



## 2. DENİZCİLİK VE DENİZ GÜVENLİĞİ FORUMU 2020 MAVİ VATAN - İSTANBUL DEKLARASYONU

**2. Denizcilik ve Deniz Güvenliği Forumu 2020;** “Atlantik’ten Hint Okyanusu’na Geleceğin İnşası” ana teması ile TASAM Millî Savunma ve Güvenlik Enstitüsü tarafından, **05-06 Kasım 2020**’de (pandemi yoğunluk artışı ve ilgili kamu otoritelerinin görüşleri dikkate alınarak) **hibrit formatta** yapılan 6. İstanbul Güvenlik Konferansı alt-etkinliği olarak eş-zamanlı icra edilmiştir. Denizciliği ilgilendiren her alanda bölgesel, kıtasal ve küresel gelişmeleri inceleyerek uluslararası ilişkiler, savunma, güvenlik, ekonomi, hukuk ve sosyo-kültürel politikalara yön verecek akademik telkinlerde bulunma gayesi ile bu yıl ikinci kez gerçekleştirilen Forum’a devlet adamlarından, bürokratlara, askerlerden, akademisyenlere, özel sektör temsilcilerinden, savunma sanayii yetkililerine kadar geniş bir katılım sağlanmıştır.

Forum’da Türkiye, KKTC ve Bölge’nin günümüz ve geleceğinde hayati önem taşıyan řu konular ele alınmıştır; “Türkiye’nin Deniz Jeopolitiği”, “Yeni Denizcilik ve Deniz Güvenliği Ekosistemi”, “Türkiye Denizcilik Ekosisteminin Geleceği ve Vizyonu”, “Karadeniz, Akdeniz ve Kızıldeniz’de Türkiye’nin Kapasite İnşası ve Okyanuslar”, “Türk Deniz Kuvvetleri’nin Yapılanması ve Kuvvet Dağılımı/Odaklanması”, “Türk Münhasır Ekonomik Bölgesi (MEB) ve Doğu Akdeniz Jeopolitiğinde Enerji, Rekabet”, “Deniz Jeopolitiğinde Yeni Değişkenler; Arktik, Kanal İstanbul vb.”, “İklim Değişikliğinin Deniz Koruma Alanları ile Denizlerdeki Hak ve Menfaatlerimize Etkileri ve Katkıları”, “Türk Deniz Ticareti Vizyonu ve Geleceği; Perspektifler/Analizler (Türkiye, KKTC)”, “Türk Deniz (Nautical) Turizmi Vizyonu/Geleceği; Perspektifler/Analizler (Türkiye, KKTC)”, “Türk Gemi Deniz Teknolojileri ve Sanayii Perspektifleri (Türkiye, KKTC)”, “Deniz Güvenliği; Türk Savunma Sanayii”, “Türkiye Gemi İnşaa Yetenekleri ve Tersanecilik”, “Türk Limanları, Marina, Gemi ve Yat Turizmi; Hinterland ve Büyüme Stratejileri (Türkiye, KKTC)”, “Türkiye Derin Deniz Sondaj Yetenekleri”, “Türk Deniz Üsleri Senaryoları ve KKTC”.

**Forum kapsamında gerçekleştirilen ve aşağıda yer alan tespit ve önerilerin bugün ve geleceğin inşasına katkı için ilgili otoritelerin ve kamuoyunun dikkatine sunulması kararlaştırılmıştır:**

1. Deniz tarihi boyunca önemli deniz jeopolitiğine sahip olan Akdeniz, günümüzde Doğu Akdeniz bölgesinde yaşanan hareketliliğin mihenk taşıını oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz bölgesi “Kenar Kuşak Jeopolitiği” çerçevesinde Türkiye’nin karşısına çıkmakta ve deniz güvenliği stratejilerinde önem arz etmektedir. Bu çerçevede Türkiye için “Türk Boğazları, Mavi Vatan ve KKTC” deniz jeopolitiğini etkileyen ağırlık merkezlerini oluşturmaktadır. Türkiye’nin “Rimland” içinde bulunması ülke çıkarları açısından değerlidir.
2. Türkiye'nin 2023'e kadar jeopolitik önceliği, kara gücüne görece deniz gücünü nitelik ve nicelik olarak artırarak caydırıcılığı mümkün olan en üst seviyeye çıkarmak olmalıdır.





