

Alper Tunga Aniker

Was Columbus
from Istanbul?

CLARKSON

**Turkey's
Shipping
Data**

ISTFIX
Freight
Index

VESSELS VALUE

**Values Of
Turkish &
World Fleets**

SeaNews®

RECEP DÜZGİT

**“VDAD: 115 Years in
Turkish Shipping”**

“VDAD: Türk Denizciliğinde 115 Yıl”





VAPUR DONATANLARI
VE ACENTELERİ DERNEĞİ

RECEP DÜZGİT

Interview by Nermin İstikbal

Armatörlükten gemi işletmeciliğine, tersanecilikten gemi acenteliğine kadar pek çok alanda yıllardır denizcilik sektöründe başarıyla yer alan Düzgit Grup'un CEO'su, ailenin genç jenerasyonundan Sayın Recep Düzgit ile bu ay kapak röportajımızı sizler için gerçekleştirdik. Sayın Recep Düzgit 2012 yılından bu yana Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanlığını başarıyla yürütüyor. Kendisi ayrıca İMEAK DTO Meclis Üyesi ve bugünlerde yaklaşan Oda seçimleriyle ilgili Sayın Tamer Kiran'ı Başkan Adayı olarak destekleyen "Hepimizin Odası" hareketinin öncülerinden.

Düzgit Group has been in the marine sector for many years, being active at areas from shipownership to ship management, from shipbuilding to ship agency. The CEO of Düzgit Group, Mr. Recep Düzgit is from the young generation of Düzgit family, with whom we have done the cover interview for you this month. Mr. Recep Düzgit has been successfully serving as the Chairperson of the Steering Board of the Association of Ship Owners and Agencies since 2012. He is also İMEAK DTO Assembly Member and one of the leaders of "A Chamber of Ours" movement, which supports Mr. Tamer Kiran as the Presidential Candidate for the upcoming Chamber elections.

“Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, bundan tam 115 yıl önce 6 Kasım 1902 tarihinde İstanbul Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası adı ile İstanbul’da kuruldu.”

– RECEP DÜZGİT

-Sayın Recep Düzgıt Başkanı olduğunuz Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği’nin çok köklü bir geçmişi var. Bize derneğin kuruluşu ve çalışmaları hakkında bilgi verebilir misiniz?

-Recep Düzgıt: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, bundan tam 115 yıl önce 6 Kasım 1902 tarihinde İstanbul Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası (Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople) adı ile İstanbul’da kuruldu. Derneğimiz kurulduktan bugüne kadar üyelerinin devletle olan, denizcilikle olan ilişkilerinde sorunlarını çözmede, dostane çareler, çözümler üreten bir yapıdır. İlk kuruluş Türkiye’de yerleşik levantenler ve Türkiye’de bulunan yabancılar tarafından gerçekleştiriliyor. O yıllarda limanlarımıza gelen gemileri temsil eden yabancı firmaların ülkemizde

ofisleri oluyor. Süreklilik arz eden bir büro ihtiyacı sonucunda, onları bir araya getiren bir yapı olarak kuruldu Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği. Zaman içinde Cumhuriyetin kurulmasıyla ve Türk insanının da ticaret hayatının içinde yer almasıyla yapı değişti. Bu yapı 1950’lerde hızla değişse de 1970’lerde ağırlıklı Levanten aileler olduğu buradaki duvarlarımızda mevcut fotoğraflardan bile takip edilebilir. Donatan temsilcilerinin Türkiye’de olmasıyla başlayan hareket zamanla, onların burada, onları temsil eden gemi acentelerinin kurulması sürecine dönüştü. Dolayısıyla bizim üyelerimiz de bu acentelerden oluşuyor. Deniz Ticaret Odası ile çok yakın ilişkilerimiz var. Dört tane gemi acenteliği meslek komitesi var. Komitelerle Derneğimiz iç içe çalışır. Ankara’da özellikle Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ile birçok konuyu beraber konuşuruz,

tartışırız. Ulaştırma Bakanlığının Acenteler Yönetmeliği ile getirdiği Gemi Acenteliği Eğitimi yine Odamız ile beraber verilmektedir. Yeni acenteler ve mevcutların eğitilmesi konusu bu yapılar altında gerçekleştiriliyor.

Derneğimizin mevzuat çalışmalarında çok köklü bir geçmişi var. Türk limanlarında yıllık 8,5 milyon TEU’ya yakın bir hareket var ve bütün bu hareketlerin oluşturduğu gümrüklerle ilgili gerek AB mevzuatından gelen, gerek bizim güncellenerek karşımıza çıkan süreçlere etkin ve derhal müdahale eden, bunları idareyle görüşen, idarenin sık sık görüşüne başvurduğu kurumdur derneğimiz. Bu konularda bakanlıklarımızla çok yakın iş birliğimiz var. Özellikle son zamanlarda Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı da bu çalışmaların içine entegre oldu. Gümrük ve Ticaret Konseyi üyesiyiz. Odamızla birlikte bütün bu süreçleri yakından takip ediyoruz.





-Dear Mr. Recep Düzgıt; There is a very long history behind the Maritime Association of Shipowners And Agents that you are the President of. Could you give us information about the organization and its activities?

-Recep Düzgıt: The Maritime Association of Shipowners And Agents was established in Istanbul on November 6, 1902, exactly 115 years ago, under the name of "Chambre Maritime des Compagnies de Navigation Etrangères Constantinople". Our association is a structure that provides friendly solutions and resorts to solve the problems of its members with the Government and maritime sector until the present day. The first establishment was formed by Levantines established in Turkey and by foreigners located in Turkey.

In those years, foreign companies that represent the ships coming to our ports used to have offices in our country. As a result of the need for a continuous office, The Maritime Association of Shipowners And Agents was established as a structure that brings them together. Over time, the structure changed with the foundation of the Republic and the Turkish people began taking part in the trade life. This structure changed rapidly in the 1950s, but in the 1970s it was predominantly Levantine families, which can be followed even from existing photographs on our walls. The movement, which started with the fact that the representatives of the equipment were in Turkey, gradually turned into the process of establishing the ship agencies representing them here. Therefore, our members consist of these agencies. We have very close relations with the Chamber of Shipping. There are four shipping agency professional committees.

