

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

HAZİRAN / 2024

MECLİS TOPLANTISINA  
SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI  
**MEHMET FATİH KACIR KATILDI**





**UZMAR®**



**LİMANLARDA EMNİYET**  
**BİZE EMANET**

[WWW.UZMAR.COM.TR](http://WWW.UZMAR.COM.TR)



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1  
Tuzla, İstanbul, Türkiye  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berkgumruklem.com](mailto:info@berkgumruklem.com)  
[www.berkgumruklem.com](http://www.berkgumruklem.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1  
Tuzla, İstanbul, Türkiye  
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)





# BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite  
ve  
En İyi Sonuç  
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



## Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma  
kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
  - Pervane ve şaft sistemleri
  - Bow Thruster gövde ve tünelleri
  - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
  - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
  - Pompa gövdesi ve impeller
  - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
  - Cooler ve Isı eşanjörleri
  - Makina soğutma blokları ve ceketleri
  - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
  - Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına  
sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun  
onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive  
(Tam Yetkili) Distribütörü:



**İNTER-MAR**  
GEMİ ONARIM

Aydintepe Mah. Güzin Sokak Gemdok San.Sit. No: 17/B 15 İstanbul - TUZLA  
www.intermar.com.tr / belzona@intermar.com.tr  
Tel: +90 216 392 77 42 - +90 538 406 64 32





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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



ALL YOU NEED  
For  
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS  
Certification



**BTM Teknik**  
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

## YEDEK PARÇA

- Ana Makine Yedek Parça
- Yardımcı Makine Yedek Parça
- Dişli Kutusu Yedek Parça
- Turbocharger Yedek Parça
- Seperatör Yedek Parça
- Kompresör Yedek Parça
- Kazan Yedek Parça



## TEKNİK SERVİS

- Ana Makine Yardımcı Makine Bakımları
- Dişli Kutusu Bakımları
- Recondition Hizmetleri
- Turbocharger Bakımı
- Ultrasonik Yıkama
- Endoskopik Muayene
- Devreye Alma Hizmetleri



### TUZLA ATÖLYE

Evliya Çelebi Mh. Pelikan Sk.  
Gıptaş Gemi Yan Sanayi Sitesi D Blok No:14  
Tuzla - İstanbul / Türkiye

### YALOVA ATÖLYE

Taşköprü Merkez Mah. 3. Yol  
Taşköprü Sanayi Sitesi No:10  
Çiftlikköy - Yalova / Türkiye

### MERKEZ

Aydıntepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - İstanbul / Türkiye

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

### SERBEST BÖLGE

İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi  
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4  
Tuzla - İstanbul / Türkiye

### İZMİR ATÖLYE

Metal İşleri Sanayi Sitesi  
3. Cad. No:23 Kısıkköy  
Menderes - İzmir / Türkiye



"BTMCo has experienced sustainable, strong growth over the years and plans to continue expanding its product and service portfolio in the marine & industrial sectors."

+90 216 447 31 91

www.btmco.com.tr

Güzelyalı Mahallesi. Güvendik Sokak. No:2  
34903 Pendik, İstanbul / TÜRKİYE



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

**M. ZİYA KALKAVAN**

**AHMET TURHAN KURAL**

2012 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı  
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



**Yıl 40**

**HAZİRAN 2024**

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

**SAHİBİ**

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN:** SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

**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

www.denizticaretodasi.org.tr

**YAYINA HAZIRLIK**

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 2

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr

Art Direktör: FATMA BAŞ - grafik@likyareklamcilik.com.tr

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr

**Editörler**

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

**Katkıda Bulunanlar:**

SEVİM TARHAN ATASOY

**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

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.  
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



**MARİN**  
**RÖMORKÖR ve**  
**KILAVUZLUK A.Ş.**

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.

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



# Geminizin Enerji İhtiyacı!

## Primegen



**KİRALIK  
JENERATÖR**



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

**PRIMEGEN**<sup>®</sup>

*Kesintisiz güç, kesintisiz enerji*

Instagram Facebook YouTube X /primegen





- Hava Ambulansı ve Tıbbi Tahliye
- Medikal Eskort
- Medikal Olmayan Seyahat Yardımı
- Tercüme Hizmetleri
- Cenaze Düzenleme Hizmetleri
- Otel Rezervasyonları ve Bilet Tedariki
- Denizciler için PEME/REME Muayeneleri ve Sertifikası
- Hastaneye Kabul ve Sevk İşlemleri
- 7/24 Yerde Teşhis ve Tedavi
- 7/24 Alarm Merkezi
- Ödeme Garantisi
- İkinci Tıbbi Görüş
- Maliyet Kontrolü
- Covid-19 Test Uygulaması
- Kara Ambulansı

**Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!**



Ataturk Mh. Atasehir Blv. Gardenya Residence Blok No: 7/1 Kat 8 Daire: 53 Atasehir - Istanbul - Turkey  
Hacrefezullah Mah. Buyral Sk. No:9 İç Kapı No:1 Kat:5 Kuşadası/Aydın



T. +90 850 241 72 85  
+90 533 489 79 42



[www.angeassistance.com](http://www.angeassistance.com)  
[info@angeassistance.com](mailto:info@angeassistance.com)

# İÇİNDEKİLER



## 18

### MECLİS

MECLİS TOPLANTISI SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI KACIR'IN KATILIMIYLA GERÇEKLEŞTİ

## 38

### ODADAN HABERLER

İMEAK DTO POSIDONIA 2024'E BÜYÜK BİR HEYETLE KATILIM SAĞLADI

## 14

### TAMER KIRAN

YENİ TİCARET KORİDORLARI ÖNEM KAZANIYOR

## 64

### MAKALE

DOÇ. DR. SAMİ AKSOY

## 66

### DENİZ TURİZMİ

TYBA YAT CHARTER SHOW GÖRKEMLİ BİR ATMOSFERDE TAMAMLANDI

## 70

### TEKNOLOJİ

KAYIPLARIN VE TAZMİNAT TALEPLERİNİN ÖNLENMESİNDE ULTRASONİK

## 74

### SEKTÖRDEN

ÖMER OĞUZ  
LEO MARINE GENEL MÜDÜRÜ

## 94

### BUNKER

ZEKİ TARAKÇI - SOCAR  
TÜRKİYE DENİZCİLİK SATIŞ  
DİREKTÖRÜ

## 96

### ÇEVRE

FUEL EU MARITIME

## 100

### LOJİSTİK

ARKIN OBDAN - UTİKAD YÖN.  
KUR. ÜYESİ

FAALİYET RAPORU .....	32
ODADAN HABERLER .....	36
ŞUBELERİMİZDEN .....	52
SEKTÖRDEN HABERLER .....	76
MARİNALAR .....	102
DTO AB BÜLTENİ .....	106
GEMİ TUTULMALARI .....	108
S&P .....	110
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	114
ISTFIX ANALİZ .....	116
HURDA RAPORU .....	118





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



Scan the  
QR code for  
more information

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

The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.  
No: 1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 Istanbul / Turkey  
P: +90 216 688 ES KO (37 56) • F: +90 216 688 00 37  
[marine@eskomarine.com.tr](mailto:marine@eskomarine.com.tr)

   [eskomarine](https://www.eskomarine.com.tr)



**eskomarine**  
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●





# MAR-CA

Marine Technic & Supply



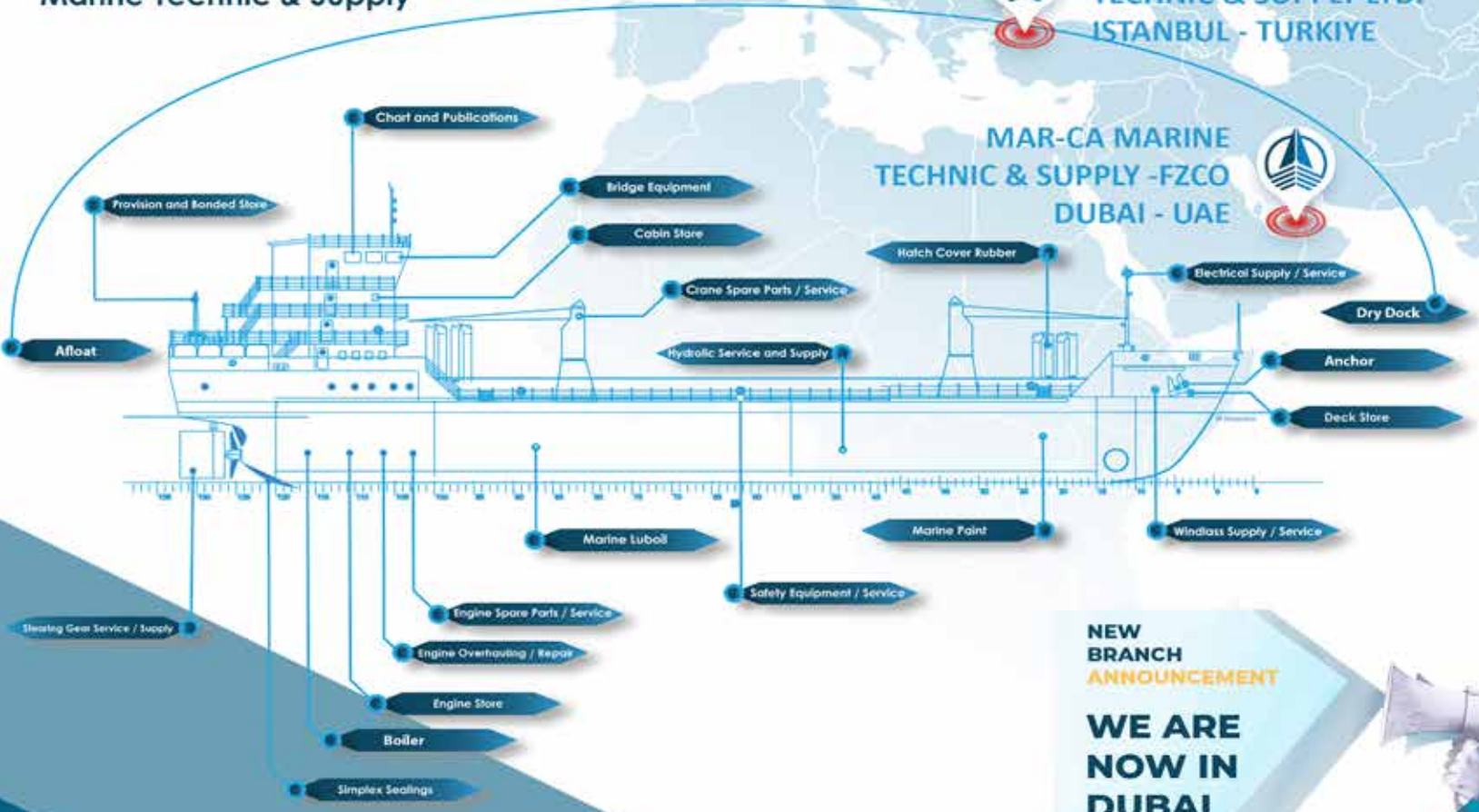
MAR-CA MARINE  
TECHNIC & SUPPLY B.V.  
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



MAR-CA MARINE  
TECHNIC & SUPPLY LTD.  
ISTANBUL - TURKIYE



MAR-CA MARINE  
TECHNIC & SUPPLY -FZCO  
DUBAI - UAE



NEW  
BRANCH  
ANNOUNCEMENT

WE ARE  
NOW IN  
DUBAI



ME & A/E SPARES



BRIDGE EQUIPMENTS



SAFETY EQUIPMENTS  
SERVICES  
[ LSA & PFA ]



STEERING GEAR  
SERVICES



HYDRAULIC  
EQUIPMENT SPARES



AUX BOILER SPARES



CRANE SPARE PARTS  
SERVICE



ELECTRO MOTOR &  
ELECTRIC SERVICE & SUPPLY



DECK STORE



HATCH COVER RUBBER



BOILER REPAIRS



DRY DOCKING & AFLOAT REPAIR



MOORING ROPES &  
ANCHOR CHAIN



LUBE OIL SUPPLY



PROVISION &  
BOND STORES



SHIP AGENCY WORKS & LAY UP  
BERTHS



BWTS PIPELINE ( D2 STANDART  
LAB TEST)



✉ info@marcamarine.com  
☎ +90 216 494 44 72  
☎ +90 216 494 44 73  
🌐 www.marcamarine.com

