

NİSAN 2023-İSTANBUL



DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ

DENİZCİLİKTE VERİMLİLİK VE İNSAN FAKTÖRÜ
ÇALIŞTAYI BİLDİRİSİ

İÇİNDEKİLER

Giriş, Dernek ve Çalıştay Tanıtımı	1
Çalışmaya Bakış	5
• Açılış konuşması	5
• 1. Oturum	7
• Panel Oturumu	13
Denizcilik Psikolojisi Derneği Projeleri	24
Sonuç Raporu	26

Denizcilik Psikolojisi Derneği

Denizcilik Psikolojisi Derneği olarak bizler; denizcilik sektöründe çalışan gemi insanların ve kara personelinin psikolojik iyi oluşunun artırılması, denizde ruh sağlığının 6neminin vurgulanması ve farkındalığın oluşturulması, denizcilik alanına 6zg6 fiziksel ve psikolojik stres fakt6rleriyle etkili başa çıkma y6ntemlerinin geliştirilmesi adına çalışan ve faaliyet g6steren bir sivil toplum 6rg6t6y6z.

Derneğimiz 6ncelikli olarak; 6lkemizde denizcilik alanında çalışacak veya h6lihazırda bu alanda çalışmakta olan insan kaynağının bilimsel y6ntemlerle seğimi, psikolojik ve fiziksel sağlıklarının korunması, denizcilik alanına 6zg6 fiziksel ve psikolojik stres fakt6rleriyle etkili biçimde başa çıkmalarının sağlanması konularında araştırmalar yaparak bilimsel bilgi 6retmeyi amaçlamaktadır. İkincil olarak ise denizcilik psikolojisi alanında var olan bilgi birikiminden yararlanarak; denizcilik sektör6n6n ihtiyaçlarını karşılamaya y6nelik uygulamalar gerçekleştirmeyi, maliyetleri d6ř6rmeyi ve riskleri azaltarak daha huzurlu bir gemi ortamı sağlamayı hedeflemektedir.

Denizciliğin Dünya Ticaretindeki Önemi

Dünya ticaretinin %83'ü deniz yoluyla gerçekleşmektedir. Bu sebeple deniz taşımacılığı geçmişte olduğu gibi günümüzde de büyük bir önem taşımaktadır. Deniz ticaretinde kullanılan gemilerin sayıları ve kapasiteleri dünden bugüne hızla artmıştır ve artmaya devam etmektedir. Değişen kapasite ve talep ihtiyaçları ile birlikte ise deniz ticaretinde hızlı operasyonlar gerekli hale gelmiştir. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak meydana gelen rekabet ortamı; operasyon maliyetlerini düşürmek adına gemilerde çalışan personel sayısının yarı yarıya, hatta bazı gemi türlerinde üçte bir oranında azalmasına sebep olmuştur.

Olumsuz Faktörlerin Denizciler Üzerindeki Etkileri

Kısalan liman periyotları ve hızlanan operasyonlar nedeniyle, teknik imkânların arttırılması ve az sayıda personelin koordinasyon içinde çalışması önem kazanmaktadır. Artan hız ve rekabet, gemi insanlarında yorgunluk ve stres yaratmaktadır. Doğası gereği zor olan denizcilik, gün geçtikçe yapılması daha da zor bir meslek hâline gelmektedir. Denizcilerin maruz kaldığı yoğun stres; fiziksel ve mental yıpranmaya, psikolojik bozukluklara, gemi kazalarına ve hatta intiharlara sebebiyet verebilmektedir.

Iversen'in 2012 yılında yaptığı akademik çalışmaya göre 1960-2009 yılları arasında gerçekleşen denizci ölümlerinin %5,9'u intihar nedeniyle gerçekleşmiştir. Denizde kaybolan denizcilerin de %50'sinin intihar ettiği varsayılarak bu orana dâhil edildiğinde, yüzdeler çok daha yüksek olacaktır. Yine bir başka güncel çalışma olan, ITF Seafarers' Trust ve Yale University tarafından gerçekleştirilen Seafarer Mental Health Study (2016) araştırmasına göre ise çalışmaya katılan 1572 denizcinin %20'sinde intihar düşüncesi, %17'sinde anksiyete veya depresyon belirtisi raporlanmıştır. Buna ek olarak deniz kaza raporlarında; gemi personelinin stres, depresyon, dürtüsellik, anksiyete, hostilete, paranoid düşünce gibi sahip olduğu patolojik sıkıntılarının kazaların ortaya çıkmasında büyük bir payı olduğu görülmektedir.



Denizcilik Psikolojisi Alanında alışmalara Duyulan İhtiyaç

Denizcilikte yaşanan kazalarda, kişiler arasındaki iletişim bozukluklarının ve buna bağlı olası patolojik sorunların sebep olarak karşımıza çıkmasıyla, denizcilik psikolojisi alanında çalışma yapılması ve organize olunması kaçınılmaz hle gelmiştir.

Gemilerin tamamen izole olması sebebiyle; gerçekleşen olayların uzmanlarca incelenememesi ve gemideki yetkililerin, kişilerin veyahut geminin zarar görme nedenlerinin saklanması sebebiyle can kayıplarının ve maddi kayıpların temel sebebi anlaşılamamaktadır. Bu sebeple yanlış uygulamalar tekrarlanarak kayıplar yaşanmaya devam etmektedir. İlerleyen yıllarda, gemi insanların çalışma şartlarının iyileştirilmesi ve kazaların şirketler üzerinde oluşturduğu büyük maliyetlerin azaltılması adına denizcilik psikolojisi alanındaki uygulamaların uluslararası kurumlarca zorunlu kılınacağı öngörülmektedir.

Denizcilik Psikolojisi Alanında Yapılan alışmalar

Günümüzde sınırlı sayıda küresel organizasyon ve kuruluş, gemi insanların denizde çalışma şartlarının iyileştirilmesi adına çalışmalar yürütmektedir. Bu kuruluşlar, gemi insanların ruhsal ve fiziksel sağlıklarının korunmasını ve bu amaçla konvansiyonlar oluşturulmasını hedeflemektedir. Oluşturulan bu konvansiyonların en önemlilerinden biri, IMO tarafından desteklenen ve gemi insanların sosyal hakları ile çalışma koşullarını düzenleyen MLC 2006 Denizcilik alışma Sözleşmesi'dir. MLC A3.1 maddesine göre, gemi insanların sağlığı ve mental iyi oluşu emniyet için desteklenmelidir.

