İSTANBUL KEMERBURGAZ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE KİMYASAL TANKER İŞLETMELERİNİN TMSA DENETLERİNDEKİ UYGULAMALARI VE SONUÇLARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEVFİK SAYIN

İSTANBUL, 2014



T.C.

İSTANBUL KEMERBURGAZ ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü / İşletme (MBA) Yüksek Lisans Programı / Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi

TÜRKİYE'DE KİMYASAL TANKER İŞLETMELERİNİN TMSA DENETLERİNDEKİ UYGULAMALARI VE SONUÇLARI

Tevfik SAYIN

Yüksek Lisans Tezi

Doç. Dr. Serdar KUM

İstanbul, 2014

TÜRKİYE'DE KİMYASAL TANKER İŞLETMELERİNİN TMSA DENETLERİNDEKİ UYGULAMALARI VE SONUÇLARI

Tevfik SAYIN

Güverte, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2004

T.C. İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi

İşletme (MBA) Yüksek Lisans Programı / Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi'ne sunulmuştur.

Bu çalışma tarafımızca incelenmiş olup, kapsam ve kalite açısından Yüksek Lisans tezi olmaya yeterli bulunmuştur.

(Ünvan ve İsim)	Doç. Dr. Serdar KUM
Eş Danışman	Danışman

İnceleme Komitesi Üyeleri (İlk isim jüri başkanına, ikinci isim tez danışmanına aittir.)

Doç. Dr. Serdar KUM	(Jüri)
Yrd. Doç. Dr. Tutku Eker İŞÇİOĞLU	(Jüri)
Doç. Dr. Özcan ARSLAN	(Jüri)

Bu çalışma bir Yüksek Lisans / Doktora tezinin tüm gerekli şartlarını taşımaktadır.

Yrd.Doç.Dr. Tutku Eker İŞÇİOĞLU
Bölüm Başkanı

[Üniversite] onayı 26/05/2014

Prof. Dr. Hayri KOZANOĞLU
Enstitü Müdürü

Bu dökümandaki tüm bilgilerin akademik kural ve etiğe bağlı kalınarak yazıldığını ve tez yazım kuralları kapsamında bu çalışmada bulunan ve esas (ana) olmayan bütün bilgi ve materyallerin kaynak verildiğini temin ederim.

Tevfik SAYIN



İTHAF

Çalışmanın tüm Türk denizcilik camiasına, öncelikle Türk kimyasal tanker işletmelerine ve diğer bütün denizcilik işletmelerine yararlı olmasını temenni ederim.

ÖZET

TÜRKİYE'DE KİMYASAL TANKER İŞLETMELERİNİN TMSA DENETLERİNDEKİ UYGULAMALARI VE SONUÇLARI

Tevfik SAYIN,

İşletme (MBA) Yüksek Lisansı, Tedarik Zinciri ve Lojistik Yönetimi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi,

Danışman : Doç. Dr. Serdar KUM

Tarih : 19 Mayıs 2014

Bu çalışmanın temel amacı; Türk kimyasal tanker işletmeleri (TKTİ)'nin TMSA (Tanker Management Self Assessment = Tanker Yönetimi Öz/İç Değerleme) denetlerindeki mevcut durumlarını analiz etmek; Türkiye'de konunun ne zaman, neden ve niçin hangi işletmeler arasında bir ilgi odağı haline geldiğini sorgulamak ve gözlemlenen önemli uygulamaları ve sonuçları diğer tanker işletmelerinin istifadesine sunarak önemli bir kaynak oluşturmaktır. Türkiye'de bu konuda çok az uzman bulunmaktadır. Çalışma boyunca bu uzmanlar ile, rastsal seçilen 6 TKTİ'deki yetkili kişilerle, öncelikli olarak ön görüşmeler yapılmış ve bu veriler Germanisher Lloyd (Alman Loydu) tarafından onaylanmış ve TMSA eğitimleri verme yeterliliğindeki bir uzmanla değerlendirilerek çalışmanın stratejisi oluşturulmuştur. Daha sonra kılavuz çalışma uygulama hayata geçirilerek, güvenilirlik ve geçerliliği test edilmiş ve sonrasında genel geçer sonuçlara ulaşmak için anket uygulaması ve analizleri yapılmıştır.

SUMMARY

Practices and Results of TMSA Audits in Turkish Chemical Tanker Operators

Tevfik SAYIN,

Master of Business Administration, Supply Chaing and Logistic Management, Graduate School of Social Sciences, İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi,

Supervised by : Doç. Dr. Serdar KUM

Date : 19 Mayıs 2014

Main purpose of the research is that to analyse existing state of Turkish Chemical Tanker Operators (TCTO) through practices and results of TMSA (Tanker Management Self Assessment) audits; and to find out when, why and how the subject became a focus of attention in Turkey, in addition to prepare a remarkable guides by presenting the observed applications and results to other tanker operators. There are limited numbers of expert over the area in Turkey. The research strategy discovered by the evaluation, of the interviews carried out with the responsible experts who were choosen randomly throughout TCTO, which was carried out by with an expert who were certified by Germanisher Lloyd and approved to grant education of TMSA. Thereafter, the preliminary study (focused group meetings and pilot questionnaire) putted into implementation for testing th final questionnaire. At the end, the questionnaire applied to the experts within TCTO (many of them takes place in benchmarking meetings) in Turkey. The reliability of the questionnaire was obtained in sufficient and significance levels of

items are tested by IBMPASW Statistics – SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), Data Mining, Statistical Analysis Software (version 18) and analised to be able to reach up the general swithces. Significant results are obtained through the questionnaire analysis, discussions and some recommendations are performed in the conclusion part of study by gathered detail info/knowledge from TCTO experts.

İÇİNDEKİLER

TABLO LİSTESİ..... XIV

ŞEKİL LİSTESİ..... XVI

ÇİZELGE LİSTESİ..... XVIII

KISALTMALAR LİSTESİ..... XIX

1. GİRİŞ 1

1.1 ARAŞTIMA PROBLEMİ..... 3

1.2 ARAŞTIRMANIN SAĞLAYACAĞI KATKILAR 3

1.3 ARAŞTIRMA SORULARI 4

1.4 ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİ..... 5

2. ZAMAN ÇİZELGESİ 7

3. LİTERATÜR ANALİZİ ve DENETLERİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER 8

3.1 DENETLERİN ORTAYA ÇIKIŞI, DÜZENLENMESİ ve DENETLERE KATILIM..... 8

3.1.1 Türk Kimyasal Tanker Operatörleri için Stratejik Planlama 8

3.1.2 OCIMF..... 9

3.1.3 SIRE..... 10

3.1.4 CDI 11

3.1.5 TMSA 12

3.1.5.1 TMSA'nın İşleyişi..... 14

3.1.5.2 TMSA'da İleri Bakış..... 14

3.1.5.3 OCIMF/TMSA Veritabanına Bilgi Girişi 15

3.1.5.4 OCIMF/TMSA Veritabanına Bilgi Girişi Sırasında Dikkat Edilecek Hususlar 15

3.1.6 TMSA Denetlerinin Diğer 3.Parti Denetlerine ve Toplam Kaliteye Faydaları..... 16

3.1.7 TKTİ'de TMSA Veritabanına Arz/Katılım ve Sürdürülebilirlik..... 17

3.1.7.1 Sektörde Şirket, İşletme ve Operatör Kelimelerinin Kullanımı..... 20

3.1.8 TKTİ'ni Gelecek Yıllarda Neler Bekliyor, TMSA Denetleri ve Yatırım Araçları..... 20

3.1.9 SIRE, CDI ve TMSA Ne Zaman ve Niçin Gerekli..... 21

3.2 GEMİ TARAMA SÜRECİ (SCREENING PROCESS)..... 25

3.2.1 Gemi Tarama Süreci (Screening Process) Değerlendirme Kriterleri..... 26

3.2.2 Fiziksel Gemi Denetimini Gerçekleştiren Denetçiler..... 28

3.2.2.1 OCIMF/SIRE Denetçi Akreditasyonu..... 29

3.2.2.2 CDI Denetçi Akreditasyonu..... 29

3.2.3 SIRE Deneti Örnek VAKA Değerlendirmesi..... 29

3.2.4 MOC, SuperMOC, Big Oil ve Seven Sisters..... 33

3.2.5 Tanker İşletmeciliğinde T/C ve Spot Charter 35

4. TKTİ DURUM ANALİZİ..... 36

4.1 KİMYASAL TANKER DENETLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER..... 36

4.1.2 Koruma ve Tazminat Kulübü (P&I Club) Ve Sigortacılar (Underwriters)..... 37

4.2 TKTİ'NİN DENETLERE BAKIŞ AÇILARINA DAİR GENEL ÖZELLİKLERİ 39

4.3 TKTİ'NİN TMSA DENETLERİNE İŞTİRAKLERİNİN ÖLÇÜMÜNDE ODAK GRUP BELİRLENMESİ..... 41

4.3.1 TKTİ Benchmarking (Kıyaslama) Toplantıları..... 43

4.4 UZMANLARIN ÇALIŞMADA UYGULANACAK YÖNTEM HAKKINDAKİ ÖNERİLERİ..... 44

4.5 OPERATÖR BAZINDA İŞLETME, PERSONEL ve EMNİYET FAKTÖRLERİNİN ÖNEM SIRALAMASI..... 45

4.6 TKTİ'DE İŞLETME, EMNİYET, PERSONELİN ÇALIŞMA ve YAŞAM ALANI STANDARTLARININ SIRE ve TMSA DENETLERİNE ve NET KARA ETKİLERİ 47

4.7 TKTİ'NİN OCIMF/TMSA VERİTABANI ARZ ETTİĞİ SEVİYELERİ ve ANLIK GERÇEK SEVİYELERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI..... 49

4.8 TKTİ'NİN TMSA DENETLERİNE İŞTİRAKLERİ..... 50

4.9 TKTİ'NİN OCIMF/TMSA VERİTABANINDA TMSA ARZINA BAŞLANGIÇLARI..... 52

4.10 TKTİ'NİN TMSA OFİS DENETLERİNE BAŞLANGIÇLARI..... 53

4.11 TKTİ'NİN TMSA DENETLERİNDEKİ KAZANIMLARI ve KAYIPLARI..... 54

5. ARAŞTIRMA İÇERİĞİ..... 56

5.1 ARAŞTIRMANIN AMACI..... 56

5.2 ARAŞTIRMA YÖNTEMİ 57
5.2.1 Araştırma Stratejisi 57
5.2.2 Araştırma Yöntemi 58
5.2.3 Alternatif Araştırma Yöntemi 59
5.2.4 Uygulama Biçimleri Bakımından Araştırma Planı 59
5.2.5 Veri toplama ve Veri Analizi 59
5.3 ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ 60
5.3.1 Araştırma Kapsamında İzlenecek Adımlar 60
5.3.2 Ölçek Kullanımı, Verilerin Toplanması ve Ölçüm 60
5.3.3 Örneklemin Belirlenmesi 61
6. BULGULAR ve TARTIŞMA 63
6.1 ÇALIŞMANIN LİTERATÜRDEKİ ÖNEMİ ve DOLDURACAĞI DÜŞÜNÜLEN BOŞLUKLAR 63
6.2 HİPOTEZLERİN ANALİZİ ve BULGULAR 64
6.2.1 Hipotezlerin Analizi 64
6.3 ANKETLERİN ANALİZİ 67
6.3.1 Anketin Uygulama Alanı 67
6.3.2 Verilerin Analizinde Kullanılan Yöntemler 67
6.3.3 Kabuller ve Kısıtlar 67

6.3.4 Anket Güvenlirlik ve Geçerlilik Testleri..... 68

6.3.5 Anket Sorularının ve Sonuçlarının Analizi..... 69

6.3.5.1 Anova - F Analizleri (Varyans Analizi) ve Crosstabs 92

6.3.6 Demografik Özelliklere göre Anket Sorularının Analizi ve Sonuçlar..... 121

7. SONUÇLAR ve ÖNERİLER..... 123

KAYNAKÇA..... 127

EKLER..... 133

ÖZGEÇMİŞ..... 159

TABLO LİSTESİ

Tablo 1.a. Cronbach's Alplha..... 68
Tablo 1.b. ANOVA with Friedman's Test..... 68
Tablo 2. Kimyasal Tanker sayısına göre TKTİ dağılımı..... 71
Tablo 3. TKTİ'nin girdiği TMSA denet sayılarına göre dağılımı..... 72
Tablo 4. TMSA arzında deklere edilen seviye ve gerçek seviye arasındaki fark..... 74
Tablo 5. SIRE sonuçları ve gelir ilişkisi..... 75
Tablo 6. SIRE ve PSC denetleri ilişkisi..... 76
Tablo 7. TMSA denetimlerinin objektifliği dağılımı..... 78
Tablo 8. Kirada gemisi olmayan işletmelerin TMSA denetine girme istekleri dağılımı..... 80
Tablo 9. TMSA denetlerinin ek maliyet getirmesi hakkındaki dağılım..... 82
Tablo 10. TMSA denetim sonuçlarının kiracı/MOC'lara göre değişkenliği dağılımı..... 84
Tablo 11. TMSA notunun yükseliği ve işletme riskinin azalması hakkındaki dağılım..... 85
Tablo 12. TMSA uygulayanların gelişeceği ve hizmet kalitesinin artacağı hakkındaki dağılım..... 86
Tablo 13. TMSA denetlerine göre hizmet seviyesi dağılımı..... 87
Tablo 14. TMSA denetlerine gemi personeli etkisi dağılımı..... 88
Tablo 15. TMSA denetlerine gemi kalitesi etkisi dağılımı..... 89
Tablo 16. TMSA denetlerine gemi bakım-tutumunun etkisi dağılımı..... 91
Tablo 17. Yaş - q25 ANOVA testi..... 92
Tablo 18. Öğrenim durumu - q36 ANOVA testi..... 94
Tablo 19. Medeni Hal Yaş - q1 ve 35 ANOVA testi..... 95
Tablo 20. Görev - q28 ANOVA testi..... 96
Tablo 21. q28 - Görev Crosstabulation dağılımı..... 98
Tablo 22. Kimyasal tanker sayısı - q4, q21, q34 ANOVA testleri..... 100
Tablo 23. MOC SIRE deneti sayısı - q11, q33, q35 ANOVA testleri..... 102
Tablo 24. MOC SIRE deneti sayısı - q33 Crosstab Analizi..... 104
Tablo 25 Şirketin girmiş olduğu TMSA deneti sayısı - q21, q22, q31, q33 ANOVA testleri..... 105
Tablo 26. TMSA denetim sayısı - q31 Crosstab Analizi..... 109
Tablo 27. TMSA denetim sayısı - q33 Crosstab Analizi..... 109

Tablo 28. OCIMF/TMSA veritabanında deklere edilen TMSA seviyesi - q1, q8, q11, q25 ANOVA testleri..... 111
Tablo 29. Deklere edilen TMSA seviyesi - q1 Crosstab Analizi..... 112
Tablo 30. Deklere edilen TMSA seviyesi - q8 Crosstab Analizi..... 114
Tablo 31. En düşük not alınan element sayısı - q9, q20 ANOVA testi..... 115
Tablo 32. En düşük element frekans tablosu..... 118
Tablo 33. Seviye farkı - q18 ANOVA testi..... 119
Tablo 34. Seviye farkı - q18 Crosstab Analizi..... 119

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1. Mart, 2003 – Mart, 2011 arasında tanker SIRE raporlarının istenme sayısı..... 1
Şekil 2. TMSA Katılımcılarının Ülke Bazlı Coğrafi Dağılımı 13
Şekil 3. Yıllara göre dünya kimyasal tanker filosu ve tüm filo tonajları..... 18
Şekil 4.TMSA'e Katılan Tanker İşletmecilerinin Ülkelere Göre Sıralaması.....19
Şekil 5. Şirket türüne göre Dünya Petrol üretim payları..... 34
Şekil 6. Öğrenim durumuna göre anket katılımcılarını dağılımı..... 70
Şekil 7. TKTİ'nde işletilen tanker tipine göre dağılım..... 71
Şekil 8. TMSA arzında deklere edilen seviye ve gerçek seviye arasındaki fark..... 74
Şekil 9. İşletme standartlarının yükselmesi ve TMSA denet sonuçları ilişkisi..... 75
Şekil 10. SIRE ve klas denetleri ilişkisi..... 77
Şekil 11. Gemi sayısı ve TMSA notları ilişkisi..... 78
Şekil 12. İyi altı tanker işletmelerinin TMSA denetine girme istekleri dağılımı..... 79
Şekil 13. Kirada gemisi olmayan işletmelerin TMSA denetine girme istekleri dağılımı..... 81
Şekil 14. TMSA yüksek notları ve işletme tanınırlığı ilişkisi..... 82
Şekil 15. TMSA yüksek notları ve net kar artışı hakkındaki dağılım..... 83
Şekil 16. Üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı olduğu hakkındaki dağılım..... 86
Şekil 17. TMSA uygulayanların gelişeceği ve hizmet kalitesinin artacağı hakkındaki dağılım..... 87
Şekil 18. TMSA denetlerine şirket personeli etkisi dağılımı..... 89
Şekil 19. TMSA denetlerine şirketin klas kuruluşunun etkisi dağılımı..... 90
Şekil 20. TMSA denetlerine filo kaza raporlarının etkisi dağılımı..... 91
Şekil 21.a. Yaş - q25 ANOVA testi dağılım..... 93
Şekil 21.b.. Yaş - q25 Bar Chart dağılımı..... 93
Şekil 22. Öğrenim durumu - q36 ANOVA testi dağılım..... 94
Şekil 23. Anket katılımcılarının Medeni Hal dağılım..... 96
Şekil 24. Görev - q28 ANOVA testi dağılımı..... 97
Şekil 25. Görev - q28 Bar Chart dağılımı..... 99
Şekil 26. Kimyasal tanker sayısı - q4 ANOVA testi dağılımı..... 101
Şekil 27. Kimyasal tanker sayısı - q21 Bar Chart dağılımı..... 101

Şekil 28. MOC SIRE deneti sayısı - q11 ANOVA testi dağılımı..... 103
Şekil 29. MOC SIRE deneti sayısı - q33 Bar Chart dağılımı..... 104
Şekil 30. TMSA denetim sayısı - q21 ANOVA testi dağılımı..... 106
Şekil 31. TMSA denetim sayısı - q22 ANOVA testi dağılımı..... 107
Şekil 32. TMSA denetim sayısı - q31 ANOVA testi dağılımı..... 108
Şekil 33. TMSA denetim sayısı - q33 ANOVA testi dağılımı..... 108
Şekil 34. TMSA denetim sayısı - q31 Bar Chart dağılımı..... 110
Şekil 35. TMSA denetim sayısı - q33 Bar Chart dağılımı..... 110
Şekil 36. Deklere edilen TMSA seviyesi - q1 ANOVA testi dağılımı..... 112
Şekil 37. Deklere edilen TMSA seviyesi - q1 Bar Chart dağılımı..... 113
Şekil 38. Deklere edilen TMSA seviyesi - q8 ANOVA testi dağılımı..... 114
Şekil 39. Deklere edilen TMSA seviyesi - q8 Bar Chart dağılımı..... 115
Şekil 40. Düşük element sayısı - q9 ANOVA testi dağılımı..... 116
Şekil 41. Düşük element sayısı - q9 Bar Chart dağılımı..... 117
Şekil 42. Düşük element sayısı - q20 ANOVA testi dağılımı..... 118
Şekil 43. Seviye farkı - q18 ANOVA testi dağılımı..... 120
Şekil 44. Seviye farkı - q18 Bar Chart dağılımı..... 120

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge.1 Tevfik SAYIN İKBU Yüksek Lisans Tezi Zaman Çizelgesi 4

KISALTMALAR LİSTESİ

CDI : Kimyasal Dağıtım Enstitüsü

COLREG : Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Konvansiyonu

DPA : Karadaki Yetkilendirilmiş Kişi

DRC : Günlük İşletme Maliyetleri

DWT : Deadweight Ton

EOCD : Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı

EQUASIS : Liman Devleti Kontrollerinin Sonuçlarının Kaydedildiği ve Yayınlandığı Veri Bankası

FSC : Bayrak Devleti Kontrolü

GMDSS : Küresel Deniz Tehlike ve Emniyet Sistemi

HVPQ : Harmonize Gemi Bilgileri Kitapçığı

ILO : Uluslararası Çalışma Örgütü

IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü

IOC : Uluslararası Petrol Şirketleri

ISISdatabase : CDI Denetimlerinin Sonuçlarının Kaydedildiği ve Yayınlandığı Veri Bankası

ISM : Uluslararası Emniyet Yönetimi

ISO : Uluslararası Standardizasyon Teşkilatı

ISPS : Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu

ITM : International Tanker Management

TKTO / TKTİ : Türk Kimyasal Tanker Operatörleri/İşletmeleri

LTIF : Kayıp Zaman Yaralanma Frekansı (Lost Time Injury Frequency)

MARPOL : Gemi Kaynaklı Kirliliğin Önlemesi Uluslararası Sözleşmesi

MOC : Endüstri Devi (Büyük) Petrol Şirketleri

NOC : Ulusal Petrol Şirketleri

OCIMF : Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu

OPEC: Petrol İhraç Eden Ülkeler Birliği

P&I Club : Koruma ve Tazminat Sigortası Kulübü

PSC : Liman Devleti Kontrolü

SIRE : Gemi Denetim Raporlama Programı

SIR : Gemi Denetim Raporu

SOLAS : Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi

STCW : Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları Hakkındaki Düzenlemeler

SÇEK : Sağlık, Kalite, Çevre ve Eğitim

T/C : Zaman Esaslı Kira

TMSA : Tanker Yönetimi İç/Öz Değerleme

TRCF : Toplam Kayda Değer Olay Frekansı (Total Recordable Case Frequency)

UNCTAD : Birleşmiş Milletler Kalkınma ve Ticaret Konferansı

USCG : Birleşik Devletler Sahil Güvenlik

VIQ : Gemi Denet Kitapçığı

VPQ : Gemi Bilgileri Kitapçığı

1. GİRİŞ

Türkiye'de 2000'li yılların başlarında kimyasal tankerlere olan ilgi artmaya başlamıştı (Bala, Kimyasalcıları Neler Bekliyor...(4), 2011). Bir kimyasal tankerin ortalama yedi sene içerisinde kendisini geri ödeyebileceği hesaplanıyor, ayrıca kimyasal tanker taşımacılığı kuru yük taşımacılığına oranla hacim olarak çok düşük kaldığından ve buna bağlı olarak kimyasal tanker sayısı da az olduğu için, kimyasal tanker piyasası ister istemez elit, daha çok kazandıran, bir hal alıyordu. Böyle elit bir piyasa armatörleri bankacılara, sigortacılara ve benzeri diğer kuruluşlara karşı daha prestijli duruyorlardı, kimyasal tanker işletmeciliği meşakkatliydi ama aynı zamanda prestijliydi. Ayrıca 2004 yılından itibaren ÖTV'si sıfırlanmış yerli yakıt kullanımı ile beraber özellikle küçük tonaj yeni inşa kimyasal tankerler Türk petrol şirketlerinin T/C (time charter = zaman esaslı kira) de çalışmaya başlamıştı. 3-4 sene boyunca hatırı sayılır sayıda kimyasal tanker Türk karasularında ve yakın civarda çalışmış, DRC (daily running cost = günlük işletme maliyetleri) minimumda tutularak makul sayılabilecek kira gelirleri ile amortisman maliyetlerini kolaylamışlardı (Bala, Kimyasalcıları Neler Bekliyor...(4), 2011). Belirtildiği gibi, 2004-2008 yılları aralığında Türkiye'de birçok kimyasal tanker işletmecisi doğmuş, süreç Türkiye'de kimyasal tanker işletmeciliğinin öğrenilmesini hızlandırmıştır. 2007 yılında kimyasal yüklerin yeniden sınıflandırılması ve 2009 yılındaki global ekonomik kriz, kimyasal tanker navlunlarını ve kimyasal tanker işletmeciliğini etkilemiştir (Bala, Kimyasalcıları Neler Bekliyor...(6), 2011). Sektördeki krizin getirdiği etkilerin sonucu olarak, 2008-2012 yılları arasında Türkiye tersanelerinde inşa edilen gemilerin tamamına yakını Avrupa Birliği ülkelerine ihraç edilmiş olup, ülkemiz özellikle küçük tonajlı kimyasal tanker üretiminde bir marka haline gelmiştir (Kahramanca, 2013).

Kimyasal tankerler işletmeciliğinin Türkiye'de hızlandığı süreçte, kimyasal tankerlerde operasyon yapabilecek kalifiye personel bulmak konusunda ciddi sıkıntılar yaşanmış, bu konu TKTİ (Türk Kimyasal Tanker İşletmeleri)'de çözülmesi gereken bir sorun olarak oraya çıkmış, ve personelin eğitilmesi en büyük zorunluluk haline gelmiştir (Kuşçu, 2010). Bu süreçte, kimyasal tanker işletmecileri kuru yük, konteynır, dökme yük ve hatta ro-ro filolarındaki güverte/makine gemi zabitlerini kendi bünyelerinde hazırladıkları eğitimlere almış ve ihtiyaç olan kalifiye personel açığını kapatmaya çabalamışlardır. 2009 yılı başında dünyanın önemli tanker işletme şirketlerinden biri olan ITM (International Tanker Management)'yi satın alan V-Ships Türkiye ülke müdürü Harun Düzgören : "Başarı için kaliteli hizmet ve kaliteli hizmet içinde eğitim şart" demektedir (Gençer, 2009).

Kalifiye personele ek olarak, kimyasal tanker işletmecilerinin çözmesi gereken diğer bir önemli konu da, işlettikleri tankerlerin PSC (Port State Control = Liman Devleti Kontrolü), SIRE (Ship Inspection Report = Gemi Denet Raporu) ve CDI (Chemical Distrubiton Institute = Kimyasal Dağıtım Enstitüsü) denetlerine girmeleri ve müspet sonuçlar alarak, bahse konu tankerlerin yüksek emniyet standartlarında yönetildiğini kanıtlamak zorunda olmalarıdır. Bu denetler, kimyasal tanker işletmecilerinin dünya kimyasal yük marketlerinde yük bulup taşıyabilmeleri için gerekli kontrol mekanizmalarıdır. Bu sayede, marketin büyük çoğunluğuna sahip olan MOC (Major Oil Company)'lar ve marketin nabzını tutan sigorta şirketleri tarafından, hem iyi hem de düşük riskli bir işletmeci olmaları hedeflenmektedir. MOC'lar gemi denetlerinin yanı sıra kimyasal tanker işletmelerinin de denetlenmesiyle ilgili uygulamalar geliştirerek daha uzun vadeli ve emniyetli olarak hangi işletmecilerle çalışabileceklerini denetleyip, bulabilmek için

TMSA'yı devreye almışlardır. Bu durum Türk kimyasal tanker işletmecilerinin TMSA'ya olan ilgilerini arttırmış ve kendilerini bu sürece hazırlama gereğini doğurmuştur.

Araştırmada, bu sürece hazırlanma zorunluluğunda olan TKTİ'nin, TMSA'nın önerdiği uygulamaları nasıl çalıştırdığını ve bu uygulamalara bakış açısı incelenecek ve Türkiye'de bu uygulamalarla ilgili genel geçer sonuçlara ulaşılmaya çalışılarak, rehber bir kaynak oluşturulması hedeflenmiştir.

1.1 ARAŞTIRMA PROBLEMİ

Araştırmada, var olan ve çözülmesi gereken problemler aşağıdaki gibidir:

- Tanker gemilerin işletme, emniyet, çalışma ve yaşam alanı standartları bakımından daha yüksek standartlara çıkartılması ile kimyasal tanker işletmelerinin/operatörlerinin SIRE ve TMSA' dan daha iyi notlar almaları mümkün mü?
- TMSA' dan alınan daha iyi notlar ile birlikte kiracılardan da daha iyi (sürekli ya da daha fazla) gelir elde edebilirler mi?
- İşletmelerin TMSA değerlendirme yüksek notları ile MOC'larla daha fazla anlaşma yapma olasılığı nedir ve böylece işletme net karını arttırabilirler mi?

1.2 ARAŞTIRMANIN SAĞLAYACAĞI KATKILAR

Daha önce de belirtildiği gibi konu henüz Türkiye'deki literatürde yeni fark edilmeye başlanmış ve beraberinde daha birçok dinamik etkenle gelen bir değişkenlik arz etmektedir. Kısaca değinecek olursak, bir MOC; bir kimyasal tanker işletmesi ile çalışacağı zaman, sadece TMSA denetlerini dikkate almaz, bunun yanında işletilen gemilerin SIRE ve CDI sonuçlarını, PSC denetlerindeki sonuçlarını, tankerlerin klaslandığı Klas kuruluşundaki durumunu ve gittiği terminallerde terminal yetkililerince yapılan değerlendirmeleri de dikkate alır (Sayın, 2014).

TMSA denetleri dünya üzerindeki en büyük kimyasal yük kiracıları/sahipleri (SHELL, Mobil, BP, TOTAL, EXXONMOBIL, CHEVRON TEXACO, BHP Billiton, Conoco vb..) tarafından kiralanacak gemiler için kilit karar verme aracıdır. Türkiye'deki kimyasal tanker işletmeleri/operatörleri için TMSA denetlerinin önemi, uygulama ve sonuçları operatörlerin üst yönetimiyle ve doğrudan hazırlık sürecinin yöneticileriyle değerlendirilip, derinlemesine incelenmelidir ki, yapılan araştırmalar sonucu henüz bunun yapılmadığı söylenebilir.

Araştırmadan elde edilecek sonucun, Türkiye'deki kimyasal tanker operatörlerinin daha yüksek ücretlerle ve uzun süreli anlaşmalarla hem uzun soluklu, hem de güvenilir bir ekonomik plan içinde gelişmelerinde yararlı olacağı düşünülmektedir. MOC'lar ile yapılacak anlaşmalarda PSC, CDI, SIRE ve TMSA denetlerinin yeri ve kendi durumlarını değerlendirmeleri konusunda geçmiş tecrübelere yönelik çözümler üretmede yol gösterici olabilecektir.

1.3 ARAŞTIRMA SORULARI

Bölüm 1.1.1'de belirtilen araştırma problemlerine yardımcı olacak ve hipotezleri destekleyip, zenginleştireceğine inanılan sorular aşağıdaki gibidir;

1. Bir kimyasal işletmecisi, TMSA'ya kayıtlı ve senede en az 1 kez güncelleme yapıyor olup, kendi seviyesinin 2 olduğunu deklere etmiş olabilir, ama bu deklarasyon TMSA seviye 2 olacak anlamına gelmeyebilir, neden ve niçin?
2. Türkiye'de hangi kimyasal tanker operatörleri TMSA denetlerine giriyor? Girmeyenler ile girenler arasındaki temel farklar (ticari beklentiler, müşteri (MOC) portföyü, personele verilen önem vb.) (kıyaslama tabloları halinde).

3. Belli müşteri portföyüne sahip ve gemileri sorunsuzca işleyen Türk kimyasal tanker operatörleri için TMSA denetlerinin bir önemi var mıdır?

4. TMSA denetlerine girmek şirketlere neler kazandırır ve neler kaybettirir?

1.4 ARAŞTIRMA HİPOTEZLERİ

Konu ile ilgili hipotezler aşağıdaki gibidir. Parantez içerisinde yer alan kodlar anket içerisinde yer alan soruları ve numaralarını belirtmektedir.

I. Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi (daha az kusurlu) sonuçlar alınır (q1).

II. Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile TMSA denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır (q2).

III. SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında pozitif bir bağlantı vardır (q4).

IV. İşletmelere göre; TMSA denetleri SIRE denetlerinden daha önemlidir (q6).

V. Şirketin TMSA değerinde belirlediği seviye/not gerçek TMSA denetiminden her zaman düşüktür (q9).

VI. TMSA denet puanları ile MOC anlaşmaları arasında olumlu (pozitif) bir ilişki vardır (q7).

VII. TMSA denetlerinde gemi personelinin etkisi orta seviyededir (q29).

VIII. Başarılı denetler gemi sayısını arttırmaktadır (q17).

IX. PSC denetleri ile SIRE denetleri arasında pozitif (PSC puanı iyi ise SIRE puanı da iyidir) bir ilişki vardır (q4).

X. Klas denetleri ile SIRE denetleri arasında pozitif bir ilişki vardır (q5).

XI. TMSA denetlerinde şirketin işlettiği filonun kaza raporlarının etkisi yüksektir.

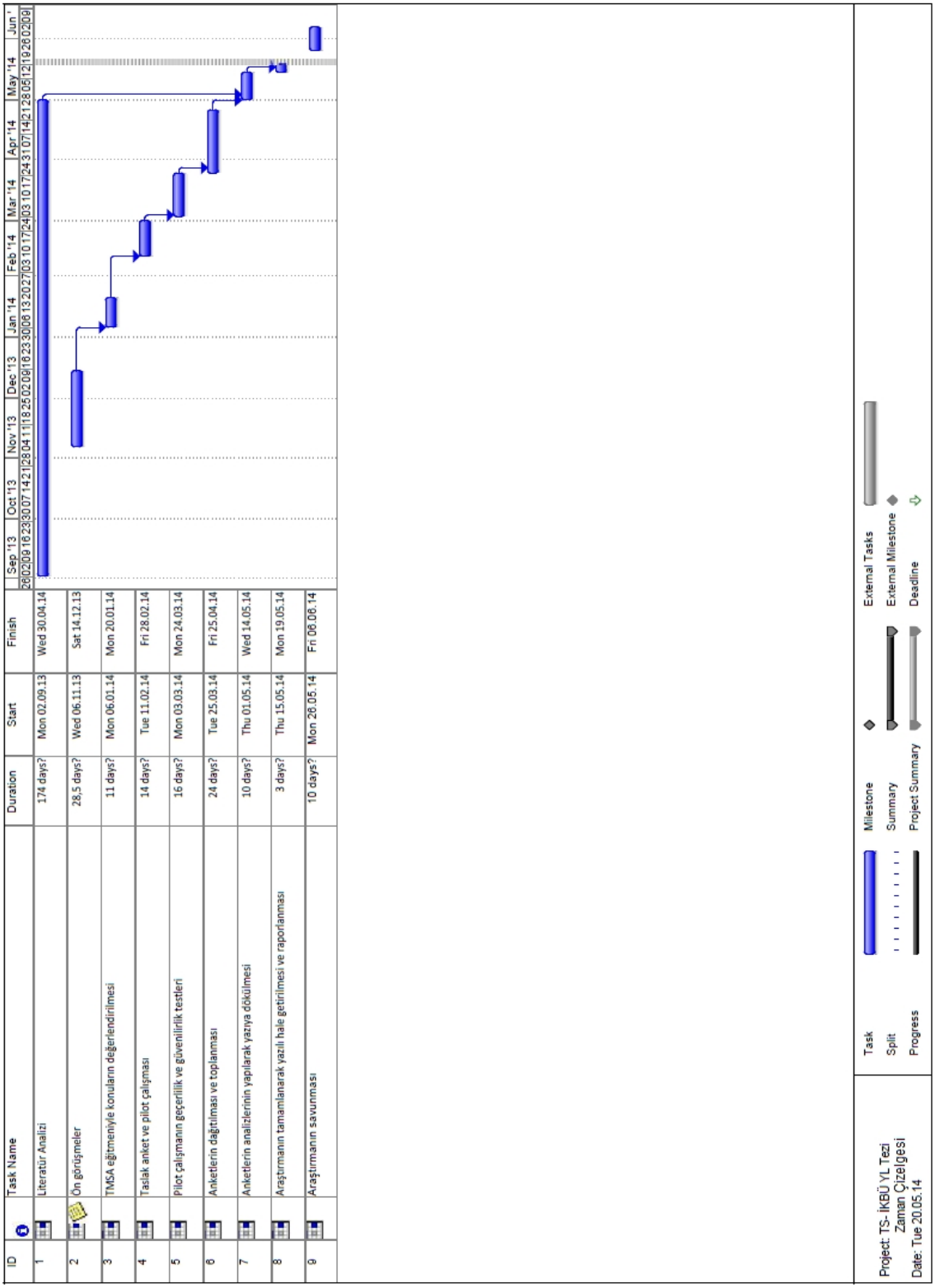
XII. TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesi yüksek düzeydedir (q28).

XIII. SIRE sonuçlarındaki iyileşme ve başarı artışı kiracılardan elde edilecek geliri arttırır (q3).

XIV. Başarılı TMSA denetleri şirket net karını arttırmaktadır (q19).

Çalışmanın sonunda tüm hipotezler hakkında, bilimsel yöntemlere uygun süreçlerden geçirilmiş sonuçlara ulaşmak hedeflenmiştir.

2. ZAMAN ÇİZELGESİ



Çizelge1 : Tevfik Sayın İKBU Yüksek Lisans Tezi Zaman Çizelgesi

3. LİTERATÜR ANALİZİ ve DENETLERİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

3.1 DENETLERİN ORTAYA ÇIKIŞI, DÜZENLENMESİ ve DENETLERE KATILIM

Bu bölümde, kimyasal tanker operatörlerinin hem gemilerinin hem de ofislerinin karşılaşmak zorunda oldukları denetlerin gelişim süreci incelenmiştir.

3.1.1 Türk Kimyasal Tanker Operatörleri için Stratejik Planlama

Kimyasal tanker işletmeleri için stratejik yöntem belirlenmesiyle ilgili yapılan araştırmalarda elde edilen bulgular göstermektedir ki; "Kimyasal tanker işletmeciliği için zayıf yanların ağırlıkları ve üretilen stratejiler eşleştirildiğinde, üretilen stratejilerin tam olarak uygulanması halinde zayıflıkların %82,43 oranında azaltılabilir" (Arslan, 2009, s. 150). Bu nedenle, Türk kimyasal tanker işletmelerinin öncelikle bu stratejileri uygulamaya alarak zayıflıklarını en aza indirmesi ilk adım olarak gösterilebilir.

İkinci aşamada; işletmeler aşağıdaki prosedürleri kendi standartlarına göre uygulamalıdır (Taflı, 2007, s. 95-98):

1.Lider kadronun yönetimin her aşamasında emniyeti, güvenlik ve çevre koruma kavramlarını teşvik etmesi.

2.Kara personelinin işe alım ve yönetiminde en doğru seçimi yaparak, oluşabilecek aksaklıkları en aza indirgemek.

3.Gemi personelinin istihdamı ve yönetiminde hem verimliliğin, hem de emniyetin artması göz önünde bulundurulmalıdır.

4.Emniyet ve bakım standartlarının üst seviyelerde tutulması gerekir. Bu da gemilerin bakımı, arıza kayıt, yedek parça, uygunsuzluk konularında üst standartlarda izlenmesi, hızlı ikame politikaları geliştirilmesi sonucu elde edilebilir.

5.Seyir emniyetinin en üst seviyede tutulması.

6.Yenilikler ve değişikliklere, uygun ve verimli olması durumunda müsaade edilip, sistemin tekrar gözden geçirilmesi

7.Çevre ve doğanın korunmasının yönetilmesi ve uygun prosedür geliştirilerek uygulamaların desteklenmesi.

8.Ölçüm, analiz ve geliştirme çalışmalarının yapılarak bir izleme mekanizmasının oluşturulması ve takiple zayıf noktaların belirlenerek geliştirilmeye çalışılması

Yukarıdaki prosedürler uygulanırken, OCIMF tarafından oluşturulmuş SIRE ve TMSA denetleri ile bunlarla önerilen iyi uygulamalar ve CDI denetleri, bir tanker operatörünün düşünmesi gereken öncelikler olmaktadır.

3.1.2 OCIMF: Oil Companies International Marine Forum (Petrol Sirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu)

1970 yılı, Nisan ayında dünya çapında artan deniz kirliliği vakalarına cevap olarak kuruldu. Bu süreçte, özellikle, 1967 yılında yaşanan Torrey Canyon kazası ciddi öneme sahiptir. 1970'lerde farklı kesimlerden kirlilikle mücadele için bazı gruplar vardır. Ancak bunlar koordinasyonlu çalışamamaktadırlar. OCIMF bu noktada devreye girmiştir ve hem ulusal yönetimlerle, hem de uluslar arası yönetimlerle işbirliği içinde profesyonellik ve tecrübesini kullanarak dünya çapında deniz kirliliğinin önlenmesine dair güçlü ve koordinatif bir rol üstlenmiştir. IMO(International Maritime Organization)'da değerlendirici/denetleyici olarak 1971 yılında onaylanmış ve halen IMO toplantılarında petrol endüstrisini temsil etmektedir (OCIMF, 2010).

Dünya çapında 93 üyeden oluşmaktadır. Sadece tankerlerde emniyet ve çevrenin korunmasına dair IMO' da birçok kuralın oluşturulmasında rol almamış, aynı zamanda bir çok rehber yayın hazırlayıp, bastırmıştır. Bunlara ek olarak dünya çapında tanker taşımacılığında tanınmış ve kabul edilmiş olan SIRE (Ship Inspection Report) programı ve TMSA (Tanker Management and Self Assessment) aracının da geliştiricisidir. OCIMF bunlarla da kalmayıp, yeni araçlar

geliştirmektedir; 2010 yılı Ocak ayında sunduğu OVID (Offshore Vessel Inspection Database) kullanılmakta ve gelişimini sürdürmektedir. Ayrıca, terminallerin denetlemelerinin yapılması içinde bir araç tasarlama modeli devam etmektedir (OCIMF, 2010).

3.1.3 SIRE: Ship Inspection Report (Gemi Denetim Raporlama Programı)

SIRE (Ship Inspection Report) programı, benzersiz bir tanker ve mavna (barge) risk değerlendirme aracıdır. Kiracılar, terminal operatörleri ve devlet organları tarafından gemilerin emniyetini değerlendirmek için kullanılır. İlk olarak 1993 yılında kullanılmaya başlanarak standart bir değerlendirme formatı olarak kullanılmış; gemiler hakkında paylaşılabilen tarafsız raporlar sağlamıştır. Günümüzde ise tüm petrol endüstrisinde gemi denetleri ve standartları hakkında çok ciddi bir kabul görmüştür. Tüm MOC'lar SIRE'yi kullanmaktadır. Bugün SIRE denetleri, Pasifik adalarından Rotterdam'a, San Fransisko'dan Melbörn'e kadar tüm dünyada tanınmış ve paha biçilmez bir gemi emniyet standardı değerlendirme sistemi olmuştur. (OCIMF, 2011)

SIRE denetleri, gemiyi denetleyecek MOC' un atadığı ve OCIMF tarafından onaylanmış ve gerekli OCIMF akreditasyonuna sahip denetçilerin gemiye uygun bir limanda giderek 8-12 saatlik bir teknik, operasyonel ve uygulama adına tüm adımları kontrol ettiği bir programı kapsamaktadır. Bu denet ardından ilgili denetçi SIRE veritabanına denet sonuçlarını girer ve bulgularını yazar. Ardından gemi operatörü denetçi tarafından belirtilen bulgulara SIRE veri tabanında savunmasını yapar, yada bulgular hakkında hem fikir ise kök neden analizi, düzeltici hareket ve önleyici hareketlerini tasarlayarak bunları SIRE veritabanına yükler. Bu durumda MOC'ler her an ilgili operatörün gemilerinin risk değerlendirmesini yaparak, yükü hangi operatöre vereceklerini seçerler. (OCIMF, 2011)

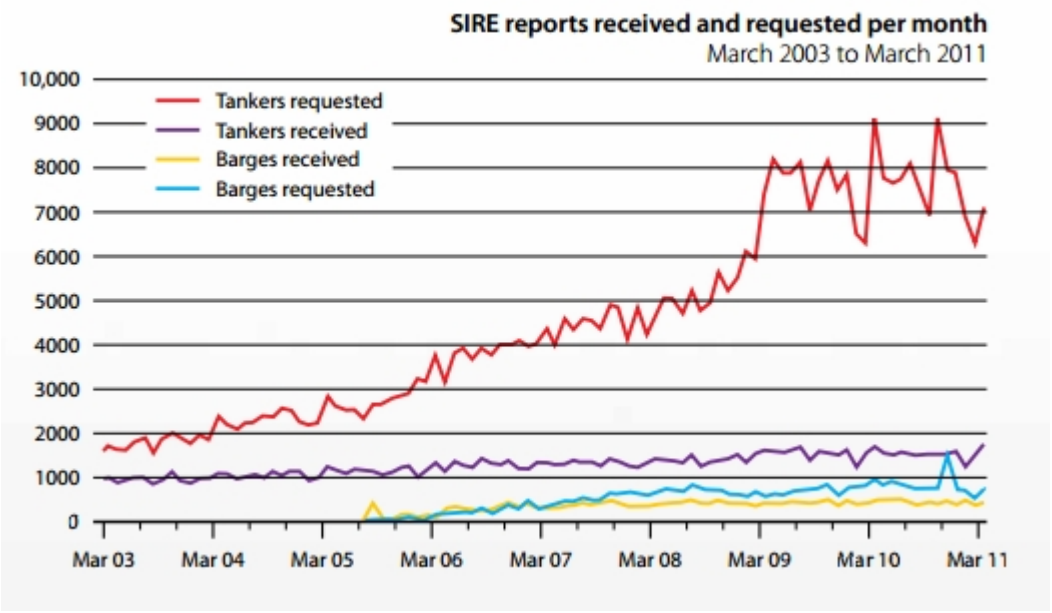
SIRE programı 3 kategoriye ayrılmış olarak gemileri denetleyen bir araçtır;

Kategori 1 ve 2'de; yağ, kimyasal, LPG, LNG ve kombine yük taşıyan tankerler

Kategori 3'de; off-shore barçlar, iç su barçları ve birleşik barçlar yer alır.

Mart.2004'te SIRE veri tabanından istek yapılan tanker sayısı 2000 iken; Mart.2011'e gelindiğinde bu sayı 7000 civarına ulaşmıştır. Bakınız Şekil 1.

SIRE sistemi ISO 9001 (2008) standartlarında ve yürürlükteki tüm uluslar arası, Avrupa Birliği ve ABD yasalarına uygun olarak opere edilmektedir. (OCIMF, 2011)



Şekil 1 : Mart,2003 - Mart,2011 arasında tanker SIRE raporlarının istenme sayısı (kırmızı hat) (OCIMF, 2011)

3.1.4 CDI: Chemical Distrubition Institute (Kimyasal Dağıtım Enstitüsü)

CDI, kimyasal endüstrisi tarafından kurulmuş, kar gözetmeyen ve ticari olmayan bir kuruluştur. CDI hizmet verdiği alanlardaki denetçilerin akreditasyonu ve denet raporlarının risk değerlendirilmesinde kullanılmasından sorumludur. CDI çevrimiçi veritabanı 7/24 bu denet raporlarının oluşturulması, düzenlenmesi ve istatistiklerinin verilmesini sağlar (CDI, Year Book, 2014).

Günümüzde, dünyadaki kimyasal ve likit petrol gaz tankerlerinden 4700 katılımın olduğu ve bu gemilerin sahibi olduğu 830 armatörün içinde bulunduğu bir topluluğa hizmet vermektedir. Dünyada 95 denetçi CDI-M (CDI-Marine) akreditasyonuna sahiptir. CDI-M aynı zamanda

EQUASIS (the European Commission's Quality in Shipping Campaign)'e de bilgi sağlar. EQUASIS web sitesi aracılığıyla Liman Devleti otoriteleri de bu raporlara ulaşabilirler (CDI, Year Book, 2014).

Denizcilik sektöründe üst seviye operasyonel standartlar olmasına rağmen, gemiler kaza yapmaktadır ve bu da denet uygulamalarının yaygınlaşmasını doğurur. Eğer kiralanmış bir gemi bir kazaya karışırsa, tüm medya ve otoritelerin gözü kiracının üstüne dönecektir. Gemi deneti kiracıya önerilen geminin risk denetimini sağlar ve yetersiz gemilerin sisteme dahil edilmesini önler. Eğer en kötü senaryoyla, herhangi bir sebeple, karşılaşılırsa; olaya otoriteler dahil olur ve bu noktada, kiracının gemiyi seçerken elinden geldiğince gayretlice ve dikkatlice en iyi gemiyi seçtiğini ispatlaması gerekir. En başarılı kanıt ise kiracının geminin uluslararası standartları ve en iyi endüstri uygulamalarını karşıladığını ispatlamak olacak ve bu kiracıyı sorumluluktan kurtarabilecektir. İşte bu kimyasal şirketlerinin CDI'ı finanse etme nedenidir (CDI, Year Book, 2014).