📍 **Head Office:** Postane Mah. Bagci Sok.  
No: 5/A Tuzla - Istanbul / TURKEY

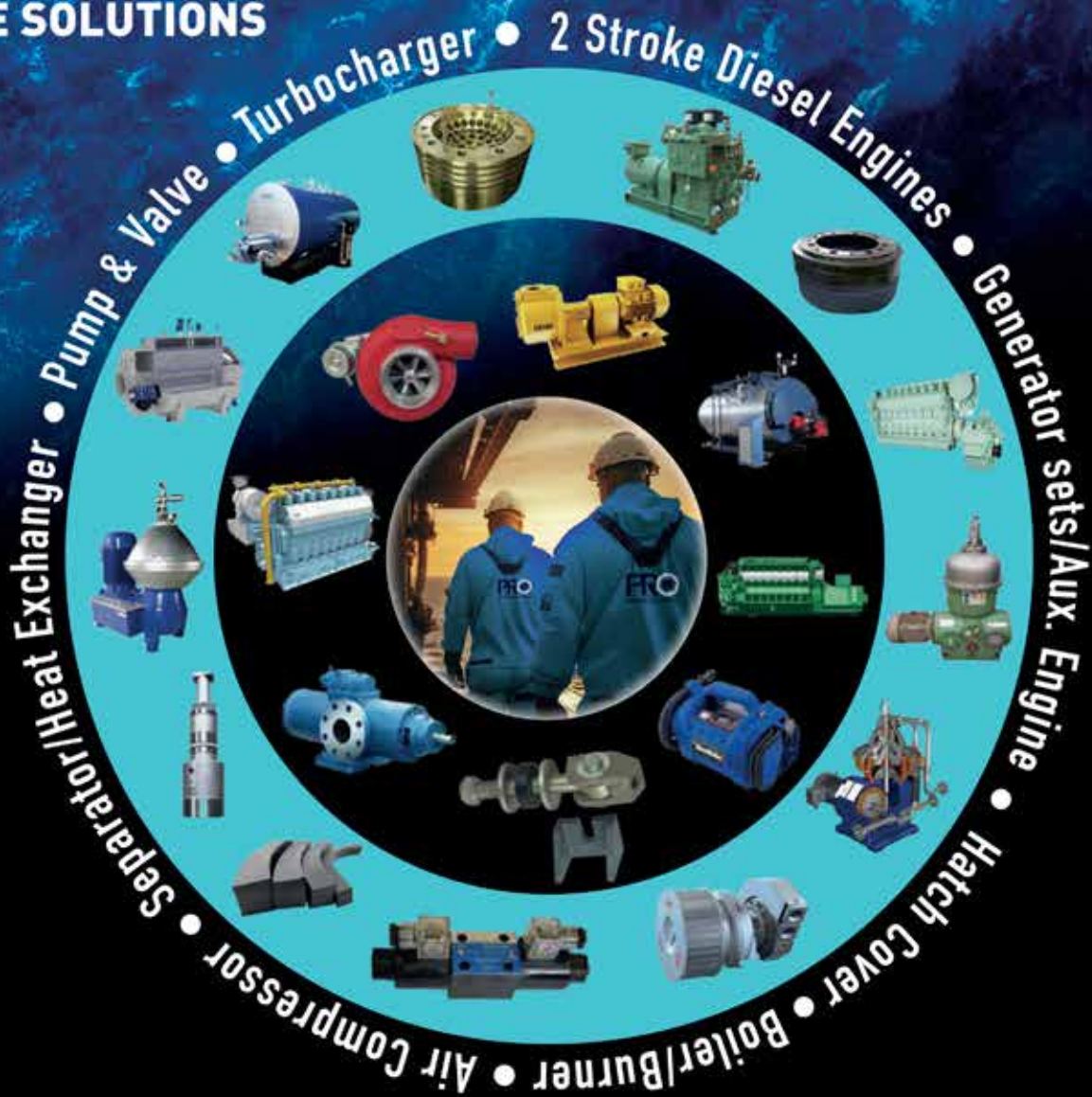






**MARINE SOLUTIONS**

• PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS •



Promarine Solution's existence on Technical Service is empowering with Optima Power

Main Engine	Boiler/Burner	Generators/Aux.Engine	Air Compressor	Separator/Heat Exchanger	Pump&Valve	Turbocharger
MAN	ALFA LAVAL	DAIHATSU	TANABE	mitsubishi	DESMI	MAN SERIES
STX	TEAMTEC	YANMAR	DONGHWA	ALFA LAVAL	SHINKO	ABB
WARTSILA	VOLCANO	MAN	HAMWORTHY	P-SEPARATOR	AZCUE	IHI SERIES
PIELSTICK	SUNFLAME	CUMMINS	DAIKIN	WESTFALIA	ALLWEILER	KBB SERIES
AKASAKA	AALBORG	VOLVO	WESTFALIA	OSE SERIES	TAIKO	
MAK	SAACKE	CAT	YDRK		TIANJIN JUMP	
CAT	OSAKA		SPERRY		KSB	
SULZER	MIUKA		YANMAR		NANIWA	
DEUTZ						

FOR OUR OTHER PRODUCT STOCKS, PLEASE CONTACT US THROUGH PROMARINE

Evliya Çelebi Mah. Nazan Sok. No:12 K:3 34940 Tuzla/İstanbul/Turkey

+90 216 446 65 44 info@promarinesolutions.com

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

Pro Marine Solutions & Optima Power are combining their power under





# Yeni Ticaret Koridorları Önem Kazanıyor



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

Rusya-Ukrayna savaşı ile başlayan ardından İsrail-Filistin çatışması ile yükselen kaos dönemi küresel ekonomide riskleri artırırken, deniz ticareti de payına düşeni alıyor. İsrail'in, dünyanın karşı çıkmasına rağmen Gazze'deki sivillerin sığındığı son büyük yerleşim yeri olan Refah'a yönelik operasyonları bölgedeki tansiyonu iyice artırdı. Bu ülkeye tepki amacıyla Kızıldeniz'de ticari gemilere yönelik saldırılar devam ederken, denizcilik şirketlerinin rotalarını Ümit Burnu'na kaydırması veya askıya alması nedeniyle Süveyş Kanalı geçişlerinde büyük bir azalma yaşanıyor. Gemilerin yönünü Ümit Burnu'na çevirmesi navlun maliyetlerine de artış olarak yansırken, maliyet artışlarındaki diğer bir husus da sigorta primlerinin yükselmesi oldu. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Güvenliği Komitesi (MSC) aldığı kararla saldırılara tepki gösterirken, bu saldırıların, dünyanın en kritik suyollarından birinde seyriye özgürlüğüne doğrudan tehdit oluşturduğunu bölgesel ve küresel ticarete büyük aksaklıklara neden olduğunu açıkladı.

Dünya genelindeki huzursuzluk ve istikrarsızlıklar yeni ticaret koridorlarını da gündeme getirdi. Bunlar arasında Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi

Projesi ve Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Hindistan'ın öncülük ettiği Hindistan-Orta Doğu-Avrupa Ekonomik Koridoru (IMEC) Projesi öne çıkarken, Türkiye de Irak iş birliği ile planladığı Kalkınma Yolu Projesi konusunda ciddi adımlar attı. Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan, Irak, Türkiye, Katar ve BAE arasında Kalkınma Yolu Projesi'nde iş birliğine ilişkin 4'lü mutabakat zaptını Bağdat'ta imzaladı. Türkiye'yi Basra Körfezi'ndeki Büyük Faw Limanı'na bağlayan 1200 kilometrelik demir yolu ve otoyolunu içinde barındıran "Kalkınma Yolu Projesi", "Yeni İpek Yolu" olarak nitelendiriliyor. Basra Körfezi ülkelerini Türkiye üzerinden Avrupa'ya açacak projenin hayata geçmesiyle Süveyş Kanalı güzergahına göre önemli zaman tasarrufu sağlanacak. Bölge ülkeleri için de stratejik önemi yüksek olan Proje ile Türkiye'nin ekonomik ve jeopolitik statüsü daha da güçlenecek. Mayıs ayında da yoğun bir faaliyet dönemini geride bıraktık. Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Mehmet Fatih Kacır'ı, Meclis toplantımızda ağırladık. Sayın Bakanımıza denizcilik sektörü olarak geldiğimiz noktayı, bunu daha ileri seviyelere taşımak için neler yapılması gerektiğini anlatma imkanımız oldu. Sayın Bakanımız da

denizcilik sektörünün yanında olmaya devam edeceklerini belirtti. Önümüzdeki dönemde özellikle yeşil dönüşüm odaklı yatırımlarda, Teknoloji Odaklı Sanayi Hamlesi Programı, yatırım teşvikleri ve TÜBİTAK destekleriyle sektörün beklentilerini karşılamaya dönük çalışmalar yapacaklarını ifade etti. Sayın Mehmet Fatih Kacır'a, Meclisimize teşekkürlerinden dolayı bir kez daha teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Ekrem İmamoğlu'na da bir ziyaret gerçekleştirdik. Ziyaret vesilesiyle İstanbul'da faaliyet gösteren deniz turizmi araçlarının bağlama/barınma ve yolcu indirme-bindirme yerlerinin belirlenmesi hususundaki talebimizi ilettik. Odamızca yapılması planlanan "Deniz Şehitleri Anıtı" için yer tahsis talebimizi de hatırlattık.

Nisan ayında Marmaris'te düzenlediğimiz Deniz Turizmi Çalıştay'ının sonuçlarını içeren raporu da Kültür ve Turizm ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarımıza ilettik. Şimdi önümüzdeki günlerde Bakanlık yetkililerimizle tekrar bir araya gelerek konularımıza çözümler üretmeye çalışacağız. Bu arada, "Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik", 25 Mayıs tarihli Resmî Gazete'de yayımlandı. Yeniden düzenlenen yönetmelikle kültür ve tabiat varlıklarının bulunduğu yerlerde su sporu yasağı kaldırılırken, söz konusu bölgelerde turizm amaçlı dalışlarda Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın iznine tabi tutuldu. Dalış turizmine ivme kazandıracak değişikliğin, yeni turizm sezonunda sektörümüze hayırlı olmasını temenni ediyorum. Yeni turizm sezonuna girerken İstanbul'da faaliyet gösteren deniz turizmi araçlarına Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığınca yapılan denetimlere ilişkin bilgilendirme toplantısı da Odamız Meclis Salonu'nda gerçekleştirildi. İlgili Meslek Komite Başkanı ve Üyelerimizin katıldığı toplantıda, Komutanlık yetkilileri, denetimlerde dikkat edilen esaslar ve uygulamalara ilişkin bilgilendirmede bulundu.

Bu ay 25 Haziran'da kutlanacak Dünya Denizciler Günü vesilesiyle tüm denizcilere fedakarca hizmetlerinden dolayı bir kez daha takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum. Haziran ayında önemli günlerden bir tanesi de Babalar Günü... Ailelerimizin temel direkleri, fedakârlığın ve merhametin simgeleri tüm babaların Babalar Günü'nü kutluyor, başta kendi babam olmak üzere ahirete göç eden tüm babalarımızı da rahmetle anıyorum. Kalın sağlıcakla...



# DENİZLERDE

## Renkli ve Güvenli Yolculuklar

**Dünyanın** en büyük yüksek performanslı  
gemi boya, tekne boya, yat kaplamaları ve tekne koruma  
ürünlerini sizlere ulaştırıyoruz.



**M**  
Mikron BOYA

Evliya Çelebi Mah. Küme Sokak Tuzla Ticaret Merkezi B-Blok Kat: 2 No:13  
Tuzla-İstanbul / TÜRKİYE

info@mikronboya.com | www.mikronboya.com | +90 216 514 86 88





# SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS



## GAZİMAĞUSA TERSANESİ

### DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



#### Toplam Alan

26.800m<sup>2</sup>

14.000 m<sup>2</sup> Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m<sup>2</sup> Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m<sup>2</sup> Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m<sup>2</sup> Depo



#### Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



#### Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



#### Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 140 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK
- > CAZİP ÖDEME KOŞULLARI

#### BİZE ULAŞIN

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

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

[info@shipyardcyprus.com](mailto:info@shipyardcyprus.com) / [repair@shipyardcyprus.com](mailto:repair@shipyardcyprus.com)

Tel: +90 392 365 2592 / +90 533 849 05 10





## ENOC Marine Lubricants



Fully-approved OEM marine lubricants, developed to meet market and manufacturing demands



Supplying in all Turkish ports, in addition to more than 300 ports worldwide across more than 30 countries



High quality and reliable ranges of marine products with the best competitive prices in the market

 [marinelubricants@cockett.com](mailto:marinelubricants@cockett.com)

**Cockett Marine Oil** | *V-Marine Fuels DMCC*  
Exclusive Distributor and Representative of ENOC Marine



# MECLİS TOPLANTISI SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANI KACIR'IN KATILIMIYLA GERÇEKLEŞTİ

9 Mayıs Perşembe günü yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Mayıs Ayı Olağan Toplantısı'na Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır katıldı. Bakan Kacır, Türkiye'nin sanayi ve teknoloji alanındaki hamlelerini denizcilik sektörünü de kapsayan detaylı bir sunumla aktardı.



Tamer Kiran - Mehmet Fatih Kacır - Başaran Bayrak

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mayıs Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 9 Mayıs Perşembe günü Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır ve beraberindeki heyetin iştirakiyle gerçekleştirildi. Bakan Kacır'ın beraberindeki heyette TÜBİTAK Başkanı Hasan Mandal, Teknoloji ve Sanayi Bakan Yardımcısı Çetin Ali Dönmez, KOSGEB Başkanı Serdar İbrahimcioğlu, TSE Başkanı Mahmut Sami Şahin, Ar-Ge Teşvikleri Genel Müdürü Bilal Macit, Sanayi Genel Müdürü Prof. Murat Alp, Milli Teknoloji Genel Müdürü Alper Güzel, Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürü Hüseyin Cahit Büyükbaş, Bilişim Vadisi Genel Müdürü Erkam Tüzgen yer aldı.