Denizcilikte Verim ve İnsan Faktörü alıştayı

Yapılan araştırmalara göre deniz kazalarındaki insan faktörü yüzde 80'in üzerindedir. Denizcilik gibi tüm dünya ekonomisinin etkileyen etmenleri içinde barından bir sektörün bu denli insan temelli hatalar ile etkilenebilmesi ve uluslararası sorunlara neden olabilmesi, sektörün her noktasında çalışan insan elementinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Denizcilik sektörünün verimliliği, doğrudan insan faktörünün verimliliğiyle doğru orantılı olarak artmaktadır. Bu nedenle, oldukça zor şartlar altında çalışan gemi insanların yaşam ve mesleki koşulları üzerine düşünülmesi, psikolojik etmenlerin detaylıca değerlendirilmesi ve çözüm yollarının değerlendirilmesi gerektiğine inanıyoruz.



ÇALIŞTAYA BAKIŞ



● Açılış konuşması

**Denizcilik Psikolojisi Derneği Yönetim Kurulu Başkanı
Av. Çiğdem ULUKOL**

Denizcilik Psikolojisi Derneği başkanı Sn. Çiğdem Ulukol'un konuşmasından satır başlıkları aşağıdaki gibidir;

-Arkadaşlarımızla zor olduğunu bile bile uzun bir yolculuğa başladık. Nasıl olur da çalışılmamış dediğimiz "Denizcilik Psikolojisi" alanını tabiri caizse yaratmak, bu alanda akademik ve mesleki çalışmaları başlatmak ve ilerletmek gibi bir hedef koyarak işe atıldık. Denizciliğin paydaşı çöktür. Bu paydaşlara psikologları ve psikiyatrları eklemenin de zorunlu bir hale geldiğini düşündük.

-Öyle gözükme de denizcilik, hayata dair herkesi ve her şeyi etkiler. Dökmecisinden tankerine; kuru yükünden ro-ro'suna bir hesap yapmaya çalıştığınızda, sektörün günlük hayat üzerindeki etkilerini hayal bile edemiyorsunuz.

-Tüm teknolojik ilerlemelere, insansız gemi çalışmalarına karşın; “insan faktörü” nün hala ve görünen o ki çok çok uzun bir süre daha en önemli olacağı sektörlerden biri hatta belki de en başta geleni, denizcilik.

-Denizcilik; hızlı, etkili ve doğru karar verebilme sanatı ve denizcilikte pek çok karar, hatta daha doğrusu en kritik kararlar (hayati ve/veya maddi anlamda büyük kararlar), anlık kararlar. Bu nedenle de, bir yapay zekanın ya da makinenin alması mümkün olmadığı gibi, bunlar aracılığıyla sonradan doğruluğunun kontrol edilmesi bile çoğu zaman mümkün olmayan kararlar...

-Tam da bu nedenle insan gücü, pek çok teknolojik yatırımdan bile daha önemli sektörde. Yetişmiş, sağlıklı insan gücü, sektörün en değerli ve maliyet kalemi de en yüksek sermayesidir.

-İşte bugün, bu insan gücünün seçiminden, çalışma hayatının devamlılığına, herhangi bir insanın hayatı boyunca karşılaşmasının mümkün olmayacağı zorluklarla karşılaştığında bunlara hazırlıklı olması, bunlarla baş edebilmesi ve devamlılığını ve sürdürülebilirliğini sağlayabilmesi için bugüne kadar yapılanlar ve bundan sonra yapılması gerekenleri masaya yatıracamız.





● 1. Oturum

Çalıştayın ilk oturumunda, alanında uzman konuşmacılarımız, Denizcilik Psikolojisi Derneği kurucu üyelerinden Prof. Dr. Leyla Tavacıoğlu moderatörlüğünde, denizcilikte verimlilik ve insan faktörü konusunu, kendi perspektiflerinden yorumladılar.

İlgili satır başlıkları ve değindikleri konular aşağıdaki gibidir;

P&I Perspektifinden Mürettebat Hasarları

-Türk P&I Sigorta Hasar Müdürü Av. Elif Kaçar oturumunda denizcilikteki kazaların teknik, çevresel ve insan faktörü başlıklarında toplandığını; teknik faktörlerin geminin parçaları ve bakımların zamanında yapılmaması gibi nedenlerden kaynaklı olduğunu, çevresel faktörlerin hava ve deniz şartlarına yönelik olduğunu, içlerinden en fazlası olan insan faktörünün (%90) ise bir krizin veya ihmalin kazaya neden olmasını ifade ettiğini belirtmiştir. İnsan faktörünün kazalara etkisinde stres, anksiyete ve yorgunluğun başlıca sebepler olduğunu aktarmıştır. Gemide mürettebat ölümlerinin %15'inin intihar nedeniyle gerçekteştiği ve 17 saat süren uykusuzluğun kanda 0.5 oranında alkol varmişçasına etki yarattığına dair veriler paylaşmıştır. Kaçar, her kazanın ardından sigorta şirketlerinin hasar departmanlarına kaptan raporları, olayın nasıl gerçekteştiğini izah eden çizimler ve görsellerin ulaştığını fakat buralarda insan faktörünün boyutunun şeffaf şekilde tespit edilmesinin güçlüğünü paylaşmıştır. Dernek ile yapılan multidisipliner bilimsel çalışmaların önerimi vurgulamıştır. Sektörde nl kazaları ve kazaların akabinde yapılan uluslararası düzenlemeleri aktarmıştır.