3.1.5 TMSA: Tanker Management Self Assessment (Tanker Yönetimi İç/Öz Değerleme)

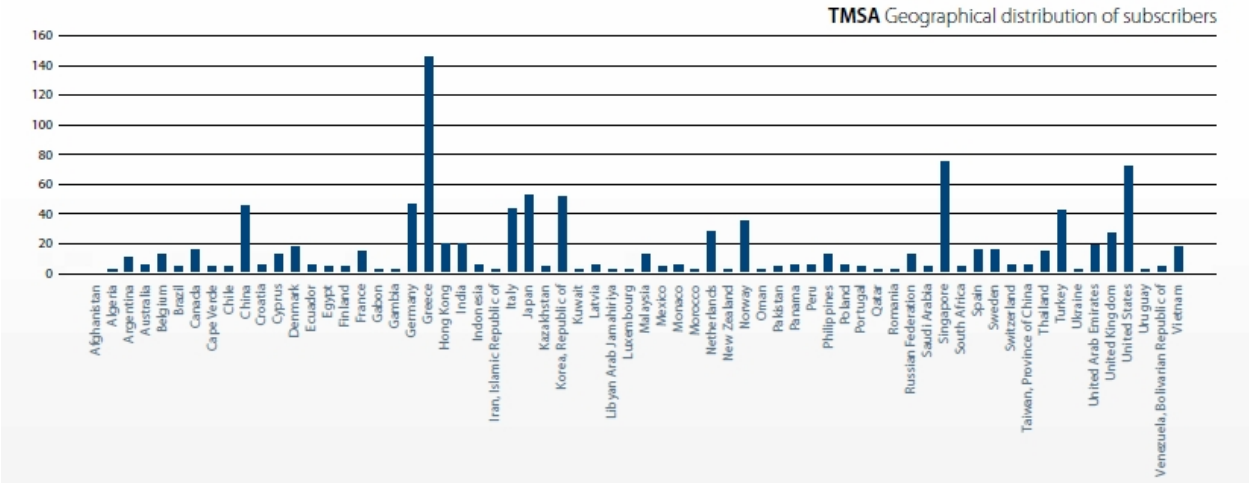
OCIMF (Oil Companies International Marine Forum)'in 2004 yılında, tanker işletmecilerinin (operatörlerinin) kendi Emniyet[1] Yönetim Sistemleri - SMS (safety management system)'ni değerlendirme, ölçme ve geliştirmeleri için tanıttığı araç TMSA olarak tanımlanmaktadır. Uluslararası tüm gemi işletmeleri için 1998 yılında Emniyet Yönetim Sistemi'ni zorunlu kılan Uluslararası Emniyet Yönetimi – ISM yürürlüğe girmiştir. Daha sonra tanker işletmecilerinin haiz olduğu risklerden dolayı ortaya konan risk yönetimi mevcut SMS ile entegre hale getirildi. İlerleyen süreçte güvenlik kavramının da denizcilik alanına işlemesi sonucu üç önemli bacağı

[1] Güvenlik ve emniyet kelimeleri Türk Dil Kurumu sözlüğünden aynı anlamda gösterilmişlerdir (Türk Dil Kurumu, 2006).
İngilizce'de bu kavramlara baktığımızda ise farklı tanımlamaları yapılmaktadır. "Security" kelimesi; sabotaj, saldırı ve çeşitli suç eylemleri gibi kasıtlı olarak ortaya çıkarılan faaliyetlere işaret etmektedir. "Safety" kelimesi ise; tehlikesiz ve risksiz bir duruma, bir son hale işaret etmektedir. Bu açıklamalar ışığından konuya baktığımızda ise, "safety" için emniyet kelimesinin, "security" için ise güvenlik kelimesinin işaret ettiği kavramları karşılamak için kullanılması daha yerinde olacağı düşünülmektedir (Gerede, 2006).
Sonuç olarak; **Emniyet** için **"safety"** kelimesi ve **Güvenlik** için **"security"** kelimesinin kullanılması daha yerinde olduğu düşünülmektedir (Nas, 2012).

kapsayacak şekilde OCIMF tarafından sadece tanker işletmeleri için geçerli olan TMSA ortaya konmuştur. TMSA, endüstri kalite kodlarını içermekte ve operatörlerin/işletmelerin kendi kurallarını oluşturarak sürekli gelişmelerine olanak vermeyi amaçlamaktadır (OCIMF, 2010).

İşletmeler, TMSA'de belirlenen KPI (Key Performance Indicator)'larla kendi SMS'lerini karşılaştırırlar. Ayrıca işletmelere Best Practice Guidance sağlayarak, istenilen safety (emniyet) standardına nasıl erişilebileceğini de gösterir. Operatörler bu bilgileri TMSA database'de paylaşmaları için gönüllendirilir ki, bu sayede hem kendi filolarında uygulayacakları gelişim planlarının tasarlamaları, hem de TMSA üzerinden izleme yapan yük kiracılarının (charterer) şirketin durumunu izlemelerine olanak verir (OCIMF, 2010).

Günümüzde gemi işletmelerinde emniyet kültürünün gelişmesi için kullanılan önemli bir araç olan TMSA'in uluslar arası tanınırlığı ve geçerliliği hızla artmaktadır. Dünyadaki tanker operatörlerinin %90'a yakını, ki bunun içinde MOC (Major Oil Company)'larda dahil olmak üzere, TMSA'yı kullanmaktadırlar (OCIMF, 2010). 140'ın üstünde katılımcıyla Yunanistan dünyada en çok TMSA katılımcı tanker işletmesinin bulunduğu ülkedir. Bakınız Şekil 2.



Şekil 2 : TMSA Katılımcılarının Ülke Bazlı Coğrafi Dağılımı (OCIMF, 2010)

3.1.5.1 TMSA'nın işleyişi

TMSA programı standart bir iskelet yapıya oturtulmuştur ve gemi operatörünün kendi emniyetli yönetim sistemini değerlendirmesini sağlar. Bu iskelet 12 temel yönetim elementine oturtulmuştur. Her bir element kesin bir amaç ve bu amaca ulaşabilmek için koyulmuş KPI'ları içermektedir. Bu sayede operatörler kendi durumlarını değerlendirerek, TMSA'e göre oldukları noktayı ve ulaşmak istedikleri amaçları belirleyebilirler (OCIMF, 2010).

TMSA her kategori için rehber aktiviteler belirlemiştir; ki bunlar 4 aşamada gruplanır. Her kategoride istenilen aşamaya ulaşmak için belirlenen rehber aktiviteler izlenerek, operatörler TMSA'e göre nasıl bir durumda olduklarını görürler. TMSA operatörlerin tüm elementleri bir arada değerlendirip kendi gap analizini yapmasını ve buna göre hangi elementte hangi aşamada olduklarını görerek, kendi içsel gelişim kararlarını vermelerini önermektedir (OCIMF, 2010).

Gemi işletmeleri kendi TMSA değerlendirmelerini yaparak, sonuçlarını www.ocimf-tmsa.com adresine girebilirler. Bu sayede operatörler kendi işletmelerine dair değerlendirmelerini, online olarak takip edebilir, yük kiracılarından istedikleriyle paylaşabilirler. Bu dağıtım ve kısıtlama tamamen operatörün kontrolündedir. Bu veri tabanının tüm kullanım hakları OCIMF'e aittir (OCIMF, 2010).

Operatörler, belli aralıklarla kendi TMSA'lerini değerlendirmeleri ve, en azından, senede bir kez güncellemeleri açısından teşvik edilir, ki bu da sürekli iyileşme eğiliminde olan bir şirketin göstergesi olarak kabul edilir.

3.1.5.2 TMSA'da ileri bakış

Son yıllarda TMSA'in kapsama alanı genişleyerek tüm tank gemisi operatörlerini, kıyısal seferde gemi ve barç işletenleri de kapsayarak, çerçevesi içine almaya başlamıştır.

TMSA'de iyi uygulamalar kitapçığının 2. Gözden geçirilmiş basımı 2008'de çıkarılmıştır. Gelecek yıllarca çıkacak olan uluslar arası yasalar ve bu bağlamda yapılacak olan eklemeler ve yenilemelerle TMSA'in de yeni revizyonları basılacaktır (OCIMF, 2010).

3.1.5.3 OCIMF/TMSA Veritabanına Bilgi Girişi

Eğer KTİ, daha önce TMSA veritabanına kayıt olmadıysa; öncelikle OCIMF'in internet sitesine girerek, sırasıyla, "TMSA Program Login" ve "Operator Registration" sekmelerini seçerek istenen şirket bilgilerini girmeli ve temel işlemleri tamamlamalıdır. Ardından kayıt onayları alınır ve sonrasında KTİ, TMSA veritabanına bilgi girişlerini yapabilir. Eğer TMSA veritabanına kayıtlı bir işletme ise, "TMSA Program Login" ardından; Account ID (Hesap Bilgileri), Username (Kullanıcı adı) ve Password (Parola) bilgilerini girerek sisteme giriş yapabilir (Transal, 2014). (Bakınız Ek 1, TMSA Log in Directions (TMSA Oturum Açma Talimatları))

TMSA'ya bilgi girişi yapılmadan önce işletmelerin emniyetli yönetim sistem manüeli, operasyon manüeli, formları ve kontrol listeleri, acil durum planlamaları, iç ve dış denet planlamaları ve bunların ilgili TMSA elementlerindeki iyi uygulama örneklerine göre özleştirilmeleri gerekir. Ardından kendi iç değerlendirmelerini yapmalıdırlar, ve sonra da, sonucun TMSA veritabanına, işletmedeki ilgili kişi tarafından, genellikle SÇEK (Sağlık, Kalite, Çevre ve Eğitim) müdürü yada Karadaki Yetkilendirilmiş Kişi (DPA = Designated Person Ashore) girilmesi gerekmektedir (Cynthia, Per, & Timothy, 2010).

3.1.5.4 OCIMF/TMSA Veritabanına Bilgi Girişi Sırasında Dikkat Edilecek Hususlar

Burada en önemli husus; işletmeler elementlerle alakalı ne yapıyorlarsa, bu yaptıklarını tamamıyla aynısıyla, TMSA bilgi veritabanına girmeleri ve ardından TMSA denetlerini uygulamalarıdır. Yaptıklarından başka bir şeyi yazmaları yada yapmadıkları bir konuda sadece yapıyor gözükmek için "yaptık" yada "yapıyoruz" şeklinde belirtmeleri, işletmenin gireceği gerçek bir TMSA denetinde istenmeyen sonuçlar doğurabilir (TRANSAL, 2014).

3.1.6 TMSA Denetlerinin Diğer 3.Parti Denetlerine ve Toplam Kaliteye Faydaları

Kimyasal tanker işletmeleri, işletmenin toplam kalitesini arttıracak yönlere doğru yapılarını belirlemelidirler ki, kendilerini geliştirerek SIRE ve TMSA denetlerinden daha iyi sonuçlar alınabilsin.

ISO 9001 ve TMSA sistemlerini uygulayan şirketlerin CDI ve PSC denetlerinde bulunan uygunsuzluk ortalaması ve yaşanan tutuklama ortalamasının, uygulamayan şirketlere göre daha az olduğu bilinmektedir (Avcı, Denizcilik İşletmelerinde Tanker İşletmeciliği İç Değerlendirme Programı (TMSA) ve Kalite Sistem Standartlarının Karşılaştırmalı Analizi, 2010, s. 69). Bu durum VIII numaralı hipotezi desteklemektedir.

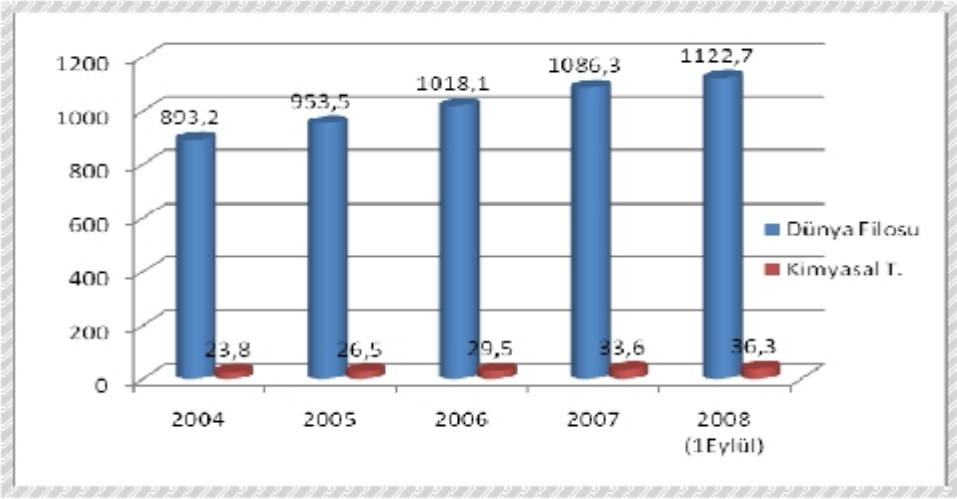
İşletmeler temel olarak TMSA'nın ve diğer denetlerin tüm aşamalarında risk değerlendirmelerini yaparak, karar verme mekanizmalarını çalıştırmalıdır ki, en uygun çözümü bularak riski en aza indirebilsin. Eğer, risk istenilen seviyeye çekilemiyor ise, o işi yapmaktan vazgeçmeyi düşünmeliler yada riski istenen seviye indirmek için nelerin yapılabileceğini (risk azaltma önlemlerini) düşünmelidirler. TMSA'nın iyi bir uygulama rehberi olduğu unutulmamalıdır ve sürekli gelişimin anahtar olduğu bilinmelidir (Kartik, 2008).

Bir kimyasal tanker işletmesinin TMSA veritabanında en az bir TMSA raporunun olması çok önemlidir. MOC'lardan özellikle Supermajor Petrol Şirketleri, eğer işletmenin TMSA raporu, TMSA veritabanında yoksa, o işletmeciyle spot charter olarak bile çalışmamaktadır. Bir supermajor olan BP, 1Haziran2006 itibariyle TMSA veritabanında TMSA raporu olmayan bir tanker operatörüyle çalışmayacağını belirtmiştir (Wright, 2007).

3.1.7 TKTİ'de TMSA Veritabanında Arz/Katılım ve Sürdürülebilirlik

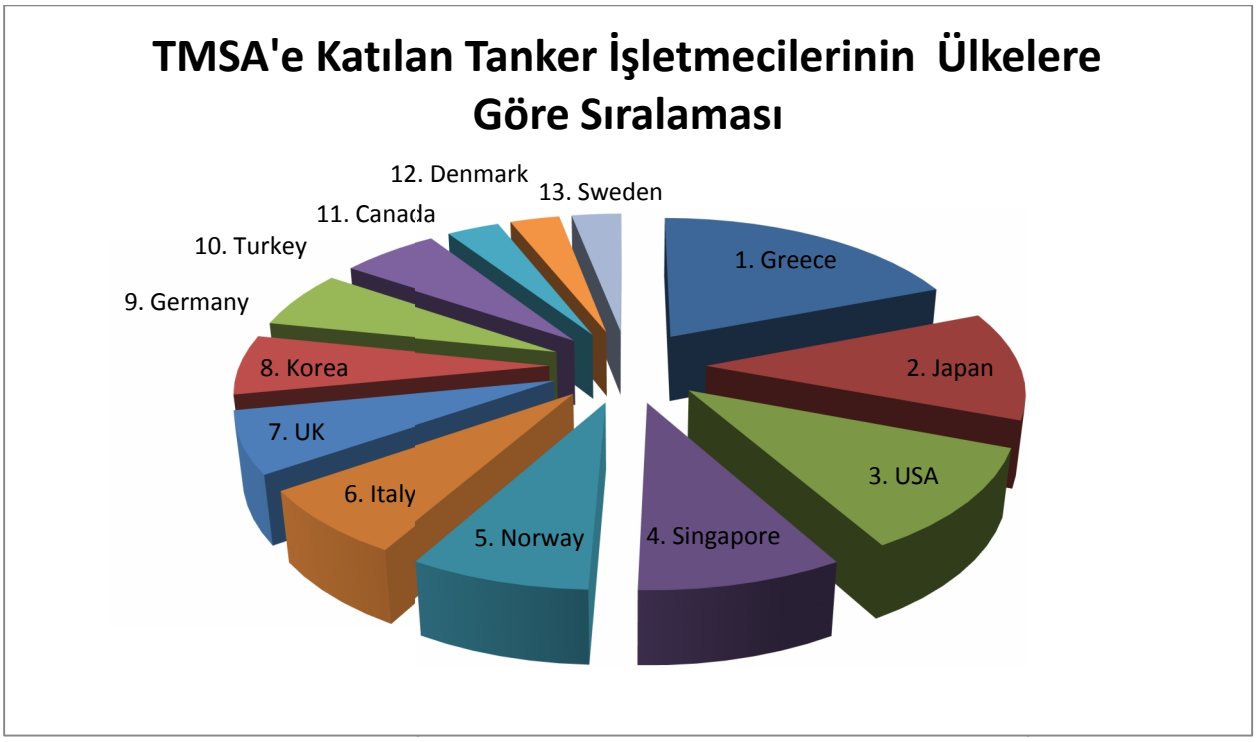
OCIMF'in TMSA2, Intertanko Latin Amerika Panel Toplantısında belirttiğine araştırma sonuçlarına göre Türk tanker operatörleri, TMSA raporlaması yapan ilk 13 ülke arasında, Şekil 4'te görüleceği üzere, 35 işletmenin katılımıyla 10. Sırada yer almaktadır (OCIMF, TMSA 2, 2008). Birinci sırada gelen Yunanistan (Greece) geniş deniz ticaret filosu ve çok sayıdaki tanker işletmesiyle ilk sırada yer alırken, Japonya 2.sırada, Amerika Birleşik Devletler (USA) 3.sırada, Singapur 4. sırada ve Norveç ise 5. sırada yer almaktadır. Bu durum sadece TMSA'e olan ilgi olarak değil, aynı zamanda ülkenin sahip olduğu yada işlettiği tanker gemilerinin sayısıyla da orantılıdır.

Dünyadaki tanker (petrol ve kimyasal ve diğerleri) gemilerinin sayısı 12.494 ile genel kargo gemileri ve römorkörlerin ardından 3. sırada yer alarak dünya gemi filosunun %15.8'ini oluşturmaktadır. Gross tonaj olarak ise 274.148.000 ton ve %27.2'lik pay ile dökme yük gemilerinin %33.1'lik payının ardından 2. sırada yer almaktadır. Bakınız Ek 6, Dünya gemi filosu verileri (EQUASIS, 2011). Ayrıca, dünya kimyasal tanker filosu toplam 3077 gemi ve 36,3 milyon dwt'ten oluştuğu ve bunun da tonaj olarak dünya filosunun %3,4'üne ve sayı olarak %5,73'üne tekabül ettiği sonuçlarına varılmıştır; Şekil 3'de dünya kimyasal tanker filosunun dünya filosuna oranı grafik halinde mevcuttur (Arslan, 2009). 04.Mayıs.2013 Deniz Ticaret Odası verilerine göre, Türkiye'deki kimyevi madde tankerlerinin sayısı 69 adet ve taşıma kapasiteleri toplamda 474.952,7 dwt ton'dur.



Şekil 3 : Yıllara göre kimyasal tanker filosu ve tüm filo tonajları (Arslan, 2009)

Bununla birlikte, UNCTAD (United Nations Conference on Trade And Development) 2012 verilerine göre, Yunanistan 738 Yunan bayraklı, 2583 yabancı bayraklı olmak üzere toplamda 3321 gemi ile 159.130.395 ton deadweight (yüksüz ağırlık) kapasitesine sahip olarak, dünya denizcilik marketinden % 16'lık bir pay almaktadır. Türkiye ise 527 Türk bayraklı, 647 yabancı bayraklı olmak üzere toplamda 1174 gemi ile 14.925.883 ton deadweight (yüksüz ağırlık) kapasitesine sahip olarak, dünya denizcilik marketinden % 1.69'lık bir pay almaktadır. Bakınız Ek 4, En büyük filoya sahip ilk 35 ülke ve kara parçaları (United Nations, 2012).



Şekil 4 : TMSA'e Katılan Tanker İşletmecilerinin Ülkelere Göre Sıralaması (OCIMF, TMSA 2, 2008)

OCIMF'in TMSA2, Intertanko Latin Amerika Panel Toplantısında belirtilen bu 35 şirket, Türkiye'deki tüm tanker işletmelerini kapsamaktadır. Şirket yetkilileriyle yapılan ön görüşmelerde, bazı MOC'ların spot yüklerini taşıyabilmek için bile, işletmeye ait bir TMSA raporunun TMSA veritabanında olması gerektiği belirtilmiştir. İşte bu gereklilik, ilk yıllarda TMSA hakkında Türk şirketlerinin yeterli ve nitelikli bilgi sahibi olmadan, sadece katılım olması gerekliliğini yerine getirmek için; TMSA veritabanına girip, raporlarını doldurulduklarını açıklamaktır (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013).

Yapılan ön görüşmeler yine göstermektedir ki; artık TMSA'ya işletmelerin kesin ihtiyacı olup, TMSA denetlerine giren operatörler; şişirme raporlar yerine daha gerçekçi raporlar hazırlamaları

gerektiğinin farkındadırlar (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013).

3.1.7.1 Sektörde Şirket, İşletme ve Operatör Kelimelerinin Kullanımı

Türkiye'deki günlük konuşma dilinde, denizcilik şirketleri çalışanları; işletmeciler, operatörler ve armatörlük şirketleri tabirleri yerine, genellikle "şirket" yada "işletme" kelimelerini kullanmaktadırlar. Araştırmada da görüleceği üzere röportajlarda sektör uzmanları genellikle "şirket" kelimesini kullanmaktadırlar (TRANSAL, 2014).

3.1.8 TKTİ'ni Gelecek Yıllarda Neler Bekliyor, TMSA Denetleri ve Yatırım Araçları

Türkiye kimyasal marketinde büyük oyuncular, yani kiracılar, yok. En büyük olarak PETKİM'i söyleyebiliriz, ancak bu şirkette yabancılara satıldığı için bu şirkete de Türk demek yerinde olmaz. 2008'deki krizle birlikte TKTİ'nin çoğu (%60'ı) rekabet ortamına ayak uyduramayıp kapandı, battı. Bunun nedenleri olarak, tanker işletmeciliğinin bilinmemesi, tersane sahiplerinin piyasa koşulları nedeniyle kimyasal tanker operatörlüğü ve armatörlüğüne soyunarak yeterli işletmecilik yapamaması ve tabii ki en büyük etken olarak market şartlarını sayabiliriz. Ancak TKTİ marketten pay alabilmek ve yaşamına devam edebilmek için gemilerinde SIRE ve CDI denet onaylarını tutmalı ve bunun yanında ofislerini de TMSA denetlerine hazırlayıp, OCIMF/TMSA veritabanında TMSA arzlarını sunmalı ve fiziksel ofis TMSA denetlerine girmelidirler. Önceden de belirtildiği gibi BP, EXXON, CHEVRON, TOTAL bu arz olmadıkça hiçbir operatöre yük vermemektedir. Bu uygulamanın diğer MOC'lar arasında da gelecek yıllarda yaygınlaşacağını düşünülmektedir (Karabek, 2014).

Bunların yanında, dünya kimyasal marketine bakıldığında 2020 yılına kadar arz talep dengesi spot tankerlerin aleyhine dönüyor; yani marketteki tonaj kapasitesi artıyor, ancak yük miktarında artış gözükmüyor. Bu da bize dünya kimyasal tanker navlun miktarlarının artmayacağının sinyallerini veriyor. Bu nedenle, 2020 yılına kadar, kimyasal tanker işletmeciliğine soyunmak pek karlı gözükmüyor. Ancak küçük tanker taşımacılığına yatırım yapılırsa, bu noktada fark yaratılabilir. Ama, unutulmamalıdır ki, bu da kısıtlı ve zorlu koşullarda sağlanabilecektir. Baltık denizi ve Kuzey Avrupa'da T/C'ye gemi sokularak ve zorlu şartlarda (liman devleti kontrolleri, ağır hava şartları, hızlı operasyon, personel yorgunluğu vb..) da olsa, belki istenilen düzeyde kazanımlar olabilir, ancak bu kaynağın sınırlı olduğu unutulmamalıdır. Çünkü dünya ekonomisi henüz içinde bulunduğu krizden çıkmış değildir, ve bu durumda denizcilik sektörüne yansımış durumdadır. Kimse şu anda 1 yada 2 sene sonrasında ne olacağının garantisini verememektedir (Karabek, 2014).

Kısaca belirtmek gerekirse, TKTİ için gelecek yıllarda kazanç açısından pek parlak tablolar çıkmamaktadır. TKTİ gemilerinin sürekli SIRE ve CDI denet onayları taşımasını sağlamak yanında, ayrıca TMSA arzı yapmalı ve MOC'lar içinde saygınlığının artması için ofis TMSA deneti geçirerek T/C alanında sürekli ve garanti gelir etme portföyüne de sahip olmaya çalışmalıdırlar. Gelecek yıllarda TMSA arzı ve ofis deneti sadece T/C'ye gemi verebilmek için değil, aynı zamanda spot marketten yük bulabilmek içinde önem arz edecektir.

3.1.9 SIRE, CDI ve TMSA Ne Zaman ve Niçin Gerekli

Tanker ve kimyasal tankerler ile bu tankerlerin isletmeleri, bir çok uluslar arası kuralların standartlarına uymaları gerekir. Denizcilik endüstrisinde uygulanması gerekli zorunlu SOLAS,

MARPOL, STCW gibi uluslar arası anlaşma kurallarının yanı sıra, petrol ve kimyasal endüstrisinin kendi standartları vardır. Bütün gemi tipleri gibi, kimyasal tankerler de, uluslar arası sözleşmeler kapsamında liman ve bayrak devlet kontrolleri kapsamında denetlenirler (Arslan, 2009).

MOC'lar kiraladıkları gemiler üzerinde herhangi bir operasyonel kontrolleri olmadığından, kısa zamanda bunun kendileri için büyük bir risk oluşturduğunu anladılar. Bunun sonucunda kiraladıkları gemilerin genel kondisyonlarının, operasyonel standartlarının, personelin eğitiminin ve refah koşullarının en azından kendi belirleyecekleri minimum standartlarda olmasını istediler ve böylece "vetting" (denet / teftiş) kavramı endüstride yerinde almış oldu (Hanseatic, 2003).

Ne zaman ki, bir gemi için bir kargo çalışması yapılıyorsa; geminin standartlarının bu gemiyi kiralayan charterer (kiracı) şirketin emniyet standartlarını karşılaması gerekir (Hanseatic, 2003). Eğer kiracı şirketten bu onay alınamazsa, gemi kiralanmayacaktır. Bu durumda, kiracı kendine başka bir gemiyi bulunduğu bölge ve yakın bölge marketlerinden bulmaya çalışır. Ancak gemi armatörü bu yükü ve kazanacağı navlunu çoktan kaçırmış olur.

Bu durum tanker işletmeleri için bir kısır döngüyü de beraberinde getirmekteydi; çünkü her MOC için kendi belirlemiş olduğu özel risk alanları ve odaklandığı özel gemi operasyonları vardı. Sonunda sistem gelişerek OCIMF ve European Chemical Industry Council (Avrupa Kimyasal Endüstri Konsulü) tarafından denet ve raporlama teknikleri için bir standarda oluşturuldu ve OCIMF/SIRE ve CDI denetleri olarak günümüze kadar ulaştı (Hanseatic, 2003). Bu sistemin içinde yer alan denetçiler (inspector(s)) için de akreditasyon sistemleri oluşturuldu.

Gemi üzerinde istenilen SIRE veya CDI denet onayı gerekliliği kiracının isteğine göre değişmekle beraber; günümüzde kimyasal tanker operatörlerinin, MOC'ların yükünü taşımak istiyorsa,

gemilerinin SIRE ve CDI denet onayları olmadan markette barınamayacakları açıktır. Kimyasal bir tankerin SIRE ve CDI onaylarının sürekli olması markette her an yük bulabilmesini yada en azından mevcut yüklerde kiracının gemi tarama sürecinde en önlerde yer almasına neden olacaktır (Karabek, 2014). TMSA ise, artık günden güne bir zorunluluk haline gelmekte ve bazı MOC'lar (EXXON, BP, TOTAL vb..) eğer operatörün OCIMF/TMSA database'de arzı yok ise, doğrudan işletmenin gemilerini tarama sürecinde reddetmektedir.

Genel olarak bakacak olursak, kimyasal tankerler için; birkaç Kuzey Batı Avrupa ülkesindeki, Fransa ve Arap Emirliklerindeki kiracılar CDI'ı zorunlu koşmakta, SIRE raporlarını da istemektedirler. Bunun yanında CDI denetinin senede en az bir kez, SIRE denetinin ise 6 ayda en az bir kez yapılması gerekliliği tüm kiracıların ve MOC'ların istediği bir gerekliliktir. Hatta bu dönem süreç bitmeden 15 gün önce denetler yapılması daha yerindedir, çünkü bazı kiracılar yada MOC'lar son 15 günlük denet raporlarını dikkate almadıklarını belirtmektedirler (Karabek, 2014).

Daha önce de belirtildiği üzere, belli MOC'lar ise bunun yanında en azından OCIMF/TMSA database'inde TMSA arzı istemekte ve özellikle EXXON-MOBIL IMT Ltd. şirketi TMSA arzı olsa bile ilgili operatörün şirketine gelip fiziksel şirket deneti yapmadıkça ve yapsa bile TMSA seviye 1 olarak değerlendirmedikçe, hiçbir yükünü (ne spot market yükü, nede T/C yükünü) ilgili operatöre vermemektedir (Karabek, 2014). BP ise en azından TMSA arzı ve eğer operatörle T/C çalışacak ise minimum TMSA seviye 2 istemektedir (TMSA Athens Conference, 2006). Ayrıca BPTIME3 adlı BP'nin standart Time Charterparty formunda, Zorunlu Klozlar, madde 4. BP OCIMF TMSA Klozunda da bu konu özellikle belirtilmiştir: "Armatör TMSA raporu tamamladığını ve

OCIMF veritabanında arz ettiğini garanti eder. Armatör bu TMSA raporunu her sene gözden geçirmeli ve güncel hale getirmelidir" (BP, 2001).

Anlaşılacağı üzere, SIRE ve CDI programlarının ağırlıklı olarak gemiyi ve gemi personelini denetlemesinde bazı yetersizlikler yaşanmaya başlanmıştır. Bunun sonucunda, yalnızca gemilerin değil, tanker isletmelerinin de standartlaşmasını sağlayan TMSA (Tanker Managament Self Assessment), 2004 yılında OCIMF tarafından devreye sokuldu. 2006 yılı itibari ile TMSA, gemilerini büyük petrol ve kimyasal firmalarına yüksek navlunlarla kiralamak isteyen armatörler için zorunluluk haline gelmiştir. TMSA'nın ortaya çıkmasındaki ana fikir, tankerlerin kriterlere uygunluğu ne kadar fazla olursa olsun,isletme merkezlerinin belirli kalite standartlarına sahip olmazsa tankerlerin olusturacağı risklerin azaltılamayacağıdır (Taflı, 2007).

Sonuç olarak, TKTİ kimyasal yük taşıyan gemilerinde, dünya kimyasal yük pazarının büyük çoğunluğunu elinde tutan MOC'ların yüklerini taşıyabilmek için, zorunlu uluslar arası anlaşma kurallarını uygulamalarının yanında, ek olarak SIRE ve CDI denetlerini yapmalı, bunlardan müspet sonuçlar alarak gemilerini onaylı tutmalıdır. Bununla birlikte OCIMF/TMSA veritabanında TMSA arzı olmalı, eğer EXXON-MOBIL IMT Ltd. ile çalışmayı düşünüyorsa mutlaka ofis deneti geçirmeli ve TMSA seviye 1'i tutturmalıdır. Bunların ötesinde, gemilerini T/C çalıştırmayı düşünüyorsa en az TMSA seviye 2 olmalıdır, ki bu bazı MOC'larda uzun süreli T/C'ler için daha üst seviyelerde olmasını gerektirebilir.

3.2 GEMİ TARAMA SÜRECİ (SCREENING PROCESS)

Gemi Tarama Süreci, hem MOC'lar hem de diğer petrol ve kimyasal şirketleri tarafından yürütülmekte olan ve kendi kargolarını taşıyacak yada kendi terminallerine uğrayacak tankerlerin, kendi kriterlerine uygun olup olmadığını denetledikleri uygulamalarıdır (Snaith, 2011).

Denetler, hem SIRE ve hem de CDI, gemi tarama sürecinde operatörün etkili işletmeciliği ve geminin operasyonel etkinliği hakkında bilgi vermektedir. Burada önemli olan nokta şudur ki; denetler, SIRE ve CDI, gemi tarama sürecinin sadece bir parçasıdır. Tamamlanmış bir VIQ (Vessel Inspection Questionnaire), Gemi Denet Kitapçığı da geminin onaylandığına dair bir anlam ifade etmeyecektir (Snaith, 2011)

Bir denet arkasından bulgularla sonuçlanan gemi denet kitapçığı raporuna yapılan operatör yorumlarıyla birlikte oluşan tam rapor, tüm MOC, diğer petrol ve kimyasal şirketleri ve kiracılar tarafından gemi tarama sürecinde değerlendirilir (Snaith, 2011).

Her bir MOC, diğer petrol ve kimyasal şirketleri, kiracılar, terminaller ve liman devleti kontrolleri bu denet raporunu ilgili geminin risk değerlendirmesinde kullanabilir. Sonuç olarak her bir SIRE ve CDI deneti ilgili MOC, diğer petrol ve kimyasal şirketleri, kiracılar, terminaller ve liman devleti kontrollerinin kendi iç değerlendirmelerini yapmaları için kullanılarak son değerlendirmesinin yapılmasında kullanılabilir (Snaith, 2011).

Gemi tarama süreci, operatörün OCIMF veritabanında HVPQ, Harmonize Gemi Bilgileri Kitapçığı, doldurmasıyla başlar. Ardından üç aşama bunu izler;

1. MOC operatörün ilgili HVPQ doldurulan gemisinde SIRE deneti yapar; yada CDI deneti yapılır; yada PSC deneti yapılır; yada terminal deneti ve hatta bayrak deneti yapılır.

2. Gemiyi denetleyen denetçinin hazırladığı rapor, ilgili gemi operatörüne gönderilir. Operatör bu rapora uygun olan yorumlarını yapar, bu da genelde "Owners Comments" olarak bilinmektedir, ve ardından ilgili raporu SIRE, CDI yada bayrak (örnek:Panama) veritabanına yükler. Bu sayede OCIMF üyeleri ve rapora ulaşmak isteyen diğer petrol ve kimyasal şirketleri ve kiracılar; OCIMF, ISIS yada EQUASIS vb. veritabanlarından ilgili raporu yükleyebilirler.

3. Son aşamada ise, bu yüklemeyi yapabilen OCIMF üyesi MOC, diğer petrol ve kimyasal şirketleri, kiracılar, terminaller ve liman devleti kontrolleri; erişebildikleri tüm verileri (SIRE, CDI, PSC, terminal raporları, klas durum raporları, TMSA raporları vb.) kendi risk değerlendirmelerini yaparak, ilgili gemi hakkında son kararlarını verirler (Snaith, 2011).

Her 2 denet sistemi de, SIRE ve CDI, VIQ -Gemi Denet Kitapçığı- adı verilen ve standardize edilmiş kontrol listeleri/formları kullanır.

Bazen, bazı petrol ve kimyasal şirketleri kendi "Approvals" (Onay) sistemini düzenler ve belli bir periyot için gemileri onaylayabilir. Ancak, çoğu durumda bir MOC'un vetting departmanı, ilgili gemiyi, her muhtemel yük için, gemi izleme sürecine sokacak ve buna göre onay yada ret kararını verecektir (Snaith, 2011).

3.2.1 Gemi Tarama Süreci (Screening Process) Değerlendirme Kriterleri

Bir gemi, gerçek bir tarama sürecine alındığında aşağıdaki kriterler;

i. VPQ & OCIMF VIQ ve CDI SIR raporları

ii. Klas Kuruluşu raporları

iii. Geminin bayrağı ve yaşı

iv. Geçmiş PSC raporları

v. Terminal raporları

vi. Operatörün kiracıdaki puanı

vii. Geçmiş kaza raporları

viii. Genel halka açık bilgiler; gazeteler, klas raporları, dergiler, tv yayınları vb...

ve bazen de MOC'un isteklerine göre daha da fazlası bu sürece dahil olur (Hanseatic, 2003).

Konunun daha net anlaşılabilmesi açısından diyagram haline getirilmiştir. (Bakınız, Ek 2 Denet Süreci Tarafları)

Bu noktada bir örnek verecek olursak; Suudi Aramco şirketi gemi kabul ve emniyet gerekliliklerinde şunları belirtmektedir:

15 yaşından küçük gemiler öncelikle Suudi Aramco'nun Gemi Trafik İşletme Sistemi veritabanı tarafından değerlendirilir. Eğer gemi kayıtlarında daha önce bir Suudi Aramco liman veya terminalinde bir uygunsuzluk varsa ve bu Suudi Aramco'yu tatmin edecek şekilde düzeltilmediyse gemi elenebilir. Buna ek olarak, kargo verilmesi planlanan bir gemi için Suudi Aramco, OCIMF SIRE veritabanından geminin anlık durumunu değerlendirip buna göre karar verebilir (Saudi Aramco, 2011).

Verilen örnek sadece Suudi Aramco MOC' unun kriteridir. Unutmamak gerekir ki, farklı MOC, farklı risk değerlendirme kriterlerine sahiptir. Ama yinede çoğu zaman; MOC' un, diğer petrol ve kimyasal şirketlerinin, kiracıların, terminallerin veya liman devleti kontrollerinin vetting departmanları, OCIMF yada ISIS veritabanlarından SIRE yada CDI raporlarını yükleyerek, risk

değerlendirmelerini bu denetler üzerinden yaparlar. Çok nadir olsa da, denet raporu iyi olsa bile, MOC kendi fiziksel denetini yapmak için gemiye çıkmak isteyebilir.

Genel olarak MOC' un, diğer petrol ve kimyasal şirketlerinin, kiracıların, terminallerin veya liman devleti kontrollerinin vetting departmanları, geminin 6 aydan daha eski olmayan son SIRE raporunu değerlendirme için kabul etmektedir. Ek olarak, bazı vetting departmanları ise risk değerlendirmesini yapacakları geminin, OCIMF yada ISIS veritabanlarındaki aktif olan tüm raporlarını değerlendirirler ki, bu kendi işletme politikalarıdır (Snaith, 2011).

Sonuç olarak, bir gemi onay alınarak bir gemi tarama sürecinden geçirilmek isteniyorsa;

1. OCIMF ve/veya ISIS veritabanlarında geçerli ve iyi bir denet raporu olmalıdır,

2. Bu denet raporları 6 aydan daha eski olmamalıdır,

3. Geminin PSC, terminal, klas ve geçmiş kaza raporlarında negatif bir etki yaratacak bir durum bırakılmamalıdır.

3.2.2 Fiziksel Gemi Denetimini Gerçekleştiren Denetçiler

Gemi Tarama sürecinin ilk aşaması olan fiziksel gemi deneti, herhangi bir denetçi tarafından yapılamamaktadır. Bu bölümde bu denetçilerin hangi özelliklere sahip olması gerektiği ve nasıl bir akreditasyon sürecinden geçtikleri araştırılacaktır.

Fiziksel denet, nadir olsa da, OCIMF yada ISIS veritabanlarındaki gemi denet raporları iyi olsa bile, MOC' un kendi fiziksel denetini yapmak istemesi nedeniyle de gerçekleştirilmek zorunda kalınabilir (Snaith, 2011).

3.2.2.1 OCIMF/SIRE Denetçi Akreditasyonu

OCIMF/SIRE denetçisi olabilmek için gereken minimum standartlar;

i. OCIMF üyesi bir MOC tarafından atanmış olmak (bir MOC' un denetçiye sponsor olması)

ii. Klas 1 ehliyete sahip olan kıdemli zabit olmak

iii. Eğitim ve yeterlilik

vi. SIRE eğitim kursuna katılmış olmak

v. OCIMF tarafından akredite olmuş bir denetçiyle en az bir denet yapmak

vi. Her sene en az 12 denet yapmak

vii. Tazeleme eğitimlerine katılmak

viii. Periyodik denetlenmek

şeklinde belirlenmiştir (OCIMF, Accreditaion Guidelines, 2011).

3.2.2.2 CDI Denetçi Akreditasyonu

CDI denetçisi olabilmek için gereken minimum standartlar;

i. Klas 1 ehliyete sahip olan kıdemli zabit olmak veya eşdeğer akademik yeterlilik sahibi olmak

ii. Denizcilik alanında aktivite ve çalışma uygulamaları hakkında tecrübeli olmak

iii. CDI eğitim kursuna katılmak ve başarılı olmak

iv. Tazeleme eğitimlerine katılmak

olarak belirtilmiştir (CDI, Inspection Process, 2014).

3.2.3 SIRE ve TMSA Deneti Örnek Vaka Değerlendirmesi

Bu bölümdeki araştırmada, bir tankerin SIRE denetindeki onay sürecini örnek vaka çalışma ile değerlendirilecektir.

Bir tanker tarama sürecine alındığında öncelikle geminin en son ne zaman SIRE deneti yaptığı, yani fresh SIRE (taze bir SIRE raporu) olup olmadığı, değerlendirilir. Eğer son 6 ayda yapılmış bir SIRE deneti yoksa, gemi ilk fırsatta fiziksel bir SIRE denetine girmelidir. Fakat, son 6 ayda yapılmış bir SIRE deneti varsa, gemi tarama sürecine dahil edilir ve pre-fixture (ön fixleme süreci)'a alınır. Bu süreçte işletmeci brokeri ile yükü ilgili işletmeciye vermeye çalışan brokır/kiracı arasında ve dolayısıyla yükün sahibi olan MOC, diğer petrol ve kimyasal şirketleri, kiracılar veya terminaller arasında yazışmalar olur ki, bu süreçte gemi taraması tam olarak başlamamıştır. Ön tarama sürecindedir. Bu süreçte işletmeci gemisinin durumunu karşı brokıra yada kiracıya kiralamayı düşündüğü geminin özelliklerini belirtir; kaç adet MOC' un denetine girdiği, en son PSC raporları, en son hangi MOC' un SIRE denetini yaptığı ve bu denete işletmenin tahminine göre başka hangi MOC'larca onaylanabileceği ve kaç defa bu tarz bir tarama sürecinde geminin başarılı olduğu vb. bilgiler. Bu bilgiler yükünü taşıtmak isteyen olan MOC, diğer petrol ve kimyasal şirketleri, kiracılar veya terminallere aktarıldığında bu tarafların vetting departmanları devreye girer ve geminin son SIRE deneti (son 6 ayda yapılmış ve taze olan) risk değerlendirmesine alınır. Bakınız, Ek 5, Denet Onay Yönetimi Planı (Transal, 2012).

Bu aşamadan sonra taraf vetting departmanı geminin durumunu bazen sadece doğrudan kendi kira departmanıyla, bazen de buna ek olarak ilgili gemi işletmesiyle paylaşır ve geminin kabul edilip edilmediğini belirtir. Eğer gemi yeterli görülüp , risk değerlendirmesinden kabul edilebilir uygun bir not alırsa, tabii ki bu gemi tarama süreci daha önceki bölümlerde belirtilen diğer faktörlerle değerlendirilen bir süreçtir, ilgili gemiye yük verilir ve gemi yüke bağlanmış (fixlenmiş) olur.

Konuyu daha iyi anlayabilmek için bir vaka çalışması örnek olarak gösterilecektir. 2.Ağustos.2012 tarihinde D gemisi bir yük için brokıra/kiracıya gösterilir. İlgili geminin en son fiziksel SIRE deneti 11.Nisan.2012 tarihinde BP tarafından yapılmıştır. Yani 11.Ekim.2012'ye kadar taze bir SIRE raporu vardır. Bu nedenle brokıra gemi gösterilirken bu belirtilir. Ancak yüklenmek istenen yük SHELL'in yüküdür ve gemi en son fiziksel SHELL SIRE denetine 27.Haziran.2011 tarihinde girmiştir ve fiziksel bir ENI denetine ise hiç girmemiştir. Ama sonuç olarak mutabık kalınan Konşimento (Bill of Lading) üzerinden kontrol edildiğinde ise; yükleyici/taşıtan (shipper)'ın bir MOC olan ENI S.p.A. olduğu ve alıcının (consignee) ise yine bir MOC olan SHELL olduğu görülmektedir. Yani ilgili geminin hiç ENI fiziksel SIRE deneti yapmamasına ve en son SHELL denetinin üzerinden bir seneden fazla zaman geçmiş olmasına rağmen, gemi taze SIRE raporuyla konu taraflar olan ENI ve SHELL tarafından gemi tarama sürecine alınmış ve risk değerlendirmesi yapılarak bu yükü taşımaya uygun bulunmuştur (Transal, 2012).

MOC'larla yapılan denetlerin ardından işletmenin raporu kendi yorumlarıyla tamamlayıp, sisteme yüklemesinin ardından MOC' un vetting departmanından geminin o anki durumuyla ilgili bir mesaj gelir. Bu mesajda ya gemiye onay verilmediği belirtilir, yada o an için daha başka bilgiye ihtiyaçları olmadığını bildirilerek, geminin her bir durumda ve her zaman (each and every time) tarama sürecine alınacağı ve buna göre karar verileceği belirtilir. Yani aslında gemi MOC' tan olumsuz bir yanıt almamıştır, ancak MOC ilerleyen tarihlerde yine bir yük çıkarsa geminin o anki durumunu değerlendireceğini ve bu yaptığı fiziksel SIRE denetinin gemiye uzun süreli bir onay penceresi açmadığını belirtmektedir.

Rightship / BHPB deneti ardından gelen rapora işletme yorumları eklenmiş ve buna MOC' tan gelmiş olan cevap aşağıdaki gibidir:

"Tüm gemiler, iş için önerildikleri veya yaklaşıldıkları zaman, her bir durumda ve her zaman (each and every time) taranır/denetlenir ve son karar bizim tarafımızdan ulaşılabilecek farklı kaynaklardan toplanan tüm bilgilerin değerlendirilmesi sonucu verilecektir. Diğer kriterlerin arasında, ki karar geminin yeterli performansı karşılaması üzerine kuruludur, PSC raporları ve kendi terminallerimiz veya diğer terminallerden aldığımız görüşlerde etkili olacaktır" (Transal, 2012).

Bu noktaya kalan olan kısımlarda gemi üzerinde yapılan bir SIRE deneti ve süreci incelenmiştir. Ancak unutulmamalıdır ki, ilgili geminin operatörünün TMSA seviyesi, TMSA veritabanındaki verilerin doğruluğunun SIRE denetleriyle çaprazlama karşılaştırılması ve şirketin güvenilirliğinin de değerlendirilmesi bu aşamanın içinde olan ancak gerekmediği sürece operatöre bilgi verilmeyen bir aşamadır. TMSA sonuçları MOC'ların kendi istihbarat çalışmaları sonucu SIRE sonuçlarıyla birlikte çalışarak gemi ve operatör hakkında daha kesin bir sonuca varmalarına yardımcı olmaktadır (Sarkar, 2012).

Sonuç olarak, bir geminin herhangi bir SIRE denetinden onay almasının sadece o anlık olduğu ve gemi bir yük için tekrar aday olduğunda, tekrar gemi tarama sürecinin başlatılarak TMSA, SIRE, CDI, terminal raporları, PSC raporları, o ana kadarki kaza ve klas raporları vb. konuların tekrar gözden geçirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

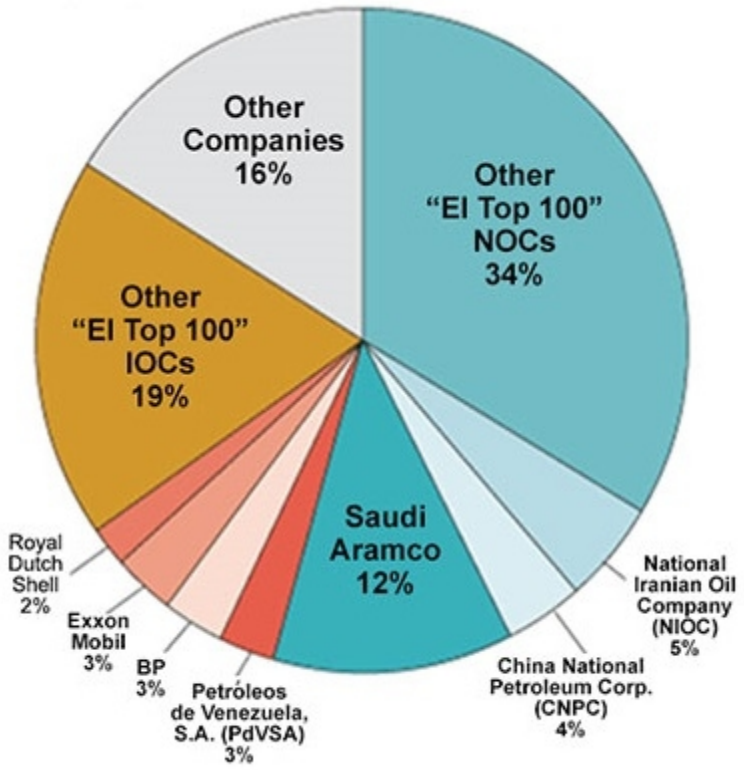
3.2.4 MOC, SuperMOC, Big Oil ve Seven Sisters

MOC kısaltması Major Oil Compani(es) (Büyük Petrol Şirket(i)/(leri)) yerine kullanılmaktadır. Hatta endüstride bunlara MOC yerine doğrudan Major (meyjır) denmektedir.

SuperMOC ise "Big Oil" olarak bilinen dünyanın en büyük kamuya ait petrol ve gaz şirketlerini tanımlamak için kullanılır. Bunlar BP (British Petroleum), Chevron Corporation, ExxonMobil Corporation, Royal Dutch Shell ve Total SA olarak bilinir ki, bu gruba bazen ConocoPhillips Company'de eklenir. "Big Oil" deyimi 1960'larda popüler olmasına rağmen, günümüzde supermajors (süpermeyjırs) olarak kullanılmaktadır. Aslında ulusal üreticiler ve OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) petrol şirketleri popüler medya tarafından "supermajors" olarak anılan grubun dışında bırakılsalar da, dünya petrol fiyatlarının belirlenmesinde etkileri daha fazladır (Wikipedia, Big Oil, 2014).

Seven Sisters (Yedi Kız kardeş(ler)) terimi ise 1950'lerda işadamı, İtalyan devlet petrol şirketi ENI'nin başkanı, Enrico Mattei tarafından icat edildi. 1970'lere kadar ise bu terim yoğun kullanım alanı buldu. Yedi Kız kardeşler o yıllarda; Anglo-Persian Company (şimdiki BP); Gulf Oil, Stardard Oil of California (SoCal), Texaco (şimdiki Chevron); Royal Dutch Shell; Standard Oil of New Jersey (Esso) and Standard Oil Company of New York (Socony) (şimdiki ExxonMobil) olarak biliniyordu. 1973'teki petrol krizine kadar Yedi Kızkardeşler dünya petrol rezervlerinin %85'ini kontrol ediyordu. Ancak günümüzde bu oran OPEC karteli, OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) ülkeleri ve gelişmekte olan güçlü ülkelerce domine edildi. Financial Times gazetesine göre günümüzdeki "Yeni Yedi Kardeşler"; Suudi Aramco (Sudi Arabistan), China National Petroleum Corporation (Çin), Gazprom (Rusya), National Iranian Oil

Company (İran), Petrobras (Brezilya), PDVSA (Venezuela), Petronas (Malezya) olarak tanımlanmaktadır (Wikipedia,Seven Sisters, 2014). Birleşik Devletler Enerji Bilgi Dairesi 2013 verilerine göre, dünyadaki en büyük ilk 100'e giren ulusal petrol şirketleri (NOC = National Oil Companies) ve uluslararası petrol şirketleri (IOC = International Oil Companies), 2011 yılında dünya petrol üretiminin %84'ünü gerçekleştirmişlerdir. NOC ise bu noktada %58'lik bir paya sahiptir (Energy Information Administration, 2013). Bakınız Şekil 5.