Toplantıya başkanlık eden İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır ve beraberindeki heyeti ve İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerini selamladıktan sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası hakkında kısa bir bilgilendirme yaptı. Başaran Bayrak şunları söyledi: "Deniz Ticaret Odamızın kuruluş çalışmaları 1980'li yılların başında başlamış, yürütülen çalışmalar nihayetinde 26 Ağustos 1982 tarih itibarıyla Oda Meclis Başkanlık Divanı gözetiminde ilk yönetim kurulu başkanı ve yönetim kurulu üyeleri seçimi yapılmıştır. Dolayısıyla bu tarih her yıl odamızın kuruluş yıldönümü olarak kutlanmaktadır. Başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak

kurulan odamızın faaliyet alanı deniz ticaretinin tabiatında yatan evrensellik ve ihtiyaçların gerektirmesi üzerine Marmara Denizi'ne kıyısı olan illerimizi ve daha sonra Ege, Akdeniz'i ve nihayet Mayıs 1989'da Karadeniz'e kıyısı olan illerimizi de kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu süreçte odamız Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz'deki çeşitli liman kentlerinde şubeler ve temsilcilikler açarak İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz bölgeleri Deniz Ticaret Odası adını almıştır. Odamız bugün 5174 sayılı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'yle Odalar ve Borsalar Kanunu uyarınca faaliyet gösteren; merkezi İstanbul'da olmak üzere Türkiye genelinde 9 şube ve 15 beş temsilcilikle hizmet veren; Türk



denizcilik sektörünün kamu kurumu niteliğinde çatı meslek kuruluşudur.

Sivil bahriyemizin amiral gemisi olan Deniz Ticaret Odamızın kurulması sektörümüz için bir dönüm noktası olmuştur. Bu dönüm noktası denizcilikle kurumsallaşmanın ve sektör olarak kabul görmesinin önünü açmış, sektörün her alanda gelişmesine öncülük etmiştir. Bugün yaklaşık 11 bin üyesi bulunan odamız çatısı altında 48 meslek komitemiz faaliyet gösteriyor. Odamızın üyeleri bu komiteler vasıtasıyla öne çıkan sıkıntıları ve çözüm önerilerini oluşturup yönetim kurulumuza iletiyorlar. İstişare ve değerlendirmeler sonucunda sektörde sorun yaratan konularımızı oluşturuyoruz.”

### **BAŞARAN BAYRAK: “DENİZCİLİK SEKTÖRÜ DE HIZLI DEĞİŞİMDEN NASIBİNİ ALACAK”**

Bayrak konuşmasının devamında Türkiye yüzünlüne adım attığımız bugünlerde dünyanın hassas bir süreçten geçtiğini; devletlerarası huzursuzluklar neticesinde her geçen gün giderek artan güvenlik kaygılarının endişeyle takip edildiğini vurgulayarak iklim ve doğa sorunları, yapay zekâ uygulamaları, enerji dönüşümü, teknolojik gelişmeler ve dijitalleşmenin dikkatle takip edilmesi gereken alanlar olduğunu sözlerine ekledi. Bayrak; “Denizcilik sektörü de bu hızlı değişimden nasibini alacak sektörlerin başında geliyor. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın katma değerli ve yüksek teknoloji ihracatını artırma, yatırımları hızlandırma ve sanayimizin rekabet gücünü yükseltme konusunda gösterdiği gayreti memnuniyet ile müşahade ediyoruz. Denizcilik sektörünün temsilcileri olarak bizler de içinden geçmekte olduğumuz zorlu süreçte sizlerin desteği, iş birliğiyle hep beraber daha güçlü olarak başarıya ilerleyeceğinize gönülden inanıyorum. Türk denizciliğini dünyada hak ettiği seviyelere ulaştırmak amacıyla alacağımız kararlarda her zaman yanınızda ve desteğe hazır olduğumuzu ifade etmek isterim” dedi. Daha sonra kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran herkesi



sevgi ve saygıyla selamlayarak Sanayi ve teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır'ı misafir etmekten yaşadığı mutluluğu dile getirdi. Tamer Kiran; “Sayın Bakanım, meclis toplantılarımızda ağırladığımız misafirlerimize, bakanlarımıza her zaman denizcilik sektörünün Türkiye için neden vazgeçilmez bir sektör olduğunu anlatmaya gayret ediyorum. Dünyadaki stratejik sektörlerden biri olarak kabul edilen denizcilik sektörü, bu imkân ve kabiliyetlerini dünya koşullarına uygun olarak geliştirebilen ve etkin kullanabilen ülkeler için çok önemli bir güç ve avantaj kaynağıdır. Tarih boyunca denizi iyi kullanabilen, deniz hak ve menfaatlerini koruyup geliştirebilen ülkeler diğerlerine göre daha fazla başarıya ulaşmışlar, dünya refahından her zaman daha fazla pay almışlardır.

Hâlihazırda dünyada yüklerin yüzde 86'sı, Türkiye'nin ise dış ticaret yüklerinin yaklaşık yüzde 87'si deniz yolu ile taşınmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı ve ticaretinin aksamaya uğraması halinde yaratacağı sıkıntıları yakın dönemde yaşadığımız pandemi sonrası ortaya çıkan konteyner krizi, Ever Given isimli konteyner gemisinin Süveyş Kanalında karaya oturması, Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş neticesinde yaşanan kriz, son olarak da Kızıldeniz'deki güvenlik sorunu nedeniyle birçok geminin geçiş rotasını değiştirmek zorunda

kalması ile gördük. Ülkemizde özellikle son 20 yılda sağlanan reform ve istikrar adımlarıyla denizcilik sektörümüz gurur verici başarılarla yelken açmış, uluslararası camiada yer edinmiş, karar verici ülkeler arasında saygın bir konuma yükselmiştir” şeklinde konuştu.

### **TAMER KIRAN: “DAHA GİDECEK ÇOK YOLUMUZ VAR”**

Kiran milli ticaret filomuzun yıllar içinde gösterdiği gelişime değinerek, Türkiye'nin yaklaşık 1960 gemi ve 47.9 milyon DWT'a ulaşarak dünyanın en büyük filosuna sahip ülkeler sıralamasında 12'nci sıraya yükseldiğini; gemi inşası, tamiri, bakımı ve onarımın da büyük başarılarla imza attığını belirtti. Kiran şöyle devam etti: “2023 yılı itibarıyla tersane sayımız 85'e, yıllık yeni gemi üretim kapasitemiz 4.8 milyon DWT'a yükselmiştir.

Türk gemi inşa sektörü özellikle yüksek teknoloji gerektiren gemilerin inşasında uzmanlaşmış, Avrupa'da bir marka haline gelmiştir. Ancak denizcilikte geldiğimiz yerden daha üst sıralara çıkmamız, her geçen gün artan rekabet ortamında avantajlarımızı yitirmememiz gerektiğini de bilmeliyiz. Güzel bir yere geldik; bundan da gurur duyuyoruz. Ama hayatta hiçbir şey olduğu yerde kalmıyor; devamlı ileriye gitmek gerekiyor. Bu gerçeği göz ardı edemeyiz. Dolayısıyla daha gidecek çok yolumuz var”.

Kıran; “Sayın Bakanım, 2010-2024-2028 yıllarını kapsayan 12. Kalkınma Planı’nda Türkiye’nin denizcilikte bölgesel ve kıtasal anlamda aktarma merkezi olmasını teminen ülkemizdeki kıyı tesislerinin geliştirileceği, Türk Deniz Ticaret Filosu’nun iyileştirileceği, kısa mesafe deniz taşımacılığının etkin unsurlarından olan düşük tonajlı gemilerin sayılarının artırılarak Türk Deniz Ticaret Filosu’nun geliştirilmesi için uygun finansman modellerinin hayata geçireceği yer almaktadır. Bu noktada özellikle Akdeniz ve Karadeniz Çanağı’nda bölge ülkelerine göre, çok yakın bir tarihe kadar rekabet üstünlüğü kurmuş olan ve ancak 2024 yılı itibarıyla yaş ortalaması 30’a ulaşan koster filosunun yenilenmesi konusu büyük önem arz etmektedir. Çok yakın bir tarihte bu konuda Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımıza bağlı KOSGEB ile yapılan görüşmeler neticesinde yıllık 10 adet kosterin yenilenmesi için KOSGEB faiz desteği verilmesi öngörülmüştü. 3 Nisan 2020 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanan 2350 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı doğrultusunda mevzuat düzenlemesi yapılmış ve faiz desteği miktarı her bir koster için yıllık üç milyon TL’ye çıkarılmış, kredi vadesi ise altmış ay olarak belirlenmişti. Ancak bu kapsamda bugüne kadar geçen dört yıllık süre zarfında maalesef herhangi bir destek sağlanamadı ve bir proje hayata geçirilemedi. İçinde bulunduğumuz günlerde kredi faiz oranlarının bu yüksek seviyelerde olması da dikkate alınarak bankaların kredi vermesini kolaylaştırmak amacıyla koster başına gemi inşa maliyetlerinin yüzde 80’ine kadar bir meblağı için KOSGEB kefalet desteği verilmesi halinde şu ana kadar ilerleme kaydedemeyen bu projenin hayata geçirilebileceğini değerlendirmesi hususunu görüşlerinize arz etmek istiyorum” şeklinde konuştu.

### “TERSANELERİMİZDE ÜRETİLEN GEMİLERİN YÜZDE 60’I AB ÜLKELERİNE İHRAÇ EDİLİYOR”

Tamer Kıran önümüzdeki dönemde denizcilik sektörünün önündeki en önemli konulardan birinin de yeşil dönüşüm ve beraberindeki uygulamalar



Tamer Kıran

olacağını söyleyerek Avrupa Birliği'nin 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren Emisyon Ticaret Sistemi kapsamında bugünkü hesaplamalara göre denizcilikten yılda yaklaşık 9 milyar Euro gelir edeceğini, bunun yaklaşık 250 milyon Euro'sunun da Türk sahipli gemilerden alacağını öngördüğünü ifade etti. Tamer Kıran, “Avrupa Birliği elde ettiği gelirin en az 1,5 milyar Euro'sunu birliğe bağlı ülkelerin tersaneleri, gemileri ve limanlarının yeşil dönüşümü için harcamayı programına almış ve bu destekleri vermeye başlamıştır. Yani Sayın Bakanım AB limanlarına gelen gemilerden ETS kapsamında ücreti alacaklar ve o aldıkları ücretin yaklaşık 9 milyar Euro hesap ediliyor, 1,5 milyar Euro kısmını bugüne kadar herhangi bir teşvik uygulamadıklarını söyledikleri tersanelerine, limanlarına ve armatörlerine kullandıracaklar. 2023 yılı itibarıyla ülkemiz gemi inşa sanayi üretiminin yüzde 65'ini yeşil gemiler oluşturmaktadır. Tersanelerimizde üretilen gemilerin yaklaşık yüzde 60'ı Avrupa ülkelerine ihraç edilmekte olup, büyük çoğunluğu da yeşil gemilerdir.

AB İnovasyon Fonu ile AB tersanelerine verilecek biraz önce bahsettiğim destekler nedeniyle bu üretim ve ihraç potansiyelimizin tamamen kaybolma olasılığı mevcuttur. Dolayısıyla Türk denizcilik endüstrisi, Avrupa Birliği'ne ödediği emisyon bedelleri ile sübvans edilen rakipleri ile bir rekabet yapmak durumunda kalacaktır” dedi. Kıran

şöyle devam etti: “Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız 2026 yılında başlayacak Avrupa Birliği sınırda karbon düzenlemesi mekanizmasından etkilenen sektörlerin yeşil dönüşümü için ARGE ve inovasyon çalışmalarına öncelikli destek vermektedir. Bununla beraber 2024 yılında Avrupa Birliği emisyon ticaret sistemi kapsamına deniz taşımacılığı dâhil edilmesine rağmen denizcilik sektörü bakanlığımızın ARGE, inovasyon ve modernizasyon desteklerinden öncelikli yararlanamamaktadır.

Türk denizcilik endüstrisi yeşil dönüşüm için ARGE, inovasyon ve modernizasyon desteklerine öncelikli olarak erişemezse Avrupa'daki rakipleriyle rekabet etme imkânını kaybedecektir. Tersanelerimize temiz üretim teknikleri; gemilerimize sera gazları emisyonlarını azaltım ve yeni alternatif yakıtlara geçiş; limanlarımıza yeşil dönüşüm için ARGE, inovasyon ve modernizasyon desteklerine ihtiyaç vardır. Yaşlanan koster filosunun tersanelerimizde inşa edilecek yeni teknoloji, çevreye duyarlı, enerji verimli, düşük emisyonlu gemiler ile yenilenmesi büyük önem arz etmektedir. Tüm bu nedenlerle ekonomik ve çevreye duyarlı yeni gemi üretimine yönelik yatırımlara ve bu kapsamda ARGE faaliyetlerine özel destekler sağlanması, ülkemizde deniz ekonomisinin güçlü ve sürdürülebilir olması için Türk gemi inşa ve yan sanayinin hizmet ve teknoloji kapasitesini arttıracak projelere ilişkin desteklerinin artırılmasını görüşlerinize arz ediyorum.”