3. “Mavi Vatan” kavramı, deniz yetki alanlarının tarifi üzerine ortaya çıkmıştır. Devletlerin, kıta sahanlığı ve kıta sahanlığı altındaki egemenliğini vurgulamaktadır. Türkiye’nin Misak-ı Milli sınırları kapsamında denizcileşme adımları için sembol niteliğindedir. Denizcileşme, denizci mefkuresi hayal değil topyekûn seferberlik ile 4-5 senelik politika çerçevesinde elde edilmesi mümkün hedeflerdir. Denizcileşme oranının Türkiye’de %75’e yükseltilmesi mümkündür. Denizcileşme girişimleri, denizcilik alanında ortaya konacak ekonomik, ticarî, lojistik, akademik, eğitimsel, sosyal ve kültürel olarak denizin her imkân ve kabiliyetinden faydalanılmasını öngören çalışmalar, Mavi Vatan kavramının doktrinleşmesi için önemli girişimlerdir. Yine doktrinleşme sürecinde akademik ve teorik yaklaşımlar, akademik camiaya taşınacak hak ve menfaatler, uluslararası çalışmalar oluşturmak önemlidir.
4. Denizcileşme sanayii sayesinde kalkınmanın ülke refahına ulaşması bağlamında, “Kalkınma Kutupları” kavramından hareketle ileri-geri bağlantı noktaları oluşturulabilir. Denizcileşmek devletin inisiyatifi ile halkın zihnine yerleştirilecek bir olgu olmakla beraber özellikle denize kıyısı olan yerel idarelerde deniz endüstrisi ve denizcilikle ilgili alanlarda yöneticiler olması, sorunlara ve yaklaşımlara daha fazla odaklanılabileceğini ortaya koymaktadır.
5. “Deniz” ve “Denizcilik” parametrelerini sağlıklı yönetme konusunda Türkiye’de ve işbirliği yapılacak ülkelerde “deniz ve denizcilik gücü” alanında kamusal bilinç oluşturulması, ilgili çalışmaların - küresel gelişmelerin gerektirdiği - yeni boyutlara taşınması, Türkiye ve diğer ülkeler arasında denizcilik temalı etkileşim ağları oluşturulması hayati öneme sahiptir.
6. Devletlerin denizcilik gücünü inşa etmek için ekonomik, ticarî, lojistik ve savunma yanı sıra yumuşak güç çerçevesinde yeni fikirler ile denizcilik konseptleri geliştirilmesi, denizcileşme imkân ve kabiliyetlerine katkı sağlayacaktır. Devlet politikası olarak; medyada öne çıkarılması için kamuoyuna hitap eden denize dair filmler, diziler, edebiyat/sanat eserleri, deniz haberleri, deniz fotoğrafçılığı gibi bileşenlerin de teşvik edilmesi önemlidir. Sert güç yaklaşımlarına ilaveten kamu diplomasisi araçlarının daha fazla kullanılması, Bölge’deki etkinliği de artıracaktır. Denizcilik ve deniz güvenliği konularının Cumhurbaşkanlığı Politika Kurullarında ve öncelikli kurumlarda çok daha fazla yer alması gerekmektedir.
7. İsrail’in Doğu Akdeniz ve Orta Doğu bölgesindeki konumu, jeopolitik güvenliği inşa etme sürecinde önemlidir. İsrail, denizden ve karadan Bölge’de krizler kuşağı oluşturup güvenlik inşa etmeye çalışarak, Bölge’nin deniz güvenliği için etkileşim alanı oluşturmaktadır.
8. Günümüzdeki mevcut deniz anlaşmazlıklarında önemli yeri olan enerji jeopolitiği, deniz güvenliği kavramının kapsam alanını genişletmekle beraber, devletlerin uluslararası hukuktan doğan, hak ve menfaatlerini şekillendirmiştir.
9. Türkiye’nin, (Libya gibi) İsrail ve Filistin ile arasında da karşılıklı kıyılar olduğundan bu ülkeler ile münhasır ekonomik bölge deniz sınırlandırma anlaşması yapması yahut yapmışçasına MEB alanı ilan etmesi mevcut rekabette çok kritik bir hamle olacaktır.