Şekil 5 : Şirket türüne göre Dünya Petrol üretim payları (Energy Information Administration, 2013)

3.2.5 Tanker İşletmeciliğinde T/C ve Spot Charter

Tanker işletmeciliğinde baskın olan iki kira sözleşmesi vardır; T/C ve spot/voyage charter (spot/seferlik kira) sözleşmeleri. Spot markette (Liderforex, 2010), fiyatlar o anki hakim karşılaştırmalı fiyat üzerinden işlem gördüğünden fiyatlar neredeyse günden güne dalgalanır. Bu yüzden navlunlar (the freight rate) çok kısa zamanda çok ciddi miktarlarda değişkenlik gösterebilir.

T/C marketinde gemiler uzun süreler için kiralanır, genelde 6 aydan 2-3 yıla kadar ve genellikle fiyat sabitlenir. T/C marketi, marketteki oyuncuların uzun vadedeki ekonomik beklentilerine göre şekillenirken; spot markette hemen o anlık etkilere göre şekillenir. Bu nedenlerle denizcilik şirketleri genelde bu iki tür kira sözleşmesinin ikisine de yatırım yaparak risklerini düşürmek ister. Ama yinede, dünya üzerindeki tankerlerin çoğunluğu spot marketten iş bulmaktadır. Genelleme yaparsak, yüksek fiyatların hakim olduğu bir spot markette, denizcilik şirketleri uzun vadeli T/C'ye gemi vermeye pek gönüllü olmayacaklardır (Concordia Maritime, 2012).

Bu konu için, dünya piyasalarını yakından takip eden ve 15 tanker işleten Concordia Maritime (CM)'i ele alabiliriz (Stena Bulk, 2014). CM, 2012 yıllık raporunda; 2012 yılında %75 olan T/C filo oranını, 2013 yılında %50 düşüreceklerini ve bunun kendilerine rahat esnek bir ortam sağlayarak, gelişmeleri ve fırsatları değerlendirebilmeleri için pozitif bir beklenti içinde olduklarını belirtmişlerdir. Ancak, bu beklentilerinin market trendlerinden bağımsız olarak, fokuslandıkları çekici market segmentlerine (geniş yelpazedeki petrol ürünlerine, hem fosil hem bitkisel) bağlı olduğunu belirtmektedirler (Concordia Maritime, 2012).

4. TKTİ DURUM ANALİZİ

4.1 KİMYASAL TANKER DENETLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Bu bölümde, kimyasal tanker denetlerine etki eden faktörleri inceleyeceğiz. Her ne kadar "kimyasal tanker" adı altında özelleştirilse de, çok spesifik konular hariç, genelde bu faktörler tüm tankerlerin denetlerinde etkin bir yol oynamaktadır. Intertanko Vetting Komitesinin 01.Kasım.2011'de Kartagena, Kolombiya'da düzenlediği Intertanko Latin Amerika paneli dokümanları incelendiğinde bu kanıya varılmıştır (Intertanko, Michael Wilson, 2011).

TKTİ profesyonellerinin genel kanıları personel ve eğitim üzerine yoğunlaşmakla birlikte, farklı etkenlerden söz etmek mümkündür. Bir numaralı ve en büyük etkenin personel olduğu vurgulanmış ve personele yüksek maaş vermenin tek çözüm olmadığı belirtilmiştir (İlbay, 2013). Tankerlerin girdiği PSC sonuçları, MOC'ların SIRE ve TMSA denetleri ve gemide yaşanmış kazaların etkilerine dikkat çekilmiştir (Harmancı, 2013). Denete gelen enspektörün fiziksel, psikolojik ve kişilik özellerinin ve işletmenin desteğinin etkileri vurgulanmıştır (Sapmaz, 2013). Denetlerden etkilenen tüm partilerin ana fokuslandıkları noktanın, operatörün bu yanlışı/hatayı düzeltmek için ne yaptığı/planladığı konusu olduğu ve bu konunun çözümünün de yine insan faktörüne dayandığı belirtilip, şirketin kendisine çeki düzen verdiği ölçüde bunun gemiye de yansıyacağı söylenmektedir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013). OCIMF/TMSA veritabanında TMSA arzı ve Klas durum raporlarının önemi belirtilmiştir (Kul, 2013). Bunlara ek olarak MOC'ların kendilerine özel kriterlerinin de bazen belirleyici olduğu vurgulanmaktadır (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013). Bu faktörleri son olarak da Intertanko'nun bakış açısıyla gözden geçirecek

olursak; PSC, USCG (United States Coast Guard), Kiracı, P&I (Protection and Indemnity) Club, sigorta garantörleri, terminaller ve Klas kuruluşlarının standart ve beklentileri ilk önceliği oluşturur (Intertanko, Michael Wilson, 2011).

Sonuç olarak, TKTİ TMSA uzmanları, denetleri etkileyen faktörlerin başında personel faktörünün yattığını belirtmektedirler. Bununla birlikte SIRE ve TMSA denetlerinin ve geminin yaşadığı kaza geçmişinin de öneminde bir fikir birliği olduğu çıkarımına ulaşabiliyoruz (TRANSAL, 2014).

4.1.2 Koruma ve Tazminat Kulübü (P&I Club) Ve Sigortacılar(Underwriters)

Kulüp sigortası, İngiliz Hukukunda "Protection and Indemnity Insurance", P&I, P and I veya "Club Insurance" olarak kullanılmaktadır. Bu kulüplerin amacı üyelik sistemiyle kulübe dahil olan donatanlardan toplanan aidatlar neticesinde fonda biriken meblağdan hasarı olanın mağduriyetini gidermek veya hasarını tazmin etmektir (Aydemir, 2010).

Kulübe üye olan donatanlar, gemilerinin tipine, yaşına, büyüklüğüne, bayrağına , klasına, seyir alanına ve daha sonra donatanların bir sene içerisinde aldıkları genel hasar neticesine göre "Müdürler Kurulu" (Directors) tarafından kararlaştırılan belli bir aidatı kulübe öderler. Bu aidat söz konusu hasar tazminat taleplerinin karşılanabilmesi için oldukça önemlidir. Eğer o yıl kulüp çok hasar ödemesinde bulunmuşsa üyelerden ek aidat (suplementary call) toplanabilmektedir (Aydemir, 2010).

İlgili araştırmaların sonucu olarak koruma ve tazminat kulübünü, armatörlerin kendi aralarında oluşturdukları, muhtemel sorunlarda kullanabilecekleri bir fonlama aracı olan, bir sigorta kulübü olarak tanımlayabiliriz.

Underwriter ise, underwriting işini yani deniz sigortalarında risk değerlendirme ve fiyatlandırmayı yapan kişi veya kurumlara verilen isimdir. Tarihsel gelişimi araştırıldığında ise başlangıcının 17.yüzyıla uzandığı görülmektedir.

17.yüzyılda Edward Lloyd adında bir şahıs tarafından İngiltere'de Thames Nehri yakınlarında Tower Street'te kurulmuş bir kahvehane diğer publardan ve kahvehanelerden farklılık göstermekteydi. Zira İngiltere'de o dönemlerde sigortacılık daha çok tacirler tarafından yönetilmekte olup, Edward Lloyd'un kahvehanesine gelenler genellikle gemi sahipleri, tacirler, bankerler ve gemicilikle uğraşan diğer kimseler olmaktaydı. Bu durum Lloyd's kahvehanesini diğerlerinden ayrı kılmaktaydı. Bu kahvehanenin açılış tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte 1688'den beri faaliyette olduğu tahmin edilmektedir (Aydemir, 2010).

Edward Lloyd'a ait kahvehanede bir araya gelen "tacir-sigortacılar" yük ve tekne rizikolarında üstlendikleri payları bir kağıt üzerine alt alta yazıp imzalamak suretiyle sigortacılık faaliyetlerine başlamış oldular. Daha sonraları bu alt alta (one under the other) yazıp imzalama işlemi sayesinde riski üstlenen kişilere "underwriter" adı verilmiştir. Günümüzde de underwriter terimi riski değerlendiren, fiyatlandıran ve üstlenen kişi ve/veya kurumlar için kullanılmaktadır (Aydemir, 2010).

Lloyd's' ta bulunan underwriterlar kar ve zararları kendilerine ait olmak üzere birbirleri ile rekabet eden bir düzen içerisinde sigorta teminatı sunan kişilerdir (Aydemir, 2010).

4.2 TKTİ'NİN DENETLERE BAKIŞ AÇILARINA DAİR GENEL ÖZELLİKLERİ

Bu bölümde, TKTİ'nin denetlere bakış açılarını inceleyeceğiz.

TKTİ'ndeki denetlerle uğraşan kişilerin bu işlerden artık sıkılmaya başladığı, sisteme hem operatörler, hem denetçiler, hem de MOC'lar tarafından müdahale edildiği belirtilerek; ana görüşün denetlerin yapılması gerektiğinde kilitlendiği ve bunun yerine getirilmeye çalışıldığı vurgulanmıştır. MOC'lar işletmede oluşan bir olumsuzluğun takibi ve gidişatı hakkında cesaretlendirme ile ilgili bir destek vermiyorlar. Yani sistem diyor ki: "Raporlama, başının çaresine bak". İşletme bir olumsuzlukta "X" ve "Y" MOC'larına raporlama yaptığında, "X" MOC: "Bu benim politikamdır, raporlamanız yerindedir ve sizi kutluyoruz" derken, "Y" MOC: "Bu durum kabul edilemez, bu durumu olumsuzluğu kapatana kadar seni ve gemilerini çalışılamaz işletme olarak tutuyorum (HOLD'a alıyorum)" diyebileceği örneklenerek, TKTİ'nin TMSA konusuna daha yeni adım attığı belirtilmiştir (İlbay, 2013). SIRE ve CDI denetlerinin yük bulabilmek için gerekli olduklarını biliyoruz. Eğer operatör sadece spot markette yük bulup, ticari hayatını bu şekilde devam ettirecekse, TMSA denetlerine ihtiyacı olmayacaktır; ancak kirada gemisi varsa, istese de isteme de MOC, operatörü kesinlikle denetleyecektir. Sonuç; eğer MOC ile temasınız ne kadar fazlaysa denetlenme zorunluluğunuz (hem gemi, hem işletme ofisi) o ölçüde fazlada olacaktır. Ayrıca üst düzey yöneticilerin kalite sistemlerine inanmaları ve işletmelerine bu doğrultuda rota çizmeleri, belirtilen MOC temaslarındaki sonucun başarılı olmasına katkı sağlayacaktır (Harmancı, 2013). Türk Armatörünün bu konulara bir bakışı olduğu vurgulanmıştır ve bunun; bir olumsuzluk varsa, öncelikle bu olumsuzluğun kapatılmaya çalışılması yerine, sürecin uzatılarak bunun nasıl gösterilmeden atlatılabileceğiyle uğraşılması

olduğu belirtilmiştir. Bu durumun Türk operatörlerinde artık bir bakış açısı olduğu ve MOC tarafından konunun bilindiği de vurgulanmıştır. Günlük ofis yaşamında TMSA hakkında çok konuşulmadığı ve daha sağlam bir temel hazırlanmadan inşaat yapılmaya çalışıldığı görüşünde olunduğu bildirilmiştir. Bunun da, Türk operatörlerinin yüksek risk kategorisine sokularak daha düşük navlunlarla taşıma yapmasına yol açtığının düşünüldüğü belirtilmiştir (Sapmaz, 2013). Benzer bir yorumda ise, operatörlerdeki denetlerle uğraşan departmanların denet sonuçlarının hep yüksek olmasını istediği, ancak bunun belli bir noktadan sonra yüksek maliyet getirisi nedeniyle üst yönetim tarafından pek istenilmeyen bir durum olduğu belirtilmiştir. TKTİ armatörlerinde "para gelmezse, para harcanmaz" ve "minimum standartta ve yetecek kadar olsun" kabullerinin hakim olduğu vurgulanarak; eğer gelecek dönemde MOC'lar TMSA seviye 2 olmayan operatörle çalışmayacağız derlerse, Türk armatörlerin yine bu noktaya fokuslanıp, TMSA seviye 2 olmaya çalışacakları belirtilmiştir. Ayrıca MOC'ların gözüyle bu denetlere bakıldığında, operatörün risk seviyesinin düşük olmasının, T/C çalışabileceği anlamına geldiği ve bu doğrultuda planlama yapıldığı vurgulanmıştır (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013). Tüm operatörlerin aslında skora odaklandığı; hangi denetçi ne yazmış, ne yazabilir konusunu takip ettiği ve bunun da ticari kaygı sonucu haklı yanları olduğu vurgulanmıştır. MOC ve denetçilerin filo büyüklüğünü de dikkate aldıkları ve buna göre tavır değişikliğine gidebildikleri belirtilmiştir. TMSA'in amaç olarak, operatörün kendisini nerede gördüğü ile denete gelen denetçinin operatörü nerede gördüğü üzerine kurulu olduğu ve operatörün az çok kendisinin nerede olduğunu bilerek hareket etmesi ve denetçinin de buna yakın bir değerde operatörü değerlendirebiliyor olmasının, sistemin operatöre olan güvenini arttırdığını belirtilmiştir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları,

2013). Bir diğer görüş ise, bu denetlerin TKTO'ne denet sistemini öğrettiği ve bu sistemi TKTO'nin benimseyip, sürekli gelişmeyi öğrendikleri yolundadır. Bu görüşün ise, 2000 senelerinde TKTO'nin gemilerinde yapılan SIRE ve CDI denetleri ile, 2009 ve sonrasında yapılan denetlerdeki birebir iştirak ve sonuçlarla desteklenebileceği belirtilmiş; süreç içinde hem yöneticilerin mantalitesinin, hem de gemi adamlarının emniyet algısının değişti ve gelişmeler olduğu vurgulanmıştır. Bununla birlikte TMSA seviye 3 ve 4 olabilmenin operatöre ciddi mali külfetler getirebileceğini ve armatörün bu nedenle bu seviyelerde durmaktan kaçınabildiği vurgulanmıştır (Kul, 2013).

Sonuç olarak, genel görüşün, operatörlerin hayat döngüsüne devam edebilmesi için, denet sistemine ayak uydurmaları gerektiği ve bu yolda önlemler almak zorunda olmaları nedeniyle denet sistemine uyum sağlamaya çalıştıkları olduğu anlaşılmaktadır. Bu noktada TKTO'nun işletme şekillerini etkileyen değişkenlerde önemli bir yer işgal etmektedir (Bakınız Ek 8). TKTİ'ndeki uzmanlarla yapılan görüşmelerde, çoğu uzman çalışmayı destekleyeceklerini ve özel olmayan sonuçları paylaşarak toplam kalite artışına destek verebileceklerini düşündüklerini belirtmişlerdir.

4.3 TKTİ'NİN TMSA DENETLERİNE İŞTİRAKLERİNİN ÖLÇÜMÜNDE ODAK GRUP BELİRLENMESİ

Bu bölüm, TKTİ'nin TMSA denetlerine iştiraklerinin ölçümünde dikkate alınması gereken Odak Grup hakkındaki uzman görüşlerinin değerlendirilmesinden oluşmaktadır.

Türkiye'de TKTİ benchmarking grubu üyesiyiz, grubumuzda bile TMSA ile ilgilenmeyen operatörlerin olduğunu bilmekteyim. Ancak benchmarking meselesi de TMSA'in bir isteği olduğu için temel olarak TKTİ benchmarking grubuna katılan operatörlerin bu çalışmada dikkate

alınmasının uygun olduğunu düşünüyorum. Ancak burada unutulmaması gereken bir nokta var; sadece bu grubun benchmarkingleri TKTİ'ni geliştirmek için yeterli görülmemelidir. MOC'ların kendi düzenledikleri aktif toplantılar var, onlara da imkan varsa katılmakta fayda vardır. Ayrıca farklı yönelimdeki operatörleri değerlendirmenin anlamı da yoktur; çünkü büyük şirketlerin harcamaları daha fazla olup, seviyeleri de daha farklı olur. TKTİ benchmarking grubuna katılımın ana amacı TMSA temel ihtiyacı olan benchmarking sürecini tamamlayabilmek olduğunu düşünmekteyim (Harmancı, 2013). Türkiye'deki TKTİ benchmarking grubundan yeterli verimin alınabildiği düşünülmeyip, ancak yurtdışındaki toplantılardan fayda sağlanabilmektedir, örnek olarak "ITOSF (Informal Tanker Operators Safety Forum)"u verilebilir. TKTİ'nin TMSA uygulamalarında TKTİ benchmarking grubuna katılan üyelerin dikkate alınması doğru karar olabilir (İlbay, 2013). Çalışmanın TKTİ benchmarking grubu üyelerinin dikkate alınarak yapılması ve bilgilerin grup içinde paylaşılması çok yerinde olacaktır (Sapmaz, 2013). TKTİ benchmarking toplantılarına sadece TMSA ile alakası olanlar değil, ayrıca alakası olmayan operatörlerde katılıyor. Demek ki operatörlerin konuya bir ilgisi var. Bununla beraber, oradaki bilgiyi paylaşmaktan çok, oraya sadece TMSA önerdiği için gelen işletmelerde var. Bu bağlamda, TKTİ benchmarking üyelerinin çalışma için dikkate alınması yerinde gözüküyor (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013). TKTİ benchmarking grubu içinde kalınmalı ki, çalışma bilimsel olabilsin; çünkü TMSA'e birebir ilgisi olanlar bu gruptakilerdir (Kul, 2013). Şirketlerin üst yönetimleri değiştikçe,TMSA'e bakış açıları da değişir. Türk yapısı gereği, bizlerde "sistemsizlik sistemi" vardır. Milletimizde, ataerkil toplum oluştan kaynaklanan bir zaaf bulunuyor; bu nedenle Türkiye'de organize çalışan bir operatör olduğuna pek inanmak zor gözüküyor. Ancak, TKTİ benchmarking grubunda, gayri resmi olsa da, doğrular söyleniyor, ancak

uluslararası düzeydeki benchmarkinglerde sayfalarca kaza raporları ve gizlenmiş gerçekler söz konusu olabiliyor; kısacası MOC ne duymak isteniyorsa, o söyleniyor diyebiliriz. Türk kültürü burada önemli bir etken olduğundan TKTİ benchmarking grubuna katılan üyeleri çalışmada dikkate almanız mantıklı gözüküyor (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Sonuç olarak, çalışmada, öncelikle, odak grup olarak TKTİ benchmarking grubu üyesi TKTİ'nin dikkate alınmasının uygun olduğu ve fırsat bulunursa bu gruba üye olmayıp, kimyasal tanker işleten ve TMSA denetlerine giren diğer işletmecilerinde dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır.

4.3.1 TKTİ Benchmarking (Kıyaslama) Toplantıları

TKTİ Benchmarking toplantıları TMSA 1A elementinin dördüncü seviyesinin birinci maddesinin gereği olarak başlamıştır. TMSA2 kitabında 1A.4.1 olarak tanımlanan maddede; emniyetli yönetim sisteminin geliştirilmesi için kıyaslama yapılıp yapılmadığı sorulmakta ve bunun için en iyi uygulama örnekleri verilmektedir (OCIMF, TMSA2, 2008). Kısacası TMSA2'nin bu konudaki hedefinin, benchmarking'in en kolay anlamı olan : "diğerlerinden öğrenerek geliştirmek, yani başka şirketlerle karşılaştırmalar yaparak, performansı arttıracakları belirleyip, bunları öğrenip uygulamak" olduğunu söyleyebiliriz (Tezel, 2007).

TMSA2 1A.4.1'e ek olarak, sekizinci element dördüncü seviye birinci maddesi de kıyaslamaya atıfta bulunmaktadır. Gemi işletmesinin öğrenilen dersleri paylaşmasıyla alakalı prosedürleri olmasını ister. Bunun içinde klas kuruluşlarıyla, profesyonel enstitülerle ve parça üreticileri gibi endüstri gruplarıyla kontak halinde olunmasını en iyi uygulama olarak önerir. TKTİ

Benchmarking toplantılarında bu konuya da dikkat edilmekte ve deniz endüstrisinden ilgili kurum ve kuruluş temsilcileri toplantıya davet edilmektedir. 13 Aralık 2012 tarihinde yapılan TKTİ benchmarking toplantısına Bureau Veritas Klas kuruluşundan Sinan Dedeköy'ün ve İstanbul Teknik Üniversitesinden Özcan Arslan'ın katılımıyla TMSA2 1A.4.1 ve 8.4.1 gerekliliklerinin tüm katılımcı işletmeler için sağlandığı anlaşılmaktadır (Şener Petrol Denizcilik, 2012). İlgili bilgi paylaşımı toplantı raporu örneği çalışmada incelenebilir (Bakınız Ek 9).

Belirtilen iki maddeye ek olarak, ayrıca onuncu element, dördüncü seviye, birinci maddesi de çevre ile ilgili konularda performansın hem filo içinde, hem de endüstri içinde paylaşılması istenmektedir. Bunun için üç ayda bir işletme iç performansının değerlendirilmesini ve senede bir de endüstri içinde performansın izlenmesini en iyi uygulama olarak göstermektedir (OCIMF, TMSA2, 2008).

4.4 UZMANLARIN ÇALIŞMADA UYGULANACAK YÖNTEM HAKKINDAKİ ÖNERİLERİ

Araştırmada sayısal verilere gitmek yanlış olabilir, anket yapılacaksa dikkatli olunmalıdır. Birebir karşılıklı görüşmeler uygun olacağını düşünüyorum (İlbay, 2013). Anket yapılabilir, ancak detaylı görüşmelerle soru-cevap tarzında ilerlenerek daha net cevaplara ulaşılabileceğini düşünüyorum (Harmancı, 2013). Anket çalışmayabilir, yüz yüze görüşme daha etkin bir çalışma olarak gözüküyor; tabii, bu noktada şirketlerin sonuçları paylaşmak istememesi sonucu doğabilir, sadece paylaşanlardan bilgi alınabilir (Sapmaz, 2013). Kişi yorumundan bağımsız olarak bir anketle nasıl bir sonuca ulaşılabilir bakma lazım. Ama, tek amaç TKTO'ni ölçmek olduğuna göre; anketle ölçüp nümerik veri ortaya koyulabiliyorsa, anket kullanmak yerinde olacaktır (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013). Anket ve

istatistiksel çalışma yapılması uygun gözükmektedir (Kul, 2013) (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Yukarıda belirtilen sektör uzmanlarının konu hakkındaki görüşleri ve tez danışmanı Doç.Dr. Serdar Kum'un hem konu hakkındaki, hem de bilimsel çalışmaların hazırlanmasındaki uzmanlığı birleştirildiğinde çalışmanın sözel yöntemlerden olan anket çalışması yapılarak sürdürülmesi ve ölçümlerin bu doğrultuda yapılmasına karar vermiş bulunulmaktadır.

4.5 OPERATÖR BAZINDA İŞLETME, PERSONEL ve EMNİYET FAKTÖRLERİNİN ÖNEM SIRALAMASI

Bu bölümde, operatörlerin işletme, personel ve emniyet etkenleri arasında nasıl bir sıralama yaptıklarını araştıracağız.

Emniyet ve personel faktörleri birbirinden ayrılamaz ve her ikisi de en başta gelmektedir. İkinci olarak ise işletmecilik gelmektedir. Bununla birlikte, bence, tüm TKTİ'nin MOC'ların ana ofislerine gitmeleri ve MOC'ların kendilerini nasıl gördükleri sorusunu öğrenmeye çalışmaları, belirtilen faktörler arasında daha net bir sıralama yapmalarına yardımcı olacaktır (İlbay, 2013). Öncelikle işletme ve bakış açısı, yani emniyetli işletmecilik, sonra ise personel (yaşam alanları, çalışma alanları) gelmektedir (Harmancı, 2013). Amacını iyi belirlemiş ve temelini doldura doldura ilerlemeye adamış bir armatör ve yönetici tüm bakış açısını etkileyecektir. Bence TKTİ'nin geneli belli bir noktaya kadar gelişti, ancak bu noktadan sonra gelişmek yerine işin kompetanı olarak bu işi nasıl hallederim sorusuna yöneliyor. Günümüzde TMSA'i iyi anlamış ve benimsemiş bir kişi, yarın bir otele gidip oraya yönetmek istese, o oteli de hizaya sokar; çünkü TMSA'in amacı sistematiği iyi kavratmaktır. Bu bağlamda aslında belirtilen faktörleri birbirinden

ayırmak zordur; fakat şöyle bir sıralama yapabiliriz: öncelikle işletmecilik gelmektedir, ardından personel ve emniyet konuları bir aradadır. Türklerin MOC'ların gözünde belli bir yeri var, bunu aşmak için çok efor sarf etmek gerekiyor. Burada broker etkili oluyor, aynı anda tanınmışlık ve tanıdık konuları da etkili oluyor. Örnek vermek gerekirse; STOLT Nielsen Limited (uluslararası bir denizcilik firması) şirketinin brokeri ile bir TKTİ'nin brokerine, MOC'ların bakış açısı farklı olacaktır (Sapmaz, 2013). İşin toplamında her şey insanda başlamaktadır. Sıralama yapacak olursak; birinci sırayı işletme alır ki, bu aslında emniyetli işletmeciliktir, yani hiçbir çalışana bir zarar gelmesin, çevreye zarar gelmesin ve mala zarar gelmesin. İkinci olarak ise, şirketin güvenilirliği ve tanınırlığı gelmektedir. Son olarak da, personel yaşam ve çalışma standartlarının iyileştirilmesi gelmektedir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013). TMSA konusu zaten 2004 yılında ortaya çıkan bir konu olduğundan ve Türk tankerciliği bu seneden birkaç sene sonra gelişmeye başladığından, TMSA konusunda çok geriye gitmek pek mümkün değildir. Eski şirketler (Dünya Denizcilik ve Aksay, ki bu şirketler şu anda kapanmış yada iflas etmişlerdir) belki bu konuya TMSA'in ilk zamanlarında önem vermiş olabilir. Bu bağlamda sıralamada öncelikle işletme, güvenilirliği ve tanınırlığı gelmektedir, ardından emniyet ve sonuncu olarak da personel yaşam şartları izlemektedir (Kul, 2013). Bir benzetmeyle konuya renk katalım: "Allah'a inanıyor, namaz kılıyor, ancak etrafı da kandırmaktan kendimizi alamıyoruz". Bu durum şu anda, bence, TKTİ'nin gelişip belli bir noktaya geldikten sonraki durumunu özetliyor. Neden ise basit; armatör maliyete önem veriyor, MOC'ların cesaretlendirme sistemleri tam oturmamış durumda ve işletmeler ve gemileri yük taşımak için denetler geçirip, olumlu sonuçlar almak zorunda. Gördüğümüz gibi, sistem içinde her şey bir zorunluluk olmuş durumdadır. Bunlar sağlanmadıkça bir operatörün yaşamına sürdürmesi çok

zordur. Birleştirirsek, öncelikli faktör işletme ve gemilerin emniyetli çalıştırılmasıdır. İkinci faktör, operatörün tanınırlığı ve güvenilirliğidir. Son faktör ise personel çalışma standartlarıdır, ki bu son faktör çoğu işletmeci tarafından yeterince önemsenmemektedir (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Özetleyecek olursak, genellikle emniyet ve işletmeciliğin aynı noktada yer alarak, emniyetli işletmeciliğin öncelik olduğu ve ardından personel faktörünün geldiği ve aslında TKTİ tarafından personel faktörüne çok önem verilmediği sonucuna ulaşıyoruz.

4.6 TKTİ'DE İŞLETME, EMNİYET, PERSONELİN ÇALIŞMA ve YAŞAM ALANI STANDARTLARININ SIRE ve TMSA DENETLERİNE ve NET KARA ETKİLERİ

TKTİ kimyasal yük marketinde daha saygın bir yer edinip, gemilerinin sürekli yük bulabilmesini sağlayabilmek için SIRE ve CDI denet onayları almaları gerektiğini biliyoruz. Bu bölümde, TKTİ'nin işletme, emniyet, personelin çalışma ve yaşam alanı standartlarında iyileştirmeler planlamasının SIRE ve TMSA denetlerine ve net kara etkileri incelenmiştir.

Konunun kesinlikle doğru orantılı olduğu ve hatta imkan varsa daha gemi inşa aşamasındayken bu konulara önem verilmesi gerektiği vurgulanmıştır (İlbay, 2013) (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013). TMSA'in hemen para kazandıracak bir araç olmadığı, zamanla şirketin gelişmesi sonucu oluşacak bir kardan söz edilebileceği bellidir. Ancak, konuyu bilmeyen işletmelerin yaklaşımındaki gibi; "hızlıca para kazanalım" yada "şirketimizden para çıkışı olmasın" inanışıyla TMSA'in yürütülemeyeceği de açıktır. TMSA hazırlık sürecinde operatörün mevcut kaynaklarıyla belli bir noktaya ulaşılabilir, ancak belli bir aşamadan sonra mutlaka finansman söz konusu olacaktır. Uzun vadeye yayıldığında ise, operatörün işletme

kalite ve standardı arttığında bu emniyet ve personelin çalışma ve yaşam alanı standartlarının da iyileşmesine yol açacak ve net karın artmasına katkıda bulunabilecektir (Harmancı, 2013). SIRE ve TMSA'den elde edilen başarılı sonuçlar gelirlerin artmasını sağlar ve bununla da sürdürülebilir gelişme sağlanabilir; sonuç olarak toplam fayda sağlanır. Denetlerdeki kabul edilebilir sonuçlar operatörü hep aynı neticeye götürür: "Çalışmaya devam et". Denetlerin sonuçları doğrudan net karada yansır. Çünkü edilen kesin bir sonuç vardır: "MOC operatöre, onunla çalışıp çalışmayacağını söyler." (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Konuya daha temkinli yaklaşımlar da bulunmaktadır. Etkilerinin olumlu yönde olması mümkündür, ancak dalgasız ve oturmuş piyasa koşullarında bundan bahsedilebilir. Bir ayrım yapacak olursak; SIRE denetleri denete gelen denetçinin hangi bulguları yazıp yazmadığıyla alakalıdır, yani enspektörün o anki ruhsal durumu, hayata bakış açışı, felsefesi vb., ancak bunların dışında gemide mevcut olan bulgulara operatörün bakış açısı nedir, operatör gemiye kendi denet yaptığı zaman ortaya çıkan bulgulara yaklaşım nasıldır vb. sorular önem kazanmaktadır. Buna örnek verecek olursak; bir filo gemisi bir SIRE denetine giriyor ve denetçi tarafından 12 bulgu yazılıyor, sonuç olarak geminin emniyet değeri düşük bulunuyor ve SIRE denet onayı tehlikeye giriyor. Operatör hızlıca kendini korumaya almak için 30 gün içinde başka bir SIRE denetine girdiğinde denetçi 5 bulgu yazıyor ve ardından geminin SIRE denet onayı alınarak geminin ticari işlerliği sağlanıyor. SIRE denetlerinde bu denetçiye bağlı olan değişkenle oynama ihtimali yok, çünkü MOC kişiyi ya direk kendi atıyor yada anlaşmalı olduğu kurumdan denetçi atamasını istiyor ve operatör gelen denetçiyle, özel durumlarda deneti iptal etme hakkı saklı olmakla birlikte, deneti yapmak zorunda kalıyor. TMSA denetlerinde de durum bu

çerçevede ilerliyor, denetçi veya denetçilerin kişisel düşünceleri, tutumları, ruhsal durumları, ve hatta bazen milliyetçilik, ırkçılık, din, siyasi görüş vb. konularda etkili olabilmekle birlikte, TMSA denetinizin tarafsız değerlendirilmesini etkileyebiliyor. Aldığınız sonuçta bu etmenler doğrultusunda farklılık gösterebiliyor. Yani bir TMSA denetinden genel seviyeniz "3,2" çıkarken, 6 ay sonra diğer bir TMSA denetinden "2" alabiliyorsunuz (Sapmaz, 2013).

Sonuç olarak, sektör uzmanlarının büyük çoğunluğunun görüşlerini dikkate alarak, TKTİ'nin işletme, emniyet, personelin çalışma ve yaşam alanı standartlarında iyileştirmeler planlamasının SIRE ve TMSA denetlerine ve net kara etkilerinin olumlu olduğu sonucuna ulaşabiliriz.

4.7 TKTİ'NİN OCIMF/TMSA VERİTABANI ARZ ETTİĞİ SEVİYELERİ ve ANLIK GERÇEK SEVİYELERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Bu bölümde, TKTİ'nin kendi iç denetimleri ardından TMSA veritabanına arz ettikleri değerleme notu ile o andaki gerçek değerleme notunun uygunluğu incelenmiştir.

Bu iki değerleme arasında genellikle fark vardır. Aslında TMSA ofis denetlerinin de amacı budur; operatör kendini değerlendirir ve MOC denetçisi TMSA ofis denetine geldiğinde bu değerlendirmenin ne kadar uygun olup olmadığını ölçmeye çalışır (İlbay, 2013). Bu ölçümlerde genellikle fark olan elementler mutlaka çıkar, bunun nedeni de TKTİ olarak TMSA'nın bizlere gösterdiği en iyi uygulamaları yanlış anlamaktan kaynaklanmaktadır (Harmancı, 2013). Bazı operatörler de kendi iç ve dış yapısını bildiğinden sadece OCIMF/TMSA veritabanında TMSA arzı vardır ve işletme ömrüne bu şekilde devam etmektedir. Örnek vermek gerekirse; bir holdingin alt kuruluşu bir operatördür, hem holding yapısı gereği, hem de fiziksel şartlar gereği TMSA dış deneti isteğinde bulunmamış olabilir. Bu nedenle ticari kaygıları sadece SIRE ve CDI denetleri

üstüne kuruludur. Bu şartlarda bile şirket kendini TMSA veritabanında yüksek göstermek ister, ama MOC tarafından ofis deneti yapılacağında da daha düşük not alacağını bilir (Sapmaz, 2013). Durum bazen bunların ötesinde çok farklı bir noktada da gelişebilir; TMSA en iyi uygulamaları belli pratikler üstüne geliştirilmiştir, ancak gelen MOC denetçisinin o anki istekleri planlamanızın çok ötesinde olabilir, çünkü elementlerin ucu açıktır ve denetçi uzay düzlemindeki bu açıklığın sizin ulaşamadığınız bir noktasından bir soru sorup, denet sürecinde elementin geçerliliğini ve sizin değerlendirmenizi yok sayacak hale getirebilir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013). İşte bu noktada yine denetçinin tavırları, tahminleri ve beklentileri devreye girer ki, sonuç buna göre ciddi değişkenlik gösterebilir (Kul, 2013)

Sonuç olarak, TKTİ'nin kendi iç denetimleri ardından TMSA veritabanına arz ettikleri değerleme notu ile o andaki gerçek değerleme notunun genellikle birebir uyumlu olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır. Bununla birlikte, operatörlerin denet tecrübeleri arttıkça bu aradaki farklılığında çoğu elementte kapandığı yönünde fikir birliği olduğu söylenebilir.

4.8 TKTİ'NİN TMSA DENETLERİNE İŞTİRAKLERİ

Bu bölümde, TKTİ'nin TMSA denetlerine iştiraklerini inceleyeceğiz. Bu bölümde önceki bölümlere göre görüşlerde farklılık gözlemliyoruz.

TMSA denetlerine, genellikle T/C'den gelir elde etmek isteyen ve bazı MOC'ların zorunlu kılmasından dolayı mecburen iştirak ediliyor (İlbay, 2013) (Sapmaz, 2013). Konu tamamen ticari beklenti ve kaygıyla alakalıdır; TMSA ve T/C mi, yoksa SPOT markette yük kovalamamak mı soruları anahtar noktayı oluşturmaktadır. Bu karar da yine, tamamıyla piyasa şartlarına bağlıdır. T/C emniyetli bir liman olup, az fakat sürekli ve kesin nakit akışı sağlarken; spot piyasa dalgalı

denize benzer, bazen dalga tepesinde olunabileceği gibi bazen de dalga çukuruna düşülebilir (Kul, 2013). Ancak, TKTİ'nin, tahmin edilenin aksine, ileri gelen işletmelerinden ziyade, düşük düzeydeki işletmeleri de TMSA denetlerine girmektedir; çünkü kirada gemi işleterek sürekli bir gelir elde etmek istemektedirler (İlbay, 2013). MOC'larda T/C'de gemisi olan işletmeler isteseler de, istemeseler de mecburi olarak senede 1 kez TMSA denetlerine girmek zorundadırlar. Bunun nedeni de MOC'ların isim değerlerinin ciddi risk altında olmasıdır. Eğer bir kaza ve istenmeyen bir durum olursa, medya kanalları, tüm dünyanın gözleri önüne ismi duyulmamış bir tanker işletmesini lanse etmek yerine, yükün sahibi olan ve tüm dünya tarafından tanınan MOC' un ismini ve markasını serecektir. Bu sadece ciddi maddi kayıplara yol açmakla kalmamakta, MOC' un marka değerini ve güvenilirliğini de yitirmesine neden olmaktadır (Harmancı, 2013). BP, Deepwater Horizon kazasında, 20.Nisan.2010 Meksika körfezi, Deepwater Horizon isimli petrol sondaj platformundan gaz kaçağı ve beraberinde oluşan ardı sıra patlamalar sonucunda 36 saat içinde platform yıkılarak battı. Ardından 87 gün boyunca kaçak durdurulamadı ve deniz kirletildi. Birleşik Devletler ve birçok kurum, kuruluş olaylara müdahil oldu ve BP' ye 42 milyar dolarlık bir fatura çıkartıldı. Bu olay BP' ye, sadece bu parayı kaybettirmekle kalmadı, yapılan araştırmalar halkın güvenini de kaybettiğini gösterdi ki, 2013 yılında yapılan bir araştırma BP'nin Birleşik Devletlerdeki yakıt istasyonlarından yaptığı satışlarda %10 ile 40 arasında düşüş yaşadığını belirledi. Bunlara ek olarak, supermajors arasındaki yeri 2 numaradan 4 numaraya düşmüş oldu (BP, 2013) (Wikipedia, Deepwater Horizon, 2014).

TKTİ'nin TMSA denetlerine iştirakleriyle ilgili başka bir görüşte; çirkin bir kadına güzel elbise giydirilip, makyaj yapılmaya çalışıldığı yönünde; öyle ki, konunun kilit noktasının, işletmenin

konuyu ne kadar iyi makyajlayıp, sunabildiğine ve MOC' un da o anki ihtiyacına göre şekillendiği belirtilmiştir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013).

Sonuç olarak, TMSA'e iştirak etmek, temelde ticari kaygılara ve mali beklentilere dayanır ki, bu durumda kimyasal yük marketi ve navlunlarından etkilenmektedir.

4.9 TKTİ'NİN OCIMF/TMSA VERİTABANINDA TMSA ARZINA BAŞLANGIÇLARI

Bu bölümde, TKTİ'nin OCIMF/TMSA veritabanında TMSA arzına başlangıçlarını inceleyeceğiz.

TMSA arzının yapılabileceğinin 2004 yılında OCIMF/TMSA veritabanında ilan edilmesi ardından MOC bu sisteme inandıklarını ve destekleyeceklerini belirtmiştir. BP, 1.Haziran.2006 tarihine kadar TMSA arzı olmayan operatörlerle spot charter anlaşması yapılmayacağını ilan etmiştir (Wright, 2007).

TKTİ'nde bu konuyu incelediğimizde süreçte biraz geç kalındığı göze çarpmaktadır. İlk TMSA arzı 2009 yılında MOC isteğiyle yapılmış, sistemin detayları ve istenenler uzman seviyesinde bilinmediğinden bu ilk arz birebir operatör ve uygulamaları yansıtamamış, ancak sistem ve TMSA etraflıca öğrenildikçe operatör uygulamalarında ne yapılıyorsa, aynısıyla o yapılan OCIMF/TMSA veritabanında arz edilmeye başlanmıştır (İlbay, 2013). İlk TMSA arzı 2008 yılında yapılmış ve son yıllarda market şartları gereği öğrenilip, bilinmesi zorunlu hale gelmiştir (Harmancı, 2013). İlk arzın 2009 yılında yapıldığını söyleyebiliriz (Sapmaz, 2013). İlk arz 2006 yılına dayanıyor, daha öncesinde de operatörümüzün arzı olmamasına rağmen, kirada gemi çalıştırıldığından dolayı çalışılan MOC' un kendine özel yaptığı operatör denetlerine katılınmış olduğunu söylenebilir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları,

2013). İlk arz, 2007 yılında yapılmıştır (Kul, 2013). İlk arz 2009 yılında yapılmıştır (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Sonuç olarak, çoğunluğun 2007 sonrasında OCIMF/TMSA veritabanında TMSA arzına başladığını söyleyebiliriz. Ayrıca, bu durumun sadece arzın başlangıcı olduğu ve fiziksel ofis denetlerinin başlangıç tarihlerinin bunların da ilerisinde olacağını dikkate alırsak TKTİ'nde TMSA ofis denetlerinin en fazla 5 yıllık geçmişi olduğu yargısına ulaşılmıştır.

4.10 TKTİ'NİN TMSA OFİS DENETLERİNE BAŞLANGIÇLARI

Bu bölümde, TKTİ'nin fiziksel TMSA ofis denetlerine başlangıçlarını inceleyeceğiz.

İşletmeler TMSA uygulaması sonucu, en çok kalite düzeylerinin yükselmesini beklemektedirler. Ardından gelen beklentileri ise MOC'ların yüklerini taşıyabilmek ve sürekli gelişimi sağlamaktır. Üçüncü sıradaki beklentileri ise; müşteri memnuniyeti, dış denetimlerde (vetting) başarıyı arttırma ve filodaki emniyeti arttırmak olarak şekillenmektedir. Hiçbir işletmenin iş gücünden tasarruf sağlamak ve emniyet için yapılan harcamaların maliyetlerini düşürmek gibi beklentileri yoktur (Avcı, Denizcilik İşletmelerinde Tanker İşletmeciliği İç Değerlendirme Programı (TMSA) ve Kalite Sistem Standartlarının Karşılaştırmalı Analizi, 2010). TMSA uygulamalarının nedenleri ve TMSA uygulamalarından beklentilerle ilgili detaylı incelemeler Billur Bahar Avcı'nın "Denizcilik işletmelerinde TMSA ve kalite sistem standartlarının karşılaştırmalı analizi" adlı yüksek lisans tezinde bulunabilir. Bakınız Ek 3, TMSA uygulamalarının nedenleri ve TMSA uygulamalarından beklentiler (Avcı, Denizcilik İşletmelerinde Tanker İşletmeciliği İç Değerlendirme Programı (TMSA) ve kalite sistem standartlarının karşılaştırmalı analizi, 2010).

2010 Eylül ayında, EXXON, ofis denetine gelmek istedi ancak erteledik ve Ocak.2011 tarihinde TMSA ofis denetine girildi (İlbay, 2013). Bir önceki operatörle 2006 yılında BP ile ilk TMSA ofis deneti yapılmıştı, şimdiki firmada ise 2011 yılında ön TMSA ofis deneti yapıldı (Harmancı, 2013). T/C'de gemi olduğu için 2006 yılında BP ve TOTAL ile başlandı, 2008 ve 2010 yıllarında EXXON, 2013 yılında yine BP ile denetler oldu, bunların dışında rutin ofis denetlerine her sene girilmektedir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013). 2011 yılında ilk olarak EXXON ile ofis TMSA denetimi yapıldı, 2012 yılında ise SHELL ile ofis deneti yapıldı (Kul, 2013). Bir önceki firmamda 2009 yılında EXXON ile ofis denetlerine başladık, şu andaki firmamda ise Mayıs.2012 tarihinde ve tek bir TMSA ofis deneti geçirdik (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Sonuç olarak, BP'nin 1.Haziran.2006 tarihinde yaptığı ilan ardından, TKTİ'nin fiziksel ofis denetlerine girmeye başladıklarını görüyoruz; ancak yoğunlaşmanın 2010 ve sonraki yıllarda olduğu söyleyebiliriz.

4.11 TKTİ'NİN TMSA DENETLERİNDEKİ KAZANIMLARI ve KAYIPLARI

Bu bölümde, TKTİ'nin TMSA denetlerine iştirakleri sonucu kazanımları ve kayıpları olup olmadığını inceleyeceğiz.

MOC'lar tarafından denet yapıldığı zaman çok ciddi kazanımlar olmadığı belirtiliyor. Bunun nedeninin de gelen denetçilerin operatöre hangi seviyede olduklarını söylememelerinden kaynaklandığı söyleniyor. Ancak bağımsız dış denetçilere denet yaptırıldığında daha faydalı sonuçlar elde edilebildiği, çünkü operatörün her elementteki durumunun realistik olarak ortaya konabildiği belirtilmektedir (İlbay, 2013). Başka bir görüşte ise, TMSA denetlerinin şirkete hiçbir

zararı olmadığı, aksine karı olduğunu vurgulanmaktadır. Hatta bu sayede şirketin MOC'lar gözündeki tanınmışlığının artarak ilgi odağı haline geleceği belirtilmektedir (Harmancı, 2013). TMSA denetlerinin TKTİ'nin kendilerini geliştirip, temel TMSA sistematiğinin oturtulmasında çok faydalı olduğu ve ofis TMSA denetlerinin, gemilere yapılan SIRE denetlerinin ofis versiyonu olduğu düşünülmektedir. SIRE denetlerine benzetildiği şekilde TMSA denetlerinin de olumsuz geçmesi ticari olumsuzluklara neden olabilir (Sapmaz, 2013).

TMSA denetleri öncelikle denet ardından gelen ilk 1-2 haftada tüm ofisi sarsıyor ve nelerin yanlış yapıldığını düşünmelerini sağlıyor. Bu süreç ardından ise her şey eski haline dönmeye başlıyor, bu nedenle bu 1-2 haftalık süreçte elde edilen kazanım ve yenilenmeler önem arz ediyor. Tüm bu denet sürecinde ana problemin insan faktörü olduğu açıktır, çünkü materyal sorunları her zaman çözülebilir, ancak insanın düzgün yönetilmesi çok önemlidir (Erzurumlu, TKTİ'nin TMSA denetlerindeki uygulamaları ve sonuçları, 2013).

Konuya çok kısa yoldan bakacak olursak; TMSA'e giren operatörlerin T/C olasılığı vardır, ancak girmeyenler sadece spot markette yük bulmak zorundadırlar (Kul, 2013). Bununla birlikte TMSA denetlerine girmek operatöre tecrübe kazandırır ve market beklentilerini öğrenmesini sağlar (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

Sonuç olarak, genel görüş TMSA denetlerinin operatöre kayıp getirmeyeceği, tabii ki başarısız olmadığı sürece, ve potansiyel bir kazanım getirdiği yönünde olduğu görülmüştür. Bu kazanımın, T/C anlaşması yapılması, güncel market beklentilerinin öğrenilmesi, işletme sisteminin revize edilmesi, MOC'lar tarafından tanınırlığın artarak odak operatör haline gelinmesi gibi konularda özelleştiği sonucuna ulaşılmıştır.

5. ARAŞTIRMA İÇERİĞİ

5.1 ARAŞTIRMANIN AMACI

Bu çalışmada Türk kimyasal tanker operatörlerinin nasıl TMSA'ya uygun bir bakış açısı sergileyebilecekleri, hangi uygulamaların ne amaçla ve ne şekilde yapılması gerektiği konuları araştırılmıştır. Bilimsel anlamda Türkiye'de daha önce bir örneği olmayan (TRANSAL, 2014) ve yazılı bulunmayan bulgular araştırılacak ve yapılacak derlemeyle; ülkemizde kimyasal tanker işletmeciliği yapmayı düşünen ya da yapan işletmelere TMSA denetleri hakkında detaylı bilgiler sunulmuştur. Diğer bir ifade ile tanker işletmelerine iyi bir yol haritası olma özelliği de taşıyabilecek bir kaynak hazırlanması hedeflenmiştir.

Tüm dünyadaki kimyasal tanker işletmeleri, işletmelerindeki kimyasal tankerlerle MOC'lara ait yükleri taşıyabilmek için SIRE ve/veya CDI (detaylar çalışmanın ilerleyen aşamalarında verilecektir) denetlerine girmek zorundadır. Türkiye'deki kimyasal tanker işletmeleri de buna uyum sağlamak zorundadırlar. MOC'larla işbirliklerini arttırarak; markette daha fazla yüke ulaşabilmek, sabit ama kesin taşıma ücretleri (navlunlar) ile yük taşıyabilmek ve tankerlerini zaman kirasına (time charter) verebilmek içinse TMSA denetlerine girmek zorundadırlar. Örneğin; EXXON-MOBIL IMT Ltd. (International Marine Transportation Limited) sadece OCIMF/TMSA veri bankasında kaydı olan ve kendi denetçilerini ilgili işletmeye gönderip, denet sonucunda tüm elementlerden en az seviye 1 (bir) olan işletmelerle çalışmaktadır ki; "çok sayıda tankeriniz de olsa, bunları iyi, emniyetli ve karlı işlettiğinizi düşünseniz de; eğer EXXON-MOBIL şirketinizi denetlemediyse, size hiçbir yük taşıması vermeyecektir" (Göbeklioğlu, TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları, 2013).

OCIMF'in bir önceki koordinatörü olan David Savage, EXXON-MOBIL IMT Ltd.'nin bu uygulamasının ilerleyen yıllarda diğer MOC'lar tarafından da uygulamaya geçebilecek bir kriter olduğunu belirtmiştir (Savage, 2012).

Bu kapsamda; tezin amacı Türk kimyasal tanker işletmelerinin bahsedilen TMSA denetlerinde hangi aşamada olduklarını, karşılaştırmalı olarak uygulamalarını ve sonuçlarını bilimsel tekniklere uygun olarak araştırmak ve genel sonuçlara ulaşmaktır. Literatür incelendiğinde, bu spesifik konuda henüz bir çalışma yapılmadığı görülmüştür. Konunun Türkiye için yeni bir konu olmasının da bunda etkisinin olduğu söylenebilir. Çünkü kimyasal tanker işletmeciliği 2005'ten sonra gelişmeye başlamış, sektör oyuncuları hızlı bir değişim geçirmiş ve ardından 2008 sonlarındaki global ekonomik krizin etkileriyle daha konuya tam haiz olamadan birçoğu ayakta duramamış ve zor durumda kalmıştır. Avrupalı nakit zengini şirketler de, bundan fayda sağlamaya çalışmaktadır (Erdoğan, 2013). Şu anda ayakta kalan TKTİ ise, MOC'ların isteklerini öğrenmişler ve bu denet konuları üzerinde uzmanlaşmaya başlamışlardır (Kul, 2013).

5.2 ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

5.2.1 Araştırma Strateji:

Araştırmada, pragmatizm ve katılımcı, felsefi dünya görüşleri temel alınmış ve nitel bir araştırma stratejisi uygulanmıştır.

