

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

NİSAN / 2021



## ÇANAKKALE GEÇİLMİZ



18 MART 1915  
ÇANAKKALE ZAFERİ

**UZMAR®**



7/24

**31 KILAVUZ KAPTAN**

350 UZMAN DENİZCİ

**30 DENİZ ARACI**

MAKSİMUM VERİMLİLİK

**SIFIR RİSK**

TEK VİZYON

**ÖNCE EMNİYET**

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA  
**EMNİYET**  
BİZE EMANET



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

[info@berkgumrukleme.com](mailto:info@berkgumrukleme.com)

[www.berkgumrukleme.com](http://www.berkgumrukleme.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

[info@berklojistik.com](mailto:info@berklojistik.com)

[www.berklojistik.com](http://www.berklojistik.com)

# CITADESIGN

Marine Interior Design



[info@designcita.com](mailto:info@designcita.com)

[www.designcita.com](http://www.designcita.com)

CITA Design, denizcilik sektörü için yenilikçi tasarım çözümleri üreten bir iç tasarım stüdyosudur. Stratejimiz hem işlevsel hem de benzersiz tasarımlar sunmaktır.

CITA Design is an interior design studio that produces innovative solution for marine sector. Our strategy is to deliver creative designs that are both functional and unique.



# Your Business is *Our Value*

We care about your business and deal with your entire business process in detail. We are always with you with our experienced team!

[www.unictanker.com](http://www.unictanker.com)

## What we do? /

### OUR SERVICES

#### Technical Management

Technical management for all type of tankers, containers, dry cargo vessels and new building, ships major modification contracting, planning and supervision.

#### Crew Management

Recruitment and selection of competent and skilled sea personnel included appraisals, evaluations and performance management.

#### Safety & Risk Management

Measurement, analysis and improvement of safety, environment, energy and risk management.

#### Purchasing Management

Worldwide sourcing for ship store and spares with high quality and correct supply on time and right place.

#### IT Management

[www.unicshipsoft.com](http://www.unicshipsoft.com)

Management in house software system for ship and store.

#### Supervision

Dry docking, maintenance & repairing, survey supervision. Pre-vetting, pre-purchase inspection and navigational audit.

# DenizTicareti



“Deniz ticareti  
camiamızda refah;  
bilgili, çağdaş  
çalışma ile  
mümkündür.”

M. ZİYA KALKAVAN

OMAR ÖZENİR

2011 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı  
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



**Yıl 37**

**NİSAN 2021**

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

**SAHİBİ**

**İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN**

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK**

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**MUSTAFA MUHTAROĞLU**

**HARUN ŞİŞMANYAZICI**

**İDARE MERKEZİ**

**İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427 Beyoğlu  
İSTANBUL-TÜRKİYE**

**T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)**

**F: +90 212 293 79 35 [dto@denizticaretodasi.org.tr](mailto:dto@denizticaretodasi.org.tr)**

**[www.denizticaretodasi.org.tr](http://www.denizticaretodasi.org.tr)**

**YAYINA HAZIRLIK**

**TAYF AJANS: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1**

**Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

**T: +90 216 339 13 40 F: +90 216 339 43 50**

**[info@tayfajans.com](mailto:info@tayfajans.com)**

**Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN [hakkisen@tayfajans.com](mailto:hakkisen@tayfajans.com)**

**Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY [ayseolcay@tayfajans.com](mailto:ayseolcay@tayfajans.com)**

**Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU**

**[zeynep@tayfajans.com](mailto:zeynep@tayfajans.com) Tel: +90 216 339 13 40/41**

**Art Direktör: FATMA BAŞ [fatmabas@tayfajans.com](mailto:fatmabas@tayfajans.com)**

**Muhabir: SERPİL GEDİK [muhabir@virahaber.com](mailto:muhabir@virahaber.com)**

**Katkıda Bulunanlar:**

**SEVİM TARHAN ATASOY**

**ESİN TARHAN**

**Baskı: ÖZGÜN OFSET**

**Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul**

**Tel: + 90 212 280 00 09**

**Faks: +90 212 264 74 33**

**[www.ozgun-ofset.com](http://www.ozgun-ofset.com)**

**Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.**

**Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.**

**Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.**

**ISSN 1301 – 5907**





# GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)

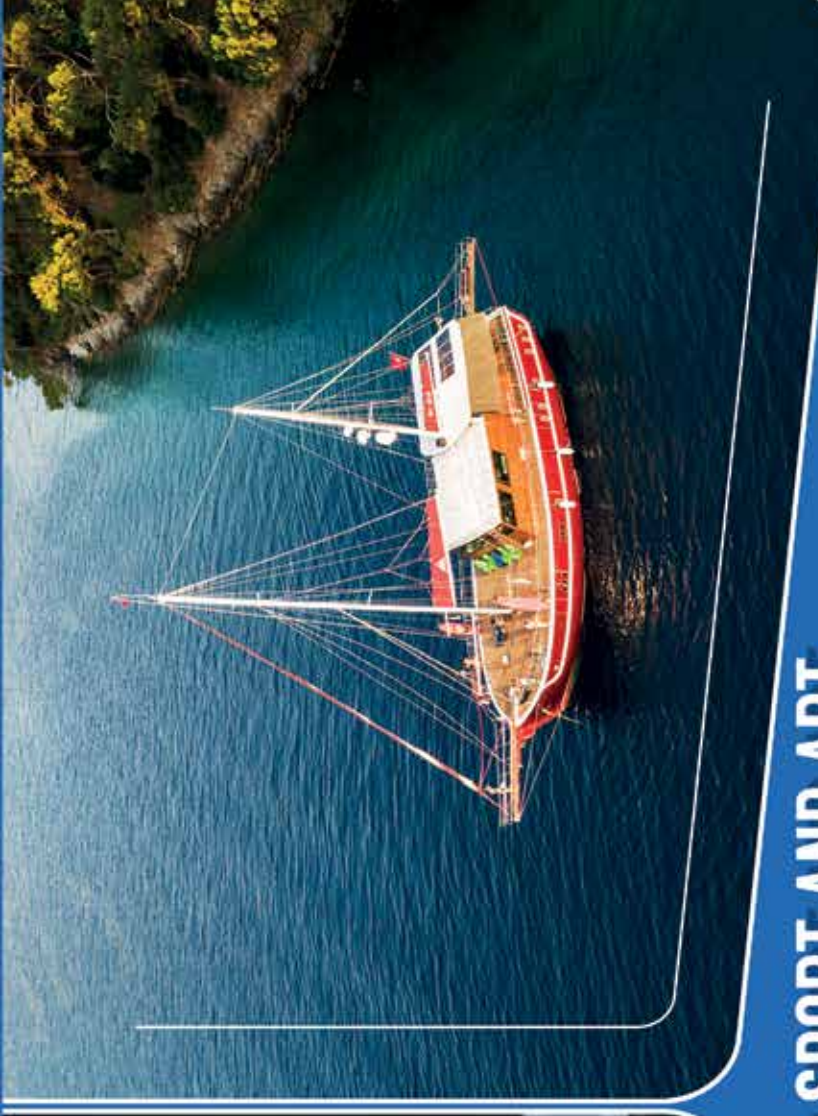


**90 Years at sea**

**Always the PIONEER...  
Always the LEADER.**

[www.zihni.com.tr](http://www.zihni.com.tr)





## SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

[www.atayat.com.tr](http://www.atayat.com.tr)





# İÇİNDEKİLER



## 16

### MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA  
ODANIN 2020 YILI  
MALİ PERFORMANSI  
DEĞERLENDİRİLDİ

## 24

### MMK TOPLANTISI

7. MÜŞTEREK MESLEK  
KOMİTELERİ TOPLANTISI  
YAPILDI

## 12

### TAMER KIRAN

PANDEMİ SONRASININ  
GÜNDEMİ "YEŞİL  
GELECEK"...

## 34

### ÇANAKKALE DESTANI

SON KALE: ÇANAKKALE

## 48

### DOSYA

GEMİ FİYATLARINDAKİ  
ARTIŞIN NEDENLERİ VE GEMİ  
ALIRKEN DİKKAT EDİLMESİ  
GEREKEN NOKTALAR

## 54

### AKADEMİK BAKIŞ

DR. METİN UÇUR  
AYTEKİN

## 60

### GÜNDEM

HAKAN ÇENDİK

## 64

### ÇEVRE

YEŞİL MUTABAKATA UYUM  
KAPSAMINDA ÖNCELİKLİ  
AR-GE VE YENİLİKÇİ  
TEKNOLOJİLER

## 68

### SÖYLEŞİ

UZAKYOL KAPTANI  
KUTLAY ÜNLÜ

## 106

### BUNKER

YENİ DÖNEMDE  
DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİ  
NELER BEKLİYOR?

ODADAN HABERLER .....	36
ŞUBELERİMİZDEN .....	40
SEKTÖRDEN HABERLER .....	72
8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ .....	96
DTO AB BÜLTENİ .....	100
GEMİ TUTULMALARI .....	104
IMO .....	110
LOJİSTİK .....	112
KÜLTÜR&SANAT .....	114
S&P .....	116
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	120
ISTFIX ANALİZ .....	122
HURDA RAPORU .....	124



We believe  
in making a  
difference!



*We are here to change the game...*

Eskomarine and Jointtop have joined forces to serve the Turkish Owners in China for drydockings in a unique manner ... With a single quote, we offer the flexibility to all our clients to choose from a number of leading shipyards and unlike agents, we take on the contract directly with the owner, in other words as far as the owner is concerned Jointtop acts as the Shipyard using leading yards' facilities to accommodate the owners' vessels. With near to 150 dockings per year, we enjoy very special treatment in all leading yards and our owners of course benefit from this directly making their docking period much smoother in all respects.

**Together we offer;**

- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- Total Flexibility
- Single quote and number of leading yards to choose from
- 7/24 on site assistance during entire repair period
- Years of experience
- Priority in yards as a first class client

Ağaoğlu My Office  
Barbaros Mah. Lale Sok. No: 1 Kat: 13 Daire 54 Atasehir 34746 Istanbul / Turkey  
Tel: +90 216 688 37 56 Fax: +90 216 688 00 37  
web: [www.eskomarine.com.tr](http://www.eskomarine.com.tr), mail: [marine@eskomarine.com.tr](mailto:marine@eskomarine.com.tr)





# FREEFALL LIFEBOATS



**GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS** are designed, constructed and tested according to the latest standards, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

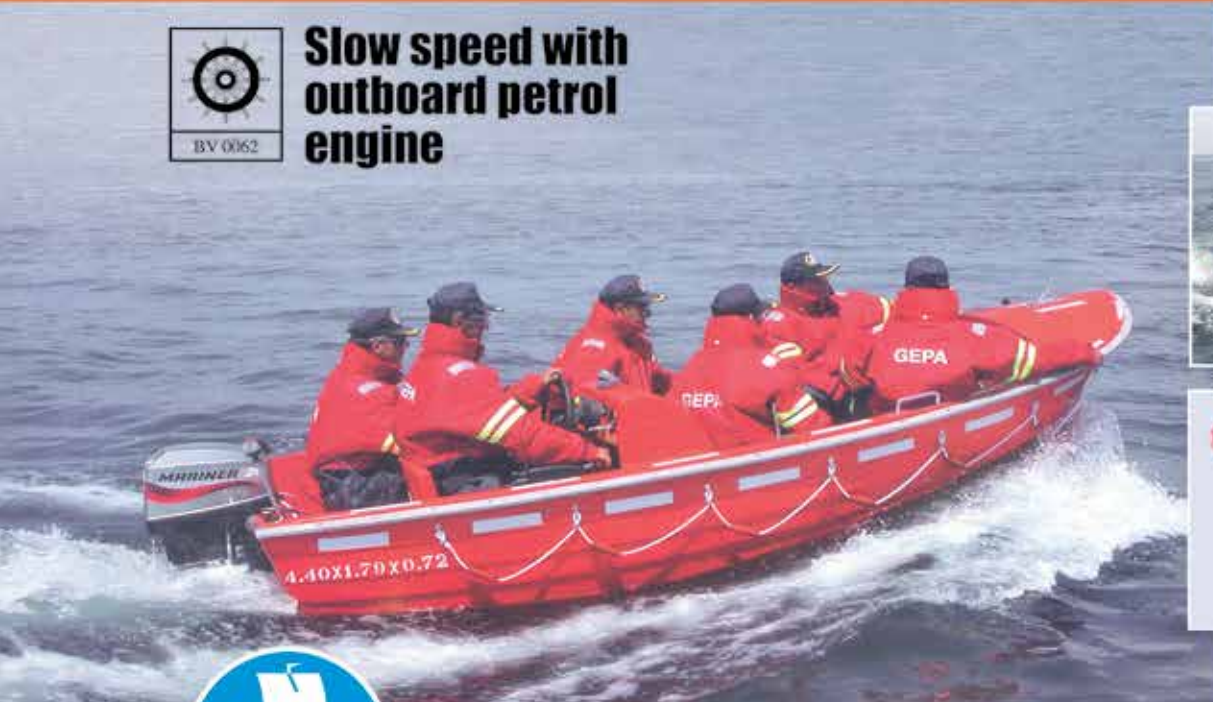


## RESCUE BOATS

**SAFE  
AND  
SOUND**



**Slow speed with  
outboard petrol  
engine**



**GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.**

Tersane Yolu Yan Sanayi Bölgesi Harmandalı Sk. No10 Aydıntepe 34947 Tuzla/Istanbul/TURKEY  
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64  
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com



# Yddo MARITIME

ASBESTOS  
REMOVAL



ASBESTOS  
DISPOSAL



**WORLDWIDE  
ASBESTOS REMOVAL & DISPOSAL  
SERVICE**

# Pandemi sonrasının gündemi “Yeşil Gelecek”...

İnsanlığın Kovid-19 ile mücadelesi sürüyor. Yeni mutant virüsler, içinde bulunduğumuz şu günlerde vaka sayılarındaki artışlar moralimizi bozsa da, birey olarak sorumluluklarımız henüz bitmese, hala tedbirlere en üst düzeyde uymak zorunda olsak da, aşılanan insan sayısı arttıkça normale girecek bir hayata kavuşma imkanı giderek artıyor. Biraz daha sabırla, çok da uzakta olmayan bir zaman diliminde Kovid savaşına artık son noktanın konulacağına inanıyorum.

Küresel gündemin de, artık yeni konulara odaklandığını görüyoruz. Bu konular arasında

ülke olarak hazırlıklı olmamız büyük önem arz ediyor. Yeşil Mutabakat, önümüzdeki dönemde özellikle sektörümüzü yakından ilgilendiren çok önemli düzenlemeler içermektedir.

AB Yeşil Mutabakatı'nın başarısının ulaştırma sisteminin sürdürülebilir kılınması ile mümkün olacağını altı çizilerek, 2050 yılında AB'nin karbon-nötr hedefine ulaşmak için ulaştırma sektörünün 2050 yılı ile emisyonlarının %90 azaltılması hedefi ortaya konulmuştur. Bu yolda denizcilik sektörü açısından kilometre taşı olarak 2030 yılında sıfır-emisyonlu gemilerin inşaya hazır olması belirlenmiştir.

DTO olarak bu dönüşüm sürecini yakından takip ediyor ve hazırlıklarımızı şekillendirmeye çalışıyoruz. Uygulamaya koyulacak tedbirler ve yapılacak düzenleme değişiklikleri karşısında Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu'nun hazırlık durumu ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Odamız bünyesinde “Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi” projesi çalışması başlatılmıştır. Bu proje çerçevesinde ticaret filomuzdaki gemilerin mevcut durumunun yürürlüğe girecek düzenlemelere uyumunun ortaya konulması maksadıyla bir anket hazırlanmıştır. Hazırlanan anketin mümkün olduğunca filomuzdaki çok sayıdaki gemimiz için doldurulmasının, etki analizlerinin gerçekçi şekilde ortaya konulması açısından faydalı olacağına dikkatlerinizi çekmek isterim. Ayrıca, geçtiğimiz ay Ticaret Bakanlığımız tarafından Bakan Yardımcısı Gonca Yılmaz Batur başkanlığında düzenlenen ve video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirilen “Avrupa Yeşil Mutabakatı Durum Değerlendirmesi Toplantısı”na da iştirak ettim. Toplantıda, sürece ülkemizin uyumuna yönelik yürütülecek çalışmalar ele alındı. Tüm bu hazırlıklardan görüleceği üzere bu konuyu dikkate almama lüksümüz yok. İlk yatırımları yapan ve ilk adaptasyonu sağlayan ülkeler yeni dönemde ciddi bir avantaj elde edecekler.

Geçtiğimiz ay, beklediğimiz güzel haberi UAB Denizcilik Genel Müdürlüğümüzden aldık. Buna göre; Günübürlük Gezi Teknelerinin (Tenezzüh) Denize Elverişlilik Belgesi'nde belirtilen taşınmasına izin verilen yolcu sayısı 150'den az olan tekneler tam kapasite ile sefere çıkmalarına izin verildi. Ticari yatlar (İlkel yapılu ahşap gemiler dahil), turun kapalı grupla gelenlerle (aile, yakın akraba, arkadaşlar) yapılması durumunda tam kapasiteyle faaliyet gösterebilecekler.

Yolcu gemisi, yolcu motoru, feribot cinsinde seyir yapan gemiler ile ilgili tüm kısıtlamalar da kaldırıldı. Bu kararın, yaklaşan yeni turizm sezonu öncesinde üyelerimize hayırlı olmasını diliyorum. Bu ay, gönüllerimizi aydınlatan, sofralarımıza bereket getiren Ramazan ayı başlıyor. Ramazan ayının, kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini temenni ediyorum.

23 Nisan'da, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılışının 101. yılı ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutlayacağız. Kurtuluş savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle yad ediyor, çocuklarımızın bayramını kutluyorum. Kalın sağlıcakla...



**TAMER KIRAN / IMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı**

etkilerini giderek artıran küresel ısınma ve iklim değişikliğine karşı yer kürede “Yeşil Gelecek” oluşturma çabaları ön plandaki yerini alıyor. ABD, yeni Başkanı Biden ile Paris İklim Anlaşması'na geri dönerken, yeni dönemde temiz enerji yatırımlarına hazırlanıyor. Avrupa Birliği ve Japonya şimdiden “2050 sıfır karbon toplumu” hedef ve stratejilerini açıkladılar. Dünyanın en büyük bölgesel pazarı olan ve ülkemizin ihracatında tartışılmaz öneme sahip Avrupa Birliği, iklim değişikliği ve çevresel bozulmalara karşı sera gazlarının salınımının azaltılması için “Avrupa Yeşil Mutabakatı” (European Green Deal) olarak adlandırılan yeni bir sürdürülebilir büyüme stratejisini 2019 yılı sonunda yayınlayarak, 2020 yılından itibaren uygulamaya koydu. Görünen o ki, yakın gelecekte Avrupa Yeşil Mutabakatı ve bunu takip eden diğer yeşil girişimler küresel ekonomide ve enerji sektöründe pek çok taşıyıcı yerinden oynayacak. Bu gelişmelere karşı

Tüm bu gelişmeler, Türkiye'nin kendisine “Yeşil Mutabakat” konusunda bir yol haritası çıkarmasını zorunlu kılmaktadır. Kısa dönemde 2021-2030 yılları arasında ülkemiz açısından; gemi sahiplerinin enerji verimliliği tedbirlerini alarak yakıt tüketimlerini ve karbon emisyonlarını azaltması, gemi dizayner ve tersanelerimizin düşük emisyonlu gemilerin üretimine yönelmesi, yeşil modernizasyonlara yönelmesi, Ulaştırma ve Altyapı, Sanayi ve Teknoloji, Çevre ve Şehircilik, Enerji ve Tabii Kaynaklar ile Hazine ve Maliye Bakanlıklarının denizcilikte yeşil dönüşüm için regülasyonları geliştirmesi, teşvik tedbirlerini uygulamayı sokması ve denetim sistemini oluşturması büyük önem taşımaktadır. Bu eylemler ile yeşil dönüşümü gerçekleştirerek yenilenecek Türk Deniz Ticaret Filosu, Avrupa'ya coğrafi yakın olma avantajını kullanarak, uzun dönemde 2030-2050 yılları ile karbon sıfır ekonomiye erişebilecektir.





İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

# Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...







# ONURSAN



500 sq meter service station  
open for 7 days, 24 hours

## Liferaft Service

We are the only USCG approved service station in Turkey. Our liferaft services consist of wide range of different reliable manufacturers such as **Survitec, Zodiac and Plastimo** brands.

Having a liferaft serviced in ONURSAN has always been very easy and cost effective for our customers since we proudly offer these services within the largest and the **best service station in Turkey**.



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

### Why you should have your liferaft serviced by an approved service station?

We have not only the **facility** to carry out your liferaft service but also we have the proper **trained personel** using the **approved spare parts** by the manufacturers.

#### Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts





# TÜRKİYE'DE SİGORTA KAPSAMINDA LASHING HİZMETİ VEREN İLK VE TEK FİRMA

- LASHING & UNLASHING HİZMETLERİ
- GEMİ TAMİR VE ONARIM İŞLEMLERİ
- GEMİ AMBAR VE TANK YIKAMA

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

Bunların başında lashing ve unlashing, tamir ve onarım işlemleri ve ambar ile tank yıkama işlemleri gelmektedir.

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

Bu konuda da bir ilki gerçekleştirerek ilk ve tek sigorta kapsamında lashing ve unlashing hizmeti veren firmayız.

Gerek gemi ve gerek konteyner yüklemelerinde yapmış olduğumuz lashing işlemleri tahliye limanına kadar güvencemiz altındadır.

Lashing kaynaklı herhangi bir hasar oluşması durumunda hasar, sigortamız tarafından karşılanmaktadır.



İSKENDERUN • CEYHAN • YUMURTALIK • MERSİN • ANTALYA • İZMİR • İZMİT • İSTANBUL

Thor Ulus. Denizcilik Liman Hizm. Paz. A.Ş.

İstanbul

Yeşilköy Mh. Atatürk Cd.  
EGS Business Park B2 Blok No: 12  
Bakırköy/İSTANBUL

İskenderun Şube & Atölye

Dumlupınar Mh. 312. Sk.  
No: 11 Sanayi Sitesi  
İskenderun/HATAY

Tel : +90 (212) 438 0039 / +90 (326) 618 0366  
Gsm 7/24 : +90 (532) 710 8003  
E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

[www.thormarinesa.com.tr](http://www.thormarinesa.com.tr)



**T H O R**  
**MARINE S.A.®**

# MECLİS TOPLANTISINDA ODA'NIN 2020 YILI MALİ PERFORMANSI DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 4 Mart Perşembe günü video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıda meclis üyelerine İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran tarafından DTO'nun mali performansı hakkında detaylı bilgi verildi.



**Salih Zeki Çakır**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın açılış konuşmasını yaptığı toplantıda, gündeme geçilmeden önce yönetim kurulunun ek gündem talebi doğrultusunda Kocaeli Şubesi hizmet binasının yanındaki arazinin satın alınmasının gündeme alınması oylamaya sunulmuş ve kabul edilmiştir.

Toplantı, Barış Türkmen'in vefatları okumasıyla devam etti. Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: İMEAK DTO Üyesi Bulk Atlantic Denizcilik Limited Şirketi ortaklarından Hasan Oktay'ın annesi ve Transatlantik Denizcilik Limited Şirketi ortaklarından Sibel

Oktay'ın kayınvalidesi Meliha Oktay, Oda üyesi İnebolu Tersanecilik Yönetim Kurulu Başkanı İlhan Karavelioğlu, Oda üyesi Elkon Elektrik Sanayi ve Ticaret A.Ş ortaklarından Ertuğ Yaşar'ın babası Mehmet Yaşar, Oda üyesi Ağanlar Tersanesi Pazarlama Ticaret ve Sanayi Anonim Şirketi ortaklarından Erol Ağan. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır hayatını kaybedenlerden İnebolu Tersanecilik Yönetim Kurulu Başkanı İlhan Karavelioğlu'nu saygıyla anarak; "Çok yakından tanıdığımız, sektörümüze çok büyük katkıları olmuş, beyefendi ve tecrübeli bir isimdi. Kendisine Allah'tan gani gani rahmet diliyorum. Ailesine ve yakınlarına başsağlığı diliyorum. Mekânı

cennet olsun" ifadelerini kullandı. Ayrıca tüm vefat edenlere de Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi.

Gündem maddelerine geçilmeden önce Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır katılım sınırları ve mevzuatın belirttiği limitleri aşan üyelere uyarıda bulunulduğunu açıklayarak ikaz, ihtar ve hatırlatma yazısı gönderildiğinin altını çizdi. Çakır, bu toplantıya da katılmayan söz konusu üyelerin meclis üyeliklerinin düşürüleceğini vurguladı. Çakır, meclis toplantılarından şikâyeti olanların istifa yöntemine başvurmaları konusunda hassasiyet göstermelerini gerektiğini söyleyerek; "Yeterli sayıda üye olsa da, istenilen toplantı sayısı maalesef olmamaktadır. Bu da buradaki çalışmaların bana göre şevkini kırmaktadır. Normalde, bütün arkadaşlarımız kendilerine oy verenlerin saygısı gereği toplantılara katılıp, kendi komitelerinin ve denizcilik sorunlarını takip edip görüş ve önerilerini sunmaları beklenmektedir" ifadelerini kullandı.

Salih Zeki Çakır'ın konuşmasının ardından gündem maddeleri Şubat ayı 35 sayılı toplantı zabıtları, 2021 Ocak Ayı Mizanı, 2020 yılı bilançosu ve kesin hesabı, kanuni iş sürelerini tamamlamış 145 firmanın telkin edilmesi ve Oda tedavi masrafları tarifesi görüşülerek onaylandı.

Toplantıda Kocaeli Şubesi'nin hizmet binası ve yanındaki arsanın satın alınmasıyla alakalı madde gündeme alındı. Kocaeli Şube Yönetimi'nin





İMEAK DTO'ya gönderdiği talebi Meclis Katibi Barış Türkmen okudu. Kocaeli Şubesi'nin halihazırda kullandığı binanın hizmet gerekliliklerini karşılayacak fiziki ve teknik kapasiteye sahip olduğunu belirten Türkmen, bina ile birlikte bitişğinde otopark olarak kullanılan arsanın satın alınmasına ilişkin görüşmelerin yapıldığını kaydetti.

Kocaeli'nin Körfez İlçesi Yarımca Mahallesi'ndeki 576 metre karelik alana inşa edilen bina ile yanındaki arsa dahil olmak üzere iki adet gayrimenkulü toplam 6 milyon 150 bin TL'ye satın alınması konusunda yönetim kurulunun yetkilendirmesi istendi.

#### **KOCAELİ ŞUBESİ HİZMET BİNASI'NIN SATIN ALINMASI KABUL EDİLDİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kocaeli Şubesi Hizmet Binası'nın 6 milyon 150 bin TL bedelle satın alınmasının onaya sunulması hakkında; "Halihazırda Kocaeli Şubemizin Hizmet Binası olarak kiracı sıfatıyla kullanmakta olduğu binanın sahibi olan Arüv Çevre firması,

iş yeri değişikliği sebebiyle ayrılma kararı aldı. Bundan dolayı da binayı 7 milyon 250 bin TL bedelle satışa çıkardı. Buradan hareketle yaptığımız görüşmeler neticesinde kendileriyle sizin onayınıza vabeste buranın 6 milyon 150 bin TL bedelle satın alınması için anlaştık.

Arüv Firması, önümüzdeki dönemde bir süre buradaki ofisini devam ettirmeyi düşünüyor. Kullandıkları 1 katta aylık 10 bin TL bedelle kiracı olarak oturmaya devam edecekler. Kocaeli Bölgesi önemli bir bölge... Bodrum ile başladık ve peşinden Aliğa binamızı satın aldık. Bu sırada İzmir binamızın inşaatı devam ediyor. Şimdi de bu imkan çıktı ve satın alma konusunda hareketlendik. Uygun görüyorsanız onayınızı istiyoruz" ifadelerini kullandı. Ardından onaya sunulan satın alma işlemi kabul edildi.

#### **VEDAT DOĞUSEL: "HEPİMİZE HAYIRLI OLSUN"**

DTO Kocaeli Başkanı Vedat Doğusel söz alarak; "Bizler için çok önemli olan bu kararı alan meclise, hem

Kocaeli Şubemiz, hem de tüm denizciler olarak gerçekten teşekkür ediyoruz. Biz yola çıktığımız andan itibaren, genel merkezimizle uyumlu bir şekilde, onların bize vermiş olduğu katkılarla elimizden gelenin en iyisini yapmaya çalışmaktayız" ifadelerini kullandı. Binanın bulunduğu bölgenin denizciliğin tüm birimlerinin toplandığı bir bölge olduğuna işaret eden Doğusel, sözlerini şöyle sonlandırdı:

"Biz göreve geldiğimiz andan itibaren Tamer Başkanımızın bizlere Bodrum Şubemizin açılışında yapmış olduğu desteklerle beraber bugün görmüş olduğunuz yapıyı hep birlikte kurduk. Bunu kurarken şuna hizmet ettik. Biz Kocaeli'de hepimizi 120 tane meclis üyemizi yansıtan bir buluşma noktası olalım istedik. Başta Tamer Başkan olmak üzere hepinize çok teşekkür ediyorum. Hepimize hayırlı olsun."

#### **"2020 YILI NET GELİRİMİZ 35 MİLYON 593 BİN 620 TL"**

Aylık faaliyetlerin sunumun ardından sözü İMEAK DTO Yönetim Kurulu



Tamer Kiran

Başkanı Tamer Kiran, söz alarak Oda'nın 2020 yılı mali performansı hakkında bilgi verdi. Başkan Kiran şunları kaydetti: "Hatırlayacağınız gibi Deniz Ticaret Odası Merkez ve Şubeleri 2021 genel bütçesini Aralık ayı toplantısında siz değer meclis üyelerimizin bilgisine sunmuş ve yine sizlerin teveccühü ile kabul etmiştik. Bütçemizi hazırlarken iki ilkeye dikkat etmiştik.

Bunlardan birincisi kanunlar ile odamıza yüklenen kamusal nitelikteki görevlerin eksiksiz bir şekilde yerine getirilmesi ikincisi ise gerek yurtiçi, gerekse yurtdışı uluslararası alanda değişen ve gelişen ticari anlayışına uygun ve deniz ticaretine daha yararlı hizmetlerde bulunabilmektir. Harcamalarda ise üyelerimiz için önem taşıyan her türlü faaliyetin en etkin şekilde ve tasarruf ilkelerini gözeterek yerine getirmek, Oda'mızın her türlü hak ve alacağını takip ve tahsil etmek, birikimlerin en doğru şekilde değerlendirilmesini sağlamaktır.

Bu anlayışla yapmış olduğumuz çalışmalar neticesinde odamız 2020 yılı bütçesinde tahmin edilen gelirlerin üzerinde bir gerçekleşme, giderlerimizde ise gözle görülür bir tasarruf oluştuğunu geçen ay meclisimize sunmuş ve Aralık ayı mizanında sizlere duyurmuştuk. 2020 yılı sonu itibarı ile 142 milyon 500 bin TL olan bütçemizde gelirler 165 milyon 746 bin 320 TL olarak gerçekleşti. Giderlerimiz ise 126 milyon 152 bin 700 TL'de kaldı. 2020 yılında 19 milyon 246 bin 320 TL gelir fazlamız, 347 bin 299 TL gider tasarrufumuz oluştu. Sonuç olarak 2020 yılı net gelirimiz 35 milyon 593 bin 620 TL olarak gerçekleşti."

#### "KREDİ BORÇLARINI SIFIRLADIK"

Yönetim olarak göreve geldiklerinde Oda'nın 10 milyon 288 bin 446 TL ve 6 milyon 823 bin 333 dolar kredi borcu olduğunu belirten Başkan Kiran, "Bugün memnuniyetle ifade etmek isterim ki, 25 Ağustos 2020 günü yaptığımız son ödeme ile birlikte

Odamızın hiçbir bankaya da, finans kurumuna kredi borcu kalmamıştır" diye konuştu.

Diğer taraftan, göreve geldiklerinde Oda'nın, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne olan aidat borcunun 12 milyon 967 bin 054 TL olduğunu belirten Tamer Kiran, "Bunun üzerine 2019 ve 2020 yılı aidatları tahakkuk etti. Üç yıllık süre zarfında, 7256 Sayılı Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırması Kanunu ile silinen 1 milyon 104 bin 183 TL gecikme zammı borcumuz hariç ödediğimiz toplam TOBB aidatı, 32 milyon 271 bin 353 TL oldu ve 31 Aralık 2020 itibarıyla TOBB'a herhangi bir aidat borcumuz kalmadı" ifadelerini kullandı.

Başkan Kiran, bu iki önemli hususun yanı sıra Piri Reis Üniversitesi ve vakfedeni Türk Deniz Eğitim Vakfı'na yardımlarda bulduklarını belirterek, bütçe imkanları nispetinde 2020 yılında da desteğe devam ettiklerini ve meclisin 10.12.2015 tarih ve 32 sayılı kararı ile Oda yıllık gelirlerinin yüzde 60'ına kadar bağış yapabileceken, yüzde 43 oranında kalarak 69 milyon 371 bin TL bağışta bulduklarını kaydetti.

#### "TÜDEV'İN GENEL KURULUNU YAPMAYI ÜMİT EDİYORUZ"

İMEAK DTO ile Piri Reis Üniversitesi'ni vakfeden Türk Deniz Eğitim Vakfı arasındaki bağı daha da güçlendirmek amacıyla TÜDEV Vakıfı Senedi'ne ilişkin çalışmaları geçen yıl tamamladıklarını ifade eden Başkan Kiran, "Geçtiğimiz yıl 15 Nisan tarihinde genel kurul yapmayı planlamıştık, ancak Covid-19 salgını bu planımızı ertelememize neden olmuştu.

Akabinde genel kurulumuzu Ekim-Kasım aylarında yapmayı planlarken pandemi nedeniyle İçişleri Bakanlığı Genelgesi doğrultusunda yine ertelemek zorunda kaldık. Şartların müsait olduğu ilk zamanda tahminen bu son yeni gelişmelere göre nisan ayı içerisinde genel kurulumuzu TÜDEV'de yapmayı





ümit ediyoruz” dedi. Ayrıca Oda olarak, Türk denizciliğine hizmet eden lise, yüksekokul ve üniversitelerin taleplerini de bütçe imkanları çerçevesinde karşılamayı görev bildiklerini vurgulayan Başkan Kıran, “Tüm bunlarla birlikte devletimiz tarafından düzenlenen kampanyalara katkıda bulunuyor,

sağladığımızı belirtmek isterim” diye konuştu.

#### **HER DTO ŞUBESİNE YAKIŞIR HİZMET BİNASI**

Deniz Ticaret Odası'nın her şubesinin Odaya yakışır bir hizmet binasına sahip olması için gayret gösterdiklerini,



Odamıza denizcilik ile ilgili kurum ve kuruluşlar ile sivil toplum örgütlerinden gelen talepleri titizlikle inceliyor ve uygun olanlara yine bütçemiz imkanları çerçevesinde bağış, yardım ve sponsorluklar şeklinde katkı sağlamaya gayret gösteriyoruz. Bu bağlamda geçtiğimiz yıl 86 ayrı kurum ve kuruluşa toplam 8 milyon 736 bin 192 TL katkı

2019 yılında Bodrum şubesinin yeni hizmet binasına kavuşturulduğunu, 2020 yılında ise Aliğa Şube Hizmet Binası'nın satın alındığını, yine İzmir Şube Binası'nın inşaatı çalışmalarının da planlandığı şekilde devam ettiğini kaydeden Başkan Kıran, “Bugün, sizlere sunduğumuz Kocaeli Şube

Binamızın satın alımı için onay verdiniz, böylece Kocaeli binamızı da 2021 yılı içerisinde Odamıza kazandırmış oluyoruz” dedi.

Başkan Kıran, mali konular hakkında bilgi verdikten sonra 2020 bilançosunun onaylanmasından dolayı duyduğu memnuniyeti dile getirdi ve meclis üyelerine teşekkür ederek, 2021 yılı içerisinde de aynı mali disiplin içerisinde çalışmalarına devam edeceklerini sözlerine ekledi.

#### **“DENİZCİ KADINLARIMIZIN SAYISININ GİDEREK ARTMASI SEVİNDİRİCİ”**

Başkan Kıran, mart ayının önemli günleri barındırdığını belirterek, 8 Mart'ta Dünya Kadınlar Günü'nün kutladı. Kadınların artık birçok sektörde çalışma hayatına önemli katkılar sağladığını aktaran Başkan Kıran, “Erkeklerin ağırlıkta olduğu denizcilik sektöründe gemiler dahil olmak üzere fiilen çalışan kadınlarımızın sayısının giderek artmasını sevindirici bir gelişme olarak değerlendiriyoruz. Bu vesileyle denizcilik sektörü başta olmak üzere çalışan kadınlarımızın Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum” diye konuştu.

18 Mart'ta kahraman askerlerimizin, bu milletin kimseye boyun eğmeyeceğini eşsiz bir şekilde ilan ettiği Çanakkale Zaferi'nin 106. yıl dönümüne erişeceğini hatırlatan Başkan Kıran, “18 Mart Çanakkale Zaferi ve Şehitleri Anma Günü'nde, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, vatanımız için canını feda eden aziz şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyorum” dedi.

10 Mart'ta Miraç, 27 Mart'ta ise Berat Kandillerinin idrak edileceğini belirten Başkan Kıran, mübarek gecelerin, salgın musibetiyle mücadele ettiğimiz şu günlerde hastalara şifa, tüm dünya insanlarına sağlık ve huzur getirmesini diledi. Başkan Kıran'ın konuşmasının hemen ardından yine video konferans yöntemiyle 2021 yılının ilk Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'na geçildi.

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK DTO'nun Şubat ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

### **TOBB BAŞKANI HİSARCIKLIOĞLU'NUN ÖDÜLÜNÜ TAMER KIRAN ALDI**

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, 1 Mart Pazartesi günü Dünya Gazetesi tarafından düzenlenen ve dijital ortamda gerçekleştirilen Türkiye'nin Kadın Liderleri Ödül Töreni'nde, 'Kadının Dostu STK Ödülü'ne layık görüldü. Törene, TOBB Başkanı Hisarcıklıoğlu adına TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran katıldı. Kiran, törende Hisarcıklıoğlu'nun mesajını okudu.

### **İSTANBUL İL AFET RİSK AZALTMA PLANI TOPLANTISI YAPILDI**

İçişleri Bakanı Süleyman Soylu'nun katılımıyla İstanbul İl Afet Risk Azaltma Planı Hazırlık Toplantısı düzenlendi. 2 Mart Salı günü Haliç Kongre Merkezi'nde düzenlenen toplantıya Bakan Soylu'nun yanı sıra İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Türkiye Belediyeler Birliği Başkanı Fatma Şahin, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran katıldı.

### **DİNAMİK DENETİM MODELİ DEĞERLENDİRME TOPLANTISI YAPILDI**

İstanbul Valisi Ali Yerlikaya başkanlığında, İstanbul Büyükşehir ve 39 ilçe belediye başkanları, meslek odaları ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileriyle Dinamik Denetim Modeli Değerlendirme toplantısı yapıldı. 5 Mart 2021 Cuma günü Afet ve Acil Durum Müdürlüğü Hasdal Yerleşkesinde düzenlenen

toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da iştirak etti.

### **YURT DIŞI LOJİSTİK MERKEZLER İSTİŞARE TOPLANTISI YAPILDI**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Yardımcısı Tamer Kiran başkanlığında 9 Mart Salı günü, Yurt Dışı Lojistik Merkezler İstişare Toplantısı düzenlendi. Video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirilen toplantıya sektör temsilcileri katıldı. Toplantıda TOBB tarafından, yürütülebilecek bir lojistik merkezi projesi ile ilgili fikir alışverişinde bulunuldu.

### **RUSYA FEDERASYONU İSTANBUL BAŞKONSOLOSLUĞU'NDAN ODAYA ZİYARET**

Rusya Federasyonu İstanbul Başkonsolosluğu'ndan Konsolos Vitaly Soldatenkov ve beraberindeki heyet 11 Mart Perşembe günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. Görüşmede İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Konsolos Vitaly Soldatenkov ve Başkonsolosluk Ticaret Mümessilliği İstanbul Şubesi Müdür Vekili Aleksei Nikiforov ve Şube Danışmanı Vadim Onopa'yı ağırladı. Rusya Federasyonu ile Türkiye Cumhuriyeti arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi çalışmalarını kapsamında gerçekleştirilen ziyarette iki ülke arasındaki gemi tamiri ve inşaatı konularında görüş alışverişinde bulunuldu.

### **KOSGEB'DE ÖNEMLİ GÖRÜŞME**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, KOSGEB Başkanı Hasan Basri Kurt'u Ankara'daki makamında ziyaret etti. Ziyarete KOSGEB destekleri görüşüldü.

### **AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI DURUM DEĞERLENDİRMESİ TOPLANTISI**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Ticaret Bakanlığı Bakan Yardımcısı Gonca Yılmaz Batur Başkanlığında video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirilen Avrupa Yeşil Mutabakatı Durum Değerlendirmesi Toplantısı'na iştirak etti.

### **BAŞKAN KIRAN KOSDER GENEL KURULU'NA KATILDI**

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) 4. Olağan Seçimli Genel Kurul Toplantısı, 24 Mart Çarşamba günü, Pendik Green Park Hotel'de düzenlendi. Genel Kurula, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Adnan Naiboğlu ve Hakan Çendik de iştirak etti. Toplantıda konuşan Tamer Kiran, Koster Yenileme Projesi hakkında son gelişmeleri değerlendirdi.

### **YALOVA TERSANELER BÖLGESİNE ZİYARET**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Yalova Tersaneler Bölgesi'ni ziyaret etti. Cemre Tersanesi'nde, bölgedeki tersane işletmecisi üyeleri ile bir araya gelerek istişarelerde bulunan Başkan Kiran'a, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak ve Burak Akartaş da eşlik etti.



Güçlü  
“yönümüz”  
sizin  
memnuniyetiniz



Kılavuzluk ve Römorkör hizmetlerinde  
sahip olduğumuz tecrübe,  
güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın  
verdiği güvenle...  
Her geçen gün büyüyen filomuzla  
Ülkemize ve sektörümüze değer katmaya  
devam ediyoruz.





# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!



Denizcilik Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°  
sanal tur

Üniversitemiz  
**“TSE EN ISO 9001:2015  
Kalite Yönetim Sistemi”**  
belgesi almaya hak  
kazanmıştır.



Türkiye'nin ilk ve tek çevre duyarlı, uluslararası BREEAM akreditasyonlu YEŞİL KAMPÜSÜ



**KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS**

# ALWAYS



**KUZEYSİGORTA**

[www.kuzebrokers.com](http://www.kuzebrokers.com)

## 7. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 7. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı online olarak yapıldı. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar da katıldı.



Açılış konuşmasını yapan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, meslek komitelerinin, sektördeki üyelerle Oda yönetim kurulu arasında bilgi akışını sağlayarak, köprü vazifesi gördüğünü söyleyerek, "Meslek komitelerimizin odamızın ve yönetim kurulumuzun itici gücü olduğunu söylemek yanlış olmaz.

Covid-19 salgını nedeniyle son bir yıldır olağanüstü süreçlerden geçmekteyiz. Bu dönemde bizler de hız kesmeden çalışmalarımıza devam ederek, ekonomik hasarın bir noktada tutulması ve çarkların dönmesini sağlamaya çalıştık, çalışmaya devam ediyoruz. Meslek komitelerimizden gelen sorun ve çözüm önerilerini bizzat odamız ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği kanalıyla ilgili bakanlıklara ilettik. Bunların takipçisi olduk. Pandemi sürecinin başından bu yana bu anlayışla birçok talebimizin çözümünü yolunda sonuç elde ettik. Çözülemeyen konular üzerinde mesaimiz devam ediyor.

Tüm bunları yaparken, özellikle en yakın çalıştığımız Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile işbirliği içerisinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Her zaman olduğu gibi bundan sonraki süreçte de sektör-idare işbirliğine en üst seviyede devam ederek, meslek komitelerimizden gelen talep ve sorunlara çözüm aramaya devam edeceğiz.

Bir sonraki Müşterek Meslek Komiteleri Toplantımızı sağlıklı günlerde yüz yüze yapma temennisizle çalışmalarımızın hayırlı sonuçlara vesile olmasını diliyorum" şeklinde konuştu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da açılış konuşmasında; "Müşterek Meslek Komiteleri Toplantımızın denizcilikimize hayırlı olmasını temenni ediyorum. Müşterek Meslek Komiteleri toplantıları, en kapsamlı, özellikle idaremizin en üst düzey isimlerinin katıldığı çok kapsamlı, sorunların paylaşıldığı çok verimli

ve etkin bir mecradır. Bu anlamda üyelerimize, komite başkanlarımıza, şube başkanlarımıza ve meslek komite üyelerimize sorunlarını çok net bir şekilde dile getirmelerini rica ediyorum. İnşallah verimli ve faydalı bir toplantı yapacağız" ifadelerini kullandı.

### DTO ANTALYA ŞUBE BAŞKANI SORUNLARINI DİLE GETİRDİ

Toplantıda daha sonra, Müşterek Meslek Komite Başkanları ve Üyeleri söz alarak sektörel sorunlarını dile getirdi. Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ile Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız üyelerin sorularına yanıt verdi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, pandemi şartları nedeniyle başlatılan, ancak kısa süre içerisinde sonlandırılan online denizcilik eğitimlerinin nisan ayının sonuna kadar bir dönem daha sürdürülmesinin sağlanmasını ve ardışık çıkışlı gününbirlik tur teknelerinin rutin çıkışlı sulu ada turlarında yaptıkları her seferde çıkış belgesi almak zorunda kaldıklarını bunun için de bir çözüm sunulmasını talep etti.

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Çetin'in talebi üzerine "Online eğitimler için bize yüz yüze eğitimler açılınsın diye talepler geldi. Sizin söylediğinizin tam tersi yüksek talep geldiği için böyle bir karar aldık. Diğer konu içinse, bu belgeyi 60 günde bir online olarak alabiliyorlar. Onun kolay bir çözümü var. Sınır değişikliğini yapamıyoruz. Hizmette aksaklıklar oluyor" dedi.



## GÜNÜBİRLİK TEKNELER KONUSUNDA SIKINTI YAŞANIYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk de toplantıda yaptığı konuşmada “18 Mart 2020 tarihli Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Genel Müdürlüğü’nün genelgesiyle turistik gezi ve dalış amaçlı her türlü deniz ulaşımını sağlayan yat-tekne gibi araçların faaliyetleri durdurulmuştu. 29 Mayıs ve 2 Haziran 2020 tarihinde yayınlanan genelgelerle Sağlık Bakanlığı ve diğer kardeş kuruluşların da pandemi ile ilgili alacağı tedbirler neticesinde bazı kararlar alındı. Bu kararlardan bazılarının da kamu kurum ve kuruluşlarının bu tedbirlere uyma koşulu vardı. Bu koşullardan ticari ve ilkel yapılı ahşap gemiler ile turistik amaçlı olta balıkçılığı yapan teknelerimizin aynı kapasite ile devam etmesine izin verildi.

Fakat maalesef günübirlik tur yapan kapasitesi 12’den fazla olan turizm araçlarına yarı kapasite kısıtlaması getirildi. Bu konu sektörde büyük bir sıkıntı... Her geçen gün normalleşmeye gidiyoruz. Bu aşamada günübirlik teknecilerimiz tüm hijyen koşullarını yerine getirdiler. 1 Haziran 2020’den itibaren tüm şehir içi servislerde, yolculuklarda, otobüslerde, uçaklarda tam kapasite çalışması varken veya kısıtlama söz konusu değilken, günübirlik teknelerdeki bu kısıtlama sezonun daha yeni başlayacağı nisan ayından itibaren şimdiden bir sıkıntı haline dönüşmüş durumda. Biz günübirlik teknelerde toptancı bir yaklaşımla kapasiteyi kısıtlamak yerine, her bölgeye uygun bir çalışma yapabiliriz.

Bu, şu an yapıldığı gibi il koordinasyon kurullarına da bırakılabilir. Sizin takdirinize bırakıyorum. İkinci bir konu olarak en azından pandemi süreci bitene kadar yeni günübirlik teknelerin lisanslanması konusunda biraz daha geride kalmamız gerektiğini düşünüyorum. Sizden bu konuda yardım talep ediyorum. Bir diğer konu da biliyorsunuz Türkiye’ye yakın Yunan adaları var. Bu adalara sefer yapan feribotlar var. Bunlar yaklaşık



Tamer Kıran

14 aydır kontak açmıyorlar. Pandemi süresince de bu böyle devam edecek gibi gözüküyor. Son aldığımız duyumlara göre mart ayında Yunanistan’da iki devletin toplantısı olacak. Bu konu çok önemli... Feribot işletmecilerimiz büyük sıkıntı yaşıyorlar. Bütün masrafları devam ediyor, ama kontak açamıyorlar. Feribotlarımızın biraz daha desteğe ihtiyaçları olduğunu düşünüyorum” diyerek sorunlar için çözüm istedi.