Committees work very closely with our Association. We talk and discuss with the Ministry of Customs and Trade and the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications in Ankara. Training requirement which was brought by the Ministry of Transport with the Regulation of Agencies has been given by us together with our Chamber. The training of new agencies and existing ones is carried out under these structures.

Our association has a very long history in its legislative work. The Cargo being handled in Turkish ports is close to 8.5 million TEU per year and we are the institution which comes from the EU legislation about the customs that all these movements create and which is actively and promptly intervening with our updated and confronted processes. We have a close working relationship with our ministries in these matters. Especially recently the Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications has also been integrated

"The Maritime Association of Shipowners And Agents was established in Istanbul on November 6, 1902, exactly 115 years ago, under the name of "İstanbul Ecnebi Seyr-i Sefain Kumpanyaları Bahriye Odası ."

– RECEP DÜZGİT

-Üye sayınız ne kadar? Sektörünüzün ne oranda temsilini sağlıyorsunuz?

-Şu anda 120 üyemiz var. Türkiye'deki konteyner hareketlerini yapan acentelerin yüzde yüzü derneğimizin üyesidir. UDH Bakanlığı kayıtlarında 900 civarında acente olduğu yazıyor. Tali acentelere de belge alma zorunluluğu getirildi. Bu rakamın içinde hiç faaliyet göstermeyen ama belgesi olduğu için kayıtlara geçen acenteler de var. Gemi acenteliğinden oluşan katma değeri, yıllık ciroyu oluşturanların büyük çoğunluğu üyemizdir.

-Derneğinizin sizden önceki Başkanı Sayın Ruhi Duman'dan sonra sizin yaptığınız değişiklik ve yenilikler var mı?

-Ruhi Bey ve biz Derneğimize 31 yıl başkanlık yapan Sayın Metin Leblebicioğlu'nun talebeleriyiz. Metin kaptan onursal başkanımız, Ruhi bey ise istişare Kurulu Başkanımızdır. Benim Metin Ağabey ile başlayan bir geçmişim var. İlerlemek için esası. Biz de bunun için çaba gösteriyoruz. Dernek eskiye nazaran mali açıdan daha iyi yerlerde. Yıllar önce buranın işleyişi ile ilgili önemli bir adım attık. Yine son dönemde yaptığımız en önemli değişiklik de, yaklaşık 3,5 yıl önce demek tüzüğünü ciddi anlamda tadil ettik. Bütün güncellemeleri içine derç etmiş olduk. Zaten derneğimizin bu binası önemli bir katkı oldu. Daha önce kiradaydık. Önce DTO ile ortak alındı. Sonra zamanla maliyet bedelini ödeyerek tamamını Derneğimize kattık. Bu hususlarda DTO'nun ve Başkanı Sn. Metin Kalkavan'ın desteklerini

özellikle belirtmek isterim. Ruhi Bey'in deyimiyle burası "sonsuzluk mekânı" oldu. Sayın Başbakanımızı da burada iki kere ağırladık. Ayda iki kere toplanıyoruz. Eğitimlere burada devam ediyoruz. Başka kurumlar da talep ettikleri takdirde binamızı kullanabiliyorlar. Çalışmalarımızı sürekli günceli takip ederek, üyelerimiz ile işbirliği içinde ve 115 yıllık bir yapıyı daha ilerilere taşımak için çabalayarak sürdürüyoruz.

-Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği ile ilişkiler önceden nasıldı? Bugün nasıl?

--Kılavuz Kaptanlar Derneği yeni Başkanı Saim Ağabey bizi ziyaret edecek bekliyoruz. Özellikle Kılavuz Kaptanlar Derneği ve Gemi Acenteleri Derneği

into these works. We are a member of the Customs and Trade Council. We closely follow all these processes together with our Chamber.

-How many members do you have? What is your ratio of representation in the sector?

- We have 120 members. A hundred percent of the agencies that involve in container handling in Turkey are members of our association. The Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communication (UDHB) records that there are around 900 agencies. Subagents were also required to obtain certification. There are agencies in this number that do not operate at all but are registered because they are certified. The vast majority of agents which form the added value and annual turnover are our members.

-Has there any changes and innovations that been made after your former President Mr. Ruhi Duman left?

-Ruhi Bey and me have been the juniors of Mr. Metin Leblebicioğlu who presided at our Association for 31 years. Captain Metin is our honorary president, Ruhi is our Chairperson of the consultation board. My history here started with my brother Metin. Moving forward is essential. We strive for it. The association now is financially better compared before. Years ago we took an important step on how to proceed. The most important change we made in the recent period was that we revised the constitution of the association seriously about 3.5 years ago. We've worded into all the updates. The new building of our association have solely been an important progress. We used to rent before. It was first jointly bought with the Chamber of Shipping. Then, over time, we paid their share and Association became the full owner. I would especially like to mention the support of the Chamber of Shipping and their President Mr. Metin Kalkavan. By Ruhi Bey's words this place has been our "Place of Eternity". We have welcomed Mr. Prime Minister twice here. We meet twice a month. We continue to train here. Other institutions may also use our residence if requested. We are continuing our efforts by continually following up our activities, working in cooperation with our members and striving to carry on with 115 years of progress.

-How was your relationship with the Turkish Maritime Pilots' Association before? How is it today?

"Ruhi Bey and me have been the juniors of Mr. Metin Leblebicioğlu who chaired our Association for 31 years.."

– RECEP DÜZGİT

"Ruhi Bey ve ben, Derneğimize 31 yıl başkanlık yapan Sayın Metin Leblebicioğlu'nun talebeleriyiz.."

– RECEP DÜZGİT

her zaman iyi ilişkiler sürdürmüştür. Kılavuz kaptanların bizzat kendileri ile de ilişkilerimiz iyidir çünkü gemi ve kılavuz kaptan ilişkisi geçmişi ve sürekliliği olan bir süreçtir. Ben çok dostlukların kurulduğunu biliyorum. Belki bundan önceki dönemde pek yoğun bir görüşme trafiği olmadı ama Saim Kaptan'ın döneminde farklı olacağını düşünüyorum. Saim Kaptan'ın meslekten emekli olduğu gün bile kendisiyle olan anımızı paylaşmak isterim. Biz o gemiye yemek yemeye gitmiştik. Kendisinin de son kılavuzladığı gemiymiş. Benim de haberim yoktu. Babam ona bir sürpriz hazırlamış. Burada Kılıç Ali Paşa Cami'nin Hocası vardı. Babam o hocayı almış ve Saim Kaptan'ı çok güzel ilahiler okuyarak gemiden almışlar. Saim Kaptan çok duygulanmış. Geçen gün o videoyu tekrar izledik. Bütün bunlar geçmişten gelen iyi ilişkileri ve dostlukları pekiştiriyor. Kılavuz kaptan acente ilişkisi güçlüdür, eskidir ve hep olmaya devam edecektir. Benim yakın akrabalarım arasında da üçü rahmetli olmuş dört kılavuz kaptan mevcuttur.

