkanlığı takip ediyor. Teknolojiyi iyi kullanıyoruz. Bir gram sintine bassanız haberimiz oluyor. Ülke bizim ülkemiz, deniz bizim denizimiz, ekmeğimizi denizden çıkarıyoruz.

Geleceğimizin teminatı, fiziki olarak dünyanın geleceğinin teminatlarından bir tanesi temiz denizler... Korumamız lazım, bu hassasiyeti herkesin göstermesini bekliyoruz. Tabii yapanlar da hiçbir şekilde cezasız kalmaz. Mutlaka karşılığını görecekler”.

“YAT MÜRETTEBATINI STCW'DEN MUAF TUTMAK MAKUL BİR TALEP DEĞİL”

Side Su Ürünleri Kooperatifi Başkanı ve DTO Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Komitesi'nden Ahmet Gülaydın'ın Aslan Balığı, Balon Balığı tehlikesine dikkat çektiğini belirtti ve “Bunlar tehlikeli balıklar anladığım kadarı ile bizim yapacağımız sadece Tarım Bakanlığı'na bunu iletmek olur. Balıkçılığı ve bu tip hususları yönetmek onların yetkisinde” dedi...

Yat İşletmeciliği Komitesi'nden Hayrettin Özkan'ın STCW'de mevzuatta yoruma açık bir bölüm olduğunu söylediğini belirten Suat Hayri Aka şöyle cevap verdi: “Gemiadamları Yönetmeliği'nin STCW'ye uygunsuzluğu söz konusu değildir, tamamen uygundur, en ufak bir uygunsuzluk söz konusu değildir. Balıkçı gemisi mürettebatına dünyanın her yerinde yapıldığı gibi bir ayrılanın tanıyarak onları muaf tuttuk. Ama diğer taraflar için beş yılda bir alın ya da hiç belgeye de gerek yok dersenez; o zaman devletin denetleyici rolünü yerine getirmesini engellemiş olursunuz. Topu topu beş tane sertifika var. Yangın önleme, yangınla mücadele, temel ilkyardım can kurtarma, deniz araçlarını kullanma yeterliliği, denizde kişisel canlı kalma teknikleri, sosyal sorumluluk. Şimdi bu yata göre, balıkçıya göre tankere göre dökme yük gemisine göre konteynere göre değişkenlik gösterir mi? Her gemi için bunlar aynıdır. Dolayısı ile yat mürettebatını STCW'den muaf tutmak çok da makul bir talep değil”. Gezinti Tekneleri İşletmeciliği Komitesi Başkanı Güven Altoğ'un gününbirlik tekneler Oda'nın başının belası dediğini söyleyen Aka bu konuda şu yorumda bulundu: “Onlar sadece Oda'nın değil bizim de başımızın belası... Hakikaten ülkede binlerce günlük gezinti teknesi



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

var. Bunların standartları son derece önemli... Türkiye'nin en önemli gelir kaynaklarından biri turizm. Turizm faaliyetlerimizin, turizm alt yapımızın en önemli elementlerinden biri de bu gezinti tekneleri. Bunlar bizim aynamız, bunlar bizim standardımızın, bunlar bizim kalitemizin göstergesi. Gezinti teknelerinin, mutlaka kimseyi kendimize güldürmeyecek kadar emniyet standartlarına uygunluğu konusunda emin olmamız lazım. Kapasiteler konusunda ben de aynı fikirdeyim. 40 metrelik teknede 400 kişilik kapasite olmaz. Bir dönem, bir furya sektör lehine değerlendirme yapılarak verilmiş. Doğrusu ben de sık sık arkadaşlara turizm teknelerinin kapasitelerinin daha uluslararası kabul görür kriterlerle yeniden ölçülmesi gerektiği kanaatindeyim. Bunu da çalışacağız. Turizm tekneleri son derece önemli... Temizliğinden, emniyet standartlarına, güvenilirliğine varıncaya kadar son derece önemli. Çok fazla kontrol ve denetim dışı değişim geçirmiş bu tekneler. Kaydıraklar var. Kaydırak konusunu kapatmıştık, ama hala görüyorum gündeme geliyor. Bu kaydırak konusu, çok çalışıldıktan sonra verilmiş bir karardır. Geri dönmeyi düşünmüyoruz arkadaşlar. Çok da zorlamaya gerek yok. Sonuçta hakikaten olmazsa olmazı değil bu işin. Yani turist kaydırak soruyorsa, Türkiye'de yüzlerce otel var, her otelin bahçesinde kaydırak var, gitsin orada kaydırak ihtiyacını gidersin. Yüzer kaydıraklar hakikaten can emniyeti açısından riskli yapılardır. Bu konuda katı durmaya devam edeceğiz”.