### ÇEKİK YERİ SORUNU YAŞANIYOR

Çekik yerleriyle ilgili hem kendi bölgelerinin, hem de diğer şubelerin ortak sorunları olduğunu ifade eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı, “Bölgemizde bulunan birçok çekik yeri ve tersanenin işletme izin belgeleriyle ilgili sorunlar yaşıyoruz. Turizm bölgesi olmasından kaynaklı imarla ilgili bazı konuları aşamıyoruz. Sizden istediğimiz, bizlerin Tuzla ve Altınova gibi tersaneler bölgesinin çek listesinden çıkarılarak, bize ayrı bir statü verilmesi ve bizim çek listelerimizin bölgelerimize göre tekrar düzenlenmesidir. Yaklaşık 10 yıldan beri mevcut çekik yerlerimize ceza ödeyerek tekne çekebiliyoruz. Mevcut yerlerimizin dahi ruhsatı yok. Bu konuda yeni bir düzenleme yapılıp, önümüzün açılması talebinde bulunuyoruz” dedi.

Marmaris Şube Başkanı Bağlı’nın iletmiş olduğu sorun üzerine Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız, birebir çalışmaya ihtiyaç olduğunu kaydederek, “Yapabileceğimiz bir şey varsa yaparız. Sizden kaynaklı eksikliklerden dolayı tam olarak her türlü sorumluluğu getiren kişiler arasında haksızlık olmasın diye koy başına para alma durumu var. Onu da zaten pandemi nedeni ile altı aylığına durdurduk. Sektörümüzde yaşanan sıkıntılara bir nebze ferahlık getirelim diye öyle bir karar aldık. Genel olarak bununla ilgili sizinle beraber ve ilgili diğer kurumlarla birlikte çalışıp, yapılabilecek ne varsa onların hepsini yapmaya biz her zaman varız” diye konuştu.

### “STCW BELGELERİNİ YENİLEMEDE BÜYÜK SIKINTI YAŞIYORUZ”

İMEAK DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan, “Pandemi dönemiyle okullarımız ve STCW kursu veren firmalarımız yüzde 50 kapasite ile çalışıyorlar. Dolayısıyla gemiadamlarından STCW konusunda belgelerini yenilemede büyük sıkıntı çekiyoruz. Yaz dönemi de geldi, bunun için öncelikle gemiadamlarının balıkçılarda olduğu gibi liman başkanlıklarında STCW için imtihanlar açılarak, burada gemiadamlarına

# MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



Salih Zeki Çakır

yardımcı olursak iyi olur. Bunun yanında bizim bölgemizde Kaş'tan Marmaris'e kadar zaten liman başkanlıklarımızda maalesef sınav merkezimiz yok. Yıllardır dile getiriyoruz, ama bir türlü olmadı. Liman başkanlıklarımızda bir sınav merkezi açılırsa, gemiadamı olarak görev alan kişilerde rahat eder. Çünkü zaten pandemiden dolayı yolculuk sıkıntılı. Sizden destek bekliyoruz" dedi.

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Başkan Arıkan'ın dile getirdiği sorun üzerine Fethiye'ye bir sınav merkezi açma çalışması yapacaklarını söyledi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç de toplantıda söz alarak, bölgelerde liman kabotaj seferlerinde 500 grostonun altındaki teknelerde çalışan gemiadamlarının süresi dolan STCW belgelerinin yılsonuna kadar uzatılmasını talep etti. Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ise, bu talebe istinaden şunları söyledi: "STCW belgeleri için Zoom üzerinden bile eğitim alındı ve bitti. Şu anda yüz yüze de var. Bunlar uzatıldığı zaman sıkıntı oluyor. STCW Belgesi alan sadece sizinle çalışmıyor. Size de böyle bir uygulama yaparsak, ulusal sefer yapan büyük gemilerde çalışan insanlara da bunu yapmak zorundayız

ki onlara da bunu zaten biz pandemide yaptık. Yeniletmedik, sıkıntı yaratmadık. Yıl sonuna kadar uzatmaya tekrar bakalım ama fiziksel imkanlar olarak bunlara ulaşamaması bahanesi çok mantıklı değil."

## BOŞ KONTEYNER SIKINTISI YAŞANIYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, Covid-19 pandemisinin birçok sektörü etkilediğini vurgulayarak şunları aktardı: "Ülkemiz ticaretini etkileyen önemli bir husus var. İhracatçımız, yükleme yapacak ekipman yani boş konteyner bulamıyor. Balsa da navlunlar iki katına ulaşmış durumda. Konteyner ülkemizde üretilsin diye bir fikir var. Ancak kısa vadede bunu yapmak için gerekli girişim altyapısı oluşmamış durumda ve konteyner üreticileri de bu durumu fırsata çevirmişler. Navlunlar gibi konteyner üretim fiyatları da iki katına çıktı.

Bunu en iyi sizlerin bileceği gibi konteyneri üretmek de çözüm değil. Çözüm filomuzun güçlenmesiyle kendi dış ticaret yüklerimizde Türk armatörünün payının artırılmasından geçiyor. Bahsettiğim boş konteyner sorunu için bu yılın üçüncü çeyreğine kadar da bir düzelme beklendiğini

şahsen zannetmiyorum. Ülkemizdeki ihracat ve ithalatçıların konteyner yerine açık yüke yönelmesi, bu sayede dökme ve genel yük olarak yapılacak taşımalara olan talebin artması yönünde duyumlar alıyorum. Bizim bölgemizdeki önemli yükletenler bunu dillendirmeye ve çözümler aramaya başladılar. Bu noktada kuru ve genel yük gemilerine sahip olan Türk armatörlerimizin proaktif davranarak, bunu fırsata çevirmesi fayda sağlayacaktır."

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, İMEAK DTO İskenderun Meclis Başkanı Yener'in gözlemlerini aktarması üzerine "Bazı ülkeler boş konteynerlerin, limandan çıkışına izin vermiyormuş. Böyle bir duyum aldık. Bu uygulanabilir ama devletin gemisi yok. Yani burada dikkat edilmesi gereken şey o yükün limana gelip o ayrılmayı yaptığı zaman ihracatçımızın, yükletenin bu taahhüdünü çok sağlam bir şekilde yerine getirmesi lazım. Aksi taktirde ciddi bir sıkıntıya yol açabilir" dedi.

## TÜRKİYE SATHINDA BİR EĞİTİM ÇIKMASI YAPTIK

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu ise genel müdürlere bir teşekkür sunmak istediğini ifade ederek şunları kaydetti: "Bundan birkaç gün önce Gemi Acenteleri Eğitim Komisyonu'nda tüm Türkiye sathında bir eğitim çıkması yaptık. Gemi Acenteleri Komisyonu biliyorsunuz yedi kişiden oluşuyor. Bunların üçü devletimizi temsilen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızdan Levent Akbaba başkanlığında Hasan Yılmaz ve Türkan Özoğuz, üyeleri ile Deniz Ticaret Odamızdan üç kişi ve Mersin Ticaret Odası'ndan da bir kişi toplam yedi kişi ile eğitim çalışmaları yapıyoruz.

Son yaptığımız eğitim çalışması Türkiye sathında 500 kişi ile gerçekleşmiştir. Bu 500 kişiden 470 tane genç acentemiz sınavlara katılma hakkına sahip olmuştur. Buradan 170 kişi İstanbul'dan, 42 acente yetkilisi İskenderun'dan 74 kişi İzmir'den, 70 kişi Marmaris'ten 38 kişi Ereğli'den, Antalya'dan 9 ve Mersin'den 68 kişi olmak üzere tam 470 kişi katılmıştır.



Katkılardan dolayı teşekkür ederiz” diye konuştu. Ayrıca Eminoğlu, kostik soda taşınması konusunda da bilgilendirme rica ederek konuşmasını sonlandırdı.

### “LİMAN BİLGİ SİSTEMİ'NE ÇOK CİDDİ EMEK VERDİK”

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Eminoğlu'nun bilgi aktarımı sonrasında söz alarak, “İyi dilekleriniz için teşekkür ederim. Acente konusunda malum Liman Bilgi Yönetim Sistemi'ne geçtik, 2-3 yıl oldu. Burada tek bir amacımız vardı. Her bir acentemizin, limana gelmeden işlerini kolaylıkla halledebilmesi ve bizim de bu verilerden sağlıklı istatistiksel veriler üretmek, yapacağımız çalışmalarda kullanmaktır. Liman Bilgi Sistemi'ni dolduran acenteci arkadaşlarımız tam manasıyla tüm bölümleri doldurmamış, ayrıca bazı bölümleri de boş bırakmaktadır. Onda bazı sıkıntılarımız var. Belki eğitimleri geliştirebiliriz. Bunlardan bir tanesi de tehlikeli mal taşınması.

Biz bir aydır bir çalışma yapıyoruz. Özellikle bu tehlikeli mal üzerinde duruyoruz. Tehlikeli mal taşıyan gemilerin çoğu bu bölümü doldurmuyor. Bunu belki bilgi eksikliğinden yapıyor, belki başka bir sebepten. Bunu artık denetleyeceğiz. Gerekirse bir ekip kurup LBS'yi günlük takip edeceğiz. Oradaki bilgilerin hiçbirinin fazlalık bir bilgi olduğunu düşünmüyoruz. Liman Bilgi Sistemi'ne çok ciddi emek verdik, ama hedeflediğimiz faydayı sağlayamıyoruz. Bununla alakalı birkaç çalışmamız olacak. Acentelerden de ciddi bir destek bekliyoruz. Ayrıca “Kostik Soda” tehlikeli bir maldır. Sektörde çok bilinen bir konu değil ne yazık ki. Bu konuda acentelerimize bilgi vererek takibini sağlayabiliriz” dedi.

### YABANCI ÜRETİCİLERE KARŞI REKABET GÜCÜMÜZÜ KAYBEDİYORUZ

Yat İnşa Yan Sanayi Komitesi Başkanı Nuri Enis Eralp de, hammadde tedariki konusunda ciddi sorunlar yaşadıklarını aktararak, “Alım yaparken her bot için ayrı ayrı bildirimlerde bulunmamız gerekiyor. Eskiden Üretici Muafiyet Belgemiz vardı. Bu belgeyle ithal edeceğimiz hammaddeyi altı

ay öncesinden tedarik edip sezona hazırlanıyorduk. Ama şu anda üretemiyoruz. Bundan dolayı yabancı üreticilere karşı rekabet gücümüzü kaybediyoruz. O yüzden biz üreticilere Muafiyet Belgesi'nin yeniden verilmesini istiyoruz. Bu noktada ithal hammadde alımının önünü açarak ihracatta etkili olmak istiyoruz. Bizim ürünleri yurt dışına satmamız, içeriye satışı durdurmamız lazım. Daha iyi üretim yapmamız lazım. Bununla ilgili yardımlarınızı arz ediyorum” dedi.

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız, Eralp'in dile getirdiği sorun üzerine, genel müdürlüklerinde yaklaşık 10 ay önce 10 adet proje başlattığını, bu kapsamda bünyelerinde bulunan bir grup arkadaş ile irtibat sağlayıp, konu ile ilgili yardımcı olacaklarını dile getirdi.

### KARADENİZ'DEKİ TERSANELER SORUNU

05 Nolu Komite Başkanı İsmail Oyar, işletme izin belgelerinin sürelerinin bir yıl uzatılması kararına sektör adına çok teşekkürlerini sunarak şunları kaydetti: “Tersane alanı içinde imarı olmayan iskele ve dolguların ruhsata işletmek için imar affına başvurmuş tersanelerimizin idarenizce tersane tekne imal ve çekek yeri hakkında yönetmelik ile ilgili hükümler uyarınca işletme izni başvurularında talep edilen bir bölü binlik ölçekle uygulama imar planı onayının uygulama projeleri ve uygulama projelerine uygun olarak tamamlanıp tamamlanmadığına ve idarece ayrı bir ittifak kullanma hakkı veya kiralamaya yönelik belgeye ihtiyaç duyulmaması gerektiği talep edilmektedir.

Onun dışında Karadeniz'de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Müdürlüğü tarafından iptalleri istenen tersanelerimiz var. 2004 yılında Karadeniz tersanelerinde yatırım ve istihdam taahhütleri karşılığında 5084 sayılı kanun kapsamında bedelsiz yatırım yeri tahsisleri yapılmıştır. Bu tersaneler 2006-2009 yılına kadar kendi öz kaynakları ile deniz dolgularını, üst yapılarını ve makine partilerini tamamlamaya çalışırken, muhtelif sayılarda gemi inşası da yapmışlardır.

Karadeniz tersanelerimizin yatırım ve istihdam taahhütleri verdikleri yıllarda gemi inşa sektörü dünya tanker taşımacılığında değişen kurallar ile birlikte Türk tersaneleri siparişlerin en tepe noktasında olduğu dönemdir.

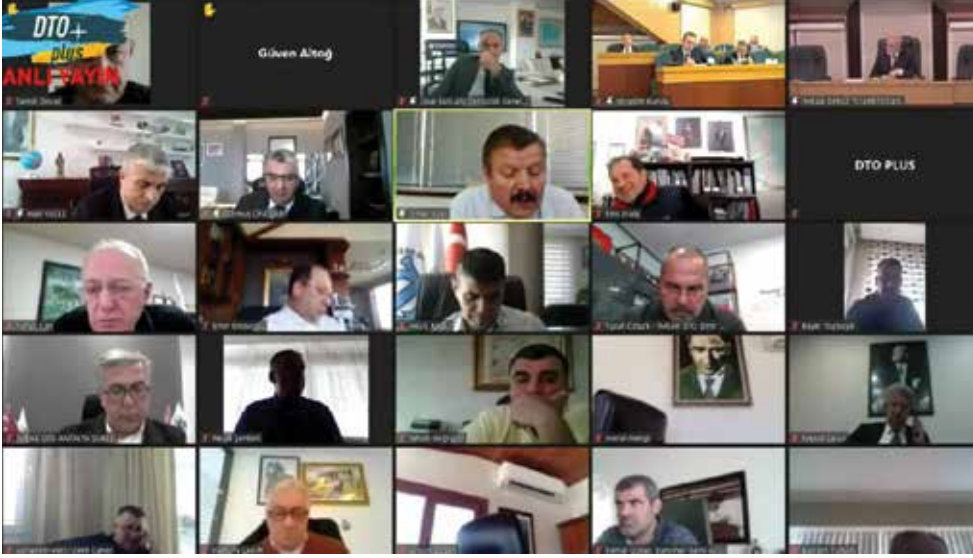
Nitekim 2008 sonrası kendini gösteren küresel ekonomik kriz, sektörümüzü öncelikle etkilemiştir. Yaşanan sipariş iptalleri, yeni gemi siparişlerinin neredeyse sıfırlanması sektörü çok büyük mali sıkıntıya sokmuştur. Bu nedenle yatırımlarını kendi öz kaynaklarıyla tamamen veya kısmen tamamlayamayan tersaneler, taahhütlerindeki rakamlara ulaşamamışlardır.

5084 sayılı yasa gereğince ellerinde irtifak hak ve tapuları olmadığı için krediye ulaşamamışlar; ayrıca yasanın satılamaz, devredilemez, ortak alınamaz ve kiralanamaz maddeleri yatırımcıları çaresiz bırakmıştır. Bu itibarı ile tersanelerin ortak talepleri şunlardır: ‘Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından tahsisleri iptal edilen ve yatırım istihdam taahhütlerini belli oranlarda gerçekleştiren tersanelerin 5084 No'lu yasadaki tekrar faydalandırılması veya 4706 sayılı kanuna tabi olan Tuzla ve Yalova tersanelerinde olduğu gibi ciro üzerinden bedel alınması, yahut yapılan yatırımın bankalara teminat gösterilmesi için Tuzla ve Yalova da olduğu gibi irtifak hakkı verilmesi, istihdam sayıları değerlendirilirken taşeron işçilerinin de değerlendirilmeye alınması, istihdam taahhütlerinin verildiği 2008 yılının koşulları ile günümüzün koşulları çok farklı olması sebebiyle istihdam taahhütlerinin tekrar revize edilmesi’.”

### “BU KONUDA ÖNCÜLÜK ETMEK İSTERİZ”

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız, dile getirilen soruna istinaden şu açıklamayı yaptı: “Bir bölü bin ölçekli imar planı ile ilgili hem Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğümüze, hem Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğümüze bu konuda soru sordüğümüzde, kurumun araması gerektiği görüşünü bildirdikleri için bizde sizlerden müdürlükleri

# MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



aramanızı istemek zorunda kaldık. Bu ikinci söylenen kısım Karadeniz'deki tersanelerle ilgili 4706 kanun kapsamında belli oranda ücret ödeme suretiyle tapudaki taahhüt kaldırılabilir. Ayrıca bu hasıllardan pay alınması ile ilgili de görüşmeler yapıldı, ancak Milli Emlak Genel Müdürlüğümüzden bize gelen cevap bir kanuni düzenleme gerektiği. Burada sizdeki bilgilerle bizdeki bilgileri birleştirip, tekrar Milli Emlak Genel Müdürlüğümüz ile bir araya gelip yapılabilecek bir şey varsa bu konuda da öncülük etmek isteriz.”

## YAT İNŞA VE TAMİR BAKIM FAALİYETLERİNDE YAŞANAN SORUNLAR

06 No'lu Yat İnşa ve Tamir Bakım Faaliyetleri Komitesi Başkanı Osman Tanju Kalaycıoğlu; “Yat sektörümüzün geçmiş yıllara kıyaslandığında ciddi bir talep artışı olduğu görülmekte. Mevcut durumda yurt dışı kaynaklı talebin büyük boyutlara vardığını tespit etmek yanlış olmayacaktır. Yapılan ikili görüşmelerde bu talep artışının, salgın ile doğrudan bağlantılı olduğunu tespit ediyoruz.

Bu talep artışında insanların psikolojik durumunun etkili olduğu yadsınamaz bir gerçek. Bundan beş yıl öncesine kadar yabancıların Türkiye'den tekne almalarındaki yegane sebep maliyet-kalite dengesiydi. Ancak son zamanlarda firmaların markalaşma süreçlerini tamamlamaları ve Türkiye'nin yat inşa sanayisinde bilinirliğinin artması gibi sebepler, dünyanın

Türkiye'ye yat inşa bakımından güvenini arttırmıştır. Yurt dışına teslim ettiğimiz son müşterilerimizden aldığımız geri dönüşlerde ‘Türkiye sağlam ve denizci tekneler üretmektedir. Türkiye’de yetişmiş gemi inşacılar kabiliyetlidir, Türkiye’deki firmalar güvenilirdir’ cümleleri daha çok gelmeye başlamıştı. Özellikle yatçılık sektörünün kendine ayrılmış inşa bölgelerinin olmaması, süper yat kalitesinin sürdürülebilirliğini ve kapsamını kısıtlamaktadır.

Antalya Serbest Bölgesi’nde olduğu gibi yat inşacılarına ayrılmış özel ticari bölgelerinin oluşturulması yat sektörüne en büyük katkıyı sağlayacaktır. Gemi tersaneleri ile raspa yapılan yerlerde maalesef yatların denizde tutulmaları çok zorlaşmaktadır. Kısa vadede yurt dışı ve yurt içi talebin artacağını tüm veriler göstermektedir. Öte yandan orta ve uzun vade için yat sektöründeki bu olağanüstü talebin biraz yavaşlayacağını tahmin ediyoruz. İç talebi yerli üretimimize özendirmek için bundan sonra yüzde bir KDV ile tekne ithalatına son verilmesi gerekmektedir. Türk Bayrağı’na geçmek isteyen geçti.

Yat sektörü için ayrı ekonomik bölgeler oluşturulması, en büyük teşvik ve destek olacaktır. Bilindiği üzere sektörümüz katma değeri ve kalifiye işçilik oranı yüksek bacasız bir sanayidir. Kilo dolar değeri oldukça yüksek bir sanayiyiz. Son zamanlarda ihracatta gelen müşterilerin talepleri göz önünde bulundurulduğunda, elektrikli

teknelerle daha fazla talep olduğu görülmektedir. Üretim ve satışlarında bu doğrultuda artacağı aşıkardır. Türkiye’de elektrikli tekne teknolojisini bilen ve yetişmiş beyin gücünün olması, gerekli malzemelere yurt dışından da ulaşılabilir olunması avantajlarımız arasındadır. Ancak bilindiği üzere elektrikli cihazların maalesef çoğunun menşesi yurt dışıdır.

Devletimizin özellikle pil, invertör, elektrikli motor gibi aksanları birleştirmek adına Teknokentlerde araştırma ve geliştirmeye ağırlık verilmesi ve AR-GE sonucunda çıkacak bulgulara göre hammadde tedariki ve üretim tesislerinin oluşturulması gerekmektedir. Maliyetlerin aşağı çekilebilmesi ve sürdürülebilir bir ticaret için yurt dışı bağımlılığının azaltılması şarttır. Yerli yat yan sanayimizin süratle dünya ile rekabet edebilir hale getirilmesi gerekmektedir. Türkiye’de çok büyük ve kapsamlı bir genel sanayi altyapısı mevcuttur. Ancak yat sektörü bu kapasiteden yeteri kadar faydalanamamaktadır. Gerekli koordinasyon ve teşviklerin ivedilikle gerçekleştirilmesi hayattır.

Savunma sanayisinde bu yerleştirme konusunda alınan mesafe en güzel örnek olarak önümüzdedir. Şimdi en hayati konumuz bence nitelikli eleman ve ara eleman yetiştirilmesi. Sektörümüze özel meslek liselerinin ve yüksekokullarının sayılarının ve gerçek üretim üzerinde yapılabilecek uygulamaları şarttır. Sektörde çırak yoktur ve yetişmemektedir. Bundan sonra da çıraklık düzeni olmayacaktır. Ne yazık ki ustaya, usta yardımcılığı yaptırmakta ve Avrupa’ya karşı ucuz işçilik avantajımızı kendi kendimizi baltalamaktayız. Ara eleman eksikliğinden de, gemi inşa mühendisleri sahalarında formen olarak çalışmaktadır. Aynı şekilde maliyeti azaltacağımıza, arttırmaktayız” diye konuştu.

## HAKSIZ REKABET VE VERGİ KAYBI YAŞANIYOR

07 No'lu Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Meslek Komite Başkanı Bülent



Arslan da, “Bilindiği üzere Türk Bayraklı gemiler için test yapmaya yetkilendirilen ülkemizin ilk firmasıyım. Inmarsat C ile 20 yılı aşkındır gemi takip sistemini uydudan verebiliyoruz. Bu imkanımız var, dolayısıyla bu işe adaptasyonumuz çok kolay oldu bizim için. Ülkemizde yerleşik olarak bulunan ve devletimiz tarafından uygulanan kanun, yönerge ve yönetmeliklere tabi firmalardanız. Ancak yurt dışı merkezli, buldukları ülkelerin kanunlarına tabii firmaların olduğunu öğrendik.

Bahse konu yurt dışı merkezli firmalar LRIT test ve sertifikalandırma işlemi için Türk bayraklı gemilerin donatanlarına fatura kesebilmektedir. Ancak bu faturalar ülkemiz muadil sisteminde mevcut olan vergileri içermemektedir. Bütün bunların ötesinde haksız rekabete sebep olmaktadır. Ülkemizde son dönemde yerli ve milli veya yerli malı kavramının önemi sıkça gündeme getirilmektedir. Biz kendi bünyemizde geliştirdiğimiz yazılımla bu testleri yapıyoruz.

Burada yarattığımız bir istihdam var. Ayrıca gerek KDV, gerekse de kurumsal vergi sorunluluğumuz var. Yetki verdiğiniz yurt dışı firmalarının böyle bir yükümlülükleri yok. Yani izah etmeye çalıştığım durum. Ülkemizde yerleşik firmalar açısından haksız rekabet yaratmakta ve en önemlisi vergi kaybına neden olmaktadır. Bu durumun düzeltilmesi hususunu arz ediyorum” dedi.

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Türkiye’de kurulmuş bir şirketin vergi vermemesinin normalde söz konusu olmadığını belirtti. Ardından söz alan Başkan Tamer Kiran konu ile ilgili iki taraflı olarak görüşülerek kararlar alınması gerektiğini aktardı.

### **GEMİ LİMAN GİRİŞ ÜCRETLERİ**

Gemi liman girişleriyle ilgili görüş bildiren, 11 No’lu Meslek Komite Başkanı Zihni Memişoğlu, liman giriş ücretlerinin fahiş olduğunu ve özellikle tedarikçilerin bu durumdan çok etkilendiğini ifade ederek bir çözüm üretilmesini talep etti. Bu soruna

yönelik yapılan çalışmayı aktaran Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, “Sektörün de talepleri doğrultusunda kıyı tesislerine tavan-taban ücreti tebliği ile alakalı bir mevzuat vardı. Biz bunu değiştirdik. Şu an için liman tesislerinde gemilere verilen hizmetler ile alakalı bir tarifelerini sitelerine koyma zorunluluğu var. Siz bu durumla karşılaştığınızda bir şikayette bulunursanız, biz bunu değerlendiririz” diye konuştu.

### **İSTANBUL ÇOK ÖNEMLİ BİR İKMAL MERKEZİ**

13 No’lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Meslek Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu, “İstanbul çok önemli bir ikmal merkezi. Geçen sene 2.5 milyon ton bunker satarken, bu yıl 2.3 milyon ton bunker sattık. Burada yüzde 10 bir kaybımız var, ancak buna üzülmüyoruz. Pandemi sürecini çok iyi atlattık. İstanbul’da mükemmel bir hizmet veriyoruz.

Türkiye; Rusya’dan, Ukrayna’dan, Romanya’dan birçok ülkeden daha fazla yakıt ikmali yapıyor” dedi. Liman giriş ücretleri ile ilgili olarak da bu sorunun Türkiye’nin ikmal noktası olma özelliğini zedelediğini aktaran Muhtaroglu, ayrıca 35 yıldır tanker bağlama yeri sıkıntısı yaşadıklarını, buna bir çözüm bulunması talebinde bulundu.

Meclis Katip Üyesi ve aynı zamanda 11. Grup Gemi Tedarikçileri Meslek Komite Üyesi Serhat Barış Türkmen, liman giriş ücretleri konusunda görüşlerini ifade ederek şunları kaydetti: “Ücretler her geçen gün artıyor. Bizim içerisindeki operasyonumuz yarım saat sürüyor. Evet biz limanlardan ekipman kullanmıyoruz; ama artık güvenli görmüyoruz diyerek geminin ekipmanını kullandırmayıp bizim ekipmanlarımızı kullanın diyorlar. Bu konuda hep birlikte bir çözüm üretmemiz gerekiyor.”

### **TUR TEKNELERİ İÇİN DÜZENLEME YAPILMASI TALEBİ**

İstanbul Boğazı ve Marmara’da özellikle yabancı konuklar için düzenlenen yemekli ve müzikli tur teknelerinin tamamen iş yapamaz duruma getirildiğini dile getiren 14 No’lu Meslek

Komite Başkanı Yunus Can, son genelge ile tekne kapasitelerinin koltuk ve masa düzenlerinde yapılacak sosyal mesafe ölçümlerine göre konumlandırılması nedeniyle yüzde 60 oranında düşürüldüğünü aktardı.

Genelgeye göre; her ilin valisinin o ilin ihtiyaç ve hizmetlerini kendi yapısına göre belirlemesi ve buna göre uygulama talimatı hazırlaması konusunda yetkilendirildiğini anımsatan Can, “Ağırlıklı olarak yabancılara verilen yemekli Boğaz turu hizmetlerinin de bu çerçevede değerlendirilmesi, yabancılara tanınan serbest dolaşım nedeniyle gereklidir. Çünkü yabancı konuklar bu hizmeti ısrarla talep etmektedir.

Bu nedenle bu teknelerin çalışma saatlerine ilişkin yeni düzenlemeye acilen ihtiyaç var. İlan edilen 07-19 çalışma saatleri arasında tekneler genellikle bağlı ve hiçbir taleple karşılaşmamaktadır. Bunların çalışma saatleri esasında 19’da başlayıp saat gece saat bire kadar devam etmektedir. 12 saatlik bir çalışma imkanı yaratılacaksa eğer hiç değilse bunun öğlen 12 ile gece 24 arasında oluşturulması sektörün acil beklentisidir. Aksi halde bu saat düzenlemesi ile teknelerin çalışması imkansız hale getirilmektedir” dedi.

Can, ikinci olarak engelli vatandaşların yolcu taşıyan gemilere erişimi konusunda gemilere yapılması istenilen ve maksimum 20 derecelik rampaların inşası konusunu gündeme getirdi. 2015 yılından önce inşa edilen gemilerin bu kıstas dikkate alınarak inşa edilmediğinin altını çizen Can, 2015’den önce yapılmış olan gemilerde bu düzenlemenin yapılması fiziksel olarak imkansız olması nedeniyle bu gemilere uygun şekilde yeni ve uygun bir düzenlemenin getirilmesinin talep edildiğini kaydetti.

### **DAHA SIK DENETİM YAPILMALI**

Pandeminin zirvede olduğu dönemde teknelerle ilgili çıkan görüntüler nedeniyle valiliğin özel karar aldığını hatırlatan Ünal Baylan’a yanıt veren

# MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



Can, şunları söyledi; “Bahsettiğiniz bir takım teknelerden nahoş görüntüler gördük. Bunların üzerine gidilmesi gerekir. Ama bu bütün sektörü bağlayabilecek bir kusur olarak kabul edilmemelidir... Buna bağlı kalmamamızı istihdam edeceğim. Bir de bu anlayışı kırmak adına daha sıklıkla denetlemelerin yapılarak, tamamen yabancılara hizmet verebilecek potansiyelin var olduğu bir yerde bunların çalışmasının önünün açılması zaruretler.”

39 No’lu Grup Gezinti Tekneleri İşletmeciliği Meslek Komite Başkanı Güven Altoğ, geçen yıl pandemiden dolayı yüzde 50 kapasite ile çalıştıklarını bu yıl içinde de aynı uygulamanın geçerli olup olmayacağını sordu. Ünal Baylan, soruya istinaden bu konuda karar vermek için şu an erken olduğunu pandeminin seyrine göre hareket edileceğini ifade etti.

## GEMİ ACENTELİĞİ HUSUSUNDA SIKINTILAR YAŞANIYOR

41. Grup Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komite Başkanı Yusuf Ziya Çakır da, gemi acenteliği hususunda yaşanan bazı sıkıntılar olduğunu ifade ederek şunları aktardı: “Bilindiği gibi Gemi Acenteliği Yönetmeliği Mart 2012 tarihinde 28824 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. Gemi acenteliği yapabilecek olan kişilerle ilgili hususlar burada belirtilmişti. Özellikle son birkaç yıldan beri bazı özel limanlarda, tamamında olmamakla birlikte, gemi acenteliği hususunda sıkıntılar

yaşanmaktadır. Bu durum sektör mensubu arkadaşlarımız tarafından gayet detaylıca bilinmektedir. Çünkü gemiler limana gelmeden önce gemilere birtakım çalışmalarla beraber, şirketler veya liman yönetimleri acentenin hizmetlerini kendileri yapmak için mal sahiplerine çeşitli isimler altında teklifler yapmakta, limana gelecek olan gemiler dışarıdaki bir şirkete acentelik yaptırdığı taktirde birtakım imkan ve indirimlerden yararlanması konusunda şikayetler alınmaktadır. Bunun yanında limanlara gelen bu hizmetler ve çalışmalar konusunda acenteler arasında büyük bir rekabet oluşuyor. Fiyatlar düşmekte, ülkemiz için çok büyük bir döviz kaybı olmaktadır. Bu bakımdan bu konunun yeniden değerlendirilmesi, bu limanlarda bakanlığımız tarafından yapılacak bu değerlendirme çok önemli sonuçlara yol açabilecek şekildedir.”

## GEÇMİŞTEKİ DÜZENLEMELER GÖZ ÖNÜNE ALINMALI

48 No’lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komite Başkanı Arif Yılmaz, günlük gezi tekneleri hakkında düşünülürken, göz önüne alınması gereken unsurlar olduğunun altını çizerek şöyle konuştu: “Biliyorsunuz yolcu motorundan tenezzüh teknesine geçiş yaparken ve Turizm Yönetmeliği yayınlandıktan sonra normal yolcu motorları kapasitesine göre kapasite almıştır. Tüm günlük gezi teknelerimizde biz karşıdan karşıya adam taşımıyoruz. İnsanlar yatıyor, güneşleniyor, yemek yiyor diye kapasiteleri düşürmüştük. Yani biz pandemiden evvel, pandemi

önlemini almıştık. Şu anda söz konusu kapasiteler zaten normal bir yolcu kapasitesinin düşürülmüş hali. Biz şimdi düşürülmüş halinden de aşağı düşürmeye çalışıyoruz. Bu çalışmalar yapılırken geçmişteki o rahatlatıcı düzenlemeler de göz önüne alınırsa, daha adaletli bir karar verilebilir.”

STCW Belgesi konusuna da değinen Yılmaz, “STCW artık bizim iç mevzuatımız oldu. Dolayısıyla bütün maddeleri de bağlayıcıdır. Şu anda uluslararası STCW kurallarına göre limanda sefer yapan teknelerin personelinin STCW altına alınmalarına gerek yoktur. Bundan muaf tutulmuştur. Bu çok açık bir şekilde yazılıdır. Biz o liman koşullarında çalışan gemi adamlarımıza STCW verme zorunluluğunda değiliz. Dolayısıyla bizim lehimize bir uygulama yapılabilir. Kaldı ki, uluslararası sefer yapacak ya da çıkış alıp offshore’a çıkacak teknelerin hepsi liman başkanlıklarına listeleri verirken, gemi adamlarının hangi belgelere sahip oldukları kontrol edilerek veriliyor.

Dolayısıyla liman koşullarında çalıştığı için STCW yenilemesi yapmamış bir personel hiçbir şekilde o cüzdaniyla yurtdışına sefer yapamaz. Zaten uluslararası yönetmelikte tanımlanan muafiyet, Türkiye’de de iç hukukumuz haline geldi. Bunu uygularsak; boşu boşuna limanlardaki günlük gezi tekneleri, su sporlarında çalışan personel gibi personellere yenileme eğitimi yapmak durumunda değiliz. Elbette mesleğe yeni başlayan arkadaşlarımız gemi adamı kurslarını bitirirken temel belgelerini alacaklardır. Ama korunaklı sularda liman koşullarında kıyıda çalışacakları için de böyle bir belgeye uluslararası mevzuat gereği, ihtiyacı yoktur” diye konuştu. Yılmaz, konuşmasını kendi komitesi ile ilgili olarak gemi cins tanımları ile ilgili önümüzdeki günlerde bir talepleri olacağını ifade ederek sonlandırdı.

Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Yılmaz’ın STCW konusuna değinmesi ile ilgili olarak, “Bu yaz, sizin lokasyonunuzda bir denetim kampanyası yapalım. Her bir tekneye



bu uygulamayı yapalım. Sizi de örnek pilot bölge seçelim Denetim sonuçlarına göre, değerlendirelim” dedi.

### **ARMATÖRLER, KAZANÇ AÇISINDAN ÇOK İYİ BİR DÖNEMDE**

37 No’lu Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi adına söz alan Semih Dinçel, navlun piyasalarını değerlendirdi. Şu anda koster, nehir gemisi, konteyner gemisi, 27-33 bin ton handsizede, 33 bin tondan 58 bin tona kadar supramax, panamax, capesize olmak üzere navlun piyasalarında bütün armatörlerin kazanç açısından çok iyi bir dönemde olduklarını belirtti. Bu dönemin 2018’den bugüne hiç yaşanmayan bir dönem olduğunu vurgulayan Dinçel, “Şunu gördük koster düşükken, capesize arttı; o düşükken konteyner alttaydı. Ama şimdi hepsinde bir genel yükseliş var.

Böyle bir şey ilk defa oluyor” dedi. Dinçel, son olarak ihracatçıların konteynerlerin boş gitmesinden şikayetçi olduklarını, Amerika örneğinde olduğu gibi boş konteyner çıkışlarının kısıtlanması yönünde bir öneride bulundu. Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ise bu talebi değerlendireceklerini söyledi.

### **GENÇ: LİMAN HİZMET VERMİYOR DİYEMEYİZ**

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, limanlar konusunda dile getirilen şikayet ve taleplere yönelik bilgilendirme yapmak istediği ifade ederek şöyle konuştu: “Türk Liman İşletmecileri Derneği’nin 69 üyesi var. Türkiye’de liman işletmeciliği yapan 180 üzerinde kıyı tesisi var. Fakat bu 69 üyemiz konteyner işlerinin %95’ini genel kargo ve katı dökme yükün %85’ini yapıyor. Bir şikayet kumanya, bir diğeri ise yağ tedariki konusunda.

Biz TÜRKLİM olarak bu tarz şeylere açığız. Bu konuda söz alan, konuşma yapan değerli konuşmacılara bunu ifade etmek isterim. TÜRKLİM bunun platformudur. Bizimle irtibata geçmek isterseniz, biz bunu memnuniyetle yaparız. Sizin taleplerinizi dikkate alırız. Ama elbette görevimiz olarak da

kendi üyelerimizin haklarını, çıkarlarını da savunmak durumdayız. Makul bir yaklaşım içerisinde akıl yoluyla bu tarz şeylere çözüm bulunabileceği kanaatindeyim. Liman, geminin girişinden itibaren pek çok sorumluluk üstleniyor. Hizmeti verecek olan firma personelinin sağlığı veya üçüncü kişilerin limana verecekleri zararlarla ilgili bir sorumluluk üstleniyor. Bunları da uluslararası bir koda göre ve ayrıca bakanlıklarımızın yayınlamış olduğu kurallara göre yerine getirmek mecburiyetindedir. Yani liman hizmet vermiyor diyemeyiz. Limanın da hangi kurallar çerçevesinde hareket etmek durumunda olduğunu da muhakkak dikkate almamız gerekiyor. DTO ile dirsek teması halindeyiz. Meslek komitesindeki arkadaşlarımızla bu diyaloglarımız zaten bire bir.”

Ardından kıyı tesislerine işletme izni verilmesi kapsamında mevcut kıyı tesislerinin proje vizyonları, vaziyet plan onayları hakkındaki genelgeyi değerlendiren Genç, 2018 yılında yapılan düzenlemede yapılan genelgede bazı sıkıntılar ortaya çıktığını belirtti. Limanlardan genelge ile düzenlenen konuların yerine getirilmesinin istendiğini dile getiren Genç, “Bunların bir kısmı yapılabilir, ama bir kısmının teknik olarak yapılması zor. Biz TÜRKLİM olarak 2019 yılında bir üniversite heyetine bu konuyla ilgili bir teknik rapor hazırlattık. Ve ilgili genel müdürlüklerimize de arz ettik. Bu konu hala ortada ve çözüme muhtaç.

Dolayısıyla, TÜRKLİM, DTO ve ilgili genel müdürlüklerimizle ortak bir toplantı olmasını ve teknik bir konu olduğu için TÜRKLİM olarak geniş bir kadroyla katılmak arzusundayız” diye konuştu. Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız, teklifin doğru ve yerinde olduğunu kaydederek, en kısa sürede bir araya gelip değerlendirme yapacaklarını söyledi.

### **KOSDER OLARAK ELİMİZİ TAŞIN ALTINA KOYMAYA HAZIRIZ**

Koster Yenileme Projesi’ni değerlendiren KOSDER Başkanı Hüseyin Kocabaş, yeni gemilerin yapılmaması ve

Avrupa’nın elden çıkarmaya çalıştığı eski gemilerle günü kurtarmaya mecbur kaldıklarını ve kalmaya da devam ettiklerini belirterek, “En büyük sorunumuz olan finansmana ulaşmakta yaşanan zorluklar ve her geçen gün zorlaşan rekabet şartları neticesinde yaşlanmış ve eskimiş gemilerimizi yenileyebilmek adına çalışmalar yapmak için Koster Armatörleri ve İşletmecileri olarak bir araya gelerek 2014 yılında derneğimiz KOSDER’i kurduk. Umudumuz vardı, hayallerimiz vardı.

Devletimizin ilgili bakanları ile çok yakın temaslar ve toplantılar düzenleyerek Türk Koster Filosu’nun yenilenmesi konusundaki gereklilikleri ve mecburiyetleri bölgedeki ticaret penceresinden raporlarla, hesapla, kitapla ortaya koyduk” diye konuştu. Çok çaba gösterdiklerini ve neticesinde 2018 yılının 11 Haziran’ın da bekledikleri fırsatı yakaladıklarını, ancak engellendiğini hatırlatan Kocabaş, “Önü kesilerek engellenen o tarihi fırsat ile 38 yıl sonra “Tamamdır bu iş” dediğimiz sevincimizin sadece 15 gün süreceğini o gün göremedik. Sanayi Bakanlığı ile ortak kurulmuş olan Koster Denizcilik Anonim Şirketi ile yatırıma başlanabilseydi şayet şimdiye kadar çok fazla yol almış olacaktık. Bu oluşuma karşı çıkanların Türk denizciliğine kötülük ettiğini düşünüyorum” dedi.

Bu olumsuz duruma rağmen ümitlerini kaybetmediklerini ve çalışmaya devam ettiklerini aktaran Kocabaş, “Gardımız düşmüştü, ama umudumuzu hiç kaybetmedik. Çünkü biz devletimize güveniyoruz ve devlette süreklilik esastır ilkesiyle hareket ederek yeniden gösterilen yolda, verilen sözler doğrultusunda çalışmalarımızı sürdürdük, sürdürmeye de devam ediyoruz.

‘Denizci Ülke, Denizci Millet’ sloganı ile ülke kalkınmasına ve ekonomisine gerek stratejik, gerekse jeopolitik destek sağlayacağı aşikar olan bu projemiz maalesef ki ne KOSGEB nezdinde sağlanan faiz desteğine paralel gemi inşa kredisi ne de bu yatırıma bir nebze de olsa öz kaynak desteği sağlamayı

# MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



Recep Düzgüt

amaçlayan ve piyasadan yaşlı gemileri azaltmayı hedefleyen hurda teşviki meselesi bir netlik kazanamadı. Bunca emeğin, gayretin, çalışmanın boşa çıkacağına inanmıyorum, inanmak da istemiyorum.

Muhakkak koster armatörünün altından kalkabileceği ve yeni gemi inşaları ile gerek ülke ekonomisine, gerekse rekabetçi güçlü filo ile ticarete katkı sağlayacağı bir yolu devletimizin bize sağlayacağına dair inancım sonsuz.

Bu duygu ve düşüncelerle idaremizin göstereceği iyi niyetli ve yapıcı yaklaşıma karşılık KOSDER olarak elimizi taşın altına koymaya her daim hazır olduğumuzu ifade etmek istiyorum” diye konuştu.

## BAYLAN: BANKALAR OLUMSUZ DÖNÜŞ YAPIYOR

Kocabaş'ın ardından söz alan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, koster filosuna finansman vermek konusunda emek harcadıklarını ancak bankalardan olumsuz düşünceler aldıklarını belirtti. Baylan, şunları söyledi; “Emek

harçıyoruz, ışık da görüyoruz, ama sektör Türk bankalarından kredi kullanmaya sıcak bakmıyor. Belki üç beş tane örnek teşkil edecek projeyi bu anlamda gerçekleştirebilirsek, özellikle koster işletip sağlam bir bilançosu olan yani muhasebesini iyi tutan, gelirini, giderini ve öz kaynağını finansman sağlayacak kuruluşlara ibraz edebilecek bir yapı kurup, bununla alakalı yürüyebilirsek aslında bunu yıkabiliriz.”

37. Grup Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komite Üyesi Hakan Çendik de, denizcilik eğitiminde staj konusunun halen sorun olduğunu ifade ederek, denizcilikte ileri gitmiş ülkelerin uyguladığı eğitim gemisine ihtiyacın her geçen gün arttığını kaydetti.

Daha önce bakanlığın yaptığı çalışmalarını takip ettiklerini belirten Çendik, “Denizci Ülke; Denizci Millet olmamız için bu çok elzem bir konudur. Teknolojik, modern ve çağımızın ihtiyaçlarına cevap veren eğitim gemisinin inşa edilip, sektörümüze ivedilikle kazandırılması hususunu dikkatinize sunmak isterim” dedi. Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ise bu konu ile ilgili bir

projelerinin olduğunu ifade etti. 08. Grup Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komite Üyesi Arif Ertik ise, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından uygulanan bir fatura ile ilgili şikayetini dile getirdi. Ardından söz alan Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, söz konusu durum ile ilgileneneğini belirtti.

## RECEP DÜZGİT'TEN 'GÖZETİM ÜCRETİ' DEĞERLENDİRMESİ

Son olarak İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Recep Düzgüt söz aldı. meslek komitelerinin görevleri ve faaliyet kollarına göre ayrıldığını belirten Düzgüt, mevcut 48 meslek komitesinden her birinin kendi konularıyla ilgili konuşmasının beklendiğini ifade ederek, “Konuyla hiç ilgisi olmayan kişilerin başka konulara girmesi ve bu konuda yanıltıcı bilgiler vermesi de çok üzücü. Gemi acenteliği komitesi en çok üyesi olan meslek dallarından biridir.

Ankara'daki kayıtlara göre yaklaşık bin 200 civarında izin belgesi olan gemi acentesi var. Limanlarımıza yılda 60 bine yakın gemi uğrağı var. Kabotajı çıkarırsak, herhalde yurt dışı bağlantılı yılda gümrüklü sefer sayısı 45-50 bin arasında.

Gemi Acenteliği Ücret Tarifesi 60 yıldır yayınlanıyor. Dolayısıyla 50 bini 60 ile çarparsak, milyonlarca kez akdedilen bir sözleşmenin hatalı eksik uygulandığı bir kelime manasından çıkarak buradan sonuç çıkarmak son derece hatalı ve üzücü. Gözetim ücreti gözetmekten ibaret değildir.

Dolayısıyla yapılmadığını iddia etmek de son derece yanlıştır. Türkiye'de bu tarifeyi yapanlar, geminin net tonajı ve geminin getirdiği yükü bağlantılı olarak iki tanımla yapılmıştır. İkisi entegredir ve tarifi de çok açık bir şekilde belirtilmiştir” diye ekledi. Düzgüt, son olarak gözetim ücretleri ile ilgili Resmi Gazete'de yayınlanan yazıyı okudu. Tamer Kıran, toplantının çok verimli geçtiğini ifade ederek 7. Müşterek Meslek Komiteleri toplantısını sonlandırdı.



# GÜVENLE YOLA ÇIKMAK İÇİN!

TFP200 güverte kazıyıcı ile  
portatif, etkili, yüksek kaliteli temizlik!

Bizler bir seyahate ya da iş gezisine çıkmadan önce nasıl hazırlık yapıyorsak, dünyanın dört bir yanına sefer yapan gemiler de yola çıkmadan önce güvertelerini temizlemek; tuzlu su, pas ve korozyonun etkilerinden arınmak zorunda.

Çünkü her gemi sahibi bilir ki, **gemi bakımını aksatmak seferleri aksatmak demektir!**

Güverte kazıma işlemlerini kısa sürede ve yüksek kalite ile tamamlayan, rakip ürünlerden %44 daha küçük boyutu ile portatif işlem kolaylığı sağlayan TRELAWNY TFP200 güverte kazıyıcı ile gemilerinizin bakımını hızlı, etkin ve sorunsuz bir şekilde gerçekleştirebilirsiniz.



## TRELAWNY TFP200 güverte kazıyıcı ürün detayları:

Derinlik kontrolü

Saatte 30 metrekare temizlik hızı

1000 metrekarelik bıçak/başlık ömrü

Muadil ürünlerden %44 daha küçük hacim,  
%28 daha hafif yapı ile portatiflik özelliği

Trelawny Türkiye Marin Distribütörü  
**Özgen Ship Supply güvencesiyle**

**ÖZGEN**  
Shipsupply

**TRELAWNY**  
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY™



[f](#) [@](#) [in](#) /ozgenshipsupply



[info@ozgenshipsupply.com](mailto:info@ozgenshipsupply.com)

## SON KALE: ÇANAKKALE!

Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Deniz Zaferi'nin 106. yılı dolayısıyla ülkemizin birçok şehrinde törenler düzenlendi. Koronavirüs sebebiyle alınan önlemler çerçevesinde gerçekleştirilen törenlere sınırlı sayıda kişi katıldı.



### ÇANAKKALE

Gelibolu Yarımadası Tarihi Alanı'ndaki Şehitler Abidesi'nde, 18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Deniz Zaferi'nin 106. yıl dönümü dolayısıyla tören düzenlendi. Yeni tip koronavirüs (Kovid-19) tedbirlerinin alındığı törende, TBMM Başkanı Mustafa Şentop, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, Milli Savunma Bakan Yardımcısı

Atatürk Anıtı'na çelenkler bırakıldı. Saygı duruşu, saygı atışı ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla devam eden törende, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın mesajı okundu. Program kapsamında TBMM Başkanı Mustafa Şentop ile Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, konuşma yaptı. Türk Silahlı Kuvvetleri adına konuşan 2. Kolordu Komutanı Tümgeneral Mustafa



Alpaslan Kavaklıoğlu ve Çanakkale Valisi İlhami Aktaş tarafından abidenin fuaye alanında bulunan Çanakkale Savaşları kahramanları rölyefinin yer aldığı



Oğuz da 106 yıl önce bugün Çanakkale Boğazı'nın denizden geçilemeyeceğinin tüm dünyaya gösterildiğini vurguladı. Bu sırada TCG Burgazada Fırkateyni'nden



17 pare top atışı yapıldı. Tören, TBMM tarafından 1994 yılında 253 bin şehit anısına 3972 sayılı kanunla Çanakkale'ye verilen "Çanakkale geçilmez" yazılı altın madalyanın Vali Aktaş ve beraberindekilerce Türk bayrağına takılarak göndere çekilmesiyle sona erdi.

### CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'DAN ÇANAKKALE MESAJI

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 18 Mart Şehitleri Anma Günü ve Çanakkale Zaferi'nin 106. yıl dönümü dolayısıyla mesaj yayımladı. Mesajında, 106. yıl dönümünü millet olarak büyük bir gurur ve heyecanla idrak ettikleri Çanakkale Zaferi'nin kahramanlarını ve aziz şehitleri, rahmet ve tazimle yad ettiklerini belirten Erdoğan, "Çanakkale, Anadolu'daki Türk varlığına ve mukaddes değerlerimize hasım olanlara karşı kahraman ecdadımızın yazdığı şanlı bir destandır.

Çanakkale ruhu, milletimizin ecdadından devraldığı bağımsızlık ülküsünü gelecek nesillere daha güçlü şekilde teslim edeceği kutsal bir değerdir. Tarih, topraklarımızı işgal etmeye kalkanların hüsrana uğradıkları nice ibretlik derslerle doludur." değerlendirmesinde bulundu. Cumhurbaşkanı Erdoğan mesajında; "Bastığı toprakları canından değerli görerek savunan ve Anadolu'yu Türk





milletine vatan kılan atalarımıza layık evlatlar olarak bugün de ülkemiz üzerinde oynanmak istenen oyunlara geçit vermeyecek, milletimizin bekasını topyekun bir mücadeleyle savunacağız. Bu duygu ve düşüncelerle Çanakkale Zaferi'nin yıldönümünü kutluyor, 18 Mart Şehitler Günü'nde bu toprakları bize vatan kılan tüm şehitlerimizi, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm kahramanlarımızı rahmetle, şükranla anıyorum. Ruhları şad, mekanları cennet olsun" dedi...

### DESTAN YAZILAN SAVAŞ

Çanakkale Savaşı, I. Dünya Savaşı sırasında 1915-1916 yılları arasında Gelibolu Yarımadası'nda Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında yapılan deniz ve kara muharebeleridir. Çanakkale Savaşı batılı ülkelerin oluşturduğu itilafa karşı Osmanlı Devleti'nin savunmada olduğu bir savaştır. Osmanlı Devleti Çanakkale Savaşında bütün bir millet olarak destan yazdığı savaştır. 1914 yılı 3 Kasım-1915 yılı 18 Mart tarihleri arasında deniz savaşları yapılmıştır. 25 Nisan 1915-9 Ocak 1916 tarihleri arasında ise Gelibolu yarımadasında kara savaşları olarak yapılmıştır.

İtilaf devletleri Çanakkale Boğazını ve İstanbul'u ele geçirmeyi amaçlamışlardır. Çanakkale Boğazı'nın İtilaf Devletleri'ne geçmesi ile Rusya'ya her türlü desteği kolaylıkla sağlayabileceklerdi. Bunun için ilk olarak Çanakkale Boğazı'na 1915 yılı Şubat ayında saldırılar başladı. 18 Mart 1915 tarihinde en güçlü saldırı yapılmıştır. Bu saldırılara karşı Osmanlı Ordusu'nun savaş stratejisi



olarak boğaza döşediği mayınlar ile düşman donanmasında ağır kayıplar olmuştur. 25 Nisan 1915'te Gelibolu Yarımadası'nda kara çıkartması yaparak saldırıya devam edilmiştir. Ancak Osmanlı ordusu ile birlikte Türk



milletinin büyük mücadelesi sonucunda büyük bir mağlubiyet yaşamışlardır. Toplamda üç defa kara çıkartması yapan itilaf devletleri üçüncü yenilgi sonrasında 1916 yılı Aralık ayında Gelibolu Yarımadası'ndan çekilmişlerdir.

### NUSRET MAYIN GEMİSİ SAVAŞIN KADERİNİ DEĞİŞTİRDİ

Sisli ve yağmurlu bir havada Yüzbaşı Hakkı Bey komutasındaki Nusret Mayın Gemisi 8 Mart 1915 sabah saat 07.30'da 26 adet mayını 100 metre aralıkla ve 4,5 metre derinliğe Erenköy Koyu'na dökmeyi başardı. Cevat Paşa'nın mayın dökülecek yeri çok iyi seçmiş olması öylesine büyük bir başarıydı ki, 18 Mart Zaferi'nin başlıca etkenlerinden birini oluşturdu. Nusret'in yaptığı büyük vazife, 8 Mart 1915 günü Müstahkem Mevkii Kumandanlığı harp ceridesine şöyle kaydedilmişti: "Hava sisli ve kapalıdır.

Yağmur yağıyor. Ara sıra şimşek çakıyor. Saat 05.00: Torpil gemisi Nusret, Karanlık Liman'a (Erenköy Koyu) gidip 100'er metre ara ile vukuatsız 26 torpil döktü. Saat 07.30: Nusret arkasındaki torpil motoruyla Kepez Burnu'ndan görüldü. Dönüyor. Sis ve yağmur saat 10.00'a kadar devam etti."

Nusret'in düşman gemilerinin cirit attığı bu tehlikeli sularda operasyonu tamamlayıp dönmesi başta Çanakkale Müstahkem Mevkii Kumandanı Cevat Paşa olmak üzere herkes tarafından tedirginlik içinde merak ve heyecanla bekleniyordu. Nusret karşı kıyıya doğru bütün hızıyla süzülürken sancaktan üç yeşil, bir kırmızı ışık muntazam fasılalarla yandı, söndü. Bu Müstahkem Mevkii Kumandanlığı'na verilen bir başarı işaretiydi.

### HAYAT O YIL DURMUŞTU

Çanakkale Zaferi, Rus Çarlığı'nın yıkılıp Bolşeviklerin iktidara gelmesine, Milli Mücadele ruhunun filizlenmesine ve büyük komutan Mustafa Kemal'in tarih sahnesine çıkmasına vesile oldu. Yaşlarına bakılmaksızın 49 kilo üzerindeki bütün erkeklerin cepheye gittiği Çanakkale Savaşı, Anadolu insanın savaş esnasında bile insanlığını elden bırakmayan tavrıyla efsaneleşti.

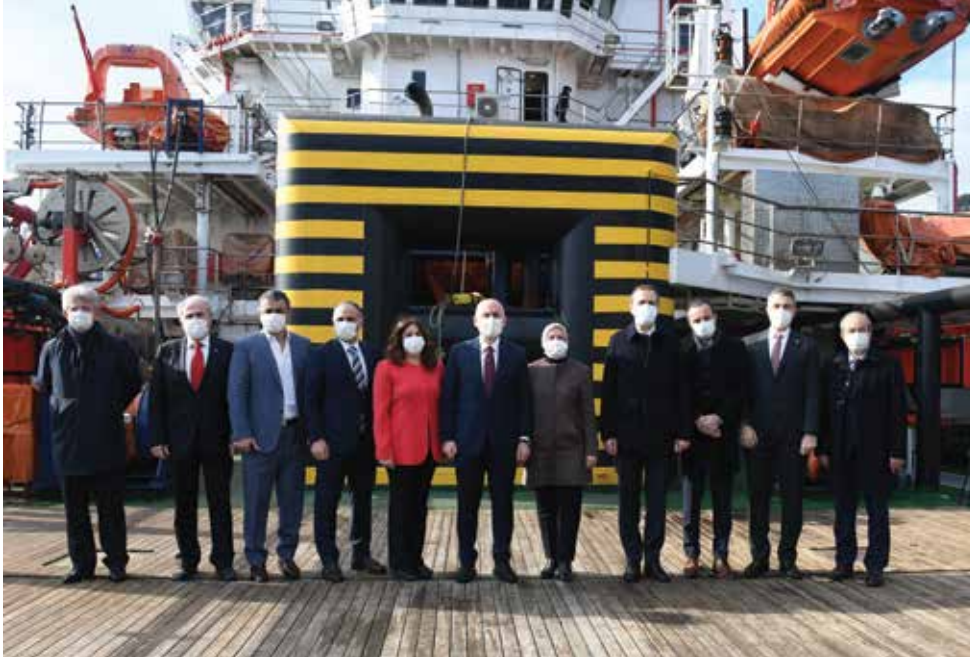
1915 yılında mektepler mezun vermedi, kimse evlenmedi, kimse kendini düşünemedi. Bütün dünya birbirine karşı savaşıyordu ve bu savaşta herkese ihtiyaç vardı. Bunun en büyük örneklerinden birisi ise Tıbbiye'nin 1915 yılında eğitimine bir yıl ara vermesidir. Genç yaşlı dinlemeden insanlar savaşa giderken, 1915 yılında hayat durmuştu.

Çanakkale, Türk ulusunun bağımsızlık ve hürriyetinin simgesi olmuştur. Her siperde ayrı destan yazan askerlerimiz, bu zaferin sonunda 'Çanakkale Geçilmez!' sözünü tarihe yazdırmıştır. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün komutasındaki Türk ordusu, canı pahasına savaşmış ve destan yazmıştır.

**Çanakkale şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyoruz.**

# FIRSAT EŞİTLİĞİ İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLÜ İMZALANDI

8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde denizcilik bölümü kız öğrencilerine yönelik fırsat eşitliği yaratmak amacıyla staj imkanı sağlayacak bir protokol imzalandı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla gerçekleştirilen tören, Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü'ne ait çok amaçlı kurtarma gemisi olan Nene Hatun'da yapıldı.

sıra Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu,

## “DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE KADIN İSTİHDAMININ ARTIRILMASI EN BÜYÜK HEDEFİMİZ”

Törende konuşan Karaismailoğlu, iş birliğinden duyduğu memnuniyeti dile getirerek, tüm kadınların 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutladı. Dünya Kadınlar Günü'nde, denizcilik eğitimi gören öğrencilerin deniz stajlarına ilişkin bir iş birliği protokolü imzalayarak örnek bir adım attıklarına işaret eden Karaismailoğlu, Milli Mücadele'nin iz bırakan kadın kahramanlarından Nene Hatun'u da andı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, imzalanan “Denizcilik Bölümü Kız Öğrencilerine Yönelik Fırsat Eşitliği İş Birliği Protokolü” ile kadınların konumunun iş ve toplum yaşamında güçlendirilmesine katkı verdiklerini belirterek, “Denizcilik sektöründe kadınlarımızın daha fazla yer almasına imkan sağlamış olacağız. Zira ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ve kadınların



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü ev sahipliğinde düzenlenen ve denizcilik sektöründe kadın istihdamının artırılması hedeflenen protokolün imza törenine Bakan Karaismailoğlu'nun yanı

denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri, akademisyenler ve denizci kız öğrenciler katıldı.

Bakan Adil Karaismailoğlu törene eşi Nilüfer Karaismailoğlu ile birlikte katıldı.



güçlendirilmesine yönelik yürütülen politika ve programlar kapsamında, denizcilik sektöründe kadın istihdamının artırılması en önemli hedeflerimizden biridir. Denizciliğe gönül vermiş kadınlarımızın da mavi





vatanımızda üstlenecekleri görevlerle üzerlerine düşenin fevkinde bir başarı göstereceklerine inancım tamdır.

meslek yüksek okullarımızda da 750 kardeşimiz eğitim görmektedir" şeklinde konuştu.

Bugün burada denizcilik eğitimi alan çok değerli arkadaşlarımızın stajlarına ilişkin güzel birlikteliklere şahitlik ediyoruz. Lisans düzeyinde eğitim veren üniversitelerimizde eğitim gören kız öğrencilerimize mevzuat gereği zorunlu deniz stajlarını yapmaları hususunda üniversite-sanayi iş birliğinin güzel bir örneğini hayata geçirmiş oluyoruz. Protokol kapsamında 12 denizcilik şirketimizdeki stajyer kontenjan sayısı 306 olarak belirlenmiştir" dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu, denizlerdeki yük ve araç sirkülasyonunu artırırken, denizcilik eğitimine de ağırlık verdiklerini aktararak, "Ülkemizde bugün 12'si ön lisans ve 13'ü de lisans düzeyinde eğitim veren YÖK'e bağlı denizcilik fakültelerimiz ve yüksekokullarımız bulunmaktadır. Fakültelerimizde 829,



### **ARMATÖRLÜK ŞİRKETLERİNDEN PROTOKOLE DESTEK**

Denizcilik Genel Müdür'ü Ünal Baylan ise kadın öğrencilerin yaşadığı staj problemini çözmeyi planladıklarını dile

öğrencilere, öncelik verme konusunda bir iyi niyet sözleşmesi imzaladılar. İnşallah faydalı olur" dedi.



DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann, kadın çalışan sayısını artırmaya destek olacak iyi niyet protokolü ile ilgili kendi şirketleri adına şunları söyledi: "DFDS Akdeniz İş Birimi olarak denizcilik firmaları ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında imzalanan iyi niyet protokolünün bir parçası olduğumuz için mutluluk duyuyoruz. DFDS Akdeniz İş Birimi bu yıl gemilerinde stajyer olarak işe aldığı kız öğrenci sayısında %17'lik bir orana ulaşarak, protokolün beklentilerini karşılıyor".

# KIRAN: EKONOMİNİN ÖNÜNÜ AÇACAK BİR PAKET GÖRDÜK

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın açıkladığı Ekonomi Reform Paketi'ne ilişkin, "İş dünyasının sesine kulak verilmiş ve ekonominin önünü açacak bir paket gördük" dedi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan Ekonomi Reform Paketi'ni değerlendirdi. Başkan Kıran yaptığı yazılı açıklamada, Covid-19 salgınının dünyada insan ölümlerinin yanı sıra ekonomilerde de büyük tahribata yol açtığını, çok hızlı bir küresel yayılım göstermesine rağmen Türkiye'nin bu süreçte büyük bir başarı gösterdiğini hatırlattı.

Geçtiğimiz yıl ekonomik büyümemizin toparlanmasının hız kaybetmemesi, bütçede olumsuzluk yaşanmaması ve dış dünyaya karşı rekabet avantajı sağlamamız için 100 milyar TL'lik Ekonomik İstikrar Kalkanı Paketi başta olmak üzere bir dizi önlem alındığını hatırlatan Tamer Kıran, bunun sonucunda küresel ekonomide birçok ülke geçtiğimiz yıl daralma yaşarken ülkemizin yılı yüzde 1,8 büyüme ile kapattığını kaydetti.

Tamer Kıran, Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan tarafından bugün açıklanan Reform Paketi'nin de, iş dünyası ve ekonomi ile ilgili birçok kurum ile istişare sonucu hazırlanması dolayısıyla beklentileri karşıladığını belirtti.

Reform paketinde üretim, istihdam, yatırım ve ihracata önceliğin verildiğini belirten Tamer Kıran, ülkemizin ihtiyacı olan yerel üretimin teşvik ediliyor olması, teknolojinin desteklenmesi, kadın ve genç istihdamına ayrıcalık kazandırılmasını çok değerli bulduklarını söyledi. Yeni reformla atılan adımların verimliliği artırmayı amaçladığını, rekabet koşullarını iyileştirmeye



çalıştığını kaydeden Tamer Kıran, "Yeni reform paketindeki düzenlemelerle beklenen sonuçların alınacağını düşünüyoruz" dedi.

Kamuoyunun çok yakından beklediği bir konunun da vergi reformu olduğunu belirten Tamer Kıran, vergi sisteminin sadeleşmesi, dijitalleşmesi ve şeffaf olmasının iş dünyası ve yatırımcılar için olumlu bir gelişme olduğunu söyledi.

Reform Paketi'nde, Türkiye'de önümüzdeki dönemde makroekonomik istikrar için finans ve reel sektör arasındaki kanalın iyi çalışması için tedbirler gördüklerini belirten Tamer Kıran, "Sorunlu kredilerin çözülmesi konusu daha sağlıklı bir ortam yaratacaktır. Bu konuda Varlık Yönetim Şirketleri'nin kapasitesinin

güçlendirilmesi, bu çerçevede yasal altyapı oluşturulması ve potansiyeli bulunan şirketlerin ayakta tutulmaya çalışılmasını önemsiyoruz" diye konuştu.

Pakette enflasyon ile mücadelenin ana başlıklardan birini oluşturmasını da çok değerli bulduklarını belirten Tamer Kıran, Merkez Bankası dışında Finansal İstikrar Komitesi (FİK) kurulmasının önemine değindi. Tamer Kıran, Ekonomi Koordinasyon Kurulu'nca üç ayda bir kamu maliyesine ilişkin bilgilendirme yapılmasının, reformların uygulanabilirliği, şeffaflığın artırılması bakımından olumlu ve değerli bulduklarını vurguladı. Tamer Kıran, "İş dünyasının sesine kulak verilmiş ve ekonominin önünü açacak bir paket gördük" dedi.





# AKDENİZ'İN SAKLI VE RENKLİ DÜNYASI

Tahsin Ceylan'ın fotoğraf ve görüntülerinden oluşan 'Sualtı Cenneti Antalya' adlı kitap ve film hazırlandı. Sualtı Cenneti Antalya filmi, Çekya'daki Paf Tachov Film Festivali'nde profesyonel kategoride birincilik ödülü kazandı.

Sualtında hem tarihi batıklar, hem de biyolojik açıdan büyük zenginlikler barındıran Antalya'da; alternatif turizm çeşitlerinden biri de dalış turizmi olarak öne çıkıyor. Sahil ilçelerinde toplamda 48 adet ticari amaçlı dalış okulu ve merkezi bulunan kentte, onlarca dalış noktası yer alıyor.

Sualtı kitabı ve filmine öncülük eden Vali Münir Karaloğlu da dalış turizmine dikkat çekmek amacıyla Alanya, Kaş, Kekova'da çok sayıda dalış yaptı. Dalış ve sualtı meraklıları dışında Antalya nüfusunun dahi önemli bölümünü bilmediği birbirinden ilginç renk ve şekillerdeki balıklar ve denizel türleri, su altı görüntü yönetmeni Tahsin Ceylan fotoğrafladı.

## TÜRKİYE KIYILARINDA 6 BİN TÜR

Türkiye'yi çevreleyen denizlerin gerek köken, gerek jeolojik ve ekolojik olarak farklı özelliklere sahip olduğunu kaydeden Tahsin Ceylan, "Ülkemizi çevreleyen bu sulara 5 bin civarında omurgasız, 500 civarında balık ve 400 civarında alg türü yaşadığı ifade edilmektedir. Bu belirgin canlı gruplarının yanında nispeten az sayıda türle kıyılarımızda dağılım gösteren deniz kaplumbağaları, deniz kuşları ve deniz memelileri de eklendiğinde 6 bin kadar türün Türkiye kıyılarında saptandığı görülmektedir" dedi.

Antalya'nın dalış turizmi açısından Akdeniz'in en önemli merkezlerinden biri olduğunu aktaran Ceylan, "Hemen hemen bütün ilçelerinde dalış amaçlı ticari merkezler ve okullar bulunmaktadır.

Dalış amaçlı alt yapı oluşumları ve turizm odaklı hizmet sunumu bölgeyi cazibe merkezi haline getirmiştir. Yılın 10 ayında dalış severler mavi



sularla buluşabilme şansına sahiptir. Hazırladığımız sualtı kitabı için 3 bine yakın fotoğraf çekimi yaptık ve dalış noktalarının birçoğu bu kitapta yer alıyor" diye konuştu.

## SUALTI MÜZELERİ VE TANITIMA DESTEK

Antalya'nın dalış turizminde Türkiye'nin en gözde merkezlerinden biri olduğuna dikkat çeken DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin; Kaş, Kemer, Side ve Alanya'nın önde gelen dalış merkezleri olduğunu kaydetti. 2019'da toplamda 350 bin civarı rekor sayılabilecek dalış gerçekleştiğini belirten Çetin, "Antalya'da dalış turizmi çok önemli, katma değeri yüksek bir alternatif turizm alanı.

İlk sırada 120 bin dalışla Kaş ve 110 bin dalışla Kemer geliyor. 2020'de

pandemi nedeniyle 2019'un yüzde 40'ı kadar dalış gerçekleşti. 2021'de 2019 kadar olmasa bile çok yakın rakamlara ulaşılacağı tahmin ediliyor" dedi.

DTO Antalya Şubesi olarak Side ve Kemer'deki su altı müzelerine büyük maddi destek verdiklerini anlatan Çetin, Kaş Kaymakamlığı başkanlığında yapımı devam eden sualtı müzesine de yine büyük destek verildiğini, mayıs gibi bu müzenin de tamamlanacağını açıkladı. Almanya'da yılda 3.5 milyona yakın

kişinin tatilini dalış turizmi üzerine planladığını belirten Çetin, Antalya'da dalış turizminin geliştirilmesi adına dalış turizm potansiyelini anlatan kitap ve film gibi birçok projeyi de maddi olarak desteklediklerini söyledi.

(DTO Antalya Şubesi)



# GELECEĞİ Şekillendiriyoruz



**APK 1000**  
PROFİL BÜKME MAKİNESİ  
(AĞIR SERİ)



**AHS 30 / 150**  
4 TOPLU SİLİNDİR  
BÜKME MAKİNESİ



**3 ADM 1200**  
10 EKSEN ÜÇ SPINDLE  
CNC DELİK DELME HATTI

Hasanağa OSB Mah. HOSAB Sanayi Cad. No:62 Nilüfer / Bursa / TÜRKİYE  
Tel : + 90 224 280 75 00 Fax : + 90 224 280 75 01 Email : info@akyapak.com.tr

# “ALIAĞA LİMANLARI 2020'DE REKORLARA İMZA ATTI”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Başkanı Adem Şimşek, Ege Bölgesi'nin ve Türkiye'nin en önemli liman bölgelerinden Aliağa'nın 2020 yılında pandemiye rağmen rekorlar kırmaya devam ettiğini söyledi.



Şubat ayı başında açıklanan resmi rakamlara göre Türkiye ve Ege Bölgesi'nin önemli liman bölgelerinden Aliağa'nın 2020 yılında yaşanan pandemiye rağmen rekor kırdığını belirten Başkan Adem Şimşek şunları söyledi: “2019 yılında Aliağa'da 65 milyon 799 bin net ton olan toplam yük elleçlemesini %4.78 arttırarak, 2020 yılında 68 milyon 946 bin ton rakamı ile bu zamana kadarki en yüksek rakama ulaşmıştır. Elleçlenen bu rakamla Aliağa, yine geçen sene olduğu gibi Türkiye'de ikinci sırada yer aldı. 68 milyon net tonun; 40 milyonu ithalat, 20 milyonu ihracat ve 8 milyon tonu kabatoj ve transit yük olarak kayıtlara geçmiştir”.

2020 yılında Aliağa limanlarında elleçlenen konteyner miktarının bir önceki yıla göre %0,3 artarak 11 milyon 626 bin 650 TEU olarak gerçekleştiğini ifade eden Başkan Şimşek; “Aliağa konteyner terminallerimizde elleçlenen konteyner miktarı 2019 yılında 1 milyon 132 bin TEU iken, 2020 yılında yüzde 12,63 oranındaki artışla 1 Milyon 275 bin TEU'ya ulaşmıştır. Bu artış Türkiye ortalamasının çok üzerinde olup, Aliağa'mız geçen sene olduğu gibi bu sene de Türkiye sıralamasında beşinci sırada yer almaya devam etmiştir. Elleçlen toplam TEU rakamının 670

bin TEU'su ithalat, 605 bin TEU'su ise ihracat olarak gerçekleşmiştir” dedi.

## GEMİ SÖKÜM SEKTÖRÜ BU DÖNEMİ AVANTAJA ÇEVİRDİ

Pandemi sürecinden kötü etkilenen sektörlerin karşıtı olarak gemi söküm sektörü bu dönemi avantaja çevirdi. Aliağa'da geçen yıl işlerin yoğun olmasının en büyük nedeni salgının yolcu ve yük talebini baskılamasıyla birlikte gemi sökümünün tüm dünyada hızlanması oldu. Aralık 2018'den bu yana AB bayraklı gemiler sadece Avrupa Komisyonu Onaylı Gemi Geri Dönüşüm Listesi'ne giren tesislerde söküme gidebilmektedir.

AB ülkeleri 2020 yılında başta kruvaziyerler olmak üzere gemilerini birer birer hurdaya Aliağa Gemi Söküm tesislerine yollamıştır. Kasım ayında iki tersaneyi daha Şimşekler ve Avşar Gemi Söküm Avrupa Birliği 'onaylı tesis' listesine ekledi. Leyal, Leyal Demtaş, Işıksan, Sök Denizcilik, Ege Çelik ve Öge Gemi ile birlikte listeye giren sekiz tersanenin toplam kapasitesi 500 bin tona ulaştı. Aliağa Gemi Söküm Bölgesi'nde toplamda 22 gemi geri dönüşüm firması faaliyet göstermektedir.

Bu yıl Aliağa tesislerinde 118 gemi ve 854 bin tona ulaşıldı. Adem Şimşek konuyla ilgili şunları söyledi: “2009-2021 Aralık ayını karşılaştığımızda söküm yapılan en yüksek ikinci tonaj konumunda. Fakat en önemli gösterge son 11 yılda en yüksek söküm tonajına ulaşan 2012 yılında 281 gemi karşılığı 927 bin ton işlem yapıldı. Ortalama gemi başına tonaj 3 bin 298 tonlarda iken, 2020 yılında gemi başına tonaj

tarihi bir rekor ile 7 bin 237 ton bitirdi. Bu da gemi sökümdeki Aliağa üyelerinin ulaştığı kaliteyi gösteriyor”.

Gemi geri dönüşüm sektörünün ekonomiye katkısı temelde 3 başlık altında sıralanabilir:

- Hammade temininde
  - Demir çelik fabrikaları ve haddehanelerin hurda hammadde ihtiyaçlarının sağlanması,
  - Hurda hammadde ithalatının düşürülmesi,
  - Yassı demir çelik mamullerinin üretim kalite standartlarının artırılmasına katkı.
- Katma Değer
  - Fabrikaların ithal hurda hammadde tedarik maliyetlerin düşürülmesi sonucu ton başına 100 USD döviz tasarrufu.
- İstihdam
  - Geçen yıl 1300 kişinin doğrudan istihdam edildiği gemi geri dönüşüm sektöründe, dönüşüme bağlı olarak gelişen, gemi yan sanayi, tekne bakım/tamir sanayi haddehaneler, müteahhitler, taşeronlar, nakliyeciler yardımcı hizmetler ile birlikte yaklaşık 10 bin kişiye dolaylı istihdam sağlanmış oldu.

Çelik ağırlıkların yüzde 14'ünü kuru yük, yüzde 25'ini platform, yüzde 4'ünü römorkör, yüzde 1'ini duba-barç, yüzde 11'ini tanker, yüzde 19'unu yolcu ve yüzde 26'sı da diğer gemilerden oluştu. 108 geminin geri dönüşümü ile ekonomiye ise yaklaşık 450 milyon dolar katkı sağlandı. Son 5 yılda toplamda dönüştürülen 703 gemiden ekonomiye sağlanan katkı ise 1,2 milyar doları geçti.

(DTO Aliağa Şubesi)





---

# DELIVERING DIGITAL SOLUTIONS THAT MEET YOUR BUSINESS AND ASSET MANAGEMENT NEEDS



LEARN MORE TODAY  
[www.eagle.org/digital](http://www.eagle.org/digital)

SAFETY LEADERSHIP  
IN A CHANGING WORLD

# İMEAK DTO ŞUBELERİNDEN EĞİTİME DESTEK

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğünde 30 bin öğrenci için başlatılan “Tabletsiz Öğrenci Kalmasın” Tablet Dağıtım Kampanyası kapsamında, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın şubeleri tarafından ihtiyaç sahibi öğrencilere tablet bağışında bulunuldu.



İMEAK DTO Aliğa Şubesi

## ALİAĞA ŞUBESİ KAMPANYAYA 40 TABLETLE DESTEK VERDİ

TOBB öncülüğünde başlatılan kampanyaya DTO Aliğa Şubesi de katkı sağladı. DTO Aliğa Şubesi tarafından ihtiyaç sahibi öğrencilere 40 adet tablet bağışında bulunuldu. Aliğa Kaymakamlığı ve Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü bünyesinde tableti olmayan öğrencilere tablet dağıtımı gerçekleştirildi. Tören şeklinde gerçekleştirilen organizasyona Aliğa Kaymakamı Ömer Karaman, Aliğa İlçe Garnizon Komutanı Faruk Altun, Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürü Erdoğan Akyüz, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, oda üyeleri ve okul müdürleri katılım gösterdi.

Törende konuşan Aliğa Kaymakamı Ömer Karaman, "Pandemide EBA eğitiminden dolayı bilgisayar ve tablet desteğine ihtiyacımız vardı. Öğrenci ve veliler bu taleple bize geliyordu. Hakikaten üzülyorduk. Adem Bey'in şahsında Deniz Ticaret Odamıza huzurunuzda teşekkür ediyorum. Devletine milletine son derece yakın, bizim idaremize son derece yakın her türlü hizmette yanımızda olan çok değerli bir başkanımız kendisi. Bütün velilerimiz adına şükranlarımı sunuyorum. Yaklaşık 300 öğrencimize tablet veren bir ilçeyiz. Hiçbir ilçede

böylesine bir hamlenin olduğunu zannetmiyorum. Yine Aliğa'ya yakışır hizmet oldu. Daha önce noter huzurunda kura çekimiyle yaptığımız destekte kurada çıkmayan çocuklarımıza da tablet desteğinde bulunduk. Bizde her zaman söylüyoruz; 'Tomurcuk kaygısı olmayan ağaç, ağaç değildir'. Bizim kaygımız bu ülkeye, bu ilçeye hizmet etmek. Onun için de hizmet eden herkese teşekkür ediyorum" ifadelerini kullandı.

Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürü Erdoğan Akyüz de, "Deniz Ticaret Odası Başkanımız Adem Şimşek, daha önce de dezavantajlı bölgelerimizin eğitime daha önce yaklaşabilmeleri adına kendisi ve ailesi adına tablet desteğinde bulunmuştu. Başkanı oldukları Deniz Ticaret Odası adına da ilçemiz öğrencilerine tablet desteğinde bulundular. Adem Şimşek Beyefendiye şahsım, ilçem ve öğrencilerim adına teşekkürü bir borç bilirim. Oda olarak 40 tablet desteğiyle ilçemizdeki öğrencilerimize bağışta bulundular" dedi.

## ADEM ŞİMŞEK: "ÇOCUKLARIMIZ DENİZE YAKIN OLSUNLAR"

Törende İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek de bir konuşma gerçekleştirdi. Şimşek, "İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü ve Aliğa Kaymakamlığı ile yapmış olduğumuz bu protokol ümit ediyorum ki herkese örnek olacak. Deniz Ticaret Odamız öncülük etmiştir, etmeye de devam edecek. Böyle sosyal sorumluluk kampanyalarına destek vermeye devam edeceğiz. İleriki zamanlarda, pandemi tamamen bertaraf edildikten sonra ilçe milli eğitim müdürlüğü ile birlikte



İMEAK DTO Antalya Şubesi

çocuklarımıza deniz sevgisini aşlamak amacıyla program ve organizasyonlar düzenleyeceğiz. Aliğa'da çocuklarımız denize yakın olsunlar. İnşallah bizim gibi diğer odalar da böyle kampanyalara duyarlı olurlar" diye konuştu.

## AHMET ÇETİN: "EĞİTİME KATKI KONUSUNDA ÇALIŞMAYA DEVAM EDECEĞİZ"

DTO Antalya Şubesi tarafından ihtiyaç sahibi Demreli öğrencilere tablet desteği geldi. DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, tabletleri İMEAK DTO Meclis Üyesi Hayrettin Özkan'la birlikte Demre Kaymakamı Onur Şatıroğlu ve Demre İlçe Milli Eğitim Müdürü Faruk Atılğan'a teslim etti. Ahmet Çetin, "Pandemi döneminde uzaktan eğitime ulaşmada sorunu olan öğrencilerimize katkı için TOBB'nin başlattığı tablet kampanyasına biz de destek veriyoruz. Bugün Demreli 20 öğrencimizin sorununun çözümüne katkı sağladık. Bu zor süreçte geleceğimizin güvencesi olan çocuklarımızın eğitimine katkı sağlamaya çalışıyoruz. Bundan sonra da eğitime katkı konusunda oda olarak çalışmaya devam edeceğiz" dedi.

Kaymakam Onur Şatıroğlu da DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin'e yaptığı katkı için teşekkür ederek, "Bu zor süreci hep birlikte, dayanışma içinde







DTO Marmaris Şubesi

alan ihtiyaç sahibi öğrencilere 360 adet tablet verildi. Körfez Ticaret Odası Konferans Salonu'nda düzenlenen tablet teslim törenine, Vali Seddar Yavuz, Sanayi Odası Başkanı Ayhan Zeytinoğlu, Ticaret Odası Başkanı Necmi Bulut, Gebze Ticaret Odası Başkanı Nail Çiler,

Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel, İl Millî Eğitim Müdürü Fehmi Rasim Çelik ve Kocaeli ilçe millî eğitim müdürleri katıldı. Vali Yavuz, 360 tableti çocuklara ulaştırılmak üzere Kocaeli İl Millî Eğitim Müdürlüğü'ne teslim etti.

Toplantıda konuşan Vali Yavuz, şehirlerdeki iş birliğinin, yardımlaşmanın ve dayanışmanın önemine değinerek, "Hepinizin bildiği gibi Kocaeli bilim, sanayi ve teknoloji şehridir. Bu güzelliğine ve büyüklüğüne yaraşır şekilde başta eğitim faaliyetleri hepimizi mutlu ediyor. Yardımlaşma ve dayanışma, aynı hedefe ulaşma başarısının en büyük anahtarıdır" dedi.

### MARMARİS ŞUBESİ'NDEN 20 TABLET BİLGİSAYAR DESTEĞİ

TOBB öncülüğünde başlatılan kampanya kapsamında İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi de denizcilik eğitimi veren okullarda ihtiyaç sahibi öğrencilere verilmek üzere tablet bilgisayar desteğinde bulundu.

20 adet tableti İMEAK DTO Marmaris Şube Başkanı Halil Bağlı, Marmaris İlçe Millî Eğitim Müdürü Züleyha Aldoğan'a takdim etti.

*(DTO Aliğa Şubesi-Antalya Şubesi-Bodrum Şubesi-Karadeniz Ereğli Şubesi-Kocaeli Şubesi-Marmaris Şubesi)*

## "İKİ DENİZ BİR ŞEHİR" FOTOĞRAF YARIŞMASI

Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürü Fatih Taşdelen ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, "İki Deniz Bir Şehir" konulu Kocaeli ve Deniz Ulusal Fotoğraf Yarışması Protokolü'nü birlikte imzaladı.



Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi iş birliğinde valilik onayı ile hayat bulan "İki Deniz Bir Şehir" konulu fotoğraf yarışmasının protokolü Kültür ve Turizm Müdürü Fatih Taşdelen ve İMEAK Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel'in katılımıyla Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin toplantı salonunda imzalandı.

Yarışmanın amacının, Kocaeli'ni tanıtmak, algılanır hale getirmek, duyarlılığı artırmak belgelemek, araştırmak, korumak, kuşaktan kuşağa aktarmak olduğu belirtildi.

Yarışma kapsamında Kocaeli'nin kıyısı bulunduğu Marmara Denizi ve Karadeniz'de bulunan deniz fenerleri, limanları, deniz taşıtları, tersane, gemi inşası, deniz sporları, balıkçılık

ile kentin tarihi ve kültürel mekânları, doğal güzellikleri ve toplumsal yaşamını birlikte aynı karede fotoğraflamaya yönelik olacak. Gerçekleştirilecek olan yarışmaya, Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSF) profesyonel destek sağlarken, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi ve Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSF) etkin bir biçimde yer alacak.

### BİRİNCİ 5 BİN TL ÖDÜL ALACAK

01 Ocak 2019-31 Mayıs 2021 tarihleri arasında Kocaeli sınırları içerisinde çekilen fotoğrafları kapsayan yarışmanın başvuru adresi: [www.tfsfonayliyarismalar.org/](http://www.tfsfonayliyarismalar.org/). Birincilik ödülü 5 bin TL (Plaket + Sertifika), İkincilik ödülü 3 bin TL ( Plaket + Sertifika), Üçüncülük ise 2 bin TL 'Plaket + Sertifika), Mansiyon Ödülü (3 eser) 500TL ( Sertifika, Sergileme) (En fazla 30 eser) 200 TL (Sertifika) olarak belirlendi.

*(DTO Kocaeli Şubesi)*



# Denizcilik sektörünün hizmetindeyiz.

TANITIM FİMLERİ  
REKLAM SPOTLARI  
GEMİ İNŞA FİMLERİ  
HAKEDİŞ FİMLERİ  
ONARIM RAPORLAMA  
EĞİTİM FİMLERİ  
SOSYAL MEDYA FİMLERİ  
GEMİ İNDİRME CANLI YAYINLAR  
KURUMSAL ETKİNLİK FİMLERİ  
DRON ÇEKİMİ  
FOTOĞRAF ÇEKİMİ





# GEMİ FİYATLARINDAKİ ARTIŞIN NEDENLERİ VE GEMİ ALIRKEN DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN NOKTALAR

*Yüksek navlunların etkisiyle son birkaç haftadır gemi satış fiyatları sürekli yukarı yönde hareket ediyor. Çok uzun süre düşük seviyelerde seyreden navlunlarla gemilerini çalıştırmak zorunda kalan armatörler, bugünkü yüksek kazançları değerlendirmek için satılık olarak konuştukları gemilerin çoğu piyasadan geri çekiliyor. Bu durumun nedenlerini uzmanlara sorduk. Tabii bir de gemi satın alırken dikkat edilmesi gereken önemli noktalar var. Piyasalardaki yükselişi ve nedenlerini Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel ve Pelikan Denizcilik Ltd. Şti'den Meltem Süloğlu değerlendirdi. Uzakyol Kaptanı Danışman Behzat Esinduy'da gemi satın alırken dikkat edilmesi gereken noktaları dergimiz için derledi.*

**MELTEM SÜLOĞLU**  
**PELİKAN DENİZCİLİK VE TİC. LTD.**

## KURUYÜK GEMİ FİYATLARININ HER GEÇEN GÜN HIZLA ARTTIĞI GÜNLERDEN GEÇİYORUZ

1993 yılından beri gemi satıyorum ve gemi satış fiyatlarının bugünkü gibi hızla yükseldiği başka zamanları da yaşadım. Ancak bugünkü artışın sürdürülebilirliği konusunda endişelerim var. Dünyada pandemi henüz bitmedi ve birçok ülkenin ekonomisi hala oldukça kötü durumda. Genel olarak baktığımızda dünyadaki üretimi devam eden tersanelerin yeni inşa kapasitesi, 2008 senesindeki yeni inşa kapasitesinin yarısına düştü. 2020 senesindeki yeni inşa siparişleri son 30 yılın en düşük seviyesinde gerçekleşti. Geçtiğimiz 4-5 sene yeni inşa siparişleri özellikle kuruyük segmentinde çok düşük oldu. O sebeple market biraz normale döndüğünde navlunların yükselmesini zaten bekliyorduk. Ancak bugünlerde



yaşadığımız hızla yükselen navlunların başka bir sebebi olduğu kanaatindeyim.

Bildiğiniz gibi Çin Devleti, Çinli kömür alıcılarına Avustralya dışında başka ülkelerden kömür almaları yönünde baskı yapıyor. Bu alıcılar genelde Güneydoğu Asya'daki diğer kömür alabilecekleri yerlere gidiyorlar ve o limanlara da sadece Handysize ve Supramax gemiler yanaşabiliyor. Hint Okyanusu ve Güneydoğu Asya'daki navlunların Pasifik limanları arasında günlük USD 30 binleri görmesinin sebebini buna bağlıyorum. Bu durum ne kadar sürdürülebilir konusu tamamen politik bir karar. Çin ve Avustralya arasındaki gerginlik sona erdiği anda daha büyük tonajlı gemiler kömür yüküne giriyor olacaktır ve Handy / Supramax gemilerin navlunları düşecektir. Geçtiğimiz hafta US Gulf'tan Çin'e Kamsarmax TC Trip bağlantısı günlük USD 40 bini gördü. Altı aylık Kamsarmax TC

bağlantılarında ise USD 26 binlerde gerçekleşti.

Yüksek navlunların etkisiyle son birkaç haftadır gemi satış fiyatları sürekli yukarı yönde hareket ediyor. Çok uzun süre düşük seviyelerde seyreden navlunlarla gemilerini çalıştırmak zorunda kalan armatörler, bugünkü yüksek kazançları değerlendirmek için satılık olarak konuştukları gemilerin çoğu piyasadan geri çekiliyor. Satın almak için teklif verdiğiniz gemiye counter teklif geliyorsa şanslısınız.

Son iki haftadır, verdiğiniz teklife counter teklif alabilmek için en son yapılan benzer gemi satışının üstünde teklif vermek gerekiyor. Piyasada gerçekten satılık olarak konuşulan iyi teknik özelliklere sahip gemilere en az 15/20 alıcı teklif veriyor ve kıyasıya rekabet oluyor. Örnek olarak Şubat 2021'de satılan 2011 Japon inşa MV'FRONTIER ISLAND' Capesize



gemi 25,3 milyon Amerikan Doları'na satılmışken, geçtiğimiz hafta 2012 Japon inşa MV'UNITED BREEZE' Capesize gemi 28,5 milyon Amerikan Doları'na satıldığı rapor edildi. Her iki gemi de SS/DD yakın zamanda geçti, BWT var.

Kamsarmax tonajına bakarsak, Aralık 2020'de satılan 2011 Japon inşa MV'BACCO' Kamsarmax gemi 15,4 milyon Amerikan Doları'na satılmışken, geçtiğimiz hafta 2011 Japon inşa MV'NORD VENUS' Kamsarmax gemi 16,85 milyon Amerikan Doları'na satıldı. Her iki geminin de SS/DD ve BWT alıcı tarafından teslimden sonra 2021'de yapılması gerek.

Ultramax fiyatlarını değerlendirirsek, Şubat 2021 sonunda satılan 2016 Japon inşa MV'BULK HERO' Ultramax gemi 20,6 milyon Amerikan Doları'na satılmışken geçtiğimiz hafta 2016 Japon inşa MV'BASIC PORTLAND' Ultramax gemi 21,5 milyon Amerikan Doları'na satıldı. Üstelik Bulk Hero'nun BWT vardı, Basic Portland gemisini satın alan firma Eylül 2021'de SS/DD/BWT için ek bir masraf yapmak zorunda kalacak. Son beş haftadır fiyatlar, her hafta bir önceki hafta konuşulan rakamların da üstünde konuşuluyor.

10/15 yaş civarı gemilerdeki fiyatların artış yüzdesi modern gemilere göre daha yüksek. Aralık 2020'de satılan 2011 Japon inşa 38 bin DWT MV'TURQUOISE OCEAN' Handysize gemi 9 milyon Amerikan Doları'na satılmışken mart başında 2011 Japon inşa 38 bin DWT MV'ASAHI MARU' Handysize gemi 11,57 milyon Amerikan Dolarına alıcı buldu. Bugün piyasada 35/38 bin DWT Japon inşa satılık gemi bulmak imkansız yakın. 30/33,000 aralığında satılık gemiler hala var, ancak onların da fiyatları iki ay öncesine göre oldukça yüksek. 10 gün evvel 2010 Japon inşa 32 bin DWT MV'LOWLANDS BRABO' Handysiz gemi 10,5 milyon Amerikan Doları'na satıldı. Aralık ayında aynı yaş ve tonajda Japon inşa gemilerin fiyatı 8,3 milyon Amerikan Doları idi.

2011 Kore inşa MV'NAVIOS SERENITY' Handysize gemiyi şubat ayı başında bir Türk müşterimiz için satın almak üzere yüksek 8'lerde teklif vermiştik. Armatör USD 9 milyona satmak için counter verdi. O gün için bu rakam en son yapılan satışın oldukça üstünde olmasına rağmen marketin yükseleceğini öngörülerek hemen kabul edildi, ancak gemi A60 ve CO<sup>2</sup> fitted olmadığı için son dakikada alımdan vazgeçildi. Bu gemi iki gün evvel 10,5 milyon Amerikan Doları'nın üstünde satıldı.

Aralık 2020'de 2010 yılında Çin'de inşa edilmiş 57 bin DWT MV'EAGLE SRAIT' Supramax gemi 6,7 milyon Amerikan Doları'na satılmıştı. Geçtiğimiz hafta 2011 Çin inşa 56 bin 700 DWT MV'RHL VALESSIA' Supramax geminin 10 milyon Amerikan Doları'na satıldığı rapor edildi. Çin inşa gemilerin fiyatları navlunlar düştüğünde Japon ve Kore inşa gemilere göre çok daha hızlı düşüyor. Çin inşa gemilerin market yükseldiğinde daha yüksek oranda fiyat artışı getirmesini bu duruma bağlıyorum.

Kuruyük segmentinde yeni inşalar da rapor edilmeye başladı. Çin'de dört adet firma 210 bin DWT C-LNG Dual Fuel Newcastlemax beheri 68 Milyon Amerikan Doları'ndan sipariş verdi. SWS Tersanesi'nde inşası devam eden ve 2021 yılı içinde teslim edilecek olan iki adet Newcastlemax beheri 52 milyon Amerikan Doları'ndan satıldı.

Koster marketine de kısaca göz atalım. 4000/15000 DWT arasında modern gemi sayısı Akdeniz / Karadeniz / Baltık bölgesinde oldukça azaldı. Yaşlı gemiler dahi oldukça yüksek fiyatlara satılıyor. Koster gemilere yapılan yatırımların 2/3 senede geri döndüğüne şahit oluyorum. O sebeple kosterde yeni inşa yatırımı özellikle Alman ve Hollandalı armatörlerin ajandasına girmiş durumda. İki ay evvel Almanlar Çin tersanelerine 12 adet koster gemi yeni inşa siparişi verdiler. Şu anda TL'nin Dolar karşısındaki düşük değeri sebebiyle Türk tersaneleri de Çin tersaneleri kadar rekabetçi fiyatlar

verebiliyorlar. Önümüzdeki dönemde çalıştığımız birkaç Avrupalı armatörün Türk tersanelerine koster tonajda yeni inşa için getirebileceğimizi düşünüyoruz.

## PEKİ, DİĞER SEGMENTLERDE DURUM NE?

Deniz Ticareti Dergisi aslında sadece kuruyük marketi ile ilgili yazı yazmamı istemişti, ancak bence tarihi bir noktadan geçiyoruz. O sebeple diğer segmentlere de kısaca değinmek istiyorum:

Konteyner marketine bakarsak, pandemiden dolayı tüm dünyada milyarlarca insanın evlerinde oturduğu bir zamandan geçiyoruz. Tatil ve restoranlara harcamadıkları için paralarını online alışverişte daha çok harcıyorlar. Bu dönemde konteyner gemi navlunları hızla yükseldi ve de çok sayıda yeni inşa siparişleri rapor edilmeye başladı. Geçtiğimiz ay, Seaspan Corp 4 Milyar dolarlık konteyner gemi yeni inşa programı açıkladı. Farklı tonajlarda 32 adet konteyner gemilik siparişi (11,800 TEU / 12,200 TEU / 15,000 TEU / 24,000 TEU) Çin ve Kore tersanelerine bölüştürerek imzaladılar.

Samsung Tersanesi'nde inşa edilecek olanların Dual Fuel Engine ile olacağı rapor edildi. Taiwanlı Wan Hai Lines 9 adet 13 bin TEU ve 12 adet 3,300 TEU konteyner gemi yeni inşa siparişi verdi. Konteyner gemilerin navlunların tavan yaptığı bu dönemde son 3 ayda 70 adet ikinci el konteyner gemisi el değiştirdi (2000 yılından daha genç). Konteyner gemilerin fiyatlarının nereden nereye geldiğini göstermek için aşağıdaki örneklere göz atmanızı rica ediyorum:

4506 TEU 2008 Kore inşa MV'CO OSAKA' konteyner gemisi Ocak 2021'de 20 milyon Amerikan Doları'na satılmıştı. Mart başında 4 bin 200 TEU 2009 Kore inşa 'HOBBY HUNTER' konteyner gemisi 23 milyon Amerikan Doları'na el değiştirdi. Aynı gemiyi geçtiğimiz yıllardaki satışlarla kıyaslamak istersek aralık 2020'de 4 bin 200 TEU 2010 Kore inşa

MV'MORGANA' konteyner gemisi 14,5 milyon Amerikan Doları'na satılmıştı. Armatörü Morgana Gemisi'ni 2017'de 9 milyon Amerikan Doları'na satışını yapmak için kontrat imzaladı, ancak o satış alıcının finansman bulamaması sebebiyle düşmüştü. TANKER fiyatları genel olarak düşük seviyelerini koruyor. Piyasada çok sayıda satılık VLCC, MR, LR1 / LR2 tankerler var. Şu anda düşük fiyatlarla tanker alan armatörlerin önümüzdeki birkaç sene güzel kazançlar elde edeceklerini düşünüyorum. Kimyasal tankerlerin fiyatları son birkaç ay içinde artmaya başladı. LPG tankerlerde navlunlar çakıldığı için gemi fiyatları da düşüşte.

