



IT IS A FAULT TO BE A TURK! TÜRK OLMAK SUÇ!

KAPT. M. TAHİR SARIOĞLU



Bizim işimiz armatörlük. Uluslararası deniz taşımacılığı yaparız. Sektörümüz piyasa ekonomisinin ve rekabet şartlarının en acımasızca yaşandığı sektörlerden biri. Hemen her şeyi ile (kuralları, hukuku, finansörü, klas kurumu, sigortacısı, kiracısı v.s.) uluslararası bir sektör.

Our business is shipping. We engage international maritime transportation. Our industry is one of the toughest and keen industries where the competition and market economy take place. It is all international industrial with its rules, regulations, finance, class agency, insurer, lessee and etc.

Dünya deniz ticaret filosu; 157 ülke bayrağını taşıyan, 300 grt'dan büyük toplam 41,110 adet gemiden oluşan, 945 milyon dwt büyüklüğünde bir filodur. Türk deniz ticaret filosu ise; 300 grt'dan büyük toplam 1003 gemiden oluşan, 7,154,666 dwt hacimli bir filo. Büyüklüğü açısından dünya sıralamasında 24'üncü. Yani

If we feel obliged to know the sector; the global merchant fleet is composed of 157 flag countries, and overall 300 grt. In total for 41,110 vessels and 945 millions dwt. Turkish merchant fleet consists of 1003 vessels which are bigger than 300 grt and in total 7,154,666 dwt. Our position in the global



dünya deniz ticaret filosunun %1'inden azına sahip. Doğal olarak da dünya deniz ticareti pastasından aldığımız pay %1'in altında. Bunun ülkemizin denizcilik potansiyelini yansıtmayıp yansıtmadığı ise tartışmaya açık bir konu.

Bir not olarak ilave etmek gerekirse; armatörü Türk olup da yabancı bayrak altında çalışan 4 milyon dwt'lik bir filodan daha bahsetmek gerekir. Bu filonun büyüklüğü geçmişte 1 - 2 milyon dwt iken, bugün 4 milyona ulaştı. Önümüzdeki günlerde daha da büyüyeceğini söylemek kehanet olmaz. Çünkü Türk armatörlerinin Türk Bayrağı'ndan kaçma eğilimi artarak devam ediyor.

Neden? Oysaki TUGS yasasının (Türkiye Uluslararası Gemi Sicil Yasası) getirdiği avantajlara umutla bakmıştı armatör camiası. Gerçekten bu yasanın getirdiği avantajlar armatörlerin özellikle de kriz dönemlerinde nefes almalarını sağlamıştı. Yasa hala yürürlükte olup, hala vergi ve benzeri istisnalar var. Peki niye Türk Bayrağı'ndan kaçış, niye başka bayrakları tercih etmek? Bize göre bunun birçok nedeni var. Ama en önde gelenleri üç ana başlık altında sıralamak istiyorum.

KAÇIŞIN BİRİNCİ NEDENİ BÜROKRASI

Devletimizin bürokrasisini oluşturan, başta denizcilik idaresi olmak üzere tüm bürokratik mekanizmaların iyi niyetinden asla şüphemiz yok. Buna rağmen denizcilik bürokrasisi, yukarıda rakamlarını verdiğim dünya deniz ticaret filosu ile rekabete uygun bir örgütlenme ve anlayışta değil. Denizcilik idaresi, her biri farklı görev ve sorumluluğa sahip birçok kamu kurum ve kuruluşundan oluşuyor. Zorunlu uyması gereken uluslararası kural ve konvansiyonların yanında sayısız yasa, tüzük, yönetmelik ve genelgeden oluşan mevzuatı bulunuyor. Uluslararası düzeyde yaşanan rekabet içinde zaman kavramının önemi hiç dikkate alınmadı. Türk bayraklı gemiden, gemiadamı işlemine varıncaya kadar kurumlar arasında biktırıcı bir evrak akışı ve bürokratik mekanizma söz konusu. İşin kötüsü bunu çözmek için atılan her adım da sorunu, biraz daha karmaşık duruma getiriyor.

EĞİTİMDE DURUM VAHİM

Türk bayrağından kaçışın ikinci nedeni, personel sorunu. Gemi işletmeciliğinde yıllardır personel maliyeti, gemi işletme maliyetinin %24 - 26'sını oluştururdu. Bugün personel maliyeti gemi işletme giderlerinin (running cost) %35'ine ulaştı. Bu yüksek bir maliyettir. Kaldı ki Türk deniz ticaret filosunu oluşturan gemilerin yaş ortalaması 23. Yani filomuz yaşlı ve bu filonun işletme giderlerinde bakım onarımın başı çekmesi gerekirken personel giderleri ilk sırada görünüyor.