### “YAT İNŞA SEKTÖRÜNE ÖZEL BİR ÜRETİM KOMPLEKSİNE İHTİYACIMIZ VAR”

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türkiye'nin 2007 yılından itibaren yat inşasında istikrarlı bir büyüme kaydettiğini; 2023 verilerine göre groston hesabıyla dünyada 4'üncü, metre hesabıyla dünyada 3'üncü sıraya yükseldiğini belirterek sözlerine şöyle devam etti: “Sektörün uluslararası pazarda rekabet gücünün arttırılabilmesi yat üreticilerimizin Tuzla'da faaliyet gösteren diğer gemi inşaa ve bakım oranım tersanelerinden olumsuz olarak etkilenmemesi için izole bir şekilde dünya standartlarında ve sadece yat inşaa tersaneleri ile yan sanayi firmalarının faaliyet göstereceği yat inşaa sektörüne özel bir üretim kompleksine ihtiyacımız vardır. Gerek yurt içi ve gerek yurt dışı müşterilerin kolay ulaşımı ve gerekse diğer lojistik amaçlara uygun, yeterli büyüklükte olan bir alanın bu sektöre uzun süreli tahsisi, kiralanması ve kullanımına ilişkin gerekli düzenlemelerin yapılması ve yeni bir bölgenin tahsis edilmesi; özel endüstri bölgesi ilan edilmek suretiyle teşvik verilmesi için düzenleme yapılması ve altyapısının da tabii ki bizim üyelerimizin de katkıda bulunması şartıyla Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızın destekleriyle gerçekleştirilmesi hususunu üçüncü konum olarak bilginize arz ediyorum.” İstanbul ilinde deniz yolu toplu yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak 18-42 metre arası olan 200 adet yolcu motoru ile yapıldığını, ayrıca Haliç içinde de 75 civarında küçük

ölçekli yolcu motoru olduğunu açıklayan Kıran, sayıları artan deniz araçlarının makinelerinden çıkan seslerin su altı ve su üstü gürültü kirliliğine neden olduğunu, egzoz emisyonlarından çıkan zehirli gaz miktarının yüksekliğinin de çevresel anlamda olumsuz etki yarattığını vurguladı. Tamer Kıran, “Aynı durum denizlerimizde turizm amaçlı hizmet veren ve sayıları 5 bini aşan ticari deniz turizmi araçları ve işletildikleri bölgeler için de geçerlidir. Deniz yolculuğuyla yolcu taşımacılığı yapan mevcut teknelerin gelişen ve değişen teknoloji kapsamında gerekli altyapının da tamamlanarak elektrikli tahrik sistemine dönüştürülmesi, yolcu motoru filomuzun çevre dostu hale getirilmesi, yeni nesil yolcu motorlarının inşasına destek verilmesini takdirlerinize arz ediyorum. Sayın Bakanım, odamız ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız arasında geçmişten bugüne iş birliğine açık, çözüm odaklı, samimi bir bağ vardır. Sizin bakanlığınız döneminde de Türk denizciliğinin kalkınması adına el vereceğimiz, birlikte başaracağımız sonuç odaklı çalışmalara imza atmak istiyoruz. Bu toplantımızın aramızdaki bu diyalogu daha da sağlamlaştırarak, arzu ettiğimiz iş birliğini daha da kuvvetlendireceğine yüreğime inanıyorum” dedi.

### “DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE EĞİTİMLİ, ÖZGÜVENİ YÜKSEK KADINLARIN SAYISININ ARTMASI ÖNEMLİ”

29 Nisan'da yapılan Deniz Turizmi Çalıştayı için desteklerini esirgemeyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu ve Kültür ve Turizm Bakanı

Mehmet Nuri Ersoy'a teşekkür ederek sözlerini sürdüren Tamer Kıran, mayıs ayının ikinci pazar günü kutlanan Anneler Günü'nü; 18 Mayıs Dünya Denizci Kadınlar Günü'nü ve 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı kutlayarak konuşmasını şöyle tamamladı: “Bu yıl ilk defa annem olmadan bir Anneler Günü geçireceğim. Babamın ardından annemi de kaybetmek hakikaten çok zor. Bu anlamlı günde annesi hayatta olanlara tavsiyem, gidin onlara sınımsız sarılın, ellerinden öpün. Bu duygu ve düşüncelerle tüm annelerimizin Anneler Günü'nü kutluyorum. Başta kendi annem olmak üzere ahirete göç eden tüm anneleri rahmetle anıyorum. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 2021 yılında aldığı kararla 18 Mayıs günü tüm dünyada Uluslararası Denizci Kadınlar Günü olarak kutlanıyor. Bu önemli günde denizcilik sektöründe kadınların işe alınması, istihdamının teşvik edilmesi, denizcilikte kadın profilinin yükseltilmesi hedefleniyor. Denizcilik sektöründe eğitilmiş, özgüveni yüksek kadınların sayısının artması fevkalade önemli. 18 Mayıs Uluslararası Dünya Denizci Kadınlar Günü'nü kutluyorum. Mayıs ayının şüphesiz en önemli günü 19 Mayıs. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün milli mücadelemizi başlatmak üzere Samsun'a çıktığı tarih olan 19 Mayıs 1919'un 105'inci yıldönümünü kutlayacağız. Malumunuz zorlu mücadelelerle kazanılan zaferlerin ardından kurulan Cumhuriyetimizin ilelebet payidar olmasının ancak iyi eğitim almış, özgüvenli, kendini sürekli geliştiren gençler vasıtasıyla olacağına inanan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 19 Mayıs'ı Gençlik ve Spor Bayramı olarak gençlere armağan etmişti. Bu vesileyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını bir kez daha saygı ve minnetle anıyor, gençlerimizin bayramını kutluyorum.”

### MEHMET FATİH KACIR: “MİLLİ TEKNOLOJİ HAMLESİ, TÜRKİYE'NİN YERLİ VE MİLLİ TEKNOLOJİ GELİŞTİRME YOLCULUĞUDUR”

Daha sonra kürsüye gelen Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır, bu güzel İstanbul gününde, böyle güzel ve



Mehmet Fatih Kacır

tarihi bir mekânda Türkiye'ye değer katan kıymetli insanlarla bir arada olmaktan mutluluk duyduğunu ifade ederek, Türkiye'nin yeni nesil sanayi politikasıyla ilgili yürütülen çalışmaları değerlendiren bir sunum gerçekleştireceğini açıkladı. Kacır sunumuna şöyle başladı: "Türkiye, Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde Milli Teknoloji Hamlesi yolculuğunu sürdürüyor. Milli Teknoloji Hamlesi Türkiye'nin kritik teknolojilerde tam bağımsızlık yolculuğu, yerli ve milli teknoloji geliştirme yolculuğu, neye ihtiyaç duyuyorsa onu başkalarından temin etmeye, ithal etmeye çalışmak yerine onun geliştiricisi, üreticisi olma yolculuğu ve nihayetinde yüksek katma değerli ürünleri yerli ve milli olarak geliştirmek ve rekabetçi şekilde dünyaya ihraç ederek Türkiye ekonomisini büyütmek ve toplumsal refahı artırmak yönünde yürütülen çalışmalardan oluşuyor. Son 22 yılda Türkiye adeta sıfırdan bir araştırma, geliştirme ve inovasyon ekosistemi inşa etti. Bugün Türkiye'nin dört bir yanında 102 teknoparkımız var. Bu teknoparklarda 10 binden fazla inovasyon odaklı çalışan, araştırma, geliştirme yapan ve bakanlığımızca, hükümetimizce yoğun olarak desteklenen teknoloji girişimi var.

Bugün Türk özel sektörünün 1600'den fazla – ki bunların bir kısmı denizcilik sektöründendir – ARGE ve tasarım

merkezi var. Bugün 7,5 milyar dolara erişmiş bir yüksek teknoloji ihracatından ve Türkiye'nin dört bir yanında yükselen 200'den fazla üniversiteden ve nihayetinde sayıları 300 bine yaklaşan bir ARGE ordusundan bahsediyoruz. 22 yıl öncesine döndüğümüzde milli gelirimizin ancak binde beşini araştırma geliştirmeye ayırıyorken şimdi milli gelirimizin yüzde 1,32'sini ARGE'ye ayıran bir ülkeyiz. Türkiye'nin aynı dönemde toplam ARGE harcamaları 1 milyar 200 milyon dolardan 12 milyar dolar düzeyine yani 10 misli seviyeye yükseldi. Araştırma, geliştirme çalışmalarında özel sektörün payı ancak yüzde 29 iken, şimdi özel sektörün ARGE'ye liderlik ettiği ve toplam ARGE harcamalarının yüzde 60'tan fazlasının Türk özel sektörü tarafından gerçekleştirildiği bir seviyeye geldi."

### "GEMİ SANAYİ İHRACATIMIZ SON 20 YILDA BEŞ MİSLİNE ÇIKTI"

Kacır, Türk sanayisinin bugün dünyanın her yerine ihracat yapma kabiliyetine sahip olduğunu, milli gelirdeki payının da giderek arttığını vurgulayarak, bu gelişmede yüksek teknoloji üretme kapasitesinin de büyük payı olduğunu söyledi. Bakan Mehmet Fatih Kacır, "Son 20 yılda dünya ticaretinden aldığımız pay yüzde 0,5'ten yüzde 1,06 düzeyine yükseldi. Yani adeta dünya ticaretinde bir Türkiye'nin üzerine bir Türkiye daha ilave etmiş olduk. Bugün 257 milyar dolara yaklaşan ihracatımızın %95'i imalat sanayi ürünlerinden oluşuyor. Türkiye'nin imalat sanayi ihracatın lokomotifi oldu ve 241 milyar dolardaki ihracat, imalat sanayi tarafından yapılıyor. Türkiye bugün güneş paneli üretiminde, ticari araç üretiminde, çimento demir çelik üretiminde Avrupa'nın lider ülkesidir. Türkiye beyaz eşya üretiminde Avrupa'da birinci, dünyada ikincidir. Türkiye askeri sınıf insansız hava aracı üretiminde dünyada birincidir. Bugün Türkiye'nin otomotiv sanayi 35 milyar dolardan fazla ihracat yapıyor. Bugün kimya sanayimiz 31 milyar dolara yakın ihracat yapıyor. Gemi sanayimiz de 2,2 milyar dolar ihracat yapıyor. Gemi sanayi ihracatımız son 20 yıl içerisinde 450 milyon dolardan bu seviyeye yükselmiş oldu. Yani 5

misline çıkmış oldu. Böyle baktığımızda Türkiye'nin toplam ihracat kapasitesindeki artışla mukayese ettiğimizde bunu yeterli görmemiz mümkün değil. Çünkü Türkiye'nin toplam ihracatı 36 milyar dolardan 257 milyar dolara geldi. Yani 7 misli seviyeye yükseldi. Demek ki gemi sanayi ihracatımız eğer 5 misli yükselmişse belki kendi içinde bunu bir başarı olarak addedebiliriz. Ancak daha yürünecek uzun bir yolumuz var" şeklinde konuştu.

### "İNOVASYON EN BÜYÜK GÜCÜMÜZ"

Kacır, Türkiye'de gemi inşa ve yat sektörünün çok büyüdüğünü; yirmi yıl önce 37 olan faal tersane sayısının 85'e ulaştığını, ama mevcut kapasite ile üretim hacmi mukayese edildiğinde kapasite kullanım oranının istenilen düzeyde olmadığını ifade etti. Kacır şöyle devam etti: "Nihayetinde geçtiğimiz yıl 73 bin grostonla 24 metre ve üzeri süper yat inşasında da dünyada dördüncü olabilmiş bir ülkeden bahsediyoruz. Bu da aslında başarılarımızdan biri, ama daha kıymetli ve başarılı ilklere imza atıyor olmamız gerekiyor. Türkiye dünyada ilk sıvılaştırılmış LNG yakıtlı römorkörü, elektrikli römorkörü, uzaktan kumandalı römorkörü, yüzer enerji gemisini, hibrit balık avlama gemisini üreten firmalara sahip. Bu inovasyon en büyük gücümüz. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı olarak bize düşen de sanayinin inovasyon kapasitesini çok daha yükseğe çıkarmak. Tabii bunu yapabilmek adına sanayiye ihtiyaç duyduğu alanları temin ve tesis etmemiz çok önemli. Bu anlayışla son dönemde Yalova'da gemi ihtisasını da kapsayan bir organize sanayi bölgesi kurduk. Yine son 12 yıl içerisinde yatırım tutarı 185 milyar lirayı aşan ve 60 bin ek istihdam sağlayan 539 gemi yapımı ve onarımı için yatırım teşvik belgesi düzenledik. Aslında bu sanayinin çok farklı kollarına, farklı düzeylerde teşvik veriyoruz. Malumunuz tersane yapımları Türkiye'de de Avrupa'da da doğrudan teşvik edilmiyor. Ama başkanımız çok önemli bir uyarı yaptı az önce. 'Avrupa sınırında karbon vergilerinden elde etmeyi öngördüğü gelirin bir kısmını tersanelerin yeşil dönüşümü için



doğrudan sektöre verecek' dedi. Bizim de mutlaka tersanelerin dönüşümüne, modernizasyonuna daha güçlü teşvik vermemiz lazım. Hâlihazırda modernizasyon yatırımlarını da teşvik ediyoruz. Ama çok sınırlı bir teşvikimiz var. Modernizasyon yatırımlarında sadece KDV muafiyeti ve Gümrük Vergisi muafiyeti sağlıyoruz. Bunu yeşil dönüşüm odaklı olmaları halinde önümüzdeki dönemde çok daha ileri düzeye çıkarmaya dönük çok hızlı bir çalışmayı beraberce tamamlayalım. Böylelikle aslında ilk parmak bastığımız meseleyle ilgili de bir taahhütte bulunmuş olduk.”