TMSA ve sonuçlarını etkileyen en önemli araçlar olarak araştırma öğeleri aşağıdaki gibi belirlenmiştir;

1.OCIMF TMSA raporları ve denetleri
2.OCIMF SIRE denetleri

3.CDI denetleri

4.PSC denetleri

5.Terminal denetleri

6.Klas denetleri

7.Türkiye'deki kimyasal tanker operatörlerinin son 10 yıldaki TMSA denetlerine katılmaları ve bunların sonuçları

8.Emniyetli ve güvenlikli işletme

9.Çalışma alanları

10.Yaşam alanları

11.Kimyasal tanker operatörlerinin gemilerinde çalışan personel kalitesi

12.Kimyasal tanker operatörlerinin kara ofisinde çalışan personel kalitesi

13.Kiracıların gemi seçiminde göz önünde bulundurduğu kriterler

14.MOC'ların işbirliği (partnership) yaptığı şirketleri seçme kriterleri ve işbirliğinin kimyasal tanker operatörlerine faydası

Bu çerçevede ilgili öğeleri ve birbirleriyle etkileşimi ve TMSA denetlerine etkilerini ve bunların da Türkiye'deki kimyasal tanker operatörlerini nasıl etkilediği değerlendirilmiştir. Bu bağlamda araştırma temelde keşfetmeye yönelik bir araştırma yöntemi üzerine kurulmuştur.

5.2.2 Araştırma Yöntemi

Bu çalışmada Açıklayıcı (Descriptive = Tanıtıcı) araştırma yöntemi kullanılmıştır. Tanıtıcı tipteki çalışmalarda uygun veriler toplandıktan sonra istatistiksel yöntemler aracılığı ile işlenerek istatistikler hesaplanır (Hamarat, 2008). TMSA denetlerinin, Türkiye'deki kimyasal tanker işletmelerinde/operatörlerinde nasıl uygulandığı, katılımın ne olduğu ve niçin olduğu gibi bilgiler hakkında verileri röportajlar, pilot çalışma ve ardından bir anket aracılığıyla toplayıp, birbirleri ile karşılaştırmaları yapılarak ve sonuçlar değerlendirilmiştir.

5.2.3 Alternatif Araştırma Yöntemi

Araştırma süreci içerisinde, eğer sektör uzmanlarından bir istek gelir ve bilimsel katkısının olacağı kanaatine varılır ise ve araştırma sürecinde belirlenen sorunlar oluşursa, bunlar için çözüm yollarını belirlemeye, ortak noktaların ve genellemelerinin bulunmasına çalışılarak, anketlerin analitik değerlendirmeleri de yapılmıştır.

5.2.4 Uygulama Biçimleri Bakımından Araştırma Planı

Hem kaynak taraması, hem de geriye dönük veri analizi ve ileriye yönelik önermeler için araştırmalar planlanmıştır. Şirket yetkilileriyle yapılan görüşmelerde konunun farklı yönlerdeki boyutları detaylandırılmaya çalışılarak, sonuçların daha net ortaya çıkması amaçlanmıştır.

5.2.5 Veri Toplama ve Veri Analizi

Veri toplama tekniği olarak nitel araştırma yöntemlerinde kullanılan metotlar izlenmiştir, buna göre;

1) Derinlemesine, açık ve sınırsız görüşmeler (insanların deneyimleri, düşünceleri, görüşleri duyguları, bilgileri…) (Hacettepe Üniversitesi, 2013)

2) Yazılı doküman ve mülakat analizleri (belli bir dokümanın çözümlenmesi, raporlar, program kayıtları, kişisel dokümanlar, açık ve sınırlandırılmamış sorulara verilen yanıtların kayıtları (yazı ve ses)

3) Anket taslağı ve pilot çalışması

4) Pilot çalışmasının olumlu sonuçlanması ile daha geniş kapsamlı anket uygulaması

planlanmıştır.

Bu süreçte sürekli akılda tutulması gereken temel konu; nitel verilerin analizinin yoruma ve eleştirel yaklaşıma dayanıp, nicel araştırmalarda olduğu gibi sayılarla ifade edilmesinin zor olmasıdır (Hacettepe Üniversitesi, 2013).

5.3 ARAŞTIRMA METODOLOJİSİ

5.3.1 Araştırma Kapsamında İzlenecek Adımlar

Araştırma yapılandırması aşağıdaki gibidir;

1. Kaynak taraması ve araştırma sorunsalı hakkında ayrıntılı veri toplanması.

2. Elde edilen ilk verinin süzgeçten (filtreleme yapılarak) geçirilecek (emniyet ile ilgili denet raporlarının incelenmesi, ve içlerinden kimyasal tanker için olanlarının ayıklanması, vb.), sonra verinin değerlendirilmesi, düzenlenmesi ve kavramsallaştırılması (sınıflama, kodlanma ve ön yorumlanma). Bu amaç ile;

a. Türkiye kimyasal tanker operatörleri arasından rastsal 6 adet işletmedeki üst yönetimde çalışan sektör uzmanlarıyla görüşmelerin yapılması.

b. Türkiye'de Germanisher Lloyd (Alman Loydu) tarafından onaylı ve belgeli TMSA eğitmeni Kaptan Özgür Alemdağ ile birlikte 6 operatörden (işletmelerden) gelen bilgilerle alakalı değerlendirmelerin gerçekleştirilmesi.

5.3.2 Ölçek Kullanımı, Verilerin Toplanması ve Ölçüm

a. Sektör uzmanlarıyla birebir görüşmeleri süresince kendilerine yöneltilecek görüşme soruları ile öz bilgiler elde edilmiştir. Görüşmeler kayıt edildikten sonra ön değerlendirme yapılmış,

anket uygulaması için taslak ölçek tanımlanmaya çalışılmıştır. Bu aşamada gerek görüşmelerin değerlendirilmesi, gerekse de taslak ölçek kullanımı hakkında Kapt. Özgür Alemdağ ile görüşmeler yapılmış ve tavsiyeler alınmıştır. Böylece araştırmanın ne şekilde ilerletileceği kararlaştırılmıştır.

b. Taslak ölçek son şeklini aldıktan sonra, Pilot çalışma yapılarak değerlendirmeleri yapılmıştır. Pilot çalışma sonucunda nihai anket oluşturularak, Türkiye'de tüm kimyasal tanker işletmelerine dağıtılmıştır.

c. İşletmelerin anketi doldurmasından sonra uygun istatistiksel yöntemler aracılığı ile anket sonuçları değerlendirilmiştir. Ayrıca, anket sonuçları ile görüşme sonuçları birlikte değerlendirilerek içerik analizi gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Böylece konu hakkında mevcut durumun belirlenmesinin dışında işletmelerin (operatörlerin) düşünceleri ve tavsiyeleri ile genel geçer sonuçlara ulaşılması ve TMSA'da belirtilen kriterlerin açıklanması ve gerekliliklerin ortaya çıkarılması sağlanmıştır.

d. Araştırma tamamlanarak yazılı hale getirilip, raporlanmıştır.

5.3.3 Örneklemin Belirlenmesi

Nitel araştırma yöntemlerinden faydalanılarak; görüşmelerin rastgele seçilmiş kimyasal tanker işletmelerindeki yetkili kişilerle yapılması sağlanmıştır. Ancak, bu aşamada mümkün olduğunca bu alanda ileri olan işletmeler tercih edilmiştir. Ayrıca, konunun daha detaylı değerlendirilmesi amacı ile ulaşım yönünden kolay olan işletmelerin ve kendilerini daha rahat (özgürce) ifade edebileceğine inanılan uzmanların seçilmesine çalışılmıştır.

Örnek kapsamına bilgi ve verilerin en kolay toplanabileceği bireylerin alınması amaçlanarak "Kolayda Örnekleme" yöntemiyle ilerlemek tercih edilmiştir (Kurtuluş, 2010). Bu yöntemin tercih edilme nedeni; ilgili bilgilerin ve verilerin en kolay toplanabileceği bireylerin bu örnekleme yönteminde yer almasıdır.

Ancak, yargısal (kasıtlı) örnekleme yöntemine ve ölçüt örneklemeyi de karma halde kullanma ihtimali de değerlendirilmiştir. Çünkü, nitel araştırma belli bir yoğunlukta bilgi düzeyine ulaşmayı hedeflediğinden, bu amaca ulaşma noktasında veri toplama ve analize ilişkin oldukça esnek prensiplere sahiptir (Ulun Akturan, 2013).

6. BULGULAR ve TARTIŞMA

6.1 ÇALIŞMANIN LİTERATÜRDEKİ ÖNEMİ ve DOLDURACAĞI DÜŞÜNÜLEN BOŞLUKLAR

Araştırmalardan edinilen bilgilere göre Türk kimyasal tanker işletmelerinin/operatörlerinin kendi aralarında bir haberleşme grubu (kimyasalbenchmarking@gmail groups) olmasına rağmen, operatörler belirtilen bazı özel şartlar nedeniyle TMSA rapor girdilerini ve denet sonuçlarını kendi aralarında ve açık bir platformda paylaşmamaktadırlar. Sektörün içinde yer alan birer oyuncu olarak, işletmelerin bazılarında TMSA denetleriyle uğraşan profesyonellerin bu konuda milletimize bir katkı sağlayacaklarına inanmaları sayesinde bazı bilgilere ulaşılabilmiştir ve bunları değerlendirme ve derleme fırsatı oluşmuştur. Yapılan çalışmayla, TKTİ'nin TMSA uygulamaları ve sonuçları ile ilgili net ve genel bilgilere, kolay ve hızlı ulaşımın sağlanması hedeflenmektedir. Ayrıca, Türk kültürü ve toplumsal yapısı dikkate alınarak nasıl bir strateji izlendiği ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Hem bazı uygulamalarda fikir vermesi, hem de konuyu en başından tanımlaması nedeniyle; TMSA denetlerini araştıran herkes için iyi bir kaynak olacağı düşünülmektedir.

“TMSA’da İyi Uygulamalar” kitapçığının 2. gözden geçirilmiş basımı 2008’de yayınlanmıştır. Gelecek yıllarda çıkacak olan uluslararası yasalar ve bu bağlamda yapılacak olan eklemeler ve yenilemeler ile TMSA’nın da yeni düzeltmelerinin basılacağı öğrenilmiştir (OCIMF, TMSA, 2010). Araştırma bu açıdan genişletilirse; özellikle kimyasal tanker işletmeleri için TMSA'ya bir temel hazırlık ve iyi bir bilgi kaynağı olacağı, halen yürürlükte olan konular hakkında da hızlı ve uygulanmış kesin sonuçlara ulaşılabileceği düşünülmektedir.

6.2 HİPOTEZLERİN ANALİZİ ve BULGULAR

6.2.1 Hipotezlerin Analizi

Hipotezlerin sonlarında parantez içinde belirtilen kodlamada; ilk kod, ilgili anket sorusu (q = question) olduğunu ve yanındaki ikinci kod olan numarada anketteki kaçıncı soru olduğunu belirtmektedir. Hipotezlerin analizinde, geçerli yüzde analizi (Valid Percentage) ve kümülatif (toplam) yüzde analizi (cumulative percentage) yöntemleri kullanılmıştır. Aşağıda hipotezler ve analizleri sırasıyla verilmiştir.

I. Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır. Ankete katılan sektör çalışanlarının %94,5'i, hipotezi doğrular yanıtlar vermişlerdir (q1).

II. Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile TMSA denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır. Ankete katılan sektör çalışanlarının %97,2'si, hipotezi doğrular yanıtlar vermişlerdir (q2).

III. SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında bir bağlantı vardır. Anket katılımcılarının %58,3'ü SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında bir bağlantı olduğu fikrine katılmaktadırlar. %19,4'ü kararsız olduklarını belirtirken, %22,2'si ise bu fikre katılmadıklarını belirtmektedirler. Sonuç olarak büyük çoğunluğun bu hipotezi desteklediğini görmekle beraber, %22,2'lik bir oranda bu hipotezin doğrulanmadığı anlaşılmaktadır (q4).

IV. TMSA denetleri SIRE denetlerinden daha önemlidir. Katılımcıların %41,7'si TMSA denetlerinin SIRE denetlerinden daha önemli olmadığını düşünürken, %27,8'i kararsız

olduklarını belirtmişler, %25'i ise TMSA denetlerinin SIRE denetlerinden daha önemli olduğu görüşüne katılmaktadırlar. Sonuç olarak, büyük çoğunluk bu hipotezi doğrulamamıştır (q6).

V. Şirketin TMSA değerinde belirlediği seviye/not gerçek TMSA denetiminden her zaman düşüktür. Katılımcıların %61,1'i hipoteze katılmadıklarını belirtirken, %8,3'ü katıldıklarını ve %22,2'si ise kararsız olduklarını belirtmişlerdir. Bu hipoteze tamamen katıldığını beyan eden bir katılımcı yoktur. %8,3 katılımcılar ise bu anket sorumuzu boş bırakmışlardır. Sonuç olarak, hipotez büyük çoğunluk tarafından doğrulanmamıştır (q9).

VI. TMSA denet puanları ile MOC anlaşmaları arasında olumlu (pozitif) bir ilişki vardır.Katılımcıların %88,9'ünün, TMSA notlarının yüksek olmasının MOC'larla daha fazla anlaşma yapılması için olanak sunduğunu düşündükleri anlaşılmaktadır. Hipotez doğrulanmıştır (q7).

VII. TMSA denetlerinde gemi personelinin etkisi yüksek seviyededir. Katılımcıların %22,2'si, bu etkinin orta seviyede olduğunu ve %5,6'lık bir kısım çok düşük olduğunu belirtirken, diğer %36,1'lik diğer kısmı da yüksek etkisi ve %8,3'lük kısmı da çok yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Sonuç olarak, belirtilenin üstünde yani yüksek ve çok yüksek etkisi olduğunu belirten toplamda %44,4'lük çoğunlukla hipotezin kabul edildiği söylenebilir (q29).

VIII. Başarılı denetler gemi sayısını arttırmaktadır. Anket katılımcılarının %55,6 oranındaki çoğunluğuna göre hipotez doğrulanmıştır (q17).

IX. Klas denetleri ile SIRE denetleri arasında pozitif bir ilişki vardır. Katılımcıların %44,5'u bu görüşe katılmamakta, %13,9'u bu konuda kararsız olduklarını belirtmekte, %33,3'ü bu görüşe katıldığını ve %8,32'ü de bu görüşü tamamen desteklediklerini belirtmektedirler. Hipotezin, bu değerlendirmeler sonucunda, ufak bir farkla da olsa doğrulanmadığı söylenebilir, ancak kesinlikle böyle olduğunun belirtilmesi de yerinde olmayabilir (q5).

X. TMSA denetlerinde şirketin işlettiği filonun kaza raporlarının etkisi yüksektir. Katılımcıların &61,1'i bu etkinin yüksek, %36,1'i ise bu etkinin çok yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Sonuç olarak, hipotezin doğrulandığı söylenebilir (q35).

XI. TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesi yüksek düzeydedir. Katılımcıların %50'si, TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyelerinin, düşük olduğunu belirtirken, %44,4'ü orta seviyede olduğunu ve %2,8'lik bir kısım çok düşük olduğunu belirtirken, diğer %2,8'lik diğer kısmı da yüksek etkisi olduğunu belirtmişlerdir. Sonuç olarak, hipotezin reddedildiği anlaşılmaktadır (q28).

XII. SIRE sonuçlarındaki iyileşme ve başarı artışı kiracılardan elde edilecek geliri arttırır.Katılımcıların %58,3'ü "katılıyorum", %30,6'sı "tamamen katılıyorum", %5,6'sı karasızım ve diğer %5,6'sı ise katılmıyorum cevaplarını vermişlerdir. Sonuç olarak, %88,9'luk çoğunluğa göre hipotezin doğrulandığı anlaşılmaktadır (q3).

XIII. Başarılı TMSA denetleri şirket net karını arttırmaktadır. Katılımcıların %41,7'si TMSA denetlerinin net kara olumlu etkisi olduğunu belirtmişlerdir. Geriye kalan %25'lik kısım ise, böyle bir artış etkisinin olmadığı görüşünü savunduklarını belirtmişlerdir. Bunun yanında %33,3'lük orandaki katılımcılarda konu hakkında kararsız olduklarını belirtmişlerdir. Sonuç olarak büyük çoğunluğa göre hipotezin doğrulandığı anlaşılmaktadır (q19).

6.3 ANKETLERİN ANALİZİ

6.3.1 Anketin Uygulama Alanı

Anket, öncelikle TKTİ benchmarking toplantılarına katılan 20 adet ve bu grup dışında olup başka benchmarking toplantılarına katılan 2 adet daha olmak üzere, toplamda 22 adet Türk kimyasal tanker işletmesine gönderilmiş ve 36 adet anket toplanabilmiştir.

TKTİ'nin girdiği TMSA denetleri sayısını incelendiğinde; soruyu cevaplayanlar arasında %25'inin hiç denetime girmediği ve %46,4'ünün ise 1-3 arasında denetime girdiğini ve %11,1'inin 7 ile 9 arasında, %8,3'ünün 4 ile 6 arasında ve %2,8'inin 10 ve üstünde TMSA denetine girdikleri sonucuna ulaşılmaktadır.

6.3.2 Verilerin Analizinde Kullanılan Yöntemler

Araştırmada kullanılan anketle ilgili tüm istatistiksel analizler, IBMPASW Statistics – SPSS (Statistical Package for the Social Sciences), Data Mining, Statistical Analysis Software (version 18) programı kullanılarak yapılmıştır.

Veriler değerlendirilirken istatistiksel metotlardan frekans, yüzde, ortalama değerleri yanında ayrıca verilerin karşılaştırılmasında Anova analiz sonuçları, crosstab'lar ve min plot değerleri kullanılmıştır.

6.3.3 Kabuller ve Kısıtlar

Yapılan ankette katılımcı işletme temsilcilerinin verdiği yanıtlar doğru olarak kabul edilmiştir.

Anketlerin doldurulması sürecinde işletme yetkilileriyle yapılan görüşmelerde, işletmelerdeki yetkililerin bazıları kendi işletmelerinden gönderilen bir adet anketin yeterli olacağını ve iş yoğunluklarından dolayı her ilgilinin cevap veremeyeceğini belirtmişlerdir.

6.3.4 Anket Güvenilirlik ve Geçerlilik Testleri

Belirlenen soruların araştırılan kavramları ne kadar güvenilirlik ile ölçtüğü, ölçeğin güvenilirlik değeri olan Cronbach's Alpha sayısı 0,758 olarak bulunmuştur (Tablo 1.a).

Tablo 1.a : Cronbach's Alpha

Cronbach's Alpha	Soru sayısı
,758	36

Güvenilirlik testlerinden müspet sonuçlar alındıktan sonra, güvenilirliğin geçerliliğine ANOVA Friedsman's testi ile bakılmış ve sonuç anlamlı bulunmuştur [$\chi 2(35) = 328.718$, $p < .00$] (Tablo 1.b).

		Friedman's Chi-Square	Sig
Between People			
Within People	Between Items	328,718	,000
	Residual		
	Total		
Total			

Grand Mean = 3,54

Tablo 1.b : ANOVA with Friedman's Test

Analiz sonucumuzda; significant (p) değeri, %95 güven aralığında, p<0,05 düzeyinde değerlendirilmiş ve veri sonuçlarının anlamlı oldukları, yani soruların aralarında fark olduğu, bulguları elde edilmiştir.

Korelasyona bakıldığında sorular arasında çok yüksek ya da çok düşük inter item correlation saptanmamıştır. Korelasyon ve kovaryans değerlerinde içselliği bozan herhangi bir bulguya rastlanmamıştır.

Faktör analizleri test edilmiştir. KMO and Bartlett's analiz sonuçlarında;

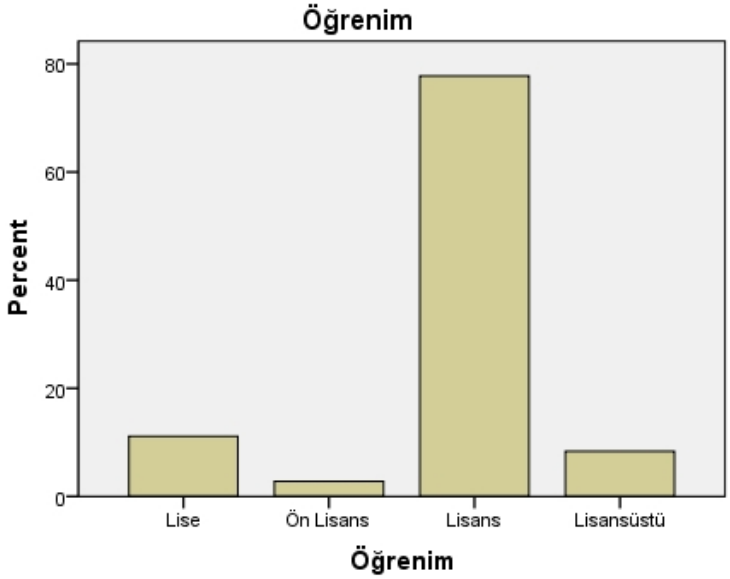
[Appox. Chi-Square = 589,399 > 500] ve [Sig. (p) = 0,000] değerleri elde edilmiştir. Bu sonuçlara göre, verilerin faktör analizine uygun olduğunu söyleyebiliriz. Ancak, çok fazla sayıda faktör çıktığından ve anlamlı faktörler oluşturulamadığından dolayı detaya girilmemiştir.

6.3.5 Anket Sorularının ve Sonuçlarının Analizi

"Anketin Uygulama Alanı" bölümünde belirtildiği üzere sektördeki uzmanlarca yanıtlanan 36 adet anket toplanmış ve analizleri yapılmıştır. Anket dört bölümden oluşmaktadır. Demografik verilerin ağırlıkta olduğu ilk bölüm, SIRE ve TMSA denetleriyle ilgili genel bilgileri araştıran "GENEL" isimli ikinci bölüm, TKTİ TMSA uygulama ve sonuçlarıyla ilgili detay bilgileri araştıran "TMSA - Bölüm.1" isimli üçüncü bölüm ve TMSA denetlerine etkileri olduğu düşünülen faktörlerden oluşan "TMSA - Bölüm.2" ismi verilen dördüncü ve son bölüm. Anket, çalışmanın "EKLER" bölümünde görülebilir (Bakınız Ek 7).

Analizler, anket soru sıralamasına göre aşağıdaki şekilde verilmiştir.

Anketi yanıtlayan sektör çalışanlarının %63,9'u 30 ile 40 yaşları arasında, %33,3'ü 40 ile 50 yaşları arasında, %2,8'i ise 50 yaş ve üstüdür. Ankete katılan sektör çalışanlarının büyük çoğunluğunu 30 ile 40 yaş grubu arasındadır. Öğrenim durumlarını incelendiğinde; %86,1'inin lisans ve üstü eğitim seviyesine sahip olduğu anlaşılmaktadır. (Şekil 6)



Şekil 6 : Öğrenim durumuna göre anket katılımcılarını dağılımı

Medeni hallerine göre katılımcıların %94,4'ünün evli ve %5,6'sının bekar olduğunu görüyoruz.

Katılımcıların denizcilik işletmelerinde görevleri ise; %36,1 ile çoğunluğun enspektör olduğu görülmektedir. Ardından %22,2 ile DPA ve sonrasında %11,1 ile Filo Müdürlerinin konu ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır. SÇEK Müdürleri ve CSO görevleri alan sektör çalışanlarının ise aynı ve %5,6'lık oranındadır.

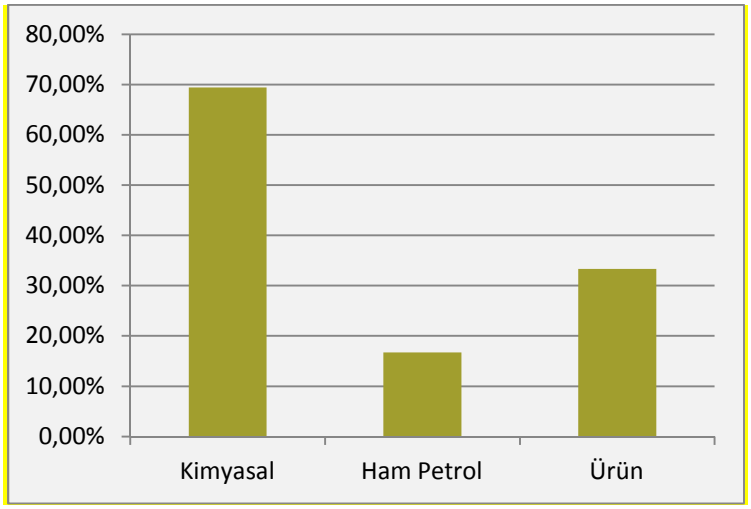
TKTİ'nin %30,6'sının 1 ile 5 gemi arasında, %27,8'inin 6 ile 10 gemi arasında, %8,3'ünün ise 11 ile 15 gemi arasında ve %2,8'inin 16 ve üstünde kimyasal tanker gemilerinden oluşan bir filo işlettikleri, katılımcıların %30,6'sınında soruyu boş geçtikleri anlaşılmaktadır. Aynı değerlendirme işletilen ham petrol tankerleri için yapıldığında %8,3'ü 1 ile 5 gemi arasında, %8,3'ü 16 ve üstü sayıda tanker işletmektedirler. Son olarak, TKTİ'nin işlettikleri ürün tankerleri incelendiğinde ise, %25'inin 1 ile 5 gemi arasında, %2,8'inin 6 ile 10 gemi arasında, %5,6'sının ise 11 ile 15 yaş arasında gemiler işlettikleri görülmektedir (Tablo 2).

Kimyasal

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-5	11	30,6	44,0	44,0
	6-10	10	27,8	40,0	84,0
	11-15	3	8,3	12,0	96,0
	16 ve üstü	1	2,8	4,0	100,0
	Total	25	69,4	100,0	
Missing	0	11	30,6		
Total		36	100,0		

Tablo 2 : Kimyasal Tanker sayısına göre TKTİ dağılımı

TKTİ'nin işlettikleri bu 3 farklı sınıf tankerleri değerlendirildiğinde ise bunların işletilen tüm tankerlerin %69,4'ünün kimyasal tanker, %16,7'sinin ham petrol tankeri ve %33,3'ünün ise ürün tankeri olduğu anlaşılmaktadır. Bu sonuçlardan ürün tankerlerinden bazılarının hem ürün, hem de kimyasal tanker oldukları sonucuna ulaşılmaktadır (Şekil 7).



Şekil 7 : TKTİ'nde işletilen tanker tipine göre dağılım

TKTİ'nin farklı MOC'larla yaptığı denetleri incelendiğinde %19,4'ünün 1 ile 5 arasında, %41,7'sinin 6 ile 10 arasında, %13,9'unun 11 ile 15 arasında, %5,6'sının 16 ve daha fazla sayıda MOC'la çalıştıkları sonucuna ulaşılmıştır. Katılımcıların %13,9'u ise anketteki bu soruyu boş bırakmışlardır.

TKTİ'nin girdiği TMSA denetleri sayısı incelendiğinde; %19,4'ünün henüz bir TMSA denetine girmediğini, büyük çoğunluk olarak %36,1'inin 1 ile 3 arasında TMSA denetine girdiğini, %11,1'inin 7 ile 9 arasında, %8,3'ünün 4 ile 6 arasında ve %2,8'inin 10 ve üstünde TMSA denetine girdikleri sonucuna ulaşmaktadır. Ayrıca, katılımcıların %22,2'si tarafından da sorunun cevaplanmadığı tespit edilmiştir. Soruyu cevaplayanlar arasında %25'i hiç denetime girmemiş ve %46,4'ü ise 1-3 arasında denetime girmiştir (Tablo 3).

Denetim sayısı

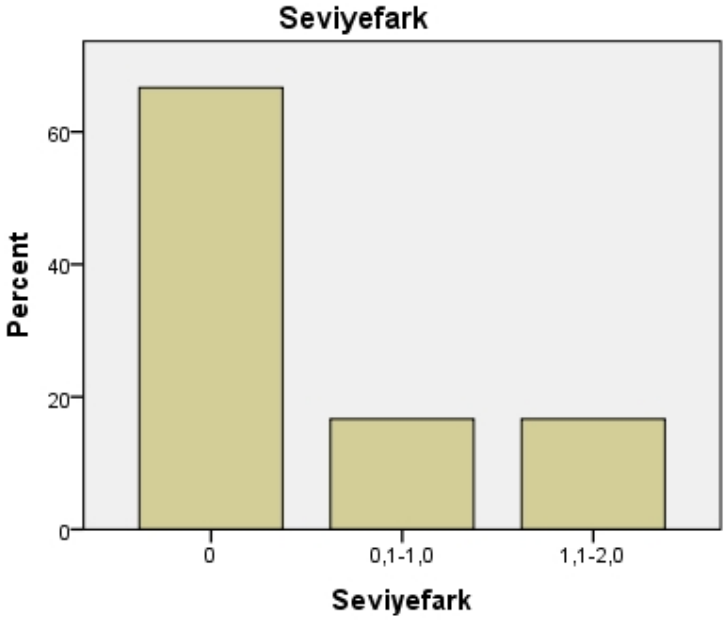
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	7	19,4	25,0	25,0
	1-3	13	36,1	46,4	71,4
	4-6	3	8,3	10,7	82,1
	7-9	4	11,1	14,3	96,4
	10 ve üstü	1	2,8	3,6	100,0
	Total	28	77,8	100,0	
Missing	9	8	22,2		
Total		36	100,0		

Tablo 3 : TKTİ'nin girdiği TMSA denet sayılarına göre dağılımı

TKTİ'inin OCIMF/TMSA veritabanında deklere ettikleri seviyeleri incelendiğinde, seviye en düşük değer olan 0 (sıfır) ile en yüksek değer olan 4 arasındadır; %27,8'inin 2,1 ile 3,0 arasında, %25'inin 3,1 ile 4,0 arasında, %11,1'inin 0,1 ile 1,0 arasında ve %8,3'ünün ise 1,1 ile 2,0 arasında bir seviyede oldukları anlaşılmaktadır. Katılımcıların %27,8'i ise bu soruyu boş bırakmış oldukları görülmüştür. TMSA arzı yapan işletmelerin çoğunluğunun 2 ile 4 arasında bir seviyede arz yaptıkları sonucuna ulaşılmıştır.

TKTİ'nin son 3 TMSA denetlerinde aldığı notlar açısından en düşük seviyede kaç elementlerinin olduğu incelendiğinde ise; %25'i hiç düşük elementleri olmadığını, %25'i 1 ile 3 arasında düşük seviyede elementleri olduğunu, %8,3'ü 4 ile 6 arasında düşük seviyede elementleri olduğunu belirtmişler, %41,7'si ise bu sorumuzu boş bırakmıştır.

TKTİ'nin OCIMF/TMSA veritabanında deklere ettiği seviye ile fiziksel TMSA ofis denetinde bulunan seviye arasında farkları incelendiğinde; %33,3'ü arada hiç fark olmadığını, %8,3'ü 0,1 ile 1,0 arasında bir değerde fark olduğunu, diğer %8,3'ü 1,1 ile 2,0 arasında bir değerde fark olduğunu belirtmişler ve %50'si ise bu sorumuza cevap vermemişlerdir (Şekil 8). Cevaplayan katılımcıların %66,7'si beyan edilen ile gerçek seviye arasında bir fark olmadığını belirttiklerinden, bu katılımcılar için konu hakkında daha bilinçli oldukları ve buna göre cevaplandırdıkları söylenebilir. (Tablo 4)



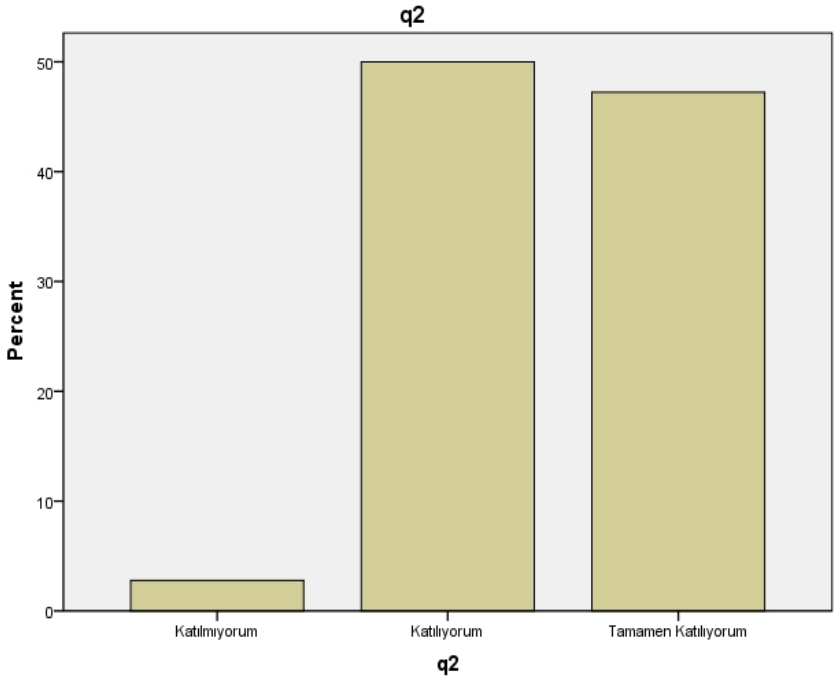
Şekil 8 : TMSA arzında deklere edilen seviye ve gerçek seviye arasındaki fark

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	12	33,3	66,7	66,7
	0,1-1,0	3	8,3	16,7	83,3
	1,1-2,0	3	8,3	16,7	100,0
	Total	18	50,0	100,0	
Missing	9	18	50,0		
Total		36	100,0		

Tablo 4 : TMSA arzında deklere edilen seviye ve gerçek seviye arasındaki fark

Ankete katılan sektör çalışanlarının %94,5'i, tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınacağını düşünmektedir.

Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile TMSA denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınacağı görüşünü destekleyenler katılımcıların %97,2'sidir (Şekil 9).



Şekil 9 : İşletme standartlarının yükselmesi ve TMSA denet sonuçları ilişkisi

"SIRE sonuçlarındaki iyileşme ve başarı artışı kiracılardan elde edilecek geliri arttırır" sorumuza; katılımcıların %58,3'ü"katılıyorum", %30,6'sı "tamamen katılıyorum", %5,6'sı karasızım ve diğer %5,6'sı ise katılmıyorum cevaplarını vermişlerdir. Buna göre %88,9'u gelirlerin artacağını düşünmektedir (Tablo 5).

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	2	5,6	5,6	5,6
	Kararsızım	2	5,6	5,6	11,1
	Katılıyorum	21	58,3	58,3	69,4

	TamamenKatılıyorum	11	30,6	30,6	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 5 : SIRE sonuçları ve gelir ilişkisi

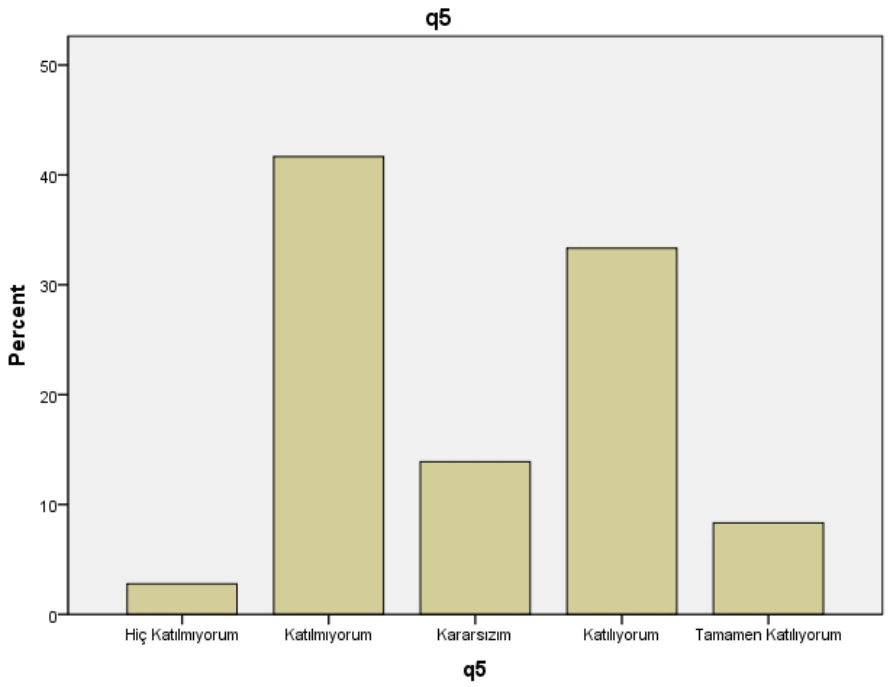
Katılımcıların %58,3'ü SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında bir bağlantı olduğu fikrine katılmaktadırlar. %19,4'ü kararsız olduklarını belirtirken, %22,2'si ise bu fikre katılmadıklarını belirtmektedirler (Tablo 6).

q4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	8	22,2	22,2	22,2
	Kararsızım	7	19,4	19,4	41,7
	Katılıyorum	16	44,4	44,4	86,1
	TamamenKatılıyorum	5	13,9	13,9	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 6 : SIRE ve PSC denetleri ilişkisi

Ankete katılanların %2,8'i SIRE denetleri ile klas denetleri arasında bir bağlantı olduğu fikrini hiç destelememekte, %41,7'si bu görüşe katılmamakta, %13,9'si bu konuda kararsız olduklarını belirtmekte, %33,3'ü bu görüşe katıldığını ve %8,3 bu görüşü tamamen desteklediklerini belirtmektedirler (Şekil 10).

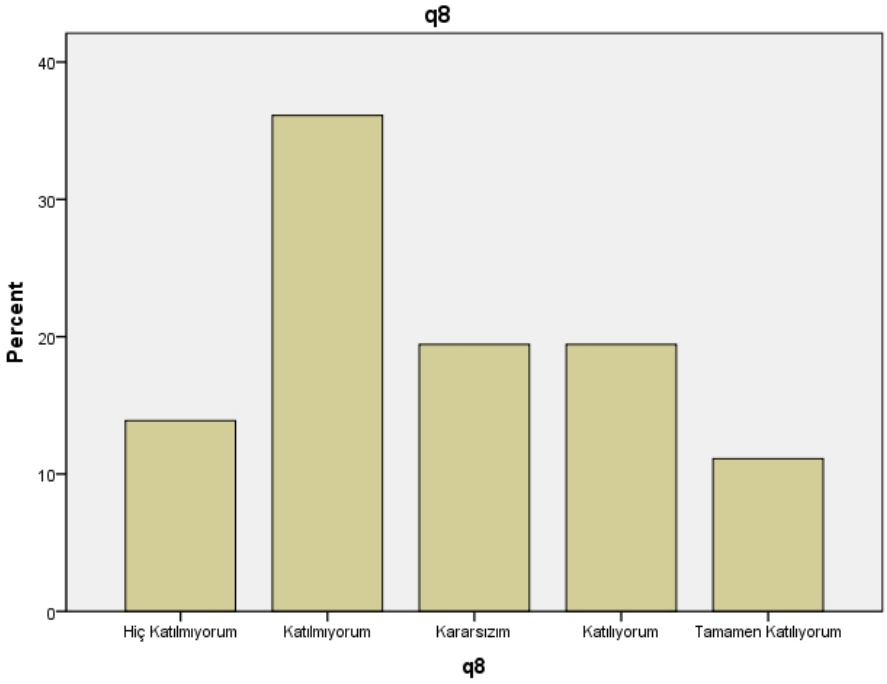


Şekil 10 : SIRE ve klas denetleri ilişkisi

Katılımcıların %41,7'si TMSA denetlerinin SIRE denetlerinden daha önemli olmadığını düşünürken, %27,8'i kararsız olduklarını belirtmişler, %25'i ise TMSA denetlerinin SIRE denetlerinden daha önemli olduğu görüşüne katılmaktadırlar. %5,6'sı ise bu görüşü tamamen desteklerini belirtmişlerdir.

Katılımcıların %88,9'ünün,TMSA notlarının yüksek olmasının MOC'larla daha fazla anlaşma yapılması için olanak sunduğunu düşündükleri anlaşılmaktadır.

Gemi sayısı ile TMSA notları ilişkisine verilen cevaplar değerlendirildiğinde; katılımcıların %50'si bu tarz bir ilişki olmadığını düşünmekte iken, %19,4'ü kararsız olduklarını belirtmekte ve %30,5'u böyle bir ilişki olduğunu düşünmektedir. (Şekil 11)



Şekil 11 : Gemi sayısı ve TMSA notları ilişkisi

"Şirketin TMSA değerinde belirlediği seviye/not gerçek TMSA denetiminden her zaman düşüktür" savına, katılımcıların %61,1'i katılmadıklarını belirtirken, %8,3 katıldıklarını ve %22,2'si ise kararsız olduklarını belirtmişlerdir. Bu savı tamamen katıldığını beyan eden bir katılımcı yoktur. %8,3 katılımcılar ise bu anket sorumuzu boş bırakmışlardır.

Katılımcılardan %50'si TMSA denetimlerinin objektif yapıldığını düşünürken, %2,8'i tamamen bu görüşte olduklarını, %36,1'i kararsız kaldıklarını, %11,1'i ise bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir (Tablo 7).

q10

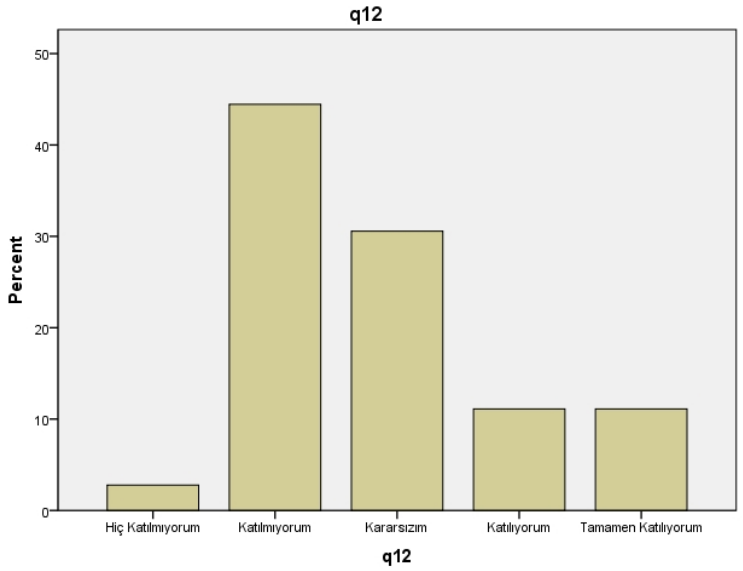
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	4	11,1	11,1	11,1
	Kararsızım	13	36,1	36,1	47,2

	Katılıyorum	18	50,0	50,0	97,2
	TamamenKatılıyorum	1	2,8	2,8	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 7 : TMSA denetimlerinin objektifliği dağılımı

İyi tanker işletmelerinin daha fazla TMSA denetimine girdiği görüşüne katılımcıların %36,1'i destek verirken, %38,9'u katılmadığını belirterek reddetmekte, ki bu oranın %2,8'ini bu görüşe hiç katılmayanlar oluşturmakta ve %25'i ise kararsız yaklaştığını belirtmişlerdir.

Katılımcıların, "iyinin altında olarak değerlendirilen tanker işletmelerinin TMSA denetlerine daha fazla girmek istedikleri" görüşüne, %47,2'lik bir oranla katılmadıklarını, %22,2'lik oranla ise katıldıklarını belirtmişlerdir. Anketin bu sorusunda ise katılımcıların %30,6'sının kararsız olduklarını anlaşılmaktadır (Şekil 12).



Şekil 12 : İyi altı tanker işletmelerinin TMSA denetine girme istekleri dağılımı

"TMSA denetimlerine girmek bir zorunluluk olmasa bile işletmeler bu denetimlere girmek ister" görüşünü, katılımcılar %33,3'lük oranda "katılıyorum" olarak, %11,1'lik oranda ise "tamamen

katılıyorum" olarak işaretlemişlerdir. %22,2'lik oranda "kararsızım" olarak belirtenlerin yanında, %33,3'lük oranda ise "katılmıyorum" olarak belirtmişlerdir.

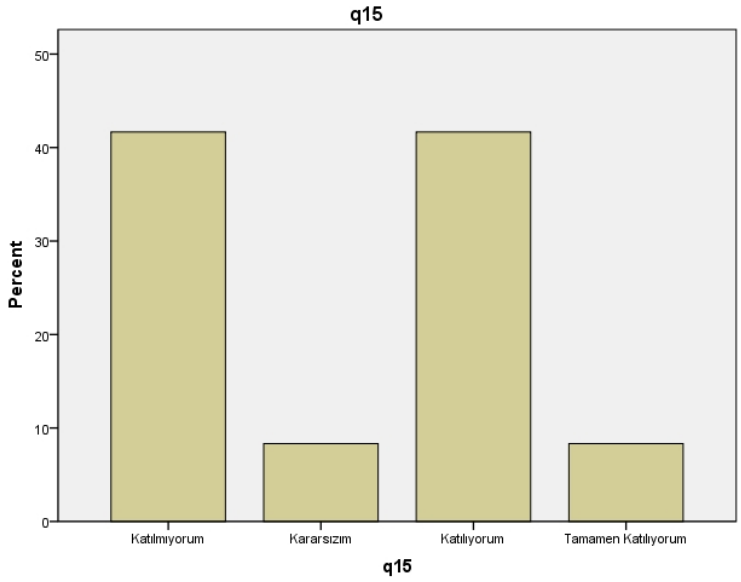
Katılımcılar, şirketlerinin her an TMSA denetimine girmeye hazır olduklarını ya da girmeye istekleri olduklarını %47,22lik oranla "tamamen katılıyorum" ve "katılıyorum" olarak işaretlemişlerdir. %33,3'lük kısım bu konuda kararsızken, %19,4'lük kısım ise bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir.

"Tanker işletmelerinin gemileri MOC'larda kirada olmasa bile TMSA denetimine girmek ister" görüşü incelendiğinde, "katılmıyorum" ve "katılıyorum" cevaplarının aynı ve %41,7'şerlik oranda katılımcılar tarafından işaretlendiğini anlıyoruz. Geri kalan kısımda ise %8,3'lük oranda "kararsızım" ve yine %8,3'lük oranda "tamamen katılıyorum" işaretlenmiştir. Genel bir yorum yaparsak katılımcıların %41,7'si bu görüşü desteklemezken, %50'si ise bu görüşü desteklemektedir (Tablo 8 ve Şekil 13).

q15

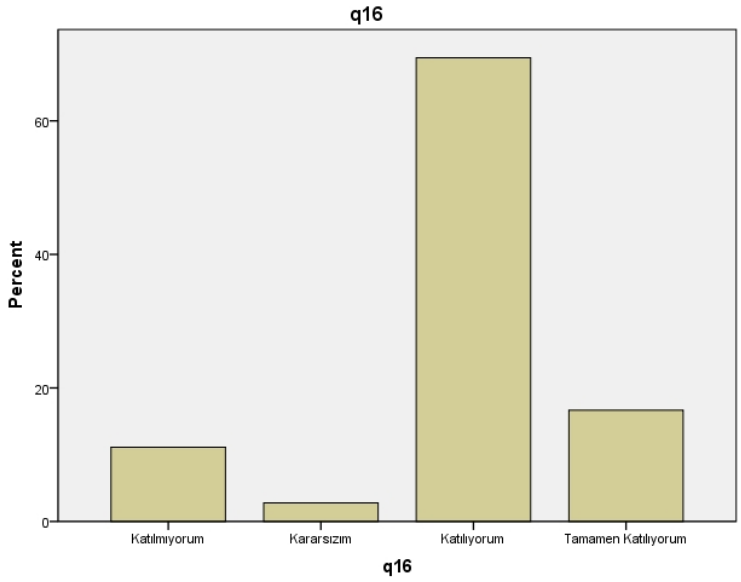
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	15	41,7	41,7	41,7
	Kararsızım	3	8,3	8,3	50,0
	Katılıyorum	15	41,7	41,7	91,7
	TamamenKatılıyorum	3	8,3	8,3	100,0
	Total	36	100,0		100,0

Tablo 8 : Kirada gemisi olmayan işletmelerin TMSA denetine girme istekleri dağılımı



Şekil 13 : Kirada gemisi olmayan işletmelerin TMSA denetine girme istekleri dağılımı

Katılımcılar, %69,4 "katılıyorum" ve %16,7 "tamamen katılıyorum" cevaplarını vererek, toplamda %86,1'lik oranda, TMSA denetimlerinden yüksek notların alınmasının işletmenin tanınırlığını arttırdığı görüşünü desteklediklerini belirtmişlerdir. Bununla birlikte, %2,8'lik oranda bu görüş hakkında kararsız olduklarını belirtirken, %11,1'lik oranda ise bu görüşe katılmadıkları anlaşılmaktadır (Şekil 14).



Şekil 14 : TMSA yüksek notları ve işletme tanınırlığı ilişkisi

TMSA denetimlerinden alınacak yüksek notların işletmeye alınabilecek gemi sayısına etkisi konusunda ise, katılımcıların %52,8'i "katılıyorum", %2,8'i de "kesinlikle katılıyorum" cevaplarını vermişlerdir. %22,2'si kararsız olduğunu belirtmiş, %22,3'ü ise bu etkinin olmadığını belirtmişlerdir.

"TMSA uygulamalarının şirketlere ek maliyetler getirmektedir" görüşüne ise, katılımcıların %61,1'i "katılıyorum" ve %27,8'i "kesinlikle katılıyorum" cevaplarını vererek, toplamda %88,9'luk bir oranla arada doğru bir orantı olduğunu belirtmektedirler. %8,4'ü bir ek maliyet getirmediğine inanırken, %2,8'i de kararsız oldukların belirmişlerdir (Tablo 9).