-Her ne kadar yeni bir yönetmelik olmasa da Acenteler Yönetmeliği sektöre ne gibi düzenlemeler getirdi?

-Acenteler Yönetmeliği ilk çıktığında biz dernek olarak iptali için dava

“Kılavuz kaptan-Acente ilişkisi güçlüdür, eskidir ve hep olmaya devam edecektir.”

– RECEP DÜZGİT

2003 YILINDA ÇEKİLMİŞ BU AİLE FOTOĞRAFINDA AYAKTAKİLER SOLDAN SAĞA: RECEP, ALİ, MURAT VE METİN DÜZGİT KARDEŞLER; OTURAN BABA SALİM DÜZGİT



açmıştık. O zamanki başkanımız Sayın Metin Leblebicioğlu bir gemi acenteliğinin ticari bir faaliyet olduğunu belirtmişti. Ticari faaliyet içinde, ticaret siciline kaydını yapan bir şirketin başka bir izin almak için başvuru süreçleri ile uğraşmaması gerektiğini anlatmıştı. Bürokrasi içinde bunların sorun yaratacağı düşüncesindeydi. Sonuçta bunları yaşadık. Acentelik belgemin süresi dolduğunda sınav tarihine kadar beklemek zorunda kalmıştım. Böyle örnekler yaşadık. Çok köklü bir gemi acentesi belge sahibi bir elemanın işten ayrılması sonucunda aylarca işini yapamaz hale geldi birkaç sene öncesinde.

Bizim denizcilik sektöründe değişikliklerin çok radikal sonuçları olabiliyor. Örneğin size liman başkanlığından ceza geliyor. Cezayı belki ödeyeceksiniz belki itiraz edeceksiniz. Teknenize seferden men kararı geliyor. Karadaki hiç bir kurum verilen para cezası için kapatılmıyor.

Denizcilikte bu olabiliyor. Yalnız ben bir güzel yanını görebiliyorum. Eğitimler iyi ve sektör için çok faydalı.

Sonuç olarak, insanlarımızı mevzuat prangasına çok boğmamalıyız. Biz her şeyimizi mevzuata bağlıyoruz. Bağlarken kötü niyetli değiliz. Ama bu mevzuatı getiren kişi ayrılınca durum değişebiliyor. Acentelik Yönetmeliğinden sonra bir ara 100 Bin Lira gibi yüksek cezalar getirilmeye çalışıldı. Şimdilik ötelendi. Bir gemi acentesi böyle cezaları ödeyecek bir olayın içinde olamaz ki zaten. Aldığı paralar belli.

Bütün bunların yanında çok haksız rekabet var. Çok ciddi fiyat kıran firmalar var. Yönetmelikte buna aykırı madde var. Ancak Bakanlığımız bu konuda bir şey yapmamayı tercih etmeye başladı. Bu konuda Derneğimizin yaptırım hakkı yok. Ama Deniz Ticaret Odasının yaptırım hakkı var. Bu işte en çok çabayı Oda gösteriyor. Disiplin kurulunda yargılayıp ceza veriyor ama



-We are waiting for the new President of the Association, Mr. Saim, to visit us. In particular, the Association of Pilots and Ship Agencies has always maintained good relationships. We also have good relations with the pilots themselves, because the relationship between the ship and the pilot has a long history and continuity. I know that many friendships have been established. Maybe there was not a lot of traffic during the previous period, but I think it will be different during Saim Kaptan's time. I would like to share our memo with him of the day that Saim Captain was retired from his job. We went to lunch onboard this ship. It was the last ship which he was about to pilot. I did not even know. My dad made him a surprise. There was the Hodja of Kılıç Ali Pasha Mosque. My dad took that Hodja onboard of an agent boat and when Captain Saim finished piloting and disembarking, they got alongside and took him onboard with recitation. Saim Captain was very touched. We

watched the video of this event again a few days ago. All these remains as good relationships and friendships from the past. The relation between pilot and agent is a strong one, it's traditional and will always remain. Among my close relatives, there are also four pilots which three of them passed away.

- The Regulation on Ship Agents was put into effect quite a long time ago, what new it brought with?

- When this Regulation was published, our Association filed a lawsuit against it for cancellation. Our president, at that time, Mr. Metin Leblebicioğlu, had stated that a shipping agency is a commercial activity. In a commercial activity, he explained that a company that registers in the trade registry should not deal with application processes to get another permission. His argument was that it would create a problem in

the bureaucracy. After all, we have experienced them. I had to wait until the exam date when my agency certificate was expired. We have experienced such challenges. A few years ago, a long-established ship agency has been unable to do business for months when their employee who had the certificate just left the work.

Changes in our maritime industry can result in very radical consequences. For example, you may be fined by the harbour master. Perhaps you will pay the fine or maybe you will object. Meanwhile your boat is banned from sailing. No facility on shore is being closed due to a fine. This can happen in maritime. I can only see a good side of it. Trainings are good and very useful for the industry.

As a result, we should not drown our people into legislation. We connect everything to legislation. We do not have bad intentions when connecting. But when the person who brought the legislation leaves, the situation can change. After the Agency Regulation, one attempt was made to bring a high fine like 100 thousand Liras. This is delayed for now. A shipping agency can not be in a situation where it will pay such high amounts anyway. Their income is certain.

Besides all these, there is very much unfair competition. There are

“The relationship between pilot and agent is a strong one, it's traditional and will always remain.”

– RECEP DÜZGİT

Oda'nın yaptırımları Bakanlık kadar ağır değil.

-Bunların yanında ülkemizdeki acentelerin genel sıkıntıları neler?