10. MİLGEM'in geliştirilmesinin, Türk Savunma Sanayii için kuvvet çarpanı etkisi ile yeni teknolojilerin geliştirilip dönüştürülmesini sağlaması da denizcilik doktrini kapsamındadır. Türk askerî gemi sanayii, MİLGEM projesi ile sektör deneyimini ve kazandığı güveni artırıp inşa ettiği gemileri ihraç eder hâle gelmiştir. Ayrıca donanmadaki tüm deniz araçlarına yüksek nitelikli tamir/bakım yapabilecek kapasitedeki sivil tersaneler de, askerî tersaneler ile birbirini bütünüleyici üstünlüklere sahiptir. Özel sektörün daha dinamik hareket kabiliyeti ile askerî tersanelerin birikim ve deneyimi birleşirse, yeni askerî gemilerin hem inşasında hem tamir/bakım hizmetinde ihraç edilebilir projelerin hayata geçişi çok daha verimli olacaktır.
11. "Mavi Vatan" ile deniz sınırından doğan hak ve menfaatler önemlidir. Dünya ekonomisinde Doğu Akdeniz bölgesi; deniz ticaretinin %30'u, petrol trafiğinin %20'si, Rus Dış Ticareti'nin %65'i ve Türk Dış Ticareti'nin %80'ine katkı sunmakta ve jeopolitik önem arz etmektedir. Bölge'nin, ticaret hacmi ve enerji arzı çerçevesinde artan önemi; Türk jeopolitiğinde Seville haritası, Suriye iç savaşı ve güç boşluğundan doğan terör tehdidi, Filistin bölgesinde yaşanan çatışmalar ve Libya'daki istikrarsız düzen nedeniyle güvenlik endişesi oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz ve Kıbrıs çevresinde de güvenlik ihtiyacı artmıştır. Türkiye "Mavi Vatanın" güvenliği ve çıkarlarını korumak için deniz jeopolitiğini siyaset üstü anlayışla takip etmeli, deniz gücü ve denizcilik gücünü geliştirecek politikalar üretmelidir. Denizcilik politikalarını idare edecek bir kurum ve sorumlu yeni bir kurumsal yönetim oluşturulmasına ihtiyaç vardır.
12. Doğu Akdeniz'deki enerji kaynaklarının keşfiyle beraber, Bölge'deki hukukî hâkimiyet mücadelesi artmış ve Türkiye jeopolitiği için Bölge'de güvenlik sorunu doğurmuştur. Enerji sorunları, devletlerin barışçıl nükleer teknolojiye sahip olmaları için yeter şartlarını da oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz'de tespit edilen enerji kaynakları Bölge ülkelerinin rekabet gücünü artırmış, bölgesel ve uluslararası güç dengelerinde değişimler yaşanmasını etkilemiş ve işbirliği sürecinin güçleşmesine neden olmuştur. Enerji kaynaklarının keşfiyle birlikte Bölge'deki hukukî hâkimiyetin öneminin arttığı tespit edilmiştir. Türkiye bu durumda Doğu Akdeniz'de kıyı uzunluğu sebebiyle en fazla hak iddia edebilecek devletlerden biri olarak süreç yönetişimini daha kapsayıcı hâle getirerek deniz yetki alanlarındaki hak ve menfaatlerini aramaya devam etmelidir.
13. Uluslararası hukuk ve ulusal menfaatleri için, denizlere kıyısı olan ülkelerin deniz yetki sınırları önem arz etmektedir. Deniz dibi enerji araştırmalarının son dönemlerde önem kazanması, deniz yetki sahaları üzerinde anlaşmazlıkların artmasına ve tartışmaların canlanmasına neden olmaktadır. Deniz yetki alanları ülkelerin talepleri, stratejik planlarını içermesi nedeniyle politik sorunlara neden olmaktadır. Bu nedenle ülkelerin deniz bilimleri alanında yürüttüğü çalışmalar değerlidir ve Türkiye'nin deniz bilimleri ve deniz haritacılığı alanında eğitim ve çalışmalarını kuvvetlendirmesi gerekmektedir. Deniz yetki sahalarının belirlenmesi, tezlerin üretilmesi için akademik çalışmalara önem ve yer verilmesi, ayrıca bu alanda çalışan eğitimli personel sayısının da artırılması gerekmektedir.