Gemi Kazaları ncesi ve Sonrasında Psikolojik Faktörler

-Travma Uzmanı, Yazar Uzm. Psk. Batuhan Saç bazı mesleklerin aile tarihini daha fazla ilgilendirdiğini, denizciliğin de bu mesleklerden biri olduğunu belirtirken, denizciler ve yatılı okul ğrencilerinin benzerliklerine de değinmiştir. Saç'ın benzetmesine göre aynı denizcilik gibi yatılı okulda da insanlar bir ideal için oraya gelirler, ailelerinden ayrılırlar, kimse orada bugün için bulunmaz, daha iyi imkanlara sahip olmak amacıyla zevki ertelemek ve bugünün güçlüğünü gelecek için çekmek çok temeldir. Saç, denizciler ve aileleri ile ilgili tüm içeriklerin bir ayrılık ve veda görseli olduğuna dair gözlemine paylaşmıştır. Bu durumun eşik ve kapı gibi olduğu benzetmesini yapmış, kişinin hem orada hem burada olurken ne orada ne de burada olduğuna değinmiştir. Beklentsel keder/yas kavramına değinen Saç, bu kavramın ayrılıktan sonra tutulacak yasin tadını önceden almak olduğunu, artık

gidecek olan kişi için zihinsel hazırlık yapıldığını belirtmiştir. Kalacak olan kişinin yas kapasitesinin önemli olduğunu vurgulamıştır. "Denize sağlam giren çatlak çıkar, çatlak giren parçalanır." sözünden hareketle, psikolojik dayanıklılık konusunda çalışmaların denizciler için elzem olduğuna değinmiştir. Kazanın fiziksel ve ruhsal hareketin denk olmadığı yerde meydana geldiğini vurgulamıştır. Kaza, bilincin ruhsallıkla eş olmadığı yerde oluşmaktadır. Saç, travmatik yaşantıda bazen süregelen travmatik stresin oluştuğunu, süregelen travmatik deneyimin de bilişsel fonksiyonlarda zarar oluşturduğunu vurgulamıştır. Bireyin süregelen travmatik stres yaşadığının şu cümlelerinden anlaşılacağını belirtmiştir: "Bu yaşadığım ne zaman sona erecek? Yeter artık..." Saç sunumunun sonunda denizcilik alanında travmaya duyarlı denizciliğin önemine değinmiştir.



'Denizcilikte Personel Kaynaklı Problemler'

-İK Direktörü Cemil Karadavut dünya genelinde gemi insanı sayısının 1.892.720 olduğunu belirtmiştir. Karadavut'un belirttiği üzere, tüm dünyada gemi insanı arz eden ülkelerden 1. sırada Filipinler yer almaktadır bunun yanında Avrupalı işletmeler yaptıkları ziyaretlerde Filipinli denizcilere verilen eğitimlerin yeterli olmadığına karar vermiştir. Karadavut bunun bir ayak sesi olduğunu ve son 10 senedir kendini sektörde ispatlamış olan Türk gemi insanına olan talep artış hızının yükseleceğini belirtmiştir. Zira 2026 yılında 89.510 gemi insanı açığı olacağı ön görülmektedir. Tüm bunun yanında Türk deniz ticaret filomuzun gemi sayısı olarak büyümeye devam ettiğini, insan kaynağına olan ihtiyacımızın her geçen gün arttığını vurgulamıştır. Burada yetişmiş insan kaynağı için 'mental health' kavramına vurgu yapmıştır. Rightship'in (kiracılara hizmet veren bir kuruluştur ve gemilere puan verir) listesinde artık 'psikolojik sağlığa' dair maddelerin yer aldığını ve kontrollere tabi olduğunu belirtmiştir. Kontroller sırasında iki ana soruya yanıt arandığını vurgular:

- 1) Kaptan, 2. kaptan, başmühendis, 2. mühendis psikolojik sağlık ile ilgili eğitildi mi?
- 2) Gemide olası bir vaka ile karşılaşıldığında bu nasıl yönetiliyor? Prosedür nedir?

-Karadavut sunumunu bitirirken çalışma barışının önemini belirtmiş, gemide rütbesi fark etmeksizin 20 denizcinin 1'inin bile huzursuzluğunun tüm gemiye yansıdığını aktarmıştır. Gemiye çıkmadan evvel, önleyici müdahaleler yapmış olmanın kritik önemini vurgulamıştır.



'İşe Alım Süreçlerinde Psikolojik Değerlendirme'

-Akademisyen / Endüstri ve Örgüt Psikoloğu Uzm. Psk. Duygu İrem Çam, stratejik insan kaynağının doğru yapıldığında performans ve verimliliği arttığını vurgulamıştır. Koç'un "Doğru insanı doğru işe yerleştirdiğim için, doğru işe alım yaptığım için başarılı oldum." sözüne vurgu yapan Çam, insan kaynaklarında hedefin en iyi adayı zamanında ve bütçe bazında bulmak ve işe almak olduğunu belirtmiştir. Denizcilik sektörünün de havacılık sektörü gibi özel bir alan olduğunu,

havacılıkta psikolojik tüm testlerin yapıldığı ve psikolojik hazırlık yapıldığı bir eğitim süreci olan ve bir değerlendirme ile kontrol edilen, 3 ayda bir veya yılda 2 defa yapılan CRM'in (Ekip kaynak yönetimi) denizcilik sektörü için de önemini belirtmiştir. Çam "personel müdürlüğü" departmanlarının "insan kaynakları" departmanına dönüşme sürecini belirteip, işe alımın sadece bir kişiyi işe sokmak olmadığını, o kişinin şirketin reklamı, pazarlama ve satın almaya yol açan bir aracı olduğunu vurgulamıştır. Ardından işe alımda psikometrik (davranış düzeyleri ve bu davranış düzeyleri sonucunda ne olup olmayacağı) ve psikoteknik (İETT şoförleri ile başlamıştır, havacılık gibi sektörlerde simülasyon ile ölçülmektedir) testlerin denizcilikte de kullanılması gerektiğini aktarmıştır. Testlerin öngörü verdiğini, kişinin yüksek bir performans gösterip göstermeyeceği ve performansının neye karşı değişebileceğinin önceden saptanabildiğini aktarmıştır. Çam soft skill (ince beceriler)'in uzun vadeli başarıların %75'i olduğu, kalan %25'in uzmanlık becerileri olduğunu belirtmiştir. Denizciliğın uzmanlık becerilerini ciddi oranda istemesinin yanında denizcilik sektörü için ilk 5 ince beceriyi sıralamıştır:

1)İletişim 2) Liderlik 3) Takım yönetimi 4) Eleştirel düşünme 5) Duygusal zeka

Doğru değerlendirme ve seçimin kurumlara avantajlarının neler olduğunu belirtmiştir:

- Çalışanın işe bağlılığı yükselir
- Daha uyumlu çalışanlar olur
- Değişime açıklığı gerekli olduğu bir sektör için değişime adapte olabilen bireyler yer alır
- Çalışanların üretkenliği artar
- Huzurlu iş ortamı oluşur
- İşten ayrılma oranı azalır

● 2. Oturum (Panel Oturumu)