-Dünyada yaygın ağ şeklinde acentelikler var. Dünyanın çeşitli yerlerinde var. Dünyanın diğer birçok limanında acenteliğini yapıyorlar. Bazı büyük firmalar bu tarz acenteleri tercih ediyor. Bunlar mali gücü çok yüksek firmalar. Bunlarla ilgili de bizim yerli firmaların sıkıntıları ve şikâyetleri var. Bu tarz büyük firmaların, uluslararası diğer anlaşmalarını kullanarak "Rusya Limanlarında acenteliğini yapıyorum, Boğaz acenteliğini de daha düşük fiyata yapabilirim" tarzı tekliflerde bulunduğu iddia ediliyor.

Geleneksel acenteciliğimiz sıkıntı duyduğu bir husus ise kendi limanları olan büyük kuruluşlar aynı zamanda gemi acenteliği şirketi kurmaları. Bunlar kendi acenteliğini kuruyor ancak acentelik yapmayıp tali acenteler atıyorlar. Öyle olunca da sektörün gemi acentelerinin aldığı pastanın büyük bir kısmı daha büyük kurumlara geçiyor. Kapitalizmin ağır sonuçları bunlar.

-Türk Boğazlarından uğraksız geçişin bozulması 48 saatten 7 güne çıktı. Bu süre artışı işe yaradı mı? Demir yerlerinde bundan dolayı sıkışıklık yaşanıyor mu?

- UDH Bakanlığına göre Yunanistan'dan

"48 Saatlik Sürenin 168 Saate çıkarılması son derece isabetli olmuştur, Allah çıkaranlardan razı olsun!"

– RECEP DÜZGİT



gelip Trabzon'a giden geminin Türk Boğazlarını geçişi "uğraksız geçiş". Halbuki o gemi serbest pratikada gemi olduğu için onda zaten 48 saat sınırı yok. O nedenle bu konuda hassasiyet gösterenler var. Bu konu yanlış anlaşılmasın 48 saat transit pratikadaki gemilerin kalma süresi idi. Bu 168'e çıktı. Çok güzel oldu. İyi oldu. Allah çıkaranlardan razı olsun çünkü çok zor bir süreç olduğunu biliyoruz. Sektörden bile karşı çıkanlar olmuş. Bunu içine Danıştay girdi, diğer Bakanlıklar girdi. Zor bir süreçti. Oldu, ama olmasının sebebini de bilmek lazım. Böyle bir şey neyi ihtiyaç duyuldu? Çünkü Türkiye Cumhuriyeti Montrö'den gelen haklarla Sağlık Sıhhiye ve Fener Rüsumlarını Dolara bağladı. Dolayısıyla Doların kurunun arttığı kadar artabiliyordu. Serbest rüsumları, yani bir Türk limanına gelerek, ya da 48 saati geçen gemilerdeki

serbest rüsumları ise Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile Sağlık Bakanlığı her sene yüksek oranlarda arttırabiliyordu. Zamanla bu artışla arada uçurum oluştu. Bir gemi serbest pratikaya geçtiği an çok fazla rüsum farkı öder hale geldi. Yanlış olan aralarında bu kadar uçurumun oluşmasıydı zaten.

Aslında biz çok yanlış bir şey yaptık. Şu an Türk limanlarına gelen gemileri cezalandırıyoruz çünkü daha yüksek rüsum ödüyorlar. Serbest rüsumu hep arttırdık. Transit Rüsum gibi dolara bağlı olsaydı arada bu kadar fark olmayacaktı. Nitekim serbest rüsumun yüksek olmasından çok şikâyet eden Ro Ro gemileri var. Sağlık rüsumu adı altında her sene bir hastane parası ödediklerini iddia ediyorlar.

Yoğunluk oluşturmaya konusuna

recently been extended from 48 hours to 7 days. Has this increase in time been working well? Is there any congestion in the anchorages due to this?

-According to the UDH Ministry, passage of a ship departing from Greece and bound for Trabzon is a "non-stopover" one. However, since this ship is entitled to a free pratique, she does not have a limit of 48 hours at all. This issue should not be misunderstood. The 48 hour limit was due for ships to remain in free pratique coverage. This increased to 168. A very good step. May Allah be pleased with them who did it because we know it has been a very difficult process. Even from the sector, there were those who opposed it. The Council of Ministers intervened into this, the Council of Ministers also did. It was a difficult process. It passed through, but we should remember how it did. Why was it needed? Because, with rights stemming from the Montreux Convention, the Republic of Turkey, connected the dues for Health, Sanitary and Lighthouse services to US Dollar. This, in turn, increased as the Dollar exchange rate increased. Free dues, that is to say, for ships arriving at Turkish ports, or free dues for ships exceeding 48 hours, were being increased at a higher rate every year by the General Directorate of Coastal Safety and the Ministry of Health. With this increase, in time, the gap widened. Ships receiving free pratique at Turkish ports started to pay much higher dues. It was wrong already to allow so big difference between the two similar regime of dues.

"Extending the 48 hour hour to 168 hours has been extremely positive. May Allah be pleased with those who did it!"

– RECEP DÜZGİT

VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ 25. GENEL KURUL TOPLU FOTOĞRAFI 05.04.2017

companies that are seriously dropping prices. Despite the opposition in the regulation. But, our Ministry started to prefer not to do anything about it. Our Association does not have the right to sanction. But the Chamber of Shipping has the right to sanction. The room is showing the most effort in this business. The disciplinary board evaluates and punishes, but the sanctions of the Chamber are not as heavy as the Ministry.

-Apart from these, what are the general problems of the ship agents in our country?

-There are widespread networked agencies in the world. They are in various parts of the world. They serve as agents in many ports of the world. Some big companies prefer these types of agencies. These are companies with

very high financial strength. We have problems with and complaints about our domestic companies. Both in terms of competition and international agreements. For example, "I am providing your agency services in the Russian Ports, and I can offer the Turkish Straits agency at a lower price." Another problem that our traditional agents has suffered is that big corporations with their own ports also establish a shipping agent company at the same time. They set up their own agency, but they do not act as agents, they appoint sub agents. In that case, a large part of the cake received by the shipping agencies of the sector goes to larger companies. These are the heavy consequences of capitalism.

-The allocated time for non-stopover passage of ships through Turkish Straits has

“Ailemiz, Ruslar Türklere kötü davranmaya başladığında Rusya’dan tekneyle Rize’ye gelenlerden.”