Sorun sadece personel giderlerinin yüksekliği değil. Bazı yeterliklerde gemiadamı bulmak (özellikle uzakyol II. mühendisliği) neredeyse imkansız. Aslında bu durum bugüne özgü bir sorun değil. Geçmişte de bazı yeterlik derecelerinde ve özellikle II. kaptan ve II. mühendisliklerde bu sorun yaşandı, günübirlik çözümlerle gemilerin limanlardan kalkışı sağlandı. Maalesef bugün "o günübirlik" çözümler de aranır oldu.

Bir geminin otomasyonlu olması dışında ihtiyaç duyduğu makine ve güverte zabiti sayısı aynı. Oysaki yıllarca zabitan yetiştiren eğitim kurumlarının, sektöre arz ettiği gemiadamı sayısında güverte eğitimi alanlar, makine eğitimi alanların neredeyse iki katı. Bunu rakamlar-



rank is the 24th. This means that it is smaller than 1 % of the global merchant fleet. Naturally, our share from the global maritime commerce is below 1 %. It is disputable that this figure reflects the real potential of our country.

If I may add another note; we should mention a fleet of 4 millions dwt, which its shipowner is Turkish but in a foreign flag. The size of this fleet was about 1-2 millions dwt, however reached 4 million tons today. It shall unsurprisingly grow progressively in the future. Because, the Turkish shipowners' tendency to evade the Turkish flag continues progressively.

Why? Whereas, shipowners were becoming hopeful about the advantages brought by TUGS Law (Turkish International Ship Registry Law). In fact, those advantages were a chance to recover from the effects of the crisis for the shipowners. The law is still in effect, and also there are taxes and similar exemptions. So, why evading from the Turkish flag and preferring other flags? According to us, there are many reasons for this. But I would like to list the main reasons in three chapters.

Bureaucracy: We have no doubt from the goodwill of the governmental bureaucracy, including shipping commission and other organizations. Despite the fact that, shipping bureaucracy doesn't realign itself with the competition and organization with abovementioned global merchant fleet. Shipping commission consists of various organizations and institutions that dispose different tasks and responsibilities. Besides the international regulations and conventions that it should comply with, there are countless local regulations, legislations, laws and rules. The timing requirements which are fundamental in the international competition, isn't considered or taken into account. To the ship crew from the shipping with Turkish flag, a tiresome pile of documentation and bureaucracy exist between the organizations. Worst still, any step taken for resolving those problems make things harder and complicated.

THE SITUATION IN TRAINING IS CATASTROPHIC

Problem of Personnel: In shipping operations, the personnel costs were about 24 % - 26 % of the operating costs. Today, the personnel costs escalated to 35 % of the overall running costs. This is an excessive cost. In fact, the average age of the ships that constitute the Turkish merchant fleet is 23. So, our fleet is old and the personnel costs are taking the first place while the repair costs should head the list.



la izah etmek gerekirse, Temmuz 2006'da sınava giren güverte ve makine zabiti sayısı şöyle:

	Uzak Yol Vardiyası Zabiti	Uzak Yol Vardiyası Müh. - Mak.
Sınava giren	392 kişi	172 kişi
Başarılı	116 kişi	64 kişi
	Uzak Yol I. Zabiti	Uzak Yol II. Müh. - Mak.
Sınava giren	145 kişi	38 kişi
Başarılı	76 kişi	21 kişi
	Uzak Yol Kaptanı	Uzak Yol Başmüh. - Mak.
Sınava giren	157 kişi	58 kişi
Başarılı	65 kişi	18 kişi

Diğer sınav dönemleri incelendiğinde de tablo bu. Eğitim kurumlarının kontenjan ve kapasiteleri incelendiğindeyse durum daha da vahim.

Deniz Ticareti Dergisi Mart sayısında yayımlanan Prof. Dr. Osman Kamil Sağ'ın bir araştırması bu durumu gözler önüne seriyor. Araştırmaya göre; uzak yol düzeyinde eğitim veren 5 üniversitede 2006 - 2007 öğretim döneminde 229 güverte, 76 makine öğrencisi alınmış. Buna diğer denizcilik eğitimi veren meslek yüksek okulları ve özel kurumlar da eklendiğinde toplam güverte 845, makine ise 329 öğrenci okutuyor. Bu dengesizliği anlamak mümkün değil. Ama anlaşılır bir şey vardır ki, bazı yeterliklerde gemiadamı sıkıntısı gelecek yıllarda da yaşanacak. Makine sınıfı gemiadamıların, karada istihdam olanaklarının daha çok olduğu düşünüldüğünde, yaşanan sıkıntının artacağı da ortada.