Denizcilikte Verimlilik ve İnsan Faktörü çalıştayının ikinci oturumunda Denizcilik Psikolojisi Derneği başkanı Av. Çiğdem Ulukol ve sektör paydaşları konuyu kendi perspektiflerinden değerlendirmek ve çözüm üretmek üzere bir araya geldi. Mühendisler Odasını temsilen Baş Mühendis Feramuz Aşkın, Türkiye Denizcilik Federasyonu'ndan Kpt. Av. Nuri Koray Kurun, Kılavuz Kpt. Ömer Asmalı, Türk P&I Genel Müdürü Kpt. Ufuk Teker ve Çavuş-Coşkunsu Hukuk Bürosu kurucularından Kpt. Av. Çağlar Coşkunsu panel konuşmacıları olarak yerlerini almış ve katılımcılarımızdan gelen soruları yanıtlamışlardır. Konuşmaların ardından, Denizcilik Psikolojisi Derneği Kurucu Üyesi Kpt. Gökhan Ayaz kapanış konuşmasını yaparak çalıştayı sonlandırmıştır. Panelistlerimizin satır başlıkları ve değindikleri konular aşağıdaki gibidir;



Baş Müh. Feramuz Aşkın;

-Türk denizcilik politikasında yaşanan sorunlara değinen Sn. Feramuz Aşkın, konuşmasında şu ifadelere yer vermiştir: "Hep şunu söyledim; 'Türkiye'nin bir denizcilik politikası yok' 50'nci yıla doğru gidiyoruz yavaş yavaş. Gördüğümüz nokta şu ki, geçen elli senenin içerisinde Türk hükümetlerinin hiçbir zaman bir denizcilik politikası olmadı. Günlük konjonktür içerisinde top çevirmeye başladık. Bizi bir yere attılar, oraya geldik, sonra buraya geldik. Geldiğimiz nokta da iç açıcı bir durum göremiyorsunuz. Gemi ve armatör sayımızda bir artış var ama limanlarımızın kapasitesine, Türk bayraklı gemilerin sayısına baktığınız zaman durumun çok vahim olduğunu görüyorsunuz. İnsan ve denizcilik konusuna gelirsek Ulaştırma Bakanlığı 2-3 sene evvelki toplantılarda bizim gemi adamı sayımızın Filipinler'den sonra ikinci olduğunu söylüyordu. '180 bin' diyorlardı ancak gerçek rakamın 18 bin civarında olduğu ortaya çıktı. Uzak yol baş mühendisliğinde yaklaşık 3 bin 500 kadar kişi var. Güvertede ortalama 10 bin gibi bir rakam çıkıyor. Türkiye'de 15'in üzerinde denizcilik fakültesi var. O denizcilik fakültelelerinden her sene 200 kişi mezun olsa denizcilik sektörüne 2-3 bin kişi kadar yeni bir kan gelir. Ama sayılara baktığımızda ya denizden bir kaçış var ya da bu mesleği yapmıyoruz. Burada bir kaynak israfımız var mı? Var. Biz büyük bir kaynak israfı yapıyoruz."Bir güverte / makine zabitanın yetiştirilmesinin devlete maliyeti yaklaşık 600.000\$.

-Burada konuşulan konuların çok daha fazlasını yaşadık ancak bana göre en önemli nokta eğitim. Çocuklara verdiğimiz bir eğitimde oradaki 150 kişinin %95'i para için geldiğini söyledi. Çok spesifik çok zor bir meslek. Ön bir eğitimden, ön bir sınavdan, mülakattan geçirmeden mesleğe alıyoruz insanları. Mezun olduktan sonra da bunların çok büyük bir kısmı denize bile çıkmıyorlar (yaklaşık %25-30'u). Ciddi bir şekilde ele almazsak bu sıkıntılar devam eder. İşverenin gemi adamına yaklaşımı çok önemli.

Kpt. Av. Nuri Koray Kurun

-Denizden kaçışla ilgili sorunların denizde yapılan mobbing'den kaynaklandığına değinerek bu konuda Denizcilik Psikolojisi Derneği'nin yaptıklarını çok yararlı bulduğunu ifade etti ve konuşmalarına şu şekilde devam etti: "Maalesef bir denizcilik politikamız yok. Bununla ilgili biz federasyon olarak siyasi partilerle nezdinde girişimlerde bulunduk. Maalesef górdüğümüz kadarıyla denizcilikle ilgili sadece kafalarında 'siz de limanlarda çok fazla kalıyorsunuz' minvalinde bir şey var. Günün sonunda 'Biz denizci bir millet yetiştirelim' diyoruz ama denizci bir milletin bırakın bakanlığı bir milletvekili bile yok. Orada kendimizi anlatamıyoruz"

-Sosyal sermaye hitap edilmesi gerektiğini belirten Kurun şu sözleri eklemiştir: "Çalışma barışını sağlayarak bu durumu Filipinler'de olduğu gibi bir ölke politikası haline getirmemiz lazım. Bulunduğumuz durumun, koşulların Ankara'ya yani meclise anlatabilmemiz lazım. Emeklilikte Yaşa Takılanlar kanunu ile birlikte yıpranma payı getirilecekti, gerekli görüşmeler gerçekeştirilmişti. Ancak geri dönüş; teknolojinin ilerlediği, gemilerin zor şartlarının kalktığı ve artık yıpranmıyor oluşumuz yönündeydi. Atatürk'ün dediği gibi denizciliği Türk'ün büyük milli ölküsü haline getirmemiz gerekiyor."



Kpt. Ömer Asmalı

-Gemilerde psikolojik etmenlerden dolayı meydana gelen kaza ve cinayetlerin ardından “Gemi İnsanlarında Oluşan Psikolojik ve Sosyolojik Etkiler” konusuna yoğunlaştığını belirten Kpt. Ömer Asmalı, 308 denizciyle yaptığı anket çalışmasının bazı sonuçlarını ve yeni analizlerini de katılımcılarla paylaşmıştır. Ömer Asmalı'nın çalışmasının önemli satır başları aşağıdaki gibidir;

- Gemi ortamının, gemi insanında yaptığı ve/veya yapacağı fiziksel, sosyal ve psikolojik etkilerini araştırmak ve varsa öneri sunmak amaçlanmıştır. Bunun için sosyoloji biliminin nitel ve nicel araştırma teknikleri kullanılarak farklı görev ve unvanlardaki gemide görevli ve/veya karada çalışan deniz kökenli personel ile gerek anket ile kapalı uçlu gerekse yüz yüze açık uçlu sorularla görüşme metotları kullanılmıştır. Dolayısıyla bu çalışmanın dünyanın en zor meslekleri arasında bulunan gemi insanlarına, deniz sektörüne ve denizdeki çalışma hayatına psikolojik perspektiften bakmak ve incelemek için önemli bir kaynak olabileceği, literatürde bulunan bu boşluğu doldurabileceği ve kazaları ve çalışma ortamında bulunan bu kişilerin sorunlarının çözülebilmesi için gerekli bilimsel yöntemlerin önünü açabileceği düşünülmektedir. Konunun ele alınışında gemi-gemi insanı-aratör üçlüsünü bir bütünsel olarak değerlendirmenin yararlı olacağı kanaatindeyiz.