Gemi inşası çalışmalarındaki tüm makinelerde KDV ve Gümrük Vergisi muafiyeti uygulandığını; gemi inşasında çalışan personelin 18 aya kadar sigorta primlerinin işveren hissesi paylarını bakanlığın ödediğini ve gemi yatırımlarının öncelikli yatırımlar kapsamında 5. bölge teşviklerinden yararlandırıldığını belirten Kacı,ır,

“Özellikle ‘yeşil dönüşüm’ odağında sizlerle birlikte çalışmaya, bazı konsept projeleri yeniden ele almaya hazırız. Deniz turizmi araçlarının, yolcu motorlarının elektrikli tahrik sistemli araçlara dönüştürülmesi konusunda bakanlığımızın desteklerini beklediğinizi ifade ettiniz. Bu alanlarda birlikte geliştireceğimiz projelere hususi destekler vermeye hazır olduğumuzu da bu meclis kürsüsünde ifade etmek isterim” dedi.

### “SAVUNMA SANAYİNDE DEV BİR EKOSİSTEM İNŞA ETTİK”

Kacı,ır sözlerini Türkiye'nin kalkınma yolculuğunda parolasının yatırım, istihdam, üretim ve ihracatla büyüme olduğunu söyleyerek sürdürdü. Bakan Kacı,ır konuşmasına şöyle devam etti: “Bunun için teknolojiye paradigma değişimlerini yakalayabilmeyi çok önemsiyoruz. Çünkü dünyada bütün sektörlerde muazzam bir rekabet var. Ancak teknolojiye üstünlük yakalayabildiğimiz ölçüde rekabet gücü elde edebileceğimiz bir dönemdeyiz. Bu da paradigma değişimlerini vakitlice sezinleyebilmekten ve kamu politikalarıyla



özel sektör yatırımlarını paradigma değişimlerini yakalamaya yönelik, eş zamanlı olarak aynı istikamette hizalayabilmekten geçiyor. 2000'li yıllara geldiğimizde Türkiye özellikle terörle mücadelede ihtiyaç duyduğu sistemleri yerli ve milli olarak üretmeye yönelik bir sağlam irade geliştirdi. Sayın Cumhurbaşkanımızın liderliğinde Türkiye havacılıkta geliştirdiği yeni nesil teknoloji sistemleriyle bütün dünyanın dikkatle izlediği, hatta harp paradigmasını değiştiren bir ülke olma konumuna yükseldi. Bugün Türkiye Bayraktar'la, Anka'yla, Aksungur'la, Akıncı'yla, Anka 2'yle, Anka 3'le, TCG Anadolu'ya inip kalkmaya hazırlanan Bayraktar TB3'le, Kızıl Elma'yla insansız hava araçlarında dünyaya fark atmış durumda. Bugün Afrika kıtasını bir başından bir başına gözünüzün önüne getirin. Göreceğiniz bütün ülkelerin semalarının Türk SİHA'ları koruyor. Ve önce terörle mücadelede bu neticeyi aldık, ama şimdi artık bu bizim uluslararası politikada en büyük kuvvet unsurlarımızdan biri haline geldi. İnşallah bu yaklaşımı sanayinin ve teknolojinin tüm alanlarına yaygınlaştırdığımızda benzer neticeler elde edebileceğimizi biliyoruz. Savunma sanayinde dev bir ekosistem inşa ettik. Bugün savunma ve havacılık ihracatımız 250 milyon dolardan 5,5 milyar dolara yükselmiş durumda. Savunma sanayimizde imzalanan sözleşmelerin bedeli 5,5 milyar dolardan 90 milyar dolara yükseldi. Toplam proje sayısı 62'den 900'lere yaklaşmış durumda. Dünyanın ilk SİHA gemisini

Türk denizcilik sanayi üretti. Türkiye'nin denizlerdeki gururu MİLGEM projelerini Türk denizcilik sanayi üretti. Yine ilk milli firkateynimiz TCG İstanbul'u sizler ürettiniz. Dolayısıyla sadece havada değil, sadece karada değil, denizlerde de sanayimizin gücüyle savunma sanayimize güç kattık. Önümüzdeki dönemde pek çok sektörde bu paradigma değişimlerini hedefleyen yaklaşımlarla hareket etmeye devam edeceğiz.”

### “ESAS OLAN YERLİ VE MİLLİ TEKNOLOJİLER GELİŞTİRMEK”

Yenilenebilir enerjinin ülkemiz için bir fırsat alanı olduğunun ifade eden Kacı,ır, Türkiye'nin güneş enerjisinde üretici ülke olarak bölgede Çin'e alternatif tek üretim üssü olduğunun altını çizdi. Kacı,ır, “Önümüzdeki dönemde güneş hücresi yatırımlarını büyüteceğiz ve bu alanda uluslararası ticarete ortaya çıkan sonuçları dikkatle takip edecek ve Türkiye'nin sadece kendi ihtiyaçları için değil dünyanın ihtiyaçları için de üretici ve ihracatçı bir ülke olmasını sağlayacağız. Her yıl dört gigavata yakın Türkiye'de güneş paneli yatırımı yapılacak. Ama bunun çok daha fazlası Avrupa'da yapılacak. Avrupa'da mevcut güneş enerjisi kapasitesi 200 gigavat düzeyinden sadece 8 yıl içerisinde 600 gigawatt düzeyde yükselecek. Dolayısıyla bu sektörlerde bizim için büyük fırsatlar var. Benzer bir gelişme rüzgâr enerjisinde yaşanıyor. Yine Avrupa'da 250 gigavat düzeyinde olan rüzgâr enerjisi üretim kapasitesi 8 yıl içerisinde 500 gigavata

erişecek ve Türkiye'de de her yıl en az 2,5 gigavat rüzgâr enerjisi yatırımı yapılacak. Mobilitede de muazzam bir dönüşüm yaşanıyor. Bu dönüşümü Türkiye'nin yakalaması çok değerli. Elektrifikasyon tüm araç modlarında dönüşümün ana dinamiklerinden biri. Türkiye bu alanda da dünyadan ciddi düzeyde sipariş alabilen bir ülke. Bakanlık olarak mobilite araç ve teknolojileri yol haritası yayınladık. Ve özellikle deniz araçlarını diğer kara ve hava araçlarıyla aynı stratejide ele almayı daha doğru bulduk. Çünkü gözlemledik ki aslında temel değişim dinamiği ortak kullanılan teknolojilerden geliyor. Dolayısıyla bizim için esas olan önce o teknolojileri yerli ve milli olarak geliştirebilmek, üretebilmek” şeklinde konuştu.

#### “BEŞ ‘HAMLE’ ÇAĞRISI YAPTIK, 850 PROJE BAŞVURUSU ALDIK”

Bu hedefler doğrultusunda pek çok programı hayata geçirdiklerini belirten Kacı, teknoloji odaklı sanayi hamlesinin de onlardan biri olduğunu söyledi ve programı şöyle detaylandırdı: “Türkiye'nin ekonomide aşması gereken önemli meselelerinden biri dış ticaret açığı. Türkiye düşük, orta düşük ve orta yüksek teknoloji ürünlerde cari fazla verebilen bir ülke. Ama yüksek teknoloji ürünlerde maalesef şimdiye kadar cari fazla verdiğimiz bir yıl olmadı. Bizim mutlaka teknoloji seviyesi yüksek ürünlerde dış ticaret açığını aşabiliyor olmamız lazım. Bunun için Türkiye teknoloji seviyesi yüksek neyi ithal ediyorsa, bunların hangilerini yerli ve milli olarak geliştirme üretme kabiliyetine erişebilecekseniz, bunları tespit ettik. Binlerce ürünün arasından 919 ürün listeledik. Bu ürünlerin yanına yenilikçi ve yükselen teknoloji başlıklarını ilave ettik. Öncelikli alanlara ve nihayetinde kamuoyuna çağrılar yaptık. Mobilite, makine, üretimde yapısal dönüşüm, sağlık ve kimya ürünleri ve dijital dönüşüm dâhil 5 çağrıda bugüne dek 850'den fazla proje başvurusu aldık. 850 projenin 180'ine destek kararı verdik. Bu projelerde 2,5 milyar dolara yakın ARGE ve yatırım harcaması gerçekleşecek ve tamamlandığında yıllık 7 milyar



dolar düzeyinde dış ticaret açığımızı kapatma imkânına sahip olacağız. Şimdi önümüzdeki dönemde devam çağrılarını sürdüreceğiz. Eğer burada denizcilik sektörümüz gerek liman yatırımları ile ilgili gerek deniz aracı yatırımları ile ilgili ya da yeşil dönüşüm çalışmaları ile ilgili bizimle yakın çalışırsa biz bu sektöre özgü bir hamle çağrısına çıkmaya da hazırız.

Ne yapıyoruz hamle çağrısında? Girişimcilerimizin, yatırımcılarımızın TÜBİTAK'a, KOSGEB'e, bakanlığa ayrı ayrı gitmeleri yerine tek pencereden başvuru yapmalarını sağlıyoruz. Bakanlıkta, mutfakta ilk kez TÜBİTAK, KOSGEB ve bakanlık yetkilileri bir arada çalışıyorlar. Ve aynı projeye birbirini tamamlayacak şekilde TÜBİTAK, KOSGEB ve yatırım teşvik destek unsurları sunuluyor. Aynı zamanda yatırım yeri temini konusunda da bu projelere doğrudan bakanlık tarafından destek sağlamaya gayret ediyoruz. Eğer projeler belli bir seviyenin üzerindeyse de bunları Sayın Cumhurbaşkanımıza arz ederek proje bazlı yatırım teşviklerini sunma imkânımız da bulunuyor.

Dolayısıyla bu ayrıcalıklı teşvik imkânlarından hem ARGE'ye hem yatırıma ilişkin destek imkânlarından denizcilik sektörümüzün daha etkin şekilde yararlanabilmesi için, burada bunu ilk kez ifade etmiş oldum, doğrudan sektöre yönelik bir çağrıyı sizlerle birlikte hazırlamaya varız. İnanıyorum ki böyle bir adım atarsak özellikle hızlandırmak

istediğimiz yatırım alanlarında daha erken dönemde netice almamız mümkün olacak.”

#### “TOGG GİBİ ÖRNEKLERİ ÇOĞALTMAK İSTİYORUZ”

Türkiye'yi lider milli teknoloji girişimleriyle buluşturmaya devam edeceklerini belirten Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacı, TOGG'un bir gurur projesi olduğunu ve uzun bir dönemin ardından teknolojik bir kırılma noktası getirdiğini ifade etti. Kacı; “Önceki dönüşümleri hep seyretmiş, hep geriden takip etmek ve ancak gecikmeli olarak müşterisi olmak zorunda kalmıştık. Şimdi ise dönüşümün öncü ülkelerinden biri olma çabası içindeyiz. 27 bine yakın TOGG aracı bugün Türkiye yollarında. Ama yüz basamaklı bir yolculuksa bu, henüz üçüncü, dördüncü basamağındayız. Bu araca sahip çıkmamız lazım. Bazen bir özel sektör projesini siz neden bu kadar sahipleniyorsunuz diyenler oluyor. Biz bu ülkede taş üstüne taş koyan, ülkeye değer katan her iş insanını sahiplenmeye devam edeceğiz. Yatırımlar arasında kamu yatırıymış, özel sektör yatırıymış diye bir ayrım görmeyeceğiz. Asıl olan ülkeye değer katılmasıdır” dedi.

TOGG'u yüksek risk taşıyan bir ARGE alanında, özel sektörün kamu destek ve himayesiyle Türkiye'nin sanayi ekosistemine öncülük eden bir yatırımı olarak değerlendirdiklerini söyleyen Kacı, TOGG'un 100'den fazla tedarikçiyile, 30'dan fazla Türk teknoloji girişimi ile



çalıştığını açıkladı ve aynı anlayışla bu gibi örnekleri çoğaltmak istediklerini belirtti: Bakan Kacır; “5G ve batarya teknolojilerinde; güneş enerjisi, güneş hücresi üretimi, rüzgâr türbinleri üretiminde; yüksek hızlı tren, uçan akıllı mobilite gibi alanlarda; payı yüzde 40'lara yaklaşan biyo-teknolojik ilaç üretimi gibi alanlarda; büyütme zorunda olduğumuz, sanayimizin dijital dönüşümü için olmazsa olmaz olan endüstriyel robotlar gibi alanlarda Türkiye’de milli teknoloji konsorsiyumları kurmak ve bunları büyütme istiyoruz. Elbette küresel yatırımları Türkiye’ye çekmek için de gayret gösteriyoruz. Önümüzdeki dönemde çip, veri merkezi, petrokimya gibi alanlarda yeni nesil yatırımları Türkiye’ye çekmeye çaba göstereceğiz. Tabii bütün bunları yaparken bazı yeni nesil yönetici mekanizmaları da kurmak zorundayız. Savunma sanayinde Türkiye başarılı oldu. Çünkü savunma sanayinin kendine has dinamiğini Türkiye çok iyi yönetti” dedi.