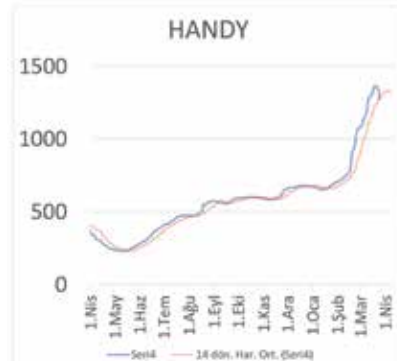
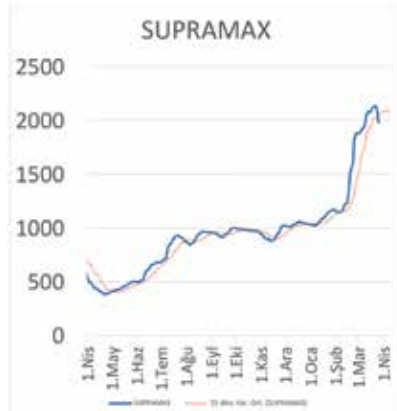
RORO ve kruvaziyer gemilerin fiyatları hala tarihi düşük seviyelerde devam ediyor. Birçok Ro-Ro ve kruvaziyer gemi pandemiden dolayı lay-up'ta bekliyor. Bu gemilerde son 6 ayda ciddi fırsatlar oldu. Bin odalı, 2 bin yolcu kapasiteli 2000'li yıllarda inşa edilmiş ve hatta son 2-3 senede modernize edilmiş 8-10 kruvaziyer gemi hurda fiyatına (USD 7 milyon civarına) el değiştirdi. Bu gemilerden 5 tanesini toplayıp Yunanistan'da lay-up'a çeken Yunan armatör şu anda gemilerin beherine 40 milyon USD istiyor. Çok sayıda kruvaziyer gemi de hurdaya çıktı. Pandemiden dolayı kruvaziyer seferleri tamamen dururken, işletmeciler yüksek 'Running Costs' sebebiyle yaşlı gemileri elden çıkartmayı seçti. Bugün hala düşük fiyatlı kruvaziyer gemiler bulmak mümkün, ancak kondisyonları ilk satılanlar kadar iyi durumda değil.

Hurda marketinde de enteresan satışlar yaşanıyor. Avrupalı ve Amerikalı satıcılardan halka açık olanlar ve bankalar illa 'EU Approved Scrapyards' ile çalışmak istiyorlar. Hindistan / Pakistan / Bangladeş / Çin'de hala 'EU Approved' Scrapyards yok. O sebeple EU Approval'ı olan Türk scrapyards batılı armatörlerin tercihi durumunda. Türk tersaneleri birçok kruvaziyer gemiyi hurda için satın aldı. Hindistan'a satılsaydı bu satışlardan satıcı en az yüzde 50 daha fazla kazanabilirdi, ancak Türkiye'yi tercih etmek zorunda kaldılar.



**SEMİH DİNÇEL**  
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ  
BAŞKANI

## GEMİ FİYATLARI GÜN VE GÜN ARTIYOR PEKİ NİYE?



Şubat ayının başlangıcıyla beraber Supramax (47/54 bin) ve Handysize (27/42 bin) tonluk gemilerdeki artış grafiklerden görüyoruz. Bu artış domino etkisiyle mini handy 5/12 bin ton ve 3/5 bin tonluk koster ve mini bulkers segmentini de yukarı çekti. Düzeltme gelebilir. Hiçbir yükseliş veya düşüş devamlı olmaz ve olmamalı da.

Supra ve Handysize gemiler tablodan görüleceği gibi dökme yük gemilerinin içinde en hareketlisi ve kazançlısı durumunda. Bu artışı soğutmak için bu tonaja ait bazı yüklerin daha büyük tonajlarda taşınmaya başladığına tanık oluyoruz. Endüstride bir ilk yaşanmakta; 181.000 tonluk Capesize bir gemi Güney Amerika'dan Çin'e log yüklemek üzere bağlandı.

Koster ve mini bulkerlara gelince; yakıt fiyatlarındaki 40/50 dolara yakın düşüşler mevcut navlun oranlarının önümüzdeki günlerde tavanı gördü; hem Akdeniz'de, hem de Karadeniz'de düşüş başlayacaktır.

Şunu unutmamalı güncel navlun oranları traderları ticari tekliflerinin hesap ve öngörülerinde zorluyordu. Haftalık raporlar kosterler kazançlarında geri çekilmeyi göstermeye başladı.

Rusya'nın 15 Mart tarihinde devreye giren kota kısıtlamaları Azak Denizi'nin deniz-nehir taşımacılığı segmentinde kazançları üçte birine düşürdü.

(Nerdeyse Opex rakamlarındayız !!! ) Nehir limanlarından yük yok denecek kadar az. Bu da, nehir gemilerini deniz limanlarından sefer yapmaya yönlendirecektir.

	2019 Avg	2020 Jan-June 1st Half	2020 Jul-Dec Half	Jan 2021	Feb 2021	March 2021
CAPE 170K	\$ 15.530	\$ 7.243	\$ 19.353	\$ 19.402	\$ 12.275	\$ 17.563
PANAMA X 67-75 K	\$ 13.030	\$ 7.122	\$ 12.937	\$ 14.171	\$ 17.675	\$ 21.038
SUPRAM AX 50K	\$ 10.870	\$ 7.335	\$ 11.229	\$ 13.235	\$ 18.688	\$ 24.972
HANDYSI ZE 28-35K	\$ 9.600	\$ 6.922	\$ 10.838	\$ 12.934	\$ 16.931	\$ 23.171



Koster ve Nehir gemileri	1.Şubat	15.Mart	29.Mart	60 günlük değişim	15 Günlük değişim
Sefer bölgesi					
BISea - Med 10,000 K gidiş dönüş esasına göre	USD 3.760,00	USD 6.890,00	USD 6.250,00	USD 2.490,00	-USD 640,00
BISea - Med 5,000 K gidiş dönüş esasına göre	USD 2.880,00	USD 4.080,00	USD 3.830,00	USD 950,00	-USD 250,00
BISea - Med 3,000 K gidiş dönüş esasına göre	USD 1.750,00	USD 2.400,00	USD 2.250,00	USD 500,00	-USD 150,00
Marmara - Med RV, seagoingvsl 3,000 DWCC	USD 1.940,00	USD 2.770,00	USD 2.710,00	USD 770,00	-USD 60,00
Marmara - Med RV, seagoingvsl 5,000 DWCC	USD 2.870,00	USD 4.240,00	USD 4.140,00	USD 1.270,00	-USD 100,00
West Med 5.000 K , seagoingvsl 5,000 DWCC Wmed - N Afrgidiş&dönüş	USD 3.320,00	USD 4.650,00	USD 4.650,00	USD 1.330,00	USD 0,00
				USD 0,00	USD 0,00
AzovSea - Marmara sea-river 5 K gidiş dönüş esasına göre	USD 4.930,00	USD 2.930,00	USD 2.040,00	-USD 2.890,00	-USD 890,00
AzovSea - Marmara sea-river 3 K gidiş dönüş esasına göre	USD 3.580,00	USD 2.120,00	USD 1.410,00	-USD 2.170,00	-USD 710,00



BEHZAT ESİNDUY  
UZAKYOL GEMİ KAPTANI/  
DANIŞMAN

### GEMİ ALIRKEN NELERE DİKKAT EDİLMELİ?

Gemi alımları öncesinde yapılan gemi muayenesinde dikkat edilmesi gereken mühim noktaları aşağıda bilgilerinize sunarım.

#### 1) Muayenesi yapılacak geminin seçimi

Alıcı tarafından alınması planlanan gemi cins, yaş ve tonajına göre piyasa çıktığında muayene edilmeye değer

gemi seçmek için aşağıdaki bilgi ve belgeler istenmelidir.

A) Gemi TC SPECS, Klas ve bayrak sertifikaları,

B) Detaylı CLASS NOTATION...  
Bu husus çok önemli, buradan gemi yapılırken geminin o andaki klasının kaidelerine göre inşa edilip edilmediğini görebiliriz ve inşadan beri klas değişikliği olmuş mu, olmuşsa tarih ve sebebi,

C) Son SS/ DD tarih ve yapıldığı tersane... Benim bu SS/DD yapıldığı memleket ve tersaneye göre verdiğim bir not vardır ki, bu geminin kondisyonu hakkında bir ön değerlendirme yapmama fırsat verir,

D) Son SS/DD de yapılan tamirleri gösteren tersane, enspektör ve klas sürveyleri raporları

E) Son saç kalınlık raporu,

F) Son altı ayın seferleri, yükler

G) Son altı ayda yapılan yakıt, yağ ve su test raporları,

H) GA, Capacity ve Cargo Line plan (tankerler için)

I) Crewlist

J) Yaşam mahallinin Uzak Doğu mu yoksa Avrupa düzenine göre mi inşa edildiği ve planı,

K) Son bir senelik PSC raporları,

2) Yukardaki bilgi ve dokümanlardan sonra armatörden geminin yapımından beri olan klas kayıtlarını incelemek için onay ve pasaport istenir ve geminin geçmişte ciddi bir kaza, hasar vs. geçirmiş olup olmadığına bakılır.

3) Madde 1 ve 2'de alınan bilgi ve belge neticeleri pozitif ise geminin muayenesi için armatörden müsaade istenir.

Kuru yük ve konteyner gemileri için tahliye limanında geminin ambarlarının mümkün olduğu kadar boş olduğu bir zamanda muayene yapılmasında fayda vardır.

Tankerlerde ise muayenenin tahliye limanında ve tahliye başlamadan



gemide olunması ve tahliye sonuna kadar gemide kalınmasını tavsiye ederim.

Eğer Tanker Laid-Up ise veya yük bağlantısı bekliyorsa balastların yan tanklarda olması ve merkez tankların gaz fren olmuş olması gerekir. Kimyasal tankerlerde yani pompa dairesi olmayan ve her tankta pompa olan tankerlerde ise en azından 4 kargo tankın boş ve gaz free olması tercih edilmelidir.

Tatbiki en az baş pik, kış pik ve iki balast tankında gaz free edilmiş ve girilmeye hazır olması istenmelidir. Balast tanklarını midShip civarında seçmekte fayda vardır.

#### 4) Muayene

Yukardaki bilgilerin ışığında geminin muayenesinde aşağıdaki hususlara dikkat edilmesini önemle tavsiye ederim.

A) Gemiye gidildiğinde kaptan, başmühendisi ile bir toplantı yapıp geminin operasyonunu aksatmayacak şekilde muayene planı yapılmalı,

B) Geminin bütün sertifikaları, gemideki makina teçhizat emniyet ile ilgili yeni inşa sırasında alınan

sertifikalar tek tek kontrol edilip resimleri çekilmeli,

C) Makine ve güverte jurnalleri son altı ay tetkik edilmeli ve önemli sayfaların resimleri çekilmeli

D) Ana makine, jeneratör, separatörlerin, incineratör, kompresör Turbo Charger, yağlama yağı, yakıt pompaları, dümen motorlarının gemi yapıldığından ve son bakımdan beri olan çalışma saatleri istenmeli ve alınan rakamların makineler üzerindeki göstergelerden kontrol edilmeli,

E) Son altı aylık yakıt, luboil analizlerindeki separatörler için tavsiye edilen çalışma sıcaklıklarına uyulup uyulmadığı dikkatlice kontrol edilmeli,

Nasıl bir insan için içtiği suyun ve yediği yemeğin kalitesi çok önemli ise bir ana makina, jeneratör içinde yakıt, yağ ve soğutma suyu o kadar önemlidir.

Eğer separatörler tavsiye edilen sıcaklıklarda ve süratte çalıştırılmazsa yakıt ve yağ kalitesi bozulur, soğutma suyu da başmühendisi tarafından haftalık ve her üç ayda bir kimyasal sağlayan şirketin teknisyeni tarafından örnek alınıp tahlil edilmelidir. Dolayısıyla bunlar dikkatlice

araştırılmalı, raporlar istenmelidir ve Cheng ile bu husus da detaylı konuşulması gerekir.

F) Tatbiki mümkün olan her makina ve cihaz çalışırken görülmeli, yağ yakıt kaçakları olup olmadığına, makinelerin sesine, bacadan çıkan dumana bakmak ve değerlendirmek gerekir,

G) Makina dairesi ve pompa dairesi sintineleri gezilerek kontrol edilmeli,

H) Makina ve güverte yedek parça listeleri istenmeli ve yedeklerin mümkün olduğu kadar resimleri çekilmelidir,

I) Acil durum jeneratörü mümkünse çalışırken ve devreyken görmekte fayda vardır,

J) Köprü üstü cihazları çalıştırılmalı

K) Gemi tutuklamalarında adları çok geçen su geçmez kapılar ve havalandırma damperlerinin, quick closing sisteminin iyi çalıştığı görülmeli,

L) Yaşam mahalli, kuzine, etlik ve kumandanlık kontrol edilmeli ve geminin MLC kaidelerine uygunluğu görülmelidir.



## Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 110 flag states, management system certification based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.

# ClassNK



# Yükleme ve boşaltma limanlarında “detention” zararları ve tazmini(\*)



\* DR. METİN UĞUR AYTEKİN

Yolculuk çarteri sözleşmesi (“voyage charter”) niteliğindeki navlun sözleşmelerinde gerek yükleme limanında gerekse boşaltma limanında yükleme ya da boşaltma süresi sona erdikten sonra veya taraflar arasında ticari hayatta “demuraj” (“demurrage”) adıyla anılan sürastarya süresi kararlaştırılmış olması hâlinde bu sürenin sonunda yükleme yahut boşaltma işlemleri için yine ticari hayatta bilinen adıyla armatörün (taşıyanın) gemiyi limanda daha fazla bekletmek zorunluluğu bulunmamaktadır. Taşıyanın zorunlu olmamasına karşın beklemeye devam etmesi hâlinde ortaya çıkan gecikmeden kaynaklanan zararlarının ise, belirli koşullar altında karşılanması gerekmektedir. Yükleme ya da boşaltma süresinden sonra ya da sürastarya süresinin kararlaştırılmış olması hâlinde bu sürenin tamamlanmasından sonra haklı bir neden olmaksızın geminin fazladan beklemek durumunda kalması nedeniyle uğradığı tüm zararlar

için taşıyana “damagesfordetention” ya da “gecikme zararları” olarak ifade edilen zararların karşılanması için tazminat ödenmesi gerekmektedir. Ayrıca gecikme zararlarından doğan alacak hakkının sürastarya alacağından farklı olarak likit bir alacak niteliğinde olmadığını da ifade etmek gerekmektedir. Dolayısıyla gecikme zararından doğan tazminat talebinde bulunan taşıyanın maruz kaldığı zararların tespiti için gecikmenin ne kadar sürdüğünün yanı sıra bu süre boyunca taşıyanın uğradığı zararların da tespiti ve ispatı gerekmektedir.

Gecikme zararlarının doğumuna neden olan olayların çok çeşitli şekillerde ortaya çıkması mümkün olduğundan bu hâllerin tümünün önceden belirlenip sınıflandırılarak ele alınması güçtür. Dolayısıyla burada yükleme ve boşaltma limanlarındaki bazı olaylarla kısıtlı olarak meydana gelebilecek gecikme zararlarını örnekler vererek izah etmeye çalışacağız.

## YÜKLEME LİMANINDA MEYDANA GELEN GECİKME ZARARLARI

### a. Bekleme Süresi ile Bağlantılı Gecikme Zararları

Yükleme limanında yükleme süresi başlamasına karşılık, bu sürenin ve kararlaştırılmış olduğu takdirde sürastarya süresinin sona ermesine rağmen yüklemeye hâlen başlanmamış olması durumunda kanuni düzenlemeler gereğince taşıyanın iki seçimlik hakkı bulunmaktadır. Buna göre; taşıyan dilerse sözleşmeyi feshedilmiş sayabileceği gibi yüklemenin yapılması için beklemeye devam da edebilecektir. Taşıyanın bu seçimlik haklarından ikincisini tercih etmesi ve yüklemenin yapılması için beklemeye devam etmesi hâlinde yükleme ve sözleşmeyle kararlaştırılmış

ise sürastarya süresini aşan bekleme sebebiyle ortaya çıkan gecikmeden kaynaklanan zararların tamamını taşıyandan talep etme hakkı olacaktır. Ayrıca, yükleme limanında doğan sürastarya ücreti ödenmeden ya da yeterli teminat verilmeden taşıyanın gemiyi yola çıkarma zorunluluğu bulunmamaktadır. Taşıyan, bu nedenle fazladan beklediği süre için uğradığı zararın tamamını taşıyandan isteyebilecektir.

Son olarak taşıyanın talimatına uyarak yükleme ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresinden sonra da beklemeye devam etmiş olan taşıyanın, fazladan beklenen bu süre için yaptığı giderler ve bu sebeple uğradığı zararlar için tazminat talep etmesi de mümkündür.

### b. Eşyanın Zayi Olması ile Bağlantılı Gecikme Zararları

Gemi taşıma faaliyetini gerçekleştirmek üzere yükleme limanından ayrılıp yolculuğa başlamadan önce taşınacak eşyanın zayi olmasıyla sonuçlanan bazı durumlarda da taşıyan lehine gecikme zararlarının tazminini talep etme hakkı doğabilmektedir. Ancak bu konudaki değerlendirmenin, eşyanın ferden belirlenmiş olup olmadığına göre farklı şekillerde yapılması gerekmektedir. Zira kanunda eşyanın zayi olması neticesinde taşıyana tanınacak haklar bakımından ferden belirlenmiş (“somut olarak belirlenmiş”) eşya ile ferden belirlenmemiş (“sadece tür ve cinsi ile belirlenmiş”) eşya arasında ayırım yapılmıştır.

Buna göre, sözleşmede ferden belirlenen eşyanın yükleme limanında umulmayan bir hâl nedeniyle kısmen zayi olması hâlinde taşıyan dilerse taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak





kaydıyla gemiye başka eşya yüklemeye yetkili olacaktır. Bu durumda yüklemeyi giderlerine de katlanarak en kısa sürede bitirmeye ve bu tercihinden kaynaklanan zararları tazmine zorunlu olacaktır. Dolayısıyla taşıyan bu ihtimalde yükleme süresinin ya da taraflarca kararlaştırılmış ise sürastarya süresinin aşılması hâlinde uğradığı gecikme zararlarını talep edebilecektir.

Bu noktada ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki, sözleşmeden sürastarya süresinin ne kadar olacağı anlaşılamiyor ve sürastaryanın süre limiti olmaksızın işleyeceğine dair bir yoruma sebebiyet verecek bir kaydın sözleşmede bulunmuyor olması hâlinde kanunen on gün ile sınırlı bir sürastarya süresinden bahsedilecektir. Bu takdirde yine sınırlı bir sürastarya süresinden söz edilecek ve bu sürenin taşıtanın başka eşya yükleme tercihinde bulunması nedeniyle aşılması durumunda taşıyan lehine gecikmeden doğan zararları talep etme hakkı doğacaktır.

Ferden belirlenmemiş, sadece tür ve cinsi ile gösterilen eşyanın, yükleme

için bekleme süresi dolmadan önce gemiye yüklendikten sonra veya gemiye yüklenmek üzere yükleme yerinde kaptan tarafından teslim alındıktan sonra tamamen zayı olması hâlinde ise taşıtanın, zayı olanların yerine başka eşya teslim etmeye hazır olduğunu gecikmeksizin bildirmesi ve yine aynı bekleme süresi içinde eşyanın teslimine başlaması hâlinde zayı olanların yerine başka eşya yükleme tercihinde bulunan taşıtanın kanunen bu yüklemenin doğurduğu fazla giderleri karşılaması zorunluluğu ve bu yükleme nedeniyle bekleme süresinin uzaması hâlinde taşıyanın bu nedenle uğradığı zararları tazmin etme mecburiyeti bulunmaktadır. Dolayısıyla taşıyan bu durumda bekleme süresinin aşılmasına dayalı olarak ortaya çıkan gecikme zararlarının tazmin edilmesini taşıtandan yasa hükmü gereğince talep edebilecektir.

### **c. Taşıma Belgelerinin Temini ile Bağlantılı Gecikme Zararları**

Ticari hayatta en önemli sorunlardan birisi de eşyanın gemiye yükleme işlemlerinin tamamlanmasına rağmen

yüke dair belgelerin temin edilmesi konusunda sorumlu kişilerin ellerinde olan ya da olmayan sebeplerle gecikmelerin söz konusu olmasıdır. Ayrıca bu belgelerin gerekli doğrulukta ve yeterlilikte olmaması da gemilerin taşımacılık faaliyetinin çeşitli aşamalarında yaşayacağı gecikmelere zemin hazırlayabilmektedir.

Yasa hükmü ile de sabit olduğu üzere her türlü navlun sözleşmesinde, taşıtanın ve yükletenin (“shipper”) eşyanın teslim alınacağı süre içinde o eşyanın taşınması için gerekli belgeleri (konışmento sureti, gümrük belgeleri gibi) taşıyana sağlama zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak taraflarca aksi yönde bir anlaşmaya varılmadığı sürece yükleme süresi, eşyanın gemiye yüklenmesinin sağlanması için taşıtana ücretsiz olarak tanınmış bir süre olarak kabul edilmesi sebebiyle prensip olarak geminin sefere başlayabilmesi için ihtiyaç duyulan belgelerin, yükleme süresi içinde temin edilmesi hâlinde herhangi bir gecikmeden söz edilmeyecektir. Bununla birlikte kanun hükmünden doğsa dahi genel hukuk prensibi gereği



hakkın açıkça kötüye kullanılması hukuk düzenince korunamayacağından hiç kimse haklarını kullanırken kötü niyetli şekilde davranma olanağına sahip değildir. Bu itibarla yükleme süresi sona ermeden tamamlanması hâlinde taşıtanın, tamamen taşıyanı zor durumda bırakmak maksadıyla yüke dair belgeleri vermekte yavaş davranması ya da belgeleri vermekten imtina ederek makul bir neden olmaksızın geminin sefere başlamasına engel olması gibi durumlarda, yükleme süresi henüz tamamlanmamış olsa dahi taşıyan seferin geciktirilmesi sebebiyle uğradığı zararları ispat etmek suretiyle tazminat talebinde bulunabilecektir.

Diğer yandan yükleme süresi ya da kararlaştırılmış olması durumunda sürastarya süresinin tamamlanması üzerine, geminin sefere başlayabilmesi için ihtiyaç duyulan belgelerin sağlanmasında gecikildiği takdirde ise taşıyanın, ispat etmek kaydıyla gecikmeden kaynaklanan zararlarının tazminini talep etmesi de doğal hakkıdır. Sözleşmelerde, yüklemenin tamamlanmasından sonra geminin sefere başlayabilmesi için ihtiyaç duyulan belgelerin temini ya da gerekli diğer formalitelerin tamamlanabilmesi

maksadıyla taşıyanın, ayrıca belirli bir zaman dilimi için (iki ya da üç saat gibi bir süre) beklemekle yükümlü olacağına yönelik kayıtlara yer verilmesi halinde ise belge temini için belirlenmiş süreler aşıldığında da taşıyan gecikme zararlarının tazminini isteyebilecektir.

Ayrıca taşıyan, belgelerdeki hukuka ya da gerçeğe aykırılıkların somut olarak ortaya çıkış şekillerine göre maruz kalacağı zarar ve kayıplarının karşılanmasını talep edebileceğinden söz konusu aykırılığın, taşıyanın gecikmeye maruz kalmasına neden olması hâlinde ise yine gecikme zararları kapsamında tazminattan söz etmek mümkün olacaktır. Bu doğrultuda eşyaya ilişkin belgeleri usulüne ya da gerçeğe uygun şekilde temin etmemeleri nedeniyle taşıtan ve yükletenin, sadece yükleme limanında yolculuğa başlamadan önce değil yolculuk sırasında ya da gemi boşaltma limanına ulaştıktan sonra ortaya çıkabilecek gecikmeler nedeniyle de taşıyana karşı sorumlulukları doğabilecektir. Örneğin, gemi boşaltma limanına ulaşmış olmasına karşın yükleme limanında taşıtan ya da yükleten tarafından temin edilen eşyaya dair belgelerdeki usulsüzlük ya da

gerçeğe aykırılıklar nedeniyle boşaltma işlemleri öncesi gümrük, sağlık ya da liman otoriteleri nezdindeki formalitelerin tamamlanmasındaki gecikmeler nedeniyle taşıyan gecikme zararlarının tazmin edilmesini talep edebilecektir.

## BOŞALTMA LİMANINDA MEYDANA GELEN GECİKME ZARARLARI

### a. Eşyanın Teslim Alınması ile Bağlantılı Gecikme Zararları

Boşaltma limanında taşıyan tarafından yapılan hazırlık bildirimini ("notice of readiness") üzerine eşyanın kendisine teslimini talep eden gönderilen, eşyayı boşaltma süresi ve kararlaştırılmış olması durumunda sürastarya süresi içinde teslim almadığı takdirde temerrüde düşecektir. Bu durumda boşaltma süresi ve kararlaştırılmış olması durumunda sürastarya süresi içinde gönderilen, eşyanın tamamını teslim almadığı, taşıyan gönderilene haber verdikten sonra kanuni haklarından istifade ederek, eşyanın tevdi edilmesi yoluyla teslim borcundan kurtulabilecektir.

Bazı hâllerde ise eşyanın gönderilene hiç teslim edilememesi de söz konusu olabilmektedir. Yasa hükümlerinde bununla ilgili üç ihtimal öngörülmüştür:

- Hazırlık bildiriminde bulunulmasına karşın gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması
- Hazırlık bildirimine rağmen gönderilenin eşyayı teslim almayacağı konusunda bir beyanda bulunmaması
- Gönderilenin boşaltma limanında bulunamaması

Bu hâllerden ilkinde, taşıyanın boşaltma limanında hazırlık bildiriminde bulunabileceği muhatabı olarak gönderilen bulunmakta ve bildirim yapılması üzerine gönderilen eşyayı teslim almayacağını beyan etmekte ya da eşyanın kendisine



teslim edilmesini talep etmekle birlikte eşyanın gemiden boşaltılması ve teslim alınmasıyla ilgili olarak üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirmemekte, dolayısıyla da boşaltma ve teslim işlemleri başlayamamaktadır. Ancak bu ihtimalde de boşaltma süresi, boşaltmanın belirli bir günde başlayacağı kararlaştırılmışsa belirlenen günden, kararlaştırılmamışsa hazırlık bildirimının muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim gününden itibaren işlemeye başlayacak ve sürenin işleyişi, gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınmasına rağmen kural olarak takvime göre aralıksız gerçekleşecektir.

İkinci hâlde de benzer şekilde taşıyanın karşısında muhatap olarak gönderilen bulunmakta ve boşaltma süresi sözleşmede belirlenen günün gelmesi ile birlikte ya da belirli bir günün kararlaştırılmamış olması hâlinde hazırlık bildiriminin muhatabına ulaşması sonrasındaki ilk takvim günü işlemeye başlamaktadır. Ancak bu kez gönderilen eşyayı teslim alıp almamak konusunda bir irade göstermemektedir. Bu duruma rağmen gönderilenin bekleme süresini kullanma hakkı olduğundan sessiz kalan gönderilenin beklenmesi gerekmemekte ve bu hâlde de boşaltma süresi kural olarak takvime göre aralıksız işlemektedir.

Üçüncü hâlde ise ilk iki hâlden farklı olarak taşıyanın karşısında eşyayı teslim alacak muhatabın bulunamaması durumu söz konusudur. Bu durumda da eğer sözleşmede belirlenmişse, kararlaştırılan günde boşaltma süresi işlemeye başlayacaktır. Bu konuda sözleşmede bir açıklık yoksa taşıyanın, hazırlık bildiriminde bulunmak üzere muhatap olarak gönderilenin boşaltma limanında bulunmadığını taşıyana bildirmesi gerekecektir. Muhatap bulmakta zorlanan taşıyan bakımından önemli bir ilke ise bu durumun taşıyana bildirilmesi kaydıyla hazırlık bildiriminin, bildirimde bulunmak üzere girişimde bulunulduğu tarihte yapılmış sayılması ve boşaltma

süresinin de bu tarihi izleyen ilk takvim gününden itibaren işlemeye başlayarak kural olarak aralıksız şekilde devam edecek olmasıdır. Yukarıda belirtilen üçlü bir ayrıma göre listelenen hâllerden birisinin varlığı durumunda boşaltma ve teslim işlemleri hiç yapılamayacaktır. Bu ise taşıyan yönünden olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına neden olacaktır. Zira eşyayı boşaltma limanına kadar getirmiş olan taşıyan, eşyayı teslim edemediği için navlun sözleşmesiyle taahhüt ettiği deniz yoluyla eşya taşıma borcunun son aşamasını tamamlayamayacak ve ifa yoluyla borcundan kurtulmuş duruma gelemeyecektir. Bunun yanı sıra boşaltılmayan eşyanın gemide yüklü durumda kalması da taşıyanın gemisini, yapacağı başka sözleşmeler yoluyla kazanç sağlamak amacıyla kullanmasından mahrum kalmasına neden olacaktır. Ayrıca eşyanın bozulmaya elverişli olması yahut bakım ya da muhafazasının masraflı olması gibi durumlarda eşyanın gemide uzun süre kalması önemli külfetler ve sakıncalar doğuracaktır.

Taşıyanın içine düştüğü bu olumsuz durumun hızlı bir şekilde giderilebilmesi için bu üç hâlden birisinin varlığı hâlinde taşıyanın kanun hükmü gereği zorunlu olarak eşyanın tesliminin belirtilen nedenlerle yapılmadığını taşıyana bildirmesi eşyanın yargı yoluna başvurarak tevdi işlemlerini gerçekleştirme zorunluluğu olacaktır. Burada üzerinde durulması gereken önemli husus, taşıyanın boşaltma limanında eşyanın teslim alınmasında ortaya çıkan nedenlere ve gecikmeye bağlı olarak uğramış olduğu zararları, gecikme zararları kapsamında talep edebilmesidir.

#### **b. Boşaltmanın Tamamlanmasına Rağmen Geminin Limandan Ayrılmasının Engellenmesinden Kaynaklanan Gecikme Zararları**

Boşaltma tamamlanmış olmasına karşın, ortaya çıkan engeller nedeniyle geminin boşaltma limanında beklemeye

devam etmek zorunda kalması hâlinde taşıyan, fazla bekleme nedeniyle ortaya çıkacak gecikme süresince gemi ve personel ile ilgili giderlere katlanmak zorunda kalacaktır.

Ayrıca gecikme, geminin fiili olarak boşaltma limanında alıkonulması sonucunu doğuracağından bu durum aynı zamanda geminin başka bir navlun sözleşmesine konu olmaktan mahrum kalması ya da daha önceden kurulmuş bir sözleşme uyarınca geminin bir sonraki seferi için yapacağı yolculuğun gecikmesi nedeniyle taşıyan bakımından ciddi ekonomik kayıp ve külfetlerin ortaya çıkmasına sebep olacaktır. Bu tür durumlara bağlı olarak meydana gelecek gecikmeler nedeniyle de taşıyanın maruz kalacağı zararlarının tazmin edilmesini talep etmesi mümkün olacaktır.

**(\* Bu makale, yazarın Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları (Seçkin Yayıncılık, 2019) kitabından redakte edilerek alınmıştır.**

#### **Kaynaklar:**

*Baughen, Simon: Summerskill on Laytime, 5. Edition, Sweet&Maxwell, 2013.*

*Ügener, M. Fehmi: Çarter Sözleşmeleri, Cilt I, İstanbul, Der Yayınları, 2017.*

*Wilson, John F.: Carriage Of Goods By Sea, 7. Edition, Pearson, 2010.*

*Schofield, John: Laytime and Demurrage, 6. Edition, Londra, Informa, 2011.*

*Çağa, Tahir/ Kender, Rayegân: Deniz Ticareti Hukuku, Cilt II, 10. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2010.*

*Kender, Rayegân/ Çetingil, Ergon/Yazıcıoğlu, Emine: Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, Cilt I, 13. Baskı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2012.*

*Okay, Sami: Deniz Ticareti Hukuku, Cilt II, İstanbul, Sermet Matbaası, 1965.*

**\*PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ  
ÖĞRETİM ÜYESİ**

IMO 2020'den çok önce  
Türkiye'de ilk  
**VLSFO ikmalini**  
gerçekleştirdik.

**POMarine  
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,  
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.  
Yolların çok ötesi.

**PO** Marine

Tel: +90 216 275 3705 / +90 216 275 3719 e-posta: pobunker@petrolofisi.com.tr



“Denizcilik Yakıtları Kalite ve  
Miktar Güvence Sistemi” ile  
her ikmalimizi

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

**dünyada bir ilki**  
gerçekleştirdik.

**4.200**

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri  
Memnuniyeti**

— Dünya devi şirketler dahil, —  
tüm müşterilerimize bugüne kadar  
tek bir problem yaşatmadan  
%100 müşteri memnuniyetini  
sağladık.

**Kadriye Ana &  
Necati Alpagül'e  
tam not**

SIRE denetiminden  
başarıyla geçen barçlarımız ile  
uluslararası enerji devlerinin  
**tüm yakıt taleplerine**  
cevap verebilecek kapasiteye  
ulaştık.

**2020**

— yılında —

**1 milyon m<sup>3</sup>**

denizcilik yakıtı satışı yaparak

**%16**

büydük. Hem transit  
hem de iç pazarda lider olduk.

**%27 | %56**  
**TRANSİT | İÇ PAZAR**

**PAYIYLA LİDER**



**Petrol Ofisi**



# KÜRESEL ANTI-TRÖST VE REKABET POLİTİKALARI ACİLEN HAZIRLANIP UYGULANMALIDIR

Pandemi süreci ile birlikte konteyner piyasası birden yükselişe geçti ve navlunlar inanılmaz rakamlara geldi. Bu segmentteki büyük oyuncular çok büyük karlar elde ederken, konteyner ekipmanı bulma konusu da sektörde büyük sorun haline geldi. Angora Denizcilik Kurucu Ortağı Hakan Çendik Deniz Ticareti Dergisi'ne navlun piyasalarında yaşananları, öngörülerini ve yapılması gerekenleri anlattı.



**HAKAN ÇENDİK**

ANGORA DENİZCİLİK VE TİCARET LTD. KURUCU ORTAĞI - İMEAK DTO Y.K. YEDEK ÜYESİ  
İMEAK DTO 37 NO'LU KOMİTE ÜYESİ

**Dünyada ciddi olarak konteyner ekipman sorunu yaşanıyor, bu da navlunları etkiliyor. Bu konudaki gözlemlerinizi bizimle paylaşır mısınız?**  
Pandemiden dolayı üretimleri daralan-kapatılan ülkelerin nispeten daha iyi durumdaki, üretimi normale dönen Çin ve Uzakdoğu ülkelerinden ürün taleplerini arttırması sonucu arz -

talep dengesi bozuldu. Uzakdoğu'nun ihracatı ithalatından çok daha fazla artış gösterdi. Tek yönlü ticaret, dolayısıyla tek yönlü taşımacılık gerçekleşti. Bunun nedenlerini irdelersek;

-Armatörlerin sefer sayılarını ve liman uğraklarını azaltması ve okyanus aşırı seferlere yönelmesi,

-Limanlarda ve gümrüklerde işlemlerin aksaması ve konteynerlerin bekletilmesi,

-Konteynerlerin limanlar ile ülkelerin iç kesimleri arasındaki kara nakliye faaliyetlerinin normalden uzun sürmesi, limanlara geri dönecek konteynerlerin gecikmesi,

-Kapanmalar iş gücünün azalmasına, konteyner boşaltma ve yükleme işlemlerinin hem limanlarda, hem de depolarda gecikmesi,

-Yılsonu ve Paskalya sebebiyle sezonluk aşırı talep artışının ilave etkisi,

-Kış dönemindeki karantina ve kapanmaların Nisan - Mayıs 2020 dönemindeki gibi sert ve uzun sürmesi endişesiyle stok temin etmek için aşırı talebin oluşması,

-Boş konteynerlerin Çin limanlarına pozisyonlanması,

-Armatörlerin lehine gelişen en yüksek karlı bu süreci, armatör ve acentelerin daha derin ve uzun zamana yayacak faaliyet ve niyetleri.

Sonuç: Yukarıda saydığımız etkilerin hepsinin bir araya gelmesi sonuncu oluşan domino etkisi!

**Lojistik ve tedarik zincirinin ne kadar önemli olduğu pandemi sürecinde ortaya çıkmış oldu. Küresel anlamda büyük oyuncular bir tekel oluşturdu diyebilir miyiz?**

Üretim açısından dünyanın Çin ve diğer Uzakdoğu ülkelerine bağımlılığın yüksek





riski yanında, lojistik ve tedarik zincirinin önemini maalesef yüksek bedeller ödeyerek öğreniyoruz. Global lojistik oyuncumuzun olmamasının handikabını bu süreç öne çıkarmıştır. Geçmiş yıllarda özelleşip sonrasında filusunda hiçbir gemi kalmayan milli denizcilik şirketimiz olan D.B. Deniz Nakliyat filosuna ve işlevine ihtiyaç duymaktayız!

Pandemi öncesinde USD 1500-2000 TEU aralığında olan Uzakdoğu-Türkiye navlunları son günlerde USD 8500-9000 seviyesine çıkmıştır. Tüm ülkeler global büyüklüğe ve güce sahip birkaç konteyner armatörünün ve lojistik devinin oyuncağı olmuş durumdadır.

Bu devlerin büyümesinin sebepleri ülkelerin milli stratejik denizcilik politikalarının olmayışdır.

Bu süreç derinleşirse, ülkelerin siyasetini dizayn edecek, ticaretin temellerini kökünden sarsacak, sosyal hayatın çöküşüne sebep olacak boyutlara ulaşacaktır. Konteyner tedarik sorunu sadece lojistik firmalarının

sorunu olmaktan çıkıp, sanayiciden son tüketiciye kadar herkesin sorunu olacaktır.

Tarihinin en yüksek seviyelerine ulaşan konteyner navlunları global enflasyona sebep olacaktır!!! Konteynerin kendisi ve navlunları içerisinde taşınan ürünlerin birçoğundan daha yüksek seviyelere ulaşmıştır, Dünyanın hemen her ülkesinde baş gösteren konteyner ekipman ihtiyacı kendi aralarında kurdukları tröstler eşittir Alliance'lerin gayesi, piyasadan daha güçlü bir tekel oluşturarak daha fazla kar sağlamaktır. Küresel anti-tröst ve rekabet politikaları acilen hazırlanıp uygulamaya geçilmelidir.

**2M Alliance:** MSC + MEARSK

**Ocean Alliance:**

OOCL+CMA+COSCO+EVER GREEN LINE

**THE Alliance:** ONE + HAPAG LLOYD + YANG MING başlangıçta sektördeki küçük lojistik şirketleri satın alarak veya acımasız ticaret ile saf dışı bırakıldı;

sonra planlı bir şekilde tekel oluşturuldu, ama siyasetler ve uluslararası rekabet kurumları bu tehlikeyi göremedi veya hasıraltı ettiler.

**Peki, bu sorun nasıl çözülebilir, neler yapılmalı sizce?**

-Uluslararası platformlarda anti-tröst ve "Rekabet Politikaları" uygulamaya geçirilmelidir,

-Olağanüstü süreç yaşandığından konteyner navlunları, demuraj ve detention rakamlarına rekabet kurullarınca müdahale edilmelidir,

-İhracat yüklerinin yüklenmesi kaydı ile boş konteynerlerin ülkeden çıkışlarına müsaade edilmelidir. Aksi halde limanlarda boş yükleme işlemi yapılmamalıdır.

-Çin - Türkiye ve Türkiye - Avrupa hatlarında blok tren taşımaları ivedilikle başlamalıdır,

-Alternatif taşıma modları olan açık yük - kırkambar taşımacılığı, RO/RO ve tren

taşımacılığında yükler kaydırılmalı, tedarik zincirinde alternatif taşıma modları ihmal edilmemeli,

-Kısa vadede, devlet idaresi - Odalar/ STK'lar - denizcilik sektörünün oyuncularını kriz masası kurarak (Devlet eliyle konteyner temini-finansmanı, alternatif taşıma modlarını gerçekleştirecek kurumlarla ihtiyaç duyulan taşımaların programlanması, ilave seferler konulması, kapasitelerin artırılması vb.) çözümleri hayata geçirmek iş birliği yapılmalıdır,

-Limanlara elleçlenebilen kırkambar türevindeki yüklerin açık yük gemileri ile kırkambar taşınması için ilgili kurumların koordinasyonu sağlanmalıdır.

## Önümüzde bizi nasıl bir piyasa bekliyor, öngörüleriniz neler?

Pandemi sürecinde kapanmalar ve karantınalar etkisiyle sanayi/imalat/ ulaşımda akaryakıt tüketimi durma noktasına geldiğinden petrol üreten ülkeler ve trader firmalar VLCC tankerleri depo olarak kullandı. Nisan - Haziran 2020 ikinci çeyrek diliminde birinci çeyrek döneme kıyasla tonajlara göre % 300 - % 500 oldukça yüksek navlun ve kira bedelleri oluştuğundan sonra üçüncü ve dördüncü çeyrek döneminde eski seviyelerine döndükten sonra yılı ortalama % 15 değer kaybıyla kapattı. Tanker navlunları için 2021 yılını ortalama mevcut değerlerle tamamlanmasını, dolayısıyla stabil bir piyasa bekliyoruz. Kuru yük piyasaları pandemiden en çok etkilenen sektör oldu. İlk üç çeyrek dönemi düşüşle kapattı. Hemen hemen her tonajda armatörler running costlarının altında navlun kazancı ile taşıma yaptılar veya gemiler laid-up (Servis Dışı Bekleme) yapıldı. Sonbahar ve yılın ilk aylarında tonajlarına göre ortalama %30-%40 civarında navlun artışı olmuştur.

Açık yük piyasalarında demir-çelik sektöründeki ara mamul, hammadde ve hurda talepleriyle lokomotif olmuştur... Hurda, kütük demir ve HRC ürünlerinin tonajı son yılların en üst seviyesine ulaşmıştır. Ayrıca pandemi döneminde tahıl ürünleri yükseliş trendini devamlı

korudu. Rusya'nın tahıl ihracatına ek vergi uygulaması, açık yük navlun piyasalarında yılın ilk çeyreğindeki mevsimsel düşüşü öteleyip navlun seviyelerini muhafaza etti.

Açık yük piyasalarındaki navlun trendi demir çelik ürünleri ve tahıl ürünlerindeki arz-talep ilişkisiyle doğru orantılı olacaktır. Konteyner ekipmanındaki tedarik sorunu nedeniyle taşınamayan ve yüksek navlunlara ulaşan ürünlerin açık yük gemilerine kayması da başka bir etken olacaktır, Geçmişte 2004-2008 dönemindeki yükselişin aksine bir çiçekle bahar olmaz misali yükselen navlunlar için temkinli olmalıyız, Direnç ve Destek noktaları Nisan ayındaki paskalya tatilleri, Haziran ve Temmuz aylarındaki mevsimsel durgunluk dönemlerine dikkat edilmelidir, Bu dönemlerde Navlun piyasalarında düzeltme hareketi olmaz ise 2021 yılındaki navlunların bir önceki yıllardan daha yüksek olacağını, dengeli yükseliş ivmesi beklemekteyiz.

## Gelelim konteyner segmentine... Sizce nasıl bir piyasa bekliyor bizi?

Konteyner marketini oldukça detaylı irdeledik, global lojistik devleri 2020 yılını tahminlerinin çok ötesinde tarihe geçecek kar elde ederek kapattılar. Mearsk Firması 2020 yılında yaklaşık üç milyar dolar kar elde etti. Konteyner navlunlarında mevcut tekel yapı nedeniyle kısa dönemde düşüş beklenmiyor.

Ekipman tedariki çözümlenip, konteynerize olmuş yükler alternatif taşıma modları ile taşınmaya başlanırsa, konteyner navlunları kısa vadede eski seviyelerine dönmese de düşüş ivmesine girecektir. Pandemi, konteyner armatörlerine hayallerinin ötesine kar ettirdi, aynı seviyelerde olmasa da yüksek navlun döneminin devam edeceğini tahmin ediyoruz.

Tarihte yaşanmış dünya geneline yayılmış salgınlardan sonra tüketim hızlıca artmış, ekonomiler yükselmiştir; bunu bir dip not olarak düşelim. Pandemi süreci aşı ve tedbirlere rağmen ciddiyetini koruyor. Ekonomilerin ve

sosyal hayatın aldığı yaralar devlet destekleriyle sarılmaya çalışılıyor, fakat bana göre şu an uzun süren kuvvetli bir **DEPREM** yaşıyoruz. Asıl sorun pandemiden sonraki olması muhtemel **TSUNAMI!!!**

Salgın kontrol altında alındı, sorunlar bitti ama hayat hemen eskiye dönmeyecek. Asıl sorun ve yıkım pandemiden sonraki dönemde sosyo-psikolojik ve ekonomik anlamda olacaktır. Gerekli tedbir ve önlemleri şimdiden planlanmalıdır, aksi halde telafisi çok ağır hasarlar ve etkiler uzunca süre devam edecektir.

## Pandemi süreci iş yapma biçimimiz dahil her şeyi değiştirdi. Artık hiçbir şey eskisi gibi olmayacak diyebilir miyiz?

Bu süreçte yeni düzenlemeler ve alınan tedbirler alışık olduğumuz iş düzeni ve konfor açısından olumsuz etkilendi; fakat tüm dünyanın mücadele ettiği bu salgında işlerimizi alışık olduğumuz yöntemler yerine, yeni koşullar altında iş yapma zaruryeti ortaya çıktı.

Online takip, dijitalleşme, uzaktan erişim daha çok önem kazandı. Tüm insanlar bu salgınla gıda, tüketim, tatil, eğitim, iş, sosyal ilişkiler, tasarruf alışkanlıklarını tekrar gözden geçirip, yenilikler yapacaktır. Siyasetler ve idareciler; kalkınma, eğitim ve sağlık politikalarını yeniden düzenleyecektir.

21. yüzyılda uzay çağını, yüksek teknolojiyi yaşayan insanoğlu ters köşe olmuş durumda. Büyük yıkım hiç beklenmedik bir yerden geldi.

Globalleşmenin sakıncalarını, her alana üretim yapabilmenin kıymetini anladık. Bu süreçte en çok talep edilen ürünler değer olarak küçük, ama yaşamsal olarak temel ihtiyaçlar oldu.

Sadece katma değeri yüksek ürünleri değil, en temel ürünleri de ihtiyacımız oranında üretmemiz gerektiğini tecrübe ettik. Gelişmiş ülkeler çok ucuza tedarik ettiği için üretimini durdurdukları temel ürünleri satın almak için ahlaksız ticari yarışlara girdiler, üzülmek bunlara da şahit olduk.





Customer Satisfaction Delivered

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

[www.kinay.com](http://www.kinay.com)



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

# YEŞİL MUTABAKATA UYUM KAPSAMINDA ÖNCELİKLİ AR-GE VE YENİLİKÇİ TEKNOLOJİLER



Sürdürülebilir bir dünya için küresel çapta ortaya konan gayretlerin tüm ülkeler ve paydaşlar tarafından her seviyede artırılması ihtiyacı 2020 yılında Covid-19 pandemisinin yarattığı sosyal ve ekonomik krizin yansımaları ile daha da görünür hale geldi. Bunun neticesinde, pandemi sonrası normalleşme döneminde sürdürülebilir ve kapsayıcı bir küresel ekonominin inşası uluslararası toplumun öncelikli gündemi olarak görülmektedir.

Ülke ve örgütlerin gayretlerine ilave olarak, artan sayıda uluslararası firma ve yatırımcının da yeşil dönüşüm yol haritalarını belirleyerek; düşük karbonlu yeşil ekonomiye geçişe ivme kazandırmayı hedefledikleri görülmekte. Bu inisiyatifler arasında, Birleşmiş Milletler çatısı altında bugüne kadar 1.397 firma ve 74 yatırımcının katılım sağladığı Sıfır Emisyon Yarışı ve 280 firmanın taraf olduğu RE100 (Yenilenebilir Enerji 100) girişimleri yer almakta. Tüm bu gelişmeler ışığında, Türkiye ekonomisi ve sanayisinin yeşil dönüşümü; kapsayıcı ve sürdürülebilir bir büyümenin tesis edilmesinin yanı sıra, ülkemizin Avrupa Birliği (AB) başta olmak üzere, üçüncü ülkelere ihracatında rekabetçi gücünün

korunması ve güçlendirilmesi için kaçınılmaz görülmekte.

Bu alanda atılacak adımlar, aynı zamanda ülkemizin küresel değer zincirlerine entegrasyonunun geliştirilmesi ve uluslararası yatırımlardan alacağı payın artırılması bakımından da önem arz etmekte. Yeşil Mutabakat, AB'nin 2050'ye kadar net sera gazı emisyonlarının sıfırlanması ve ekonomik büyümenin kaynak kullanımına bağlılığının sona ermesi gibi temel hedefleri içeren yeni büyüme stratejisidir. "Yeşil Mutabakata Uyum" çerçevesindeki araştırma konuları şu başlıklar halinde verilebilir.