-Anket sonucunda 308 katılımcı anketi yanıtlamıştır. Gerek anket çalışmaları gerekse yüz yüze yapılan görüşmelerde katılımcı profili ile genel bilgilere ulaşılmış olup anket sonuçları ile bu sonuçların kısa bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

-Gemi insanların büyük bir kısmının denizi erken sayılabilecek yıllarda (1-10 yıl) bıraktığı anlaşılmaktadır. Bunun nedenleri birçok faktörler ile açıklanabilir. En önemli faktörler insan kaynağının (gemi insanının) deniz koşullarına uygun eğitimden geçmediği, psikolojik olarak iyi hazırlanmadığı vb. nedenler ile aileden ayrı kalma, stres, gemideki yalnızlık, bitkinlik, çok ulusluluk, sınırlı rekreasyon aktiviteleri ve uyku yoksunluğu vb. gibi nedenlerle denizde çalışmaktan fırsatını bulduğunda erken ayrılması olarak değerlendirilmektedir.

-Mesleğin dezavantajları sorusuna verilen cevaplar aileden uzak kalınması cevabı %61 gibi büyük bir oranda pastanın en üstüne yerleşmiştir. İkinci dilime, sosyal hayatın olmaması girmiştir. Her iki verilen cevaplar farklı araştırmalarda ve yüz yüze yapılan görüşmeler ile paralellik taşımaktadır. Gemi insanlarının sosyal çevreden uzak kalmakta olduğu bilinmekle birlikte ailelerde eşlerin yokluğu durumunda normalde alınması gereken sorumluluğun iki katını karada kalan eş almak zorunda kalmaktadır. Bununla birlikte verilecek denizcilik eğitiminde aileden uzak kalınması ve sosyal çevre yoksunluğu ve birlikte çalışma kültürü hakkında özel eğitim verilmesi yararlı olacaktır.

-Gemilerde meydana gelen kazaların nedenlerinden psikolojik ve duygusal kısımlar %71 gibi büyük bir oranla birinci sıradaki yerini almıştır. Ulusal ve uluslararası mevzuatların psikolojik ve ruhsal durumdan ayrı genelde teknik olarak ele alındığı, insanın fiziki yapısı kadar ruhsal durumunun da olduğu düşünülürse bu verilerin dikkate alınması önem arz etmekte olduğu kanaati oluşmuştur.

-Denizde çalışan gemi insanlarının yüksek strese çalışıldığı göz önüne alındığında özellikle stres yönetimi ve öfke kontrolü konularında mukavemetli olmaları için özel eğitim verilmesi ön görülmüştür.

-Gemilerde kaza olaylarına neden olan en fazla etki eden faktörler %38 ile dalgınlık ve dikkatsizlik olarak ifade edilmiştir. Bu faktörün nedenleri incelediğimizde daha alt faktörler devreye girmektedir. İkinci %35'lik oran gemide emniyet tedbirlerinin yeterince olmaması faktörü ise daha dikkat çekicidir. Zira, ulusal ve uluslararası mevzuat gereği ve PSC(Port State Control) başta olmak üzere liman ve bayrak devletlerinin denetlemeleri, kurum içi denetlemeler ve IMO (International Maritime Organization) bünyesinde başta ILO (International Labour Organization), WHO (World Health Organization) kuralları olduğu halde bu şıkkın ikinci gelmesi düşündürücüdür. Bu tip gemileri incelediğimiz kadarıyla daha ziyade düşük profilli ve standart altı gemiler ile kolay bayraklı gemiler olduğu anlaşılmaktadır.

Gemi kazalarında yorgunluk, gözetim ve koordinasyon eksikliği, organizasyonun kara bölümünün yeterli desteği sağlamaması gibi etkenler de şıklar arasında yer almalıdır.

-Denizcilik mesleğinin daha çekici ve tercih edilen meslek olması için %52'lik oran ile denize uyumlu personel alınması seçeneği dikkati çekmektedir. İkinci seçenek ise gemilerde sosyal hayat oluşması şeklindedir. Bunun için imkanlar nispetinde kütüphane, spor, oyun ve eğlence salonları oluşması düşünülebilir. Üçüncü seçenek gemi insanların iş aramak zorunda olmamaları ise denizin potansiyel bir iş alanı olduğu şeklinde yorumlanabilir. Denizci eğitimi farklı ve kendine has olmalıdır. Teknik, sosyal, psikolojik vs. her yönüyle denizci adayını gemi hayatına hazırlamalıdır.

-Denizin bırakılmasına en fazla neden olacak seçeneklerin başında %75'lik oran ile yorgunluk, uykusuzluk ve stres geliyor. Bu oranı %13 ile alkol ve madde bağımlılığı ve %5 ile yüksek tansiyon izlemektedir. Yorgunluk, uykusuzluk ve stres konuları denizde görülen en önemli sorunların başında gelmektedir. Bunların yan ürünü olarak yüksek tansiyonun meydana gelmesi anlaşılır bir olgudur. Bu konuya sonuç bölümünde daha ayrıntılı değinilecektir. Ancak, Alkol ve madde bağımlılığı gibi ISM (International Safety Management) ve şirket kurlarının kesinlikle kabul etmediği bir alışkanlığın %13 gibi yüksek sayılabilecek bir oranda çıkması konunun daha titizlikle değerlendirmesi kanaati uyandırmaktadır.

-Anket sorularımız içinde belki de en önemli ve dikkat çekici soru psikolojik test konusudur. Gemiye çıkmadan gemi insanların psikolojik testten geçirilmesi görüşüne katılan katılımcı oranı %98'e yakın bir görüşte olması bu konunun önemi ve aciliyeti açısından kayda değer bir konu olarak değerlendirilmektedir.