### “PLANLI SANAYİ ALANLARINI YÜZDE 1'E ÇIKARMAYI HEDEFLİYORUZ”

Kacır şöyle devam etti: “Savunma sanayi doğrudan Cumhurbaşkanımızın başkanlığında faaliyet gösteren Savunma Sanayi İcra Komitesi’nin kararlarıyla yönlendirilen bir sektör. Bu komitenin ilgili diğer bakan üyeleriyle birlikte Türk sanayini uzun dönemli başarıya taşıyacak kritik teknoloji alanlarında kamu yatırımlarından özel sektör yatırımlarına, pek çok önemli projeyi doğrudan en üst düzeyde himaye etmeyi amaçlıyoruz. Sanayi alanlarımızı büyütme istiyoruz. Organize sanayi bölgelerimiz Türkiye’nin gerçekten dünyaya da örnek sayılabilecek bir modeli ve sayılarını AKP iktidarları döneminde 192’den 361’e yükselttik. Ama hâlihazırda sanayicimiz hala ihtiyaç duyduğu yatırım yerine uygun koşullara erişebilmekte güçlük çekiyor. O yüzden endüstri bölgesi uygulamalarını yaygınlaştırarak 43 endüstri bölgesi kurduk. Bu da planlı sanayi alanlarının kurulumu için önemli kazanımlar getirdi. Hâlihazırda Türkiye yüzölçümünün yaklaşık %0,4’ü planlı sanayi alanlarından oluşuyor. Bunu %1’e çıkarıyor olmamız

lazım. Bazı rekabet ettiğimiz ülkelerde bu %1,5, 1,7 seviyesinde. Bunun için de çok daha iyi bir planlamaya ihtiyacımız var. İlk kez bir ulusal sanayi alanları master planı hazırlıyoruz. Bunu çok yakın zamanda kamuoyuyla paylaşacağız. Türkiye’nin 30 yıllık karayolu, demiryolu gibi ulaşım yatırımlarını, tüm lojistik merkez ve liman yatırımlarını, enerji hatlarını dikkati alan bir planlamayla toplam yüz ölçümümüzün yüzde birini hangi şehirlerde, hangi bölgelerde, hangi sanayi havzalarını oluşturarak planlı sanayi alanlarına dönüştüreceğimizi ilan edeceğiz.”

### “TÜRKİYE KAMU-ÖZEL SEKTÖR İŞ BİRLİĞİ MODELİNDEKİ BAŞARISINI İSPATLADI”

Türkiye’nin büyük yatırımlarda kamu-özel sektör iş birliği modelini etkin şekilde kullanmayı ispatlamış bir ülke olduğunu vurgulayan Bakan Kacır, önümüzdeki dönemde planlı sanayi alanları oluştururken kamu-özel sektör iş birliği modelinden yararlanacaklarını belirterek özel sektörün özellikle küresel finansman kaynaklarını da değerlendirerek kamulaştırma ve altyapı maliyetlerini çok hızlı karşılayabilmesini birtakım kamu garantileriyle temin edeceklerini ve o alanları hızlıca sanayicilere sunacaklarını ifade etti. Sanayi ve Teknoloji Bakanı, “KOBİ’lerimize de daha güçlü şekilde destek veriyoruz. Özellikle KOSGEB desteklerini daha etkin kılmak adına gayret gösteriyoruz. Teknoloji girişimlerini Türkiye için bir fırsat alanı olarak görüyoruz. Hedefimiz 100 bin teknoloji girişiminin 2030’a kadar Türkiye’de kurulması. Yatırım teşviklerinde daha hedef odaklı ve güdümlü bir sistem kuracağız. Özellikle büyük ölçekli firmalara yatırım teşvikleri verirken, teknoloji yol haritaları ve eğitim yatırımları konusunda bir ortak plan ortak anlaşma temin edeceğiz. Türkiye’nin tüm araştırma ekosistemini ortak bir ağ olarak göreceğiz ve TÜBİTAK enstitülerini bu ağın katalizörü olarak konumlandıracağız. TSE’yi çok değerli görüyoruz. Hem Türkiye’nin yerli sanayinin kalitesiz ithal ürünlerden muhafaza edilmesi adına, hem yatırımcımızın ve tüketicimizin korunması adına TSE’nin çok daha etkin

çalışmasını ümit ediyoruz. Çok önemli bir altyapıyı Ankara’da TSE’ye kazandırıyoruz. Yine dijital dönüşüm desteklerimizi artıracacağız. Yaklaşık 8 milyar 200 milyon Euro büyüklüğündeki Dijital Avrupa programının bir paydaşı olduk.”

### “DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ULUSLARARASI KAYNAK TEMİNİ İÇİN ORTAK BİR ÇALIŞMA YAPABİLİRİZ”

Yeşil dönüşüm alanında da finansman imkânlarını çoğalttıklarını ve 450 milyon dolarlık bir yeşil sanayi projesini Dünya Bankası ile başlattıklarını belirten Kacır, hem TÜBİTAK hem KOSGEB eliyle sanayiye bu kaynağı aktardıklarını ve 300 milyon dolarlık bir Türkiye sanayi projesiyle OSB’lerin yeşil dönüşümünü finanse ettiklerini dile getirerek “Önümüzdeki dönemde denizcilik sektörü özelinde uluslararası kaynak temin etmeye ve bu kaynağı da en uygun şekilde sektöre sunmaya dönük ortak bir çalışma yapabileceğimizi değerlendiriyorum” dedi.

Kacır sözlerine şöyle devam etti: “Uzay savunma sanayi gibi stratejik bir alan olarak görüyoruz. Ama aynı zamanda da muazzam bir ekonomi fırsatı olduğunu değerlendiriyoruz. Küresel düzeyde yapılan uzay yatırımları 2035 yılına gelindiğinde 1,6 trilyon dolara ulaşacak. Mevcut seviyesinin üç misli seviyeye gelmiş olacak. Bu alandaki paradigma değişimlerini yakalamak, Türkiye’nin bağımsız uzaya erişimini gerçekleştirecek roket sistemlerini geliştirmek, bir uzay limanını bağımsız şekilde kullanmamızı sağlayacak bir uluslararası ortaklığa dâhil olabilmek... Bütün bu alanlarda önümüzdeki dönemde yeni fırsatlar var. Uzayda Türk sanayi mutlaka ana tedarikçi ülkelerden biri olmalı diye düşünüyoruz. Bunun için Ankara’da bir uzay teknoloji geliştirme bölgesi de kuruyoruz. Uydu tarafında zaten kabiliyet sahibiyiz. Görüntüleme uydularını Türkiye kendi imkânlarıyla üretiyor. Geçen yıl İMECE’yi uzaya gönderdik. Şimdi ilk milli haberleşme uydumuz TÜRKSAT 6A’yı uzaya göndermeye hazırlanıyoruz. 8 Temmuz haftası TÜRKSAT 6A uzaya çıktığında Türkiye milli haberleşme

uydusu üretebilen dünyadaki 11 ülkeden biri olacak. Hibrit roket teknolojisini uzayda gerçekleştirmek ve o teknolojiyi tarihçe kazandırmak istiyoruz. Teknoloji dediğimizde, kalkınma dediğimizde aslında beşeri sermayeden söz ediyoruz. Beşeri sermayemiz ne kadar gelişirse biz o kadar netice alacağız. Bunun için Türkiye’de dünyanın en büyük teknoloji festivallerini düzenliyoruz. Her yıl düzenlediğimiz teknoloji yarışmalarına artık yüz binlerce genç katılıyor. Dünyada eşi benzeri olmayan bir toplumsal dip dalgadan bahsediyoruz. İnanıyoruz ki, bu dip dalga Türkiye’yi hedefine götürecektir ve bütün bu çalışmalarımızın neticesinde sizlerin öncülüğünde Türk girişimcisinin, Türk sanayicisinin öncülüğünde Türkiye Cumhuriyeti’nin ikinci asrını, kuruluşundaki tam bağımsızlık mayasından asla taviz vermeden ‘Türkiye yüzyılı’ yapacak adımları hep birlikte atmış olacağız.”

#### **ALİ GÜRÜN: “HAYATIMIZDA HIÇ ZORLANMADIĞIMIZ KADAR BİR KUR PROBLEMİ YAŞIYORUZ”**

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır sözlerini tamamladıktan sonra soru-cevap kısmına geçildi. İlk soru İMEAK DTO Yedek Yönetim Kurulu Üyesi ve Sanmar Tersaneleri Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün’den geldi. Ali Gürün şunları söyledi: “Dünya römorkör ihracatında Türkiye bu sene itibarıyla Çin’i geride bırakarak dünya birincisi oldu. Bu bizim özellikle yüksek teknoloji yaptığımız gemilerle ve römorkörlerle mümkün oldu. Bu ihracattaki gemilerin tamamına yakını metanol, LNG, elektrik gibi çok üst teknoloji dünyadaki ilk örneklerindedir. Bugünkü sunumunuzda ifade ettiğiniz dünyanın denizcilikle ilgili beş tane ilkin ikisine imza atmış bir firmanın yönetim kurulu başkanı olarak dün yine Kanadalı ve Hollandalı müşterilerimizle dünyanın ilk metanolla yapılan gemisinin kaynak törenini yaptık. Sayın Bakanım, sizin ve bakanlığınızın heyecanının ve yüksek teknoloji gemilerin üretiminde sektörümüzün heyecanının paralel gittiği hususunun altını çizirken, bir noktayı arz etmek istiyorum. Bütün hayatım boyunca gemi inşa ve yüksek teknoloji işler yapmış bir kişi olarak hayatımızda



Ali Gürün

hiç zorlanmadığımız kadar bir kur probleminin içine girmiş durumdayız. Bu kurlarla mümkün değil. Fırsat buldukça kurların ihracatımıza etkisini diğer bakanlarımıza da iletıyorum. Bizim bir gemiyi alıp teslim etmemiz arasında iki sene var. Şu anki kurlarla Hollanda ve İspanya’da rakip olarak değerlendirmedığımız tersanelerin üzerinde teklifler vermeye ve sipariş alamamaya başladık. Ve bunu başka hiçbir destek istemeyen bir tersaneler grubunun iyi niyetli, mühendis yönetim kurulu başkanı olarak samimiyetle söylüyorum ki kârlılığı bıraktık. Ne kadar süre dayanabileceğimizi bilmiyoruz. Benim hesabım iki sene dayanabileceğiz. Ve bu çok hızlı bir şekilde üretimi azaltmamıza, taşeron, işçi ve mühendis azaltmamıza sebep olacak.”

#### **MEHMET FATİH KACIR: “ASIL OLAN TÜRKİYE’NİN RİSK PRİMİNİN DÜŞMESİ”**

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır başarılı çalışmalarından dolayı Sanmar firmasına tebriklerini iletikten sonra Gürün’ün belirttiği hususlara katıldığı ve katılmadığı taraflar olduğunu söyledi. Kacır şöyle devam etti: “Prensipte kurların yükselişini talep ediyor olmadığınızı ümit ediyorum. Şunu kastediyorum: Türkiye’nin ihracatının artması için olağan koşullarda döviz

kurlarının yükselmesi gibi bir zorunluluk aslında yok. Yani ihracatımızın 36 milyar dolarlardan 170 milyar dolara yükseldiği 2002-2013 dönemini dikkate alacak olursanız, döviz kurlarında önemli bir yükseliş olmamasına karşın ihracatımızı neredeyse beş misline yükseltmeyi başarmıştık. Ama özellikle pandemi dönemiyle birlikte tüm dünyada bir yüksek enflasyon meselesi ortaya çıktı ve fiyat geçişkenliği çok olumsuz etkilendi. Halen bir yüksek enflasyon problemi önümüzde duruyor. Ama özellikle son dönemde alınan tedbirlerin enflasyonla mücadeleye çok önemli katkılar sağladığını ve bu katkılarının da önümüzdeki aylarda çok daha belirgin şekilde fark edileceğini ümit ediyoruz. Bütün sinyaller de aslında bu istikamette. Siz dünyayla rekabet ediyorsunuz, dünyaya teklifler veriyorsunuz. O teklifleri veren başkaca ülkelerin firmalarıyla yarışyorsunuz. Sizin için asıl olan Türkiye’nin risk priminin düşmesi, Türkiye’nin finansmana daha kolay erişebilmesidir. Dolayısıyla bu mesele şu anda adım adım çözülüyor. Bu geçiş esnasında Türkiye’deki enflasyon oranıyla mukayese edildiğinde döviz kurlarının geride bir artış gösterdiği ya da artmadığı bir tablo ortaya çıkıyor. Bu kısa vadede sizin yükünüzü ağırlaştırıyor. Ama emin olun fiyat istikrarı yakalandığında enflasyon düştüğünde sizin yükünüz bugünkünden çok daha hafif hale gelecek... İnanıyorum ki, bu yıl içerisinde bütün bunlar gündemimizden çıkmış olacak. Çünkü orta vadeli programdaki amaçlarımıza erişebiliyorsak, dünyanın Türkiye’nin ekonomi programına olan güveni çok daha perçinlenecek ve Türkiye gerçekten çok büyük ölçekli bir kaynağa erişim dönemine adım atmış olacak.”

#### **RECEP DÜZGİT: “İHRACATTA GEÇİCİ TEŞVİK UYGULAMALARI GİBİ BİR ÇÖZÜM DÜŞÜNEBİLİR”**

Daha sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt söz alarak düşüncelerini şöyle dile getirdi: “Bu bakanlığın ne kadar önemli olduğuna birkaç tespitimle örnek vermek istiyorum. 70’li yılların sonunda Türkiye’de ihraç





Recep Düzgüt

edilen gemilere KDV oranı artı, 10 puan ihracat desteği verildi. Geminin ihracat beyannamesi gümrükten çıktıysa, 25 puan teşvik alınıyordu. Bu, Türkiye’de gemi inşaat sanayinin gelişmesinin önünü açan en önemli teşvik. Sonra zamanla kalktı. 2010’un sonlarına doğru bir ihale kazanmıştık. 2012’de süreç devam ediyordu. Yapsaydık, Türkiye’nin savunma sanayinde tek kalemdeki en büyük ihracatı olacaktı. 90 milyon dolarlık askeri tanker gemi. Nitekim şimdi Türkiye kendi donanmasına da yenisini yaptı. O 90 milyon dolarlık gemide biz çok rekabet olduğu için çok fiyat indirdik. Neredeyse zarar edebilme riski vardı. O yüzden demiştik ki, bu hem savunma sanayi hem ihracat. Bu ülke kaynakları çok daha kısıtlıyken 25 puan ihracata desteği verdi. Yüzde 10’luk destek alsaydık girecektik, giremedik ve o gemi Türkiye’de yapılamadı. Ama olsun; belki o gün olmadı ama çok daha büyükleri oldu. Geline nokta açısından çok önemli. Geçiş dönemlerinde kimse kur çıksın istemiyor. Sadece bir realite var. İki yıldır özellikle işçi ücretlerimiz daha da fazla aslında. Üst üste yüzde yüz, bir yüzde yüz daha. Hatta bazı ustalarda bu yüzde yüz kırklar oldu. Üst üste koyunca da yüzde üç yüzü bulan çok var. Mühim olan ihracatta geriye düşmemek. Sadece ihracata

geçici dönemlerle teşvik uygulamaları gibi bir çözüm düşünebilir. Sonra zaten dediğiniz düzelmelerin olduğunu hepimiz görüyoruz. Hepimiz de onu istiyoruz. Sadece istikrar istiyoruz.”