– RECEP DÜZGİT

gelince; benim bildiğim kadıyla o kadar bir yoğunluk oluşturmadı. Sanırım çok yakında, bir uygulama talimatı yayınlanacak. Demir yerleri Küçükçekmece ya da Büyükçekmece’ye kadar uzatılacak. Kartal daha aktif bir demir yeri haline getirilecek. Şu an demir yerlerinde şöyle bir sıkıntı olabilir; 10 gün önceden yakıt alacağını bildiren bir gemi geldiğinde demir yeri bulamayabiliyor. Buraların biraz daha düzenlenmeye ihtiyacı olabilir. A demir bölgesine daha az gemi demirletildiğini söyleyen var çünkü eskisi gibi Haydarpaşa’ya gelen bir gemi yok. Buradan da gördüğünüz gibi Haydarpaşa Limanı boş. Çok büyük bir fark olmadı demirli gemi sayısı iki katına çıkmadı. Boğazdan geçmek için sıra bekleyenlerin de yarattığı ciddi bir yoğunluk var.

- Düzgit Ailesi Türk denizciliğinde yıllardır hizmet veren köklü ailelerden. Ailenizin ve sizin denizcilik öykünüz nasıl başladı?

Ailem, Ruslar Türklere kötü davranmaya başladığında Rusya’dan tekneyle Rize’ye gelenlerden. Geldiğimiz yere bugün Gündoğdu deniliyor, büyük büyük dedem sandalını buraya çekiyor. Sabah bakıyor sandalı yok. Dere taşmış ve sandalı almış götürmüş. O derenin adına Feleksu demiş bizimkiler... Hem molla hem de marangozmuş büyük dedemiz. Molla Osman buraya ahşap bir cami ve değirmen yapmış. Bu değirmen hala mevcut. Molla Osman’ın diye anılıyorlar. Büyük dedemizin mezarı Feleksu Camii’nin yanında ve 1758-1840 yılları arasında yaşadığı mezar taşında yazıyor. İki-üç jenerasyon orada yaşamışlar, sonra babamın babası Recep Dedemiz İstanbul’a geliyor. Hatta kürek çekerek kayıkla geldiği söyleniyor. Poyrazköy’e yerleşiyorlar. Hayatlarını balıkçılıktan kazanmışlar. O zamanlar İstanbul Boğazı’nda ciddi bir kılıç balığı avcılığı varmış.



Babamın ağabeyi rahmetli Mustafa Düzgit kılavuz kaptandı. Türk Boğazlarındaki eski kılavuzlardan... Amcam babamı 1963 yılında Büyükdere’de acentelik yapan rahmetli Kemal Özgen ve İsmail Bey ile tanıştırıyor. Babam gemilere ihtiyacı olan malzemeleri taşıyan tekneyi kullanarak bu işe başlamış oluyor. Sektörün duayenlerinden, Bumerang Gemi Acentesinin sahibi Arif Ertem Bey, babamdan bu işe bir firma kurarak devam etmesini istiyor. Böylece babamla beraber 1966 yılında yola çıkmış oluyorlar. Firmanın adı İstanbul Boğazı Vapur Hizmetleri. Bumerang ile işbirliği bitip, Arif Bey çekilince bütün acenteler babamın firmasına iş veriyor. Büyükdere’de biz iki firmaydık. 1966’da başlayan bu süreç 1982’ye kadar Büyükdere’de devam etti.

1982’de gemilerin Büyükdere’ye demirlemeleri 4 kılavuz kaptan alma mecburiyetine ve Liman Başkanlığı iznine bağlandı. Fiilen demirleme yasaklandı. İş ağırlıklı Ahırkapı’ya geçtik. 1988’de üniversite bitince Karaköy’de yeni bir şirket kurduk. Büyükdere’de olduğu gibi acentelik işini, Karaköy’de tekrar başlattık. Ayrıca Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında gemilere ikmal yapan gümrüksüz satış mağazalarımız var. 1988 yılında Çanakkale’de, 2000 yılında beri de İstanbul’da gemilere yönelik bu hizmeti gerçekleştiriyoruz. Uzun yıllar gemilere madeni yağ bayiliği yaptık. Bir ara gümrüksüz (transit) yakıt sağlamaya da başladık ama hem yakıt hem de yağ işini sonraları bıraktık.

Turkish maritime for years. How did your and your family's maritime story begin?

-My family was from those who came to Rize from Russia on a boat when Russians had started to treat badly to Turks there. The place they arrived at in Rize is called as Gündoğdu today. My grand grandfather moored his boat and in the morning he could not see it there. The river overflowed and took the boat away. Then they called this river as Feleksu.

Our Grandfather was a Mullah and also a carpenter. Molla (Mullah) Osman, built a mosque and a mill here. This mill is still existing. They were called Molla Osmanoglu. Our Grandfather's grave is near the Feleksu Mosque and in the tombstone it is written that he lived between 1758 and 1840. Two to three generations lived there, then my father's father, Recep, came to Istanbul. It is even said he came to İstanbul on a boat by rowing oars. They settled in Poyrazköy. They have earned their lives from fishing. At that time, there was a serious swordfish fleet in the Bosphorus.

My father's brother, the late Mustafa Düzgıt, was a pilot. One of the fellow pilots of the Turkish Straits... My uncle, introduced my father to Kemal Özgen and İsmail Bey, who had been giving agency services in Büyükdere area in 1963. My dad started to do this work by using a boat to supply goods to the ships. Arif Ertem Bey, owner of Bumerang Shipping Agency, who was one of the doyens of the industry and asked my father to continue this business by establishing a company so that they started to work together with my father in 1966.



Actually, we did something very wrong. Currently, we are punishing ships arriving at Turkish ports; because they pay higher dues. We constantly increased free pratique dues. It would not be so much in the way if it were connected to the US Dollar similarly with the transit dues. As a matter of fact, there are Ro-Ro ship representatives who complain very much because of the free pratique dues. They claim that they pay a fee enough to buy a hospital every year under the name of health dues. As for the issue of congestion; as far as I know it did not create so much congestion. I think instructions for application will be released soon. The anchorages will be extended towards Küçükçekmece or Büyükçekmece. The Kartal area will become a more active anchorage.