Gemi insanı sadece psikolojik testten geçmemeli, aynı zamanda etraflı bir psikolojik incelemeye tabi tutulmalıdır.



Kpt. Ufuk Teker

Türkiye'nin dünya denizcilik sektörünün en önemli ülkelerinden biri olduğunu söyleyerek sözlerine başlayan Sn. Ufuk Teker, sözlerine şu şekilde devam etti: 'Dünyada bence yukarıdan aşağıya baktığımızda iki önemli ülkeden birisi. Biri Çin, biri Türkiye. Alt başlıklarına denizciliğin girip baktığımız zaman Türkiye'nin yer almadığı denizcilik segmentinde alt başlık neredeyse yok. Müsaadenizle daha açayım bunu. Deniz sigortacılığından balıkçılığa, deniz turizminden gemi inşaya. Gemi tamirde bölgemizin en önemli oyuncularından bir tanesi Türkiye. Deniz eğitiminde biraz evvel Cemil Bey söyledi, kaç bin deniz personeli yetiştirdiğimizde, nitelikli deniz personeli ihracı konusunda aranan bir ülkeyiz. Denizciyi sadece denizde gemide çalışır gibi görmenin doğru olduğu kanaatinde değilim. Klas? kuruluşların da aktif gemide çalışmış baş mühendislere ihtiyaçları vardır, aksi takdirde sırf gemi inşaat mühendisleriyle idare edemez. Deniz hukukçusu, bu masada bile iki tane var. Denizi bilmeyen, aynı zamanda hukuk eğitimi almış insanlar olmasaydı, bu derece başarılı deniz hukuk sosyetesini Türkiye'de bulunmazdı. Yarın belki bu arkadaşlarımızın öncülüğüyle Türkiye'de bir tahkim merkezi olabilecektir. O anlamda ben denizcileri

'Karaya Vurmuş Denizciler', "Deniz hayatı 4, 3, 2 yıl" gibi eleştirilmesini, gizli işsiz olarak görülmesini kaynak israfı olarak görülmesine tamamı ile karşı çıktığımı ifade etmek istiyorum.

-Eğitimin çeşitlendirilmesini konuşabiliriz, alt başlıkları yan dalları vs. konuşabiliriz ama bence mevcut durumda Türkiye denizcileşme yolunda gidiyor ve bunu destekleyecek herkesin, rol alabilecek herkesin rol almasını kişisel olarak ben de elimden geleni yapmaya gayret ediyorum, herkesi de davet ediyorum.

-Verimlilik deyince bir kere, çıktı bölü girdi. En basit tabirle böyle ifade edebiliriz. Denizdeki verimlilik de geminin kığı karaya bağlı olmayacak. Tümünden geliyorum biraz. Tabi sefer devam edebilmesi için geminin aktif olması gerekiyor yani başına bir kaza bela bir şey gelmemesi gerekiyor basit tabirle ifade edersek. Personelin buradaki rolüne gelince de, başına bir şey gelmiş gemiyle sefer yapılamaz. Başına bir şey gelmiş gemi sefer yapamaz, dolayısıyla verimli olamaz.

-Dünyadaki sigortaya yansıyan deniz hasarları %80'i personel kaynaklıdır. Personel kaynaklı olmasının da ana sebepleri olarak geçici dikkat bozukluğu, yorgunluk, uygun çalışma saatlerinin olmaması, sosyal ortamdaki uzak kalma, konsantrasyon problemleri ana sebepler ve buna bağlı olarak ortaya çıkan depresyon, anksiyete, panik ataklar yaşanması, travma sonrası stres bozukluğu, öfke kontrol problemleri, alkol bağımlılığı, maddenin kötüye kullanımı, dürtüsellik, paranoya, takıntılar, intihar da bu biraz evvel saymış olduğum stres, yorgunluk, uzun çalışma saatlerinin uygunsuzluğunun sonuçları olarak ortaya çıkıyor ve yaşanan dünyadaki sigorta tazminatı konulu hasar miktarı yarım milyar doların üzerinde yıllık olarak. Personel kaynaklı olan da bunu %80'i olduğunu biraz evvel söylemiştim, şimdi sigortacı olarak söylüyorum bizim yükselen değerimiz, ESG diye bir kavram var açıkçası bundan sonraki dönemde çok fazla duyacağımız üç harften oluşuyor E çevreyle ilgili environmental, S sosyal durumlar, G ise governmental. Bu da yönetsel konuları ele alan Birleşmiş Milletler'in deklere ettiği insani yaşamak için dünyada olması gereken 14 tane kriteri biz sigortacılar artık gemilerde, gemi sahiplerinde, gemi ortamlarında deniz ortamında aramaya başlarız. O çevre tarafını bir kenara bırakırsak, çünkü o bambaşka hassasiyetler oluşturuyor, panelin konusunun dışına kay-

mamak için oraya girmeyeceğim ama gemilerde yapmış olduğum sigortacıların yapmış olduğu denetlerde biz cinsel eşitlik, çevre çalışma ortamlarının uygunluğu, dini, sosyal yeme içme alanlarının dinlenme istirahat alanlarının uygun olmasından amaçlayarak gemide çalışma etiğine kadar uzanan, yolsuzluk rüşvete kadar uzanan denetlemeler yapıp skorlandırmaya başlayıp buna göre gemileri sigorta edip etmemeye karar veriyoruz. Elimizden geldiğince de bu konuda standartların yükselmesi için öncü olmaya, bekçi olmaya gayret ediyoruz sigortacılar tarafından genel alınmış bir karardır bu arada. Uluslararası Sigortacılar Birliği'nin panellerinde de en önemli gündem maddelerinden bir tanesi ESG' dir. Bu konuyla ilgili sigortacılar rol alıyorlar. Sigortacıların başka bir rolü de var. Dünyada ortaya konulan ne kadar uluslararası konvansiyon varsa buradaki sorumluluk taraflarını taşıyan deniz sigortacılarıdır. P&I sigortacıları sorumluluk alıp tazminat ödeme yükümlülüğünün yanında işte biraz evvel söylediğim denetleme yükümlülüklerini de yerine getirir. Bugün P&I sigortası olmayan hiç kimse sefer yapamayacağı gibi 300 Gross tonun üzerinde olan gemilere yapamayacağı aşıkaran bir dünyada biz sigortacılar olarak üzerimize düşeni yapıyoruz. Ben sağlık yoklamalarının çok daha titiz olması ve bu konulardaki kriterlerin yükseltilmesi ile ilgili hassasiyet dozunun arttırılmasına önem verilmesi gerektiğini düşünüyorum. Gemilerde intihar vakaları inanılmaz derecede arttı gemilerde şiddet vakaları, özellikle pandemi ile başlayan süreçte inanılmaz derecede arttı. Gemilerde personel ölümleri ve personelin ölümcül yaralanmaları inanılmaz derecede arttı. Eğer denetlemeyi, eğer muayeneyi, kontrolleri doğru şekilde yapsaydık, eğer kriterleri sıkı olan bir denetleme yapsaydık personelin sağlık taramalarını doğru şekilde yapsaydık acaba kaç tane vaka elde edecektik. Elimizdeki verilere göre bizim yılda kaç tane ölümle sonuçlanan intiharı, kaç denizcinin alkol ve madde bağımlılığına kapıldığını tespit edersek aslında bu kontrolleri niye yapmamız gerektiğini, niye belediye otobüsü şoförüne uygulanan psikoteknik uygulamaların gemiye çıkan adama uygulanmadığı sorularının cevabını kendi içimizde denizciler olarak konuşabilirsek bence doğru sonuca daha rahat varırız diye düşünüyorum'.