### **SALİH ZEKİ ÇAKIR: “KOSTER FİLOSUNUN YENİLENMESİ PROJESİ YENİDEN MASAYA GELSİN”**

Kaptan Salih Zeki Çakır ise Bakan Kacı’ya sunumu için teşekkür ettikten sonra Türkiye’nin otomotiv ve havacılıkta yaşadığı akamete serüveninin bir benzerinin denizcilikte de yaşandığını söyleyerek 2000’li yılların başında sonuçsuz kalan Koster Filosu Yenileme Projesi’nden bahsetti ve şunları söyledi: “Bakanlığımızın çok sahip çıktığı bu projeyi iyi bir noktaya getirmiştik. Kamu-sektör ortaklığının büyük bir örneği sergilenmiş ve öz kaynağı da aktarılmıştı.

Ama malum sebeplerden akamete uğradı. Hem konuşmanızdan aldığım cesaretle hem de ülkemizin şu anda içinde bulunduğu şartları gözleterek, gemi inşaat sanayimizin kısmen rekabetçiliğini kaybettiği bu süreçte bu projenin, Türk Deniz Ticaret Filosu’nun yenilenmesi projesi şeklinde bütün paydaşların da istifade edecekleri şekilde yeniden masaya yatırılması yönünde bakanlığınızla sektör paydaşlarından oluşan bir çalışma grubu oluşturularak, geçmişten yapılan kazanımlarla yeni bir sürecin başlatılmasını talep ediyoruz. TÜBİTAK başkanımızın da ‘Denizcilik Mükemmeliyet Merkezi’ diye adlandırılan güzel bir önerisi var. Denizciliğimizin ihtiyaçlarıyla birlikte teknolojik ve çevre dostu bir merkezin kurulması için de destek rica ediyoruz.” Bakan Kacı koster filosunun yenilenmesine çok olumlu baktıklarını, bir iş modeli oluşturulduğu takdirde desteklemeye hazır olduklarını belirterek Denizcilik Mükemmeliyet Merkezi fikri olgunlaşırsa TÜBİTAK’ın rehberlik edebileceğini söyledi.

### **METİN DÜZGİT: “ASGARİ ÜCRETİN DÖVİZE GÖRE DAHA FAZLA ARTMASI İŞÇİLİK MALİYETLERİMİZİ ARTIRDI”**

Ardından İMEAK DTO Meclis Üyesi Metin Düzgüt söz aldı ve Bakan Kacı’ın söz ettiği listeye hangi adresten



Metin Düzgüt

ulaşılabilirliğini sordu. Bakan Kacı, “hamle.gov.tr” adresini verdi. Bunun üzerine Düzgüt sözlerine şöyle devam etti: “Kurla ilgili meselede rekabet avantajımızı nerede kaybettiğimize bakarsak; asgari ücretin dövize göre daha fazla artması işçilik maliyetlerimizi göreceli artırdı. Bu geçiş döneminde en azından işçilik maliyetlerinin teşviklerle desteklenmesi fayda sağlayabilir. Ama ülkemizde şu anda çok fazla sayıda üniversite mezunu olması da önemli bir konu. Bilakis meslek lisesi mezunlarının sayısı azaldı. Çoğu çocuk akademik olarak başarılı olmasa bile herhangi bir üniversiteye gidip eğitim hayatını çok fazla uzatıyor. İş hayatına atılışını geciktiriyor. Öte yandan meslek liselerinden az ara eleman yetiştiği için, bizim şu anda tersanelerde ve sanayide bulduğumuz personelin maliyeti kaynak azlığından gittikçe artıyor. Belki burada da bir müdahale yapılması gerekiyor.”

Bakan Kacı özellikle enflasyonla döviz kuru arasındaki makasın işçilik maliyetlerinde kendini gösterdiğini, bunun da rekabet dezavantajı yarattığının farkında olduğunu; ancak önümüzdeki aylarda durumun yavaş yavaş normalleşeceğini söyledi. Mesleki eğitimin de doğru bir tespit olduğunu, öte yandan gençlerin üniversite talebinin anlayışla karşılanması gerektiğini belirterek,

“Bize düşen arz-talep planlamasını iyi yapabilmek, ihtiyacımız olan alanlarda insan kaynağının ülkede bulunmasını temin etmektir. O alanları cazip kılmamız lazım. Mesleki eğitimde güzel şeyler de oluyor. Mesela bu yıl bazı mesleki teknik anadolu liseleri, lise giriş sınavlarında tam puan alan öğrencilerin tercih ettiği okullar oldu. Bu gençlerin bir kısmı üniversiteye devam edebilir, ama bir kısmı da belli sektörlerde iş bulabileceğini gördüğünde hayata oradan tırmanmayı tercih edecektir” dedi.

### **YUNUS CAN: “BU MALİYETLERLE MEVCUT GEMİLERİ YEŞİL DÖNÜŞÜME SOKMAK MÜMKÜN DEĞİL”**

İMEAK DTO Meclis Üyesi ve TURİYOL Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can İstanbul’da kent içi deniz yoluyla toplu yolcu taşımacılığı yapan 200 geminin 60 tanesini temsil ettiğini belirterek altı yıl önce bakanlığın ilgili birimleriyle gemilerin ana makinelerinin ve jeneratörlerinin elektrik tahrikli makinelerle çevrilmesiyle ilgili bir toplantı yaptıklarını aktardı ve şunları söyledi: “1998’den 2004 yılına kadar maliyetlerimiz gelirlerimizle orantılı olarak giden bir trend içerisinde olduğu için teknelerin yenilenmesiyle ilgili çalışmalar yapıyorduk. Ancak 2004’ten sonra gelirlerimiz serbest piyasa koşullarına göre belirlenmekten çıkartıldı ve tamamen yerel idareye bırakılarak, hiçbir zaman gerçek anlamda sübvansedilmeden irademiz dışında belirlenen bir duruma getirildi.

Dolayısıyla gelirlerimiz 2004 yılından sonra ciddi oranda azaldı; maliyetlerimiz de o nispette arttı. Biz altı sene önce de bu makinelerin dönüştürülmesiyle alakalı Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımızla bir toplantı yaptık. Toplantıda bir geminin makinesinin dönüştürülmesi için 1,5 milyon Euro fiyat tespit edildi. Bizde 60 tane gemi var, yani yaklaşık 100 milyon liraya ihtiyacımız vardı. Bu sizin biraz önce ifade etmiş olduğunuz KDV teşvikleriyle ya da basit diğer teşviklerle dönüştürülebilecek bir iş olmaktan çıkmıştı. Ülkemiz çevre duyarlılığı çerçevesi içerisinde bu dönüşümü destekliyor ise, bize hibe destekleri lazım.



Yunus Can

Maalesef o günden bugüne herhangi bir dönüşüm yapılmadı. Öncelikli olarak bu teklifi getirenler bunu bir gelir kapısı olmaktan çıkartmalı ve tamamen dünya ve çevre hassasiyeti gözüyle bakmalıdır. Bu dönüşümü kendi imkânlarımızla yapamayacağımıza göre benim bir teklifim, önerim var. Bugünü bir milat kabul edersek, yeni inşa edilecek gemilerde ana makinelerin elektrik tahrikli makineler olarak yapılmasını zorunlu hale getirirsiniz. Ama mevcutların da çalışmasını sağlarsınız. Yani bir realiteden yola çıkarak bu öneriyi yapıyorum. Yoksa bu maliyetlerle, bu gelirlerle gemileri dönüştürmek söz konusu değil.”

### **CIHAN ERGENÇ: “DENİZCİLİK MÜKEMMELİYET ARGE MERKEZİ UYGULAMASI ÜLKEMİZE VİZYON KATAR”**

Daha sonra Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç söz aldı ve şunları söyledi: “ARGE harcamalarının yüzde bire gelmesi gerçekten sevindirici. Ülkenin gelişimi için, üniversite-sektör- TÜBİTAK iş birliği son derece önemli. Salih Kaptan’ın önerdiği Denizcilik Mükemmeliyet ARGE Merkezi uygulamasını Japonya 2008’de başardı. Devletimizin önderliğinde bütün paydaşlarla böyle bir çalışmanın ülkemize vizyon ve strateji katacağını düşünüyorum. Bunu biz de destekliyoruz. Sunumunuzda karbon yakalama ve



Cihan Ergenç

yeşil enerjilerle ilgili bölümünüz vardı. Bizim sektör açısından bu çok önemli. Karbon yakalama gerçekten gelecekte bir çığır açacak. Bunu da önerdik biz sektör ve şahıs olarak. Burada da bir yere gidemedik. Buradaki desteğinize dair detaylı bilgi alabilirsek, belki tekrar bir dalga yaratabiliriz. Bildiğim kadarıyla 14 farklı yeşil enerji çeşidi var. Yeşil enerji çeşitlerinde en azından ARGE desteği konusunda detaylı bilgi verebilirseniz – çünkü denizcilik ve dünya karbonsuzlaşma noktasına gidiyor – belki biz de kamuoyu oluştururuz. Son olarak fabrika tipine göre Çin’de endüstriyel serbest bölgeler var. Çin’in gelişiminde gerçekten lokomotif oldu. Ülke coğrafyasını da düşünürsek ilave bir istihdam, katma değer olarak böyle bir çalışmayı öneririm.”

### **MUHİTTİN MOLLA: “NEDEN DENİZCİLİK BAKANLIĞI YOK?”**

Cihan Ergenç’in ardından söz alan İMEAK DTO Meclis Üyesi Muhittin Molla 83 yaşında ve en eski üyelerden biri olduğunun altını çizerek neden Türkiye’de bir Denizcilik Bakanlığı’nın olmadığını sordu. Molla; “İstanbul kadar ülkelerin bakanlıkları var. Biz Odamızı bakanlık gibi kullanıyoruz. Çalacak kapımız yok. Bakanlıklar ilgileniyor, sağ olsunlar. Ama benim yarınım belli değil. Neden Denizcilik Bakanlığı yok?”





Muhittin Molla

### BAKAN KACIR: “TÜBİTAK İLE DENİZ TİCARET ODASI ÜYELERİ BİR ÇALIŞTAY YAPABİLİR”

Bu soruları toplu olarak yanıtlayan Bakan Kacır öncelikle gemilerin yeşil dönüşümü meselesini değerlendirerek şunları söyledi: “Önce elektrikli dönüşüm artık imkânsızlaştı, maliyetler çok yükseldi ama yeni gemilerin elektrikli olmasını zorunlu kılın gibi bir öneri geldi.

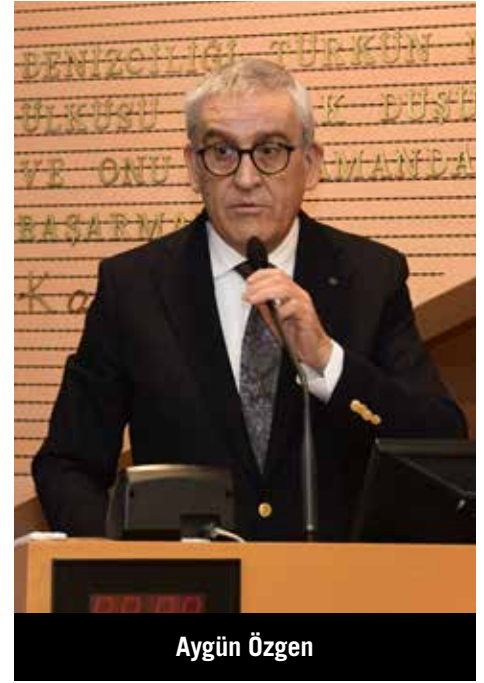
Biz destek ve teşviklerde böyle daraltıcı tanımları ancak sektörde en azından nitelikli bir çoğunluk görüşü haline geldiğinde yaparız. Çünkü bir sektör oyuncumuz böyle bir şeyi talep edebiliyorken, başka bir sektör oyuncumuz istemeyebilir. Dolayısıyla eğer siz DTO olarak nitelikli çoğunlukla uzlaştığımız bir kanaat haline getirirseniz, biz adım atarız. Ancak bu düzenleme yolcu taşımacılığına ek bir maliyet getirecek, bilet fiyatlarını artıracak ve işletmeciyeye yük bindirecektir. O yüzden böyle bir düzenleme yapmaya kalksak, bir dahaki toplantıda bundan siz şikâyet edersiniz gibi düşünüyorum. Dedğim gibi sizlerin görüşü bizim için asıldır” dedi. Yunus Can ise gemilerin inşa edilse bile limanların elektrik bataryalarını şarj edecek gerilim hatlarından yoksun olduğunu, her iskeleye yüksek gerilim hattı düşenmesi gerektiğini belirtti.