There may be such a challenge in the anchorages now; imagine a ship which sent a bunker request 10 days in advance of her arrival and could not find an allocated place at the anchorage. There is a need for a little more arrangement here. It is said that fewer vessels are anchored in the A region because there is not many ships bound for Haydarpaşa port like in old days. As you can see from window here, Haydarpaşa Port is empty. There has not been a big difference. The number of anchored ships did not double. There is a serious density created by those who are waiting to pass through the Strait of Istanbul.

- The Düzgıt Family is a well-established family that has been serving

“My family was from those who came to Rize from Russia on a boat when Russians had started to tread badly to Turks there.

”

– RECEP DÜZGİT

"Biz dört erkek kardeşiz. Ali Düzgit Gemi İnşa Mühendisi, Murat Düzgit Kaptan, Metin Düzgit benim gibi işletmeci..."

– RECEP DÜZGİT

Erkek Lisesini bitirdim. Boğaziçi Üniversitesi'nde ekonomi bölümü mezunuyum. 2003-2006 yılları arasında da Bilgi Üniversitesi'nde Ekonomi Hukuku Mastırı yaptım. Bu mastırın bana çok faydası oldu. Olaylara bakışıma hukuki boyut kazandırdı.

-Hobilerinizden söz edebilir misiniz?

1972 ve 82 yılları arası Büyükdere'de çok gemiye gittim. Bizim yetiştirilmemizde yazlığa gitmek değil de yaz tatillerinde babamın yanında çalışmak vardı. Büyükdere'de ev ve iş yan yanaydı. Bizim işimiz de heyecanlı ve zevkliydi. Gemiye mektup, harita, bayrak götürürdük. Gemiye o tarihlerde çıkarken gemi mühürleri ilgimi çekmeye başladı. Toplamda beş adet defterin üstünde gemi mühürleri toplamaya başladım. O yıllarda yaklaşık 2700 tane gemi mührünü bizzat gemilere çıkarak toplamıştım. Geçenlerde Sayın Rahmi Koç ve babam ile birlikte bir sohbet sırasında bu konuyu anlattım. Onun gemilerinin mühürleri de var bizde. Aygaz-2, Aygaz-3 ve Aygaz-4 gemilerinin. Beraber aklımızdan geçti, bunları müzeye kazandırılmalı diye konuştuk. Şimdi müzede sergilemek üzere hazırlık yapıyor. Hobisi işi olan neslin son örneklerindenim sanırım ama denizde ailemle, dostlarımla vakit geçirmek en çok keyif aldığım zamanlarım oluyor...

-Recep Bey Deniz Ticaret Odası'nda önemli bir görevdeydiniz, görevinizden neden ayrıldınız ?

-1995 yılından itibaren Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesiyim. Son seçimlerden sonra da Deniz Ticaret Deniz Odası Yönetim Kurulu'nda Başkanlık Divanı üyesi idim dolayısıyla ağır bir görevim vardı. Sayman üye olunca, büyük bir kurumun mevzuattan kaynaklanan mesuliyetleri de dahil olmak üzere yükü üstünüzde

Biz dört erkek kardeşiz. Ali Düzgit Gemi İnşa Mühendisi, Murat Düzgit Kaptan, Metin Düzgit benim gibi işletmeci, gemilerimizi işletiyor.

1997 yılında Bora Denizcilik ile birlikte Deniz Kuvvetleri'nin bir ihalesini kazanarak sekiz tane eğitim botunu teslim ettik. Devamında ortaklığımız oldu Ürkmez grubuyla beraber gemiler inşa ve ihraç ettik. Bilahare kendi tersanemiz oldu ve kendi yaptığımız gemilerden de üç adet ihraç ettik. Hali hazırda 2008-2014 yılları arasında kendi inşa etmiş bulunduğumuz beş tane kimyasal tanker işletiyoruz. Daha önce de 90'lı yıllarda armatörlük tecrübelerimiz olmuştuk ama şimdi başka bir ölçekte kendi inşa ettiğimiz yeni gemileri işletiyoruz. İstanbul halkının seçimiyle yapılan geleneksel eski tip boğaz vapurlarını Çeliktrans grubuyla ortak yapmıştık. Bu yolcu vapurlarından sadece beş adet yapıldı. 30 adet gemi yapılması planlanıyordu ancak daha sonra İstanbul halkının pek beğenmediği, Boğaz havası alamadığınız tekneler yapıldı.

Ben 1965 doğumluyum. İngiliz

The name of the company was Istanbul Strait Ship Services. After cooperation with Bumerang had ended when Arif bey left the ships continued to ask for service from my father.

We were two companies in Büyükdere. This process, which started in 1966, continued in Büyükdere until 1982. In 1982, anchoring at Büyükdere was entitled to permission of Harbour Master provided a compulsory pilot on board. A ban brought on the random anchorage. As the majority of service demands shifted to Ahirkapi area we shifted to Ahirkapi as well.

When I was graduated from university in 1988 we established a new company in Karaköy. We re-started the agency business again in Karaköy as it was in Büyükdere. We also have duty-free sales stores that supply ships in the Çanakkale and İstanbul Straits. We have been carrying out this service since 1988 in Çanakkale in 2000 and also in İstanbul. We have been a lube oil dealer for many years. We started to get some transit fuel sometime but we left behind both fuel and oil.

We are four brothers. Ali Düzgit is a shipbuilding engineer, Murat Düzgit is a Captain, Metin Düzgit is a ship operator like myself who is managing our ships.

In 1997, along with Bora Shipping, we won a tender of the Naval Forces within which we delivered eight training boats. We continued with partnerships. We built and exported ships in partnership with Ürkmez group. Afterwards we had our own shipyard and exported three vessels we built. We currently have five chemical tankers under our management that we have built between 2008 and 2014. In the 90's, we had experienced ship management but now we manage ships that we built at a different scale. We built the traditional old type Bosphorus ferry together with Çeliktrans group which model was selected by the citizens of İstanbul through a public vote. Only five of these passenger boats were built, 30 ships were planned to be built, but later the project shifted to the boats which did not reflect the spirit of Bosphorus and citizens of İstanbul did not like much.

I was born in 1965.

I finished the English Boy's High School. I am a graduate of Bogazici University Faculty of Economics. Between 2003-2006, I finished Master program at Bilgi University on the Law of Economy. This master program helped me a lot. It brought my point of view a legal perspective.

-Could you tell us about your hobbies?