Bulunamayan personelin yerine yabancı uyruklu gemiadamı çalıştırma yöntemi neredeyse imkansız. Çünkü çalıştırmak istediğimiz gemiadamı için oturma ve çalışma izinlerinden sonra Denizcilik Müsteşarlığı'ndan onay alınabiliyor. Bu işlem gayretli bir çaba ile ortalama 2-3 ayda bitiyor. Bu da fiilen yabancı uyruklu gemiadamı istihdamını olanaksız hale getiriyor. Ulaştırma Bakanı Binali

The problem isn't only the excessive personnel costs. To find seamen in particular qualifications is almost impossible (specially unlimited second engineer). Actually, this situation isn't particular for the present day. In the past, we suffered the same problem, to recruit first mate and chief engineer, the vessels sailed by taking temporary solutions. Unfortunately, today we lack even temporary solutions.

The number of the engines and sailing crew members of a vessel is constant except the automation. However, the number of the deck officers is almost double the engine personnel that training institutions should educate. If we show this fact with figures, the number of the deck and engine officers who sit for examination in July 2006 are as follows:

	Ocean-going Watchkeeping Officer	Ocean-going Watchkeeping Engineer-Engine
Candidates	392 persons	172 persons
Successful	116 persons	64 persons
	Ocean-going Chief Officer	Ocean-going Chief Engineer - Engine
Candidates	145 persons	38 persons
Successful	76 persons	21 persons
	Ocean-going Master	Ocean-going Chief Engineer - Engine
Candidates	157 persons	58 persons
Successful	65 persons	18 persons

When examining the other examination periods, the same situations persist. If we contemplate the quota and capacity of the training institutions, the situation worsens.

The study conducted by Prof. Dr. Osman Kamil Sağ, published in Deniz Ticaret magazine in March, showed the situation. According to the study, 5 universities that educate unlimited level personnel, recruited 229 deck students and 76 engineers in the 2006-2007 academic year. Adding these figures to those of vocational schools of maritime and special organizations, it makes 845 deck personnel and 328 engineers in total. It is impossible to understand this imbalance. But somehow, there is one thing comprehensible that there should be a particular shortage of seaman in some qualifications. Considering that the engineers might be employed rather on land, the problem is obviously expected to get worsen.

And replacing the seamen that shouldn't be recruited with foreign seamen is nearly impossible. Because, we should take permission from the Undersecretariat for Maritime Affairs other than the residence and working permit. This procedure would be completed within 2-3 months with diligence. And this practically makes it impossible to recruit foreign seamen. Despite the declaration of the Turkish Minister of Transport, Mr. Binali Yıldırım, for facilitating this procedure, nothing has changed until now.

Various countries, including Philippines, make the same contributions as Turkey, by their employment offers to the global merchant fleets, instead of a fleet of 7,154,666 dwt. However, Turkey, despite the fact that it has a young and trained employment potential, did not export seamen to the global fleets, couldn't train the personnel for some particular posts in its flag ships.



Yıldırım'ın bir kaç ay önce bu işlemin kolaylaştırılacağı yolundaki açıklamasına rağmen, henüz değişen bir şey yok.

Başta Filipinli'ler olmak üzere bazı ülkeler, Türkiye'nin 7,154,666 dwt'lik bir filo ile ekonomisine yaptığı katkıya eşdeğer ekonomik katkısı, sadece dünya deniz ticaret filosuna arz ettikleri gemiadamları ile sağlıyor. Türkiye gibi genç ve eğitilmiş iş gücü potansiyeli olan bir ülkede, bırakın dünya piyasasına gemiadamı arz etmeyi, bazı yeterlik dereceleri için kendi bayrağını taşıyan gemilerine yetecek kadar zabitan yetiştirilemedi.

MÜSTEŞARLIK HEP ARMATÖRÜ SUÇLUYOR

Kaçışın üçüncü gerekçesi ise, yabancı limanlarda Türk Bayrağı'na Bakış ve Liman Devleti Kontrolü (PSC) ile ilgili. Gittiğimiz birçok limanda edindiğimiz intiba şu: Yabancı bir limanda bulunan aynı standartta iki gemiden biri Türk Bayraklı ise, aynı sörveyör bu iki gemiyi denetlemesi sonucu Türk Bayrağı taşıyan gemiyi tutuklayacak nedenleri arayıp buluyor. Elbette ki denizde güvenlik, can, mal ve çevre emniyeti bizim de hassas olduğumuz konular. Bu konudaki objektif her tespit, kural ve eksiklik bizim sorunumuz ve gereğini yapıyoruz. Ancak, sörveyörün niyeti ya da liman devletinin tutumu farklı olunca, armatörün yapabileceği bir şey kalmıyor. Ne yazık ki Denizcilik Müsteşarlığı da bu tür olaylarda sorumluluğu armatörün ve gemi işletmecisinin üstüne atıyor ve tutuklanmanın gerçek nedenini araştırıyor.