Av. Çağlar Coşkunsu

Denizcilik konusunun çok genel olduğunu deneyimleriyle beraber şahit olduğu davalar üzerinden konuşmasını sürdüreceğini belirten Coşkunsu; gemi içi bir cinayette müebbet hapis cezası alınmasından, yabancı bayraklı gemide çalışan gemi kaptanının kalp krizi nedeniyle ölmesi sonucu ailesinin mağdur olması ve SGK kapsamında çalışmadığı için maaş bağlanamamasından, gemi çalışanının gemiye hasar vermesi sonucu zararın ondan temin edilmesiyle ilgili süreçten, geminin borçları nedeniyle gemi personelinin ihtiyaçlarının karşılanamaması ve mağdur olmalarından, iş barışı ve etik sorunlardan söz ediyor ve örneklerine devam etmiştir. Başka bir örnekte denizcilikte yatırım yapan bir denizcilik şirketinin olumsuz şartlar nedeniyle aşırı borçlanması, denizcilerin maaşlarının ödenmemesi ve personelin etkilenmesinden, kapalı bir mahalde sıcak çalışma yapılırken bir denizcinin yanması ve ihmallerden dolayı denizcinin ölmesinden ve aslında daha bahsetmediği birçok farklı yapıda örnekler verebileceğini belirtmiş ve eklemiştir:

"Burada bütün senaryolarda öznenin insan olduğunu görüyoruz. İnsan kaynaklı hatalar. Hepimiz çemberin içinde sonsuz sorunlar ve sonsuz çözümlerle bir aradayız. Bence insan kaynaklı %100 diyebiliriz ufak istisnalar haricinde. Sonuç mutluluğa ve manevi zararlara bağlanmalı. Olaylara genel olarak baktığımızda mutluluğu sağlamak için bazı insanlara "sen denizde çalışamazsın" denilmeli. Şimdi örnekteki yabancı geminin kaptanı ailesinin mağdur olmasını ister miydi? Çok büyük bir gelirden ani bir mağduriyete dönüşen bir durum. Mesela kaptanın kalbine baksaydık böyle olur muydu?"

Kpt Gökhan Ayaz

Denizcilikte verimlilik ve insan faktörü çalıştayı Sn. Gökhan Ayaz'ın şu sözleriyle son buldu: "Burada olduğunuz ve çalıştayaımıza gösterdiğiniz ilgi için tekrar teşekkür ederiz. Bir yandan da şunu görüyorum yarım kalan çok fazla soru var, konuşulması gereken çok fazla şey var. Bu da demek oluyor ki çözmemiz gereken çok fazla sorunumuz var. Bugün

bir başlangıcını yapmış olduk sizlerle, sektör paydaşlarıyla hepimiz buradayız. Bu masada çok değerli sektör paydaşları var tıpkı dinleyiciler gibi. Konuşulan konuların sadece Denizcilik Psikolojisi Derneği'nin değil sektörde bulunan herkesin sorunu ve sorumluluğu olduğunu düşünüyoruz. Bu yüzden de bu yolda birlikte yürümemiz gerektiğine inanıyoruz.

-Çalıştay özelinde konuşulmayan ve dernek projelerimiz içinde yer alan; denizcilere 7/24 psikolojik destek hattı, öğrencilere psikolojik eğitimler, gemilere psikolojik danışmanlık hizmeti gibi birçok projemiz var. Onların da tekrar incelenmesini isterim, konuşulan birçok şeyi biz aslında uzun zamandır düşünüyoruz ve üstünde çalışıyoruz. Gelecekte de çalışmaya devam edeceğiz. Yola çıktığımızda da ifade ettiğimiz gibi 'Huzurlu gemi, güvenli deniz' diyerek bu yolda yürümeye devam edeceğiz."



DERNEK PROJELERİ

● 7/24 Destek Hattı

Dernek çatısı altındaki uzman psikologlar ile 7/24 psikolojik danışma hizmeti planlanmaktadır. Hizmet kapsamında, danışan gemide veya karada psikolojik destek ihtiyacı hissettiğinde bu hattan danışman psikoloğa ulaşabilecek ve destek talep edebilecektir. Psikolog, ön gürüşme yaparak gerekli bilgilendirme veya yönlendirmeyi yapacaktır.

● Denizcilik Psikolojisi Derneği alıştay Programları

Denizcilik Psikolojisi alışma alanlarının detaylı bir şekilde alanında uzman kişilerle irdelenip, tartışılacağı çalıştayların yapılması planlanmaktadır. Çeşitli alt alanların ele alınacağı bu seminerlerde, bugüne kadar üstünden geçilmiş tüm konuların detaylı incelenmesi planlanmaktadır. Çalıştaylar, konferans salonlarında davetlilerin katılım sağlayacağı seminerler şeklinde gerçekleştirilecektir. alıştaylara uluslararası denizcilik otoriteleri de davet edilecektir. Çalıştaylar neticesinde sonuç raporu yayınlanacak ve dernek yayın organlarından paylaşımı yapılacaktır.