-Between the years of 1972 and 1982 I went

"We are four brothers. Ali Düzgit is a shipbuilding engineer, Murat Düzgit is a Captain, Metin Düzgit and myself are ship operators. "

– RECEP DÜZGİT

oluyor. Yapılması gereken çok iş vardı. Önemli bir kısmını tamamladık. Ben bu tip yerlerde görevimi fedakarca yaparım, bunu beraber çalıştığım kişiler de bilir. Bunun herhangi bir kıymetinin olmadığını hissettiğim bir süreç yaşayınca affımı istedim, yine de kimseye kırgın değilim sadece kendimce farkındalık yaşadım. Ayrıca bu süreçten sonra da DTO'da üzerime düşen tüm çalışmalarda aktif olarak yer aldım, almaktayım.

-Şimdi Deniz Ticaret Odası seçimleri var, önümüzdeki süreci nasıl değerlendiriyorsunuz?

-Deniz Ticaret Odası'nda çok üzülmediğim bir husus var. Seçim ortamında rekabet olacağını görünce iki konuşmamda da söyledim. Hatta benim konuşmamın daha kapsamlısını da Sayın Halim Mete yaptı ama bir sonraki Mecliste aksini yaşadık, bu şekilde olmamasını tercih ederdim. Gerginliklere hiç gerek yok. Seçimde rekabet olabilir, farklı bir aday çıkabilir, netice de bu bir hizmet yarışıdır. Metin Bey'de bunun gayet iyi olduğunu rekabet olmayınca seçimin heyecanlı olmayacağını söyledi. Fakat son iki Meclis'de yaşadıklarımızın rastlantı sonucunda olduğuna inanmıyorum. Gereksiz gerginliklerin altyapısı oluşturuldu. Bütün bunlara hiç gerek yok. Ben bunu Oda'da da söyledim; biz burada kimsenin kendi şirketinin yönetilmesine aday değiliz. Deniz Ticaret Odası hepimizin Oda'sı. "Hepimizin Odası" hareketi buradan çıktı zaten. Buralar görev yeri. Neticede seçilerek görevi alırsın ve bayrak yarışına devam edersin. Bunun için birbirimizle yıllardır dost iken biranda kötü olmaya, kötü söz söylemeye gerek yok. TÜSİAD'ın başkanının adını bilmiyoruz ama Türkiye'nin en önemli

"Deniz Ticaret Odası hepimizin Oda'sı. "Hepimizin Odası" hareketi bu düşünceden doğdu zaten."

– RECEP DÜZGİT



VDA YÖNETİM KURULU TOPLANTISI 06.11.2017 GÜNÜ YAPILDI. AYNI ZAMANDA DERNEĞİN 06.11.1902'DEKİ KURULUŞUNUN 105.YIL ANISINA. SOLDAN SAĞA; HENRYK DROWNAK, MURAT DENİZERİ, YASEMİN NİLAY ÖRGÜNER, EMİN EMİNOĞLU, RECEP DÜZGİT, KENAN TÜRKANTOS, SAVAŞ ERCAN, RIFAT KARAKİMSELİ.

ve en güçlü derneklerinden biri. Biz buraların yönetiminde daha çok zaman harcayacağımıza inanıyoruz. Kendimizi daha çok adayacağız, çok çalışacağız. Yapılacak çok daha fazla şeylerin olduğuna inanıyorum. Oda'nın sistemlerinin gözden geçirilmesi gerekiyor. Basit bir örnek vermek gerekirse, bugün Deniz Ticaret Odası'nda gümrük mevzuatı ile ilgili yetkin donanımlı kadromuzda çalışanlarımız yok. Yönetim Kurulunun çalışma tarzı dahil bir çok yapısal değişiklik lazım. Ayrıca seçim bu, kazanan da olabilir kazanamayan da... Dünyanın sonu değil, hepimiz yine bu sektörde, bu camiada olmaya Allah izin verdiğince devam edeceğiz. Tatsızlıklar hiç yaşanmasa bu süreçlerin sektöre faydası var aslında...

-Sizce Deniz Ticaret Odası nasıl çalışmalar yapmalıdır ?

-Bu röportaj DTO ile ilgili değil dolayısıyla bu sorunuzun cevabını bu platformda detayları ile ben yanıtlamayacağım. Zamanı ve yeri geldiğinde açıklamalar yapılacaktır. Sadece genel çerçevesini kendimce şu şekilde belirtebilirim; Deniz Ticaret Odası kanunla kurulmuş bir kuruluştur ve görevleri detaylı olarak maddeler halinde belirlenmiştir. Tabii ki ihtiyaç halinde bunlara ilaveler olabilir. Önemli olan bu görevi, üyelerinin oylarıyla seçilerek üstlenenlerin bunları gerçekleştirmek için elinden gelen çabayı göreve ilk geldikleri heyecan ve arzuya, samimi ve objektif olarak sürdürebilmeleridir.



we are preparing to do this. I guess I am one of the last members of a generation that have such different hobbies but my most enjoyable times are those which I spend with my family and friends at sea.

-Recep Bey, you used to execute an important task at the Chamber of Shipping, why did you leave your seat there?

Since 1995 I have been an assembly member of the Chamber of Shipping. After the last elections, I undertook a heavy duty because I was a member of the Board of Directors of the Chamber of Shipping. As the treasurer member of the Board, the burden of a large institution, including its responsibilities arising from the legislation, is overcoming. There was a lot of work to be done. We have completed a major part of them. I try to fulfill my duty in dedication in these types of positions. The people I work with know that. I experienced a process where I felt it was not appreciated, and I wanted to be dismissed. Still, I'm not feeling offended by anyone. I only became aware of things on my own. Also after this process, I have been actively participating in all the works at the Chamber.

- Elections period at Chamber of Shipping is approaching . How would you review the process?