## 1. İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ, ÇEVRE VE BİYOÇEŞİTLİLİK:

İklim değişikliği, karbon salınımı ve sera gazı emisyonlarının düzenlenmesi amacıyla katkı sunacak çalışmalar:

- Çevre atık yönetimine yönelik yenilikçi uygulamalar
- Arıtılmış atık su kullanımına yönelik uygulamalar
- Su kaynaklarının yönetiminde uzaktan algılama ve bilişim uygulamaları
- İçme suyu kaynaklarında endokrin bozucu kimyasalların azaltılmasına

yönelik uygulamalar

- İklim değişikliğinin çölleşme/arazi tahribatıyla birlikte biyolojik çeşitlilik ve ekosistemler üzerindeki etkilerinin belirlenmesine yönelik yenilikçi çözümler
- Kalıcı ve mobil kimyasalların (persistent and mobile chemicals) insan sağlığı, çevre ve doğa üzerindeki olumsuz etkilerine karşı yenilikçi, sistemik sıfır kirlilik (zero-pollution) çözümleri
- Orman ve tarım alanı yangınları ile etkin mücadelenin sağlanması ve peyzaj yönetiminin iyileştirilmesi için önleyici, erken uyarı/tahmin yeteneği olan, proaktif orman yönetimi/ yönetişimini sağlayacak izleme, müdahale ve karar destek sistemleri

## 2. TEMİZ VE DÖNGÜSEL EKONOMİ

- Sanayide sera gazı emisyon azaltım kapasitelerinin yükseltilmesi ve enerji verimliliğinin yaygınlaştırılmasına yönelik yenilikçi uygulamalar
- Sanayiden kaynaklı sera gazı emisyonlarının izlenmesine yönelik sistemler
- Tekstil ve deri sektörlerinde sürdürülebilir üretim ve karbon salınımı ile sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik yenilikçi uygulamalar
- Endüstriyel baca gaz emisyonundan sentetik yakıtların (dekarbonizasyon) ve kimyasalların üretimini kolaylaştırmak için yenilikçi ve geri dönüştürülebilir katalitik malzeme sistemleri

## 3. TEMİZ, ERİŞİLEBİLİR VE GÜVENLİ ENERJİ ARZI

- Başta rüzgar, güneş ve jeotermal olmak üzere temiz, yerli ve yenilenebilir enerji kaynaklarının geliştirilmesi ve mevcut enerji sistemleri ile entegrasyonlarının sağlanmasına ve bu sayede sera gazı emisyonlarının azaltımına yönelik uygulamalar





#### 4. YEŞİL VE SÜRDÜRÜLEBİLİR TARIM: TARLADAN SOFRAYA SÜRDÜRÜLEBİLİR TARIM

- Tarımsal üretimde tehlikeli pestisit, anti-mikrobialların kullanımının azaltılmasına, biyolojik ve biyoteknik mücadele yöntemlerinin geliştirilmesine yönelik uygulamalar
- Organik tarım üretiminin geliştirilmesine yönelik uygulamalar
- Tarımsal üretimde kimyasal gübre kullanımının azaltılmasına katkı sağlayacak çözümler
- Tarımsal üretimde ve gıda sektöründe atık ve artıkların geri dönüşümünün sağlanmasına ve tekrar değerlendirilmesine yönelik yenilikçi uygulamalar
- Sürdürülebilir tarım uygulamalarının geliştirilmesi ve sera gazı salımlarının azaltılması amacıyla sürdürülebilir arazi yönetimi ve çölleşme/arazi tahribatıyla mücadele çalışmalarında karbon depolama işlemlerine yönelik yenilikçi uygulamalar
- Sürdürülebilir arazi yönetimi için tutulan karbon miktarının tespit edilmesi ve karbon stoklarındaki değişimlerin izlenmesine yönelik uygulamalar
- Tarladan sofraya sürdürülebilir tarım

tekniklerinin yaygınlaştırılmasına yönelik yenilikçi uygulamalar

- Gıda zincirinin her aşamasında (birincil üretimden tüketime kadar) gıda kayıplarını ve israfını azaltmak amacıyla sürdürülebilir gıda üretim ve ambalaj teknolojilerinin ve uygulamalarının geliştirilmesi

#### 5. SÜRDÜRÜLEBİLİR AKILLI ULAŞIM

- Kombine taşımacılığın geliştirilerek, sürdürülebilir ve yeşil ulaşım modlarının payının artırılmasına yönelik uygulamalar
- Elektrikli ve hibrit araç teknolojileri ile şarj ekosistemi ve araç alt yapısının geliştirilmesine yönelik yenilikçi uygulamalar
- Tüm ulaşım modlarına yönelik sürdürülebilir ve alternatif yakıtların geliştirilmesi; mevcut yakıt tüketiminin ve emisyonların azaltılmasına yönelik yenilikçi uygulamalar
- Ulaşım sektörünün çevre üzerindeki etkileri dikkate alan, sürdürülebilir ve akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesine yönelik yenilikçi uygulamalar
- Ulaşım sektöründe karbon emisyonların azaltılmasını hedefleyen ve çevreye saygılı bir ulaştırma

altyapısının güçlendirilmesine yönelik çözümler

- Ulaşımında demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması, demiryolu altyapısının iyileştirilmesine ve geliştirilmesine yönelik çözümler
- Entegre bir ulaştırma sisteminin tesis edilmesine yönelik çözümler
- Yeşil liman uygulamalarının geliştirilmesine yönelik yenilikçi çözümler
- Egzoz emisyonlarının azaltılması ve alternatif bireysel ulaşım imkânlarının sağlanması amacıyla mikro-mobilite araçlar sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasına yönelik uygulamalar

#### AVRUPA YEŞİL MUTABAKATININ AKTİVE EDİLMESİ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1 Ocak 2020'den itibaren uygulamaya koyduğu IMO 2020 düzenlemesi ile gemi yakıtlarındaki kükürt oranını azami % 0,5 olacak şekilde sınırladı. Bu uygulama ile gemilerden kaynaklanan kükürt oksit oranında yılda yaklaşık olarak 8.5 milyon metrik ton azalım ile %77'lik bir düşüş öngörülmektedir. Taşımacılık sektörü, AB'nin sera gazı emisyonlarının dörtte birini oluşturmakta ve bu oranı artırmaya devam etmektedir. Nötr iklim hedefine ulaşılabilmesi için 2050 yılına kadar taşımacılık sektörü emisyonlarında %90 azalma sağlanmalı, karayolu, demiryolu, hava ve deniz taşımacılığı sektörleri emisyonların azaltılmasına katkıda bulunmalıdır. Sürdürülebilir taşımacılık sektörü hedefine ulaşılabilmesi için kullanıcı odaklı ve mevcut mobilite alışkanlıklarına daha uygun fiyatlı, erişilebilir, daha sağlıklı ve temiz alternatifler sunulması gerekmektedir. Avrupa Komisyonu bu hususu göz önünde bulundurarak tüm emisyon kaynaklarını ele alacak şekilde sürdürülebilir ve akıllı mobilite için bir strateji benimsemektedir.

Komisyon, 2050 yılına kadar iklim nötr olma hedefinin nasıl sağlanacağına dair net bir vizyon belirledi. Bu vizyon,

AB'nin 2020'nin başlarında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne sunacağı uzun vadeli stratejinin temelini oluşturmalıdır. Etkili ve adil bir geçişin koşullarını açıkça ortaya koymak, yatırımcılar için öngörülebilir olmak ve geçişin geri döndürülemez olmasını sağlamak için komisyon Mart 2020'de ilk Avrupa 'İklim Yasası'nı önerdi. Bu, 2050 iklim nötr hedefinin mevzuatta yer almasını sağlayacak. İklim Yasası aynı zamanda tüm AB politikalarının, iklim nötr olma hedefine katkıda bulunmasını ve tüm sektörlerin üzerine düşeni yapmasına temel teşkil edecek. AB, iklim nötr hedefi doğrultusunda ekonomiyi modernize etmeye ve dönüştürmeye çoktan başlamış bulunmaktadır. 1990 ile 2019 arasında, sera gazı emisyonları %23 azaltılırken, ekonomi %61 büyümüştür. Ancak mevcut politikaların, 2050 yılına kadar sera gazı emisyonlarını yalnızca %60 azaltacağı öngörülmekte. Önümüzdeki on yılda, daha iddialı iklim eylemleri başta olmak üzere yapılması gereken birçok iş bulunmaktadır. Komisyon, AB'nin 2030 için sera gazı emisyon azaltım hedefini, 1990 seviyelerine göre bilinçli ve sorumlu bir şekilde en az %50'ye, mümkünse %55'e çıkarmak için 2020 yılında oldukça etkin değerlendirmeli bir plan sundu.

Bu politika reformları, ekonomik sistem genelinde etkili karbon fiyatlandırmasının sağlanmasına yardımcı olacak. Bu, tüketicilerde ve iş dünyasında davranış değişikliklerini teşvik edecek, sürdürülebilir kamu ve özel yatırımlarda artışı kolaylaştıracak. Buna göre, farklı fiyatlandırma araçları birbirini tamamlamalı ve birlikte tutarlı bir politika çerçevesi sağlamalı, ayrıca vergilendirme de iklim hedefleriyle uyumlu şekilde düzenlenmelidir.

## YEŞİL MUTABAKAT KAPSAMINDA AR-GE ÇALIŞMALARI

Yeşil Mutabakata uyum kapsamında uygulama çalışmaları yapılan rüzgar

enerjisiyle çalışan gemi inşası için Norveçli bir firma çalışmalara başladı. Bu çalışmalar kapsamında, günümüzün en modern gemilerine kıyasla yüzde 90'a kadar emisyon azalımı sağlayan, rüzgar enerjisi tahrikli sistemle çalışan bir araç taşıyıcı gemi inşa edilmesinin planlanmakta olduğu anlaşılmaktadır. 2025 yılına kadar açık denizlerde seyir etmesi planlanan Orcelle Wind isimli Ro-Ro gemi tasarımı için 2022 yılının ortasına kadar bir tersane ile inşa sözleşmesinin imzalanması planlanmaktadır.

Tasarımında Wallenius Marine tarafından hazırlanan Oceanbird konseptinden yararlanılan geminin geliştirilmesinde, yüklenici firma tarafından Ro-Ro yapımı deneyiminden yola çıkılarak konsepti ileri taşıyacak kapsamlı bir uygulanabilirlik değerlendirmesi yapılacağı ifade edilmektedir. Orcelle Wind, başlıca tasarımları tamamlanırken aşağıdaki özelliklere göre geliştirilecek:

- 7 bin araçlık toplam kapasite,
- Araçlara ilave olarak ağır makine ve dökme yük taşıma kabiliyeti,
- Yaklaşık 220 metre uzunluk ve 40 metre genişlik,
- İlave güç sistemi ile artırılabilen yelken altında 10/12 deniz mili sürat.

Geminin tasarım süreci tamamlandıktan sonra Wallenius Marine tarafından tersaneler arasında uluslararası çapta bir ihalenin açılması ve en iyi teklifi veren tersanenin geminin inşasını üstlenmesi öngörülmektedir.

Diğer yandan Yeşil Mutabakata uygun bir başka Ar-Ge çalışmasında da, İngiltere ve Singapur menşeli iki firmanın bir araya gelerek anlaşma sağlamasıyla ortaya konulmuş, bu ortak çalışma sonucunda filolarındaki tüm gemilerin makinelerinin

amonyak ve metanol tahrikli olacak şekilde geliştirilmesi planlanmıştır. İki şirket arasında hem yenilenmiş makinelerde amonyak ve metanol kullanmayı hedefleyen, hem de yeni gemiler inşa etmek amacıyla bir ortaklık oluşturmak için mutabakat zaptı (MoU) imzalanmıştır. Ortaklık kapsamında filolarında yer alan mevcut gemiler, proje sonunda üstlenici firma tarafından tedarik edilecek olup, amonyak ve metanolla çalışan ve farklı bir firma tarafından tasarımı geliştirilecek motorlar ile güçlendirilecektir. Proje kapsamında geliştirilen yeşil yakıtlı ilk gemi de firmalar tarafından kiralanacaktır. Ayrıca inşa edilecek yeni gemilerin de makineleri de Alman bir firma tarafından üretilecek ve donatılacaktır.

Küresel denizcilik filosunda halihazırda oldukça az sayıda gemide deniz yakıtı olarak metanol kullanılmaktadır. Amonyak'ın denizde tahrik gücü sağlayabilmesi ve ölçeklenebilir bir çözüm olması için ciddi araştırma ve geliştirme çalışmalarına ihtiyaç duyulmasına rağmen, giderek daha fazla uygulanabilir bir gelecek seçeneği olarak öne çıkmaktadır. Makineyi üretecek olan firma bu anlamda iki yıldır hizmette olan metanol yakıtlı motorları üretmeye devam etmektedir.

Bu tür çalışmalara bakıldığında, Yeşil Mutabakat kapsamında Ar-Ge çalışmalarının sürekli olarak gerçekleştirilmesi gerektiği, gelecek 10 yıl içerisinde su, toprak ve hava bakımından olumlu sonuçların alınabileceği ve bu eksende çalışmaların artırılmasının gerekli olduğu görülmektedir.

### Kaynakça:

- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı- TEYDEB -[www.gcaptain.com](http://www.gcaptain.com)(05.03.2021 tarihli Mike Schuler'in yazısı)
- Yeşil Düşünce Derneği (04.05.2020)
- Avrupa Yeşil Mutabakatı
- İMEAK Deniz Ticaret Odası Çevre Birimi







# ASBEST DENDİĞİ ZAMAN AKLA İLK “YDDO DENİZCİLİK” GELMELİ ...



**UZAKYOL KAPTANI KUTLAY ÜNLÜ**  
YDDO DENİZCİLİK VE DANIŞMANLIK LTD. KURUCUSU VE  
GENEL MÜDÜRÜ

“Denizcilik sektöründe verdiği hizmetler ve sunduğu danışmanlık hizmetleriyle ön plana çıkan YDDO Denizcilik ve Danışmanlık Firması'nın Kurucusu ve Genel Müdürü Kaptan Kutlay Ünlü, yıllardır konuşulan ve çok büyük tehlikeleri olan asbest konusunda şirket olarak ne aşamada olduklarına ve hizmet içeriklerine dair önemli bilgiler paylaştı.”

**yddo**  
MARITIME

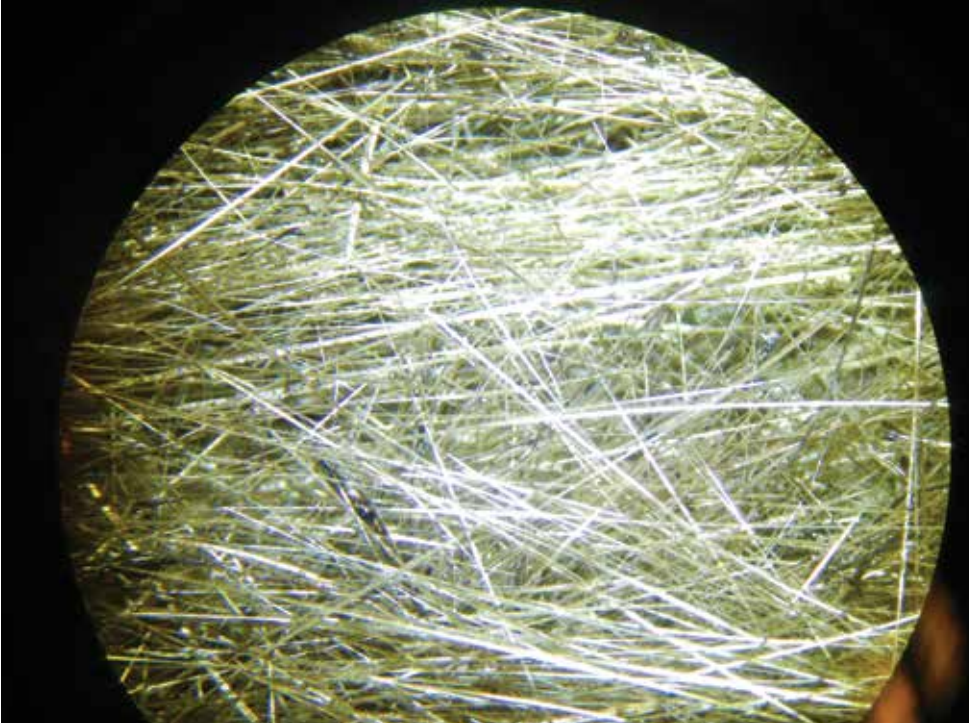
**Distribütörlüğünü yaptığımız ve temsil ettiğiniz birçok marka ile denizcilik sektöründe ürün tedariki konusunda hizmet veriyorsunuz. Bize YDDO Denizcilik'ten bahsedebilir misiniz?**  
Çalışmaya 2006-2007 yıllarında başladık. Firmayı tek başıma 2006 yılında Çanakkale'de kurdum. Şirketin kurulma amacı; o dönemde iç piyasadaki deniz araçlarına müsteşarlık

tarafından zorunlu tutulan Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS Klas B) isimli cihazın satışı ve montajıydı. Cihaz zorunluluğu olduğu için bütün tekneler ilk defa alacaktı ve 5-6 bin teknelik bir market vardı elimizde. Çanakkale merkez olarak birçok firma ile rekabet halinde bu işe başladık. Daha sonra 2007 yılı sonunda İstanbul'a ofisimize açtık. Firma merkezimiz

hala Çanakkale'de ancak yoğun olarak İstanbul resmi Şube üzerinden çalışıyoruz. O dönemde yaklaşık 2 bin - 2 bin 500 cihaz satışı gerçekleştirdik. Rakiplerin çoğu şu an maalesef yok. Uzayan dönemde sayılar daha da arttı.

Yani tüm sektörde, özellikle yerel markette yatlar, balıkçılar, gezi tekneleri, İDO, TURYOL, DENTUR





derken ticari olan tüm teknelere hemen hemen girip çıktık. Hepsine birer cihaz sattık. Yoğun çalışmanın neticesinde güzel bir başarı elde ettik. Devamında da bu kadar çok tekne sahibi ile temasa geçince güzel ticari bir çevre edinmiş olduk. Ais satışı sonrası ilk etapta iç piyasadan seyir/navigasyon cihazları alıp satmaya başlamıştık. Sonra da yurt dışı fuarlara giderek, temsilcilikler almaya başladık. Yerel marketle devam ederken, bir yandan da yurtdışından ithal ettiğimiz elektronik seyir cihazlarını satışına başladık. 2013 itibarı ile de DANELEC ile tanışıp, Türkiye temsilciliğini aldık. DANELEC dünyanın en iyi diyebileceğim VDR (Voyage Data Recorder - karakutu) üreticisidir. DANELEC'in bize çok büyük katkısı oldu. Otomatik Tanımlama Sistemi(AIS) satışlarındaki ilk sıçrama, bizi bir adım yukarı taşımıştı, DANELEC Markası ise bize YDDO olarak büyük bir sıçrama sağlatacak belki iki adım daha yukarı taşıdı. Bize farklı bir ufuk açtı, aynı zamanda yeni müşteri kazandırdı.

**2020 tüm dünya için zorlu bir yıl oldu. Ancak denizcilik sektörü hiç durmadı. Bu konudaki düşünceleriniz neler. 2020 şirketiniz açısından nasıl geçti?**  
2020 yılı başlangıcımız çok iyi oldu, ofisimizi daha büyük bir yere taşıdık.

Daha büyük bir yere geçtik. İşler konusunda çok büyük beklentilerimiz vardı, ancak pandemi nedeniyle ofisi üç ay kapatmak zorunda kaldık. Bizim aynı zamanda normalde gemiye çıkıp, sörvey yapıp, sertifika verdiğimiz konular var; ancak onlarda da ertelemeler oldu. Çok zorunlu olan hizmetler ve satışlar dışında 3-4 ay kadar neredeyse hiç iş yapmadık gibi bir şey oldu. Hep evden çalıştık. Haziran ayından sonra ufak ufak işler gelmeye başladı. İş yerine de vardiyalı olarak geldik. 2020 yılını ekonomik anlamda beklenen cironun yüzde 50'lik bir kısmıyla kapattık. Normal işlerden yaşadığımız kaybımızı, İHM ve asbest tespiti konusunda verdiğimiz hizmet sayesinde karşıladık ve 2020 yılını beklediğimizden iyi kapattık.

#### **Şirketiniz için ileriki dönemlerde ne gibi hedefleriniz var?**

Asbest denilince tüm sektörde bilinmek, Türkiye'de söküm yapmak yerine yurt dışında söküm yapıp, orada kazandığımız parayı buraya getirmek ve şu an halihazırda seyir elektroniği konusunda verdiğimiz hizmetleri dünyada ana limanlara da yayarak hizmet ihracatımızı artırmayı hedefliyoruz. Bu hedefler aslında 2020 içindi, ama maalesef pandemi nedeniyle ertelendi. Katılacağımız

fuurlar, yeni aldığımız temsilcilikler ve tanıtımları, yurtdışı ilişkileri, Malta, USA ve İspanya'ya açmayı düşündüğümüz YDDO Branch Ofisleri vb. tüm hedefler 2021 hatta 2022 yılına ötelenmiş durumda.

Diğer yandan 99 yıllık İngiltere merkezli, dünyadaki tüm denizcilik sektörü elektronik ürün üreticisi servislerinin bulunduğu bir kuruluş olan CIRM'e (Comite International Radio-Maritime) Türkiye'den YDDO ve Malta'dan ANNSHIP Electronics Firmalarımız ile her iki ülkeden tek temsilciyiz. 2021 yılı CIRM tarihinde ilk defa bir Türk olarak Yönetim Kurulu Adayı'yım. Pandemi kaynaklı problem olmaz ise 2022 veya 2023 yılında bu gruba Yıllık Konferans için Türkiye'de ev sahipliği yapacağız. Yurt dışından 300'e yakın üye/misafir'in geleceği üyeler için inşallah ülkemize ciddi bir ekonomik ve reklam getirisi sağlayacağız.

#### **Kalite ve çevre konusundaki hassasiyetinizi biliyoruz. Bu konuda neler söylemek istersiniz?**

Kalite, müşteri memnuniyeti ve çevre temizliği bunlar zaten uluslararası genel kurallara da bağlanmış durumda. Kalite onayımız ilk günden buyana İngiliz Klası Lloyd Register'den alınmış durumda. Biz her sene ciddi bir kalite denetiminden geçiyoruz. Çevre ile ilgili konularda firmamızın ve iş ortağımızın Global Asbest'in tüm onayları var. Bu konuda elimizden gelen en doğru şekilde ve uluslararası kurallara dikkat ederek tüm çalışmalarımızı planlıyor-yürütüyoruz.

#### **YDDO Denizcilik olarak dünyanın en tehlikeli maddelerinden biri olan asbest konusunda hizmet veriyorsunuz. Bu konudaki çalışmalarınız neler?**

Gemilerde tehlikeli maddelerin tespit ve takip edilmesi (İHM) konusu 2009 yılında Hong Kong Konvansiyonu ile denizcilik sektörüne giriş yaptı. Devamında IMO ve AB tarafından 2012-2013-2015 yıllarında birçok Sirküler hazırlandı ve konu detaylı tarif edildi. Ancak şuan itibarıyla yeterli



sayıda ülke imzasının ve toplam gemi tonajının toplanamaması yüzünden halen tüm dünyada kural olarak uygulanan net bir zorunluluk olarak başlamadı. Ama her geçen gün IMO ülkelerinden imzalama sayısı artıyor ve yakın gelecekte tüm IMO limanlarında onaylı IHM Booklet zorunlu hale gelecek. Ancak, AB Komisyonu bu konu ile ilgili AB Bayraklı gemileri ve özellikle tüm AB limanlarına gelecek gemileri kapsayan bir kural yayınlayınca (Ship Recycling Reg 1257/2013) zorunluluk neredeyse tüm gemileri kapsar hale geldi.

Biz de YDDO Denizcilik olarak IHM (Inventory Hazardous Material) Danışmanlığı kapsamında konu kitapçığı hazırlamak için gemilere çıkıyoruz. Gemiye çıkmadan önce geminin birçok evrakını, çizimlerini ve dokümanlarını alıyoruz. Nerelerden numune alacağımızı çalışarak VSCP (Vessel Sampling Check Plan) diye adlandırdığımız dokümanı hazırlıyoruz. VSCP sonrası gemiyi takip ederek en uygun limanda gemiye uluslararası sertifikaya sahip Tehlikeli Madde Teknisyenlerimizi çıkarıyoruz. Bu arada “Dünyanın tüm limanlarında” bu “numune alımını” (Sampling Operation) gerçekleştirebiliyoruz. Geminin büyüklüğüne göre minimum 120-150 noktadan küçük gramajlar bazında

numuneler alıyoruz. Bu numunelerin hepsinde kendi laboratuvarımızda (GLOBAL ASBEST) asbest analizlerini yapıyoruz. Yine asbest harici AB Komisyonu tarafından da istenen diğer tüm tehlikeli maddeler içinde numuneler alınıyor ve uluslararası akredite laboratuvarlarda inceleniyor. Bu arada numuneler alınırken her numune lokasyonundan 2-3 adet fotoğraf çekiliyor. Eğer bir noktada asbest veya herhangi bir tehlikeli madde çıkarsa, fotoğraflara bakarak yerini kolaylıkla bulmamızı sağlıyor.

Daha sonra VSCP dosyası, toplanan analiz raporları, numune fotoğrafları, gemideki numune alınan noktaların şablonu (locationdiagram), sertifikalarımız ve klas/bayrak devleti tarafından istenen tüm evraklar ve bizim yorumlarımızla 250-300 sahifelik bir kitapçıkta toplanıyor, geminin tercih ettiği klasa onaya gönderiliyor. En son klas tarafından onaylanmış hali gemiye ve armatöre teslim ediliyor.

Full IHM Danışmanlığı hizmetimiz kapsamında, YDDO&GLOBAL iş ortaklığı olarak armatöre gidip IHM ve asbest konusunda bilgilendirme, bilinçlendirme sunumları yapıyoruz. Bunun yanında ücretsiz yıllık belli sayıda asbest numune analizi, Asbest Management Plan hazırlanması

gibi hizmetleri de ücretsiz olarak veriyoruz. Gemilerin asbest analizini biz yaptığımız için Asbest tespit edilen gemilerde konu Asbestli malzemenin temizliğini ve bertarafını (ASBESTOS REMOVAL & DISPOSAL) da bize yaptırması daha ekonomik ve sağlıklı oluyor.

Bazı önemli IHM Danışmanlığı referanslarımız arasında CİNER Denizcilik, YASA Denizcilik, Kıran Denizcilik, Borealis Denizcilik, İDÇ Denizcilik, MSC Türkiye, Gülnak Denizcilik, İstanbul Denizcilik, GreenFleet, Aygaz Denizcilik, Yılmar Denizcilik. vb. gibi Türkiye'nin en büyük filoları bulunmaktadır.

Geçtiğimiz yıl içinde yaklaşık 150 gemiye IHM Danışmanlığı hizmeti verdik ve hepsinin klas onayları alındı. Tüm IACS ve diğer Klaslar ile sorunsuz çalıştık. ABS (American Bureau of Shipping) Klas'dan YDDO Denizcilik Ltd. olarak Türkiye'de ABS RECOGNIZED SPECIALIST sertifikası olan tek yetkili firmayız.

Bu sayede dış armatörlerden de işler geliyor. Global Asbest Ltd. iş ortağımızla beraber tüm klaslardan sertifikamız bulunuyor. Sorunsuz, kaliteli ve kurumsal olarak Türkiye'de ve tüm dünya limanlarında IHM hizmeti verme açısından tek firmayız. Denizcilik sektöründe ASBEST (ASBESTOS) denildiği zaman YDDO Denizcilik olarak akla gelmek istiyoruz.

### **Asbest konusunu sizin için bu kadar önemli kılan nedir?**

Asbest ve IHM konusu hassas, insan sağlığını ciddi etkileri olabilecek, çevre konusu ile bağlantılı çok önemli bir konu. Bu işe girişimiz, gerekli teknik araştırmaları yaptıktan sonra ve Global Asbest Ltd.'nin sahibi Volkan Bey ile tanıştıktan sonra oldu. Volkan Bey ile beraber 2019 yılında bir yol haritası çizdik ve ilk olarak 30 gemilik bir iş ortaklığı yaptık. Devamında ise hem Global Asbest sahibi Volkan Bey ve çalışanları, hem de bizim YDDO ekibinin özverili, dikkatli çalışmaları





sonucunda bugünkü başarıyı elde ettik. Şu an Global Asbest ile bu konuda tek gövde gibiyiz. Sektörümüzdeki asbest konusundaki eksiklikleri işin içine girdikten sonra daha rahat görebildim ve birisinin (YDDO) bu konuyu tüm gemi sahiplerine, tersanelere ve sektöre doğru bir şekilde anlatması gerektiğini düşündüm.

Geldiğimiz noktada uluslararası kuralları, eğitimi, danışmanlığı, sertifikaları, bakım hizmeti, bertaraf vb. tüm detayları ile armatöre doğru ve teknik hizmeti tam olarak sağlayan tek firma durumunda olduğumuz için bu konuya çok önem veriyoruz.

### **Aynı zamanda dünya limanlarında da bu hizmeti sunuyorsunuz. Başarınızı neye borçlusunuz?**

Hiç kimsede olmayan, Türkiye'de neredeyse tek olarak yaptığımız işlerden biri de, bütün dünya limanlarında asbest hizmeti veriyor olmamız. Limanlarda gemilere sertifikalı tehlikeli madde teknisyeni çıkartarak numune alımını sağlayabiliyoruz. Mesela bugün itibarı ile Çin'de Yasa Denizcilik'e ait bir gemiden numune alımına devam ediliyor. 2-3 gün önce Mısır'da yabancı bir armatörün gemisinden asbest

temizliği yaptık. CİNER Denizcilik'in 26 gemisinden numune alımı yaptık ve hiçbirini Türkiye'de olmadı. Şili'de, Avustralya'da, Endonezya'da, Singapur'da, Tayvan'da, Kore'de, tüm USA ve Avrupa limanlarında, Hindistan'da, Bangladeş'te Çin'de vb. ülkelerde numune alım hizmeti veriyoruz.

Yani tüm dünyada bu işi yapabiliyoruz diyebileceğim bir noktadayız. Aynı zamanda bu saydığımız limanların birçoğunda asbest temizliği ve bertarafı hizmeti de verebiliyoruz. Geçtiğimiz yıllardan oluşan ticari bağlantılarımız, üzerine eklediklerimiz ve doğru referanslar sayesinde bu konumdayız. Mümkün olduğunca uygun fiyatlara hizmet vermeye devam ediyoruz.

### **Biraz da asbest maddesinden ve gemilerde nerelerde asbest ile karşılaştığınızdan bahsedelim. Nasıl bir sistem oluşturduunuz?**

Asbest Anadolu'da beyaz toprak olarak bilinen, Türkiye'de de geçmişte çok yoğun olarak kullanılan bir madde. Toz olarak solunum yoluyla az miktarda alınmış olsa bile akciğerlere ulaştığı takdirde o kişinin hayatının ileriki yıllarında %99,9 akciğer zarı kanseri

olur. Bertaraf edilmesi ise imkansız gibi bir şey. Yalnızca belli bir derinliğe gömülerek bertaraf ediliyor.

Gemilerde ise numune alırken devamlı asbestli maddeyle karşılaştığımız bazı sabit yerler var. Zaten kuralda, ilgili Klas'larda bu noktalardan numune almamıza özellikle istiyor ki- numune alınmadığı takdirde planları kabul etmiyorlar. Ya da eğer alınması gereken bir yerden numune alınmamış ise Klas o noktaya PCHM (Potencial Containing Hazardous Material) notu yazıyor ki, gemi sahibini çok daha sıkıntıya sokacak bir durum oluşuyor.

Örneğin genel olarak sayarsak; ırgat balataları, izolasyon malzemeleri, kablo yolları, gasketler, contalar, flençler ve genel devrelerinin birleşim noktalarından numune alarak analizlerini yapıyoruz. Armatörün kafasının rahat olması lazım... Burada çevre ve insan sağlığı gibi önemli etmenler var. Cezaları da çok yüksek, biz YDDO olarak bir gemiye IHM hizmeti verdiğimizde, gemi sahibi rahat edebilir.

### **Bu dönemde gemi adamları çok konuşuluyor, siz de bu mesleğin eğitimini aldınız. Biraz da denizcilerin yıpranma hakkından bahsedebilir misiniz?**

Ben de yıllarda gemilerde ve uluslararası sularda çalıştım. Gemi adamları gerçekten çok zor bir iş yapıyorlar. Bir yandan ülkemizi, bayrağımızı, milletimizi dışarda temsil ederken, bir yandan ailelerinden uzak gurbette çalışmak zorundalar.

Bu zorlukların üzerine bir de Pandemi eklenince mesleği ifa etmek gerçekten zor ve ötesi oldu. Pandemi nedeniyle gemiye gidip, 5-6 ay hiç karaya ayak basamayan arkadaşlarımız da var, kontratı bitmesine rağmen evine dönemeyen arkadaşlarımız da var. Biz de Pandemi döneminde gemilere servise çıktığımızda çok çekinerek, korkarak çıktık. Pandemi sürecinde her iş zorlaştı, ama denizcilik hiç durmadığı için daha da zorlaştı işler. Herkese sağlıklı günler diliyorum...

# KOSDER'İN 4. OLAĞAN SEÇİMLİ GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

Türk denizciliğinin önde gelen Sivil Toplum Kuruluşlarından birisi olan Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) 4. Olağan Seçimli Genel Kurul Toplantısı 24 Mart Çarşamba günü gerçekleştirildi.



Hüseyin Kocabaş

Pendik Green Park Hotel'de yapılan toplantıda; İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, sivil toplum kuruluşları temsilcileri, dernek üyeleri ve denizcilik sektöründen çok sayıda misafir yer aldı.

Genel Kurul toplantısının açılış konuşmasını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş yaptı. KOSDER'in Türk denizcilerinin teveccühlerini kazandığına dikkat çeken Hüseyin Kocabaş; "2014 yılında Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanımız ve kurucu başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır önderliğinde temelleri atılan KOSDER, Türk koster armatör ve işletmeciliğini dayanışma bilinciyle daha ileri taşıma hedefiyle yola çıkmıştır. Kurulduğu günden bu yana, denizci sivil

toplum kuruluşu olmanın hassasiyetiyle hareket eden KOSDER, sektörümüzün diğer paydaşlarına azami oranda katkı sunmayı da sorumluluğu olarak benimsemiştir. Dünya denizlerinin çetin şartlarıyla mücadele eden sektörümüzün, sırtladığı ağır yükü hafifletme adına yaptığımız çalışmalar, Türk denizcilerinin teveccühlerini kazanmamıza vesile olmuştur. Bu teveccüh ve üyelerimizden aldığımız destek, attığımız her adımda bizleri motive etmiş ve geleceğe daha da umutla bakmamıza imkân tanımıştır" dedi.

## "KOSDER TÜRK DENİZCİLİĞİNE DEĞER KATAcak VE EŞİK ATLATAcak ÖNCÜ KURULUŞTUR"

Pandemi dönemiyle birlikte ticaretin her faaliyet alanında olduğu gibi deniz taşımacılığın da zorlu bir sürecin içerisine girdiğini belirten Başkan Kocabaş şunları kaydetti:

"Küresel salgının ilk aşamasından itibaren gelişmeleri yakından takip eden derneğimiz, hem kendi üyelerinin, hem de denizciliğimizin diğer paydaşlarının sorunlarına çözüm bulmaya gayret etmiştir. Yönetim kurulumuz, hayata geçirdiği sektörel destek mekanizmasıyla; Türk denizcilerinin yaşadığı sıkıntıları idarenin ilgili kurumlarına iletmış ve bu sıkıntıların süratli bir şekilde giderilmesinin de takipçisi olmuştur. Türk ve yabancı bayraklı gemilerde çalışan ve meşakkatli bir mesleği icra eden gemi adamlarımızı gündeminin ilk sırasına alan derneğimiz, onların 'sağlıkla kalmaları' konusunda önemli adımlar atmıştır. Gemi dezenfektasyon işlemleri, personel değişimleri, gemilere medikal ekipman

temini ve diğer önemli hususlarda idareyle köprü vazifesi gören KOSDER, küresel salgınla mücadelede aktif bir şekilde çalışmalarını yürütmüştür".

KOSDER'in önümüzdeki dönemde de Türk denizciliğine değer katacağını vurgulayan Hüseyin Kocabaş sözlerini şöyle sürdürdü: "Her ne kadar koronavirüsün yaşamı alt üst eden ve sektörümüzü oldukça tedirgin eden etkisi, halihazırda akıllarda yer etmeye devam etse de, geçmişi de ayrıca ele almak geleceğimize ışık tutacaktır. Konuşmamın sonunda izleyeceğiniz ve detaylarını göreceğiniz faaliyetlerimizin tümü, Türk denizciliğine katma değer sağlama adına önemli basamakları oluşturmaktadır. 'Denizci Ülke, Denizci Millet' olmanın dayanışmadan ve birlikten geçtiğini adeta ispat eder nitelikte olan KOSDER'in her bir çalışması, Türk denizcilerinin zihninde yer etmeye devam edecek ve örnek teşkil edecektir. Bu bilincin süreklilik arz etmesi; zaman ve mekân ayırt ekmeksinizin faydacı bakış açısının daima diri tutulmasıyla mümkün olacaktır. KOSDER'in bu minvalde; geçmişte olduğu gibi önümüzdeki dönemde de Türk denizciliğine değer katacak ve eşik atlatacak öncü kuruluşlardan biri olacağına inancımız sonsuzdur. 'Birlikte Daha Güzele Daha İleriye' sloganıyla rotasını çizen KOSDER'liler, şartlar ne olursa olsun heyecanını kaybetmeyecek, aynı misyon ve vizyonla ülkemize ve Türk denizcilik sektörüne hizmet etmeyi görev addedecektir."

## "ÜLKEMİZİN KOSTER FİLOSUNA İHTİYACI VAR"

KOSDER Kurucu Başkanı ve İMEAK





Salih Zeki Çakır

Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ise yaptığı konuşmada seçilecek kişilerin derneğe hayırlı olması temennisinde bulunarak; "4. Olağan Genel Kurulumuzun hepimize hayırlı olmasını diliyorum. ISTFIX'teki artış mutluluk verici. Ülkemizin koster filosuna ihtiyacı var. Koster taşımacılığı Türk denizciliğinin omurgasıdır, bel kemiğidir. En çilekeş hizmet grubuyuz. Türk denizciliğinin büyüdüğü yer kosterlerdir. Malum bütün şartlara rağmen yıkılmadık ayakta. Navlun artışlarıyla daha güzel işler yapılacak. Burada emeği olan tüm arkadaşlarıma yürekten teşekkür ediyorum. KOSDER ismi; bütün kamuda ve sektörde çok iyi bir algıya vesile oldu. Bunu kamuoyuna çok iyi izah ettiğimizi düşünüyorum. Seçilecek kişinin derneğimize hayırlı olmasını temenni ediyorum. Hepimize hayırlı uğurlu olsun" ifadelerini kullandı.

Olağan Seçimli Genel Kurul toplantısında söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da Koster Yenileme Projesi ve Hurda Teşviki ile ilgili son gelişmeleri değerlendirdi.

### "ÇİN'DEN BAŞLAYAN BİR HAREKETLE POZİTİF GELİŞMELER VAR"

Göreve geldikleri günden iki ay sonra Koster Yenileme Projesiyle ilgili imza

töreni yaptıklarını belirten Kıran, ardından yaşanan siyasi gelişmeler ve bakanlıktaki görev değişiminin süreci tersine çevirdiğini ve oluşumun uygun görülmediğini kaydetti. Bakanın devletin tekrar bu şekilde özel sektörle birlikte bir oluşum yapmasını uygun görmediğini dile getirdiğini ifade eden Kıran, bütün planlarını ve durumu tekrar gözden geçirdiklerini belirtti. Bu durumun bakanın tercihi olduğunu aktaran Kıran, "Buna saygı duyuyoruz. Ancak bütün sistem ele alınmak durumunda kaldı. Bizi KOSGEB'e yönlendirdiler. Yapılan çalışmalarda KOSGEB'in yıllık 300 bin TL karışımıza çıktı. Yetersiz olduğunu defalarca söyledik. Bu desteğin 3 milyon liraya çıkarılması kararı alındı. Ancak bu modelde bizim daha fazla yapabileceğimiz başka bir şey yok. 15 milyon lira destek olarak söyledik ve arkasındayız" dedi.

Hurda teşviki ve banka kredisıyla beraber projenin hayata geçirilebileceğini dile getirdiklerini belirten Başkan Kıran şunları aktardı: "Hurda teşviki ve banka kredisıyla beraber bu işin yapılabileceğini söyledik. İlgili bakanlara gönderildi. Bugün yarın cevap gelecektir. Beklediğimiz kadar çok geniş bir katılıma hitap etmeyecek. Bu projenin hayata geçmesi için ateş olacak. Daha iyi şartlarla geliştirmeye çalışacağız. Hayata geçtiğini görmek istiyoruz. Bundan 3 ay önce konuşulanlar çok pozitif değildi. Piyasadaki gelişmeler buna imkân verecek; ciddi bir toparlanma var. Dünyada bir toparlanma başladı. Çin'den başlayan bir hareketle pozitif gelişmeler söz konusu. Bu bağlamda bu projeye olan ilgi de büyüyecek. Önemli bir gelişmeyi hep birlikte yaşayacağız. KOSGEB gelişirken önemli bir faktör de kredi faktörüydü. 60 milyon TL teklif alırsanız diye düşünüyorduk. Bankalar bu duruma olumlu bakmadı. 35 milyon TL teklif aldık. Bunu bu miktarla yapmak olağan görülüyordu. Bankaların iştahının artmasıyla daha iyi bir rakamla dönüş yapacaklarını ümit ediyoruz. KOSGEB, hurda teşviki ve banka üçlüsü tutarsa,



Tamer Kıran

bu bağlamda hepimizi desteğe davet ediyorum. İyi bir piyasa yaşıyoruz. Buna devam etmek istiyoruz. Armatör çok zorlandı. Hakikaten ayakta durmakta zorlanıyor. İnşallah bu toparlanma ile en azından belli bir müddet nefes alacağımızı ümit ediyorum. Geçmiş yönetime katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunuyorum. Yeni gelecek olan Pınar Hanım'a da başarılar diliyorum. Kadın meslektaşımızla birlikte yol yürümekten çok memnun olacağız. İnşallah sektörümüze çok güzel katkılar sağlayacaklardır".

Açılış konuşmalarının akabinde Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel'in Divan Başkanlığı'nı yaptığı Genel Kurulda, Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu oy birliğiyle ibra edildi. Ardından seçime geçilerek KOSDER'in yeni Yönetim ve Denetleme Kurulu oy birliği ile kabul edildi.

### "HERKESİN ÇORBADA TUZU OLSUN MOTTOSU İLE HİZMET EDECEĞİZ"

Yönetim Kurulu listesinin oy birliği ile kabul edilmesinden sonra Pınar Kalkavan Sesel, yeni Yönetim Kurulu adına kürsüye çıkarak bir konuşma yaptı.

"Bu bir devir teslimi ve emaneti devralma görevidir" diyen Pınar



**Pınar Kalkavan Sesel**

Kalkavan Sesel, başta Salih Zeki Çakır ve Hüseyin Kocabaş olmak üzere dernek yönetiminde yer alan herkese teşekkürlerini sundu ve şunları söyledi: "KOSDER'i sektörümüze kazandıran, bizlerin aynı çatı altında toplanmasına

neden olan ve KOSDER'i KOSDER yapan Meclis Başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır. Yani bizim Salih Kaptanımız... Varlığınız bizlerin burada görevi teslim almamızdaki en önemli güçtür.



Tüm emeklerinize, fedakarlıklarınıza ve desteklerinize teşekkür ederiz. Geride bıraktığımız dönemde derneğimize başkanlık yapmış olan Sayın Hüseyin Kocabaş'a ve yönetimde görev almış olan tüm değerli arkadaşlarımıza da çalışmaları, ayırdıkları vakitleri ve emeklerinden dolayı teşekkürü borç biliriz.

Her iki dönemde birbirinden faydaları bilgilendirmeler, konferanslar, dernek üyeleri sorunları ile yakından ilgilenmeler, sosyal ve beşerî ilişkiler başarı ile tamamlanmıştır. Bu bir devir teslimi ve emaneti devralma görevidir.

Önümüzdeki 2 yıllık bir süre çok çabuk gelip geçecek, günler unutulacak. Akılda kalacak olanlar ise; bu geçici sürede ülkemize ve sektörümüzün tüm bileşenlerine kazandırdıklarımız olacaktır.

Dayanışma ve birliktelik içerisinde sizlere hizmet etmek üzere görevi teslim alırken, zannedilmesin ki elde edilecek başarılar sadece yönetime ait olacaktır.

Eğer taş üstüne taş koyabilecek ve katkı sağlayabileceksek bu; derneğimize emek veren tüm üyelerimizin sayesinde ve destekleriyle gerçekleşecektir. Yorumlarınızı, desteklerinizi, görüş ve önerilerinizi bizlerden esirgemeyin. Bizler dernek olarak bir bütünüz ve takımız. İsimlerini yönetimde görmediğiniz duayenlerimiz ve büyüklerimizin de bizlerle olacağı bir çalışma grubu oluşturma düşüncesinde olduğumuzu ve geniş kapsamlı bir dönem olacağını umuyoruz. 'Herkesin çorbada tuzu olsun!' mottosu ile hizmet edeceğiz"

Genel Kurul'da belirlenen yeni KOSDER yönetimi kurulu üyeleri şöyle:

Begüm Nergiz Birben, Burak Akartaş, Bülent Dandin, Gökhan Özcan, Hakan Çendik, Mahmut Turan, Mehmet Engin Özturan, Metin Şener, Pınar Kalkavan Sesel, Teoman Mustafa Akyol, Tolga Tomba.



# SANMAR SINIFININ EN GÜÇLÜ RÖMORKÖRÜNE BAŞLIYOR

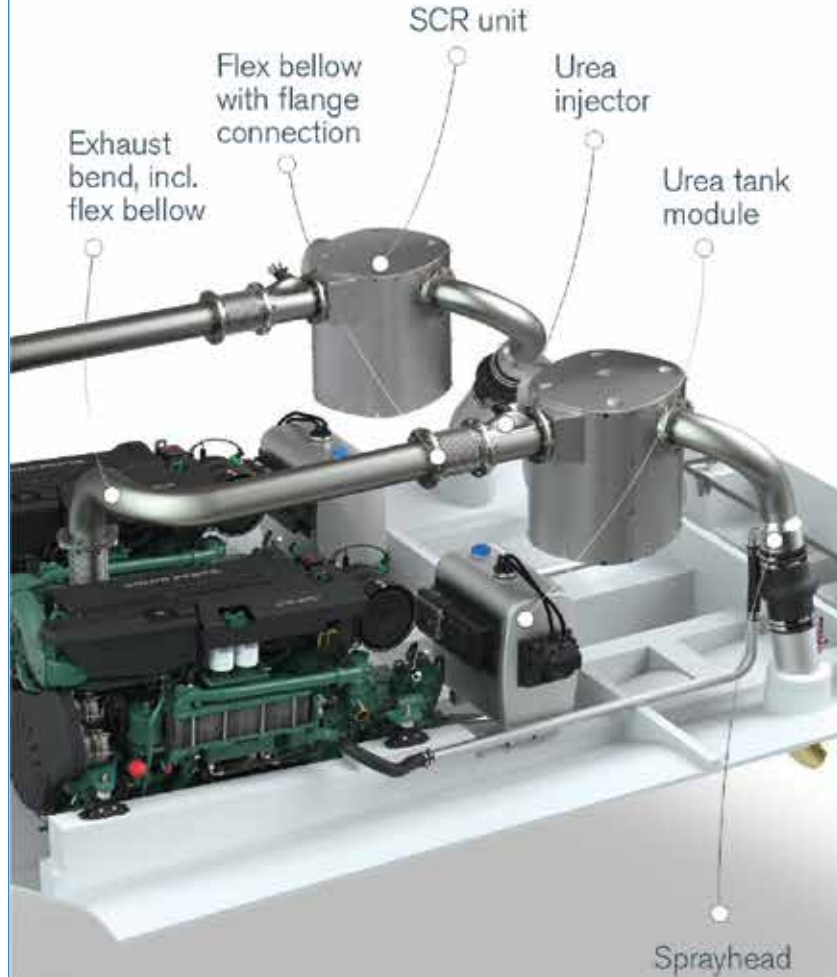
Safi Holding bünyesinde yer alan Safi Deniz Hizmetleri A.Ş. İzmit Körfezi'nde sınıfının en güçlü römorkörünü Sanmar'a sipariş etti. 75 ton çekme gücüne haiz olacak Deliçay serisi römorkör, Sanmar'ın bu serideki 12'nci inşası olurken, Safi'nin de filosundaki 6. römorkör olacak.