14. Deniz Bilimleri Enstitülerinin geliştirilmesi, ülkelerin denizcileşme sürecine önemli katkılar sunmaktadır. Deniz Bilimleri ve Deniz Haritacılığı ile ilgili lisans ve lisansüstü programların geliştirilmesi, deniz yetki sahalarında ülke bazında tezlerin üretilmesi, deniz yetki sahalarının geliştirilmesi için çalıştaylar ve etkinlikler organize edilmesi önemli ve değerli adımlardır.
15. Türkiye, deniz enerji taşımacılığında koridor ülke konumundan enerji ticaret merkezi hâline gelmeyi amaçlamalıdır. Deniz Güvenliği kavramını geliştirmek amacıyla denizcilik alanındaki tüm aktörleri ve faaliyetleri kapsayacak bir “Denizcilik Siyaseti ve Deniz Güvenlik Stratejisi Çerçeve Belgesi” yayımlanması ve deniz güvenliğine yönelik üst düzeyli eşgüdüm mekanizmalarının geliştirilmesi; eylem ve söylem birliğinin sağlanmasında faydalı olacaktır.
16. Türkiye'nin çevre koruma bölgelerinin uluslararası alanda duyurulması önemlidir. Özellikle Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve ilgili bakanlıklarla bir planlama yapılması gerekmektedir. Bunun için insanların Bölge'den sosyo-ekonomik ve kültürel olarak istifade etmesi ve bir “Sahildar Devlet Düzenlemesi” esas olmalıdır. AB; İnsanî Güvenlik Stratejileri kapsamında 2016 itibariyle AB Ortak Mülteci Politikalarını “göç akımlarını düzenleme ve organize etme” şeklinde açıklamakta ve “Sınır Güvenliğini” ön planda tutmaktadır. Avrupa Sınır ve Sahil Güvenlik Ajansı FRONTEX, AB'nin sınır yönetim ve güvenliğini korumak amacıyla düzensiz göçü engelleyici operasyonlar yürütmektedir. AB Sınır İzleme Sistemi EUROSUR ise Shengen bölgesi dışında kalan ülkelerden gelen düzensiz göçü engelleme faaliyetlerinden sorumlu olsa da İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi'nin 14. Maddesi'ne aykırı işlev göstermektedir.
17. Türkiye'nin Akdeniz bölgesinde “Düzensiz Göçmen” hareketliliğine karşı, Sahil Güvenlik Komutanlığı insanî güvenliğin sağlanması ve tesis edilmesi için faaliyetler yürütmektedir. Türk-Yunan ilişkilerindeki meselelerin barışçıl yollarla çözümü konusunda “Büyük Düş” olarak tanımlanan iki ülke ilişkilerinin normalleşmesi bu boyutta da son derece önemlidir.
18. Jeopolitik değerinin artması ile Arktik Bölgesi'nin enerji kaynaklarına erişim ve deniz ticaret yollarının kontrol edilmesi devletler için önem kazanmıştır. Türkiye de Kutuplardaki enerji mücadelesinde yer almalı, ticaret ve güvenlik politikalarına yoğunlaşmalıdır. Türkiye'nin deniz ulaştırma imkan ve yeteneklerini geliştirmesi Bölge'deki deniz güvenliği ve çıkarlarını tesis etmesinde önem arz etmektedir. Kuzey Buz Denizi bölgesinde Rusya'nın etkinliğini artırması NATO'nun bölgeye yönelik hassasiyetini artırmasında etkili olmuştur. Bu durumun, Rusya ve NATO bağlamında ABD'nin rekabet sürecini Doğu Akdeniz üzerinde etkilemesi öngörülmektedir. NATO'nun kurumsal yapısı gereği üye ülkeleri arasında tarafsızlık ilkesini dikkate alması gerekirken, Türkiye'nin yalnızlaştırılmasına yönelik faaliyetlere duyarsız kalmasının; ileride kurulacak ekonomik ve siyasî sistemlerin sağlıklı ilerlemesine, kalıcı barışın tesis edilmesine ve NATO ittifakının güvenilir yapısına yararı olmayacaktır.