-There is something I am very worried about in the Chamber of Commerce. When I saw that there would be competition in the election process, in two speeches I made, I pointed out the same. In fact, Halim Mete said more ambitious than my speech. But, at the next Assembly meeting, we experienced the opposite. I would prefer that things did not develop in this way. There is no need for tensions. There may be competition in the election, a different candidate may emerge, all in all this is a competition for rendering a service. Metin Bey said that it would not be exciting if there was no competition that it was good. But I do not believe that what we have experienced in the last two Assemblies was the result of coincidence. The infrastructure of unnecessary tension was established. All

these were not necessary. I also said it in the Chamber; we are not candidates for the management of our own companies here. Chamber of Shipping is Chamber of all of us. The "Chamber of All of Us" movement was actually born from this idea. These seats are for duty. In the end, your duty will begin after getting elected. So, while we have been friends for years with each other, there is no need to be an enemy or say bad words about each other. We have not even heard the name of TÜSİAD's president but it is one of the most important and strongest NGOs in Turkey. We believe that we will spend more time in the management of this place. We will dedicate ourselves more, we will work harder. I believe there are many more things to do. The Chambers' systems require a review. To give a simple example, today we do not have competent and well-equipped staff in customs legislation within the Chamber of Shipping. We need a lot of structural changes, including the way the Board works. After all, it is an election! There will be winners and losers ... It is not the end of the world! ... We will continue to be in this sector again, in this society - as long as the God permits. I wish that these unpleasant events have never been experienced, these processes even would have beneficial for the sector.

- How should the Chamber of Shipping work?

-This interview is not about DTO. So, I will not answer this question with details on this platform. When time and

“Chamber of Shipping belongs to all of us. The “Chamber of All of Us” movement was actually born from this idea.”

– RECEP DÜZGİT

onboard a lot of ships at Büyükdere area. In our childhood our usual practice was to work with our father rather than going to summer holiday. Our home and office were side by side in Büyükdere area. Our work was exciting and enjoyable. We used to deliver letters, maps and flags to the ships. Ship stamps began to attract my interest during our service visits to the ships at that time. I started collecting ship stamps on five notebooks. During those years, I collected about 2700 ship stamps by myself. I recently told Mr. Rahmi Koc during a conversation about this where my father was also present. I also collected stamps of his ships. These ships were Aygaz-2, Aygaz-3 and Aygaz-4. The idea came up while we talk that we could exhibit these stamps at the museum. Now



-Zeyport Limanında göreviniz nedir? Limanı nasıl geliştirmeyi düşünüyorsunuz?

- Zeyport Limanı'nda İcra Kurulu Başkanı'yım. Zeyport Limanı Deniz Ticaret Odası'nın girişimiyle 1998 yılında Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelere yönelik Bavul Ticaret diye anılan ihracat imkânlarına TDİ Karaköy rıhtımlarının yetersiz kalması üzerine doğan ihtiyacın çözümü için yedi kurumsal ortakla beraber kuruldu. 2005 yılında yine DTO'nun girişimiyle İstanbul Valiliği'nin kararıyla İstanbul Güney Sahası Demirleme Alanı'nda bulunan ve İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin ihtiyaçlarının karşılandığı "Hareket Noktalarından" biri oldu. Bugün için Denizcilik Sektöründe gemilere yönelik çok önemli hizmetlerin karşılanması noktasında adeta bir çözüm ortağı vazifesi görüyor. 24 saat 365 gün ulaşılabilen bir yapımız var. Bunun dışında UDHB'dan almış olduğumuz İşletme İzni kapsamında belirli tonajdaki yük ve yolcu gemilerine hizmetlerimizi geliştiriyoruz. Bünyemizde Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğü bulunmakta olup, 2016 yılında Hudut Kapısı olarak ilan edildik. Ayrıca faaliyetlerimizi çok daha

genişletecek bir takım projeler üzerinde çalışıyoruz.

-Sizin eklemek istedikleriniz?

-Ülkemiz çok zor günlerden geçiyor; eskiden yabancı devletlerin düşmanca hareketleri bu kadar bariz olmazdı şimdi neredeyse göstere göstere yapıyorlar. Bunların üstesinden devlet ve millet olarak geleceğimize olan inancım tamdır ve bende vatandaş olarak üzerime ne vazife düşüyorsa yapmaya hazırım.

-SeaNews Dergisini nasıl buluyorsunuz?

-Bu sorunuza bir itiraf ile cevaplamak istiyorum; SeaNews ile karşılıklı bir ihmal süreci yaşamışız, son üç dört aydır daha çok merceğim altındasınız; sektörümüze katkısı olan çok sesli ve objektif yayıncılık yaptığınızı ve kaliteli bir dergi yayınladığınızı söyleyebilirim. Umarım yayın hayatınız her geçen yılda kendinizi geliştirerek uzun yıllar devam eder. Başarılar dilerim.

-Zaman ayırıp sorularımızı samimiyetle yanıtladığınız için biz teşekkür ederiz...■

place comes, explanations will be made. I can only say the following in general. The Chamber of Shipping was established by law and its duties were specified in detail. Of course there may be additional ones if needed. What is important is that those who are elected by the votes of members should continue their sincere and objective efforts with enthusiasm and desire, continuously as if it was the first day of their election.

- What is your mission at Zeyport? How do you intend to improve the port?

-I am the Chief Executive Officer at Zeyport. Zeyport was established with the initiative of the Chamber of Shipping in cooperation with seven corporate partners for the solution of the need for export facilities called "Luggage Trade" to the countries of the Commonwealth of Independent States in 1998, due to the insufficiency of TDİ Karaköy docks. In 2005, with the initiative of the Chamber of Shipping, it was one of the "Action Points" in Istanbul Southern Governorate's anchorage area, with the initiative of the Istanbul Governor's Office, to meet the needs of the ships passing through the Strait of Istanbul. For today, in the maritime sector, it is a solution partner with regard to render very important services to the vessels. It has a structure that available 24 hours / 365 days basis. Apart from that, we are upgrading our services to specific tonnage freight and passenger vessels within the scope of "Operation Permit" we have taken from

Ministry of Transportation, Maritime Affairs and Communication. We include Zeytinburnu Customs Directorate in our premises and as we have been declared as "Border Gate" since 2016. We are also working on a number of projects which will further expand our activities.

- Anything you would like to add?

-Our country is going through very difficult period; the hostile movements of foreign states in the past would never have been such obvious, and they are now doing things with no need to hide. I have faith in our future that we will overcome all the challenges as the State and Nation, and I am ready fulfill whatever my duties as a citizen require.

- What would your comments be about the SeaNews Magazine?

-I want to answer this question with a confession; we have experienced a mutual negligence period with SeaNews, your magazine has been within my focus since last three or four months; I can say that you are publishing a multi-vocal and objective publication with a sector-wise contribution and publishing a quality magazine. I hope your publishing life will continue for many years by improving yourself every year. Good luck!...

-Thank you for your time and answering frankly to our questions...■