Liman işletmeciliğinde atılımlarına devam eden Safi Holding bünyesinde yer alan Safi Deniz Hizmetleri A.Ş., sürekli gelişen ve yeniliklere açık olan vizyonu ile mevcut seçenekler hakkında kapsamlı

bir araştırma yaptırarak filosuna bir adet daha römorkör eklemek için Sanmar ile anlaştı. Uygun römorkör seçimi için Navis Yönetim Danışmanlık firmasının danışmanlığından faydalanan Safi Deniz Hizmetleri, yapılan detaylı çalışmalar sonucunda; "Azimuth Traktör" tip römorkörlerin işletmeciliğini yapmış olduğu limanlar ve operasyon profilleri için en uygun seçenek olduğu konusunda karar verdi. Dünyaca ünlü Kanadalı dizayn firması Robert Allan Limited tarafından tasarlanan yenilikçi TRAKtor-Z 2500SX (SanmareXclusive) dizaynı, Sanmar tarafından Deliçay serisinin 12'ncisi olarak Safi Deniz Hizmetleri için üretilecek. Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, "Deliçay sınıfındaki römorkörlerin üretimleri tamamlandıktan bu yana sektörün kendilerine gösterdiği ilgiden son derece memnunuz ve Safi Deniz Hizmetleri tarafından Deliçay'ın kendileri için en iyi römorkör olduğuna karar vermelerinden mutluluk duyuyoruz" dedi. Safi Holding Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Safi de; "Safiport Derince Limanı ve Tekirdağ-2 Bölgesi'nde römorkaj hizmet yetkisine sahip olan Safi Deniz Hizmetleri olarak Safiport Derince'de artan kapasite ve gemi trafiği ile birlikte vermiş olduğumuz römorkaj ve kılavuzluk hizmetimizin kapasitesini de arttırıyoruz" diye konuştu.

# VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



The Volvo Penta IMO Tier III solution is robust and designed for tough marine conditions. Based on SCR exhaust aftertreatment technology, our solution is available for IPS, inboard, genset and auxiliary applications. It is designed for flexibility, ease of installation and space-efficient configuration.

See more at [www.volvopenta.com](http://www.volvopenta.com)

# KURTARMA 14 DENİZLE BULUŞTU

UZMAR Tersanesi tarafından Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilen KURTARMA 14 Römorkörü'nün denize indirme töreni gerçekleştirildi.



Geçtiğimiz yıl imzalanan sözleşme kapsamında KEGM için hazırlanan 2 adet RA3200W tipi römorkörlerin ikincisi olan Kurtarma 14'ün denize inme töreni UZMAR YouTube kanalı üzerinden canlı yayınlandı.

Dünyada kendi sınıfında denizcilik, manevra ve eskort kabiliyeti en yüksek römorkörler olarak kabul gören, son teknolojiler ile donatılmış RAstar 3200W serisi römorkörlerin temel hizmetleri; gemi kurtarma hizmetleri, eskort hizmetleri, römorkaj hizmetleri, çekme ve itme hizmetleri, liman hizmetleri, yangın söndürme hizmetleri, hazırda bekleme (stand-by) hizmetleri olarak belirtilmekte. Her bir gemi, iki adet değişken pitchli ASD pervaneyi tahrik eden, iki adet deniz tipi dizel makine ile sevk edilecek.

Törende yaptığı konuşmada yılda 50 bin geminin geçtiği Türk boğazlarının can ve mal emniyetinin çok önemli olduğunun altını çizen UZMAR Tersane Müdürü Orhan Kum, "Yeni inşa iki römorkör ile burada pay sahibi olacağımızı düşünüyorum" dedi. UZMAR Proje Müdürü Burak Bölükbaşı ise Kurtarma

14'ün 32 metre boya ve 80 ton çekme gücüne sahip olduğunu söylerken, Kurtarma 13'ün ardından ikinci gemi olan Kurtarma 14'ün de tam zamanında suya indirildiğini ve pandemiye rağmen tarihlerde sapma olmadığını belirten UZMAR Planlama Müdürü Arif Volga Kaya, istasyon bazlı seri üretim sayesinde yüksek verim ve kaliteyi tutturdıklarına işaret etti.

Pandemi önlemleri çerçevesinde canlı yayın yolu ile izleyicilere aktarılan denize iniş töreni kapsamında konuşan UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Noyan Altuğ'un aktardığı sözler şu şekilde: "Ülkemizin nadide şirketlerinden Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'müze inşa etmiş olduğumuz Kurtarma 14 ve Kurtarma 13 römorkörlerinin ikincisi olan Kurtarma 14 römorkörümüzün denize iniş törenini gerçekleştiriyoruz. Hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum. Kurtarma 13 ve Kurtarma 14 römorkörünün kontratı 9 ay önce imzalandı yaklaşık olarak. Bu römorkörler, projesi Robert Allan tarafından dizayn edilmiş olan, en çok inşa ettiğimiz römorkörlerden RAstar 3200W römorkörü. 80 ton çekiş

gücünde olan bir römorkör. Bu römorkör dünya limanlarında çeşitli bölgelerde çalışmaktadır. Vancouver'da, Avrupa'nın büyük limanlarında, Avustralya'da, Pakistan'da, Güney Amerika'da büyük gemilerin eskort, yanaştırma, kaldırma operasyonlarında kullanılmaktadır."

## SON TEKNOLOJİ RÖMORKÖRLER

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa ettikleri römorkörlerin şu anda modern römorkör teknolojisinin en son versiyonu olduğunu aktaran Noyan, "Bu römorkör şu anda Tier-II emisyon standardındadır. Boğazlarımızın ihtiyacı olan yangın söndürme ve ana yardım hizmetlerini kusursuzca yapabilme kapasitesindedir.

Düşük yakıt tüketimli olmasına rağmen çekiş gücü oranı oldukça yüksektir. Römorkör dizaynında kullanılan ekipmanlarının performanslarıyla da, bugün dünyadaki en yüksek standartlarda inşa edilmiş römorkördür. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ilk kez römorkör inşa ediyoruz. Kıyı Emniyeti'mizin standartları, istekleri ve denetimleri çok yüksek olduğu için bu proje bizim açımızdan bir prestijdir; bir diplomadır" diye konuştu.



# TERSAN, 100. PROJESİ OLAN FABRİKA BALIKÇI GEMİSİNİ SUYA İNDİRDİ

Tersan Tersanesi 100. Projesi olan, Norveçli Ervik Havfiske için inşa ettiği Argos Helena isimli fabrika balıkçı gemisini suya buluşturdu.



Marinteknik tarafından tasarlanan gemi, Atlantik'te balıkçılık faaliyetleri yürütmek üzere inşa ediliyor. Longlining tipi avlanma kabiliyetinin yanında, gemide zorlu hava koşullarında dahi avlanmayı sağlayacak bir "moonpool" avlanma havuzu bulunacak. Gelişmiş fabrika tesisleri ile donatılacak gemi, günde 30 tona kadar balık işleme kapasitesine sahip olacak. 60,5 metre uzunluğunda, 13 metre genişliğindeki gemi, derin okyanus balığı türlerini avlamak üzere tasarlandı. Yanmar 6EY26W ana makine ile donatılacak gemi 30 kişilik mürettebat için konforlu yaşam alanlarına sahip olacak.

Argos Helena, Ervik Havfiske için bugüne kadar Tersan Tersanesi'nde inşa edilen 6. gemi. Geçtiğimiz yıl teslim edilen Froyanes Junior ve Vestkapp'ın da içlerinde olduğu ilk 5 gemi, Atlantik'te başarılı şekilde balıkçılık faaliyetlerini sürdürüyorlar. Tersan Tersanesi Genel Müdürü Mehmet Gazioglu değerli iş ortakları Ervik Havfiske için 6. gemiyi inşa ediyor olmaktan büyük onur duyduklarını dile getirdi. "2011 yılında Norveç'e teslim ettiğimiz ilk anahtar teslim gemimizin sahibi olan Ervik Havfiske, bu teslimat ile İskandinavya Balıkçılık Sektörü'ne girişimizin anahtarı olmuştu. Yıllar içinde büyüyüp gelişerek, 6. gemi ile taçlanan bu iş birliği Tersan Tersanesi için her zaman öncelikli bir öneme sahip olacaktır".

"Meeting Point of All Routes"



Safety & Fire & Bridge

**TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 34944 Tuzla/İSTANBUL/TURKEY

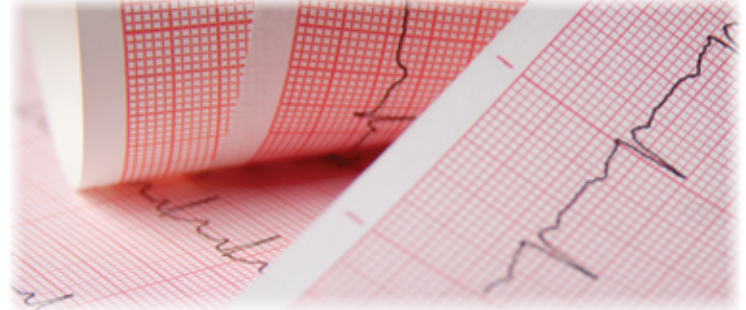
+90 216 446 74 03

+90 216 446 74 08 (fax)

supply@tunashipping.com

www.tunashipping.com

**YAZICI KAĞITLARINDA TEK ADRES!**



*Tuna Gemi İkmal, denizcilik sektöründe hemen hemen her marka kayıt cihazı üreticisini kucaklayan oldukça geniş bir ürün yelpazesine sahip olarak gemiler için sıcaklık, titreşim ve nem ölçümü, rota kaydı ve proses kontrol işlemlerini destekleyen yazıcı kağıtlarını ve yazıcı iğnelerini tedarik etmektedir.*

## ÜRÜNLERİMİZ

- Echo Sounder Kağıtları
- GMDSS Telex Kağıtları
- Course Recorder Kağıtları
- Barograf Kağıtları
- Navtex Kağıtları
- Facsimile Termal Kağıtları
- Yazıcı İğneleri
- Yazıcı Kalemleri

## MARKALARIMIZ

- FURUNO
- TOKIMEC
- KODEN
- JRC
- ANSCHUTZ
- LOCATA
- SIMRAD
- SPERRY
- ALDEN
- YOKOGAWA
- OKI
- ANRITSU

## All about safety in Turkey

- Admiralty Charts & Publications
- Oil Pollution (Marpol) Equipment
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Security (ISPS) Equipment
- Life Saving & Fire Fighting Equipment
- Test & Measurement Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Medical Equipment
- Communication Equipment
- IMO Symbols & Safety Poster, Flags
- Personal Protection Equipment
- Pilot & Embarkation Ladders



# RECEP DÜZGİT, VDA GENEL KURULU'NDA GÜVEN TAZELEDİ

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin (VDA) 26. Olağan Genel Kurulu, derneğin Beyoğlu'ndaki genel merkezinde gerçekleştirildi.



Ülkemizin en eski denizcilik kuruluşu olan Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (Kuruluş 6 Kasım 1902), Beyoğlu'ndaki dernek merkezinde gerçekleştirilen Genel Kurul'da yapılan seçime mevcut Başkan Recep Düzgüt'in oluşturduğu tek listeyle gidildi.

Pandemi kuralları çerçevesinde alınan tedbirler kapsamında seçime katılan dernek üyelerinin tamamının oylarını alarak Recep Düzgüt'in listesinde yer alan ekip, yeniden 3 yıllığına seçildi.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt, Genel Kurul'a hitaben yaptığı konuşmada bir önceki çalışma döneminde yer alan Yönetim Kurulu'ndaki arkadaşlarına teşekkür etti. Dernek üyelerine gösterdikleri güvenden ötürü teşekkür eden Düzgüt, yapılacak işlerin henüz tamamlanmadığını, daha çok işlerinin olduğunu, birlikte başlanan çalışmaların yeni dönemde de devam edeceğini belirtti.

teşekkür ederek, denizcilik sektörünün gelişmesinde yapacakları tüm çalışmalarında başarılar dilediler.

**Yapılan seçimde 3 yıllığına seçilen Yönetim Kurulu üyeleri ve görev dağılımı şu şekilde belirlendi:**

**Yönetim Kurulu Asil Üyeleri:**

1. Recep Düzgüt - Yönetim Kurulu Başkanı
2. Kenan Türkantos - Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı
3. Emin Eminoğlu - Genel Sekreter
4. Murat Denizeri - Sayman
5. Savaş Ercan - Üye
6. Henryk Drowniak - Üye
7. Rifat Karakimseli - Üye





# ESKİŞEHİR'İN YENİ LİMANI ASYAPORT

Eskişehir'in Çukurhisar Demiryolu İstasyonu'nda hizmet veren Medlog Lojistik, bölgenin seramik yüklerini Tekirdağ-Asyaport'a demiryolu ile aktarmasız taşıyarak dünyanın 500 limanına erişim imkanı sağlıyor.



2020 yılında yaşanan zorluklara rağmen Türkiye'de seramik sektörü ihracatı, bir önceki yıla göre % 6.6 büyüyerek son 20 yılın rekorunu kırdı. Bu yıl yeni bir rekor kırmayı beklenen seramik ihracatı için lojistik sektörü de tüm imkanları ile devrede. Bu kapsamda Türkiye'nin seramik yükleri, üretim merkezlerine yakınlığı sayesinde Eskişehir-Çukurhisar Demiryolu İstasyonu'ndan Medlog Lojistik ile Türkiye'nin en büyük transit limanı Tekirdağ-Asyaport'a taşınarak dünyanın 500 limanına erişim sağlıyor. İstasyonda Ekim 2020'den itibaren hizmet veren Medlog Lojistik, bölgedeki seramik yüklerini Asyaport'a demiryolu ile Marmaray üzerinden aktarmasız, hızlı, çevreci ve ekonomik avantajlar ile taşıyor.

Medlog Lojistik'in Çukurhisar Demiryolu İstasyonu'nda faaliyete başlamasıyla ilk taşıması gerçekleşen VitrAKaro'nun bugün 600. konteynerin taşınması nedeniyle istasyonda tören düzenlendi. İki firma yetkililerinin katıldığı törende Medlog tarafından VitrA Karo yetkililerine demiryolu taşımacılığına destekleri, çevreci taşıma yöntemini tercih ettikleri ve işbirliği için teşekkür plaketi verildi. Medlog Lojistik, bölgenin lojistik ihtiyaçlarına en iyi çözümleri sunmak için Çukurhisar Demiryolu İstasyonu dışında Hasanbey ve Bozüyük demiryolu istasyonlarından da tren ile taşımalar gerçekleştiriyor.



INEBOLU SHIPYARD  
IS APPROVED  
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea  
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR  
İNEBOLU

# KAPTAN BORA EKŞİ'NİN KATİLİNE MÜEBBET HAPİS CEZASI

20 Aralık 2019'da Hint Okyanusu'na açılan yük gemisinde çalıştığı sırada Kaptan Bora Ekşi'yi bıçaklayarak öldüren Ergin Aktaş'ın ağırlaştırılmış müebbet ve 74 yıla kadar hapsi istendi.



Hint Okyanusu'nda Türk bandıralı "İnce Karadeniz" adlı yük gemisinde, kaptan Bora Ekşi'yi bıçaklayarak öldürdüğü ve gemi personelini de yaraladığı iddiasıyla hakkında dava açılan tutuklu sanık Ergin Aktaş'ın yargılanmasına devam edildi. İstanbul 1. Ağır Ceza Mahkemesi'ndeki duruşmaya, tutuklu sanık Ergin Aktaş ve avukatı ile maktul Bora Ekşi'nin ailesi ve avukatları katıldı.

Cumhuriyet savcısı tarafından duruşma salonunda açıklanan mütalaada, 20 Aralık 2019'da sabah erken saatlerde Hint Okyanusu'nda seyretmekte olan İnci Karadeniz adlı gemide yağcı olarak çalışan Ergin Aktaş'ın, geminin birinci kaptanı Bora Ekşi'yi bıçaklayarak öldürdüğü, kendisine müdahalede bulunan Taşkın Yılmaz ve Sedat Kartal'ı ise yaraladığı belirtildi. Sanığın Sri Lanka soruşturma makamları tarafından gözaltına alındığı, sınır

dışı işlemiyle Türkiye'de Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından teslim alındığı kaydedilen mütalaada, Adli Tıp Kurumu raporuna göre sanığın ceza sorumluluğunu etkileyecek veya ortadan kaldıracak mahiyet ve derecede herhangi bir akıl hastalığı tespit edilmediği, suç tarihinde ve takip eden günlerde de herhangi bir akli arıza içinde olduğuna delalet edecek tıbbi bulgu ve belgeye rastlanmadığı, ceza sorumluluğunun tam olduğu vurgulandı.

Mütalaada sanığın "tasarlayarak kasten öldürme" suçundan ağırlaştırılmış müebbet hapsin yanı sıra; iki kişiye karşı "kasten öldürmeye teşebbüs" suçundan 36 yıldan 60 yıla, "basit yaralama" suçundan 6 aydan 1 yıl 6 aya, üç kişiye karşı "basit yaralamaya teşebbüs" suçundan 9 aydan 2 yıl 3 aya, iki kişiye karşı "silahla tehdit" suçundan 4 yıldan 10 yıla ve "silahla

kasten yaralamaya teşebbüs" suçundan 3 aydan 9 aya olmak üzere toplamda 41 yıl 6 aydan 74 yıl 6 aya kadar hapisle cezalandırılması ve tutukluluk halinin devamına karar verilmesi istendi.

Müştekiler, sanığın indirimsiz olarak en ağır cezayı almasını talep ederken bir müdahil avukatı, sanığın tüm gemi personelini öldürmeyi amaçladığını öne sürdü. Sanık Aktaş ise, "Gemi kaptanımı psikolojik rahatsızlık geçirdiğim için öldürdüm.

Kendisiyle ilişkilerimiz gayet iyiydi. Onu öldürmem için bir neden yoktu" ifadelerini kullanırken, sanık avukatı, mütalaaya karşı savunma hazırlamak için süre istedi. Mahkeme heyeti, tarafların süre talebinin kabulüne ve sanığın tutukluluk halinin devamına karar vererek duruşmayı erteledi.

## NE OLMUŞTU?

Endonezya'nın Semerang limanından yükünü aldıktan sonra okyanusa açılan "İnce Karadeniz" gemisinde, 20 Aralık 2019 tarihinde, makine yağcısı olarak çalışan 34 yaşındaki Ergin Aktaş, gemisinin kaptanı Bora Ekşi'yi bıçaklayarak öldürmüştü, diğer 8 gemi çalışanını da yaralamıştı.

Geminin Sri Lanka'ya ulaşmasının ardından yetkililer tarafından gözaltına alınan ve burada 3 gün gözaltında tutulan Aktaş, Colombo şehrinden özel bir ekiple Türkiye'ye getirilerek tutuklanmıştı. İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından hazırlanan iddianamede Aktaş'ın, "ağırlaştırılmış müebbet" ve 135 yıla kadar hapisle cezalandırılması isteniyor.





# Denizyolu Taşımacılığında

## Entegre ve Sürdürülebilir Çözümler

Güçlü altyapımız ve yenilikçi teknolojilerimiz ile denizyolu taşımacılığında dökme, genel kargo ve konteyner yüklerinde müşterilerimize verimlilik sağlayarak entegre ve sürdürülebilir çözümler sunuyoruz.



# MİLİPOL FUARI'NDA DESAN TERSANESİ YOĞUN İLGİ GÖRDÜ

Türkiye'nin önemli tersanelerinden Kaptanoğlu-Desan Tersanesi, Katar'ın en büyük iç güvenlik fuarı MiliPol'de Türk tersaneciliğinin başarısını gösterdi.



Tamamen yerli ve milli imkânlarla tasarlanan yangın söndürme gemileriyle fuarda yer alan Desan Tersanesi, 8 bine aşkın üst düzey ziyaretçinin katıldığı MiliPol'de büyük ilgi gördü. Yangın söndürme botları hakkında konuşan Kaptanoğlu-Desan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, "Yüksek süratli ve yüksek kapasiteli olmak üzere iki farklı tasarımla katıldığımız MiliPol Fuarı'nda Türk mühendislerinin neler başarabileceğini bir kez daha göstermiş olduk. Yerli tasarımlarımızla IDEF 2021'de de benzer bir başarıya imza atacağımıza inanıyoruz" ifadelerini kullandı.

Türk Deniz Kuvvetleri'ne teslim ettiği acil müdahale ve dalış eğitim botlarında yüzde 72 yerlilik oranını yakalayarak savunma sanayisinde önemli bir projeye imza atan Kaptanoğlu Desan Tersanesi, Katar'ın en büyük iç güvenlik fuarı



MiliPol'de Türkiye'nin tersanecilik ve gemi tasarımındaki başarısını gösterdi. Tamamen yerli ve milli imkânlarla Akumarintek Mühendislik tarafından tasarlanan iki yangın söndürme gemisiyle fuarda yer alan Desan Tersanesi'nin standına da yoğun ilgi gösterildi.

## 'DAİMA YERLİ TASARIMLARI DESTEKLEYECEĞİZ'

Donanmamızda hizmete giren acil müdahale ve dalış eğitim botlarında olduğu gibi daima yerli tasarımlarla üretim gerçekleştireceklerinin altını çizen Desan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, "Yüzde 72'ye varan yerlilik oranımızla ülkemizin gemi tasarımındaki başarılarını destekliyoruz.

Tamamen yerli ve milli tasarıma sahip, Türk mühendislerinin geliştirdiği biri hızlı, diğeri yüksek kapasiteli yangın gemimizle bu iddiamızı ileri taşıyacağız. Bizler için gemilerimizin yalnızca Türkiye'de üretilmesi değil, Türkiye'de tasarlanması da çok önemli. Daima

yerli tasarımları destekleyeceğiz" ifadelerini kullandı. T.C Savunma Bakanlığı'nın ev sahipliğinde 25-28 Mayıs tarihleri arasında gerçekleştirilecek Uluslararası Savunma Sanayi Fuarı'na (IDEF) katılacaklarını belirten Kaptanoğlu, "Geçtiğimiz ağustos ayında Deniz Kuvvetlerimize teslimini gerçekleştirdiğimiz, yüzde 72 yerlilik oranına sahip acil müdahale ve dalış eğitim botlarının yanı sıra çeşitli projemizle de IDEF 2021'de Türk savunma sanayinin önemli bir parçası olmaya devam edeceğiz. Pandemi nedeniyle ertelenen IDEF 2021'nin Mayıs ayında pandeminin olumlu yönde gelişmesiyle yoğun ilgi göreceğini düşünüyoruz" şeklinde konuştu.

Katar Emiri Şeyh Temim bin Hamed Al Sani, Katar Savunma Bakanı Halid Bin Muhammed El Atiye, Türkiye Emniyet Genel Müdürü Vali Mehmet Aktaş, Katar Büyükelçisi Dr. M. Mustafa Göksu ve 48 ülkeden 314 üst düzey bürokratın takip ettiği MiliPol İç Güvenlik Fuarı'na 8 bini aşkın ziyaretçi ve 24 ülkeden 222 üretici katıldı.



# EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



6.000 kişilik konaklama kapasitesi ile dünyanın en büyük gemisinin Oasis of the Seas olduğunu biliyor muydunuz? 16 güvertesi olan bu geminin yüksekliği 72 metre. Boya tercihinin ise Jotun olması tesadüf değil.

Jotun 100'ü aşkın ülkede 9.800 çalışanı ile tek bir amaç için çalışır:

**Jotun Yapıları Korur**



**Jotun  
Yapıları  
Korur**

[jotun.com.tr](http://jotun.com.tr)



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar



# SOCAR TÜRKİYE, MÜDAHALEYE HAZIR

SOCAR Türkiye, Aliğa ve Nemrut Koyu'nda olası deniz kirliliğine karşı müdahale kapasitesini artırarak bölgede koruma kalkanı oluşturdu.



Türkiye'nin en büyük doğrudan dış yatırımcısı SOCAR Türkiye, stratejik yatırımları ile ülke ekonomisine değer katarken sürdürülebilir çevre ve sosyal sorumluluk projeleriyle de öne çıkıyor. Faaliyetlerinin odağına çevre, iş güvenliği ve insanı koyan SOCAR Türkiye, deniz kirliliğine karşı Ege Bölgesi'nin yatırım ve ticaret merkezi

olan SOCAR Türkiye, bölgede herhangi bir nedenle ortaya çıkabilecek bir deniz kirliliğine karşı acil müdahale gemisi Aliğa Responder'ı da 7 gün, 24 saat hazır bekletiyor.

## TÜM ALIĞA'YA HİZMET VERİYOR

SOCAR Türkiye CEO Danışmanı Koray Koyuncu, İzmir Aliğa'da çok büyük yatırımlara imza atan gruplarının, gelecek nesillere temiz ve yaşanabilir bir dünya bırakma hedefi ile üretimini sürdürdüğünü ifade ederek, "Bu çerçevede denizlerimizi korumak, olası bir kirliliğe karşı acil önlem alabilmek için Aliğa'da rafineri, petrokimya ve depolama gibi alanlarda faaliyet gösteren SOCAR Türkiye grup şirketlerinin tamamına ve bu sahilleri paylaştığımız komşularımıza hizmet etme kapasitesine sahip 7 gün, 24 saat hizmet verebilecek eğitimli ve profesyonel bir ekibi, aynı zamanda oldukça geniş bir denizsel kirlilik müdahale ekipman envanterini sahamızda hazır bulunduruyoruz. Bunun yanında özel donatılmış bir müdahale

Acil müdahale gemisi Aliğa Responder'ın saatte 40 metreküp petrol toplama kapasitesine sahip olduğunun altını çizen Koyuncu, sözlerini şöyle sürdürdü: "35 metre uzunluğundaki geminin, denizde petrolün yayılımına müdahale edebilecek ilave süpürme kolları bulunuyor. Acil müdahale gemisinin sürekli bölgede bulunması ve kısa sürede devreye girecek bir kabiliyet taşıması, olası bir deniz kirliliğine karşı bölge için büyük önem taşıyor."

## SOCAR MARINE, 2020 YILINDA DA PAZAR LİDERİ OLDU

Öte yandan Socar 2013 yılından beri faaliyet gösteren SOCAR MARINE, 2020'de 650 bin tona ulaşan satış hacmiyle uluslararası denizcilik yakıtlarında yine sektör lideri oldu.

2020 yılında uluslararası denizcilik yakıtlarında 650 bin tonluk satış hacmine ulaşan SOCAR MARINE'nin pazardaki payı da yüzde 26'ya ulaştı. 2013 yılından beri faaliyet gösteren SOCAR MARINE, Türk boğazlarından transit geçen ve Türkiye limanlarına yük operasyonları yaparak yurtdışına çıkış yapan gemilerin yakıt ihtiyaçlarına yanıt veriyor.

Uluslararası pazarlarda ve Türkiye'de denizcilik ve enerji sektöründe her zaman kaliteli hizmet vermeyi hedefleyen SOCAR MARINE'e, liderliğe giden yolda SOCAR Türkiye'nin hayata geçirdiği dev projeler büyük sinerji sağladı. 2018 yılında devreye giren uluslararası çaptaki enerji projeleri TANAP ve STAR Rafineri'nin yanı sıra Petkim ve SOCAR Depolama'nın sahip olduğu limanlar ile SOCAR Terminal'deki gemilere hizmet veren ve dünyanın önde gelen enerji şirketlerinden bir olan SOCAR, denizcilik alanında da Türkiye'nin en önemli şirketleri arasında yer alıyor.

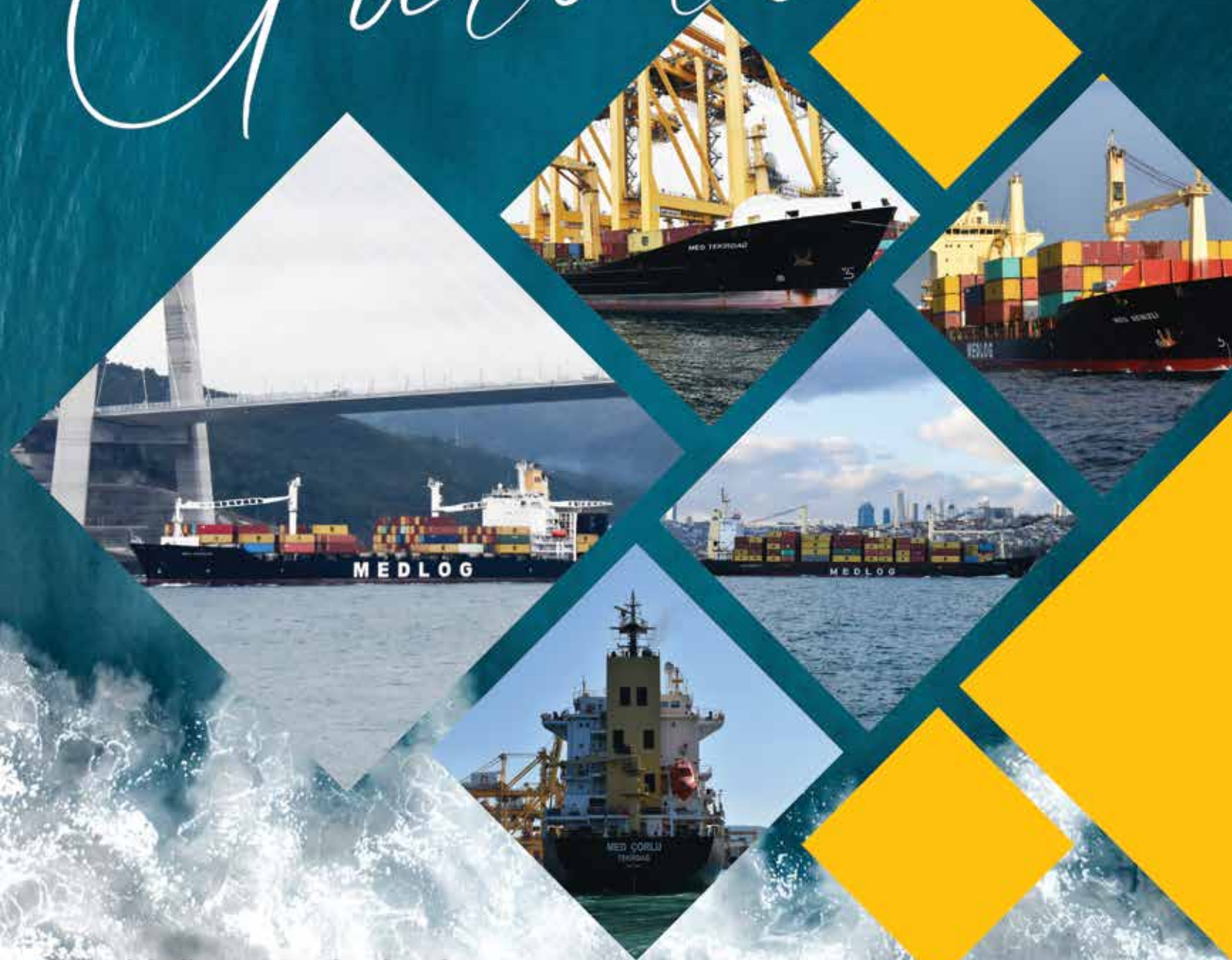


olan Aliğa Körfezi'ne de müdahale edebilecek şekilde adeta bir koruma kalkanı oluşturdu. Deniz kirliliğine müdahale ekibi ve ekipmanları ile Türkiye'nin en yüksek kapasiteli müdahale merkezlerinden birine sahip

gemisini de SOCAR Türkiye'nin Rafineri ve Petrokimya İş Birimi'ne ait kıyı tesislerinde konuşturdu. Bölgemizde yaşanabilecek herhangi bir soruna karşı gemimiz her an yardıma hazır durumda" diye konuştu.



# 6 YILDIR Gururla



Kurulduğu 2015 yılından bu yana Türk Bayrağını gururla taşıyan Medlog Gemicilik, 2020 yılında 150 bin TEU kabotaj taşıması gerçekleştirdi. Ana gemilerin uğramadığı limanlara ulaşarak maliyet avantajı ve düzenli servis imkanı sağlayan Medlog Gemicilik, **6. yılında filosuna katacağı 6. gemi ile Türk ithalat ve ihracatçısının yanında...**

**medlog**  
GEMİCİLİK



# DÜNYA'NIN KARADENİZ SOMONUNA TALEBİ İKİYE KATLANDI

Pandemi nedeniyle 2020 yılında dünya mal ticaretinde yüzde 7'lik daralma yaşanırken, Türk su ürünleri sektörü ihracatını yüzde 4 arttırarak 1 milyar 53 milyon dolara taşıdı. Türk su ürünleri sektörü pandemiye rağmen bu başarıya imza atarken, tarihinin en yüksek ihracat rakamına ulaştı.



Su ürünleri sektörü pandemi nedeniyle 2020 yılının ikinci çeyreğinde ihracatta eksiye düşse de özellikle yılın son çeyreğindeki performansı ile ihracatını eksiden artıya çevirmesini bildi. Omega3 bakımından son derece zengin olan su ürünlerinin insan vücudunun bağışıklık sistemini güçlendirdiğine dikkati çeken Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, özellikle 2000 yılı sonrasında büyük gelişim gösteren Türk su ürünleri sektörünün 2023 yılında 1.5 milyar dolar ihracat hedefine emin adımlarla ilerlediğini, pandeminin de bu yolculuğa engel olmadığını söyledi.

**LEVREK ZİRVEDE, KAREDENİZ SOMONU İHRACATINI İKİYE KATLADI**  
Türkiye'nin su ürünleri ihracatında levreğin 355,6 milyon dolarlık ihracatla en çok ihraç edilen balık türü olduğu

bilgisini veren Kızıltan, "Levrek ihracatta yüzde 7'lik gelişim gösterdi. Çipura ihracatımız ise yüzde 8,6'lık artışla 311 milyon dolara ulaştı. Alabalık yüzde 3'lük artışla 120 milyon dolar dövizi Türkiye'ye kazandırdı.

Orkinos ihracatımız 65,3 milyon dolar olarak kayıtlara geçerken, en büyük artışı Karedeniz somonunda yakaladık. Karedeniz somonu yüzde 96'lık ihracat artış hızıyla 56,8 milyon dolar ihracata

imza attı. Kaya levreğinden yüzde 7,5'lik artışla 6,3 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirdik" diye konuştu.

## HOLLANDA EN ÇOK İHRACAT YAPILAN ÜLKE OLDU

Türkiye'den yapılan su ürünleri ihracatında Hollanda 133 milyon dolarlık su ürünleri ihracatıyla zirvedeki yerini alırken, Rusya'ya su ürünleri ihracatı yüzde 49 artışla 132 milyon dolara ulaştı. Pandemiye en ağır geçiren ülkelerden İtalya'ya ise; yüzde 17'lik artışla 129 milyon dolarlık su ürünleri gönderdik.

Türkiye'nin su ürünleri ihracatında Yunanistan 81 milyon dolarlık tutarla dördüncü, İngiltere ise 74 milyon dolarlık Türk balıkları tercihiyle beşinci sırada yer aldı. Japonya ve Almanya 73,6 milyon dolarlık Türk balıkları talebiyle listede 6 ve 7. sıraların sahibi oldu. İspanya'ya 43,3 milyon dolarlık, ABD'ye 33,3 milyon dolarlık, İsrail'e ise 26 milyon dolarlık su ürünleri ihraç ettik. Türk su ürünleri 93 ülkede milyarlarca insanın sofralarına lezzet kattı.

## TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ İHRACAT TABLOSU

TOPLAM DEĞERLER	2019		2020		Miktar KG	Tutar (\$)
	Miktar (KG)	Tutar (\$)	Miktar (KG)	Tutar (\$)		
ALABALIK	22.535.367	116.736.188	23.652.761	120.412.602	4,96	3,15
LEVREK	64.220.416	331.683.675	60.915.455	355.576.387	-5,15	7,20
ÇİPURA	65.849.611	286.095.345	68.223.126	310.705.775	3,60	8,60
ORKINOS	7.118.695	88.662.421	6.887.428	76.504.062	-3,25	-13,71
DİĞERLERİ(KAYA LEVREGİ)	899.789	6.722.378	879.267	7.226.073	-2,28	7,49
KARADENİZ SOMONU	4.859.374	29.047.871	12.450.022	56.827.690	156,21	95,63
DİĞER	31.355.064	153.026.870	25.959.791	125.850.955	-31,35	-18,30
ARA TOPLAM	165.483.252	858.947.878	173.008.058	927.252.588	4,55	7,95
GENEL	196.838.316	1.011.974.748	198.967.849	1.053.103.543	1,00	4,06





# BASIN DUYURUSU

Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı 40 yıl süreyle işletme hakkının verilmesi yöntemiyle özelleştirilecek. Yat limanı denizde 1291, karada 220 yat bağlama kapasitesine ve yaklaşık %95 kapasite kullanım oranına sahip.

İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Fenerbahçe Semt, Zühtü Paşa Mahallesi'nde konumlanmış olan Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı, sahip olduğu avantajlı konumu sayesinde Türkiye'nin en prestijli limanlarından birisidir. Türkiye'nin ikinci, İstanbul'un en büyük marinası konumundaki Fenerbahçe Kalamış Marina, Türkiye'de bulunan toplam kapasitenin %6'sını, İstanbul'daki toplam kapasitenin yaklaşık %25'ini temsil etmektedir. Yat Limanı, denizde 1291, karada 220 yat bağlama kapasitesine ve yaklaşık %95 kapasite kullanım oranına sahiptir.

Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı'nın, 1.135 metrekaresi Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. mülkiyetinde, 478.507,00 metrekaresi ise devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. 1987 yılında faaliyete geçen yat limanının işletilmesine yönelik 1998 yılında yapılan 10 yıl süreli kiralama sözleşmesi 2008 yılında sona ermiş, Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 07.03.2011 tarih ve 2011/17 sayılı kararı ile yat limanı özelleştirme kapsam ve programına alınmıştır.

Fenerbahçe Kalamış Yat Limanı'nın özelleştirme kapsamına alındığı tarihte onaylı imar planı bulunmadığından, ilgili mevzuat gereği söz konusu yatırımların yapılabilmesi ve işletme için gerekli izin ve ruhsatların alınabilmesi, yat limanındaki yapı ve tesislerin Deprem Yönetmeliği ve ilgili mevzuata uygun bir şekilde yeniden inşa edilmesi için Özelleştirme İdaresi Başkanlığı tarafından yat limanı alanına yönelik imar planları ilgili belediyelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve diğer

paydaşların görüşleri dikkate alınarak oluşturulmuştur. 2017 yılında sonuçlanan bu süreçte, söz konusu imar planlarına karşı açılan davalar nedeniyle yat limanının özelleştirme süreci sekteye uğramış, ancak Danıştay İdari Davalar Yüksek Kurulu'nca imar planlarının iptaline karşı açılan davaların 2020 Aralık ayı içerisinde nihai olarak reddedilmesiyle imar planları kesinleşmiş ve özelleştirme sürecinin önündeki engel kalkmıştır.

Diğer yandan, deniz ve kıyı ekosisteminin maruz kalabileceği muhtemel etkiler esas alınarak ileride uygulama aşamasında ÇED raporuna altlık teşkil edecek Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nca yaptırılan detaylı teknik bilimsel çalışmalar ile yat limanının imar planı ve özelleştirme sürecine Tabiat Varlıkları Bölge Komisyonu Kültür Varlıkları Koruma Kurulu tarafından koruma ilkeleri ve planlama teknikleri açısından uygun görüş verilmiştir.

Bu kapsamda, bölgenin doğal ve arkeolojik sit alanı özelliği dikkate alınarak, yat limanında yapılacak her türlü inşai ve fiziki müdahale öncesinde ÇED Raporu alınmasına ilişkin tüm mevzuat hükümlerine uyulacak olup, imar planı hükümleri ile halkın mevcut kıyı kullanımına herhangi bir engel getirilmemiş, aksine yapılaşma sınırlandırılmıştır. Bu çerçevede, alışveriş merkezi ve benzeri büyük kütleli yapıların yapılması, plan hükümleri ile engellenmiştir.

Bu çerçevede, işletme hakkının 40 yıl süreyle devredilmesi yöntemiyle

özelleştirilecek Yat Limanının özelleştirme bedeli peşin veya %40'ı peşin, bakiye miktar 60 ay vadeli olarak ödenebilecek, vadeli ödeme seçeneği için %13 oranında faiz uygulanacaktır. Son teklif tarihi 7 Temmuz 2021 olan ihale sürecine gerçek, tüzel kişiler ve ortak girişim grupları katılabilecek olup, yatırım fonları hissedar oldukları şirketler veya bir ortak girişim grubu kanalıyla ihaleye dahil olabileceklerdir. İhaleye katılabilmek için 30 milyon TL tutarında geçici teminat mektubu verilmesi zorunludur.

Sonuç olarak yat limanının özelleştirilmesi ile birlikte;

- Bir dünya kenti ve markası olan İstanbul'un imajına uygun olarak uluslararası standartta hizmet verecek nitelikte ve günün ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde Yat Limanı'nın yeniden yapılandırılmasına,
- Üst ölçekli planlardaki amaç ve hedefler doğrultusunda ve yenileme projeleri kapsamında inşa edilecek dalgakıranlar ile olası afetlerde şehrin korunmasına, acil çıkış ve ikmal kapısı olabilmeye,
- Fiziksel, teknik ve hukuki alt yapısı sağlanmış olarak Yat Limanı'nın daha etkin ve verimli kullanılmasına,
- Yat Limanının yakın çevresindeki tarihi ve doğal dokunun korunarak, İstanbul sakinleri ve turistlere çok yönlü hizmet verebilecek deniz turizm tesisinin geliştirilmesine imkan tanınmış olacaktır.





# SÜVEYŞ KANALI'NDA DENİZ TRAFİĞİNİ DURDURAN KAZA

Dünyanın en önemli kanallarından biri olan Mısır'daki Süveyş Kanalı'nda 'The Ever Given' isimli dev konteyner gemisinin karaya oturması sonucu deniz trafiği durdu. İşte kazaya dair tüm gelişmeler...



Dünyanın en önemli su yollarından biri olan Süveyş Kanalı'nda 24 Mart'ta dev bir konteyner gemisi ülkede yaşanan kum fırtınası ve kötü hava koşulları neticesinde görüş mesafesinin düşmesi nedeniyle kıyıya çarparak kaza yaptı. Geminin dar kanalda enlemesine sıkışarak geçiş yolunu kapatması sonucu kanalda deniz trafiği tamamen durdu. 400 metre uzunluğunda, 59 metre genişliğinde ve 224 bin ton ağırlığındaki konteyner gemisinin Çin'den yola çıkarak Hollanda'ya gitmekte olduğu öğrenildi.

The Ever Given isimli geminin dar kanalda enlemesine sıkışarak geçiş yolunu kapatması sonucu kanalda uzun gemi kuyrukları oluştu, deniz trafiğinin durması nedeniyle ham petrol ve LNG sevkiyatlarında aksamalar yaşandı.

Önce Süveyş Kanalı İdaresi Başkanı Usame Rabi bir açıklama yaparak 24 Mart'ta Süveyş Kanalı'ndaki seyrüsefer trafiğinin geçici olarak askıya alınmasına karar verildiğini ifade etti. 24 Mart'ta kısa süreli duraklamanın ardından deniz trafiğinin yeniden başlatılmasıyla Akdeniz'den Kızıldeniz'e doğru gelen kuzey konvoyundan 13 geminin Port Said'den geçtiğini aktaran eden Rabi, ardından gemiyi kurtarma çalışmalarının

tamamlanarak tüm konvoyun seyrüsefer güvenliği sağlanmasının beklendiğini ancak kurtarma çalışmalarının devam etmesi nedeniyle gemilerin bekletilmesini öngören alternatif plana geçildiğini belirtti.

Söz konusu geminin sahibi Japon firma da 26 Mart'ta yaptığı açıklamada, geminin yeniden yüzdürülmesine yönelik girişimlerde "zorluklarla karşılaşıldığını" bildirdi. Firmanın sahibi Shoei Kisen, geminin Mısır'daki Süveyş Kanalı'nda karaya oturması sonucu, seyrüseferin aksamasından doğrudan etkilenen gemilerin operatörlerinden özür diledi. Geminin yeniden yüzdürülmesine yönelik girişimlerin "zorluklarla karşılaştığını" kabul eden Japon firma, yerel otoriteler ile geminin operatörü firmanın iş birliği halinde tüm çabanın gösterileceğini açıkladı. Bu sırada çalışmalar devam etti. Süveyş Kanalı İdaresi'nin internet sitesinden yapılan yazılı açıklamada, The Ever Given isimli konteyner gemisinin çevresinde iki büyük buldozerle dip tarama çalışması yapıldığı, 4 iş makinesinin de geminin baş kısmında sıkışmış kumu çıkarmak için çalıştığı belirtildi.

Çalışmalar sürerken Türkiye dahil birçok ülkeden geminin kurtarılması

konusunda yardım çağrıları geldi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu da bir açıklama yaparak; "Bizim Nene Hatun Gemimiz böyle büyük operasyonları yapacak dünyadaki sayılı gemilerden bir tanesi.

Arkadaşlarımız hazır bekliyor. Olumlu bir yardım çağrısı olursa gereğini yaparız" dedi. Bir yardım çağrısı da ABD'den geldi. Beyaz Saray Sözcüsü Jen Psaki, Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlayan Süveyş Kanalı'nda karaya oturarak deniz trafiğinin durmasına neden olan "The Ever Given" isimli yük gemisine ilişkin Mısır'a yardım teklif ettiklerini açıkladı.

## SÜVEYŞ KANALI DENİZ TRAFİĞİNE AÇILDI

Süveyş Kanalı'nda karaya oturan Ever Given isimli konteyner gemisi 7'nci günde kurtarıldı. Gemiye sıkıştığı yerden kurtarmak ve yeniden hareket etmesini sağlamak için müdahalede bulunan römorkörlerin çalışmalarının ardından gemi yüzdürüldü ve bölgeden uzaklaştırıldı. Tayvanlı "Evergreen" şirketi tarafından kiralanan ve krize neden olan Ever Given adlı gemi yüzdürüldükten sonra teknik bakım amacıyla Büyük Göller Bölgesi'ne götürüldü.

Çapraz biçimde karaya oturan "The Ever Given", kanalın iki yakasındaki yaklaşık 400 geminin sıkışmasına ve deniz trafiğinin felç olmasına neden olmuştu. Kanalın felç olduğu her günün dünya ticaretinde 6 ila 10 milyar dolar zarara yol açtığı belirtilmişti. Kanalın işletmesinden sorumlu Süveyş Kanalı Otoritesi'ne (SCA) göre Mısır ise, kanalın kapalı olduğu her gün 12 ila 14 milyon dolar kaybetti.





# TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NDEN “BİLDİKLERİNİZİ UNUTUN” WEBINARI

Türk Armatörler Birliği “Bildiklerinizi Unutun” ana başlığıyla 11 Mart Perşembe günü Covid-19 pandemisi sebebi ile online bir webinar düzenledi.



Türk Armatörler Birliği (TAB) Mükemmeliyet Merkezi tarafından “Seragazi Emisyonu Kuralları ve Yeni Uygulamalarıyla Gemi İşletmeciliği ve Gemiler Değişimin Eşiğinde... Çok Az Bir Süre kaldı, Hazır mısınız?” webinarı gerçekleştirildi. Covid-19 pandemisi nedeniyle zoom üzerinden düzenlenen webinarı denizcilik sektörü temsilcileri yoğun ilgi gösterdi.

Moderatörlüğünü TAB Bilimsel Komiteleri (TABBK) Gemi İşletmeciliği Komite Direktörü ve TAB Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyesi Ekonomist Harun Şişmanyazıcı'nın yaptığı webinarında ilk sözü Türk Armatörler Birliği Başkanı Ahmet Bedri İnce aldı. Webinar'ın sera gazı ve yakıt konusuna çözüm bulunabilmesi açısından önemine vurgu yapan İnce, “Hangi noktaya kadar verimli bir çalışma yapabiliriz. Sertifikalandırma hususunda da bu gemilerimizi sektör olarak nereye kadar götürebiliriz? Bunların tespitinin yapılması Türk armatörlere bu hususta bilgi verilmesi çok önemlidir” dedi.

Ardından açılış konuşmasını yapan TAB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, TAB Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyesi ve Er Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, “Bana sorsanız ben altı ay önce LNG diyordum. Bugün LNG' de oyun dışı kaldı, kuralları karşılamıyor. Amonyak, hidrojen gibi yeni konuşulan yakıtlar var. Bana göre bu tarz yakıtlar teknolojiler ve yenilikler

daha çok konuşulacak. İşimiz gerçekten çok zor. Derhal İMEAK Deniz Ticaret Odası, armatörler ve STK'lar ile birlikte bir komisyon kurup, tüm paydaşlarla beraber hareket etmemiz lazım. Ayakta kalabilmek süreci için en iyi şekilde değerlendirmemiz gerektiğini düşünüyorum. Çok geçmeden harekete geçmemiz lazım. Tüm değişikliklere hazırlıklı olmalıyız. Dayanışma ve ekip ruhuyla treni ucundan yakalayabiliriz” diye konuştu. Ergenç, konuşmasını sonlandırırken dökme yük piyasalarında güzel bir seyir içine girildiğini belirterek, navlun piyasalarının bu yıl ve önümüzdeki yıl iyi geçeceğini düşündüğünü aktardı.