Elbette ki armatör olarak bizler tüm konularda üzerimize düşeni yapmaya hazırız. Çünkü bu konulardaki her aksaklık, geminin bir gün fazladan limanda kalması, ciddi şekilde ticari kayba ve itibar kaybına neden oluyor. İş bununla da kalmayıp, aynı armatör ya da gemi işletmecisinin diğer gemileri de zanlı duruma düşürüyor. Buna karşılık klasların, hatta Denizcilik Müsteşarlığı'nın tavrı yüzde yüz PSC sörveyörünün haklı, armatör ya da gemi işletmecisinin haksız olduğu kanaatine dayanıyor.

Oysa birçok liman devletinde PSC'ler, deniz ticareti pastasından pay kapma mücadelesinin, rekabetin ve kendi bayrağındaki gemileri desteklemenin bir aracı olma yolunda. Bunlara ilaveten, yeni gemi inşa ya da alımında uluslararası finans kurumları gemiye Türk Bayrağı çekilmesine bazı nedenlerden dolayı sıcak bakmıyor. Bütün bunlar üst üste geldiğinde, bir Türk armatörün Türk Bayrağı'ndan kaçması ya da en azından yeni alacağı gemiye yabancı bayrak çekmesinden daha doğal bir gelişme görmüyorum. Bu sonuç içinde suçlanabilecek en son kişi bence armatörün kendisi.

Şimdi, yazının başlığında bir Türk armatörün neden "Türk olmak, suç!" cümlesini söylediği daha iyi anlaşılmalıdır diye umuyorum. Sorunu sadece, armatörlüğün maddi boyutu ile sınırlı görmeyip; ülke olarak dünya denizcilik sektörüne yaratılmış pastadan daha büyük pay alma mücadelesine destek olunmasını bekliyoruz. Hem de bu destek birçok sektörde beklendiği gibi asla teşvik ve ucuz devlet kredisi verilmesi şeklinde değil. Elbette ki bizim için de maddiyatın, para kazanmanın önemi var. Ama en az bunun kadar önemli başka duygular, tutkular ve mutluluklar da söz konusu. Türk Bayrağı ile dünya denizlerinde dolaşmak bunlardan biri ve vazgeçilmez. Ama bu tavrımız şu ya da bu şekilde bizi zora sokmamalı, hem dışarıda hem de içeride başka ülke armatörlerinden farklı olarak cezalandırılmamıza neden olmamalı. ❧

PSC'ler, deniz ticareti pastasından pay kapma mücadelesinin, rekabetin ve kendi bayrağındaki gemileri desteklemenin bir aracı olma yolunda.

However, PSC's in the port state are about to become an instrument for competition to obtain more shares in maritime commerce and to support the ships under their flag.

UNDERSECRETARIAT BLAMES SHIPOWNERS ALL THE TIME

Opinion to the Turkish flag in foreign ports and PSC: This is the common opinion in foreign ports: If one of the two vessels with the same standards in a foreign port is under Turkish flag, the same surveillance agent finds the reason to detain the vessel that flies the Turkish flag. Of course, the safety, security for personnel, product and environment are our first concern. Any subjective detection, requirement and non compliance are our interest and we urge the need. But the intention and attitude of the surveillance body or the port country is different, the shipowner has no further option. Unfortunately, the Undersecretariat puts the responsibility on the shipowner and the ship operator and doesn't investigate the reason of the detention.

We are certainly ready to do our part in any conditions as shipowners. Because, any trouble in those subjects, over detentions cause serious trade losses and losses of publicity. And worst, the other ships of the shipowner or the agent become suspected. Against this, the attitude of the classification societies or even the Undersecretariat relies on the idea that the PSC surveyor is right and the shipowner or shipping agent is wrong with that specific issue.

However, PSC's in the port state are about to become an instrument for competition to obtain more shares in maritime commerce and to support the ships under their flag. In addition to those problems, for newbuildings or purchases, financing organizations don't favor the Turkish flag. Accumulating all these, I find it natural that Turkish shipowners evade from Turkish flag or at least run up the foreign flag for the newly purchased vessels. The shipowner is the last person to blame in this scheme of events.

I hope now, the title that a shipowner quoted is better understood by saying "it is a fault to be a Turk". We are expecting that the problem shouldn't be limited to the material dimension of the shipping; and also expecting a support for the competition to the global maritime business chare. This support isn't as incentives and cheap government credits as expected in many industries. Surely, the money and material issues matters to us. But there are also as much important feelings, passions and happiness as money. Sailing across the world under the Turkish flag is one of these reasons. But this motif shouldn't be a disadvantage to us, and shouldn't be a punishment in domestic and other countries unlike the foreign shipowners. ❧