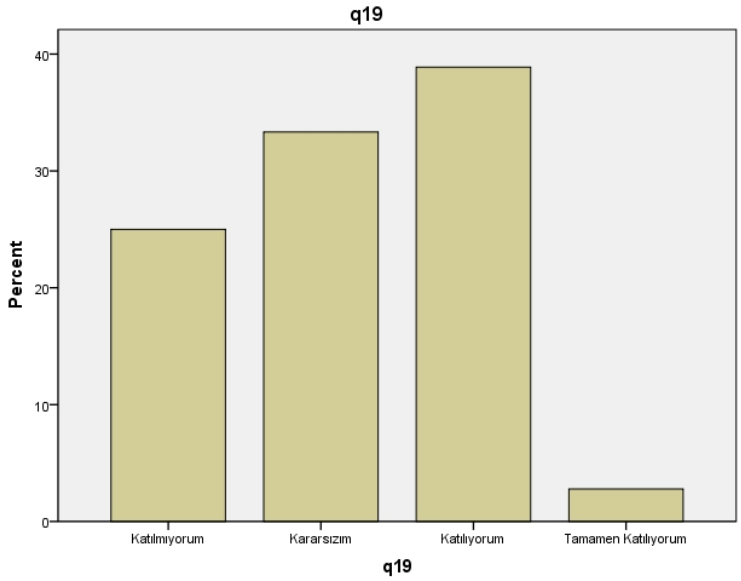
q18

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	HiçKatılmıyorum	1	2,8	2,8	2,8
	Katılmıyorum	2	5,6	5,6	8,3
	Kararsızım	1	2,8	2,8	11,1

Katılıyorum	22	61,1	61,1	72,2
TamamenKatılıyorum	10	27,8	27,8	100,0
Total	36	100,0	100,0	

Tablo 9 : TMSA denetlerinin ek maliyet getirmesi hakkındaki dağılım

Katılımcıların %33,3'ü TMSA denetimlerinden yüksek notlar alınmasının işletmenin net karını arttıracağı görüşünde kararsız olduklarını belirtmişlerdir. %38,9'u "katılıyorum" ve %2,8'i "tamamen katılıyorum" cevaplarını işaretlemişlerdir ki, bu durumda %41,7'lik bir oranda TMSA denetlerinin net kara olumlu etkisi olduğunu anlayabiliriz. Geriye kalan %25'lik kısım ise, böyle bir artış etkisinin olmadığı görüşünü savunduklarını belirtmişlerdir (Şekil 15).



Şekil 15 : TMSA yüksek notları ve net kar artışı hakkındaki dağılım

"SIRE notlarının yükselmesi tanker işletmelerinde net karların artmasında TMSA denetlerinden daha etkilidir" görüşünü katılımcıların %50'si desteklemektedirler. %41,7'si kararsız olduklarını belirtirken, %8,3'ü ise bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların %58,3'ü "katılıyorum" ve %16,7'si "tamamen katılıyorum" cevabı verdikleri, TMSA denetim sonuçlarının kiracı/MOC'lara göre değişkenlik gösterdiği (aynı gemi/işletmenin farklı MOC'dan farklı TMSA notu alması) görüşüne, %11,1 oranında "kararsızım" ve yine %11,1 oranında "katılmıyorum" cevapları verildiği tespit edilmiştir (Tablo 10).

q21

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	4	11,1	11,4	11,4
	Kararsızım	4	11,1	11,4	22,9
	Katılıyorum	21	58,3	60,0	82,9
	TamamenKatılıyorum	6	16,7	17,1	100,0
	Total	35	97,2	100,0	
Missing	0	1	2,8		
Total		36	100,0		

Tablo 10 : TMSA denetim sonuçlarının kiracı/MOC'lara göre değişkenliği dağılımı

TMSA notunun yüksek olmasının işletme riskini azalttığını düşünen %75'lik orana sahip katılımcıların yanında, %11,1'lik oranla kararsız olduğunu belirten ve %13,9'luk oranla bu görüşe katılmadıklarını belirten katılımcılar olduğunu anlıyoruz (Tablo 11).

q22

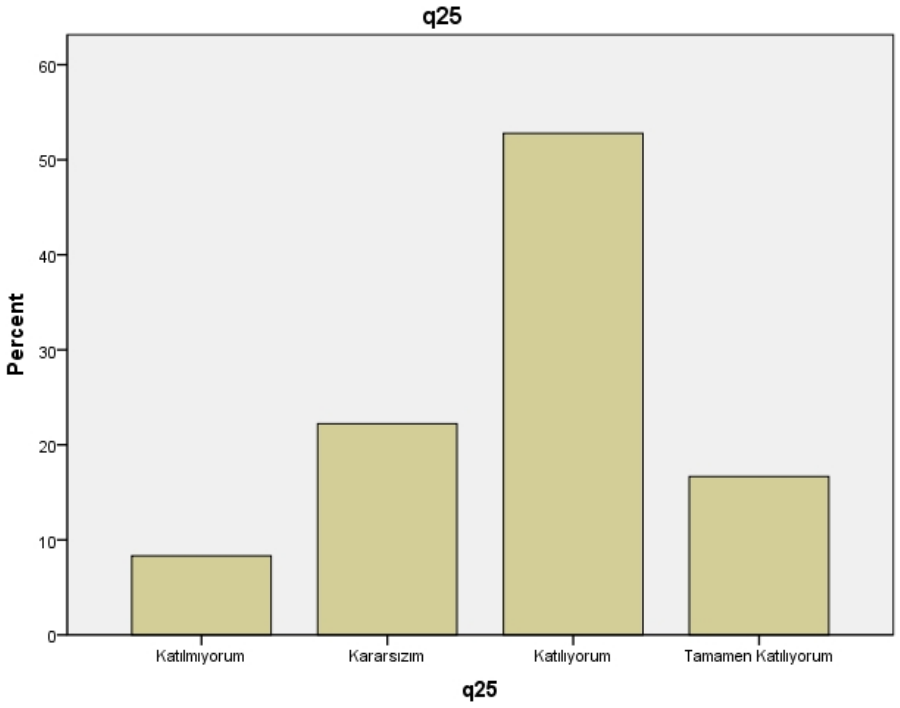
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	5	13,9	13,9	13,9
	Kararsızım	4	11,1	11,1	25,0
	Katılıyorum	21	58,3	58,3	83,3
	TamamenKatılıyorum	6	16,7	16,7	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 11 : TMSA notunun yükseliği ve işletme riskinin azalması hakkındaki dağılım

Bir önceki sorumuzdaki katılımcı oranına benzer şekilde, katılımcıların %69,5'luk kısmı, her tanker işletmesinde bir TMSA sorumlusu bulunması gerektiği görüşünü desteklemektedir. Bunun yanında %5,6'lık kısmı kararsız olduğunu ve %25'lik kısmı da bu görüşe katılmadıklarını belirtmektedirler.

Üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kalite artışı olduğunu düşünen %58,3 oranındaki katılımcıların yanında, %30,6 oranındaki katılımcılar kararsız olduğunu belirtmekteler ve %11,1 oranındaki katılımcılar ise üst yönetimin böyle bir beklentisi olmadığını tecrübe etmekte olduklarını belirtmişlerdir.

"Üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı olduğu" görüşünü, %69,5 oranındaki katılımcılar desteklerken, %22,2 oranındaki katılımcılar kararsız olduklarını ve %8,3'lük kısım ise bu görüşü desteklemediklerini belirtmişlerdir (Şekil 16)



Şekil 16 : Üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı olduğu hakkındaki dağılım

Katılımcıların %38,9'u "katılıyorum" ve %11,1'i " tamamen katılıyorum" cevaplarını vererek, toplamda %50 oranında, TMSA sonuçlarının herkes ile paylaşılmasını desteklediklerini belirtmişlerdir. Bu görüşe %33,3 oranındaki katılımcılar kararsızım cevabını vermişlerdir. Ayrıca, toplamda %16,6 oranındaki katılımcıların ise bu görüşü desteklemediklerini anlıyoruz.

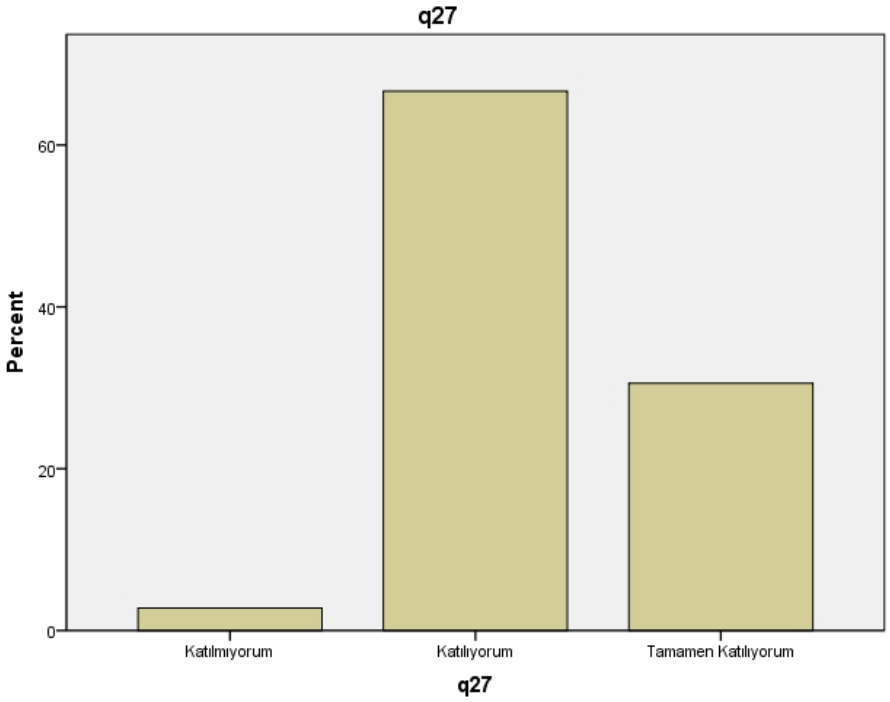
TMSA'i uygulayan bir şirketin gelişeceğini ve daha iyi hizmet kalitesi sağlayacağını destekleyen katılımcıların, %66,7'si "katılıyorum" ve %30,6'sı "tamamen katılıyorum" cevaplarının vererek, toplamda %97,3'lük bir oranla çoğunluğu oluşturmaktadırlar. Sadece %2,8'lik orandaki katılımcılar bu görüşe katılmadıklarını belirtmişlerdir (Tablo 12 ve Şekil 17).

q27

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Katılmıyorum	1	2,8	2,8	2,8

	Katılıyorum	24	66,7	66,7	69,4
	TamamenKatılıyorum	11	30,6	30,6	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 12 : TMSA uygulayanların gelişeceği ve hizmet kalitesinin artacağı hakkındaki dağılım



Şekil 17 : TMSA uygulayanların gelişeceği ve hizmet kalitesinin artacağı hakkındaki dağılım

Katılımcıların %50'si,TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyelerinin, düşük olduğunu belirtirken, %44,4'ü orta seviyede olduğunu ve %2,8'lik bir kısım çok düşük olduğunu belirtirken, diğer %2,8'lik diğer kısmı da yüksek etkisi olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 13).

q28

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ÇokDüşük	1	2,8	2,8	2,8
	Düşük	18	50,0	50,0	52,8

	Orta	16	44,4	44,4	97,2
	Yüksek	1	2,8	2,8	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 13 : TMSA denetlerine göre hizmet seviyesi dağılımı

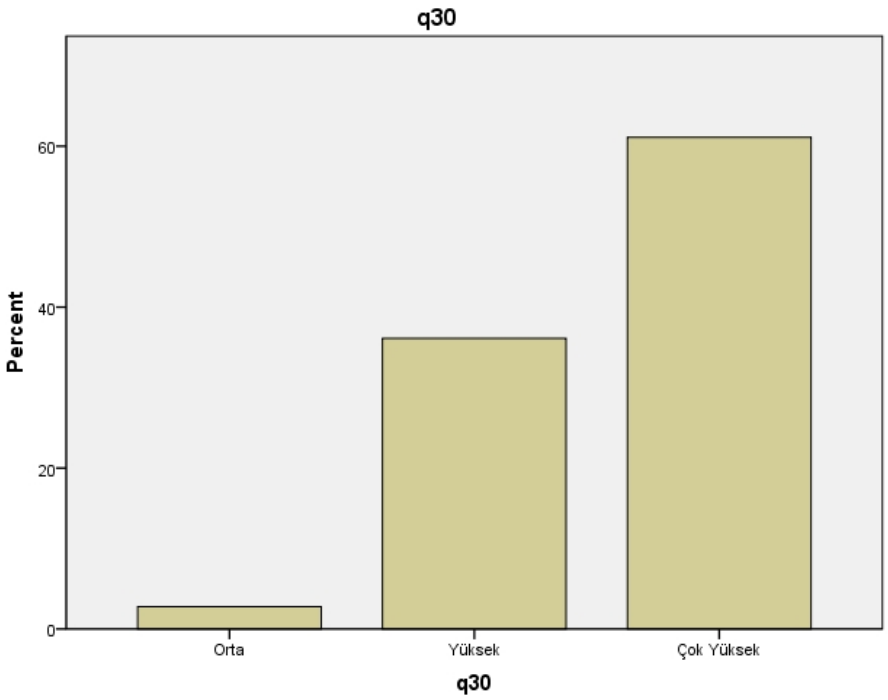
Katılımcıların %27,8'i, gemi personelinin TMSA denetlerindeki etkisinin, düşük olduğunu belirtirken, %22,2'si orta seviyede olduğunu ve %5,6'lık bir kısım çok düşük olduğunu belirtirken, diğer %36,1'lik diğer kısmı da yüksek etkisi ve %8,3'lük kısmı da çok yüksek olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 14).

q29

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ÇokDüşük	2	5,6	5,6	5,6
	Düşük	10	27,8	27,8	33,3
	Orta	8	22,2	22,2	55,6
	Yüksek	13	36,1	36,1	91,7
	ÇokYüksek	3	8,3	8,3	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 14 : TMSA denetlerine gemi personeli etkisi dağılımı

TMSA denetlerinedeki "şirket personeli" etkisinin yüksek olduğunu düşünen %36,1'lik katılımcı oranı yanında, %61,1'lik oran katılımcı bu etkinin çok yüksek olduğunu ve %2,8'lik kalan katılımcı oranı da etkinin orta seviyede olduğunu belirtmişlerdir (Şekil 18).



Şekil 18 : TMSA denetlerine şirket personeli etkisi dağılımı

TMSA denetlerindeki "işletmenin emniyet ve karlılığa bakış açısı" etkisi incelendiğinde ise, %61,1 oranındaki katılımcılar yüksek bir etki olduğunu belirtirken, %19,4 oranındaki katılımcılar çok yüksek bir etki olduğunu belirtmişlerdir. %16,7 oranındaki katılımcılar ise bu etkinin orta seviyede olduğunu belirtmektedirler.

Katılımcıların %47,2'si, gemi kalitesinin TMSA denetlerindeki etkisinin, yüksek olduğunu belirtirken, %33,3'ü orta seviyede olduğunu ve %11,1'lik bir kısım düşük olduğunu belirtirken, diğer %8,3'lük diğer kısmı da çok yüksek etkisi olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 15).

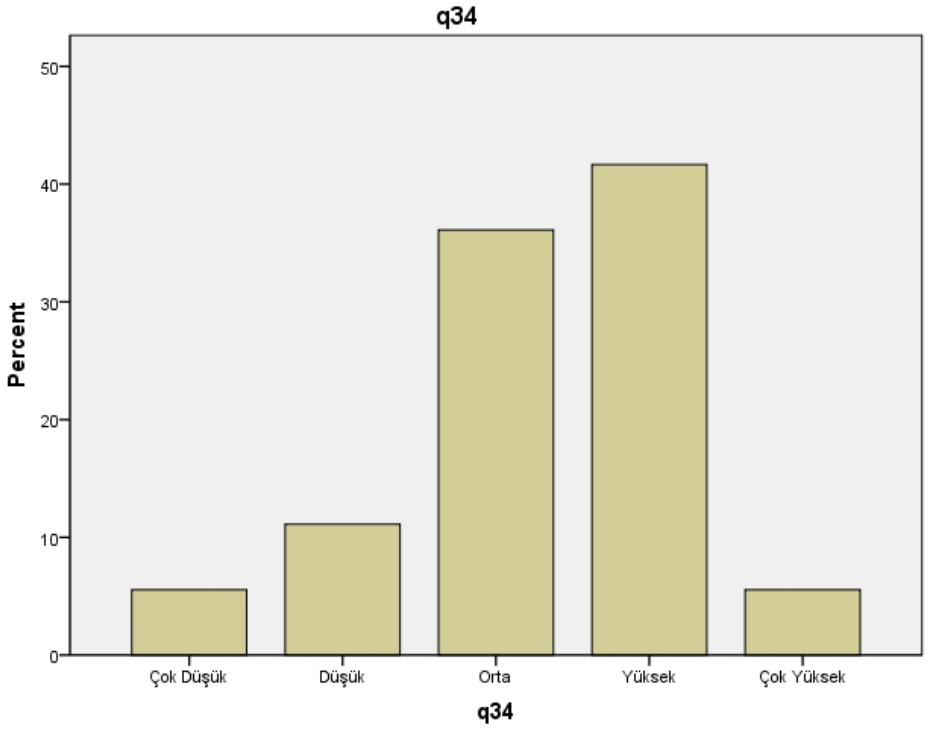
Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
4	11,1	11,1	11,1
12	33,3	33,3	44,4
17	47,2	47,2	91,7

3	8,3	8,3	100,0
36	100,0	100,0	

Tablo 15 : TMSA denetlerine gemi kalitesi etkisi dağılımı

Gemi malzeme ve ekipmanının TMSA denetlerindeki etkisi incelendiğinde ise, katılımcıların %47,2'si yüksek bir etkisi olduğunu belirtirken, %30,6'sı orta, %11,1'i düşük, %2,8'i çok düşük ve %8,3'ü de çok yüksek etkisi olduğunu belirtmektedirler.

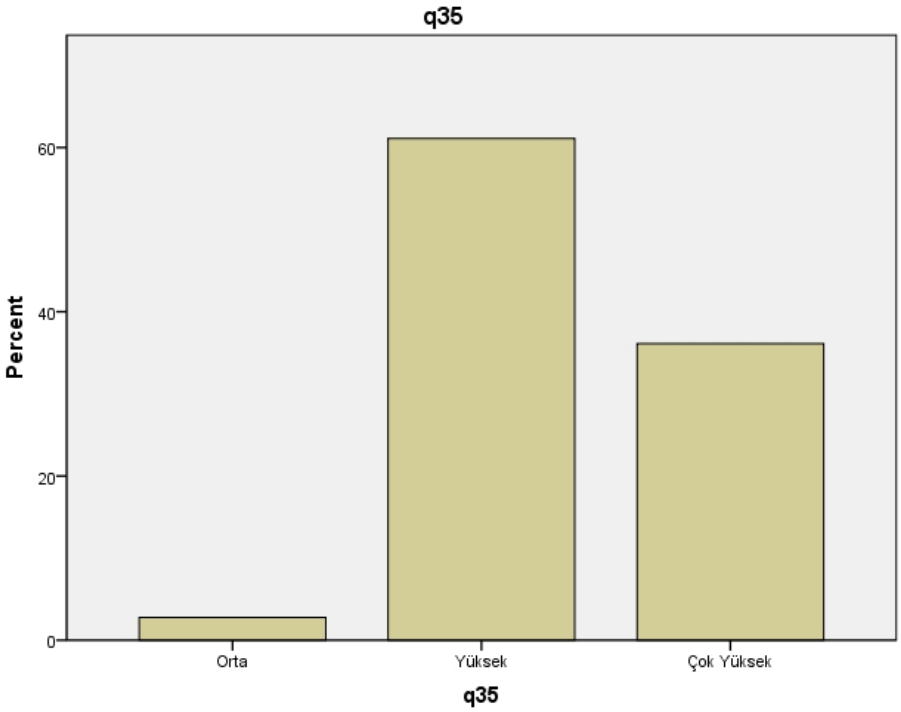
Şirketin klas kuruluşunun TMSA denetlerindeki etkisi incelendiğinde ise, katılımcıların %41,7'si yüksek bir etkisi olduğunu belirtirken, %36,1'i orta, %11,1'i düşük, %5,6'sı çok düşük ve diğer %5,6'sı da çok yüksek etkisi olduğunu belirtmektedirler (Şekil 19).



Şekil 19 : TMSA denetlerine şirketin klas kuruluşunun etkisi dağılımı

TMSA denetlerindeki "şirketin işlettiği filonun kaza raporlarının" etkisi incelendiğinde ise, %61,1 oranındaki katılımcılar yüksek bir etki olduğunu belirtirken, %2,8 oranındaki katılımcılar orta bir

etki olduğunu belirtmişlerdir. %36,1 oranındaki katılımcılar ise bu etkinin çok yüksek olduğunu belirtmektedirler (Şekil 20).



Şekil 20 : TMSA denetlerine filo kaza raporlarının etkisi dağılımı

Katılımcıların %38,9'u, gemilerin bakım tutumlarının TMSA denetlerindeki etkisinin, yüksek olduğunu belirtirken, %27,8'içok yüksek seviyede olduğunu ve %11,1'lik bir kısım düşük olduğunu belirtirken, kalan %22,2'lik kısmı da çok yüksek etkisi olduğunu belirtmişlerdir (Tablo 16).

q36

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Düşük	4	11,1	11,1	11,1
	Orta	8	22,2	22,2	33,3
	Yüksek	14	38,9	38,9	72,2

	ÇokYüksek	10	27,8	27,8	100,0
	Total	36	100,0	100,0	

Tablo 16 : TMSA denetlerine gemi bakım-tutumunun etkisi dağılımı

6.3.5.1 Anova - F Analizleri (Varyans Analizi) ve Crosstabs

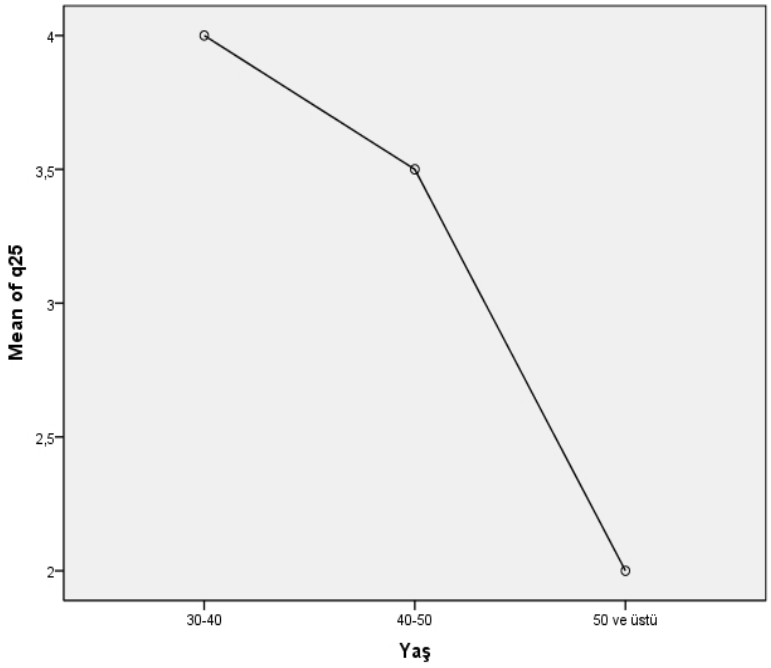
Anketteki giriş ve genel bölümündeki verilerle, TMSA bölüm 1 ve bölüm 2'deki sorular arasında anlamlı farklılık olup olmadığına bakılacaktır. Kısacası, profil bilgileriyle, sorular arasındaki anlamlı farklılığı araştıracağız. İkiden fazla grup kullanıldığından ANOVA - F Analizi (Varyans Analizi = ANOVA) tekniğini kullanacağız.

Anova tablosunda "Yaş" değişkeninin, "Üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı" olduğu görüşüne, yani anketin (q25), 25. sorusuna, etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, yaş ile grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluşturduğu bulunmuştur [F (3,32) = 4,535, p = 0,018 < 0,05]. Yani anketi yanıtlayanların oluşturduğu 3 gruptan; "30-40 yaş aralığı" grubu, üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı olduğunu "katılıyorum" ve "kesinlikle katılıyorum" yanıtlarından oluşan 4,00'lük ortalama ile belirtmişlerdir. Bu gruptan farklı olarak ise "50 yaş ve üstü" grubu ise, "katılmıyorum" (ortalama 2,000) cevabı ile üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı olmadığını belirtmişlerdir (Tablo 17 ve Şekil 21).

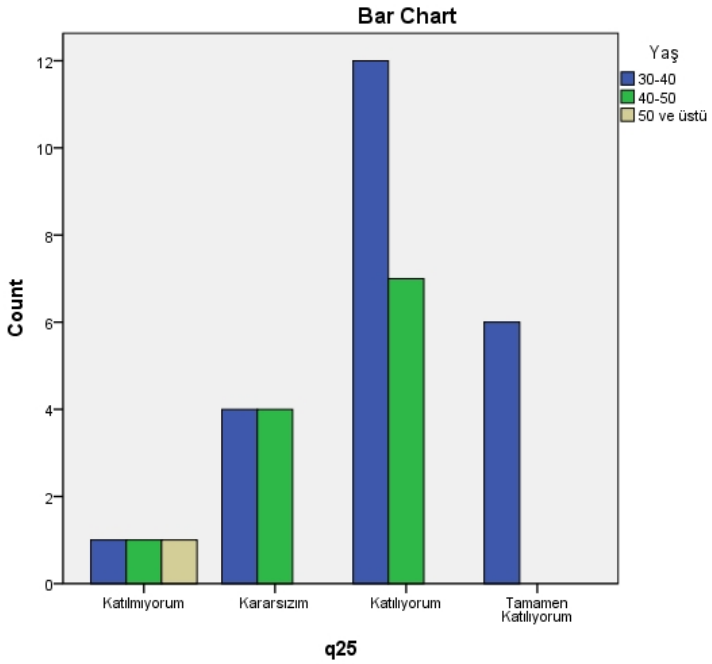
ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q25	Between Groups	5,222	2	2,611	4,535	,018
	Within Groups	19,000	33	,576		
	Total	24,222	35			

Tablo 17 : Yaş - q25 ANOVA testi



Şekil 21.a : Yaş - q25 ANOVA testi dağılım



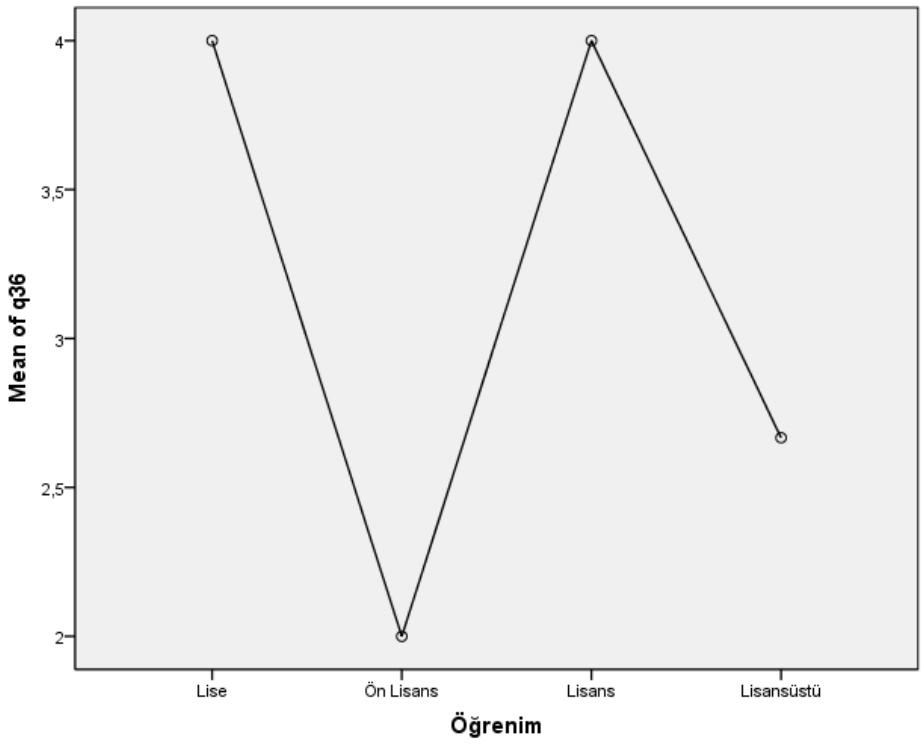
Şekil 21.b : Yaş - q25 Bar Chart dağılımı

Anova tablosunda "Öğrenim durumu" değişkeninin, "TMSA denetlerindeki "gemilerin bakım-tutumlarının" etkisi" değişkenine, yani anketin (q36) 36. sorusuna, etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, öğrenim durumları ile grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluşturduğu bulunmuştur [F (3,32) = 3,604, p = 0,024 < 0,05]. TMSA denetlerine gemilerin bakım-tutumlarının etkisi için; ön lisans mezunları grubunun "düşük", lise ve lisans mezunları grubunun ise "yüksek" olarak değerlendirdikleri görülmüştür (Tablo 18 ve Şekil 22).

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q36	Between Groups	8,333	3	2,778	3,604	,024
	Within Groups	24,667	32	,771		
	Total	33,000	35			

Tablo 18 : Öğrenim durumu - q36 ANOVA testi



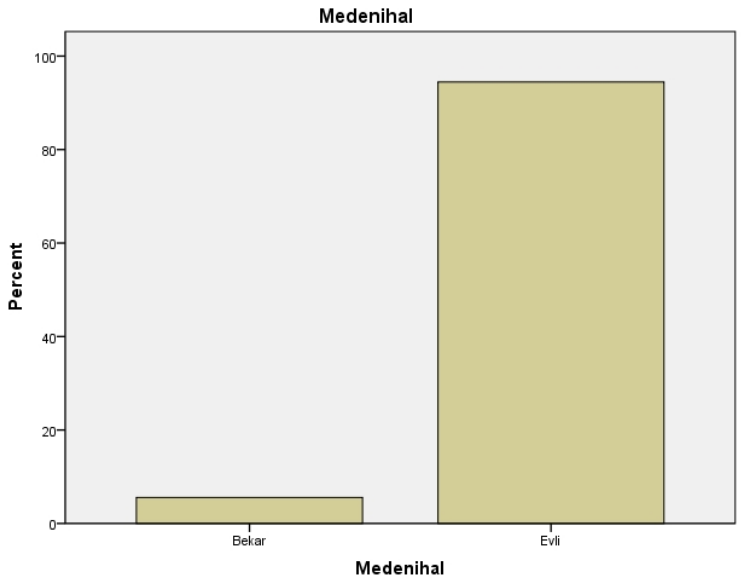
Şekil 22 : Öğrenim durumu - q36 ANOVA testi dağılımı

Anova tablosunda "Medeni durum" değişkeninin, q1 (Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır.) ve q35 (TMSA denetlerindeki “şirketin işlettiği filonun kaza raporlarının" etkisi) sorularına etki ettiği görülmüştür. Ancak, ilk analiz sonuçlarından elde edilen değerlerde, katılımcıların %94,4'ünün evli ve %5,6'sının bekar olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır (Şekil 23). Bu nedenle, katılımcı "bekar" grubunun çok az olması nedeniyle farklılık yorumlanmamıştır (Tablo 19).

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q1	Between Groups	3,609	1	3,609	7,656	,009
	Within Groups	16,029	34	,471		
	Total	19,639	35			
q35	Between Groups	1,471	1	1,471	5,862	,021
	Within Groups	8,529	34	,251		
	Total	10,000	35			

Tablo 19 : Medeni Hal - q1 ve q35 ANOVA testi



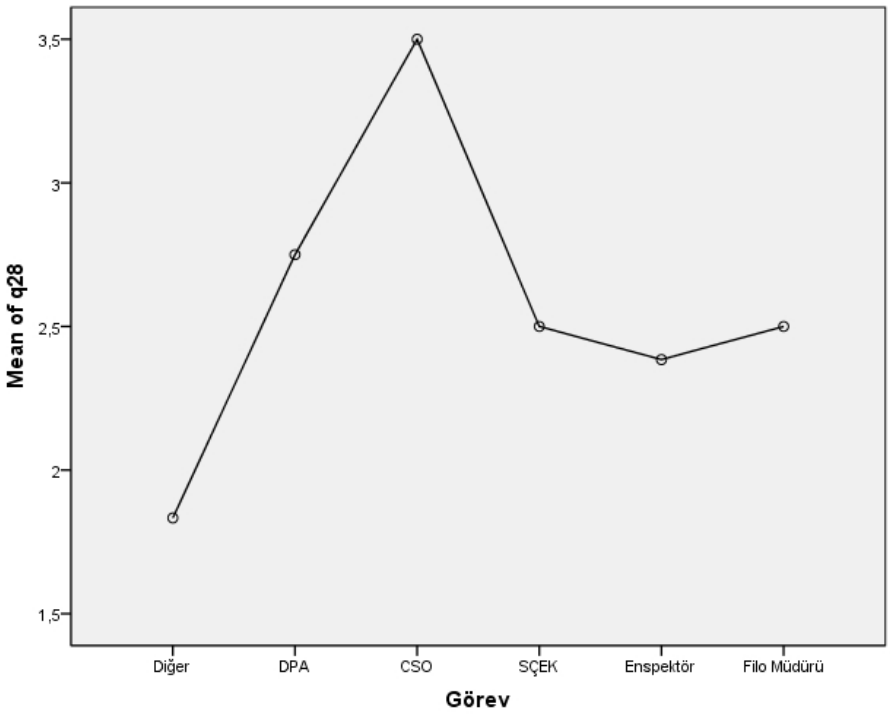
Şekil 23 : Anket katılımcılarının Medeni Hal dağılımı

Anova tablosunda "Görev" değişkeninin, q28 (Sizce Türk Kimyasal Tanker İşletmelerinin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesi) sorusuna etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, işletmede verilen görev ile TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesine bakış açısı arasında anlamlı farklılık oluştuğu bulunmuştur [F (5,29) = 4,129, p = 0,006 < 0,05]. CSO'lar hizmet seviyesini orta - yüksek arasında (3,5) değerlendirirken; DPA, SÇEK, Enspektör ve Filo Müdürleri hizmet seviyesini düşük - orta arasında (2,5 civarı) değerlendirmekte oldukları görülmüştür (Tablo 20 ve Şekil 24).

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q28	Between Groups	5,275	5	1,055	4,129	,006
	Within Groups	7,410	29	,256		
	Total	12,686	34			

Tablo 20 : Görev - q28 ANOVA testi



Şekil 24 : Görev - q28 ANOVA testi dağılımı

Görev ile q28 arasındaki anlamlı ilişkiyi "cross tabs" analizi yaparak incelendiğinde, yüksek ve orta değerlendirmesini yapan CSO katılımcı sayısının 1, DPA sayısının 6, SÇEK sayısının 1, diğer sayısının 5 ve enspektör sayısının 8 ile en fazla olduğu görülmüştür. En fazla "orta" olarak değerlendiren gruplar DPA ve enspektörler, en fazla "düşük" olarak değerlendirenler ise enspektörler ve diğer grupları olduğu anlaşılmaktadır. (Tablo 21 ve Şekil 25).

q28 * Görev Crosstabulation

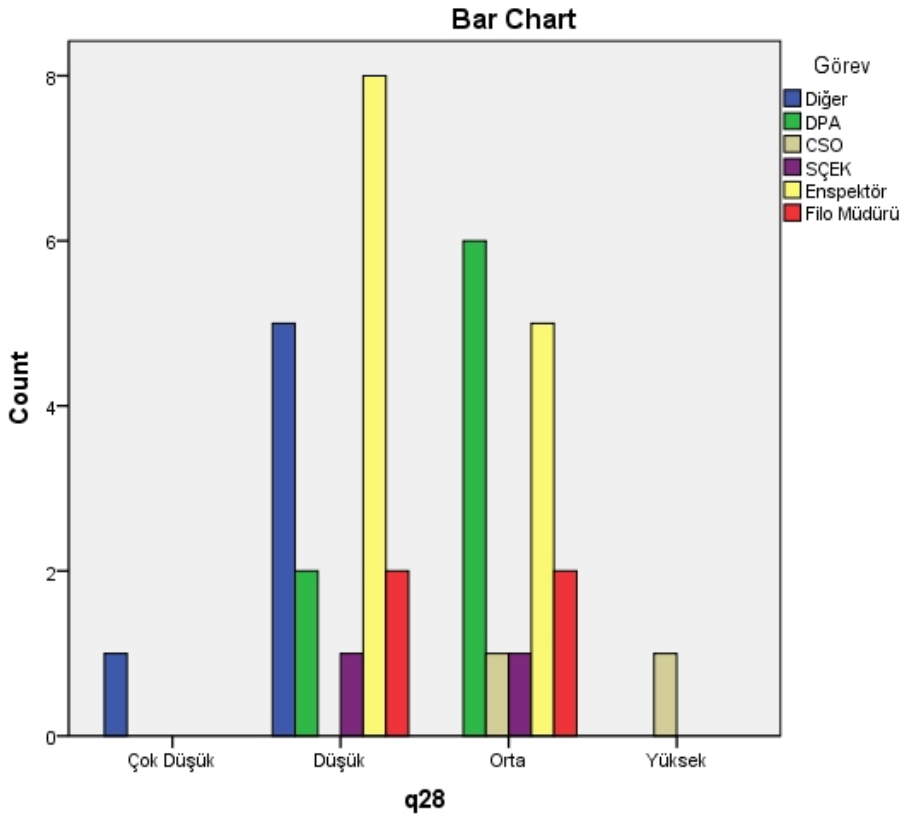
Count

		Görev				
		Diğer	DPA	CSO	SÇEK	Enspektör
q28	Çok Düşük	1	0	0	0	0
	Düşük	5	2	0	1	8
	Orta	0	6	1	1	5
	Yüksek	0	0	1	0	0
Total		6	8	2	2	13

Count

		Görev	
		Filo Müdürü	Total
q28	Çok Düşük	0	1
	Düşük	2	18
	Orta	2	15
	Yüksek	0	1
Total		4	35

Tablo 21 : q28 - Görev Crosstabulation dağılımı



Şekil 25 : Görev - q28 Bar Chart dağılımı

Anova tablosunda "İşletilen kimyasal tanker sayısı" değişkeninin, q4, q5, q7, q8, q24, q22, q21 q30, q34 , q36 sorularına etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, işletilen kimyasal tanker sayısı ile ilgili sorulara grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluşturduğu bulunmuştur. İlgili tabloda q4, q21 ve q34 Anova test değerleri görülmektedir (Tablo 22). İlgili F analiz değerleri ise; q4 : [F (3,21) = 7,935, p = 0,001 < 0,05], q5 : [F (3,21) = 4,836, p = 0,010 < 0,05],

q7 : [F (3,21) = 7,040, p = 0,002 < 0,05], q8 : [F (3,21) = 3,431, p = 0,036 < 0,05],

q21 : [F (3,20) = 8,320, p = 0,001 < 0,05], q22 : [F (3,21) = 7,415, p = 0,001 < 0,05],

q24 : [F (3,21) = 3,120, p = 0,048 < 0,05], q30 : [F (3,21) = 4,601, p = 0,013 < 0,05],

q34 : [F (3,21) = 4,825, p = 0,010 < 0,05], q36 : [F (3,21) = 5,027, p = 0,009 < 0,05] olarak bulunmuştur. Anlamlılık oluşturan soru sayısı fazla olduğundan önemli olduğunu düşündüğümüz bazılarının detayına inilerek incelemeleri yapılmıştır.

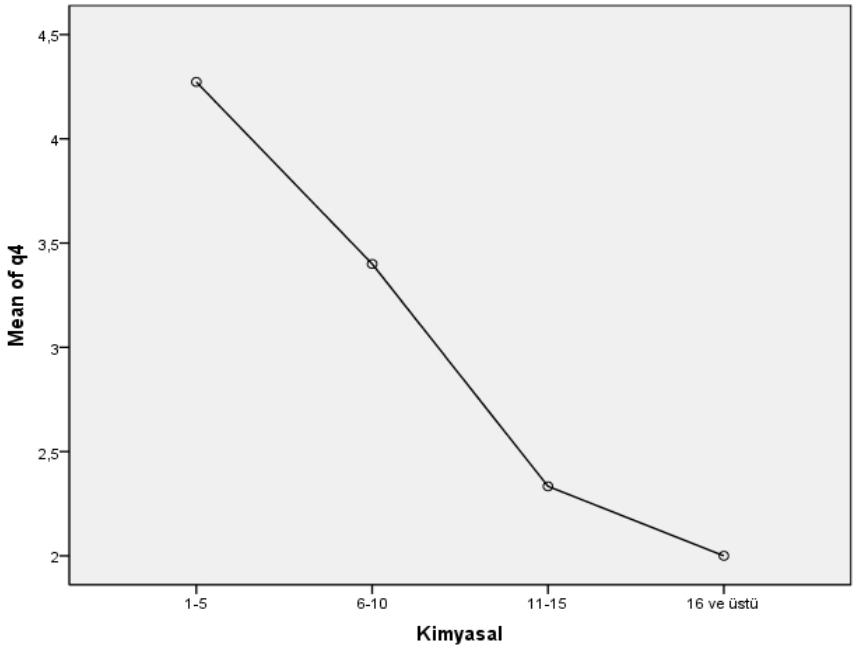
ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q4	Between Groups	12,752	3	4,251	7,935	,001
	Within Groups	11,248	21	,536		
	Total	24,000	24			
q21	Between Groups	10,733	3	3,578	8,320	,001
	Within Groups	8,600	20	,430		
	Total	19,333	23			
q34	Between Groups	10,512	3	3,504	4,825	,010
	Within Groups	15,248	21	,726		
	Total	25,760	24			

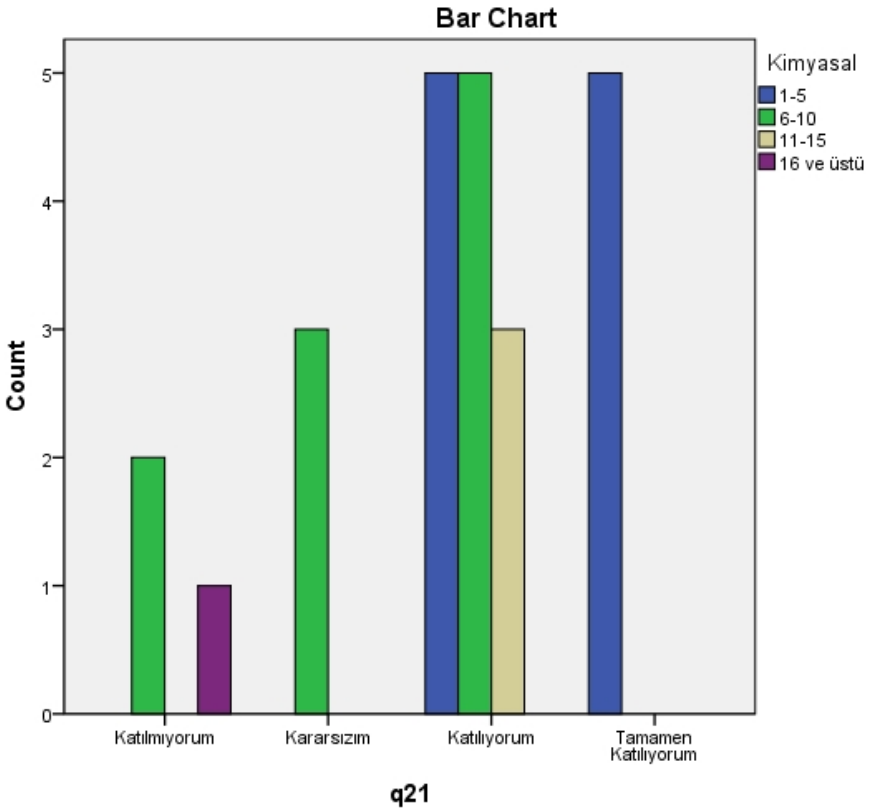
Tablo 22 : Kimyasal tanker sayısı - q4, q21, q34 ANOVA testleri

SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında bir bağlantı (q4) olduğunu değerlendirenlerin özellikle 1-5 kimyasal tanker sayısında yoğunlaşıp, 6-10 gemi arasına doğru gidildikçe azaldığı gözlemlenmiştir. Kimyasal tanker sayısı daha da arttıkça bu bağlantının olmadığı değerlendirilmeye başlanmıştır (Şekil 26).

Crosstabs analizinden, kimyasal tanker sayısı - q21 Bar Chart dağılımı incelendiğinde katılımcıların 1-5 kimyasal tankeri olan işletmecilerin; q21 sorusunda "katılıyorum" ve "kesinlikle katılıyorum" cevabında yoğunlaştıkları görülmüştür. 11-15 arası kimyasal tanker işletenler sadece "katılıyorum" cevabını vermiş olduklarını anlaşılmaktadır. 16 ve üstü kimyasal tanker işletenlerin ise sadece katılmıyorum yanıtını verdikleri görülmüştür (Şekil 27).



Şekil 26 : Kimyasal tanker sayısı - q4 ANOVA testi dağılımı



Şekil 27 : Kimyasal tanker sayısı - q21 Bar Chart dağılımı

Araştırmada TKTİ ana odak noktası olduğundan işletilen ham petrol ve ürün tankerleri verilerinin analizleri yapılmış, ancak araştırmada bunlara yer verilmemiştir.

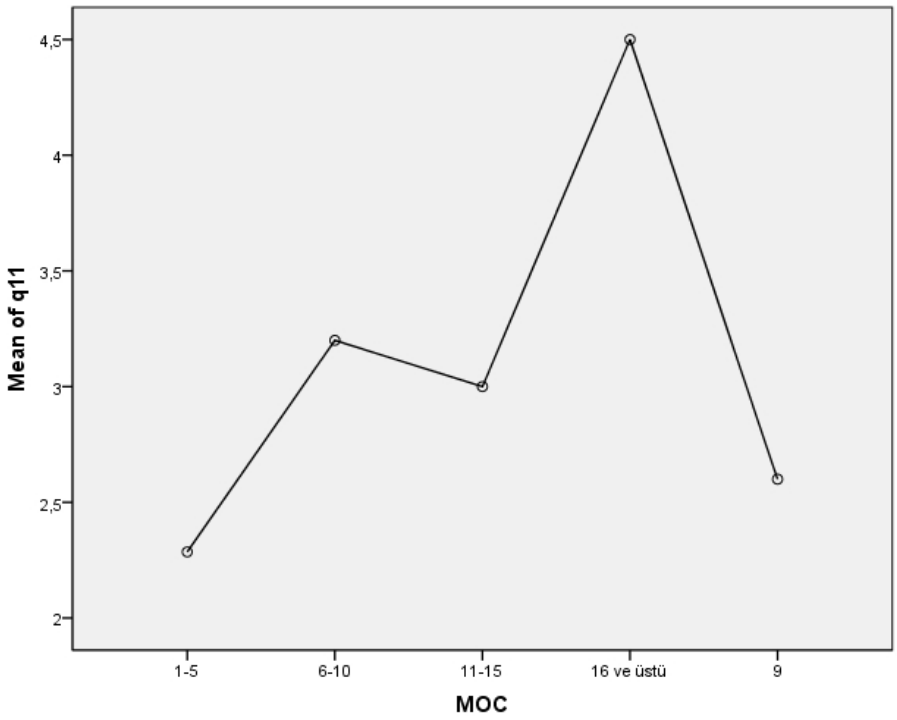
Anova tablosunda "SIRE denetimi yapılan MOC'lar" değişkeninin, q5, q10, q11, q12, q29, q33, q34, q35, q36 sorularına etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, SIRE denetimi yapılan MOC'ların sayısı değişkeni ile ilgili sorulara grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluştuğu bulunmuştur. Anlamlılık oluşturan soru sayısı fazla olduğundan önemli olduğunu düşündüğümüz bazılarının detayına inilerek incelemeleri yapılmıştır. İlgili tabloda q11, q33 ve q35 Anova test değerleri görülmektedir (Tablo 23). İlgili bu sorular için, F analiz değerleri ise; q11 : [F (4,29) = 3,180, p = 0,028 < 0,05], q33 : [F (4,29) = 3,696, p = 0,015 < 0,05], q35 : [F (4,29) = 8,172, p = 0,000 < 0,05] olarak bulunmuştur.

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q11	Between Groups	9,442	4	2,361	3,180	,028
	Within Groups	21,529	29	,742		
	Total	30,971	33			
q33	Between Groups	9,613	4	2,403	3,696	,015
	Within Groups	18,857	29	,650		
	Total	28,471	33			
q35	Between Groups	5,174	4	1,294	8,172	,000
	Within Groups	4,590	29	,158		
	Total	9,765	33			

Tablo 23 : MOC SIRE deneti sayısı - q11, q33, q35 ANOVA testleri

"İyi tanker işletmeleri daha fazla TMSA denetimine girer" (q11) sorusuna 6-10 arası ve 11-15 arası MOC SIRE denetine girenler genellikle "kararsızım" görüşünde yoğunlaşırlarken, 16 ve üstü MOC SIRE denetine girenler ise "katılıyorum" ve "kesinlikle katılıyorum" değerlendirmesini yapmışlardır. MOC SIRE deneti sayısını boş bırakanlar ve 1-5 arası MOC SIRE denetine girenlerin ise "katılmıyorum" ve "kararsızım" cevaplarında yoğunlaştıkları anlaşılmaktadır (Şekil 28).