## KISA VADELİ HEDEFTE TEKNİK VE OPERASYONEL YAKLAŞIMLAR

Ergenç'in açılış konuşması ardından TAB Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyesi, Class NK Yeni İnşa ve İş Geliştirme Bölüm Müdürü Serdar Atukeren, “Regülasyonlar ve Kurallar Bağlamında IMO Kasım 2020 ayında MEPC 75 Toplantısında Gemilerin Geleceğini Değiştirecek Hangi Önemli Kararları Aldı?” konulu bir sunum gerçekleştirdi. Bu yüzyıl içinde sera gazı salınımını sifira indirmeyi hedefleyen IMO'nun bununla ilgili belli konseptler geliştirdiğini dile getiren Atukeren, kısa, orta ve uzun vadeli üç tane hedef belirlendiğini ifade etti. Kısa vadeli hedefinin 2030 yılına kadar 2008 yılındaki verilere göre en az yüzde 40 verimlilik artışı olduğunu dile getiren Atukeren, 1 Ocak 2013'ten sonra kontratı imzalanmış yeni inşa gemilerinin ve uygulanan enerji verimliliği dizayn indeksine odaklanmanın sağlanmasının bununla beraber sera gazını azaltacak teknolojilerin geliştirilmesinin hem yeni gemiler için, hem de mevcut gemilerde uygulanacak şekilde teknoloji

geliştirmesinin belirlendiğini kaydetti. Atukeren, IMO'nun bu kısa vadeli hedefinde gemilerin enerji verimliliği ve sürdürülebilir hale getirilmesi için operasyonel enerji verimliliğinin artırılması hususuna dikkat çektiğini ve gemilere alternatif düşük karbonlu veya sıfır karbonlu yakıtları tedariki, gemilerin teknolojik olarak bunlarla nasıl donatılacağı üzerine çalışmanın önemine işaret ettiğini belirtti.

## ŞİRKETLER DURUMLARINI DOĞRU TESPİT ETMELİ

Webinarında TAB Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyesi, İnce Denizcilik DPA/Teknik Müdür, GEMİMO 2. Başkanı A.Yaşar Canca da “Yeni GHG Kurallarının Maliyetlerine Katlanabilecek miyiz? 2010 Çin ve 2012 Japon yapımı iki mevcut kuruyük gemisinin GHG Kuralları kapsamında kısa vadede yaşayacakları süreç ve olası değişikliklerle tahmini maliyeti” konularında sunum yaptı. Canca, sunumunda şirketlerin yeniden yapılandırılması mesajını vererek şunları kaydetti. “Şirketler, yeterliliği uygun bir kişiyi görevlendirip kendi durumlarını doğru tespit etmelidir. 2023 senesi gelmeden 2023-2029 arası planları yapılmış ve uygulamaya başlanmış olmalı.

Çevreci ve canlı merkezli yönetim uyum prosedürlerinin hazırlanması ve yayınlanması şirketlerde bu konuda bir kadro açılarak şimdiden çalışmaya başlanması gerekiyor. Yine şirketlerin eğitim kurumları ile organik bağ kurmaları, bir an önce çevreci yönetimi koordine edecek olan enerji etüt merkezi kurulması için gerekli kaynak ve iradenin ortaya koyması gerekiyor. Ayrıca gemilerin boş seyirlerini en aza indirecek sefer planlamaları için havuz oluşturulmalı.” Rightship Denetleme





Merkezi İcra Kurulu Başkanı İbrahim Kontaytekin yaptı. Yeni teknolojiler ve regülasyonlarla sürekli bir evrim içinde olan denizcilik sektöründe etik kurallar konusunun ele alınmasının bir ihtiyaç haline geldiğini belirten İbrahim Kontaytekin, “Bu gelişmede hızlı evrilme adaptasyonu biz Türk armatörleri daha güçlü kılacak” dedi. Etik konusunun gittikçe önem kazanan bir konu olduğunu kaydeden Kontaytekin, “Yön vermek gerektiğine inandığımız etik kurallar ve çalışma ilkeleri neler? Sürekli atladığımız hatta çoğumuzun duymadığı bir konu. Getirilen kurallar ile dış dünya armatörlüğü artık kolay yapılan bir iş olmaktan çıkıyor. Zengin sermaye ülkelerine doğru yönlendirilmektedir. Son yıllarda incelenmesi gereken etik kuralları ve uyum programlarının altında global hukuki dinamiklerin de yattığı gerçeğinin giderek öne çıktığını görüyoruz” dedi.

### KURUMLAR ETİK VE UYUM YAPISINA KAVUŞMAK ZORUNDA

İkinci açılış konuşmasını TEİD 5. Dönem Yönetim Kurulu Başkanı Asım Barlın yaptı. Etik ve uyum konusunun uluslararası hukuk sistemine entegre edildiğini belirten Barlın, Türk armatörlerinin en çok ilgisini çeken konunun ise üçüncü taraf riskleri olduğunu kaydetti. Üçüncü taraflıkla ilgili hükümlerin artık sözleşmelere girmeye başladığına işaret eden Barlın, “Gemilerin kiralınması esnasında, herhangi bir şekilde tamir bakımla ilgili tersanenin önümüze koyduğu sözleşmede karşımıza çıkıyor.

Sözleşmelerle karşımıza çıkan yaptırımlar, bizim dolaylı olarak da yolsuzlukla ilgili mücadele konusunda konuşmamız gereken konuları gündeme getiriyor” dedi. Barlın ayrıca, sürdürülebilirlik unsurlarından biri olan etik ve uyum yapısının, kurumların kavuşmak zorunda olduğu rekabet edebilirlik için ön şart olduğunu vurguladı.

Barlın’ın ardından TEİD Yönetim Kurulu Üyesi Tayfun Zaman, yaptığı sunumda etik ve uyum programları, yolsuzluk ve rüşvet, risk yönetimi, ahlak, suiistimal

ve çok sayıda konuyu ele aldı. “Etik şartlara göre değil, şartlara rağmen karar vermeyi emrediyor” diyen Zaman, “İşimize geldiği için değil, doğru olanın ne olduğunu bildiğimiz ve bu bilgiyle mücadele etmeyi bıraktığımız yerde etik ortaya çıkıyor. Hepimiz doğrunun ne olduğunu biliyoruz, fakat bazen şartlar bizi bu doğrudan uzaklaştırıyor. Bu da, kimi zaman hayatımıza yanlış olarak normal diye giren kavramlar olarak giriyor” diye devam etti. Hayatımızdaki normal zannettiğimiz, ama toplum ve sektöre faydası bakımından etik ilkelere uygun olmayan yani normal olmayan unsurların her zaman düşünülmesi gerektiğini dile getiren Zaman, “Etik konusu ahlaklı insanlar konusu mudur? Hayır.

İş dünyasının bir konusudur. İster IMF başkanı tarafından, ister Çin’in yolsuzlukla mücadele forumunda ben ve meslektaşlarım tarafından tartışılıyor olsun bu konu bir iş, bir yatırım, bir akıllı iş yönetimi konusudur. Bir ahlak konusu veya ülkeler üstü kurumlar tarafından yönetilen bir alan değildir. Yolsuzluktan bahsettiğimiz zaman yolsuzlukla mücadele edemeyiz. En fazla rüşvet vermeyiz, almayız. Ancak rüşvetle mücadele etmek kanun yapıcının işidir. Zihnimizde bu böyle oturmuştur. Fakat bugünün gerçeği bu değil. Yolsuzlukla mücadele etmek iş dünyasının görevidir” diye konuştu.

### ‘GEMİ VATANDAŞLIĞI GÜNDEMİNİ OLUŞTURMALIYIZ’

Zaman’ın ardından Türk Armatörler Birliği TAB Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyesi Yaşar Canca, “Profesyonel denizci kimdir? Deniz taşımacılık sektörü olarak etik kavramını nasıl değerlendirmeliyiz. Deniz taşımacılığında etik değerlere neden ihtiyaç var? Özellikle gemilerdeki etik kurallar, örf ve adetler” konularını ele alarak bir sunum gerçekleştirdi.

Denizcilik sisteminin yazılı ve yazılı olmayan kuralları olduğunu belirten Yaşar Canca, denizcilik sektörünün kendi doğal şartları çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini vurguladı. Denizcilikteki örf ve adetlerin kontrol edilemez durumda olduğunu

kaydeden Canca, “Çünkü gemide farklı milletlerden insanlar çalışıyor ve bu geminin bayrağı armatörün hiç gitmediği bir ülkenin bayrağı. Şimdi burada gemi örf ve adeti nerede duracak? Ortak değer ne olacak? Bir karar verilmesi ve bu kararların ortak değerler altında yürütülmesi lazım. Yoksa herkes kendi ahlaki değerlerine göre karar verir.

Hintli bir gemi kaptanının ahlaki davrandığını düşünün. Tabii ki ahlaki değerlerine göre davranacak. Bir de yanına bir Kuzey Avrupalı gemici koyun. O da kendi ahlaki değerlerine göre davranacak. Ne yapacağız? Kimin değerleri doğrudur. O yüzden denizcilik sektörünün mutlaka ortak bir denizcilik etik kurallarına sahip olması gerekiyor. Gemi vatandaşlığı ya da deniz vatandaşlığı diye bir gündem oluşturmamız gerekiyor” dedi.

Son olarak Canca’nın ardından söz alan Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyesi ve TAB Bilimsel Komiteleri Gemi İşletmeciliği Komitesi Direktörü Harun Şişmanyazıcı Deniz Taşımacılığında Etik Değerler konusunu değerlendirdi. Konuşmasına “İş hayatı bedendir, etik değerler ise bu bedene giydirilen elbisedir.

Bu elbiseden murat edilen amaç yukarıda izah edilmiştir. Ancak her dikilen elbise her bedene uymaz, bu nedenle ya elbiseyi ya da bedeni ona uydurmamız icap eder” diyerek başlayan Şişmanyazıcı, etik nedir, insani değerler nelerdir, Cod of conduct (Davranış kodu) ile Cod of Ethic (Etik kodu arasındaki fark nedir?), etik değerler ya da ilkeler nelerdir, doğruluğun prensipleri nelerdir, iş etiği nedir, iş etiği ile varılacak sonuç nedir, iş etiğinde yönetici davranışları nasıl olmalıdır? Deniz taşımacılığı ve etik kodu başlıkları altında sunum gerçekleştirdi.

Webinarın kapanış konuşmasını yapan Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, Armatörler Birliği olarak örnek bir çalışma yapma önerisinde bulunarak toplantıyı sonlandırdı.





## 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ ETKİNLİKLERİ

Denizcilik sektöründe çalışan kadınlar, çeşitli organizasyon ve etkinliklerle bir araya gelerek, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü andı.

Her yıl değişik etkinliklerle kutlanan 8 Mart Dünya Kadınlar Günü bu yıl geçen yıllardan farklı olarak onlineveya az sayıda katılımcı ile yapıldı.

Denizcilik sektöründe çalışan birçok başarılı kadını bir araya getiren sempozyumlar, organizasyonlar ve etkinliklerde kadınların iş yaşamında karşılaştıkları sorunlar, çözüm önerileri ve başarı hikayeleri konuşuldu. İşte denizcilik camiasında yapılan birbirinden önemli etkinlikler...

### IV. YAKAMOZ DENİZ VE KADIN SEMPOZYUMU YAPILDI

8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nde denizcilik sektörünün ışıltıdan kadınlarının bir araya geldiği "IV. Yakamoz: Deniz ve Kadın Sempozyumu" bu yıl Covid-19 pandemisi sebebiyle online olarak gerçekleştirildi.

8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) tarafından düzenlenen IV. Yakamoz Deniz ve Kadın Online Sempozyumu'nda denizcilik sektöründeki kadın konuşmacılar yer aldı.

Saat 13'te "Denizin Işıltısı Kadınlarımız" mottosuyla düzenlenen sempozyuma TMMOB GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın, İnce&Co ortağı Rita Al SamaaniJansen, Denizcilik Departman Yöneticisi PatriziaKern- Fereetti, Prof. İlknur Erdoğan Colmorn (Seyir ve Dijitalleşme HSB), Kaman Denizcilik Atanmış kişi ve Kalite Müdürü Melisa Özen, Dan Bunkering'denBunkerTrader Ada Ezgi Başer, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Deniz Trafik Operatörü Yonca Çetin, Uzakyol Başmühendisi Nilgün Bal



Doğan, Demircan Hukuk Bürosu Kurucusu Sena Demircan katıldı.

Açılış konuşmasını yapan Feramuz Aşkın, 8 Mart Kadınlar Günü'nün kadınların çok ağır şekilde maruz kaldıkları eşitsizlik, sömürü, şiddet ve adaletsizliklere karşı mücadele günü olduğunu belirterek, "Çalışma yaşamı açısından cinsiyet ayrımcılığı, kadınların cinsiyetlerinden dolayı çalışma yaşamından dışlanması ve bunun sorucunda iş yerindeki güç, tatmin düzeyi ve gelirin erkekler arasında paylaşılması demektir. Ne

yazık ki toplumdaki genel algı "Kadın işi düşük statülü, düşük ücretli, geçici, güvencesiz olan niteliksiz işlerden; buna karşılık erkek işi de yetki ve sorumluluk getiren yüksek ücretli, sürekli ve güvenceli olan nitelikli işlerden oluştuğu yönündedir.

Gerekli bilgi beceri ve deneyime sahip her bireyin kendi kariyeri için kendi isteği ile küçük ya da büyük adımlar atmaya hakkı vardır. Bugün denizlerimizde kadın istihdamı sorunu belli düzeyde çözülmüş olsa bile kadınlarımızın iş yaşantısının







bir var oluş savaşına dönüştüğü de bilinmektedir. Denizcilik sektöründe çalışan kadınlar için zorluktan ziyade, erkek meslektaşları tarafından çıkarılan zorluklarla mücadele etmek durumunda kalmışlardır” diye konuştu.

Tüm YAKAMOZ organizasyonlarında olduğu gibi, sempozyumun amacına ulaşması için bu yıl da desteklerini esirgemeyen tek ve ana sponsor Transbos Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Nuri Mertcan da sempozyumda konuşma yaptı.

Yakamozyumlarının her yıl gelişmesine ve parlamasına şahit olduklarını vurgulayan Mertcan, “Bizim bu sosyal projede bulunmamızın birçok nedeni var. Bunlardan belki en önemlisi bizim Anadolu’da nineleri ve anneleri tarafından büyütülmüş nesillerin torunları olmamız” dedi. İnce Şirketi’nin Dubai ortağı ve Lloyd Yaşam Boyu Ödülü sahibi Rita Al SamaaniJansen de, sempozyumda kendi çalışma hayatı yolculuğu hakkında bilgiler verdi. Zor bir çalışma hayatı olduğunu ifade eden Jansen, “Kendimin en büyük eleştirmeni benim.

Bu yüzden aslında çalışma hayatına devam edebildim. Bu şekilde motivasyon kaynağını buldum. Hep daha iyisini yapmaya çalışıyorum. Hırslım ve tutkum her zaman beni başarılı olma yoluna itti” şeklinde konuştu. Davetli konuşmacı SwissRe's Şirketi’nde Denizcilik Departman Yöneticisi PatriziaKern- Fereetti, çalışma hayatı ve iş tecrübelerinden bahsederek “Farklı beceriler bir araya

getirilirse, başarı elde edileceğine inanıyorum. Herkesin oynayacak bir rolü vardır. Mesela ben farklı yetenek ve becerilere kıymet veren bir şirkette çalışıyorum. Eğer SwissRe's gibi bir şirkette çalışmamış olsaydım, burada çalışıyor olmazdım. Böylesi bir şirket bana fırsat tanıdı” dedi.

Prof. İknur Erdoğan Colmorn da sempozyumda bir konuşma yaparak, kendi kişisel yolculuğundan, denizcilikte dijitalleşmeden ve denizcilik eğitimi için gelecekteki eğilimlerden bahsetti. Seyir ve dijitalleşme konularında bilgilendirmeler yapan Colmorn, şunları söyledi: “Yeni öğrencilere, denize çıkacaklara tavsiyem; neden bilmiyorum bir süre sonra okumak araştırmak duruyor. Önce kendi işimize yoğunlaşıyoruz. Ondan sonra biraz rahatlayıp bırakıyoruz. Hata yapmaktan korkmayın. Ondan da bir şeyler öğreniyoruz. Okumay, araştırmaya her zaman açık olunmalıdır.”

Kaman Denizcilik Atanmış Kişi ve Kalite Müdürü Kaptan Melisa Özen de konuşmasında; görevini, gemilerin uluslararası standartlara uygun halde tutulması, gemi ve ofiste emniyet bilincinin yükseltilmesi, kazasızlık hedeflerinin karşılanması ve üçüncü taraf denetimlerine hazır bulunması için prosedürler oluşturmak ve bunların gemi üzerinde fiziki takibini yapmak olarak özetlese de, özetlenemeyecek kadar kapsamlı bir içeriğe sahip olduğunu düşündüğünü ifade etti. Dan Bunkering’den Bunker Trader Ada Ezgi Başer denizcilik sektörü yolculuğunda en büyük avantajının

kendisini tanımak olduğunu ifade etti. Başer, “Ben yapısal olarak sosyal bir yapıya sahibim. Bu nedenle uzun süreli gemilerde bulunamayacağımı biliyorum. Özellikle dökme kuru yük gemilerini eledim. Bir de beni deniz çok tutar. Buna hiçbir zaman alışmadım. Hedefim bu yüzden hep büyük gemilerdi. Yani çalışacağım gemi, büyük bir gemi tipi olacak ve dökme kuru yük gemi olmayacaktı. Geriye zaten iki seçeneğim kalmıştı. Konteyner ve tanker olmak üzere. Daha sonra sosyal yapım ve yabancı dilim sayesinde Stena Bulk firmasına girdim. Bir tek mutlu olduğunuz yerde, çalıştığınız yere de faydanız oluyor. Mutlu olmak önceliğimiz olmalı” diye konuştu. Başer, ardından gemilerde yaşadığı tecrübelerden kesitleri aktararak kendisine yönlendirilen soruları yanıtladı.

2010 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme mühendisliğinden mezun olup konteyner gemilerinde Uzakyol Vardiya Zabiti olarak çalışmaya başlayan, ardından 2017 yılında Mersin’de Deniz Trafik Operatörü olarak görev yapmaya başlayan ve bu görevi halen sürdüren Trafik Deniz Operatörü Yonca Çetin de sempozyuma deneyimleri ve çalışma hayatı konularında katkıda bulundu.

Sempozyum, Uzakyol Başmühendisi Nilgün Bal Doğan ve Demircan Hukuk Bürosu Sena Demircan’ın da sektöre dair tecrübe ve genel görüşlerini aktarmaları sonrasında soru-cevapların ardından sona erdi.

### “LOJİSTİK’TE KADIN YÖNETİCİLER”

Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin 8 Mart Dünya Kadınlar Günü’nde gerçekleştirdiği “Lojistikte Kadın Yöneticiler” toplantısında, Damla Alışan ve Ayşem Ulusoy sektörde kadın çalışanların önemini, kadınların sektöre etkisini genç UND’lilere değerlendirdi.

Lojistik sektörü önem kazandıkça sektördeki kadın sayısının da önemli artıyor. UND tarafından 8 Mart’ta düzenlenen “Lojistikte Kadın

Yöneticiler” toplantısında kadın yöneticilerin gözünden sektörün bugünü ve geleceği değerlendirildi. Toplantıda sektörün en başarılı kadın yöneticilerinden; Alışan Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve UND Yönetim Kurulu Üyesi Damla Alışan ile ATC Grup Uluslararası Nakliyat Genel Müdürü ve UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Ayşem Ulusoy, Genç UND Proje Koordinatörü Ayşegül Ketenci'nin sorularını cevaplandırdı.

## **DAMLA ALIŞAN: LOJİSTİK KADINLARA EN UYGUN MESLEK**

Alışan Lojistik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve UND Yönetim Kurulu Üyesi Damla Alışan, 1992 yılında sektörde kadın sayısı yok denecek kadar azken, bu sektöre adım attığını ve 26 yıldır bu sektöre hizmet ettiğini söyledi. Sektöre girdiğinde “bu iş erkek işidir, kamyoncu mu olacaksınız?” şeklinde reaksiyonlar aldığını belirten Alışan, ilk birkaç yılın zor olduğunu, ancak 26 yıl boyunca sektöre hizmet ederek bugünlere geldiğini ifade etti.

Kadın erkek ayrımı yapmak yerine; işini iyi yapanla yapmayan, yetkin olanla olmayan şeklinde bir ayrım yapılmasının sektör için daha iyi olacağı değerlendirmesini yapan Alışan, “Lojistik sektörü erkek sektörü diye alışılmalı, bize de böyle kodlanmalı. Öncelikle bunun dışına çıkmamız gerekiyor.

Lojistik tamamen bir planlama ve organizasyon işidir. Şu anda insansız depoları yönetiyoruz, araçlar otonom olma yolunda ilerliyor. Kendi içimizdeki bariyerleri kırmamız gerekiyor. Lojistik çok stratejik bir sektör, sadece tır ve nakliye olarak işe bakmamak gerekiyor. Kişi, kendine uygun alanı bulduğu zaman çok başarılı olacaktır” diye konuştu.

Lojistiğin kadınlar için daha uygun bir meslek olduğuna dikkat çeken Alışan “Kadınlar planlama konusunda daha iyiler ve lojistikte de en önemli konu planlamadır, kadınların risk algısı daha yüksektir, kadınlar daha duyarlıdır, daha

yaratıcıdır, organizasyon yetenekleri güçlüdür, bu nedenle bu mesleğe erkeklerden daha uygundur” dedi.

Nüfusun yarısının kadın olduğunu ve hedeflere ulaşmak isteniyorsa toplumun yarısının yok sayılmayacağını anlatan Damla Alışan, “Kadınların da erkeklerin de kafasındaki cinsiyet ayrımcılığını kaldırmamız gerekiyor. Gelecek geldi ve zaman hızla akıyor. 30 yılda yaşadığımız değişiklikleri artık bir senede yaşıyoruz. Kadın işsizlik oranı yüzde 24 ve kadınların yüzde 34’ü ne eğitimde ne istihdamda gözüküyor. Demek ki gidecek çok yolumuz var.

Neler yapılabilir diye baktığımızda öncelikli konumun eğitim olduğunu görüyoruz. Kişinin kendine yatırım yapıp yetkinliğini geliştirmesi gerekiyor. Eğitim ve yetkinliklerin artırılması, bitmeyen bir süreçtir” şeklinde konuştu.

Damla Alışan sektörde ilk kadın istif operatörünü çalıştıran firma olduklarını hatırlatarak, kadınlara yönelik pozitif bir ayrım yaptıklarını söyledi. Şirketlerinde çalışan tüm elemanların dörtte birinin kadınlardan oluştuğunu aktaran Alışan, sektörde kadın sayısının artırılması gerektiğini vurguladı.

## **AYŞEM ULUSOY: KADIN OLMANIN DEZAVANTAJINI YAŞAMADIM**

ATC Grup Uluslararası Nakliyat Genel Müdürü ve UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi Ayşem Ulusoy, kariyer hedefini yaparken ilk önce akademisyen olmayı planladığını ancak katıldığı bir lojistik seminerinde bu sektöre hizmet vermeye karar verdiğini anlattı. Bunun sebebini de “Lojistik sektörü çözüm odaklı olmayı gerektirir. Ben de bu yaklaşımı hayatında uygulayan biriyim” diye açıkladı. Şu anda bir filo servisi yönettiğini aktaran Ulusoy, “Filo yönetiminde kadın sayısı azdır, ama bizim ekibimizin üçte ikisi kadındır. Şoförler bizleri seviyorlar çünkü onları anlıyoruz ve onlar da dertlerini bizlere daha iyi anlatıyorlar. Bu sektörde bir kadın olarak hiçbir negatif durumla karşılaşmadım, kadın olarak bu sektörün dezavantajını görmedim”

dedi. Gençlere seslenen Ulusoy, “Bilgi çağının sonuna geldik, artık beceri çağıdır.

Hangi bölümden mezun olursanız olun, becerilerinizi geliştiremezseniz ayakta kalmanız mümkün değil. Model değişimine gitmemiz gerekiyor. Pandemi bunu hızlandırdı. Z kuşağının çalışma hayatına başlamasıyla liderlik özelliği yeniden tanımlanıyor. Yeni kuşak iş hayatında güçlü ilişkiler kuran, hiyerarşi uygulamayan, dert dinleyen, cesaret veren çalışanlardır” ifadelerini kullandı.

## **8 MART İÇİN DERİNLERE DALDILAR**

Kadın haklarının dünya çapındaki sembolü 8 Mart Emekçi Kadınlar Günü nedeniyle bir grup dalgıç sualtına inerek pankart ile günü kutladı.

Suyun altında unutulmuş değerleri hatırlatmak için kurulan Derinlere Saygı Dalış Topluluğu’nun çoğunluğu kadın olan dalgıç üyelerinin Bostancı sahilinden denize girerek, 6 metre derinlikte açtığı 8 Mart Kadınlar Günü pankartı için dünya rekortmeni serbest dalış milli sporcusu Bilge Çingiray’da nefesini tuttu. 10 derece suda dalan Çingiray, kadınların toplumun her kesiminde var olduğunu hatırlatmak için nefesini tuttuğunu söyledi. Dalgıçların gösterisine motosikletli kadınlar da sahilden destek verdi.

Dünya genelinde insan hakları temelinde kadınların maruz kaldığı haksızlık ve ayrımcılıkla mücadele etmek için her yıl 8 Mart tarihinde kutlanan Dünya Emekçi Kadınlar Günü için gönüllü dalgıçlar sessiz kalmadı. 8 Mart 1957 tarihinde ABD’de 40 bin kadın dokuma işçisinin hakları için mücadele ederken fabrikada çıkan yangında ölen 129 kadının anısına küresel olarak kutlanan gün nedeniyle Derinlere Saygı Dalış Topluluğu bir etkinlik düzenledi. Ulusal günlerimizde ve sualtında unutulmuş değerlerimizin hatırlanmasında düzenledikleri ilginç gösterilerle tanınan gönüllü dalgıçlar bu kez kadınlar için daldı. Sabah saatlerinde Bostancı’dan 6 metre derinliğe dalan dalgıçlar suyun altında





'İstanbul Sözleşmesi Yaşatır' ve '8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü Kutlu Olsun' pankartlarını açtı. Çoğunluğu kadın 12 dalgıcın yanına nefesini

tutarak gelen milli sualtı sporcusu Bilge Çingiray ise pankartların yanında poz verdi. Bu etkinlikte kadın haklarının toplum tarafından daha iyi anlaşılması

için çabaladıklarını söyleyen Derinlere Saygı Dalış Topluluğu, alevli meşalelerle su yüzeyine çıkarak izleyenlere görsel şov yaşattı.

Sualtı sporlarında dünya rekorları bulunan milli sporcu Bilge Çingiray, "Kadınlar yaşamın bir parçası olarak hayatın tüm aşamalarında var olduklarını kanıtladılar. Küresel anlamda kadınların farkındalık yarattığı özel gün için dalış topluluğumuz ile dalarken nefesimi kadın haklarının daha iyi anlaşılması için tuttum" dedi.

Kadın dalgıçlardan üniversite öğrencisi Yeşim Ayar ise, "Kadınların toplumun her yerinde ve her aşamasında var olduğunu kanıtlamak gurur verici.

Türk bilim kadınlarının başarılarını görmek bana mutluluk verirken ben de ülkemizi uluslararası bilim camiasında temsil etmeyi amaçlıyorum" diye konuştu.

# DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rihtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

**DALSAN ŞİRKETLER GRUBU**

# ECSA, DENİZ HAYDUTLUĞU TEHDİDİNE DİKKAT ÇEKİYOR

Gine Körfezi'ndeki yeni güvenlik konseptini destekleyen ECSA, devam eden deniz haydutluğu tehdidine dikkat çekiyor.



Deniz taşımacılığı sektörü Gine Körfezi'nde ticari gemilere yapılan silahlı saldırılardaki süregelen artıştan dolayı endişe duyuyor. Koordineli Deniz Gücü Varlığı (Coordinated Maritime Presence – CMP) konseptinin başlatılması ile birlikte Avrupa Birliği, bölgede artış gösteren deniz haydutluğu sorununa çözüm bulmak amacıyla kıyı devletleri ile birlikte çalışmalar yürüterek üye ülkelerin bölgedeki kaynaklarını bir araya getirmek ve koordine etmek üzere olumlu bir adım atmıştı; fakat bölgeden geçen gemilerin ve gemi personelinin emniyetini sağlamak için başka çalışmaların da yürütülmesi gerekiyor.

Bölgeden geçiş yapan gemilere yönelik yapılan şiddet içeren saldırıların ve fidye almak amacıyla kaçırılan gemi insanların sayısında son yıllarda ciddi bir artış yaşanıyor. Yapılan saldırılar sonucunda insanların hayatlarını kaybetmesi, yerel ve uluslararası

yetkililerin bu konuda girişimlerde bulunmasını gerektiriyor. Avrupalı armatörler, devam eden birçok kapasite geliştirme projesi de dahil olmak üzere bölgedeki güvenliğin sağlanması için Avrupa Birliği tarafından gösterilen çabaları destekliyor.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu sözleri ifade etti:

“Koordineli Deniz Gücü Varlığı, sonraki eylemlere yönelik önemli bir adım ve dayanaktır. Bölgede gerçekleştirilen Avrupa ve uluslararası deniz taşımacılığına pratik faydalar sağlamak amacıyla söz konusu konseptin uygulanmasını desteklemekteyiz.

Özellikle, Koordineli Deniz Gücü Varlığı konsepti için hava ve deniz varlıkları teslim eden AB Üye Devletlerine teşekkürlerimizi iletmekte ve bu

tehlikenin en kısa sürede ortadan kaldırılması için diğer devletlere de çağrı yapmaktayız.” Avrupa Birliği, geçtiğimiz yıllarda Doğu Afrika'da deniz haydutluğunu başarılı bir şekilde azaltan Atalanta Operasyonu gibi girişimler ile deniz haydutluğu sorununun ele alınması konusunda öncülük yapmıştı. Koordineli Deniz Gücü Varlığı kapsamında Batı Afrika'daki güvenlik sorununa çözüm bulmak amacıyla gelişim aşamasında olan kapasite geliştirme projelerinin yanı sıra bölgesel deniz güvenliği iş birliğinin sağlanması amacıyla Yaoundé Architecture'ı destekleyen Avrupa Birliği'nin bu husustaki politik bağlılığı da önemli bir konu. Denizcilik sektörü, kıyı devletleri ve diğer uluslararası partnerler ile ortak çalışmalar yürütülerek deniz haydutluğunun çözümü konusunda daha geniş kapsamlı bir çözümün parçası olabilecek Koordineli Deniz Gücü Varlığı kapsamında muhtemel gelişmeleri destekliyor.

Avrupalı armatörlerin saldırılardan kaynaklanan risklerin azaltılması için üstlerine düşeni yapmaya devam edeceği ve örnek uygulamaları yerine getireceği, ancak Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğunun kaynağına inilmesi gerektiği için bu konuda hükümetlerin yoğun desteğine ihtiyaç duyulduğu belirtiliyor. Martin Dorsman, pandemi ve gemi insanı değişim krizinin getirdiği fiziksel ve mental yorgunluğun yanı sıra Gine Körfezi'nde yaşanan deniz haydutluğundan kaynaklanan ölüm tehlikesi ve diğer tehlikelerden dolayı gemi insanların yoğun psikolojik stres altında olmasını kabul edilemez bir durum olarak yorumladı.

**(Kaynak: ECSA)**





RINA. Excellence  
Behind Excellence.

We have changed to respond to new challenges,  
to strive for the best and to achieve new goals.  
Supporting your excellence through our own.

[rina.org](http://rina.org)

# ROTTERDAM LİMANI'NDA ARTIŞ BEKLENİYOR

Rotterdam Limanı'nın genişletilmesi ile konteyner kapasitesi dörtte bir oranında artış göstermesi bekleniyor.



Konteyner hacmindeki artışa ayak uydurabilmek amacıyla kapasitesini artırmaya çalışan Rotterdam Limanı'nın yeni rıhtım duvarlarının ilk bölümlerinin 2022 yılının sonlarına doğru tamamlanması bekleniyor.

Rotterdam Liman yetkilisi Boudewijn Siemons konuyla ilgili şu açıklamaları yaptı: "Özellikle e-ticaretten dolayı konteyner hacmi yüksek ölçüde artış göstermekte ve bu artışın devam etmesi öngörülmektedir. Avrupa'nın en büyük konteyner limanı olarak unvanımızı korumak amacıyla Princess Amalia Limanı'nın genişletilmesi için yatırımlar gerçekleştiriyoruz. Bu yatırımlar sayesinde müşterilerimizin ve Rotterdam'ın rekabet edebilirliği artacaktır."

Genişletme çalışması ilk olarak 2015 yılında açılan Princess Amalia Limanı'nın bir bölümünde gerçekleştirilecek. Söz konusu çalışma

yaklaşık 1.5 mil uzunluğunda olacak ve limanın her iki tarafına uygulanacak. Proje 6000 ft derin su rıhtım alanı, iç taşımacılık için 500 ft'lik cephe rıhtımı ile 1100 ft'in üzerinde istinat duvarını kapsıyor. Genişletme projesi tamamlandıktan sonra geriye 2.400 ft'lik havzanın inşası kalacak. Toplamda 2.400 ft'lik havzanın 1.600 ft'lik kısmının 2022 yılının son döneminde tamamlanması planlanıyor. Kalan kısım ise ilk bölümün inşasından 18 ay sonra tamamlanacak. Rıhtım duvarının inşasına ek olarak aynı zamanda derinliği 65 ft'ten fazla bir deniz altı kazı çalışması yapılacak.

(Kaynak: maritime-executive.com)

# AVRUPA DENİZ LİMANLARI TEŞKİLATI'NDAN DESTEK

Avrupa Parlamentosu'nun Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (Trans-European Transport Network-TEN-T) yönetmeliklerinin revizyonuyla ilgili raporu oy çoğunluğuyla kabul etti.



Avrupa Deniz Limanları Teşkilatı (ESPO), Avrupa Parlamentosu raportörü Jens Gieseke tarafından hazırlanan nihai raporunu desteklemekle beraber

aynı zamanda uzlaşmaya yönelik yapılan müzakereler sırasında Avrupa deniz limanlarının stratejik rolünün Taşımacılık Komitesi'nin birçok üyesi tarafından kabul edilmesini memnuniyetle karşıladı. Raporda, Avrupa Konseyi tarafından Birleşik Avrupa Tesisi'ne yönelik son zamanlarda yapılan maddi kesintilerden dolayı üzüntü duyulduğu ve TEN-T ağının tamamlanması için Avrupa Birliği tarafından yeterli ölçüde finansman sağlanması gerektiğinin altı çizildi.

Limanların yalnızca deniz taşımacılığına ilişkin bir bileşen değil, diğer tüm taşımacılık yöntemlerini, enerjiyi, sanayiye ve mavi ekonomiyi kapsayan

sınır ötesi yapılar olduğu ve limanlardaki taşımacılık, enerji ve dijital altyapılar arasındaki sinerjinin artırılması gerektiği hususlarının belirtildiği rapor, Avrupa deniz limanlarının kompleks yapısını ortaya koyuyor. Yasa teklifi hazırlık sürecinde Avrupa Komisyonu, etki değerlendirmesi yapılması amacıyla ilgili paydaşlarla görüşme yapacak. ESPO, güçlü ve entegre bir denizciliğin önemini daha iyi yansıtmak amacıyla TEN-T ağında gerçekleştirilecek revizyona aktif bir şekilde katkı yapmayı planlıyor. 2013 yılında oluşturulan yönetmelikleri ele alacak Avrupa Komisyonu teklifi, Eylül 2021 tarihinde yayımlanacaktır.

(Kaynak: ESPO)



#StayConnected with DNV GL's digital services

# MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS



**Today's market needs a smarter approach** - and a classification partner who prioritizes safety. Find out how our classification solutions turn possibilities into opportunities - and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at [dnvgl.com/maritime](https://dnvgl.com/maritime)

1 Ocak – 29 Mart 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	EKİM 2020	KASIM 2020	ARALIK 2020	OCAK 2021	ŞUBAT 2021	MART 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	YUNANİSTAN (ELEFSİS) İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 MART) \*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (MART)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	0 (43 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (4 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (79 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (15 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

\* İstatistiklere konu olan rakamlar, tutulmalara yapılan itirazların kabul görmesini müteakip değişebilmektedir.

\*\*USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

\*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü





**YANMAR**

TICARI MARIN

*Yanmar İstanbul Training Center, İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsünde, geleceğin zabiti öğrencilerin ve aktif hizmetteki gemi adamlarının eğitilmesine katkı sağlamaktadır.*

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



# **Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol**

Yanmar ticari kullanım amacıyla orta ve yüksek devirli dizel motorlar üretir. Bu motorlar, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini tam olarak kontrol edebilmesini sağlamak için düşük yakıt tüketimi ve kolay bakım sunmak üzere tasarlanmıştır. Ana tahrik ve elektrikli tahrik için 78mhp (57kW) ila 6000mhp (4480kW) arasında değişen motorlar ve ayrıca gemideki tüm elektrik ihtiyaçları için marin jeneratör setleri sunuyoruz.

**Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi**

[www.yanmar.eu](http://www.yanmar.eu)  
[www.yanmar.com](http://www.yanmar.com)

# Yeni dönemde denizcilik şirketlerini neler bekliyor?



\* YAŞAR CANCA

Dünya Denizcilik Örgütü IMO'nun çevreci yönetim planlaması ile 2015 yılındaki Paris Antlaşması gereği gemi kaynaklı CO<sub>2</sub> emisyonunu (Green House Gas Emmission) 2008 yılını temel yıl olarak 2030 senesine kadar %40 ve 2050 yılına kadar %70, en az %50 ve yüzyıl sonuna kadar da sıfır CO<sub>2</sub> emisyonu hedefi var. Bu kararlar sektördeki etkileri ile birlikte yeni yakıt türlerinin de tartışmaya açılmasına sebep olmuştur.

Yeni inşa gemilerden başlanarak, mevcut gemilere de uygulanacak olan CO<sub>2</sub> emisyonuna göre gemilerin sınıflandırılmaları ve bu sınıflandırılmalara bağlı olarak gereklilikleri yerine getiremeyen gemilerin, bu gereklilikleri karşılayana kadar belgelerinin yenilenmemesi ve dolayısı seferden çekilmesi günümüzde değil, ama birkaç yıl sonra sektörün en büyük problemi olacaktır. Konunun detayına girmeden önce böyle bir kararın neden alındığını incelemekte yarar var.

## IMO NEDEN BİR DİZİ EMİSYON KISITLAMA KARARI ALDI?

Dünyanın kullanılan enerji kaynakları sırasıyla güneş enerjisi, nükleer (kimyasal) enerji, jeotermal enerji (mağma enerjisi) ve kütle çekim enerjisi (yerçekimi)'dir. Güneş ışınları yeryüzüne geldiğinde bitkiler fotosentez yoluyla CO<sub>2</sub>'de kullanarak büyümelerini sağlarken, CO<sub>2</sub> içindeki C'nu kullanırken, O<sub>2</sub>'de açığa salarlar. Bu eko sistemde sayılamayacak kadar çok geniş bir beslenme zinciri oluşturur. Bir kısmı kullanılır, bir kısmı da şu ya da bu sebeple kapalı ortamlarda kalarak, günümüzün fosil yakıtlarını oluştururlar. Bu durumun bir dengesi olup, dünyanın CO<sub>2</sub> hazmetme kapasitesi de 56 milyar ton/yıl olarak hesaplanmıştır. Bu miktardan fazlası hazmedilemez iken, bu kapasitenin oluşan sera gazı emisyonları ile daha da azaldığı bilim adamlarınca belgelenmiştir. Sanayi devrimi ile birlikte güneş enerjisinin depolanmış fosil yakıtlarını kullanmaya başladık. Bu; çevre ile olan dengemizi bozduğu yetmezmiş gibi, artan ihtiyaçlar nedeni ile gelecekte olması gereken bitki örtüsünü de erkenden kullanarak bir başka şekilde de dengeyi bozmaya devam ediyoruz.



BM'ye bağlı ekiplerin tüm çalışmalarında dünyadaki yaşam formunun ekosistemin tehdit altında olduğunu defalarca raporlamışlardır. İşte bu nedenle sorumlu devlet yöneticileri için insan kaynaklı sistemlerle doğal ekosistemler arasında etkileşimlerin sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesine

duyulan ihtiyaç derinden herkesi etkilemektedir. Çevreci yönetimler diye tanımladığımız (Enviromental Social Goverment) hayatımızın temel parçası olmaya başlamıştır. Bu nedenle sorumlu kişilerin (devlet, şirket) gelecekteki yaşam kuşaklarının yararı için bu temel kaynakların dayanıklılığını ve sürdürülebilirliğini yönetmesi gerekmektedir. Bilim insanları 2007 yılındaki raporlarında, atmosferdeki fazla salınan sera gazlarının kaynağının %10'u bitki örtüsünün azalması iken, %90'ını fosil yakıtların kullanımı olduğunu belirlemişlerdir. Ortalama küresel bir vatandaş için ihtiyaç duyulan doğal ekolojik alan 21 dönüm iken, 2008 yılında 27 dönüme yükselmiştir. (Buradaki doğal dengeyi bozmadan tüketilenleri doğanın yerine koyabileceği sınırdır)

İlave kaynak; geçmişin depoları fosil yakıtlar ve geleceğin kaynağı ormanların kesilmesinden sağlandı. İnsanlık daha yüksek yaşam standartlarının, daha az sürdürülebilir olacağını hala tam olarak kabullenmemiş durumda. Bu duruma tatlı su sorununu da eklersek, işin tehlike boyutu daha da artmaktadır. Dünya yüzeyinin %71'i suyla kaplıdır. %97.5'i deniz suyu, %2.5'i tatlı su kaynaklarıdır. Bu tatlı su kaynaklarının büyük bölümü kutuplardaki buzulların altındadır.

Buna birde gelişmiş ülke vatandaşlarının sürdürülemez olan aşırı kaynak tüketimi ile devam eden refahını, gelişmekte olan ülke vatandaşlarının da talep etmesi çevre açısından olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Bu nedenle BM yeşil ekonomiyi yaşamsal olarak görmektedir. Aksi takdirde dünyanın hazmetme sınırı hızla aşılanacaktır. Z kuşağı, karbon ayak izlerini takip ederek harcama ve tüketim tercihlerini ortaya koyarken, bu kurallara uymayan kurumlara karşı sert ve hızlı tepkiler oluşturacaklardır. Bu nedenle





bütün şirketler daha duyarlı olmak zorunda kaldılar.

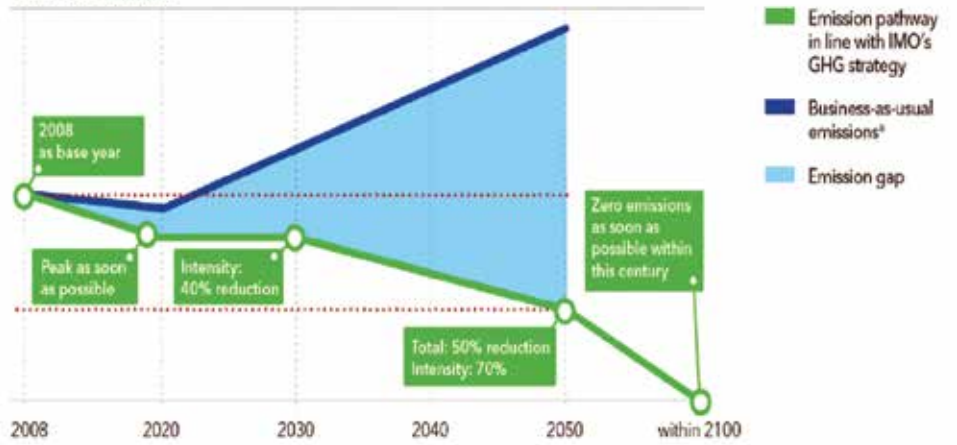
Gelişmiş ülkeler öğrendiler ki, eğer kaynak kullanımını kontrol edemez ve modern küresel uygarlık kaynaklarını aşırı tüketimi sonucunda çöküşe geçip, tarihe karışan antik uygarlıklarla aynı kaderi paylaşacaklar. Bu nedenle küresel düzeyde yeşil ekonomi herkesin gündemine girmiştir.

#### PEKİ, NEDEN OKYANUSLAR?



İnsan eli ile üretilen, fotokimyasallar, azot oksitler, sülfür oksitler uçucu organik bileşenler ve havada asılı partiküller gibi zehirli kimyasallar içeren zararlı maddeler ile ozon tabakasına zarar veren kloroflorür karbonlar, sülfat aerosoller gibi atmosferdeki antropojenik partiküller dünya yüzeyinin ve atmosferinin parlaklığını azaltıp matlaştırır ki, bu da güneş ışınlarının geri yansımalarını azaltır. Okyanuslarda seyir yapan gemilerin bıraktıkları atık su ve egzozlarının içerisindeki her türlü asit ve partiküller, hem okyanus yüzeyini kirletirken, hem de yaşayan mikro organizmaların ölmesine sebep olur; hem güneş ışığının yansıtmasını azaltır, hem de doğal hayatın ekolojik dengesini bozarak daha derinlemesine olumsuz etki yapmaktadır. Dünyadaki CO<sub>2</sub> temizleyen en önemli yerler, okyanuslardaki mikro organizmaların fotosentez ile güneş enerjisi ile CO<sub>2</sub> harcayarak oksijen salmalarındır.

Units: GHG emissions



Total: Refers to the absolute amount of GHG emissions from international shipping.

Intensity: Carbon dioxide (CO<sub>2</sub>) emitted per tonne-mile.

\*Note that the the business-as-usual emissions are illustrative, and not consistent with the emissions baseline used in our modelling (Chapter 6).

#### EĞER KISITLAMA KARARI ALINMASAYDI NE OLURDU?

Dünyanın CO<sub>2</sub> hazmetme kapasitesi çoktan aşılıarak, geri dönüşmez noktalara ulaşılabacaktır.

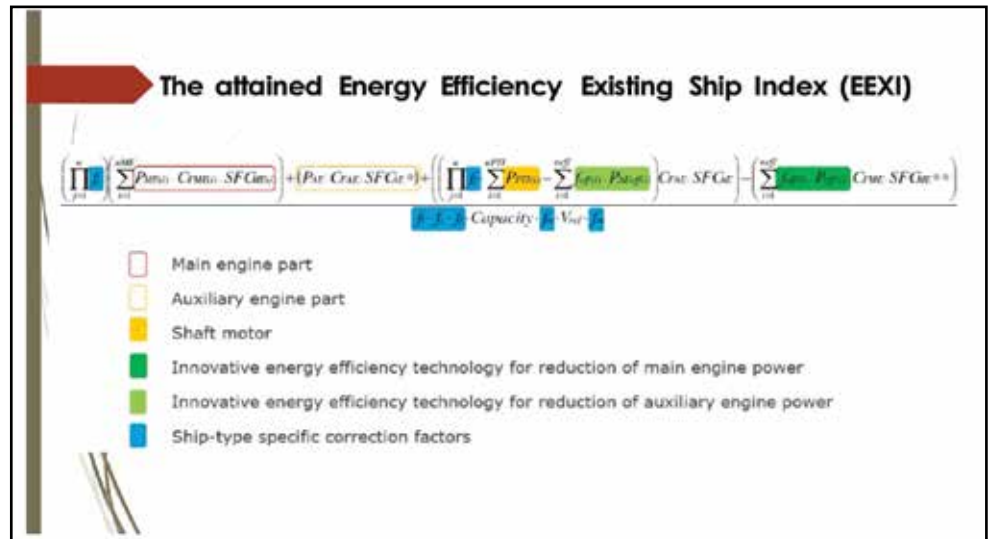
#### DENİZCİLİK ŞİRKETLERİ BUNDAN NASIL ETKİLENECEK VE NASIL DAVRANILMASI GEREK?

Denizcilik şirketleri bu regülasyonda iki parametre ile karşı karşıyadırlar.

1- EEDI veya EEXI. Bu enerji verimliliğini gösteren bir indeks olup, geminin ana ve yardımcı makinelerinin tükettiği enerji ile atmosfere saldıgı CO<sub>2</sub> miktarını temel alıp, geminin tonajı ve hızı ile değerlendirdiği bir indekstir ve aşağıdaki formüle

göre hesaplanır. 400 DWT ve üstü gemilerden isteniyor. Fakat faz diye tanımladıkları zaman dilimlerinde belirlenen bir iyileşme isteniyor. Ve 2026 sonrası faz üç yürürlüğe girdiğinde mevcut gemilerin birçoğu bu değerleri yakalayamayacakları için belgeleri güncellenmeyecek, fakat 3000 DWT altındaki gemilerden iyileşme istenmeyecek.