19. ABD, Güney Çin Denizi'nde askerî yapılanmasını güçlendiren Çin'in Bölge'yi bloke etme riskine karşı endişe duymakta ve Güneydoğu Asya Uluslar Birliği ASEAN ülkelerini destekleyerek Çin'i manipüle etmeyi amaçlamaktadır.
20. T.C. Sahil Güvenlik Komutanlığı, donanımlı eğitim ve teknoloji kapasitesi ile 4 kıtada ve 48 ülkede; deniz arama kurtarma, kontrol TİM, cankurtaran ve ilkyardım, süratli bot kullanma, vardiya subay/astsubay oryantasyon/yeterlilik kursu, kaçakçılıkla mücadele ve istihbarat, bronz/gümüş cankurtaran uyum ve güncelleme eğitimleri vermektedir. Dost ve müttefik ülkeler kapsamında geniş etkinlik kapasitesine sahip olan Komutanlık, Ankara Üniversitesi ile Deniz Hukuku alanında yüksek lisans eğitimi için protokol imzalamıştır. Potansiyel ülkelerle geliştirdiği işbirliği süreçleri, bu ülkelerin katma değer oluşturmaya ve ikili ilişkilerin gelişmesine öncü olmaktadır. Bu büyük performansın ekonomi ve güvenlik geri dönüşünün daha iyi yönetişimi için kurumsal ekosistem tekrar kurgulanmalıdır.
21. Çin, Doğu Akdeniz'de güvenlik tüketicisi konumunda, göreceli istikrar ve ekonomik fayda elde etmek, pasif/pragmatik, Bölge'de güç dengesi gözetme, kısa vadede tesislerin ve gemilerin güvenliğini dengeleme genel politikasını oluşturmaktadır. Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nde önem arz eden bölgelerde - ileriye dönük - limanları gözetmek için askerî varlık gösterme ihtimali göz ardı edilemez. Çin, "bekle gör" stratejisi ve "başka devletlerin işine karışmama" diplomatik tutumu rehberliğinde yatırımlarını koruma bağlamında Doğu Akdeniz bölgesinde gerginliği azaltmak için alternatif güzergâhları, esnek çok-yönlü politika, geleneksel politika, göreceli istikrar ortamı, müdahaleci/ön alıcı yaklaşımı gözetmektedir. Türkiye'nin, Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi konusundaki politikası; adil ve eşit prensibe sahip, dengeli ticarî ilişkileri, yatırımları teşvik edici, Pire Limanı'na alternatif liman ve ulaşım altyapısını geliştirmeye ve dengeli stratejik işbirliğine odaklanmalıdır.
22. Enerji taşımacılığı ve ticaret güzergâhlarındaki ana arterlerde önemli rekabetlerin yaşandığı liman ve ülkeler, jeopolitik oyun sahaları hâline gelmektedir. Petrol taşımacılığı yolları birçok liman ve ülkeye artı değer kazandırmışsa da zamanla lojistik destek alınan çeşitli liman, ülke ve bölgelerde siyasî çekişme ve çatışmaların yaşanmasına yol açmaktadır. Yemen, Somali, Sudan, Mısır, Vietnam, Kamboçya, Nijerya, Küba, Güney Afrika gibi ülkeler, bu sorunlu ve önemli güzergâhlar arasındadır. Süveyş Kanalı ve Doğu Akdeniz, stratejik dar su yolları çerçevesinde kritik deniz rekabetine sahne olmaktadır. Kuşak ve Yol Girişimi güzergâhında bulunması, deniz güvenliği ve deniz rekabetinin boyutunu ve risklerini artıracaktır.
23. Denizcileşme ve Deniz Güvenliği; çevre denizlerin önemli olduğu, ana karanın denizlerden müdafaa edilebileceği ve deniz alanlarından sağlanacak katkı ve çıkarlara dikkat çekmektedir. Deniz hâkimiyetinden ziyade "Denizler Hâkimiyeti", "Bayrak Gösterme" veya Gambot uygulamak, "Türk Deniz Güvenliği ve Denizcileşme" faaliyetlerine gelebilecek tehditlere karşı önem arz etmektedir. NAVTEX Diplomasisi (Sondaj Diplomasisi) Bölge'de egemenlik alâmeti, varlık gösterme faaliyeti olarak tanımlanmaktadır.