“Vasıfsız eleman çok, ehliyetli eleman yok” denildiğine dikkat çeken Aka, böylece eğitimle ilgili söylediklerinin teyit edildiğine vurgu yaptı. Köyçeğiz Ekincik Koyu'na fener ihtiyacının Kıyı Emniyeti Genel Müdürü tarafından not

edildiğini belirten Suat Hayri Aka; “En kısa zamanda Yönetim Kurulu'ndan onaylatıp bu fener ihtiyacını giderelim. Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Saim Kaptan'a da (Oğuzülgen) cevap vermiş olduk aslında. Kılavuzlar hakikaten önemli, güvenilir, mesleklerinde profesyonellikleri, tecrübeleri konusunda bizim zerre kadar şüphemiz yok. Ama lisan standartları konusunda süre de tanıdık onlara, bunu da karşılırlarsa medarı iftiharımız denizcilerimiz olacaklar. Bütün kılavuz arkadaşlara selamımı iletin. Onlardan gayret bekliyoruz. İki yıllık süreleri içinde 60 puanı 70 puan yapacaklar. Birçoğunun da aslında İngilizcilerinin benden çok daha iyi olduğunu da biliyorum. Tuhaf olan İngilizcesi çok iyi olanlar da itiraz ediyor. Hepsini bizim kardeşimiz, birçoğu sınıf arkadaşım. Yapmak istediğimiz onlara zarar vermek, kazanılmış haklarını ellerinden almak değil kesinlikle, bu mesleğin standartlarını yükseltmek”.

HOPA'DAN İSKENDERUN'A KADAR KIYI YAPILARI İLE İLGİLİ İHTİYAÇLAR KONUSU ÖNEMLİ

Kıdem konusuna da değinen Suat Hayri Aka, “Çok farklı bilgilere dayanarak bu uygulamayı kaldırdıklarımızı belirtti ve “Eğer hakikaten bize bu mesleğin uygulamasında çok gerekli bir mekanizma olduğunu anlatır, ikna ederseniz kıdem konusunu tekrar düşünerüz. Ama İngilizceden taviz vermeyeceğiz. Arkadaşlara selam söyleyin” dedi.

DTO Meclis Üyesi, önceki dönem Meclis Başkanı Cengiz Kaptanoğlu'nun söylediği Hopa'dan İskenderun'a kadar kıyı yapıları ile ilgili ihtiyaçlar konusunun önemli bir konu olduğuna dikkat çeken Suat Hayri Aka, “Hakikaten önemli bir konu. Esasen Altyapı Genel Müdürlüğümüz bu konuda çalışıyor. Hopa'dan

İskenderun'a kadar turizm bölgeleri de dahil olmak üzere iskele, küçük liman ihtiyaçları, denize tekne indirip bindirme altyapılarına yönelik ihtiyaçlar çalışılıyor. İnşallah yeni dönemde o konuda bir adım atacağız” dedi.

DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'e Acenteler Yönetmeliği'ne katkılarından dolayı teşekkür eden Aka şunları söyledi: “Yönetmelik elbirliği ile hazırlanıyor. Ben de daha görmedim, inşallah olmuştur. Sahil Güvenlik botlarının seyir halindeki gemilere ceza yazma konusunda Boğazlar Tüzüğü'ne göre eğer geminin demiri Boğazda seyir halindeyken doğru yerde değilse, Sahil Güvenlik İdare adına denetim görevi yapıyor. Dolayısıyla liman başkanına şu şu emniyet kurallarını ihlal etmiştir diye bildirimde bulunuyor. İstismar sayılabilecek bir uygulama varsa, çok değerli bir sahil güvenlik komutanımız var. Onunla paylaşır, müdahale ederiz”.

90 günden fazla kalanlara landing kart sorununu göç idaresi ile görüşeceklerini belirten Suat Hayri Aka; “Arkadaşlar not edelim bunu. Sonuçta gemiler Tuzla'da daha uzun kalabilsin. Tek kart ve tek pencere uygulamaları ile ne anladınız bilmiyorum, ama reform niteliğinde uygulamalardır. Çok çalıştık. Başladığında, hakikaten önemini göreceksiniz. Liman giriş çıkış işlemleri, gümrük işlemlerinin tamamı tek ekranda, bir tek veri girmek sureti ile yapılacak. Son derece rahatlatıcı ve kolaylaştırıcı hizmetler olarak faydalanacağınızdan eminim” dedi.

Suat Hayri Aka sözlerini; “İftar vakti geldi, ben daha fazla uzatmayayım. Sizlerle birlikte olduğum için tekrar memnuniyetimi ifade ediyorum. Allah nice bayramlara, ramazanlara hep beraber ulaştırsın” diyerek bitirdi.



7/24

18 PILOT CAPTAINS
300 TEAM MEMBERS

20 VESSELS

MAXIMUM PRODUCTIVITY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973



UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.
AKDENİZ MAH. CUMHURİYET BULVARI, NO:87/73 ERDEN İŞ HANI, PASAPORT, KONAK 35210
İZMİR, TÜRKİYE INFO@UZMAR.NET - WWW.UZMAR.COM.TR