Şekil 28 : MOC SIRE deneti sayısı - q11 ANOVA testi dağılımı

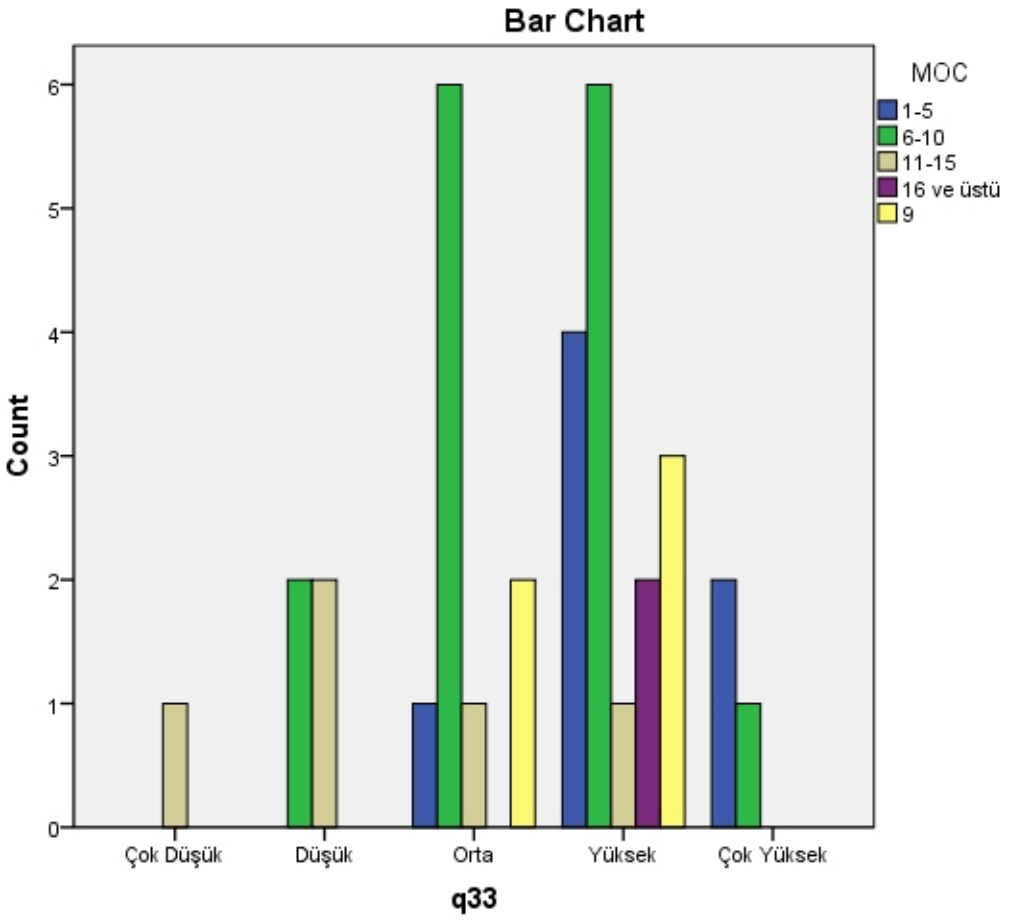
Crosstab ve Bar Chart analizlerine, q33 için bakıldığında, 6-10 arasında MOC SIRE deneti yapanların, tüm katılımcılar arasında yoğunlaşarak neredeyse katılımcıların yarısına yakınını oluşturduğu görülmüştür (Tablo 24). Bu çoğunluğunda genelde, TMSA denetlerine "gemi malzeme/ekipmanının" etkisinin orta ve yüksek olduğu yönünde ağırlıklı bir görüşü olduğu anlaşılmaktadır. 16 ve üstü gemisi olanlar sadece "yüksek" etkisi olduğunu savunmaktayken, 11-15 gemisi olanların neredeyse her cevap grubunda değerlendirme yaptıkları görülmüştür. MOC SIRE deneti sayısını boş bırakanların ise, bu etkinin "yüksek" ve "orta" olduğunu değerlendirdikleri görülmüştür (Şekil 29).

Crosstab

Count

		MOC					Total
		1-5	6-10	11-15	16 ve üstü	9	
q33	Çok Düşük	0	0	1	0	0	1
	Düşük	0	2	2	0	0	4
	Orta	1	6	1	0	2	10
	Yüksek	4	6	1	2	3	16
	Çok Yüksek	2	1	0	0	0	3
Total		7	15	5	2	5	34

Tablo 24 : MOC SIRE deneti sayısı - q33 Crosstab Analizi



Şekil 29 : MOC SIRE deneti sayısı - q33 Bar Chart dağılımı

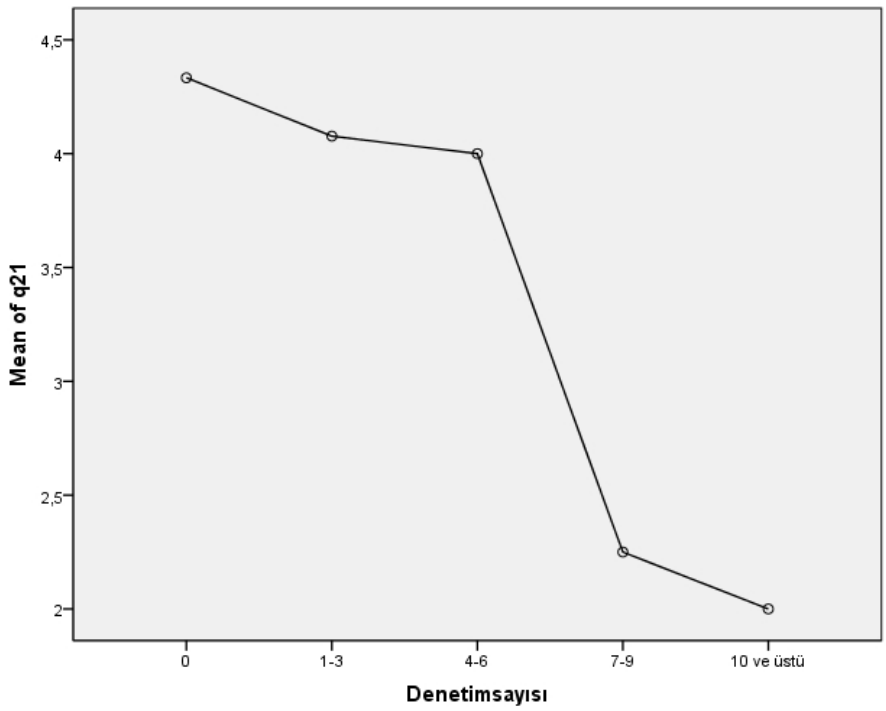
Anova tablosunda "şirketin girmiş olduğu TMSA denetimi sayısı" değişkeninin, q21, q22, q31, q33 sorularına etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, girilmiş olunan TMSA deneti sayısı değişkeni ile ilgili sorulara grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluştuğu bulunmuştur. İlgili tabloda bu sorulara ait Anova test değerleri görülmektedir (Tablo 25). İlgili bu sorular için, F analiz değerleri ise; q21 : [F (4,22) = 9,563, p = 0,000 < 0,05], q22 : [F (4,23) = 4,721, p = 0,006 < 0,05], q31 : [F (4,23) = 4,345, p = 0,009 < 0,05], q33 : [F (4,23) = 3,592, p = 0,020 < 0,05] olarak bulunmuştur.

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q21	Between Groups	15,660	4	3,915	9,563	,000
	Within Groups	9,006	22	,409		
	Total	24,667	26			
q22	Between Groups	11,593	4	2,898	4,721	,006
	Within Groups	14,121	23	,614		
	Total	25,714	27			
q31	Between Groups	4,243	4	1,061	4,345	,009
	Within Groups	5,614	23	,244		
	Total	9,857	27			
q33	Between Groups	9,558	4	2,389	3,592	,020
	Within Groups	15,299	23	,665		
	Total	24,857	27			

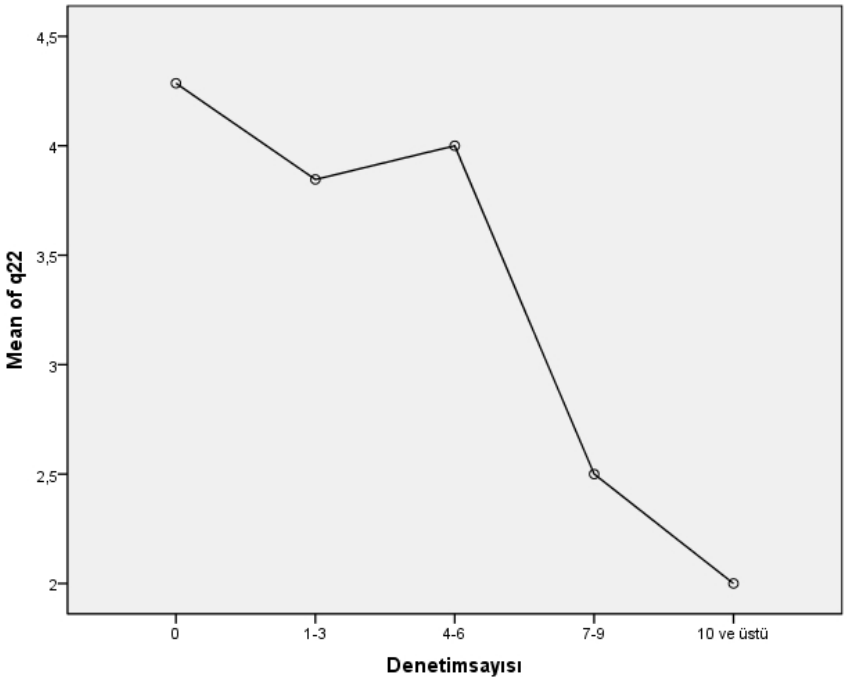
Tablo 25 : Şirketin girmiş olduğu TMSA deneti sayısı - q21, q22, q31, q33 ANOVA testleri

"TMSA denetim sonuçları Kiracı/MOC'lara göre değişkenlik gösterir" sorusuna, 1-3 ve 4-6 arası TMSA denetim yapan katılımcıların verdiği cevaplar genellikle "katılıyorum" kategorisinde kalırken, hiç TMSA denetimi yapmamış katılımcıların ise "kesinlikle katılıyorum" ve "katılıyorum" dağılımda cevaplar verdikleri görülmüştür. Bunlardan farklı olarak; 7-9 arası ve 10 ve üstü denetim yapanların ise genellikle "katılmıyorum" cevabıyla, TMSA denetim sonuçlarının kiracı/MOC'lara göre değişkenlik göstermediklerini düşündükleri sonucuna ulaşılmıştır (Şekil 30).



Şekil 30 : TMSA denetim sayısı - q21 ANOVA testi dağılımı

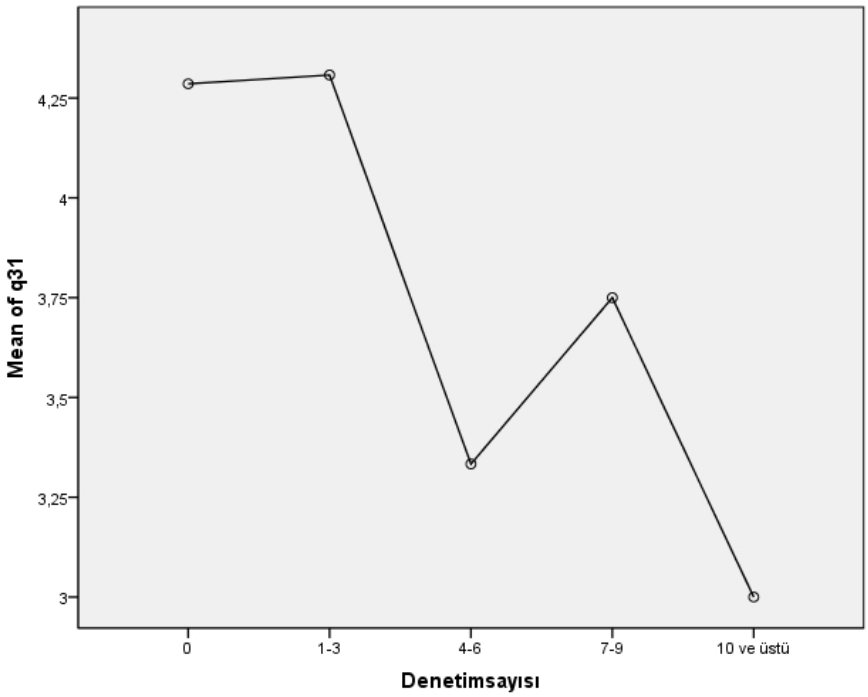
"TMSA notunun yüksek olması işletme riskini azaltır" sorusuna, 0 (sıfır) TMSA denetimi yapanlar, 1-3 arası ve 4-6 arası TMSA denetimi yapan katılımcılar genellikle "katılıyorum" dağılımında kalırken, 7-9 arası yapanlar "katılmıyorum" ve "kararsızım" dağılımında ve 10 ve üstü TMSA denetimi yapmış katılımcıların ise "katılmıyorum" dağılımda cevaplar verdikleri görülmüştür. Bu analize göre, 4-6 arası TMSA deneti yapmanın bir dönüm noktası olduğu söylenebilir. Bu sınır aşıldıktan sonra görüşler her aralıkta olumsuza doğru dağılım göstermektedir (Şekil 31).



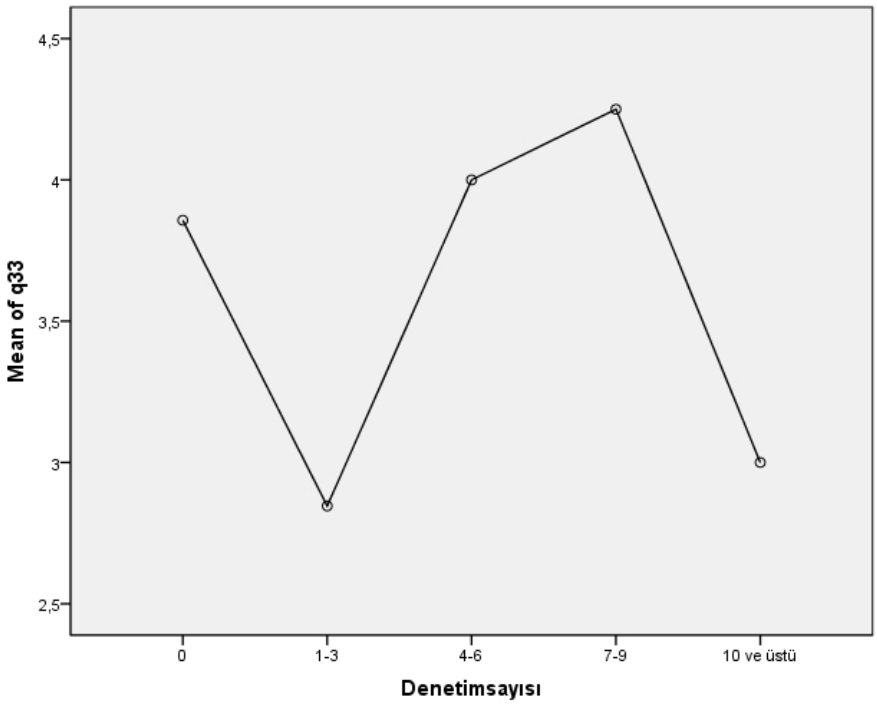
Şekil 31 : TMSA denetim sayısı - q22 ANOVA testi dağılımı

"TMSA denetlerindeki “işletmenin emniyet ve karlılığa bakış açısı" etkisi" sorusuna, 0 TMSA denetimi yapanlar ve 1-3 arası ve 7-9 arası TMSA denetimi yapan katılımcılar genellikle "katılıyorum" dağılımında kalırken, 4-6 arası ve 10 ve üstü TMSA denetimi yapmış katılımcıların ise "kararsızım" dağılımda cevaplar verdikleri görülmüştür. Bu analize göre, 1-3 arası TMSA deneti yapmanın bir dönüm noktası olduğu söylenebilir. Bu sınır aşıldıktan sonra görüşler her aralıkta yön değiştirmektedir. 4-6 arası denet yapanlar "kararsızım"'a yakın dağılım gösterirken, 7-9 arası denet yapanlar "katılıyorum"'a yakın dağılım göstermekte ve 10 ve üstü denet yapanların ise tekrar daha kesin bir "kararsızım" dağılımı sağladıkları görülmüştür. (Şekil 32).

"TMSA denetlerindeki “gemi malzeme/ekipmanının” etkisi " sorusuna; 0, 4-6 arası ve 7-9 arası denet yapan katılımcılar "katılıyorum" dağılımında, 1-3 arası denet yapanlar ve 10 ve üstü denet yapanların ise "kararsızım" dağılımda cevaplar verdikleri bulunmuştur. Bu sonuçlardan hareketle yön değiştirme noktalarının 3 ve 9 denet sayıları olduğunu görülmektedir (Şekil 33).



Şekil 32 : TMSA denetim sayısı - q31 ANOVA testi dağılımı



Şekil 33 : TMSA denetim sayısı - q33 ANOVA testi dağılımı

Crosstab ve Bar Chart analizlerine, q31 ve q33 için bakıldığında, 1-3 arasında TMSA deneti yapanların, tüm katılımcılar arasında yoğunlaşarak neredeyse katılımcıların yarısına yakınını oluşturduğu görülmüştür (Tablo 26 ve 27). TMSA denetlerine "işletmenin emniyet ve karlılığa bakış açısı" (q31) etkisinin yüksek ve çok yüksek olduğu yönünde ağırlıklı bir görüş olduğu ve bunda en büyük etkinin 1-3 arası ve 0 (sıfır) TMSA deneti yapanların olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 34). TMSA denetlerine "gemi malzeme/ekipmanının" (q33) etkisinde ise, en yoğun dağılımın "yüksek" olarak belirtildiği ve bunda 0 TMSA deneti yapanlar en yüksek etkiyi yapmakla birlikte, tüm diğer gruplarında etkisinin olduğu anlaşılmaktadır. Ardında gelen yoğun dağılım ise "orta" olarak belirtilmiştir ve bunda en büyük etkinin 1-3 arası TMSA deneti yapanlar olduğu görülmüştür (Şekil 35).

Crosstab

Count

		Denetimsayısı					
		0	1-3	4-6	7-9	10 ve üstü	Total
q31	Orta	0	0	2	1	1	4
	Yüksek	5	9	1	3	0	18
	Çok Yüksek	2	4	0	0	0	6
Total		7	13	3	4	1	28

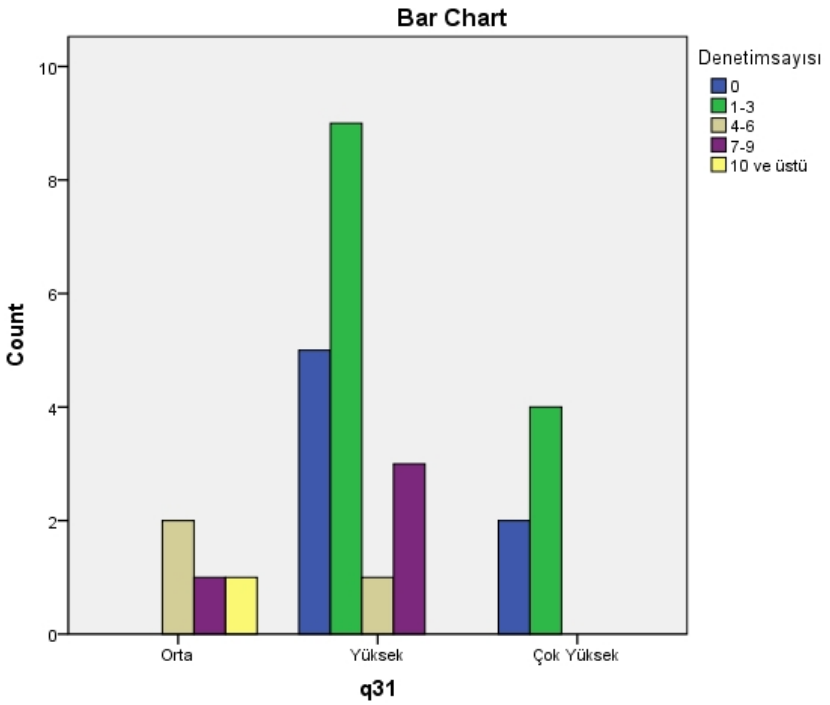
Tablo 26 : TMSA denetim sayısı - q31 Crosstab Analizi

Crosstab

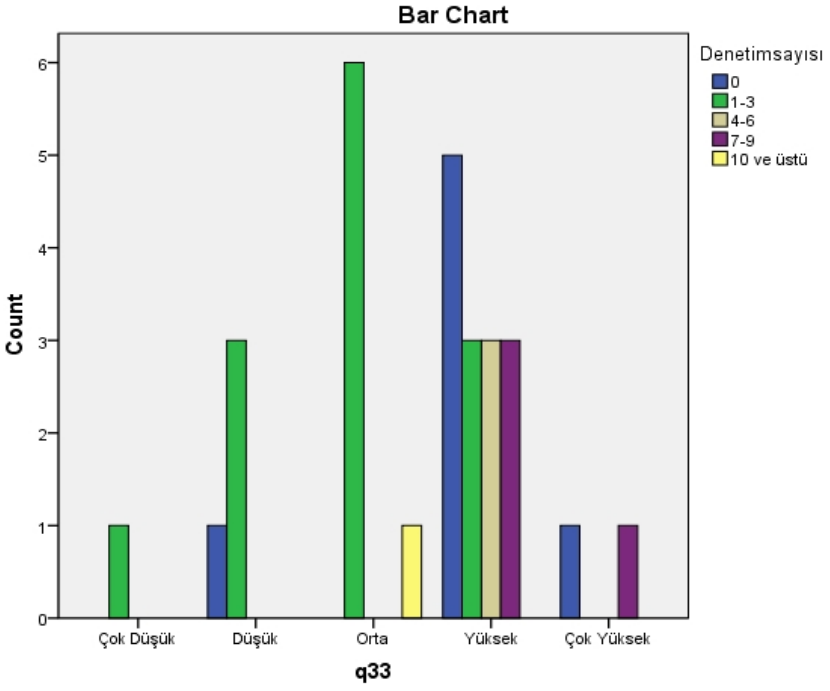
Count

		Denetimsayısı					
		0	1-3	4-6	7-9	10 ve üstü	Total
q33	Çok Düşük	0	1	0	0	0	1
	Düşük	1	3	0	0	0	4
	Orta	0	6	0	0	1	7
	Yüksek	5	3	3	3	0	14
	Çok Yüksek	1	0	0	1	0	2
Total		7	13	3	4	1	28

Tablo 27 : TMSA denetim sayısı - q33 Crosstab Analizi



Şekil 34 : TMSA denetim sayısı - q31 Bar Chart dağılımı



Şekil 35 : TMSA denetim sayısı - q33 Bar Chart dağılımı

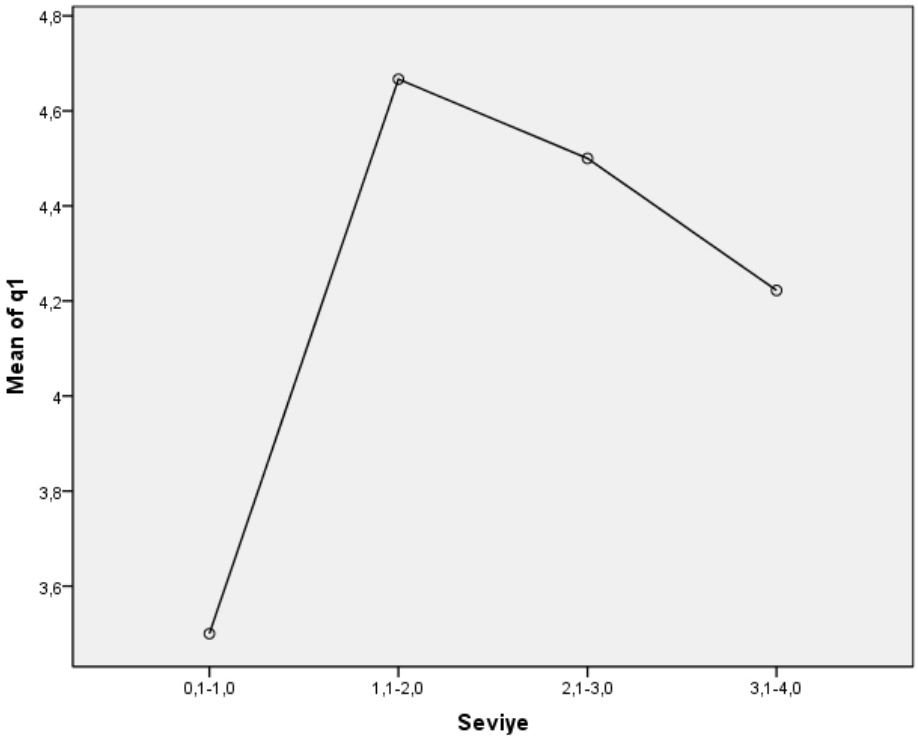
Anova tablosunda "OCIMF/TMSA veritabanında deklere edilen TMSA seviyesi" değişkeninin, q1, q8, q11, q25 sorularına etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, deklere edilen TMSA seviyesi ile ilgili sorulara grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluştuğu bulunmuştur. İlgili tabloda bu sorulara ait Anova test değerleri görülmektedir (Tablo 28). İlgili bu sorular için, F analiz değerleri ise; q1 : [F (3,22) = 3,222, p = 0,042 < 0,05], q8 : [F (3,22) = 8,602, p = 0,001 < 0,05], q11 : [F (3,22) = 4,488, p = 0,013 < 0,05], q25 : [F (3,22) = 3,695, p = 0,027 < 0,05] olarak bulunmuştur.

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q1	Between Groups	3,393	3	1,131	3,222	,042
	Within Groups	7,722	22	,351		
	Total	11,115	25			
q8	Between Groups	19,765	3	6,588	8,602	,001
	Within Groups	16,850	22	,766		
	Total	36,615	25			
q11	Between Groups	6,833	3	2,278	4,488	,013
	Within Groups	11,167	22	,508		
	Total	18,000	25			
q25	Between Groups	6,662	3	2,221	3,695	,027
	Within Groups	13,222	22	,601		
	Total	19,885	25			

Tablo 28 : OCIMF/TMSA veritabanında deklere edilen TMSA seviyesi - q1, q8, q11, q25 ANOVA testleri

"Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır" sorusuna neredeyse tüm grupların olumlu baktığını söyleyebiliriz. Özellikle 1,1-2,0 aralığı grubu bu konuya "kesinlikle katılıyorum" dağılımda cevap verdiği görülmüştür (Şekil 36).



Şekil 36 : Deklere edilen TMSA seviyesi - q1 ANOVA testi dağılımı

Crosstab ve Bar Chart analizleri incelendiğinde katılımcıların çoğunluğunun "katılıyorum" cevabını verdikleri, her gruptan bu cevabı verenler olduğu ve en büyük çoğunluğu ise 2,1 - 4,0 aralığında bir seviye deklere edenlerin oluşturduğu anlaşılmaktadır (Tablo 29). Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınacağı görüşüne katılmadıklarını belirtenler katılımcı sayısı ise 1 (bir)'dir ve deklere edilen TMSA seviyesi 0,1 - 1,0 aralığındadır (Şekil 37)

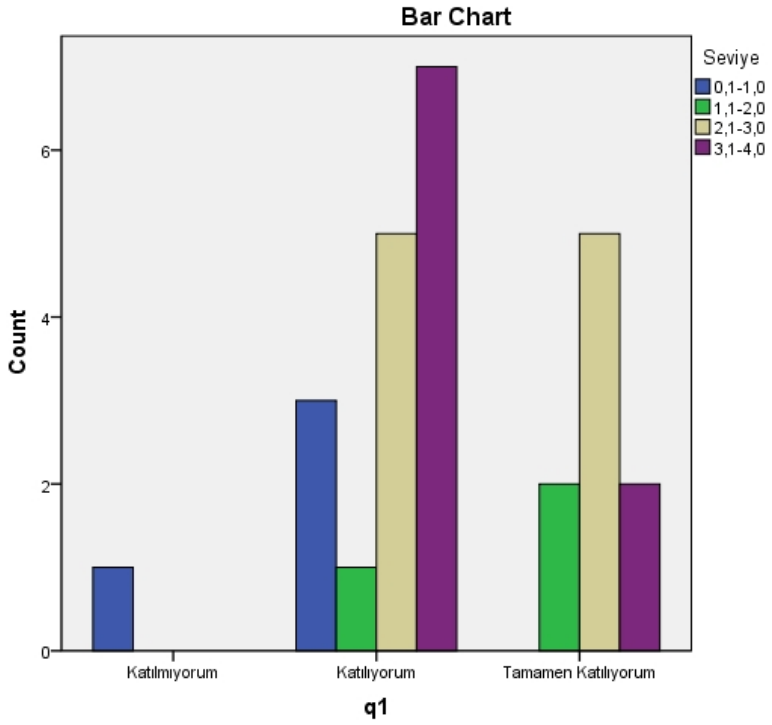
Crosstab

Count

	Seviye				Total
	0,1-1,0	1,1-2,0	2,1-3,0	3,1-4,0	

q1	Katılmıyorum	1	0	0	0	1
	Katılıyorum	3	1	5	7	16
	Tamamen Katılıyorum	0	2	5	2	9
Total		4	3	10	9	26

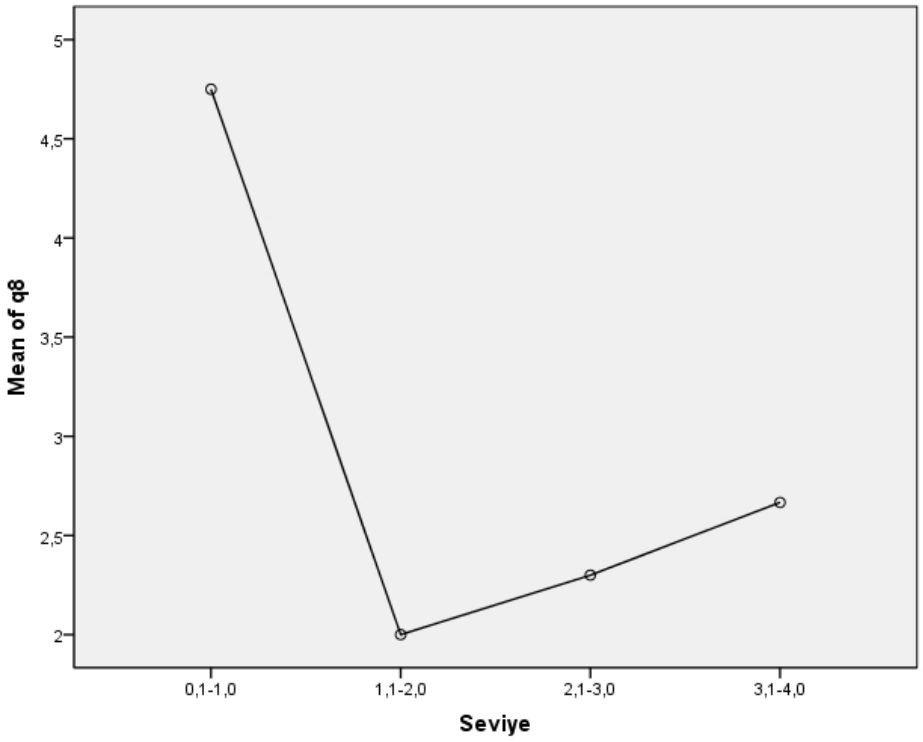
Tablo 29 : Deklere edilen TMSA seviyesi - q1 Crosstab Analizi



Şekil 37 : Deklere edilen TMSA seviyesi - q1 Bar Chart dağılımı

"Gemi sayısı ile TMSA notları ilişkilidir" sorusuna sadece 0,1 - 1,0 aralığında seviye deklaresi yapan grubun pozitif düşündüğü anlaşılmaktadır. 1,1 - 3,0 arasındaki gruplar genelde olumsuz görüş bildirir yoğunlukta dağılım göstermekte, 3,1 - 4,0 arasındaki grup ise kararsıza yakın olumsuzluk dağılımı göstermekte olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 38).

Crosstabs ve Bar Chart analizleri incelendiğinde, katılımcıların en yoğun olarak, öncelikle konuya katılmadıklarını ve ardında da kararsız dağılımda yoğunlaştıkları ve bunların ana yoğunluklarının 2,1 - 4,0 seviye aralığında deklere edenler gruplardan olduğu görülmüştür. Diğer gruplar arasında benzer bir yoğunluk dağılımı olduğu anlaşılmaktadır (Tablo 30 ve Şekil 39).



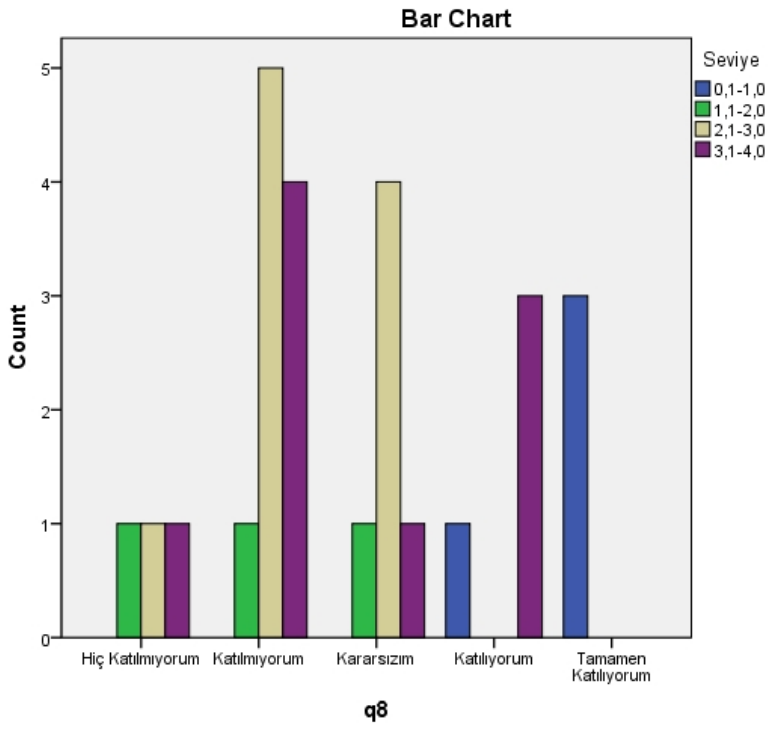
Şekil 38 : Deklere edilen TMSA seviyesi - q8 ANOVA testi dağılımı

Crosstab

Count

		Seviye				Total
		0,1-1,0	1,1-2,0	2,1-3,0	3,1-4,0	
q8	Hiç Katılmıyorum	0	1	1	1	3
	Katılmıyorum	0	1	5	4	10
	Kararsızım	0	1	4	1	6
	Katılıyorum	1	0	0	3	4
	Tamamen Katılıyorum	3	0	0	0	3
Total		4	3	10	9	26

Tablo 30 : Deklere edilen TMSA seviyesi - q8 Crosstab Analizi



Şekil 39 : Deklere edilen TMSA seviyesi - q8 Bar Chart dağılımı

Anova tablosunda "en düşük not alınan element sayısı" değişkeninin, q9 ve q20 sorularına etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, en düşük not alınan element sayısı ile ilgili sorulara grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluştuğu bulunmuştur. İlgili tabloda bu sorulara ait Anova test değerleri görülmektedir (Tablo 31). İlgili bu sorular için, F analiz değerleri ise; q9 : [F (2,16) = 6,316, p = 0,010 < 0,05], q20 : [F (2,18) = 21,214, p = 0,000 < 0,05] olarak bulunmuştur.

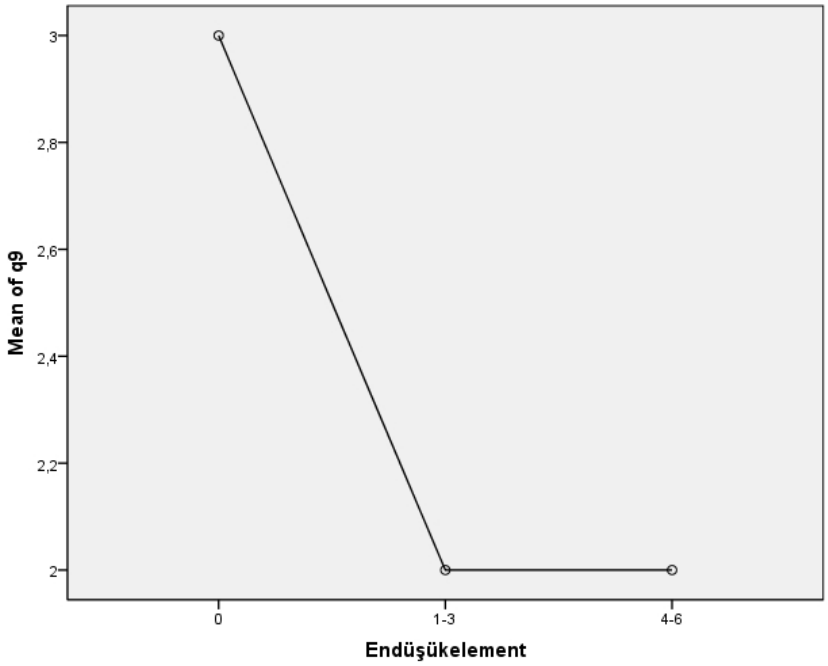
ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q9	Between Groups	4,737	2	2,368	6,316	,010
	Within Groups	6,000	16	,375		
	Total	10,737	18			
q20	Between Groups	6,286	2	3,143	21,214	,000

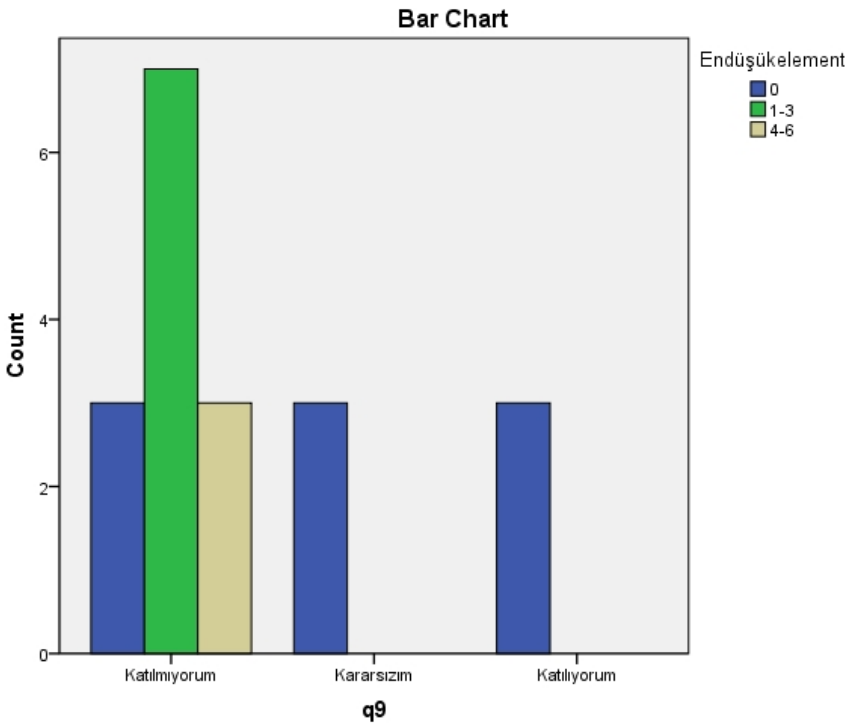
	Within Groups	2,667	18	,148		
	Total	8,952	20			

Tablo 31 : En düşük not alınan element sayısı - q9, q20 ANOVA testi

"Şirketin TMSA değerinde belirlediği seviye/bot gerçek TMSA denetiminden her zaman düşüktür" sorusuna hiç düşük elementi olmayan grup "kararsızım" dağılımında yanıt vermiş, 1-3 ve 4-6 arasında düşük elementi bulunan gruplar ise "katılmıyorum" cevabı vermiş oldukları görülmüştür (Şekil 40). Hiç düşük elementi bulunmayan katılımcılardan 3'er farklı katılımcı, soruya verilen 3 cevap grubundan üçüne de aynı oranda katılım göstermişlerdir. Bu nedenle bu grubu göz ardı ederek, sonuçlara tekrar bakıldığında, 1-6 arası düşük elementi bulunan grupların belirtilen görüşe katılmadıkları anlaşılmaktadır (Şekil 41).

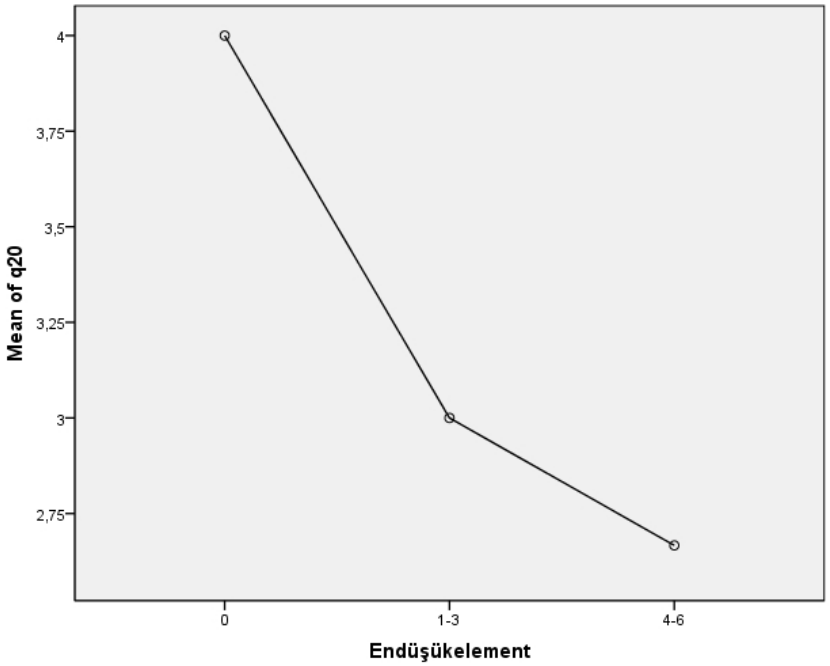


Şekil 40 : Düşük element sayısı - q9 ANOVA testi dağılımı



Şekil 41 : Düşük element sayısı - q9 Bar Chart dağılımı

"SIRE notlarının yükselmesi tanker işletmelerinde net karların artmasında TMSA denetlerinden daha etkilidir" sorusuna hiç düşük elementi bulunmayanlar "katılıyorum" değerlendirmesi yaparken, 1-3 ve 4-6 düşük elementi bulunanlar "kararsızım" dağılımında değerlendirmesi yapmış oldukları görülmüştür ki, bu gruplar, en düşük element için toplam geçerli değerlendirme sonuçlarının %57,2'sini oluşturmaktadırlar. Geriye kalan %42,9'luk grubun 0 (sıfır) düşük elementi bulunan, yani hiç düşük elementi olmayan, grup olduğu anlaşılmaktadır (Şekil 42 ve Tablo 32).



Şekil 42 : Düşük element sayısı - q20 ANOVA testi dağılımı

Endüşük element

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	9	25,0	42,9	42,9
	1-3	9	25,0	42,9	85,7
	4-6	3	8,3	14,3	100,0
	Total	21	58,3	100,0	
Missing	9	15	41,7		
Total		36	100,0		

Tablo 32 : En düşük element frekans tablosu

Anova tablosunda "TMSA denetimi seviye farkı" değişkeninin, q18 sorusuna etki ettiği görülmüştür. Dolayısıyla, seviye farkı ile ilgili soruya grupların verdiği cevaplar arasında anlamlı farklılık oluştuğu bulunmuştur. İlgili tabloda bu soruya ait Anova test değerleri görülmektedir (Tablo 33). İlgili bu soru için, F analiz değeri ise; q18 : [F (2,15) = 3,702, p = 0,049 < 0,05] olarak

bulunmuştur. Analiz değeri, anlaşılacağı gibi tam %95 güvenilirlik sınırındadır, ancak başka hiçbir soruda bu değerlere ulaşılamadığı için bu anlamlı farklılık incelenecektir.

ANOVA

		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
q18	Between Groups	4,278	2	2,139	3,702	,049
	Within Groups	8,667	15	,578		
	Total	12,944	17			

Tablo 33 : Seviye farkı - q18 ANOVA testi

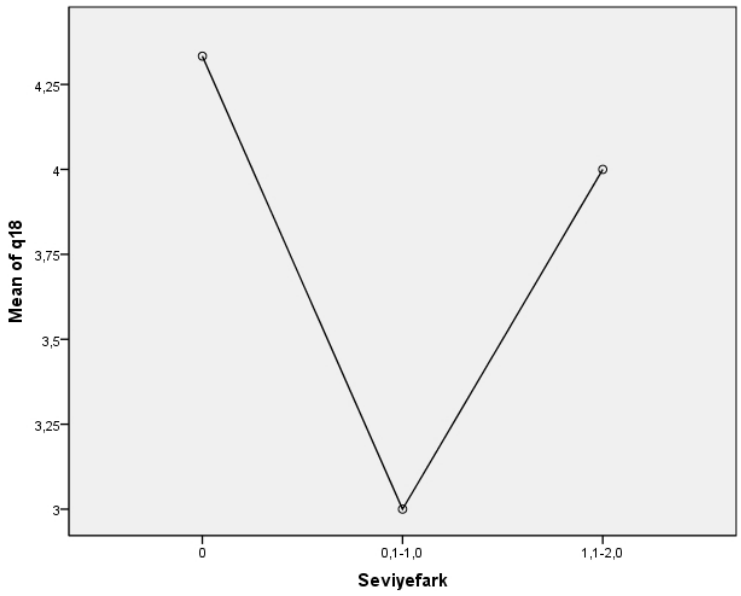
"TMSA uygulamaları şirketlere ek maliyetler getirmektedir" sorusuna, seviye farkı 0 (sıfır) olan grup ve 1,1 - 2,0 arasında olan grup pozitif değerlendirme yapmıştır. Seviye farkı 0,1 - 1,0 arasında olan grup ise konu hakkında kararsız değerlendirmesine yakın olduklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların bu soruya 3 cevap grubunda değerlendirme yaptıkları görülmektedir (Tablo 34). Crosstab analizi incelendiğinde; neredeyse katılımcıların tamamı bu sorudaki değerlendirmeye paralel bir değerlendirme yapmış oldukları ve TMSA uygulamalarının şirketlere ek maliyetler getirdiğini düşündükleri anlaşılmaktadır (Şekil 43 ve Şekil 44).

Crosstabulation

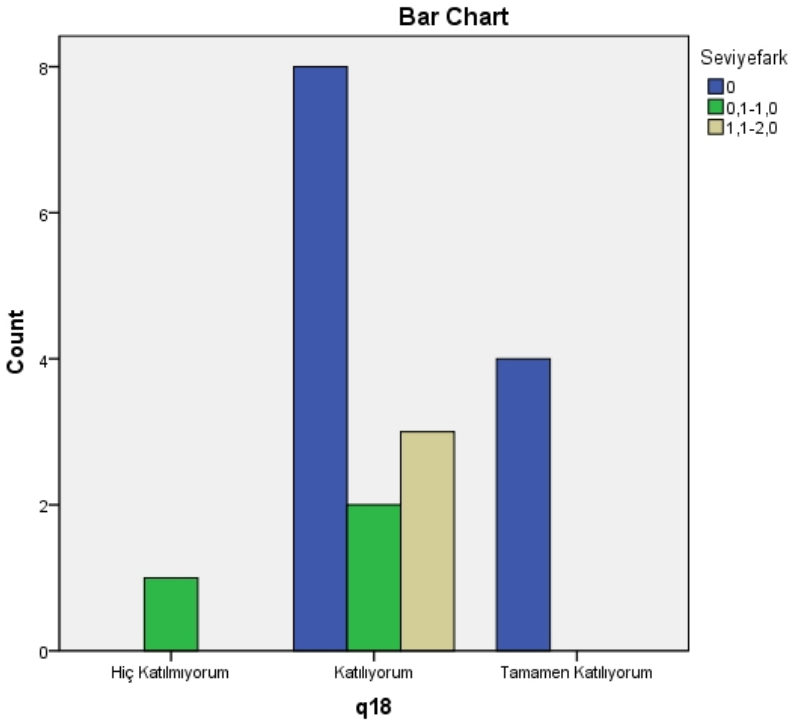
Count

		Seviyefark			Total
		0	0,1-1,0	1,1-2,0	
q18	Hiç Katılmıyorum	0	1	0	1
	Katılıyorum	8	2	3	13
	Tamamen Katılıyorum	4	0	0	4
Total		12	3	3	18

Tablo 34 : Seviye farkı - q18 Crosstab Analizi



Şekil 43 : Seviye farkı - q18 ANOVA testi dağılımı



Şekil 44 : Seviye farkı - q18 Bar Chart dağılımı

6.3.6 Demografik Özelliklere göre Anket Sorularının Analizi ve Sonuçlar

Yapılan analizlere göre bulunan sonuçlar aşağıda sıralanmıştır;

1) 30-40 yaş grup aralığı işletme çalışanlarının, üst yönetimin TMSA'den beklentisinin kar artışı olduğunu görüşünü destekleri anlaşılmıştır.

2) Lise ve lisans mezunu olan işletme çalışanları, TMSA denetlerinde gemilerin bakım-tutumlarının etkisinin yüksek olduğunu düşünürken, ön lisans mezunu işletme çalışanlarının bu etkinin düşük olduğunu belirttikleri sonucuna ulaşılmıştır.

3) Medeni durum değişkenine göre, anlamlı farklılıklar gözlemlenmesine rağmen, katılımcıların %94,4'ünün evli ve %5,6'sının bekar olması nedeniyle, bu farklılıklar yorumlanmamıştır.

4) Görev değişkenine göre; DPA, SÇEK, Enspektör ve Filo Müdürleri, TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesini düşük - orta arasında değerlendirirken, sadece 1 adet CSO'nun ilgili seviyeyi orta - yüksek arasında değerlendirdiği görülmüştür. Buna göre, sektör çalışanlarının önemli bir çoğunluğunun, TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesini düşük - orta seviye arasında değerlendirdiği sonucuna ulaşılabilir.

5) İşletmelerde işletilen gemi sayısı azaldıkça, SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında pozitif bir bağlantı olduğuna destek veren bir görüş oluştuğu anlaşılmaktadır.

6) 1-15 arası kimyasal tanker işleten işletmelerin, TMSA denetim sonuçlarının kiracı/MOC'lara göre değişkenlik gösterdiğini düşündükleri anlaşılmıştır. 16 ve üstü kimyasal tanker işleten işletmelerin ise, böyle bir değişkenlik arzının olmadığını savundukları sonucuna ulaşılmıştır.

7) Şirketin girmiş olduğu TMSA denetimi sayısına göre; 1-6 arası denete girenler, TMSA denetim sonuçlarının kiracı/MOC'lara göre değişkenlik gösterdiğini belirtirken, 7 ve üstü denete girenlerin böyle bir değişkenlik olmadığını savundukları anlaşılmaktadır.

8) 1-15 arası MOC denetine giren işletme çalışanlarının, iyi tanker işletmelerinin daha fazla TMSA denetimine girmediklerini düşündükleri anlaşılmaktadır. 16 ve üstü MOC denetine

girenlerin ise, iyi tanker işletmelerinin daha fazla TMSA denetimine girdiklerini düşündüklerini belirtmişlerdir.

9) 6-10 arası MOC denetine giren işletmeler, gemi malzeme/ekipmanın TMSA denetlerine etkisini orta ve yüksek seviye olarak; 16 ve üstü MOC denetine giren işletmeler ise bu etkiyi yüksek olarak tanımlamışlardır.

10) Şirketin girmiş olduğu TMSA denetimi sayısına göre; 1-6 arası denete girenler, TMSA notunun yüksek olmasının işletme riskini azalttığını düşünürken; 7 ve üstü denete girenler TMSA notunun yüksek olmasının işletme riskini azaltmadığını belirtmektedir.