2- CII ki, bu da gemilerin işletilmesi sırasında dizayn değerlerine ne kadar yakın işletildiğinin işletmeciler açısından önemli olmaktadır. Denizcilik şirketleri, CII diye tanımlanan karbon yoğunluğu ile takip edilirken, yakın gelecekte karbon ayak izi adı altında

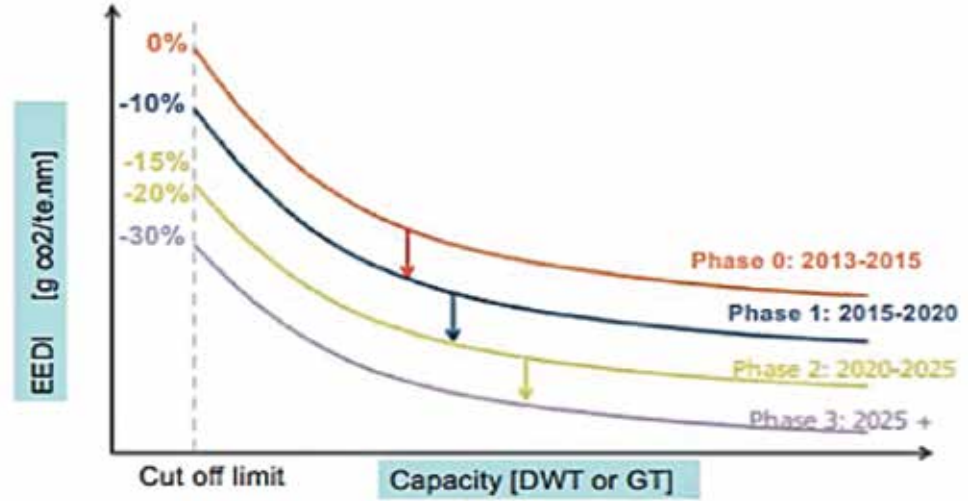


tüm karbon salınımı ve politikaları sorgulanarak, çevreci ve canlı merkezli üretim, taşıma ve tüketim yaptıklarını ispat etmeleri istenecek. 5000 GRT ve üzeri gemilerden isteniyor. Ve A.B.C.D.E sınıflaması yapılacak. Buna göre E sınıflamasında olan gemilerden ve üç yıl üst üste D sınıflamasında kalan gemilerden iyileştirme planı istenecek, bu nedenle şirketler de takip edilerek indekslenecektir. Yakın gelecekte şirketleri değerlendirirken; EEDI veya EEXI/EEOI (operasyonda ayvayı yedin indeksi-OAYI) diye bir katsayı yakında karşımıza çıkacaktır. Bu bizim gerçek operasyon indeksimiz olacak ve bu değer bir sınırı belirlenerek, bu sınır altındaki gemi işleten şirketlerin DOC belgesi veya E.E.D.O.C belgesi düzenlenmeyerek şirketin gemi işletmesine izin verilmeyecektir. "Bu nedenle denizcilik şirketlerini bu konuda politika üretmeye ve uygulamaya derhal başlamaları gerektiği konusunda uyararak gereklidir".

Bu konuyu ülkemizdeki KOSDER'ler açısından incelersek: Ülkemizdeki kosterler SOLAS'daki tanımı gereği 3000 GRT ve 3000 KW altında inşa edilmiş general kargo gemileri olarak tanımlanmaktadır. Bu sınırlama ülkemizdeki kosderlerin 4500-5500 DWT arasında kümelenmişlerdir. Bu durumda 3000 DWT altı muafiyet ne kadar kullanılabilir çok kolay değil ve 3000 DWT'den başlayarak artan oranda EEXI gerekliliği karşılarında olacaktır. CII konusunda 5000 GRT sınırlaması bu sektör için şimdilik sorun değil, ama bu konuda iki tehlike bu tonaj gemileri beklemektedir. 2015 Paris Antlaşması'na göre; karbon ayak izi sürüleceği için, bu tonajdaki gemilerde eğer CII indeksi yoksa bu hesaplama yapamayacakları için yük bulmakta zorlanacaklarından kendi istekleri ile CII indeksi takip edecekler. Şimdi bu fazlara kısaca bir göz atalım:

## YENİ İNŞA GEMİLERİ İÇİN GEREKLİ FAZ

Bu değerlendirmelerde görüldüğü gibi eski gemiler dezavantajlı ama makine gücü ve tonaj optimizasyonu

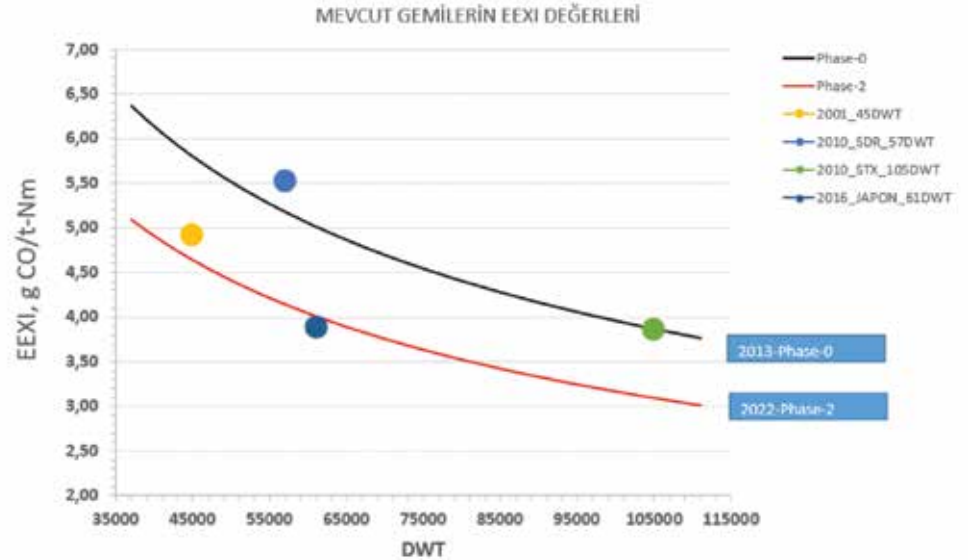


**Not:** Bazı gemi tipleri için faz-3, 1 Nisan 2022'de başlayacak. Bir örnek çalışma yapılarak değerlendirildiğinde;

iyi yapılamadan makine seçimleri yapılmış yeni gemilerde gereklilikleri karşılayamayacaklardır.

karşılama için güç azaltılacak veya tonaj yükseltilecek veya makinenin kullandığı enerji konusunda yeniliklere gidilecektir.

Süreçler şöyle işlemektedir. Bütün



olarak atmosfere salınan CO<sub>2</sub> olduğu için gemilerin yakıt sarfiyatları burada temel göstergeler olacak. Yeni inşa gemiler için gereklilikler çok açık ve net.

Ama eski gemiler için yukarıda belirtilen faz-1, 2 hız düşürülerek, makine ve karina bakımları iyi yapılarak karşılanabilir. Zaten bütün göstergeler bu işlerin faz-3 başladığında çok etkili olacağını göstermektedir. Faz-3'ü

Yapılan karşılaştırmalarda LNG kullanabilecek gemilerin %30 güç azaltılarak, faz-3'ü de karşıladığı görülmüştür. Ama henüz açıklanmayan faz-4 ne olacak bilinmemektedir.

Peki, geleceğin yakıtı LNG' mi? Hayır. Çünkü LNG de sonuçta bir hidrokarbon, yani fosil yakıttır. Daha temiz olması nedeni ile atmosfere fuel oilin %80'i kadar CO<sub>2</sub> salınımına sebep olmaktadır.



Bu nedenle AB ülkelerine sefer yapacak gemiler için faz-4'e kadar LNG bir çözümdür. Ama sonrasında LNG'de yetersizdir.

#### ŞİRKETLER NE YAPMALI?

1- Yeterliliği uygun bir kişiyi görevlendirip, çevreci ve canlı merkezli yönetim uyum prosedürlerinin hazırlanması ve yayınlanması için şimdiden çalışılmaya başlanmalıdır,

2- Kendi durumlarını kurallar yürürlüğe girmeden doğru tespit etmeliler,

3- 2023 senesi gelmeden 2023-2029 arası planları yapılmış ve uygulanmaya başlanmış olmaları gereklidir,

4- Eğitim kurumları ile organik bağ kurmaları ve AR-GE için kaynak ayırmaları gerek. Opex'lerinin %1'ini ayırsalar kat ve kat fazlasını geri alırlar,

5- Bir an önce enerji etüt merkezi kurulması için gerekli kaynak ve iradenin ortaya konulması önemlidir,

6- Gemilerin boş seyirlerini en aza indirecek sefer planlamaları için havuz oluşturulması gerekmektedir.

\* İNCE DENİZCİLİK TEKNİK MÜDÜRÜ

## MART 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	417.500	520.000	566.500
Piraeus	399.000	522.000	552.000
Malta	418.500	507.500	546.500
Novorossissk	391.000	484.500	561.500
Ceuta	392.000	504.500	559.500
Gibraltar	392.000	504.500	559.500
Rotterdam	382.500	485.500	530.000
Fujairah	392.500	509.500	606.500
Singapore	395.500	511.000	539.500
Brent 65.37			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	437.000	533.500	583.500
Piraeus	416.000	544.000	577.000
Malta	436.000	524.500	570.000
Novorossissk	391.000	507.000	574.000
Ceuta	417.500	522.000	551.500
Gibraltar	417.500	522.000	551.500
Rotterdam	390.500	500.500	547.500
Fujairah	411.500	533.500	633.000
Singapore	414.500	526.000	554.500
Brent 68.79			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	430.000	531.500	581.500
Piraeus	421.500	542.000	573.000
Malta	439.000	518.500	560.500
Novorossissk	391.000	481.000	507.500
Ceuta	430.000	526.000	579.500
Gibraltar	430.000	526.000	579.500
Rotterdam	392.000	492.000	531.000
Fujairah	404.000	547.500	639.000
Singapore	409.000	516.000	547.000
Brent 65.56			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	413.250	495.000	537.500
Piraeus	376.500	511.000	543.750
Malta	414.000	479.000	520.000
Novorossissk	391.000	461.000	547.500
Ceuta	397.000	484.250	546.250
Gibraltar	397.000	484.250	546.250
Rotterdam	361.000	451.250	488.750
Fujairah	392.500	495.000	612.000
Singapore	381.000	481.000	512.750
Brent 61.37			

Fiyat tablosu Deniz Ticareti Dergisi tarafından haftalık ortalamalar şeklinde hazırlanmış olup, her hangi bir spot alım veya bunker ikmal anlaşmasına baz olarak alınmaz.

# IMO 2019 YILINA AİT GEMİ AKARYAKIT TÜKETİM VERİLERİNİ YAYINLADI

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), haziran ayında gerçekleştirilecek 76. Deniz Çevresini Koruma Komitesi Toplantısı'na hazırlık olarak, 2019 yılı için toplanan gemi yakıt tüketim rakamlarını açıkladı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Haziran ayında gerçekleştirilecek 76. Deniz Çevresini Koruma Komitesi toplantısına hazırlık olarak, 2019 yılı için toplanan gemi yakıt tüketim rakamlarını açıkladı.

IMO'ya bildirilen veriler, 5.000 gt'den fazla 27.221 geminin LNG dahil mevcut tüm deniz yakıtlarının 213 milyon tonunu tükettiğini ve bu tüketimin büyük kısmının konteyner gemileri, dökme yük gemileri ve

tankerler tarafından yapıldığını gösterdi.

IMO'nun belirttiği üzere COVID-19 nedeniyle, bazı idareler uygunluk beyanlarını yayınlarken ve yakıt tüketimi verilerini GISIS veri tabanına gönderirken gecikmeler yaşadı. Bu nedenle sekreterlik, verilerin raporlanması için son tarih olan 30 Haziran 2020'den sonra 2019 yakıt tüketimi verilerinin sunulmasını gözlemlemeye devam etti. Ocak

2019'da, GISIS'teki Gemi ve Şirket Bilgileri modülünden alınan verilerle çapraz referans yaparak, Sekreterlik, 135 İdarenin altında 32.511 geminin potansiyel olarak MARPOL Ek VI düzenlemesi 22A kapsamına girebileceğini öngörerek araştırmasını sürdürdü.

Miktar bazında 213 milyon ton yakıt, 27.221 gemide toplam 1.187 milyon gros ton brüt tonajla kullanılmıştır.

MARPOL Annex VI'nın 22A yönetmeliği kapsamına girdiği tahmin edilen 32.511 gemi, toplam 1.277 milyon gros tonu temsil ediyor. Yakıt tüketimi verilerinin bildirildiği 27.221 gemi, 1.187 milyon gros tonluk bir kombine brüt tonajı temsil etmektedir (bu, 1.277 milyon gros tonun% 93.0'ıdır).

2019 yılında miktar bazında toplam 213 milyon ton yakıt kullanıldı. Rapor edilen akaryakıtın % 99,95'i Ağır Fuel Oil, Hafif Fuel Oil, Dizel/Gas Oil ve LNG olmuştur. Bu dört yakıt türünün dışında kalan yakıtlar, 2019 yılında kullanılan yakıtın% 0,05'ini oluşturdu.

Elde edilen verilerde etan ve biyoyakıt kullanımının çok düşük olduğu göz önüne alındığında, yapılan çalışmaların ardından yakıt olarak etan veya biyoyakıt kullanan gemilerin kullanıcı tanımlı bir açıklama ve CF değeri belirterek kullanılması önerildi. Bununla birlikte, gelecekte Komite, MEPC.308 (73) kararında belirtildiği gibi, yeni gemiler için elde edilen Enerji Verimliliği Tasarım Endeksinin (EEDI) hesaplanma yöntemine ilişkin 2018 Kılavuzu'nun gerekliliğini vurguladı.



# MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

## 2021

### DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu tablonun hazırlanmasında İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kuruluna teşekkür ederiz.

6. İSTANBUL BİENNALE  
6th İSTANBUL BIENNIAL

# “İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

Meke Marine, deniz kültürü ve doğal kaynaklarla ilgili bilinirliği artırma amaçlı çalışmalar hazırlamakta ve etkinliklere destek olmaktadır.

f in  
#mekemarine



www.mekemarine.com

Otizm doğuştan gelen ve yaşamın ilk yıllarında iletişimsel problemleri ile kendini gösteren gelişimsel bir farklılıktır.

TEPELİ PELIKAN  
Pelicanus crepitans

Endüstriyel faaliyetler ve doğal alanların yok edilmesi nedeniyle pelikan popülasyonları hızla azalmaktadır ve yerli alanları da tehdit etmektedir.

Türkiye'de Dicle Yarımadası ve yerli alanları koruma çalışmaları yürütülmektedir.





# Konteyner krizi sürüyor...



EMRE ELDENER \*

2020 yılına damgasını vuran koronavirüs pandemisinin olumsuz etkilerinin hissedildiği sektörlerin başında küresel lojistik sektörü gelmektedir. Çin'deki üretim faaliyetlerinin durdurulması ve yavaşlatılması Çin odaklı küresel arz-talep dengesi üzerinde daha önce benzeri görülmemiş bir baskı yarattı. Hammadde tedariki konusunda dünya ekonomilerinin daha önce nispeten sorunsuz işleyen küresel tedarik zinciri sayesinde ithal girdi ihtiyaçları ile hedef pazarlarının talepleri öngörülebilir ve planlanabilirken, koronavirüs pandemisinin getirmiş olduğu belirsizlik tedarik zincirinin üreticiler, dağıtıcılar, alıcılar, lojistik hizmet sağlayıcılar, depocular vb. gibi unsurlarını geciken sevkiyatlar, artış gösteren lojistik maliyetler ve finansal mutabakatlardaki gecikmeler sebebiyle öngörülmesi ve planlanması zor bir süreç ile karşı karşıya bıraktı.

Bu dönemde dış ticaret taşımaları, pandemiden daha az etkilenen denizyolu taşımacılığına biraz kaymış olsa da ilerleyen zamanlarda alınan

önlemler ve özellikle Avrupa yönlü taşımalardaki kolaylıklar nedeniyle bir dengeye ulaştı. Ayrıca ikinci dalgada devletler farklı bir tutum sergileyerek kısıtlamaları azalttı. Bu tutum değişikliği ihracatı arttırdı, ancak dövizdeki hızlı artış nedeniyle ithalat durma noktasına geldi. Döviz artışı sebebiyle ithalatın azalması ile ülkeye gelen gemi ve konteyner sayısı ciddi bir azalış gösterdi. Bu durum ise, boş konteyner krizini beraberinde getirdi. 2020 yılında özellikle normalleşmenin başladığı haziran ayından sonra ihracat taşımalarında artış yaşanırken, boş konteyner bulunmadığı için ihracat yükleri limanlarda ve depolarda yığıldı. Otomotivden, tekstile, mobilyadan makineye kadar birçok sanayici lojistik aksaklıklar nedeniyle siparişlerini zamanında teslim edemedi.

## NAVLUNLAR SONBAHARA KADAR ARTIŞ TRENDİNDE OLACAK

Dünya üzerindeki birçok ülkeden ekipmanların, hatlar tarafından Çin

koşullarında çalışan liman ve limana hizmet veren taşıeronların kapasitesinin düşük olması sebebiyle yoğunluklar yaşanmaktadır. Konteyner gemilerinin demirde bekleme süresi ortalama 10 günlere kadar çıkmış olup bu durum halen devam etmektedir.

Denizyolu taşımalarında yaşanan konteyner bulma sorunu hem küresel piyasalarda, hem de Türkiye'de artarak devam ediyor. Salgında ikinci dalganın başlaması ve mutasyonlu virüsün ortaya çıkması ile sorun daha fazla büyüdü. Sektör uzmanlarının verdiği bilgiye göre Özellikle ABD gemiler yüklerini boşaltmak için bekliyor çünkü önemli limanlarda COVID-19 vakalarındaki artış nedeniyle daha az personelin görev yapmaktadır. Hal böyleyken küresel konteyner arzı kısıtlanmaktadır.

Türkiye'de özellikle ekim ayı itibarıyla başlayan ihracattaki ekipman sıkıntısı ve bununla beraber gemilerdeki yer sorunları artarak devam etmektedir. Bu



limanlarına pozisyonlandırılması sebebiyle, birçok ülkede ekipman sıkıntısı yaşandığını söylemek mümkündür. Çok yüksek hacimlerde konteynerlerin özellikle Amerika'nın batı yakasındaki Los Angeles ve Long Beach limanlarına varması, pandemi

durumun iyimser tahminle yaz başına kadar devam edeceğini ve navlunların sonbahara kadar artış trendinde olacağını değerlendirmekteyiz. Sağlıkla kalın...

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI





***Bureau Veritas  
your reliable partner for  
ships classification and certification***

For further details please contact us:

**Bureau Veritas**

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

Çamlı Sok., No: 21, Kat: 7, 34843-Maltepe / ISTANBUL

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: [www.bureauveritas.com.tr](http://www.bureauveritas.com.tr)

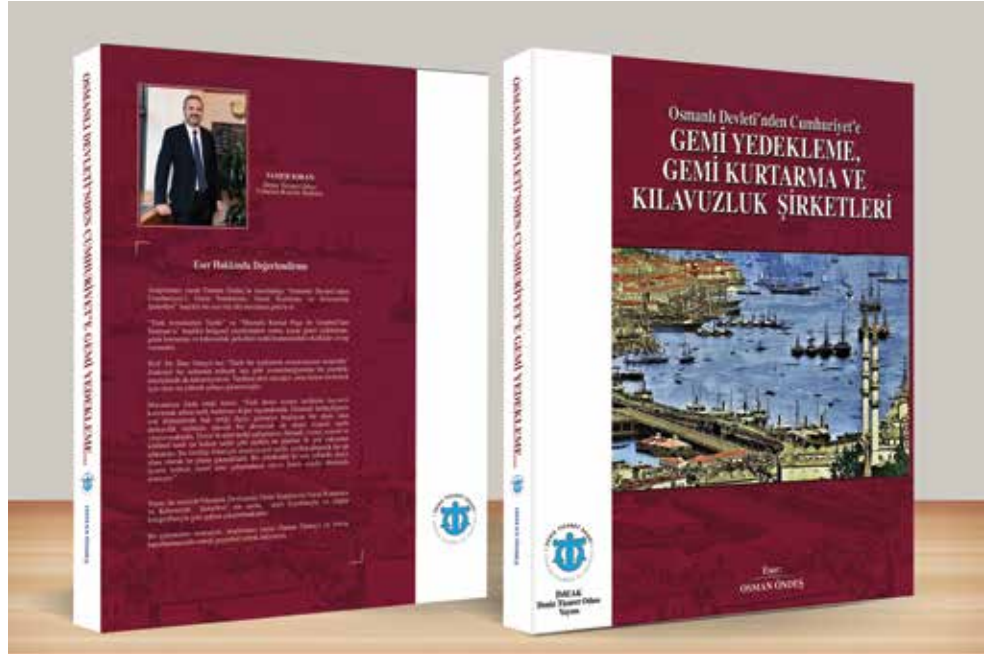
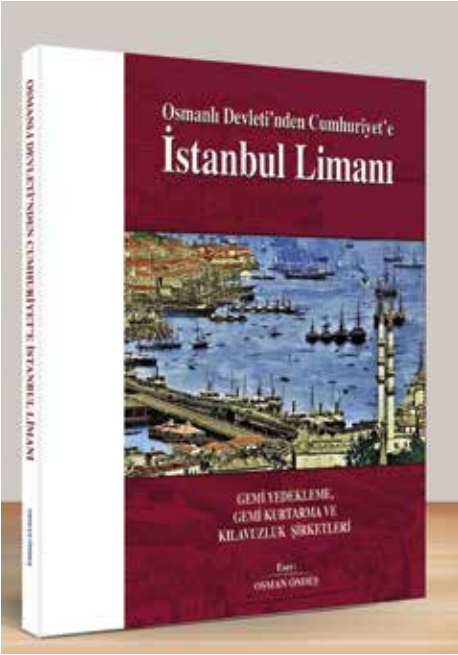


***Move Forward with Confidence***



# “OSMANLI DEVLETİ’NDEN CUMHURİYET’E GEMİ YEDEKLEME, GEMİ KURTARMA VE KILAVUZLUK ŞİRKETLERİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası yayınlarından Araştırmacı Yazar Osman Öndeş tarafından hazırlanan “Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyet’e Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketleri” kitabı okuyucuyla buluştu.



2021 yılında okuyucuyla buluşan ve telif hakkı İMEAK Deniz Ticaret Odası'na ait olan kitabı hazırlayan Araştırmacı Yazar Osman Öndeş kitabın önsözünde bazı noktalara dikkat çekmiş. Osman Öndeş'in kaleminden bazı satır başları şöyle:

“...İstanbul Limanı için herhalde sayısı yüzleri aşan ve birbirinden değerli tezler, makaleler yazıldı, yayınlandı. Bu belgelerden bazılarını dip notlarında verdim. Benim yaptığım çalışma, bu muhteşem limandaki başına buyruk ve iskarça yaşamı incelemekte ve belgelemektedir ve bu noktadaki eksikliğe cevap verecektir. Bu çalışmamla; Osmanlı Devleti'nin son yüzyılında İstanbul, Çanakkale, Gelibolu, İzmir veya başka herhangi bir liman bölgesindeki gemi yedekleme, gemi kurtarma firmalarının hepsinin

yabancılara ait olduğunu, her birinin kendi devletlerinin bayraklarıyla çalıştıklarını, bu armatörlük şirketlerini sahiplerinin isimleriyle, sahip oldukları römorkörlerin tarihçeleriyle, dış arşivlerde var ise, fotoğraflarıyla kaydettim. Yine bu çalışmamla; gemi yedekleme ve kurtarma firmalarının, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü dahil olmak üzere tarihini belgelere bağlı olarak kusursuz şekilde tespit ettim”.

Kitabın telif hakkına sahip olan İMEAK DTO'nun Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da eser hakkındaki değerlendirmesinde şu mesajları verdi: “Araştırmacı yazar Osman Öndeş'in hazırladığı “Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e Gemi Yedekleme, Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketleri” başlıklı bu eser bir ilki meydana getiriyor. “Türk Armatörleri Tarihi” ve

“Mustafa Kemal Paşa ile İstanbul'dan Samsun'a” başlıklı belgesel eserinden sonra, yazar gemi yedekleme, gemi kurtarma ve kılavuzluk şirketleri tarihi konusundaki eksikliğe cevap vermekte. Prof. Dr. İlber Ortaylı'nın “Tarih bir toplumun serencamının tespitidir” ifadesini bir anlamda mihenk taşı gibi yorumladığımdan, bu eserdeki önsözümde de tekrarlıyorum.

Tarihten ders alacağız, ama daima ilerlemek için olası en yüksek çabayı göstereceğiz. Yazar, bu eseriyle “Osmanlı Devletinde Gemi Yedekleme Gemi Kurtarma ve Kılavuzluk Şirketleri”nin tarihi, arşiv kayıtlarıyla ve özgün fotoğraflarıyla gün ışığına çıkartılmaktadır. Bu çalışmalarını nedeniyle, araştırmacı yazar Osman Öndeş'i ve eserin hazırlanmasında emeği geçenleri tebrik ediyorum”.





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

[www.MCEKARGO.com](http://www.MCEKARGO.com)



**ULUÇ KEDME \***

Geçen ay da değerlendirmiş olduğumuz üzere markette özellikle kuru yük ve konteyner segmentlerinde oldukça olumlu giden bir marketten söz etmemiz mümkün ki, şubat sonu itibari ile aşağı yönlü gevşeyen Baltık Tanker Endeksi'nde dahi sert bir yükseliş göze çarpmakta. Özellikle kuruyük endekslerine baktığımızda Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI)

## Olumlu giden bir marketten söz edebiliriz...

bir ay öncesine göre değişimin %31 seviyelerinde, üç ay öncesine göre değişimin ise, %66 seviyelerinde pozitif yönde olduğunu gözlemliyoruz. Benzeri yükselişleri Baltık Handysize Endeksi'nde bir ay öncesine göre değişimin %37 seviyelerinde, üç ay öncesine göre değişimin ise %98 seviyelerinde ve Baltık Supramax Endeksi'nde ise bir ay öncesine göre değişimin %21 seviyelerinde, üç ay öncesine göre değişimin ise, %103 seviyelerinde olduğunu bildirebiliriz. Navlunlardaki bu artışın özellikle alım-satım tarafında ciddi düzeyde hareketliliğe beraberinde gemi fiyatlarında sert yükselişe sebebiyet verdiğini de ekleyebiliriz.

Gemi hurda piyasasına baktığımızda geçtiğimiz aylara kıyasla %10-15

seviyelerinde bir artış ile fiyatların pozitif seyrine devam ettiğini görüyoruz.

Son olarak Brent petrol tarafında ise, mart başı itibari ile son iki yılın en yüksek seviyelerinden biri olan 70 dolar'a ulaşan Brent petrolün mart ortası itibari ile sert düşüş ile 60 dolar seviyelerinde seyir ettiğini görmekteyiz.

Yaklaşan yaz dönemi ile piyasalarda hafif bir geri çekilme olasılığı değerlendirilmesine karşın genel anlamda geçen ayki yazımızda da dile getirdiğimiz gibi yıl ortalamasında olumlu bir senenin beklendiğini söyleyebiliriz. Bu beklentilerin desteklendiğini özellikle son dönemde periyot kira taleplerinde olan artış ile de gözlemleyebiliyoruz.

### MART 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
CAPE TRUST	176.925	2006	JAPAN	BULK	GREEK	17,00
CAPE SATURN	175.775	2003	TAIWAN	BULK	GREEK	11,00
GIOVANNI BOTTIGLIERI	93.407	2009	CHINA	BULK	GREEK	10,25
FORTUNE IRIS	82.372	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	14,85
EVERGLORY	81.666	2009	CHINA	BULK	NA	16,00
NORD VENUS	80.655	2011	JAPAN	BULK	GREEK	16,50
THARKEY	79.224	2010	CHINA	BULK	GREEK	10,10*
VENUS	79.200	2011	CHINA	BULK	GREEK	10,10*
SHER-E PUNJAB	79.200	2011	CHINA	BULK	GREEK	10,10*
PURE VISION	56.830	2011	CHINA	BULK	CHINESE	8,85
KURE HARBOUR	55.832	2011	JAPAN	BULK	SOUTH KOREA	NA
ZHONGYU 89	54.808	2010	CHINA	BULK	NA	6,98
PAPAYIANNIS	51.029	2001	JAPAN	BULK	NA	5,50



OCEAN JOURNEY	38.190	2014	JAPAN	BULK	GREEK	14,20
CIELO DI SAN FRANCISCO	37.056	2011	KOREA	BULK	NA	13,00
INSPIRATION	80.300	2010	KOREA	BULK	NA	14,80
INDIGO SILVA	38.100	2013	JAPAN	BULK	VAN WEELDE	13,70
EDEN BAY	28.300	2008	JAPAN	BULK	EGYPT	6,80
FORTUNE RAINBOW	82.372	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	14,00
JIA YU SHAN	50.054	2015	CHINA	BULK	NA	NA
BEAFORT	57.022	2010	CHINA	BULK	NA	*
ADIRONDACK	57.017	2010	CHINA	BULK	NA	*
						18,50*
CERULEAN PHOENIX	55.691	2009	JAPAN	BULK	NORWAY	10,60
FORTUNE WING	55.650	2011	JAPAN	BULK	NA	11,75
GLOBAL FUTURE	52.484	2006	JAPAN	BULK	NA	7,80
OCEAN BARI-STAR	38.243	2011	JAPAN	BULK	TURKISH	10,50
CONTINENTAL TAIGA	28.338	2009	JAPAN	BULK	GREEK	6,80
MAGICA G	82.470	2012	KOREA	BULK	GREEK	16,00
KINOURA	82.113	2012	JAPAN	BULK	NA	18,00
GLOBE ELECTRA	80.370	2010	KOREA	BULK	GREEK	15,75*
GLOBE DANAE	80.306	2010	KOREA	BULK	GREEK	15,75*
FORTUNE DAISY	74.979	2011	JAPAN	BULK	GREEK	14,00
BULK HERO	61.245	2016	JAPAN	BULK	NA	20,60
JOLE N	57.000	2011	CHINA	BULK	CHINESE	8,40
AQUA ATLANTIC	55.499	2010	JAPAN	BULK	NA	11,20
GENCO LORAINÉ	53.416	2009	CHINA	BULK	FAR EASTERN	8,10
SUN PRIME	29.478	1998	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	3,50
NELL JACOB	159.999	2003	KOREA	TANKER	NA	15,70
AEGEAN FREEDOM	106.074	2003	KOREA	TANKER	GREEK	10,75
NEWTON	307.300	2009	CHINA	TANKER	TSFL	36,00
MATTHEOS I	46.000	2004	CROATIA	TANKER	FAR EASTERN	10,50
LADY AVA	160.383	2001	KOREA	TANKER	NA	23,50
SKS SEGURA	158.784	2007	KOREA	TANKER	NA	20,00
LADY AVA	160.383	2001	KOREA	TANKER	GREEK	13,40
AMAZON EXPLORER	72.910	2002	KOREA	TANKER	INDIAN	9,10
OCEAN NEPTUNE	50.346	2005	KOREA	TANKER	GREEK	7,50
BRIGHT FORTUNE	48.008	2010	JAPAN	TANKER	GREEK	13,50
APOSTOLOS II	26.811	2008	TURKEY	CONT.	NA	12,00

ACACIA MAKOTO		2004	CHINA	CONT.	MSC	6,95
RHL AURORA		2006	CHINA	CONT.	MSC	6,50
SPHENE		2007	KOREA	CONT.	GREEK	13,00
WES CARINA		2011	CHINA	CONT.	GERMAN	9,30*
WES JANINE		2012	CHINA	CONT.	GERMAN	10,30*
WES AMELIE		2011	CHINA	CONT.	GERMAN	9,00*

\*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI MART 2021		
	Dökme Kuruçuk (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 465-475	US\$ 475-485	US\$ 485-495
PAKİSTAN	US\$ 455-465	US\$ 465-475	US\$ 475-485
HİNDİSTAN	US\$ 445-455	US\$ 455-465	US\$ 465-475
TÜRKİYE	US\$ 245-255	US\$ 250-260	US\$ 255-265

## MART 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
SINOMERCHANT	322.457	37.538	1997	BULK	BANGLADESH	NA
ORHAN-Y	27.562	5.711	1984	BULK	BANGLADESH	395
KT 02	45.146	8.035	1998	BULK	BANGLADESH	427
KT 05	47.375	7.455	1998	BULK	BANGLADESH	427
MARQUESSA	104.592	18.090	2006	TANKER	AS IS MANILA	331
RIGEL	72.465	10.156	1998	BULK	BANGLADESH	449
IRINI I	40.632	8.965	1982	TANKER	NA	445
BARBARA	37.055	8.973	1994	BULK	NA	NA
GLORIEVER	70.108	9.295	1996	BULK	BANGLADESH	445
CELIA	5.140	3.578	1991	GAS	INDIA	NA
AMAL NEPTUNE	6.471	2.199	1981	GENERAL CARGO	INDIA	398
FUNCHAL	2.975	5.895	1961	PASSENGER	NA	NA

\* Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasis





## **TURBONET MARINE TURBOCHARGER IN ISTANBUL TURKEY**

**TURBONET TÜRBİN DENİZCİLİK İMALAT SERVİS  
SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

**[www.turbonetmarine.com](http://www.turbonetmarine.com)**



**[info@turbonetmarine.com](mailto:info@turbonetmarine.com)**

**Tel: +90 542 421 22 44**



## 2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,32 düşüş göstererek 39.654.432 ton olmuştur.

Şekil 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Şubat 2021



Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü

**Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,07 düştü.**

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,91 artarak 11.301.395 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,97 azalarak 17.890.851 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,07 azalarak 29.192.246 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu İle Dış Ticaret, Şubat 2021

Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Şubat	2020	10.876.501	3,91%	18.630.807	-3,97%	29.507.308	-1,07%
	2021	11.301.395		17.890.851		29.192.246	
Ocak - Şubat	2020	22.406.397	0,31%	40.054.409	-10,43%	62.460.806	-6,58%
	2021	22.475.483		35.876.476		58.351.959	

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)



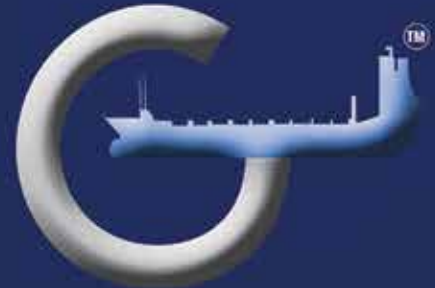


## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

A Company that is achieving considerable success in supplying Hose,Service and Cargo Cranes,Anchor and Mooring Winches, Rescue-Boat&Life-Raft Davits,Free Fall Davits, Propulsion Systems,Manoeuvring Systems, Deck Equipments,Hatch Covers, Ladders;and achieving success in conducting Repair and Maintenance of Propulsion Systems, Manoeuvring Systems to vessels is the ship machinery and equipment designer and manufacturer GÜRDESAN, which is based in Kocaeli/TURKEY with its 40.000 m2 facility

## AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m2'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır.Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.  
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi  
4. Kısım D-4016 Sok. No:1  
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE  
Phone : 0532 755 43 64  
Phone : 0262-724 85 46  
Fax : 0262 724 85 54  
Web : www.gurdesan.com.tr  
e-mail : info@gurdesan.com.tr



22.03.2021

## 12. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks Ekim 2008'den beri en yüksek seviyeyi gördü. Bu kriz sonrası jenerasyonun gördüğü en iyi piyasa... Ve sürdürülebilirliği konusunda doğal karşılanabilecek korkulara rağmen, pek gevşeme emaresi göstermemekte. Endeks geçen haftaki 876 puandan bu hafta 1039'a çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

• Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) 2021 yılı küresel ekonomik büyüme öngörüsünü yüzde 4,3'den yüzde 4,7'e çekti. Yeni öngörülere göre Çin ekonomisi bu sene yüzde 8,1 büyüyecek. Avrupa Birliği ise yüzde 4 büyüyebilir.

• Birleşik Devletler'de Başkan Joe Biden, nihayet 1,9 trilyon dolarlık Koronavirüs destek paketine imza attı. Bu paket sayesinde vatandaşlara doğrudan 1.400 dolar ödenirken, haftalık 300 dolar da ek işsizlik ödemesi yapılacaktır.

• Fakat bu paketi finanse etmek için Birleşik Devletler'de vergiler de arttırılacaktır. 1993 yılından beri ilk kez, bu ödemeleri desteklemek için federal vergiler arttırılabilir.

Bloomberg'e göre kurumlar vergisi yüzde 21'den yüzde 28'e çıkabilir ve yüksek gelirli vatandaşların vergileri

özel olarak düzenlenebilir. Böylece 10 yıl içinde 2,1 trilyon dolar ek kaynak toplanacaktır.

#### Emtia Haberleri

• Petrol fiyatları Uluslararası Enerji Ajansı'nın arz fazlası konusundaki ifadeleriyle sert düştü. Batı Teksas tipi ham petrol geçen haftaki 66 dolar/varilden 60'lara indi. Brent ise neredeyse 70 dolar/varil seviyesinden 63 dolar/varile geriledi.

• Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), Türkiye'nin yassı çelik ithalatının 2021 yılının ilk ayında geçen yıla göre yüzde 12 azaldığını bildirdi. Ülke geçen senenin aynı dönemindeki 724.000 ton yerine bu sene 638.000 ton çelik ithal etti.

• İtalyan çelik üreticileri, ülkenin 13 Nisan'da Covid-19 kısıtlamalarını kaldırmasının beklenmesi üzerine normal faaliyetlerine tekrar dönmeye başladılar. Avrupalı çelik üreticileri kısıtlamalar sonucu oluşan düşük talep nedeniyle düşük kapasiteli üretime dönmüşlerdi.

• İstatistiklere Ukrayna'nın ferroalaşım üretimi Ocak 2021'de geçen yıla göre yüzde 9,2 düştü.

Ukrayna'nın silikomangan üretimi Ocak 2021'de geçen yıla göre sırasıyla yüzde 6,7 azalırken, ferromangan ve ferrosilikon üretimi sırasıyla yüzde 44,5 ve yüzde 73,2 düştü. 2020 yılı genelinde Ukrayna'nın demir alaşım üretimi yıllık yüzde 28,6 azalmıştı.

• Rus tarım bakanlığı, piyasaya müdahale satışları ve stok alımları için taban ve tavan fiyatlar belirledi. Bu sayede 1 Temmuz 2021 ile 30 Haziran 2022 arasında ülkenin ihracat hızının regüle edilmesi mümkün olacak.

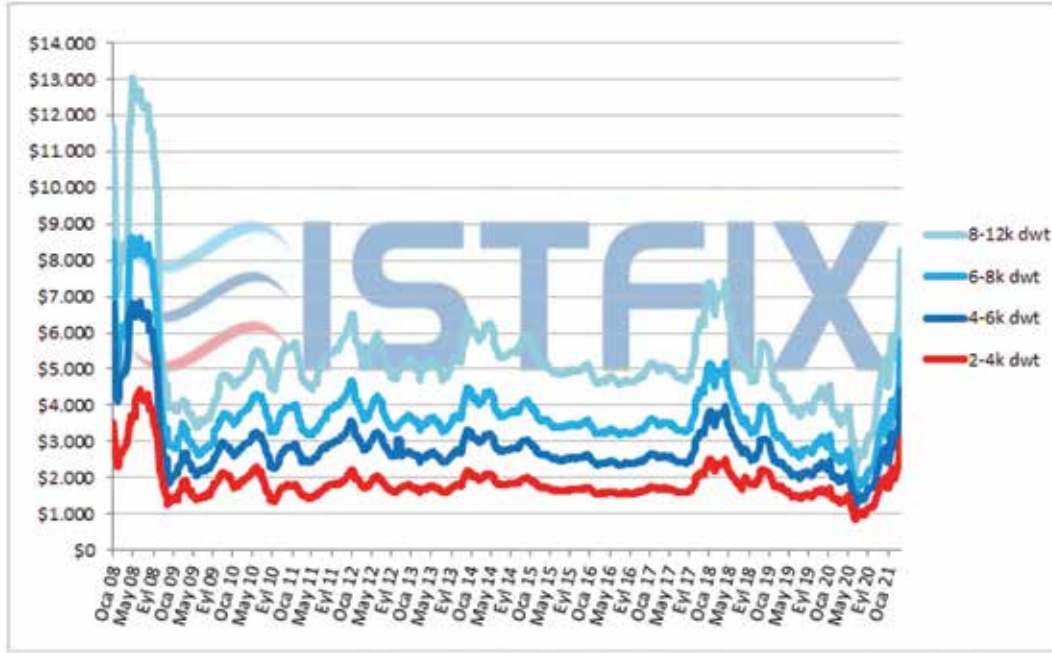
• Ukrayna'nın tahıl ihracatı, 1 Temmuz 2020'de başlayan 2020-2021 sezonunda yıllık yaklaşık yüzde 20 düşüşle 31,7 milyon tona geriledi.

Ülke, şubat sonu itibarıyla 17,5 milyon ton buğday ihracat kotasının yüzde 78'inden fazlasını (13,7 milyon ton) ihraç ederken, mart ayında ihracatın 950.000 tona ulaşması bekleniyor.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.115	4.453	5.765	8.275
Geçen Hafta	2.626	3.754	4.861	6.977
Geçen Ay	2.122	3.034	3.929	5.639
Geçen Yıl	1.385	1.981	2.564	3.681



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3,000	BAGGED GENERALS	VOLOS-PORTO VESME	1200/1200	37.00
3,000	WRIC	NOVOROSIYSK-WILLEBROEK	1000/1000	60.00
3,000	CEMENT IN BB	BARTIN-KHERSON	1000/1000	11.00
3,500	MINERALS	CASTELLON-IZMIT	2000/2000	26.00
4,000	SCRAP (60')	FOS-MARMARA	1250/1250	40.00
4,000	WRIC	VOLOS-CONSTANTA	1200/1200	13.00
4,500	PIG IRON	NOVOROSIYSK-GEMLIK	1500/1500	20.00
5,000	STEEL PRODUCTS	NIKOLAEV-MARMARA	1500/1500	21.00
5,000	CAN	MERSIN-CONSTANTA	3000/1200	13.00
5,000	WRIC	CATANIA-CONSTANTA	1200/1200	19.50
5,200	MDF (4500 CBM)	BOURGAS-TENES	1250/1250	37.00
5,400	MINERALS	MARMARA-RAVENNA	1800/1800	36.00
6,000	SFM (56')	IZMAIL-AGADIR	2000/1500	48.00
10,000	SCRAP (60')	NANTES-MARMARA	2500/2500	49.50
10,500	STEEL BARS	NEMRUT-HAIFA (10 USD LO)	2500/2500	38.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

## TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK-ŞUBAT 2021 (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	GT	DWT	LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	8919934	INTEGRITY	RO-RO	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	7637149	DAMLA	RO-RO YOLCU	BELİZE	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
3	8421951	DZINTARKRASTS	BALIKÇI	GİNE-BISSAU	1.898	690	1.480	1984	9.02.2021
4	910931	ST VICTORIA	YOLCU	İTALYA	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
5	8754449	TRANSOCEAN ARCTIC	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	20.067	-	17.037	1986	7.01.2021
6	8765242	NOBLE DANNY	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	39.831	-	30.247	1999	18.02.2021
7	8942577	CATHARINA	KURUYÜK	KOMORLAR	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021
8	7517533	TZOANNA VI	KURUYÜK	KOMORLAR	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
9	8325535	RAUF H	KURUYÜK	KOMORLAR	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
10	8758079	OCEAN CONFIDANCE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL ADALARI	27.954	-	24.890	1987	7.01.2021
11	6919514	BISLAN	KURUYÜK	MOLDOVA	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
12	7208106	JIGAWA	RO-RO	MOLDOVA	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
13	8750833	DEEPSEA BERGEN	SONDAJ PLATFORMU	NORVEÇ	15.546	-	14.739	1983	7.01.2021
14	8230297	RAINBOW	KURUYÜK	PALAU	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
15	8721325	AMUR 2506	KURUYÜK	PANAMA	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
16	8603365	INZHENER PLAVINSKY	KURUYÜK	RUSYA	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
17	8103389	DENİZ S	KURUYÜK	SIERRA LEONE	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
18	8314433	AL HANI	KURUYÜK	TOGO	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
19	5055323	YAKAMOZ 5	TANKER	TÜRKİYE	498	598	440	1961	10.02.2021
20	7809883	CEMAL KAPTAN	KURUYÜK	TÜRKİYE	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
Genel Toplam					287.211	88.796	158.242		

Kaynak: Gemisander

\*Renklendirilen gemiler Şubat 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

## TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTD)



Kaynak: Gemisander

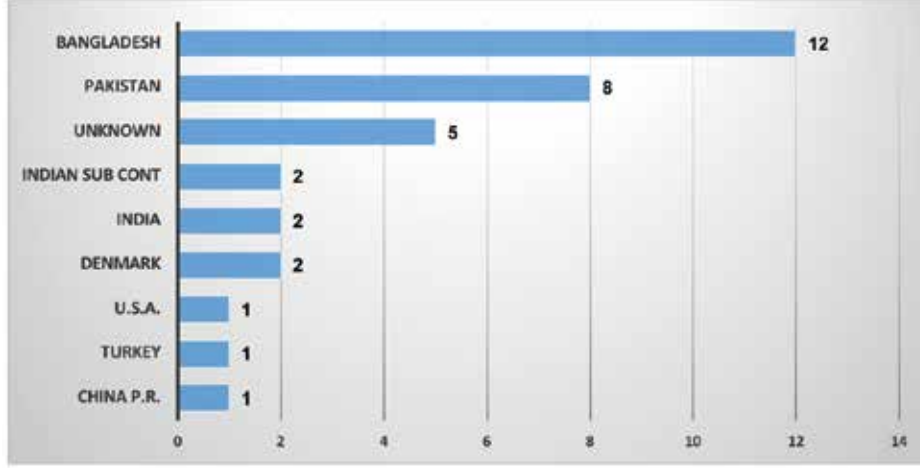


## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir.) OCAK-ŞUBAT 2021

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	3	14	5.452	-	-	-
Bulk	6	28	285.419	10	27	581.396
Bunkering Tanker	1	30	23.480	-	-	-
Chem & Oil	2	24	30.195	3	33	57.390
CO2 Carrier	-	-	-	1	46	2.645
Container	1	25	17.630	-	-	-
Crew Tender	-	-	-	1	25	-
Cruise	1	36	7.186	1	32	7.505
Drillship	1	9	75.307	-	-	-
ERRV	-	-	-	2	38	1.872
FPSO	1	24	20.800	-	-	-
GCargo	3	45	8.937	3	34	17.423
Misc. Bulk	-	-	-	1	28	1.500
MPP	2	31	12.915	2	37	12.787
Oil & LPG	1	27	5.278	-	-	-
Ore	2	27	597.092	-	-	-
Open Hatch	-	-	-	1	20	27.028
Pass/Car F.	1	43	1.887	1	35	1.078
PCC	1	29	29.152	-	-	-
Products	1	34	19.950	4	34	77.633
PSV	3	20	12.163	-	-	-
Ro-Ro	1	49	2.120	1	39	22.268
Shuttle	1	21	152.592	-	-	-
Tanker	-	-	-	3	32	113.869
<b>Genel Toplam</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>1.307.555</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>924.394</b>

*Kaynak: Clarksons Research Services Limited*

## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ŞUBAT 2021)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

## DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.

HAZIRLAYANLAR: Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZYILMAZ (Gemi İnşa Yetkilisi) • Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) • Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



# Doğru Ekipman ve Doğru Ekip ile **Denizler** Bizimle Temiz...



"reliable partner!"

## LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

Modern havacılık sistemlerinden ilham alan en son **endüstriyel drone platformu** ile **18 km** menzil içerisinde ve en fazla **100 metre** irtifadan; bölgede bulunan kimyasal gaz kaçaqlarını üzerinde ki **lazer sensörleri** ile tespit ederek, anlık olarak **çevrimiçi** paylaşır, yüksek teknolojisiyle yüksek güvenli çalışma ortamları sunar. **4K yüksek çözünürlüklü** hassas konumlandırılmalı **olay yeri fotoğraflama**, yükseklik algılamalı **alan haritalamaları** ve hassas **termal kamerası** sayesinde artık havadan müdahale de **bizimle daha güvenli..**



## UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

Derin sularda **geniş görüş mesafesi** ve otomatik **kontrol sistemleri** ile araştırma yapabilen, **manipulatörleri** ile müdahale gerçekleştirebilen, otonom sualtı robotu sayesinde, **petrol boru hatları, telekomünikasyon hatlarının tamiri**, bakımı ve benzeri araştırma işlerinde **gerçek zamanlı görüntü aktarımını** en hızlı şekilde yapan ROV sayesinde, **sualtı endüstriyel** işleri de artık denizlerimiz gibi **bizimle daha güvenli...**

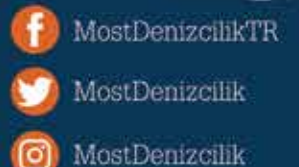


## ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787  
+90 531 773 3733

## MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi  
No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE  
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • Fax: +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com







**TÜRK LOYDU**



**TÜRKİYE'NİN  
KLAS  
KURULUŞU**

**Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman**

[www.turkloydu.org](http://www.turkloydu.org)





**SPARE PARTS  
SERVICE**

**MAXIMIZE  
ENGINE  
PERFORMANCE**

**MESI INCORPORATION**  
Marine Engine Spares International Inc.  
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.  
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

**P:** +90 216 346 17 00-03  
**F:** +90 216 346 00 02  
**M:** sales@mesimarine.com  
**W:** www.mesimarine.com

**in** mesimarine  
**@** mesimarineinc



# BSKY

## DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

- FİLTRE BAKIMI GEREKTİRMEZ
- FİLTRE DEĞİŞİMİ GEREKTİRMEZ
- TIKANMA,DELİNME RİSKİ YOK
- GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİ!

### İLETİŞİM:

✉ info@yafdiesel.com.tr

🌐 www.yafdiesel.com.tr

🏠 Tuzla/İstanbul

☎ 0216 494 49 02