● Denizcilik Psikolojisi alışma Grubu

Gemi insanların psikolojik iyi oluşlarını inceleyen nitel ve nicel araştırmalar yapacak akademik alanda çalışan psikolog ve denizcilerden oluşan bir çalışma grubu oluşturulması planlanmaktadır. Dernek çatısı altında toplanması planlanan bu grubun görev dağılımı sũre planlanması atanmış kişilerden tarafından yapılacaktır. Bu alışma ile elde edilecek veriler; alanda bilimsel bilgi üretmek, data oluşturmak ve bilimsel yayınlar üretmek amacıyla işlenecektir.

● Mentor Destek Programı

Tecrübeli gemi insanlarından oluşturulmuş mentor denizci grubu ile beraber Mentor Destek Programı planlanmaktadır. Program kapsamında; belirlenmiş şartlar neticesinde seçilen grup, alanında uzman psikologlardan mentorluk eğitimi alarak aktif çalışan gemi insanlarına hem psikolojik hem de mesleki destek hizmetinde bulunacaktır. Program gönüllülük ilkesiyle gerçekleştirilecektir.

● Öğrenciler İçin Ücretsiz Psikolojik Eğitim Seminerleri

Denizcilik öğrencilerinin katılım sağlayabileceği ücretsiz psikolojik eğitim seminerleri planlanmaktadır. Üniversitelerin işbirliği dahilinde, eğitimler; psikolojik dayanıklılık, TSSB, İletişim Beceriler gibi öğrencilerin gemi öncesi ve sonrası psikolojik iyi oluşunu destekleyici içeriklerden oluşacak. Eğitimler alanında uzman psikologlar tarafından verilecektir. Seminer konuları ve yerleri yıllık takvim şeklinde okullarla paylaşılacaktır.



SONUÇ RAPORU

Denizcilik Psikolojisi Derneği'nin gerçekleştirdiği ilk alıştay olan 'Denizcilikte Verimlilik ve İnsan Faktörü alıştayı' denizcilik sektörünün yüksek katılımı ve ilgisiyle başarılı bir şekilde sonlanmıştır. alıştay süresince ve sonucunda dikkat çekilen ve üstünde durulan konular aşağıdaki gibidir:

- Uzak sefer yapan Türk gemi insanların denizde çalışma sürelerinin, göz ardı edilemeyecek düzeyde kısaldığı,
- Gemi adamı ehliyetine sahip, aktif bir şekilde iş hayatına devam eden gemi insanların, çok düşük bir oranının gemilerde sefere çıkmaya devam etmesi sonucu olarak, aktif ehliyet sayısının gemide çalışan kişi sayısını yansıtmadığı,
- Gemilerde yaşanan kazaların %80'nin üstü oranlarda insan temelli yaşanması ve bu anlamda insan elementi üzerine yapılan iyileştirici çalışmaların ülkemizde ve dünyada yetersiz olduğu,
- Denizcilik fakültelerinde öğrenim gören öğrencilere denizcilik psikolojisi alanında dersler/seminerler verilmesine ihtiyaç olduğu. Gemiye çıkacak öğrencilere psikolojik hazırlık çalışmalarının sistemli bir şekilde yapılması gerektiği,
- Denizcilik psikolojisi alanında yapılan akademik araştırmaların yetersizliği göz önünde bulundurularak; Denizcilik Psikolojisi Araştırma Komitesi kurulması ve denizcilik/psikoloji alanında çalışan akademisyenlerin bu konulara yönlendirilmesine ihtiyaç duyulduğu,
- Gemi insanların fiziki sağlık güvencelerinin yanında 'psikolojik sağlık' sosyal güvenlik haklarının yeterli olmadığı, P&I sigortalarının kapsamına dahil edilmesi gerektiği,
- Denizcilik firmalarının gemide yaşanılabilecek herhangi bir psikolojik sağlık sorunu durumuna karşı yeterli önlemleri almadığı, ilgili süreci yönetebilecek prosedürlerin ve kurallar bütününün eksikliğinin giderilmesi gerektiği,
- 'Gemi Adamı' sağlık yeterliliği sertifikasyonu sürecinde yapılan psikolojik değerlendirmelerin denizcilik sektörü tarafından yetersiz görül-

düğü ve denizcilik firmalarının bu alandaki denetimlerin yetersiz olduğu,

-Aktif alışan gemi insanlarının psikolojik sağlıklarının takibinin yeterince yapılmadığı,

-Gemi isanlarının 'Soft Skill' olarak adlandırılan yetkinliklerinin (iletişim becerisi, liderlik, stres yönetimi, kriz yönetimi, vb.) geliştirilmesi adına görev tanımlarına uygun eğitimlerin verilmesi gerektiği,

-Türkiye'de denizcilik politikalarının oluşturulması adına adımlar atılması ve çalışmalar yapılmasına ihtiyaç duyulduğu,

-Denizcilik alanında faal olan global ve bölgesel örgütlerin ve kural koyucuların da durumu göz önüne alındığında; denizcilik psikolojisi alanında yapılan çalışmaların ve alana özgü gerekliliklerin yetersizliğinin kabul edilip planlanan projelerin uluslararası mecralara götürülmesine ve tanıtılmasına ihtiyaç duyulduğu,

-Denizcilik Psikolojisi alanına ait konular hakkında, alanında uzman kişilerin bir araya gelmesiyle gerçekleştirilecek çalıştaylar serisi düzenlenmesi gerekliliği



Ülkemizde denizcilik ve psikoloji alanlarının çeşitli aşamalarında rol alan katılımcıların görüş ve katkılarıyla beraber Denizcilik Psikolojisi Derneğinin çalışmalarını içeren bu raporun, ülkemizde denizcilik psikolojisi alanında atılacak adımlara ve yeniliklere katkı sağlaması umuduydu..



DESTEKÇİLERİMİZ



MARINE MENTAL
MANAGEMENT



TRANSBOS



ORAS DENİZCİLİK VE
TİCARET LTD. ŞTİ.



TURKP&I



ÇAVUŞ & COŞKUNSU
AVUKATLIK BÜROSU

İLKFER

ÜYE OLUNAN KURULUŞLAR





DENİZCİLİK PSİKOLOJİSİ DERNEĞİ



denizcilikpsikolojisi.org



[denizcilikpsikolojisi](https://www.instagram.com/denizcilikpsikolojisi)



[denizcilik-psikolojisi](https://www.linkedin.com/company/denizcilik-psikolojisi)



bilgi@denizcilikpsikolojisi.org



+90 552 871 13 15