11) TKTİ çalışanları TMSA denetlerine hiç girmeseler yada sürekli girseler de, TMSA denetlerinde, işletmenin emniyet ve karlılığa bakış açısının etkisini, orta ve yüksek seviyeleri arasında olarak değerlendirmektedir.

12) 1-3 ile 10 ve üstü TMSA denetine giren işletme çalışanları, gemi malzeme/ekipmanının TMSA denetlerine etkisini yüksek seviye olarak tanımlamaktadır. 0, 4-6 ve 7-9 arası TMSA denetine giren işletme çalışanları da bu etkinin orta seviye olduğunu belirtmişlerdir.

13) TMSA seviyesini 1,1-2,0 aralığında deklere eden işletmeler, tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınacağını değerlendirmektedirler.

14) TMSA seviyesini 2,1-4,0 aralığında deklere eden işletmeler, gemi sayısı ile TMSA notlarının arasında bir ilişki tanımlayamadıkları sonucuna ulaşılmıştır.

15) 1-6 arasındaki sayıda düşük elementi bulunan işletmeler, kendi belirledikleri TMSA seviyelerinin gerçek TMSA denetimi sonucundan her zaman düşük olmadığını belirtmişlerdir.

16) İşletmeler, TMSA'de deklere edilen ve bulunan seviye farkı gözetilmeksizin, çoğunlukla, TMSA uygulamalarının şirketlere ek maliyetler getirdiğini belirtmektedirler.

7. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

1) TKTİ'nin işlettiği tankerlerin %69,4'ünün kimyasal tanker, %16,7'sinin ham petrol tankeri ve %33,3'ünün ise ürün tankeri olduğu bulunmuştur. Bu sonuçlara göre, her kimyasal tanker işletmesinin sadece kimyasal tanker işletmediğini, bazılarının aynı zamanda ham petrol tankeri ve ürün tankeri işletebileceği anlaşılmaktadır.

2) TKTİ'nin TMSA denetlerinin önemini bilmelerine rağmen, hali hazırda %25'inin henüz bir TMSA denetimine girmediği görülmüştür.

3) TKTİ'nin OCIMF/TMSA veritabanında deklere ettiği seviye ile fiziksel TMSA ofis denetinde bulunan seviye arasında; %33,3'ü arada hiç fark olmadığını belirtmiştir. Bu durumda TKTİ'nin TMSA denetlerin ve MOC'ların TMSA doğrultusunda işletmelerden beklentilerini anlamaya başladıklarını ve üçte bir oranında bunun farkındalığında oldukları anlaşılmaktadır.

4) Hipotezlerin analizi altıncı bölümde incelenmiştir. Onüç adet hipotezden dokuzunun doğrulandığı ve dördünün doğrulanmayıp reddedildiği sonucuna ulaşılmıştır. Doğrulanmayan hipotezler incelendiğinde;

I) Hipotez.IV : TMSA denetleri SIRE denetlerinden daha önemlidir (q6). Anketteki altıncı sorumuzun detaylı analizleri yapıldığında, katılımcıların %41,7'sinin bu hipoteze katılmadığı ve %25'inin hipoteze katıldığı görülmüştür. Çoğunluk tarafından hipotez reddedilmiştir.

İlgili ret sonucu, TKTİ'ne ilk öncelik olarak SIRE denetlerinin seviyelerini iyi tutmaya çalışmaları gerektiği bulgusuna ulaşılmaktadır.

II) Hipotez.V : Şirketin TMSA değerinde belirlediği seviye/not gerçek TMSA denetiminden her zaman düşüktür (q9). Katılımcıların %61,1'i hipoteze katılmadıklarını belirtirken, %8,3'ü katıldıklarını ve %22,2'si ise kararsız olduklarını belirtmişlerdir. Yaklaşık olarak üçe bir oranında hipotez reddedilmiştir.

İlgili ret sonucu, TKTİ'ne TMSA arzlarında eşit yada büyük seviye deklere ettikleri anlaşılmaktadır. Uzman görüşleri de dikkate alındığında, TKTİ'nin TMSA arzlarında birebir içinde

oldukları işletme standartlarını belirtmelerinin en uygun davranış olacağı bulgusuna ulaşılmaktadır.

III) Hipotez.IX : Klas denetleri ile SIRE denetleri arasında pozitif bir ilişki vardır (q5). Katılımcıların %44,5'u bu görüşe katılmamakta, %13,9'u bu konuda kararsız olduklarını belirtmekte, %33,3'ü bu görüşe katıldığını ve %8,32'ü de bu görüşü tamamen desteklediklerini belirtmektedirler. Hipotez, az farkla da olsa doğrulanmamıştır. Uzman görüşleri dikkate alındığında, klas kuruluşu konusunda uzmanların özel bir uyarılarının olmadığı anlaşılmıştır. Ancak bu konuda önemli bir nokta kesinlikle bilinmelidir ki; sigorta şirketleri ve MOC'lar International Assosiation of Classification Societies (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği)'nin üyesi olan klas kuruluşlarının işletmeciler tarafından tercih edilmesini istemektedirler. Sonuç olarak, bu hipotezle alakalı olarak TKTİ'nin klaslama için IACS üyesi klas kuruluşlarını seçmelerinin yerinde olduğu anlaşılmaktadır.

IV) Hipotez.XI : TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesi yüksek düzeydedir (q28). Katılımcıların %50'si, TKTİ'nin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyelerinin, düşük olduğunu belirtirken, %44,4'ü orta seviyede olduğunu belirtmişlerdir. Hipotez reddedilmiştir. Sonuç olarak TKTİ'nin TMSA konusunda hizmet seviyesi beklentisini, düşük ve orta dağılımındaki noktalara hedeflemesi gerektiği söylenebilir. Uzmanlarla yapılan görüşmelerde bunun birçok nedeni olduğu ancak özellikle büyük ölçüde ülke, kültür, eğitim ve sosyal şartlarla bağlantısının olduğu belirtmiştir.

5) TMSA denetlerinde denetçiler tarafından belirlenen bulguların, operatörün kendisini geliştirmesi için bir fırsat olarak görüldüğü belirtilmiştir.

6) TKTİ kendi iç dinamiklerine göre zayıf yanlarını ve bunların geliştirilmesi için stratejileri belirlemesi sayesinde hem işletme performansını, hem de denetlerdeki başarısını arttırabileceği anlaşılmaktadır.

7) TMSA gerekliliklerini uygulayan şirketlerin SIRE, CDI ve PSC denetlerinde bulunan uygunsuzluk ortalaması ve yaşanan tutuklama ortalamasının, uygulamayan şirketlere göre daha az olduğu anlaşılmaktadır. Bu bulgu, sekizinci hipotezle (Hipotez.VIII) de desteklenmektedir.

8) TKTİ yaşamlarını sürdürebilmek için, tankerlerinde SIRE ve CDI denet onaylarını taşımalı, MOC'lar arasında saygınlıklarının artarak daha çok yüke ulaşabilmeleri ve MOC'larla T/C çalışabilme fırsatını yakalayabilmek içinde TMSA arzı yapmalarının artık bir zorunluluk olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

9) TMSA uygulamalarının, tanker işletmelerini sürekli öğrenme, karşılaştırma yapma, performanslarını geliştirme faktörlerini kullanmalarına odaklandığı görülmüştür.

10) TKTİ'nin tanker işletmeciliğinde emniyet ve iyi işletmeciliği öncelik olarak gördüğü ve ardından personel faktörünün geldiği sonucuna ulaşılmıştır.

11) TKTİ'nin 2006 yılında zorunluluk olarak uygulamaya başladığı TMSA ve fiziksel denetlerinin, bu yıllarda çok az TKTİ tarafından uygulandığı ve TKTİ'nin fiziksel TMSA ofis denetlerine ilgisinin arttığı ve denetlerin yoğunlaştığı tarihin 2010 yılı olduğu bulunmuştur.

12) Uzmanlarla yapılan görüşmeler değerlendirildiğinde, konu hakkında katılımcılardan alınan verilere göre; bir Türk kimyasal tanker işletmesi yılda ortalama 17,84 adet SIRE denetine ve yine yılda 0,53 TMSA denetine girmektedir. Bu sonuca toplam veri ortalaması alınarak ulaşılmıştır.

Araştırma sonucunda, TKTİ'nin kendilerini sürekli denizcilik endüstrisinde uygulanması gerekli zorunlu SOLAS, MARPOL, STCW gibi uluslar arası anlaşma kurallarının yanı sıra, petrol ve kimyasal endüstrisinin kendi özel standartlarına uyum sağlayacak şekilde sürekli geliştirmeleri gerektiği anlaşılmaktadır. PSC, SIRE ve CDI denetlerinin bu gerekliliği gemi ve personel bazında ölçtüğü, TMSA denetlerinin ise bunu işletme bazında ölçtüğü görülmüştür. Gemilerin ve işletmenin başarılarının tüm bu değişkenlerin bir arada değerlendirilerek ölçüldüğü sonucuna

ulaşılmıştır. Bu nedenle, TKTİ'nin kendi ticari kaygılarına göre isteklerini ve beklentilerini belirleyip ve işletme stratejilerini bu yönde kurmaları gerektiği tespit edilmiştir.

KAYNAKÇA

Arslan, Ö. (2009, EKİM). Kimyasal Tanker İşletmeciliği için Stratejik Yönetim Modellemesi. *Doktora Tezi* , 13. İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü.

Avcı, B. B. (2010). *Denizcilik İşletmelerinde Tanker İşletmeciliği İç Değerlendirme Programı (TMSA) ve Kalite Sistem Standartlarının Karşılaştırmalı Analizi.*

Aydemir, P. (2010, 07 21). Sigortacılık Sistemi. *Deniz Sigortalarında Risk Değerlendirme* , 131,15,16. İstanbul/Kadıköy, Türkiye.

Bala, Y. (2011, Nisan 12). *Kimyasalcıları Neler Bekliyor...(4)*. Retrieved 03 09, 2014, from Denizin Sesi Aktüeldeniz: http://www.aktueldeniz.com/yavuz_bala/kimyasalcilari_neler_bekliyor_----4--1

Bala, Y. (2011, Mayıs 31). *Kimyasalcıları Neler Bekliyor...(6)*. Retrieved 03 09, 2014, from Denizin Sesi Aktueldeniz: http://www.aktueldeniz.com/yavuz_bala/kimyasalcilari_neler_bekliyor_----6--1

BP. (2013). *BP Deepwater Horizon Accident and Response*. Retrieved 04 20, 2014, from www.bp.com: http://www.bp.com/en/global/corporate/gulf-of-mexico-restoration/deepwater-horizon-accident-and-response.html

BP. (2001, 02). Original BPTIME3. *Time Charterparty* . Londra, İngiltere: BP.

Brian MacKay, O. (2011, 10 12). SIRE System 2011. *SIRE- Ship Vetting Workshop* . OCIMF.

CDI, Inspection Process. (2014). *CDI, Inspection Process*. Retrieved 04 19, 2014, from CDI, Chemical Distribution Institute: http://www.cdi.org.uk/InspectionProcess.aspx

CDI, Year Book. (2014). *CDI 2014 Year Book.* Surrey: İngiltere.

Concordia Maritime. (2012). Retrieved Mart 16, 2014, from http://www.concordiamaritime.com/: http://www.concordiamaritime.com/en/The-Company/The-Business-Model/

Cynthia, A., Per, W., & Timothy, W. (2010). *System And Method For Complying With TMSA Guidelines.* World Intellectual Property Organization.

Energy Information Administration. (2013, 09 13). *Energy In Brief.* Retrieved 04 19, 2014, from eia U.S. Energy Information Administration: http://www.eia.gov/energy_in_brief/article/world_oil_market.cfm

EQUASIS. (2011). The world merchant fleet in 2011.

Erdoğan, M. (2013, Eylül 03). *http://www.persemberotasi.com/*. Retrieved Mart 09, 2014, from Persembe Rotasi: http://www.persemberotasi.com/2013/09/avrupali-armatorler-turk-tankerleri-ucuza-kapiyor/

Erzurumlu, H. (2013, 11 29). TKTİ'nin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. Sayın, Interviewer)

Gençer, A. (2009, Eylül 17). V.Ships 'önce eğitim' diyor. *Perşembe Rotası* .

Gerede, E. (2006). Havacılık Emniyeti ve Havacılık Güvenliği Kavramları Arasındaki İlişki ve Farkların Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma. *Yönetim* , 26-37.

Göbeklioğlu, B. (2013, 11 28). TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. SAYIN, Interviewer)

Gursoy, G., Bayat, O., & Balli, T. (2013). *Graduate Thesis Writing Template.* Istanbul: Kemerburgaz Publishing.

Hacettepe Üniversitesi. (2013, Nisan 19). Nicel-Nitel Araştırma Yöntemleri. Ankara, Türkiye.

Hamarat, B. (2008). ARAŞTIRMA YÖNTEMLERİ. *ARAŞTIRMA YÖNTEMLERİ* . Çanakkale.

Hanseatic. (2003, 09 18). CBT 3 - Vetting Inspections. *Vetting_CBT* . Kıbrıs: Hanseatic Shipping Company Ltd.

Harmancı, C. (2013, 11 29). TKTİ'nin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. SAYIN, Interviewer)

İlbay, B. (2013, 12 17). TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. SAYIN, Interviewer)

Intertanko, Michael Wilson. (2011, 11 01). The Vetting Committee. Kartagena, Kolombiya.

Kahramanca, A. (2013, Eylül). *Türkiyede ve Dünyada Gemi İnşa Sektörü.* Retrieved Mart 09, 2014, from Kalkınmada Anahtar Verimlilik: https://anahtar.sanayi.gov.tr/tr/news/turkiyede-ve-dunyada-gemi-insa-sektoru/576

Karabek, B. (2014, 04 19). TKTİ'nin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. SAYIN, Interviewer)

Kartik, C. B. (2008). Overview of TMSA World Tanker Management.

Kul, E. (2013, Kasım 28). TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. SAYIN, Interviewer)

Kurtuluş, K. (2010). *Araştırma Yöntemleri.* İstanbul: Türkmen Kitabevi.

Kuşçu, O. (2010, Şubat). Deniz Temiz. *Chemfleet Jurnal* , p. 5.

Liderforex. (2010, Haziran 12). *Spot Piyasa (Spot Market) Nedir?* Retrieved Mart 16, 2014, from Yenimakale: http://www.yenimakale.com/spot-piyasa-spot-market-nedir.html

Nas, S. (2012). Emniyet ve Güvenlik Sözcükleri Üzerine Bir Çalışma. *Denizcilik* , 18-22.

OCIMF. (2010). *OCIMF*. Retrieved 04 12, 2014, from http://www.ocimf.com/: http://www.ocimf.com/Organisation/Introduction

OCIMF. (2010). *OCIMF,Leaflets.* Retrieved 04 12, 2014, from www.ocimf.com: http://www.ocimf.com/Library/Ocimf-Leaflets

OCIMF. (2008). TMSA 2. *Intertanko Latin American Panel Meeting* (pp. 3-4). OCIMF.

OCIMF. (2010). TMSA.

OCIMF. (2011). *www.ocimf.com, SIRE.* Retrieved 04 12, 2014, from OCIMF: file:///C:/Users/samsung-pc/Desktop/SIRE.pdf

OCIMF, Accreditaion Guidelines. (2011, 08 10). SIRE Inspector Training and Accreditation Guidelines. İngiltere.

OCIMF, TMSA2. (2008). *Tanker Management Self Assessment (TMSA) 2.* İngiltere: OCIMF.

Sapmaz, O. (2013, 11 29). TKTİnin TMSA Denetlerindeki Uygulamaları ve Sonuçları. (T. Sayın, Interviewer)

Sarkar, B. (2012, Ağustos). TMSA review. İstanbul, Kadıköy.

Saudi Aramco. (2011). Common Rules & Regulations, Ship Acceptance. In S. Aramco, *Ports and Terminals Book* (pp. Common Rules & Information, 11-12). Sudi Arabistan: Saudi Aramco.

Savage, D. (2012, Ocak 13). Vetting and Tanker Inspection. İstanbul, Türkiye: Lloyd Register.

Sayın, T. (2014, Şubat 20). Vetting Approval Management Plan. *VAM Plan Rev1* . İstanbul, Türkiye: Transal Denizcilik Ticaret A.Ş.

Snaith, H. N. (2011, 04). Inspection Vetting & Screening. *Paris MoU PSC Familiarisation Course (Part2) April 2011* . Intertanko.

Stena Bulk. (2014, Şubat 28). *Market Bulletin.* Retrieved Mart 16, 2014, from http://www.stenabulk.com/: http://www.stenabulk.com/en/services-and-solutions/Pages/market-bulletin.aspx

Şener Petrol Denizcilik. (2012). *Bilgi Paylaşım Toplantısı Raporu.* İstanbul: Şener Petrol Denizcilik.

Taflı, H. B. (2007). *Tanker İşletmeciliğinde İç Değerlendirme Programı.*

Tezel, A. (2007, 02). Kıyaslama ve kalite iyileştirmesi kalite fonksiyon göçerimi methodu uygulaması. *Evaluation of Benchmarking, What is Benchmarking* , 2,6. İzmir, Türkiye.

TMSA Athens Conference. (2006). *TMSA Athens Conference Report.* Atina: TANKEROperator.

Transal. (2012, Ekim 23). Denet Onay Yönetimi Planı. *Denet Onay Yönetimi Planı* . İstanbul, Kadıköy, Türkiye: Transal.

TRANSAL. (2014). *TKTI TMSA Durum- Araştırma Notları.* İstanbul: Transal.

Transal. (2014, 01 15). TMSA Oturum Açma Talimatları. İstanbul, Türkiye.

Türk Dil Kurumu. (2006, Eylül 26). *Türk Dil Kurumu*. Retrieved Mart 16, 2014, from http://www.tdk.gov.tr/: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5325898fa2e9c9.56399974

Türk Dil Kurumu. (2006, Eylül 26). *www.tdk.gov.tr*. Retrieved Mart 16, 2014, from Türk Dil Kurumu: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.532589ba91a8c8.56419753

Ulun Akturan, T. B. (2013). Nitel Araştırmalarda Örnekleme. In U. AKTURAN, *Nitel Araştırma Yöntemleri* (pp. 197-203). Ankara: Şeçkin Yayıncılık.

United Nations. (2012). *Review of Maritime Transport 2012.* New York ve Cenova: United Nations.

Wikipedia, Big Oil. (2014, 04 01). *Wikipedia The Free Encyclopedia*. Retrieved 04 20, 2014, from en.wikipedia.org: http://en.wikipedia.org/wiki/International_oil_companies

Wikipedia, Deepwater Horizon. (2014, 04 20). *Wikipedia The Free Encyclopedia*. Retrieved 04 20, 2014, from en.wikipedia.org, Deepwater Horizon oil Spill: http://en.wikipedia.org/wiki/Deepwater_Horizon_oil_spill

Wikipedia,Seven Sisters. (2014, 04 13). *Wikipedia The Free Encyclopedia*. Retrieved 04 19, 2014, from Wikipedia Seven Sisters (oil companies): http://en.wikipedia.org/wiki/Seven_Sisters_(oil_companies)

Wright, H. (2007, Kasım 05). Tanker Management and Self Assessment.

EKLER

Ek.1. TMSA Oturum Açma Talimatları 134
Ek.2. Denet Süreci Tarafları..... 139
Ek.3. TMSA uygulamalarının nedenleri ve TMSA uygulamlarından beklentiler 140
Ek.4. En büyük filoya sahip ilk 35 ülke ve kara parçaları..... 141
Ek.5. Transal Denet Onay Yönetimi Planı..... 142
Ek.6. Dünya Gemi Filosu Verileri 150
Ek.7. TMSA Uygulama Ve Sonuçları Anketi..... 151
Ek.8. TKTO'nun işletme şekillerini etkileyen değişkenler..... 154
Ek.9. TKTO Bilgi Paylaşımı Toplantı Raporu (13.12.2012)..... 155

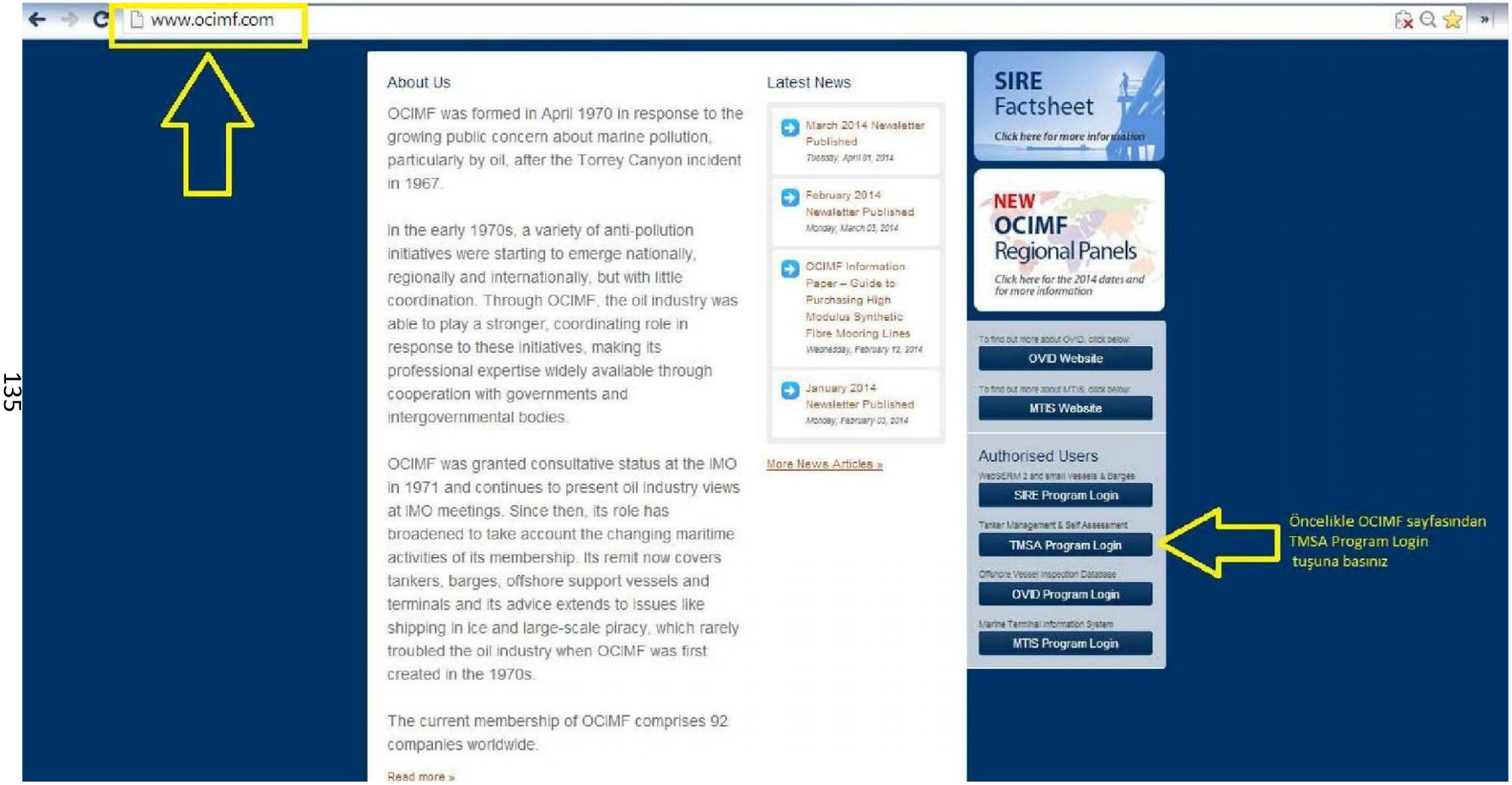
2014

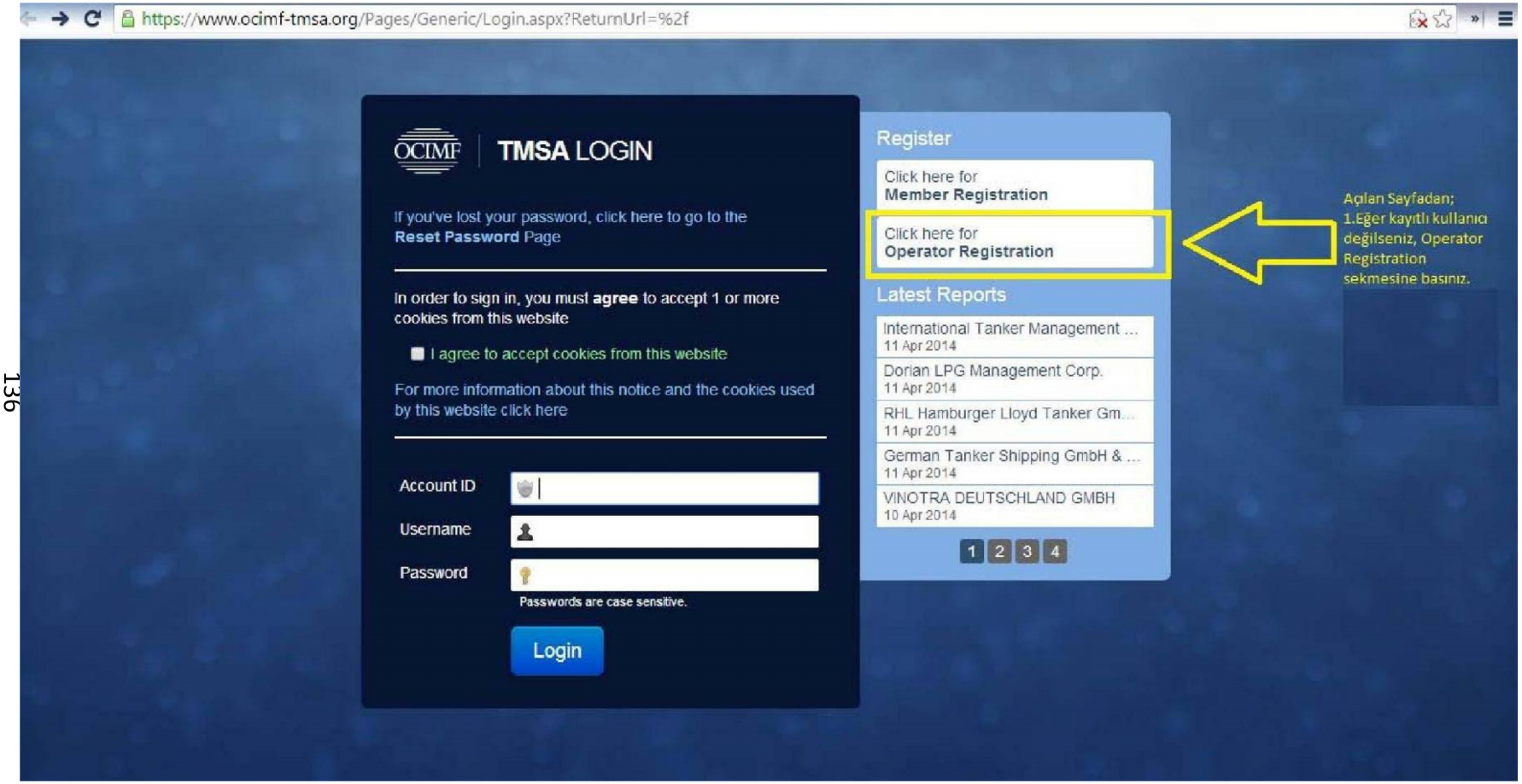
[redacted] Denizcilik

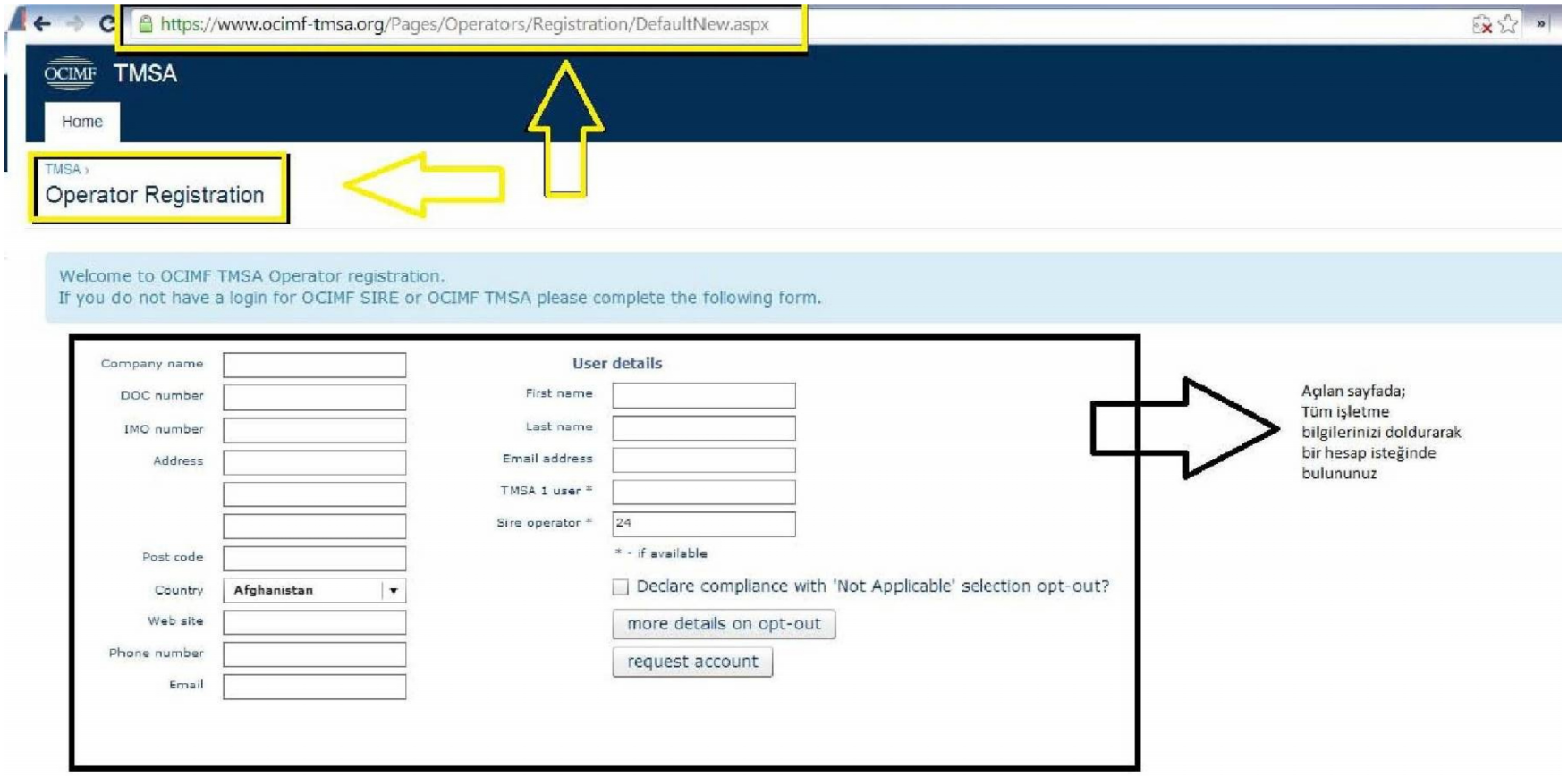
"TMSA Log In" Directions

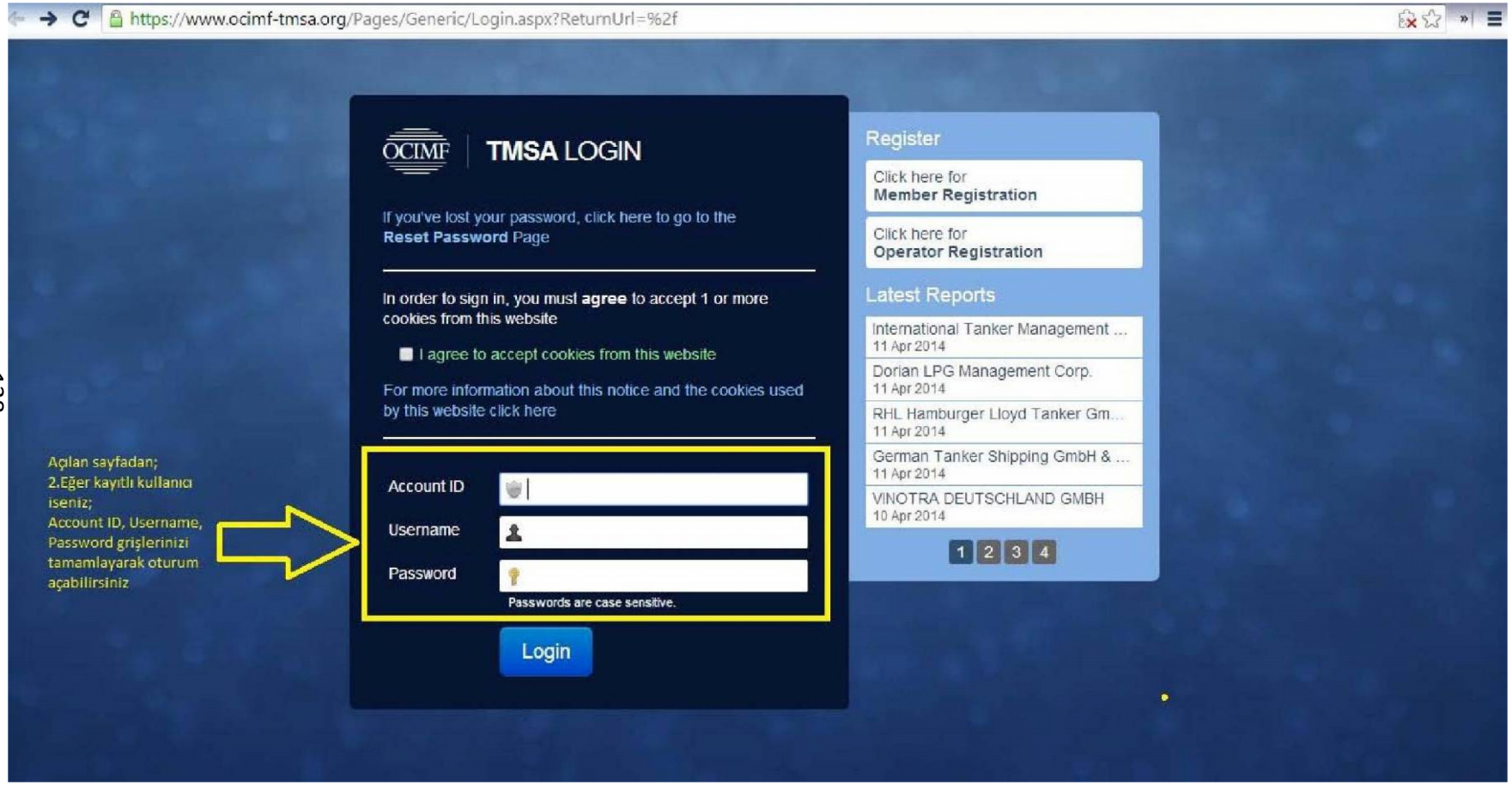
"TMSA Oturum Açma" talimatları

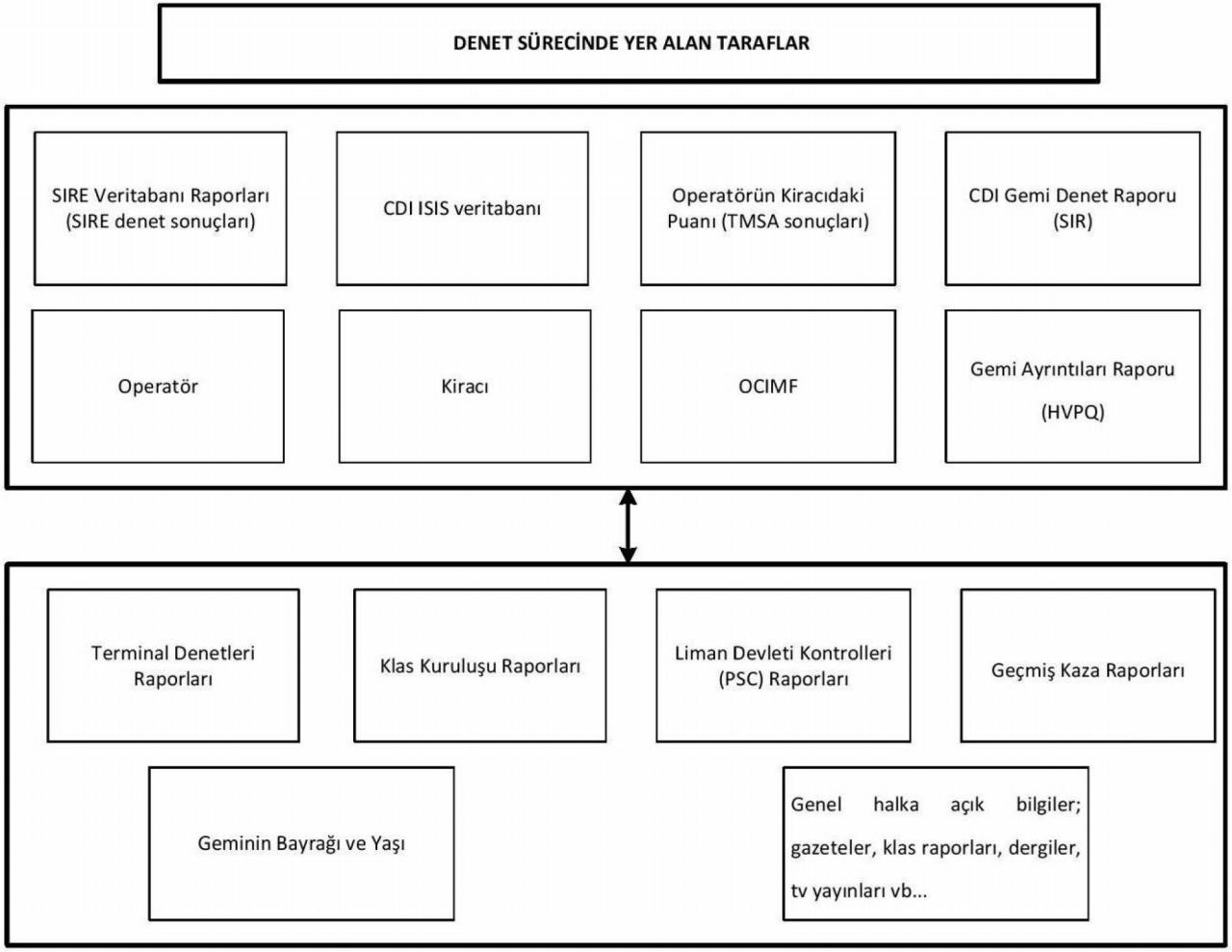
15.01.2014


www.ocimf.com
About Us
OCIMF was formed in April 1970 in response to the growing public concern about marine pollution, particularly by oil, after the Torrey Canyon incident in 1967.
In the early 1970s, a variety of anti-pollution initiatives were starting to emerge nationally, regionally and internationally, but with little coordination. Through OCIMF, the oil industry was able to play a stronger, coordinating role in response to these initiatives, making its professional expertise widely available through cooperation with governments and intergovernmental bodies.
OCIMF was granted consultative status at the IMO in 1971 and continues to present oil industry views at IMO meetings. Since then, its role has broadened to take account the changing maritime activities of its membership. Its remit now covers tankers, barges, offshore support vessels and terminals and its advice extends to issues like shipping in ice and large-scale piracy, which rarely troubled the oil industry when OCIMF was first created in the 1970s.
The current membership of OCIMF comprises 92 companies worldwide.
Read more »
Latest News
March 2014 Newsletter Published
Tuesday, April 01, 2014
February 2014 Newsletter Published
Monday, March 03, 2014
OCIMF Information Paper – Guide to Purchasing High Modulus Synthetic Fibre Mooring Lines
Wednesday, February 12, 2014
January 2014 Newsletter Published
Monday, February 03, 2014
More News Articles »
SIRE Factsheet
Click here for more information
NEW
OCIMF Regional Panels
Click here for the 2014 dates and for more information
To find out more about OVID, click below:
OVID Website
To find out more about MTIS, click below:
MTIS Website
Authorised Users
WebSERM 2 and small vessels & Barges
SIRE Program Login
Tanker Management & Self Assessment
TMSA Program Login
Offshore Vessel Inspection Database
OVID Program Login
Marine Terminal Information System
MTIS Program Login
Öncelikle OCIMF sayfasından TMSA Program Login tuşuna basınız


https://www.ocimf-tmsa.org/Pages/Generic/Login.aspx?ReturnUrl=%2f
OCIMF
TMSA LOGIN
If you've lost your password, click here to go to the Reset Password Page
In order to sign in, you must agree to accept 1 or more cookies from this website
I agree to accept cookies from this website
For more information about this notice and the cookies used by this website click here
Account ID
Username
Password
Passwords are case sensitive.
Login
Register
Click here for Member Registration
Click here for Operator Registration
Latest Reports
International Tanker Management ... 11 Apr 2014
Dorian LPG Management Corp. 11 Apr 2014
RHL Hamburger Lloyd Tanker Gm... 11 Apr 2014
German Tanker Shipping GmbH & ... 11 Apr 2014
VINOTRA DEUTSCHLAND GMBH 10 Apr 2014
1 2 3 4
Açılan Sayfadan;
1.Eğer kayıtlı kullanıcı değilseniz, Operator Registration sekmesine basınız.


https://www.ocimf-tmsa.org/Pages/Operators/Registration/DefaultNew.aspx
OCIMF TMSA
Home
TMSA ›
Operator Registration
Welcome to OCIMF TMSA Operator registration.
If you do not have a login for OCIMF SIRE or OCIMF TMSA please complete the following form.
Company name
DOC number
IMO number
Address
Post code
Country
Afghanistan
Web site
Phone number
Email
User details
First name
Last name
Email address
TMSA 1 user *
Sire operator *
24
* - if available
Declare compliance with 'Not Applicable' selection opt-out?
more details on opt-out
request account
Açılan sayfada;
Tüm işletme
bilgilerinizi doldurarak
bir hesap isteğinde
bulununuz


https://www.ocimf-tmsa.org/Pages/Generic/Login.aspx?ReturnUrl=%2f
OCIMF
TMSA LOGIN
If you've lost your password, click here to go to the Reset Password Page
In order to sign in, you must agree to accept 1 or more cookies from this website
I agree to accept cookies from this website
For more information about this notice and the cookies used by this website click here
Account ID
Username
Password
Passwords are case sensitive.
Login
Register
Click here for Member Registration
Click here for Operator Registration
Latest Reports
International Tanker Management ... 11 Apr 2014
Dorian LPG Management Corp. 11 Apr 2014
RHL Hamburger Lloyd Tanker Gm... 11 Apr 2014
German Tanker Shipping GmbH & ... 11 Apr 2014
VINOTRA DEUTSCHLAND GMBH 10 Apr 2014
1 2 3 4
Açılan sayfadan;
2.Eğer kayıtlı kullanıcı iseniz;
Account ID, Username, Password grişlerinizi tamamlayarak oturum açabilirsiniz


DENET SÜRECİNDE YER ALAN TARAFLAR
SIRE Veritabanı Raporları (SIRE denet sonuçları)
CDI ISIS veritabanı
Operatörün Kiracıdaki Puanı (TMSA sonuçları)
CDI Gemi Denet Raporu (SIR)
Operatör
Kiracı
OCIMF
Gemi Ayrıntıları Raporu (HVPQ)
Terminal Denetleri Raporları
Klas Kuruluşu Raporları
Liman Devleti Kontrolleri (PSC) Raporları
Geçmiş Kaza Raporları
Geminin Bayrağı ve Yaşı
Genel halka açık bilgiler; gazeteler, klas raporları, dergiler, tv yayınları vb...

TMSA Uygulama Nedenleri	Frekans	%
Kalite düzeyinin yükseleceğini düşünmek	11	10,0
OCIMF üyesi şirketlerin yüklerini taşıyabilmek	10	9,1
Sürekli gelişimi sağlamak	10	9,1
Kiracı (müşteri) memnuniyetini arttırmak	7	6,4
Vettinglerde (dış denetimlerde) başarıyı arttırmak	7	6,4
Filodaki emniyeti (safety) arttırmak.	7	6,4
Riski düşürmek ve hatayı azaltmak	6	5,5
Şirket güvenilirliğini arttırmak	6	5,5
Faaliyet olanaklarını geliştirerek pazar payını arttırmak	6	5,5
İş kazalarını azaltmak	6	5,5
Kalitede süreklilik sağlamak	6	5,5
Çalışma koşullarını daha yüksek düzeye çıkarmak.	5	4,5
İş yaptığınız veya bağlı bulunduğunuz firma(lar) tarafından TMSA uygulamaya zorlanmak	4	3,6
Ofisteki ve gemilerdeki İş süreçleri üzerinde kontrolü arttırmak	4	3,6
Çalışanların motivasyonunu sağlamak	4	3,6
Evrak akışlarını düzene koymak	3	2,7
Rekabet ortamında avantaj sağlamak	3	2,7
Karın artacağını düşünmek	3	2,7
İşletme maliyetinin azalacağını düşünmek	1	0,9
Dış denetlemelerde (Vetting/Inspenction) enspektörlerin kolaylık sağlaması.	1	0,9
Safety (emniyet) maliyetlerini azaltmak	0	0,0
İş gücünden tasarruf sağlamak	0	0,0
Diğerleri (lütfen belirtiniz)	0	0,0
Toplam	110	100,0

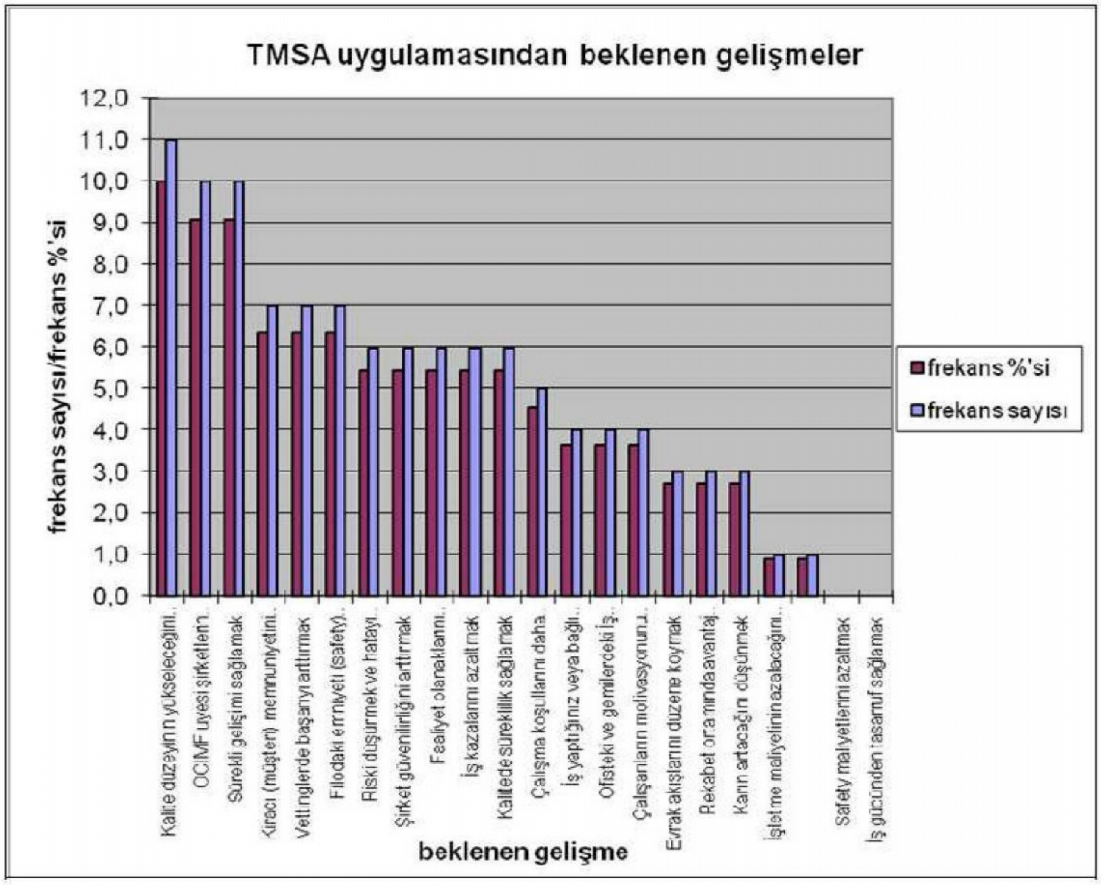


Table 2.4. The 35 countries and territories with the largest owned fleets, as of 1 January 2012[a] (Dwt)

Country or territory of ownership[b]	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag[c]	Foreign flag	Total	National flag[c]	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Estimated market share 1 January 2012
Greece	738	2 583	3 321	64 921 486	159 130 395	224 051 881	71.02	16.10
Japan	717	3 243	3 960	20 452 832	197 210 070	217 662 902	90.60	15.64
Germany	422	3 567	3 989	17 296 198	108 330 510	125 626 708	86.23	9.03
China	2 060	1 569	3 629	51 716 318	72 285 422	124 001 740	58.29	8.91
Korea, Republic of	740	496	1 236	17 102 300	39 083 270	56 185 570	69.56	4.04
United States	741	1 314	2 055	7 162 685	47 460 048	54 622 733	86.89	3.92
China, Taiwan Province of	470	383	853	28 884 470	16 601 518	45 485 988	36.50	3.27
Norway	851	1 141	1 992	15 772 288	27 327 579	43 099 867	63.41	3.10
Denmark	394	649	1 043	13 463 727	26 527 607	39 991 334	66.33	2.87
Chinese Taipei	102	601	703	4 076 815	34 968 474	39 045 289	89.56	2.81
Singapore	712	398	1 110	22 082 648	16 480 079	38 562 727	42.74	2.77
Bermuda	17	251	268	2 297 441	27 698 605	29 996 046	92.34	2.16
Italy	608	226	834	18 113 984	6 874 748	24 988 732	27.51	1.80
Turkey	527	647	1 174	8 554 745	14 925 883	23 480 628	63.57	1.69
Canada	205	251	456	2 489 989	19 360 007	21 849 996	88.60	1.57
India	455	105	560	15 276 544	6 086 410	21 362 954	28.49	1.53
Russian Federation	1 336	451	1 787	5 410 608	14 957 599	20 368 207	73.44	1.46
United Kingdom	230	480	710	2 034 570	16 395 185	18 429 755	88.96	1.32
Belgium	97	180	277	6 319 103	8 202 208	14 521 311	56.48	1.04
Malaysia	432	107	539	9 710 922	4 734 174	14 445 096	32.77	1.04
Brazil	113	59	172	2 279 733	11 481 795	13 761 528	83.43	0.99
Saudi Arabia	75	117	192	1 852 378	10 887 737	12 740 115	85.46	0.92
Netherlands	576	386	962	4 901 301	6 799 943	11 701 244	58.11	0.84
Indonesia	951	91	1 042	9 300 711	2 292 255	11 592 966	19.77	0.83
Iran	67	71	138	829 704	10 634 685	11 464 389	92.76	0.82
France	188	297	485	3 430 417	7 740 496	11 170 913	69.29	0.80
United Arab Emirates	65	365	430	609 032	8 187 103	8 796 135	93.08	0.63
Cyprus	62	152	214	2 044 256	5 092 849	7 137 105	71.36	0.51
Viet Nam	477	79	556	4 706 563	1 988 446	6 695 009	29.70	0.48
Kuwait	44	42	86	3 956 910	2 735 309	6 692 219	40.87	0.48
Sweden	99	208	307	1 070 563	5 325 853	6 396 416	83.26	0.46
Isle of Man	6	38	44	226 810	6 131 401	6 358 211	96.43	0.46
Thailand	277	67	344	3 610 570	1 542 980	5 153 550	29.94	0.37
Switzerland	39	142	181	1 189 376	3 700 886	4 890 262	75.68	0.35
Qatar	48	37	85	881 688	3 745 663	4 627 351	80.95	0.33
Total top 35 economies	14 941	20 793	35 734	374 029 685	952 927 192	1 326 956 877	71.81	95.34
Other owners	2 172	1 816	3 988	22 491 261	42 344 181	64 835 442	65.31	4.66
Total of known economy of ownership	17 113	22 609	39 722	396 520 946	995 271 373	1 391 792 319	71.51	100.00
Others, unknown economy of ownership			7 179			126 317 184		
World Total			46 901			1 518 109 503		

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat, on the basis of data supplied by *IHS Fairplay*.