24. Donanmaların denizdeki kapasitelerinin artırılması savunma sanayiine yönelik yatırım ve kapasitelerinin geliştirilmesi ile bağlantılıdır. Savunma ve güvenlik boyutundan bakıldığında ise ülke jeopolitiğinin; gerekleri temin edecek ve potansiyeli ekonomik refaha çevirecek düzeyde denizcilik gücü yeteneklerinin inşası konusunda yeterliliği daha fazla tartışılmalıdır.
25. “Denizcilik Güvenliği”; denizlerde düzenin tesis edilememesi ile karşı karşıyadır. Bu düzenin tesis edilebilmesi için terörizm, kaçakçılık, insanî güvenlik, deniz çevreciliği, korsanlık vb. denizden gelen tehditlerin önlenmesi için işbirliği faaliyetleri hayati önem taşımaktadır. “Denizcilik Gücü” ise; denize ait maddî ve manevî çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini millî güce aktaran bir güç sistemidir. Denizcilik gücünün çekirdeğini deniz ticaret filosu ve deniz kuvvetleri oluşturmakta olup doğrudan veya dolaylı olarak denizciliğe katkı sağlayan bütün öğeleri içermektedir.
26. Pandemi süreci, küresel ticaret ve e-ticaret kapasiteleri ile nakliyecilik kapasitelerinin yoğunlaşmasını etkilemiş ve bu noktada deniz ticareti önemli rol oynamıştır. Denizcilikle ilgili ekonomik etki ve değer çalışmaları “Mavi Ekonomi” kavramını ortaya çıkarmaktadır. Deniz ekonomisinin bütüncül yaklaşımı, paydaşların ve aktörlerin almış olduğu rol ile ilgilidir. Mavi Ekonomi’de ortak akıl oluşturulması ve ortak hareket kabiliyetine ihtiyaç doğmaktadır. Mavi Ekonomi için Ege Denizi’ndeki balıkçılık problemlerinin Türk-Yunan ilişkilerinin etki alanında olduğu ve sektörün kırılabilirliği de dikkate alınmalıdır.
27. “Denizcilik Endüstrisi” diğer denizcilik sektörleri göz önüne alınarak değerlendirilmelidir. Gemi İnşa Sanayi, Yat Tasarım Sektörü, Deniz Yan Sanayi, Deniz Platformlarının İnşası ve operasyonları, Deniz Bilimleri çerçevesinde Deniz Biyolojisi, Deniz Kimyası, Deniz Jeolojisi ve Jeofiziği, Deniz Araştırmaları, Eğlence ve Su Sporları, Marina ve İşletilmesi, Su üstü ve Dalış, Turizm, Denizcilik Eğitimi vb. alanlara daha fazla önem verilmelidir. Tüm bu süreçler bir ülkenin Denizcilik Gücü ve kapasitesini geliştiren ekosistemin önemli bileşenleridir.
28. “Denizcilik Eğitimi”, büyüme ve gelişme gösteren deniz ticareti ve denizcilik sektöründe deneyimli personel yetiştirmekte önemli yer tutmaktadır. Eğitim sürekli ve bütüncül bir süreçtir. Bireysel eğitim ve harekât eğitimi, bilgi ve teknolojinin gerekleri çerçevesinde birlikte ele alınmalıdır. Denizcilik eğitimi veren kurumlar arasında koordinasyon geliştirilmeli ve uluslararası standartları sağlayan müfredat benimsenmelidir. Politik, ekonomik, kültürel, hukukî, sosyal ve iletişimsel alanlarda danışmanlık mekanizmasının geliştirilmesi ve verimliliğinin artırılması için emekli personelden fayda sağlanması dikkate alınmalıdır.
29. Donanma, sadece kıyıları koruyan değil daha önemlisi deniz yolları güvenliğini sağlayan bir kuvvettir. Deniz sanayii ve ticarî kapasitesinin geliştirilmesi “Donanma” kapasitesinin de güçlendirilmesini destekleyecektir.
30. Küreselleşen rekabet ortamında, millî gemi inşa sektörünün bugünkü durumu ve gelecek için kullanabilecek potansiyeli bilimsel ve gerçekçi bir anlayış ile değerlendirilmelidir. Tersaneciliğin gelişmesi ve uluslararası standartlara ulaştırılması teşvik edilmeli, etkin bir denetim mekanizması oluşturulmalıdır.

06 Kasım 2020, İstanbul