[a] Vessels of 1000 GT and above, ranked by deadweight tonnage – excluding the United States Reserve Fleet and the United States and Canadian Great Lakes fleets (which have a combined tonnage of 5.3 million dwt).

[b] The country of ownership indicates where the true controlling interest (that is, the parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for example, Greece is shown as the country of ownership for vessels owned by a Greek national with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.

[c] Includes vessels flying the national flag but registered in second registries such as the Danish International Ship Register (DIS), the Norwegian International Ship Register (NIS) or the French International Ship Register (FIS).

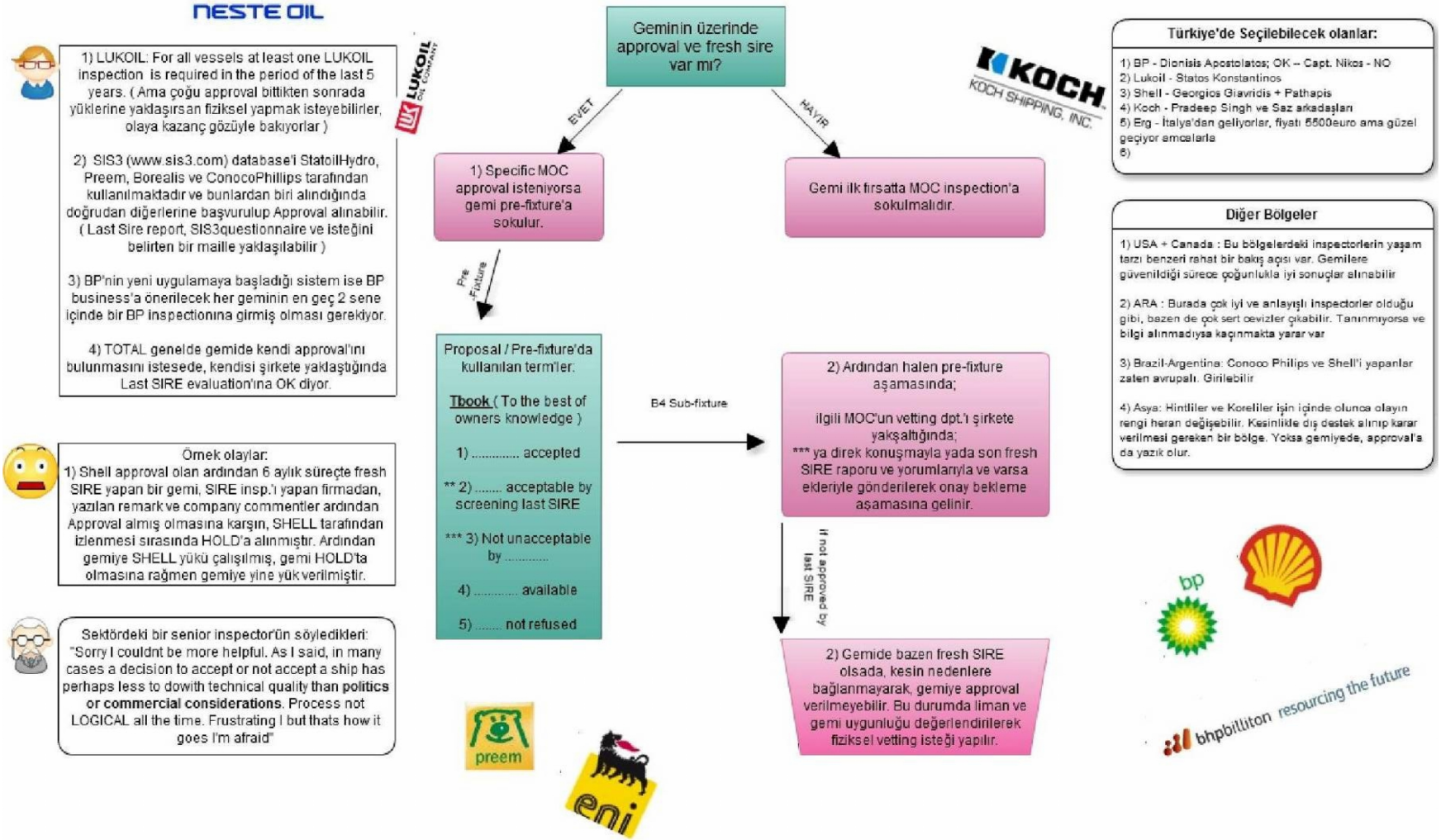
2012
[redacted] Denizcilik

VAM Plan
Vetting Approval Management Plan

DOY Plan
Denet Onay Yönetimi Planı

Rev.1 – 07.02.2014

VETTING APPROVAL MANAGEMENT PLAN



FLEET OCIMF & CDI and TMSA OFFICE INSPECTION DATES and APPROVAL STATUS

02.08.2012

Ships / Inspection Company/Type	Last	Accepted Period	Next	Remaining Day	Last	Accepted Period	Next	Remaining Day	Last	Accepted Period	Next	Remaining Day	Last	Accepted Period	Next	Remaining Day
SHELL	18.02.2012	12 m	18.02.2013	200	24.08.2011	12 m	24.08.2012	22	22.06.2011	12 m	22.06.2012	-41	27.06.2011	12 m	27.06.2012	-36
BP	27.07.2011	24 m	27.07.2013	359	13.10.2011	24 m	13.10.2013	437	29.06.2011	24 m	29.06.2013	331	11.04.2012	24 m	11.04.2014	617
TOTAL		m				m				m			11.08.2011	12 m	11.08.2012	9
CEPSA		m				m				m			27.11.2011	12 m	27.11.2012	117
LUK OIL		m				m			23.01.2012	12 m	23.01.2013	174		m		
ENI	10.10.2011	12 m	10.10.2012	69		m				m						
STATOIL		m				m				m						
KOCH	23.02.2012	12 m	23.02.2013	205	01.04.2012	12 m	01.04.2013	242		m						
ENOC									12.07.2012	12	12.07.2013	344				
MOTOR OIL	15.07.2012	12	15.07.2013	347												
INEOS	09.10.2011	24 m	09.10.2013	433		m				m			11.08.2011	24 m	11.08.2013	374
LYONDELL BASELL		m				m				m				m		
BASF		m				m				m				m		
CDI	21.09.2011	13 m	21.10.2012	80	09.06.2012	13 m	09.07.2013	341	26.03.2012	13 m	26.04.2013	287	15.04.2011	13 m	15.05.2012	-79

Now, we will watch the condition of

Ships / Inspection Company	DIAMOND-T Last	Accepted Period	Next	Remaining Day	OFFICE TMSA AUDIT Last	Accepted Period	Next	Remaining Day	SIRE REFRESHMENT PERIODS AS PER 3 MONTH RULE The Last Inspection	Date	Refreshment Period	Next	Remaining Day
SHELL		m				m			/ Motor Oil	15.07.2012	6 m	15.01.2013	166
BP		m				m			/Koch	01.04.2012	6 m	01.10.2012	80
TOTAL		m				m			/ ENOC	12.07.2012	6 m	12.01.2013	163
CEPSA		m				m			/ BP	11.04.2012	6 m	11.10.2012	70

As you can see on the table;

[redacted]ately approved on 11.04.2012 by BP whom SIRE report is valid on OCIMF database.

[redacted]ELL approval seems to be finished ?

[redacted]r been into any ENI physical inspection (!)

NOW; check the SHIPPER and CONSIGNEE and the DATE of the below B/L

CODE NAME: "CONGENBILL". EDITION 1994

BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

B/L No. 286 Page 2

Reference No.

Shipper
ENI S.p.A. Raffineria di Livorno
Via Aurelia 7
Stagno - Livorno - ITALY

Consignee
TO THE ORDER OF SHELL INTERNATIONAL TRADING AND SHIPPING COMPANY LIMITED

Fac-simile

Notify address
SELCO FINANCE & INDUSTRIAL GROUP LLC

Vessel	Port of loading
[redacted]	LIVORNO, ITALY

Port of discharge
DILOVASI-GEBZE-IZMIT/TURKEY

Shipper's description of goods	Gross weight
BASE OIL SN 90	M/T IN AIR M/T IN VAC C/B at 15°C Litres at 15°C US BBLS at 60°F

FREIGHT PAYABLE AS PER CHARTER PARTY
CLEAN ON BOARD

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE.
Remainder of freight:

Time used for loading days hours

SHIPPED at the port of loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel that signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
As per Charter Party	Livorno, xxth August 2012
Number of original Bs/L	Signature
3 (three)	The Master

This is why the MAJORs ask all vessels to have a fresh SIRE on OCIMF database to be watched and screened.

Any vessels INFACT never approved for a long period even if the MAJOR says the vessel has approval for 12 months or 24 months…!

THE APPROVAL comes for every voyage, every single screening by either informing the owner/operator or not informing the owner/operator. Below by one of the MAJORs;

All vessels are vetted each and every time that they are offered or tendered for business and the final decision will be taken based on all information collected from various sources and are available to us. Amongst other criteria, our decision will be based on the satisfactory performance of the vessel, the results of the Port State Control Inspections and any feedback we may receive from our or any other terminal.

We recommend that vessels less than 15 years old be inspected by an OCIMF member inspection company at least two (2) times per year (every 6 months), and vessels over 15 years old be inspected at least three (3) times per year (every 4 months).

Additionally, the RIGHTSHIP/BHPB wording as follow;

Turquoise-T will be reviewed for suitability when the vessel is nominated for vetting and clearance by our Principals.

However kindly note that our Principal(s) do not pre- approve vessels for charter or berthing into its Operated terminals or its Joint Venture Terminals. All vessels are reviewed each and every time they are nominated for a particular purpose and final approval of any vessel is dependent upon and includes:

- Details of the nominated purpose, such as load ports, discharge ports, cargo types, quantity, SPM or STS or berth
- Compliance with terminal's questionnaires
- Review of last BHPB/Rightship SIRE inspection report on vessel
- Review of Owner's corrective actions and responses to BHPB/Rightship observations as noted during inspections
- Review of Port State Control inspection records on the vessel
- Review of other market sources of information on the vessel
- Review of vessel's casualty records (if any)
- Review of terminal reports of vessel.

The inspection time frame for tankers is as follows:

a) >15 yrs old : every 6 months
b) <15 yrs old : every 12 months.

REVIEWED
By TS at 10:53 am, Oct 23, 2012

UPDATES BY OCIMF

04/02/2014

Dear All,

My apologies for the late notice, we have been having e-mail issues.

I have had a request from CDI and two members if a minor delay can be put into the introduction of the HVPQ5 which was due to take place this month.

The new proposed date is the 1st April 2014 with a switch off date of the older HVPQ4 in October 2014.

The VIQ6 launch date of the 1st March 2014 has not changed.

Regards,

Geoffrey Snow

OCIMF Programme Manager

Helpdesk : +44 (0)20 7654 1229

07/02/2014

Dear All,

It is now possible to provide multiple sets of subsequent operator comments for a SIRE inspection during the time the inspection remains on the SIRE inspection index.

Initial comments will still need to be provided in the 14 days following submitting member validation. If comments are not provided during this period the inspection shall be automatically published without initial comments.

Regards,

Geoffrey Snow

OCIMF Programme Manager

2.1. WHOLE FLEET

Table 1 - World fleet : total number of ships, by type and size

Ship Type	Small[1]		Medium[2]		Large[3]		Very Large[4]		Total	
General Cargo Ships	4,627	16.4%	12,210	33.1%	197	2.1%			17,034	21.5%
Specialized Cargo Ships	14	0.0%	188	0.5%	48	0.5%			250	0.3%
Container Ships	16	0.1%	2,411	6.5%	1,679	17.6%	868	20.1%	4,974	6.3%
Ro-Ro Cargo Ships	32	0.1%	774	2.1%	587	6.2%	144	3.3%	1,537	1.9%
Bulk Carriers	362	1.3%	3,647	9.9%	4,215	44.2%	1,373	31.8%	9,597	12.1%
Oil and Chemical Tankers	1,852	6.5%	6,373	17.3%	2,255	23.6%	1,348	31.2%	11,828	15.0%
Gas Tankers	44	0.2%	1,014	2.7%	187	2.0%	329	7.6%	1,574	2.0%
Other Tankers	259	0.9%	402	1.1%	5	0.1%			666	0.8%
Passenger Ships	3,461	12.2%	2,505	6.8%	269	2.8%	135	3.1%	6,370	8.1%
Offshore Vessels	2,185	7.7%	4,312	11.7%	75	0.8%	120	2.8%	6,692	8.5%
Service Ships	2,196	7.8%	2,219	6.0%	23	0.2%	4	0.1%	4,442	5.6%
Tugs	13,238	46.8%	872	2.4%					14,110	17.8%
Total	**28,286**	**100%**	**36,927**	**100%**	**9,540**	**100%**	**4,321**	**100%**	**79,074**	**100%**

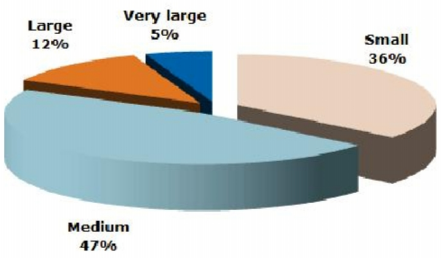
Source: Equasis [1] GT<500 - [2] 500≤GT<25.000 - [3] 25.000≤GT<60.000 - [4] GT≥60.000

Table 2 - World fleet : gross tonnage (in 1000 t), by type and size

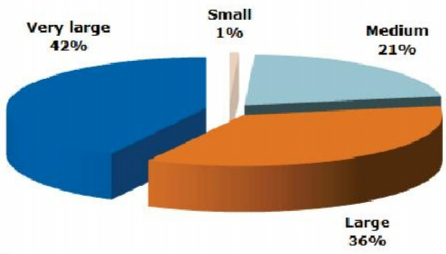
Ship Type	Small[1]		Medium[2]		Large[3]		Very Large[4]		Total	
General Cargo Ships	1,557	20.5%	52,629	24.3%	6,105	1.7%			60,291	6.0%
Specialized Cargo Ships	5	0.1%	1,473	0.7%	1,767	0.5%			3,245	0.3%
Container Ships	6	0.1%	28,466	13.2%	64,987	18.1%	76,428	18.0%	169,886	16.9%
Ro-Ro Cargo Ships	12	0.2%	7,421	3.4%	27,237	7.6%	9,298	2.2%	43,969	4.4%
Bulk Carriers	142	1.9%	52,495	24.3%	151,512	42.2%	129,963	30.6%	334,112	33.1%
Oil and Chemical Tankers	602	7.9%	38,898	18.0%	85,322	23.8%	148,204	34.9%	273,026	27.1%
Gas Tankers	17	0.2%	5,653	2.6%	8,184	2.3%	35,466	8.3%	49,320	4.9%
Other Tankers	75	1.0%	885	0.4%	162	0.0%			1,122	0.1%
Passenger Ships	869	11.5%	11,058	5.1%	9,560	2.7%	12,880	3.0%	34,367	3.4%
Offshore Vessels	624	8.2%	9,552	4.4%	3,363	0.9%	12,678	3.0%	26,217	2.6%
Service Ships	550	7.2%	6,880	3.2%	868	0.2%	266	0.1%	8,565	0.8%
Tugs	3,128	41.2%	872	0.4%					3,999	0.4%
Total	**7,587**	**100%**	**216,282**	**100%**	**359,067**	**100%**	**425,183**	**100%**	**1,008,119**	**100%**

Source: Equasis [1] GT<500 - [2] 500≤GT<25.000GT - [3] 25.000≤GT<60.000 - [4] GT≥60.000

Graph 1 - World fleet : total number of ships, by size



Graph 2 - World fleet : gross tonnage, by size



GT

Anketimiz İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşletme (MBA) Yüksek Lisans Programı, Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi alt uzmanlık dalında yapılan araştırmamız için kullanılacaktır.

Yaşınız: .....

Öğrenim Durumunuz: ☐ İlköğretim ☐ Lise ve dengi okul ☐ Ön lisans ☐ Lisans ☐ Lisans üstü

Medeniz durumunuz : ☐ Bekar ☐ Evli

Göreviniz: ☐ DPA(YK)/ ☐ CSO(ŞGZ)/ ☐ SÇEK (HSEQ) Müdürü/ ☐ Enspektör/ ☐ Filo Müdürü/ ☐ Diğer

GENEL

Aşağıdaki 6 soruyu şirketinizde TMSA konusunda en yetkili bir kişinin doldurması yeterli olacaktır.

1. İşletilen Tanker sayıları: .....Kimyasal / .....Ham Petrol / .....Ürün

2. SIRE denetimleri yapılan MOC'lar:

.....

3. Bugüne kadar şirketinizin girmiş olduğu TMSA denetim sayısı, yılları ve hangi MOC ile yapıldığı:

.....

.....

4. Şu anda OCIMF/TMSA database'de deklere edilen TMSA Seviyesi: .....

5. Son 3 denetimde en düşük not alınan element(ler):

.....

6. Bu elementlerde sizin deklere ettiğiniz seviye ve MOC denetçisi tarafından şirketinizin bulunduğunu düşünülen seviye: ..... / ....., ... / ....., ... / .....

TMSA - Bölüm.1

Aşağıdaki sorular için kendinize en uygun seçeneği işaretleyiniz.

☐1 (Hiç katılmıyorum) ☐2 (Katılmıyorum) ☐3 (Kararsızım) ☐4 (Katılıyorum) ☐5 (Tamamen katılıyorum)

		1	2	3	4	5
1.	Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile SIRE denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır.	☐	☐	☐	☐	☐
2.	Tanker işletmelerinin daha yüksek standartlara çıkartılması ile TMSA denetimlerinden daha iyi sonuçlar alınır.	☐	☐	☐	☐	☐
3.	SIRE sonuçlarındaki iyileşme ve başarı artışı kiracılardan elde edilecek geliri arttırır.	☐	☐	☐	☐	☐
4.	SIRE denetleri ve PSC denetleri arasında bir bağlantı vardır.	☐	☐	☐	☐	☐
5.	SIRE denetleri ve Klass denetleri arasında bir bağlantı vardır.	☐	☐	☐	☐	☐
6.	TMSA denetleri SIRE denetlerinden daha önemlidir (işletmenizin ticari kaygılarını dikkate alarak cevap veriniz)	☐	☐	☐	☐	☐

7.	TMSA notlarının yüksek olması MOC'larla daha fazla anlaşma olanağı sunar.	☐	☐	☐	☐	☐
8.	Gemi sayısı ile TMSA notları ilişkilidir.	☐	☐	☐	☐	☐
9.	Şirketin TMSA değerinde belirlediği seviye/not gerçek TMSA denetiminden her zaman düşüktür.	☐	☐	☐	☐	☐
10.	TMSA denetimleri objektif yapılmaktadır.	☐	☐	☐	☐	☐
11.	İyi tanker işletmeleri daha fazla TMSA denetimine girer.	☐	☐	☐	☐	☐
12.	İyinin altında olarak değerlendirilen tanker işletmeleri TMSA denetimine daha fazla girmek ister.	☐	☐	☐	☐	☐
13.	TMSA denetimlerine girmek bir zorunluluk olmasa bile işletmeler bu denetimlere girmek ister.	☐	☐	☐	☐	☐
14.	Şirketimiz her an TMSA denetimine girmeye hazırdır ya da girmeye isteklidir.	☐	☐	☐	☐	☐
15.	Tanker işletmelerinin gemileri MOC'larda kirada olmasa bile TMSA denetimine girmek ister.	☐	☐	☐	☐	☐
16.	TMSA denetiminlerinden yüksek notların alınması işletmenin tanınırlığını arttır.	☐	☐	☐	☐	☐
17.	TMSA denetiminlerinden yüksek notların alınması işletmeye alınabilecek gemi sayısını artırır.	☐	☐	☐	☐	☐
18.	TMSA uygulamaları şirketlere ek maliyetler getirmektedir.	☐	☐	☐	☐	☐
19.	TMSA denetiminlerinden yüksek notların alınması işletmenin net karını artırır.	☐	☐	☐	☐	☐
20.	SIRE notlarının yükselmesi tanker işletmelerinde net karların artmasında TMSA denetlerinden daha etkilidir	☐	☐	☐	☐	☐
21.	TMSA denetim sonuçları Kiracı/MOC'lara göre değişkenlik gösterir. (Aynı gemi/işletme farklı MOC'dan farklı TMSA notu alır).	☐	☐	☐	☐	☐
22.	TMSA notunun yüksek olması işletme riskini azaltır.	☐	☐	☐	☐	☐
23.	Her tanker işletmesinde bir TMSA sorumlusu bulunmalıdır.	☐	☐	☐	☐	☐
24.	Üst yönetimin TMSA'den beklentisi kalite artışıdır.	☐	☐	☐	☐	☐
25.	Üst yönetimin TMSA'den beklentisi kar artışıdır.	☐	☐	☐	☐	☐
26.	TMSA sonuçları herkes ile paylaşılmalıdır.	☐	☐	☐	☐	☐
27.	TMSA'i uygulayan bir şirket gelişir ve daha iyi hizmet kalitesini arttırabilir.	☐	☐	☐	☐	☐

TMSA - Bölüm.2

Aşağıdaki sorular için alttaki değerleme ölçeğini kullanınız.

☐1	☐2	☐3	☐4	☐5
(Çok Düşük)	**(Düşük)**	**(Orta)**	**(Yüksek)**	**(Çok Yüksek)**

28.	Sizce Türk Kimyasal Tanker İşletmelerinin TMSA denetimlerine göre hizmet seviyesi	☐	☐	☐	☐	☐
29.	TMSA denetlerindeki "gemi personeli" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐
30.	TMSA denetlerindeki "şirket personeli" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐
31.	TMSA denetlerindeki "işletmenin emniyet ve karlılığa bakış açısı" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐
32.	TMSA denetlerindeki "geminin kalitesinin" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐
33.	TMSA denetlerindeki "gemi malzeme/ekipmanının" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐
34.	TMSA denetlerindeki "şirketin klas kuruluşunun" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐

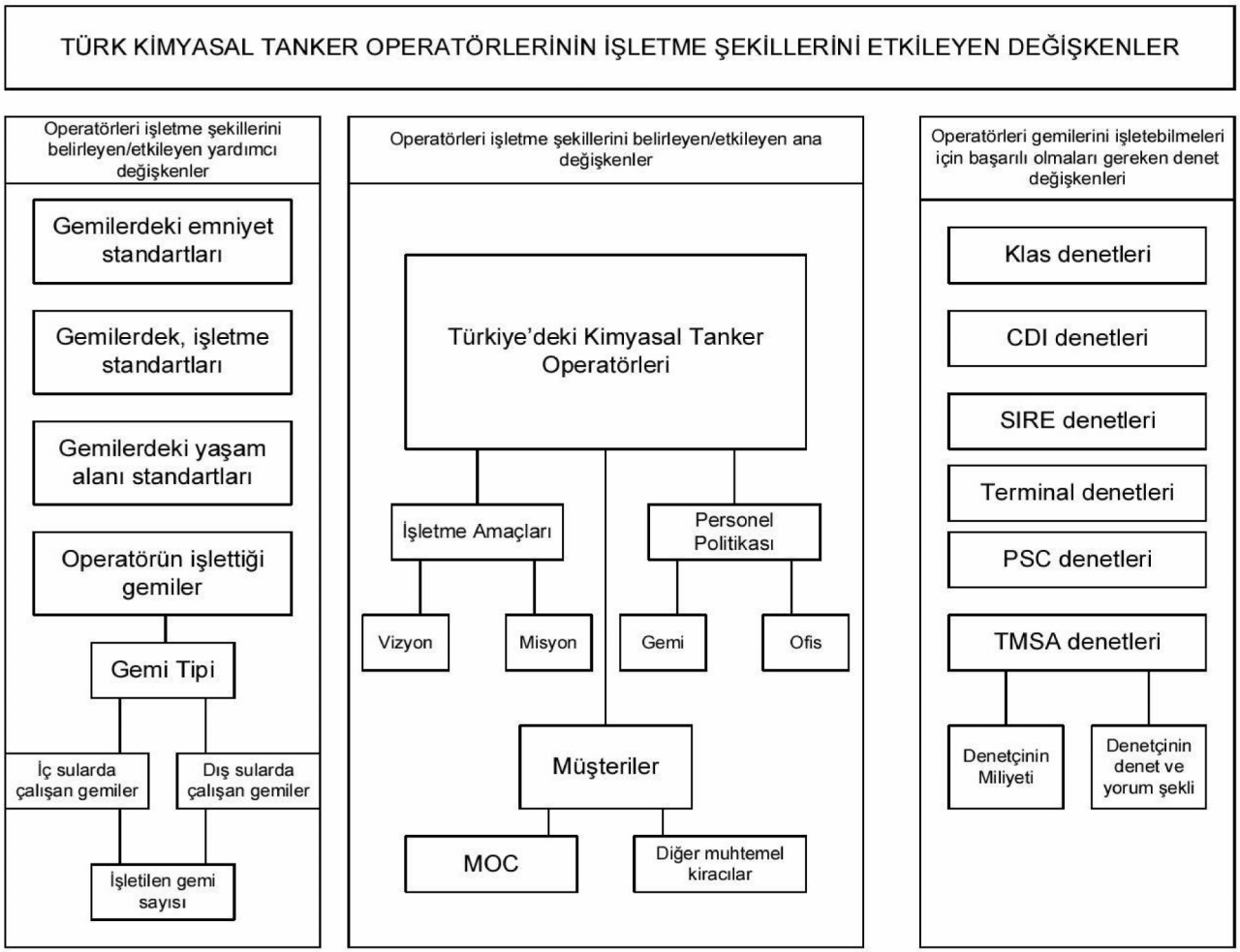
35.	TMSA denetlerindeki "şirketin işlettiği filonun kaza raporlarının" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐
36.	TMSA denetlerindeki "gemilerin bakım-tutumlarının" etkisi	☐	☐	☐	☐	☐

Yukarıdaki değerlendirmeler hakkındaki genel görüşleriniz:

……

……

……


TÜRK KİMYASAL TANKER OPERATÖRLERİNİN İŞLETME ŞEKİLLERİNİ ETKİLEYEN DEĞİŞKENLER
Operatörleri işletme şekillerini belirleyen/etkileyen yardımcı değişkenler
Gemilerdeki emniyet standartları
Gemilerdek, işletme standartları
Gemilerdeki yaşam alanı standartları
Operatörün işlettiği gemiler
Gemi Tipi
İç sularda çalışan gemiler
Dış sularda çalışan gemiler
İşletilen gemi sayısı
Operatörleri işletme şekillerini belirleyen/etkileyen ana değişkenler
Türkiye'deki Kimyasal Tanker Operatörleri
İşletme Amaçları
Personel Politikası
Vizyon
Misyon
Gemi
Ofis
Müşteriler
MOC
Diğer muhtemel kiracılar
Operatörleri gemilerini işletebilmeleri için başarılı olmaları gereken denet değişkenleri
Klas denetleri
CDI denetleri
SIRE denetleri
Terminal denetleri
PSC denetleri
TMSA denetleri
Denetçinin Miliyeti
Denetçinin denet ve yorum şekli

KİMYASAL TANKER OPERATÖRLERİ BİLGİ PAYLAŞIM TOPLANTISI RAPORU
(CHEMICAL TANKER OPERATORS BENCHMARKING MEETING REPORT)

Toplantı Tarihi / Meeting Date	:	13.12.2012
Toplantı Yeri / Meeting Place	:	ITU Denizcilik Fakultesi – MV AKDENİZ
Başlama Saati / Opening Time	:	10:00
Bitiş Saati / Closing Time	:	16:00

Toplantıya Katılanlar / Attendees

Akbaşoğlu Denizcilik	:	Maruf BABAOĞLU
	:	Mehmet YILMAZ
Anadoluhisarı Tankercilik	:	Oğulcan KARAMANOĞLU
Armona Denicilik	:	Bülent ILBAY
	:	Kemal AKOVA
Ares Tanker	:	Engin KUL
Baytaş Tanker	:	Gürkan SOYKAN
	:	Ömer DEĞİRMENCİ
	:	Süleyman CANSOY
ICE Tanker (İÇDAŞ)	:	Onur SAPMAZ
Marinpet Petrol	:	Seyfullah YAZICI
Nakkaş Denizcilik	:	Ozan TARGAL
	:	Z. Murat GÜRSOY
Şener Petrol Denizcilik	:	Alper YÜNCÜOĞLU
	:	Hakan ERZURUMLU
Tersan Denizcilik	:	Bahadır GÖBEKLİOĞLU
	:	Seda ALP
	:	Deniz TANYELİ
Transal Denizcilik	:	Cihan HARMANCI
	:	Tevfik SAYIN
Veysel Vardal Denizcilik	:	Ferit TOPTAŞ
	:	Mustafa DURMAZ
ITU Denizcilik Fakültesi	:	Özcan ARSLAN
Bureau Veritas (BV)	:	Sinan DEDEKÖY

Giriş

2012 yılının ikinci Bilgi Paylaşım Toplantısı (Bench Marking), İTÜ Denizcilik Fakültesi ev sahipliğinde, yukarıda isimleri belirtilen şirket ve yetkililerinin katılımıyla 13 Aralık 2012 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

Aşağıda belirtilen gündem maddelerinin ışığında, şirketler arasındaki bilgi ve tecrübe paylaşımı sağlanmış, Sayın Sinan DEDEKÖY'ün MLC 2006 ve SEEMP hakkında yapmış olduğu sunumlar ile de bilgi tazelemesi yapılarak, şirketlerin hangi aşamada oldukları görüşülmüştür.

Gündem

Yaşanan Olay Kazalar ve Alınan Dersler
MOC / CDI Denetleri ve Belirlenen Bulgular
TMSA2 Uygulamaları ve Ofis Denetlemeleri
Yürürlüğe Giren/Girecek Kural ve Kaideler (MLC 2006, SEEMP ve Marpol Annex V)
Diğer Konular

1. Yaşanan Olay Kazalar ve Alınan Dersler (2011)

ARES TANKER : (LTIF : 2.32 /TRCF : 2.32)

Paylaşılabilecek önemli bir olay olmadığını belirttiler.

VEYSEL VARDAL : (LTIF : 0 /TRCF: 2.41)

Paylaşılabilecek önemli bir olay olmadığını belirttiler.

ARMONA DENİZCİLİK : (LTIF : 4.53 /TRCF : 12.67)

- Bir geminin Porto Marghera'da tahliye esnasında sahil devresi donuyor. Basıncın yükselmesi ve tahliyenin derhal stop edilmesi sonrasında olayın nedeni anlaşılıyor. Sahilin yüksek basınçlı tahliye talebi liman başkanlığına bildiriliyor. Terminale ceza kesiliyor. Tahliyenin herhangi bir nedenle durması durumunda bunun liman başkanlığına bildirilmesi için herhangi bir gereklilik gemiye tebliğ edilmemiş ve bu nedenle şirket sıkıntı yaşamış.
- Personel St. Estutias adasında böbrek ağrısı nedeniyle sahile çıkarılıyor. Daha sonra Türkiye'ye geliyor. Tedavisini tamamlıyor. Fakat personel ITF'e başvurarak işe geri alınmadığı için şikayet ediyor. ITF de şirkete personelin işe alınması konusunda baskı yapıyor.

İÇDAŞ : (LTIF : 2.11 /TRCF : 3.17)

Paylaşılabilecek önemli bir olay olmadığını belirttiler.

AKBAŞOĞLU : (LTIF : 0.95 /TRCF : 0.95)

Tahliye esnasında (Ambarlı'da) safety locker'da yangın çıkıyor, CCR'a da etki ediyor ve söndürülüyor. Yangın uzmanı ve internal incelemelerin sonucunda kullanılmış lityum pillerin reaksiyona girerek yangına neden olabileceği tespit ediliyor. Kök neden olarak prosedür eksiği bildirildi. Önleyici faaliyet olarak pillerin kutup başlarının bantlanması, ayrı plastik kutularda muhafaza edilmesi, sahile verilmesi, gemiden uzaklaştırılması bldirildi. Gemi olay sonucunda yaklaşık 1 ay tersanede kaldı. Olay inceleme raporu grupla paylaşılacak.

ŞENER PETROL : (LTIF: 0,66 / TRCF: 1,25)

Personelin makine dairesinde sac kesimi esnasında elinde çalışma eldiveni olmasına rağmen sac makası ile elini kötü şekilde kesiyor. Kök neden olarak uygun olmayan koruyucu ekipman kullanımı bildirildi.

TERSAN DENİZCİLİK : (LTIF: / TRCF:)

- Hamworthy elektrikli pompaların purge devrelerinin üzerindeki körlerin sökülmemesinden dolayı yaşanan sıkıntılardan bahsetti
- Ecdis gibi elektronik araclarda sıcak bolgelerde problem yasaniyor. Extra fanlar alinmis. Problem kalmamis.

MARINPET PETROL : (LTIF: / TRCF:)

Rotterdam'da yaşanan demir düşmesi olayından ve liman başkanlığına bildirildiğinden bahsetti. Demirin aranması talep edildi liman başkanlığınca. Demir arandı ama bulunamadı.

NAKKAŞ DENIZCILIK : (LTIF: 3.80 / TRCF: 3.80)

- Hamburg'da skavenc air dry tank devresindeki valfin tıkanması sonucu yağ air pump in icinde birikmis. Yagmur yagdiginda yagli su guverteye kadar ulasiyor ve halatlara kadar geliyor. Liman manevrası sırasında ufak çaplı deniz kirliliği meydana geliyor.
- Kanada tahliyesi sırasında, sahil hattında oluşan devre kırılması ve çıkan yük eksikliğinden bahsetti. Ayrıntılı rapor grup ile ayrıca paylaşılacak.

BAYTAŞ TANKER : (LTIF: 0 / TRCF: 7.59)

Brezilya'da gemi sefer emri beklerken 3. Zabit kamara kapısının önünde ayakkabısını bağlarken elini kapının yanına koyuyor. Kapı, stoperinden kurtularak personelin parmaklarını eziyor. Telesağlık'tan destek alınıyor. Uruguay'da hastaneye gönderiliyor. Oradaki hastanede parmakların kurtarılamayacağı ve kesilmesi gerektiği belirtilirken, personel Türkiye'ye getiriliyor, burada ameliyat edilerek parmaklar kurtarılıyor.

ANADOLUHİSAR TANKER : (LTIF: / TRCF:)

Demir alma operasyonu sırasında, zincirin kopması nedeniyle demirin düşürülmesinden bahsedildi.

TRANSAL DENİZCİLİK : (LTIF: / TRCF:)

Paylaşılabilecek önemli bir olay olmadığını belirttiler.

İTÜ (Özcan ARSLAN) :

Gemi ziyareti sırasında yaşanan ucuz atlatılmış kazadan bahsetti. CCR'da pet şişe içerisinde methanol bulunması ve bir kişinin bu şişeyi su sanarak içmek üzereyken durdurulması. Markalama ve bilgilendirmenin daha düzgün yapılması gerekliliği ortaya çıktı.

2. MOC/PSC Denetlemeleri ve Belirlenen Bulgular

Şirketlerin geçirmiş olduğu dış denetlemelerde belirlenen aşağıdaki maddeler paylaşılmıştır.

1- Foam analizlerinin sertifikasında MSC 1213'e uygun olduğuna dair bir ibare bulunmaması
2- Immersion suitlerin yıllık/3 yıllık bakımlarında MSC.1334'e uygun olduğuna dair ibare bulunmaması
3- Baş ve kıç ırgatların kılcal devrelerinden hidrolik yağı sızıntısı tekrar eden madde olarak bildirildi. Özellikle Türk yapımı gemiler vurgulandı.
4- SSSCL shore imzalarının olmaması
5- ECDIS'lerde safety depth contour, shallow contour gibi verilerin girilmemesi
6- Malta bayraklı gemilerde IAPP & EIAPP / Sewage sertifikalarının SoC değil, sertifika olması gerektiği bildirildi. Temmuz 2012'den itibaren Malta'nın bu konvansiyonlar için sertifika vermeye başladığı bildirildi.
7- Shell denetlemesinde bunker devrelerinin test yöntemi, kirlilik önleyici tedbirlerin PMS ya da prosedürlere yazılmış olması gerektiği bildirildi.
8- Gaz ölçerlerin alarm set değerlerinin doğru olarak ayarlanmadığı.
9- ENI denetlemesinde Safety officer course / IMO model course 3.11'e uygun olması gerektiği bildirildi.
10- (Lavera'da) PSC'lerde safety equipment ve safety radio sertifikalarında (Türk Bayraklı gemilerde) SART type (AIS ya da Radar type) kayıtlarının düzgün olup olmadığı sorgulandığı bildirildi.
11- Ballast water Exchange ile ilgili olarak, BWE esnasında stability record bulunmaması, BWE'in nedeni ve yöntemi. BWE için load/discharging plan gibi bir plan yapılması gerekebileceği bildirildi. (BMP)
12- ECDIS'te contour'ların her faz için hangi değerlerde girilmesi gerektiğini gösteren bir poster gerekebileceğini bildirildi.

13- Hose crane'de gear ve backlash arasındaki boşluğun ölçümü için rocking test prosedürünün bulunmadığı gözlem olarak not edilmiştir.
14- Can simitlerinin 4kg'dan daha az olduğu gözlemi paylaşıldı.
15- Fireman's outfit'lerin bulunduğu yerlerde acil durum aydınlatması olmaması paylaşıldı.
16- Emg steering position'ın neresi olduğunun tespit edilmesi
17- ECDIS generic eğitimlerin IMO model course 1.27'ye uygun olduğunu gösteren yazı liman cüzdanlarında gözükmediği için oluşan bulgular paylaşıldı.
18- PSC denetlemesinde mk. dairesindeki yangın hortumlarının 15'den uzun olması bulgusu paylaşıldı.
19- UTI'ların 6 ayda bir megger testi yapılmamış olması bulgu olarak paylaşıldı.
20- Sample Locker'lerde doğru malzeme kullanılmaması ve istifin düzgün olmaması.

3. TMSA2 Uygulamaları ve Ofis Denetlemeleri

Çoğu firmamız Ofis TMSA denetine girmediklerini yada önemli bulgu olmadığı belirtmişlerdir.

AKBAŞOĞLU: Total management review / Tersane çıkışında mürettebatın dinlendirilmesi ve sefere hazırlanması için ayrılan bir periyodun sorgulandığı paylaşıldı.

4. Yürürlüğe Giren/Girecek Kural ve Kaideler

Yürürlüğe giren/girecek konular ile ilgili aşağıdaki maddeler paylaşıldı.

MLC 2006

SEEMP

MARPOL Annex V (Garbage)

5. Diğer Konular

Bir sonraki toplantının Haziran ayında yapılmasına, yer konusunun da araştırılmasına karar verildi.

PDFaid.com

SUMMARY

I have served from deck cadet to Master in oil & chemical & crude oil tankers including aframax and suezmax (es). I have also served as 3rd mate for 9 months on a dry bulk carrier into these period. Then, during and after my sea service I have served as Safety & Vetting Superintendent more than a year leading a promotion to Marine Safety Coordinator who manages the HSEQ Dpt. & Training Dpt. and cross checks the issues with the Technical and Human Research departments as an internal auditor.

I have experience of

-preparing the office to TMSA audits,
-carrying out vessels internal audits, technical audits, navigational audits
-revision SMS according to current ISPS/ISM codes & STCW, ISO, HSQE requirements
-pre and on scene attendance to SIRE&CDI inspections (more than 100 pre and on scene attendance),
-business developments meetings,
-incident & accident investigation
-preparation training projects of specific on board duties, vetting preparation, gmdss log recording, deck log recording, bridge team source management, passage planning, how to keep update our charts/ENCs/ARCs/Nautical publications
-managing KPI's as per company needs to keep up with desired industry requirements
-taking place of crew management committee (evaluation, decision of continuity and training needs on esspecially officers),
-preparing company management structural project such as phsycometric tests of officers, continuous salary system preparation and management,
-armed guard passages management ,
-rest/work hours planning and advisor of software team of Rest/work hours software,
-ship and shore crew survey preparation (needs, wishes, how to increase performance) etc…
-planning and attending to bottom survey and drydocking
-attending vessels to support master and chief eng. to keep the fleet as per industry standards
-watching class status and planning surveys accordingly

PERSONAL INFORMATION

Name : Tevfik
Surname : SAYIN
Birth of Date/Place : 21-10-1981 / İstanbul
Nationality : Turkish
Sex : Male
Marital Status : Married
Driver License : B&A



Permanent Address : Başak Mah. Ahmet Yesevi Cad. 50/40, B-3 Blok D:40, 34306, Başakşehir-İstanbul / Türkiye
Email Address :tsayin@yahoo.com; sayint@gmail.com
Telephone : Cp: 0090 – 0542 459 09 05 / 0506 397 89 85

EDUCATION

Bachelor

ITU (İstanbul Technical University), Maritime Faculty, ITUMF 34940 Tuzla-İstanbul

Ship Management / Deck Department

* Graduated with the highest degree both from the Ship Management / Deck Department and the Faculty on June,2004 (Overall GPA: 3.76/4.00 and Major GPA : 3.86/4.00)

MBA

Istanbul Kemerburgaz University

Supply Chain & Logistic Management; running for the thesis

CAREER EXPERIENCE

SHORE SERVICE

1. Transal Shipping & Trading - Altınbas Holding / DPA&Marine Safety Coordinator;

Fm: 01/04/2013 and still in same position

2. Transal Shipping & Trading - Altınbas Holding / Marine Safety Coordinator;

Fm: 31/10/2011 till: 31/03/2013; total 29 months

3. Transal Shipping & Trading - Altınbas Holding / Safety & Vetting Superintendent;

4 months in 2009, 3 months in 2010, 10 months in 2011; total 17 months

SEA SERVICE

1. Transal Shipping & Trading (branch of Altınbas Holding) / M/T TOPAZ – T / 15.000 dwt IMO TYPE II Chemical-Oil Product Tanker / 4 months as MASTER
2. Yasa Tankers / M/T Yasa Golden Bosphorus / 105.000 dwt CRUDE AND OIL TANKER / 5 months as MASTER
3. Transal Shipping & Trading (branch of Altınbas Holding) / M/T SAPPHIRE-T / 10.500 dwt IMO TYPE II Chemical-Product Tanker / 4,5 months as MASTER
4. Transal Shipping & Trading (branch of Altınbas Holding) / M/T APONI / 7.500 dwt Chemical-Product Tanker / 3 months as MASTER
5. Yasa Tankers / M/T Yasa Golden Dardanelles / 105.000 dwt CRUDE AND OIL TANKER / 3 months as C/O
6. Geden Lines / M/T Aqua / 115.000 dwt CRUDE AND OIL TANKER / 4 months as C/O
7. Chemfleet / M/T Zeynep A / 10.500 dwt IMO TYPE II Chemical-Oil Product Tanker / 4 months as C/O
8. Beşiktaş Group / M/T Besiktas Greenland / 18.500 dwt IMO TYPE II Chemical-Oil Product / 6 months as C/O
9. Beşiktaş Group / M/T Besiktas Finland /

11.500 dwt IMO TYPE II Chemical-Oil Product / 6 months as C/O

10. Beşiktaş Group / M/T Besiktas Dardanelles / 165.000 dwt Crude Carrier (Oil Tanker) /

1,5 months as 3/O and 5,5 months as 2/O; total 7 months

11. Beşiktaş Group / M/T Besiktas Bosphorus /

165.000 dwt Crude Carrier (Oil Tanker) / 4 months as 3/O

12. Cornships Ltd. / M/V Corn Pride / 8884 Dwt General Cargo (Multi Purpose) /

5 months as 3/O & 4 months as 2/O; total 9 months

13. Zodiac Maritime Agencies Ltd. / M/T Richmond Park /

23.789 Dwt Chemical Tanker / 7 months o/b as a cadet / 2003

14. Şener Petrol ve Denizcilik A.Ş. / M/T NiyaziS /

5.500 Dwt Chemical Tanker / 2,5 months o/b as a cadet / 2002

15. Okan Denizcilik / M/V Okan-1 / 2001

1.500 dwt dry bulk carrier / 2,5 months o/b as cadet

During school period:

1. The assistant instructor of Tangoturk Dance Academy İstanbul (2000- 2004)

2. Sale Representative at the branch of Endi SuperMarkets (2000)

3. Supervisor by the Agency of ÇizgiAltı (1999-2000)

CERTIFICATES

Miscellanous

1) Vetting & Tanker Inspection – LR,
2) Quality- ISO 9001-2008 & Environmental ISO 14001:2004 Mngmt Systems, Awareness- DNV
3) ISM Internal Auditor- DNV
4) Spill Management Team Table Top Exercise- Hudson
5) Incident & Accident Investigation, Yasa training Center and PSS
6) Personal Physicologhy Certificate, International Copab Consortium
7) Anxiety Management, International Copab Consortium
8) Power HRM, D.I.S.C. Inventory Analyses Training
9) Assess, NEO P.I.R. Psychometric Assesstment Analyses Training

STCW

04/2009 – 04/2014 • Certificate of Oceangoing Master UNLIMITED
11/2010 – 11/2012 • Physical Examination Certificate for Seafarers
04/2009 – 04/2014;
• General Operator's Certificate (GOC/GMDSS) • VHF Radio-Communications Certificate
• Personal Survival Techniques Training Certificate • Elementary First Aid Training Certificate
• Fire Prevention & Fire Fighting Training Certificate • Advanced Fire Fighting Training Certificate
• Personal Safety & Social Responsibility Training Certificate
• Proficiency in Survival Craft & Rescue Boats Certificate
• Chemical Tanker Familiarization Certificate • Oil Tanker Familiarization Certificate
• Liquefied Gas Tanker Familiarization Certificate
• Radar Observation & Plotting Training Certificate
• Medical First Aid Training Certificate • the Operational Use of Automatic Radar Plotting Aids (ARPA) Training Certificate • Medical Care Training Certificate

- Specialized (Advanced) Training Programme on Oil Tanker Operations Certificate
- Specialized (Advanced) Training Programme on Chemical Tanker Operations Certificate
- Crude Oil Washing (COW) Training Certificate
- International Ship & Port Facility Security (ISPS) Code – Ship Security Officer
- Cargo & Ballast handling
- Ship Handling
- Ship Safety Officer

ACTIVITIES

ORGANIZATIONS:

1. The Pruva Association (2002-2004)
   Founder membership and 4 times representative student of
   ITUMF for the Maritime Universities Assemblies in İzmir and Trabzon - TURKEY)
2. IAMUs (International Association of Maritime University students)
   The representative student of ITUMF for the 3rd Assembly at Maine Maritime Academy in Maine,USA 2002
3. BSMOU (BlackSea Memorandum) Regional Seminar for National Database Managers, İstanbul 2002. The assistant of the seminar coordinator and the represantative student for social events
4. Captain İbrahim Yildan Sailing Races of Turkish Sailing Federation (2002-2004)
   At the organization level of the races responsible for outer connection
5. ITUMF Sailing Club. The General Secretary (3 terms between 2001-2004)
6. Turkish Sailing Federation Marmara Region Representatives and Club presidents assembly on 17,January 2004 in Bursa The representative member of ITUMF Sailing Club

SPORTS

1. Licensed swimmer at Antalya Metropolitan Municipality (1992-1995)
2. Licensed sailor at ITUMF Sailing Club (2001-2004) / Degrees: 2nd - twice, 3rd - once
3. Plongeur Diver having the brevet International of CMAS

LANGUAGES

1. English (Advanced)
2. Spanish (Elementary)

SKILLS

Software : MS Windows ME/XP/Vista; Office, Caretta PMS

Hardware : Intermadiate knowledge

PUBLICATIONS

1. The Maritime Magazine, the news of Korean Shipyard, March-April 2002
2. The Academic Sport Magazine, Capt.İbrahim Yıldan Cup Sailing Races, 2004

3. The Dünebakan (Philosophy Magazine), Human Limit, 2012

REFERENCES	Contact details will be available on request
David Savage	Ex-coordinator of OCIMF
Pradeep Singh	Aethon Marine Dubai / Managing Director
Bash Sarkar	Pragmatus Marine Solutions / Managing Director
Samir Kumar	Envoy Ship Sholutions / Managing Director
Wasim Sajid	Rex Marine / Owner – Managing Director
Nevzat Aydın	Ofer Brothers Group - Shipping Agencies Services / HR Manager
Hakan Erzurumlu	Sener Petrol A.S. / General Coordinator
Eyüp Pınarbaşı	Besiktas Shipping Ltd. / HSEQ Manager
Harun Düzgören	I.T.M. (International Tanker management) / Deputy Managing Director
Uygar Pamuk	O.A.S. Ltd.