Bakan Kacır bu noktada Dünya Bankası kaynağıyla yürütülen 450 milyon dolarlık projenin 175 milyon dolarını TÜBİTAK eliyle bu alandaki ARGE faaliyetlerini sunduklarını ve karbon yakalama teknolojilerinin de söz konusu ARGE faaliyetleri kapsamında destekledikleri alanlardan biri olduğu söyledi. Kacır; “TÜBİTAK ile Deniz Ticaret Odası üyeleri bir çalıştay yapabilir. TÜBİTAK’ın imkânları, uluslararası kaynaklar anlatılır. Hangi alanlarda projeler geliştiriliyor, geliştirildi daha önce? Hangi başlıklara öncelik veriyoruz? Sektörle yakından paylaşıyoruz” dedi.

Bakan Kacır, Denizcilik Bakanlığı konusundaki soruyu da “Bakanlıklar Cumhurbaşkanlığı kararnameleriyle kuruluyor biliyorsunuz. Hâlihazırda adında denizcilik olan bir bakan olmasa da gönlünde denizcilik olan bakanlar var. Dolayısıyla ben de onlardan biriyim ve o yüzden buradayım. Kabul ederseniz de denizcilik sektörünün her derdine çare olmak için çaba göstermeye devam ederiz” şeklinde yanıtladı.

### BAŞARAN BAYRAK: “YALOVA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ’NDE İLAVE BİR ALAN AÇILIRSA SEKTÖRÜMÜZE KATKISI OLUR”

Son olarak İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak denizcilik sektöründeki sanayicilerin çoğunun KOBİ konumunda, küçük sanayiciler olduğunu belirterek organize sanayi bölgelerinde yer edinmekte sıkıntı yaşadıklarını dile getirdi. Başaran Bayrak; “Yalova Organize Sanayi Bölgesi oluşturulurken maalesef sektörün çok kötü bir dönemine denk geldi ve biz oradaki alanımızı başka sektörlerle kaptırdık. Orada bir ilave alan açılır ve yan sanayicilerimize veya gemi sanayicilerimize yer verilirse, sektörümüze ciddi bir katkısı olur düşüncesindeyim” dedi. Bakan Kacır organize sanayi bölgelerinin birer rant alanına dönüşmesinin kabul edilemeyeceğini, bunun düzenlemelerdeki birtakım boşluklardan kaynaklandığını, şu anda daha kapsamlı bir yönetmelik hazırlandığını belirtti ve bu konuda birlikte çalışmayı önererek sözlerini noktaladı. Ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı



Aygün Özgen

Başaran Bayrak ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır’a bir gemi maketi hediye edildi.

Bakan salondan ayrıldıktan sonra İMEAK DTO Mayıs Ayı Olağan Toplantısı 4.4.2024 tarih ve 19 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve oy birliğiyle onaylanmasıyla devam etti. Bir sonraki gündem maddesi olan mizanın okunması ve onaylanmasından sonra İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen kürsüye gelerek mizanı okudu.

Mart ayı mizanı da oy birliğiyle onaylandı. Gündemin son maddesi DTO İskenderun Şubesi’nin orta hasarlı hizmet binasının yıkım ruhsatının alınması, yıkılması ve yeniden inşa edilmesi konusunda yönetim kurulunun yetkilendirilmesi hususunun oylamaya sunulmasıydı. Bu konudaki detaylı bilgilendirmeyi İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Ömer Faruk Miras okudu. Yetki verilmesi de meclis tarafından oy birliğiyle kabul edildi.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Mayıs Ayı Meclis Toplantısı’nı Anneler Günü’nü ve 19 Mayıs Atatürk’ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı’nı kutlayarak kapattı.

Sektörde lider



**GÜNER ÇELİK HALAT**  
İTHALAT İHRACAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ



Misyonumuz; müşterilerinin beklentilerini en üst düzeyde karşılayarak kaliteden ödün vermeden ve sektörde önde gelen bir markanın sorumluluğunu üstlenerek yenilikçi bir yaklaşım benimseyerek, küresel düzeyde markamızın başarısını sürdürülebilir hale getirebilmektir.





**OZGEN OZ**

**3-7 Haziran**

**Posidonia 2024**  
The International  
Shipping Exhibition

Metropolitan Expo  
Atina, Yunanistan

**1.403/7 - Hall 1**



**OZGEN OZ**

**1950**'den beri

**OZGEN**  
SHIP SUPPLY

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

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

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

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

### ÜSKÜDAR BELEDİYE BAŞKANI'NA HAYIRLI OLSUN ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve yönetim kurulu üyeleri 10 Mayıs Cuma günü, Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş'a hayırlı olsun ziyaretinde bulundu. Ziyarete DTO tarafından Üsküdar'da yapımı planlanan Deniz Şehitleri Anıtı için yer tahsis edilmesi hususu görüldü.

### TUZLA KAYMAKAMI DTO'YU ZİYARET ETTİ

Tuzla Kaymakamı Ümit Hüseyin Güney, 10 Mayıs Cuma günü, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti. Genel merkezde gerçekleşen ziyarette, denizcilik sektörünün faaliyetleri ile ilgili değerlendirmelerde bulunuldu.

### İMEAK DTO TOBB DELEGELERİNDEN OLUŞAN HEYET, TOBB 80. GENEL KURULU'NA KATILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 80. Genel Kurulu, 15-16 Mayıs 2024 tarihlerinde Ankara'da TOBB Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde yapıldı. Genel Kurul'a, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve İMEAK DTO'nun TOBB Genel Kurul Delegeleri'nden oluşan heyet iştirak etti.

### GÜMRÜK VE LOJİSTİK ÇALIŞTAYI

Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle, 17 Mayıs Cuma günü, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM)

tarafından "Gümrük ve Lojistik Çalıştayı" düzenlendi. Çalıştaya, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı ve TİM Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu üyeleri Barış Dillioğlu ile İsmail Görgün de iştirak etti.

### MESLEK ŞEHİTLERİNİ ANMA TÖRENİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 20 Mayıs Pazartesi günü, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nce (TKKD) bu yıl 15'incisi gerçekleştirilen Kılavuz Kaptanlar Haftası etkinlikleri kapsamında düzenlenen Meslek Şehitlerini Anma Törenine katıldı.

### UAB 1. BÖLGE MÜDÜR SERDAR YÜCEL DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Mayıs Salı günü, DTO Genel Merkezi'nde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 1. Bölge Müdürü Serdar Yücel ve beraberindeki Bölge Müdür Yardımcısı Ömür Yılmaz ile AFAD Nakli Koordinatörü Hakan Kara'yı ağırladı.

### 8. MARE FORUM İSTANBUL 2024

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 22 Mayıs Çarşamba günü, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) ana sponsorluğunda düzenlenen ve İMEAK DTO'nun destek verdiği 8. Mare Forum İstanbul 2024'ün açılış oturumuna katıldı ve bir konuşma yaptı.

### İMEAK DTO VE RTEÜ ARASINDA PROTOKOL İMZALANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (RTEÜ)

arasında, üniversitenin Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi'ne bağlı "Deniz Eğitim Merkezi İnşaatına Yönelik Şartlı Bağışa" ilişkin protokol, 24 Mayıs Cuma günü Rize'de imzalandı. RTEÜ Merkez Kampüsü sahil dolgu alanına inşa edilecek merkezin ismi "İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Eğitim Merkezi" olacak.

### TAMER KIRAN KOÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ MEZUNİYET TÖRENİ'NE KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 27 Mayıs Pazartesi günü, Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Denizcilik Fakültesi'nin 2023-2024 Eğitim Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni'ne iştirak etti.

Törene Karamürsel Kaymakamı Osman Aslan Canbaba, Karamürsel Belediye Başkanı Ahmet Çalık, KOÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Soner Esmer, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı ile İMAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, şube üyeleri, STK temsilcileri, öğretim görevlileri, öğrenciler ve aileleri katıldı.

### İZMİR DENİZ NAKLİYECİLERİ DERNEĞİ'NDEN ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 30 Mayıs Perşembe günü, İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Şükriye Vardar'ı ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, derneğin yönetim kurulu üyesi Selim Levi ve Genel Sekreter Ahmet Neşet Erensoy da iştirak etti.





**Beşiktaş Marine**

At Besiktas Marine, we aim to provide customers with good service, superior products and competitive prices. Working in close partnership with top manufacturers all over the world we offer high-quality, cost-effective and tailor-made solutions for our customers' needs.



**Expert Ship  
Service and Repair**



**Ship Chandling and  
Technical Store**



**Crewing and Ship  
Agency Service**



**Provision and  
Bonded Store**



+90(216) 701 15 00  
+90(216) 701 15 05  
+90(535) 898 19 84

info@besiktasmarine.com  
safety@besiktasmarine.com  
www.besiktasmarine.com  
besiktas.marine

**HEAD OFFICE**

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad.  
No:45/C P.K.:34944 İçmeler  
Tuzla/İstanbul



JUNE  
28  
2024



# Bosphorus ShipBrokers' Dinner 2024

## Lütfi Kırdar Congress Center

Değerli sektör paydaşlarımız,

Derneğimizin bu sene altıncısına ev sahipliği yapacağı uluslararası Bosphorus Shipbrokers Dinner, 28 Haziran 2024 Cuma akşamı Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde düzenlenecektir.

info@gbd.org.tr  
www.gbd.org.tr

Saygılarımızla,  
Gemi Brokerleri Derneği  
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

### ALTIN SPONSORLAR

MCE KARGO



Esenyel | Partners

ÜLGEN

AQUA

ZKSC



ARION

STATU

SIDRA LINE

### GÜMÜŞ SPONSORLAR

PEGA SUS



Anka Chart

SBM

exen



KALYA



PLATIN



MEDKON

Besiktas Shipping

### BRONZ SPONSORLAR

YILDIZLAR

BATI

AKBO



Gemini

HANÇULK



UNERCO

IDEA



CORE

GÜNDEM

IDEAL

ARKAS Bunker

weships

Battal

TQ GROUP



### DİJİTAL MEDYA SPONSORLARI

Pozitif

containerland







**T H O R**  
**MARINE S.A.®**

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



**TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE  
LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA**

**Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.**

**İstanbul** : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Kat:7  
D:259 Bakırköy / İstanbul

**İskenderun**: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay  
**İzmir** : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni-Sanayi, Aliaga / İzmir

**Tel** : +90 212 438 00 39

**7/24** : +90 532 710 80 03

**E-mail** : thor@thormarinesa.com.tr



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



# TOBB 80. GENEL KURULU'NDA TAMER KIRAN “HİZMET ŞEREF BELGESİ” ALDI

15-16 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 80. Genel Kurulu'na İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran ve İMEAK DTO'nun TOBB Genel Kurul delegelerinden oluşan heyet de katıldı. Tamer Kiran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın elinden TOBB delegeliğinde 10'uncu yılını doldurması sebebiyle Hizmet Şeref Belgesi aldı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin (TOBB) 80. Genel Kurulu, 15-16 Mayıs tarihlerinde Ankara'da TOBB Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde yapıldı. TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi'nde gerçekleşen Genel Kurul'a, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran ve İMEAK DTO'nun TOBB Genel Kurul delegelerinden oluşan heyet iştirak etti.

Başkanlığını Gürsel Baran'ın yaptığı Genel Kurul'da, Türk Armatörler Birliği Başkanı ve İMEAK DTO Meclis Üyesi Cihan Ergenç de Konsey Başkanlık Divanı'nda yer aldı.

İMEAK DTO heyetinde ise TOBB Genel Kurul delegeleri Bilgehan Bayramoğlu, Cihan Ergenç, Cihat Yavuz Güler, Mehmet Cem Akan, Fuat Ersoy Eroğlu, Hayri Yaşar Naiboğlu, Mehmet Alev Tunç, Metin Şener, Murat Er, Murat Gün, Nihat Nahit

Sarayönü, Recep Düzgüt, Şükrü Fazıl Uzun, Uğur Sina Şen ve Baki Çingir vardı.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Genel Kurul'da yaptığı konuşmada 2023'ün Türkiye ekonomisi açısından çok meşakkatli bir yıl olduğunu vurgulayarak “Ülkemiz maalesef seçim atmosferinden bir türlü kurtulamadı. Yine bu dönemde başta Gazze krizi olmak üzere bölgemizde, ülkemizi de doğrudan etkileyen çatışmalar patlak verdi. Tek başına seçim gündeminin bile bürokrasi, yatırımları, iş dünyamızın gelecek planlarını yavaşlattığı hakikattir. 31 Mart Seçimlerinin de geride bırakılmasıyla inşallah dört yıllık seçimsiz döneme girmiş bulunuyoruz. Bundan sonra asıl meselelerimize daha fazla odaklanabileceğiz, milletimizin gerçek gündemine daha fazla vakit ve kaynak ayırabileceğiz. Tasarruf tedbirlerine istisnasız olarak tüm kamu idarelerimiz ve personeli uymak zorundadır. Harcanan her kuruşun hesabını soran bir bakış açısını egemen kılıyoruz. Böylece ülkemizin kaynaklarını çok daha verimli ve öncelikli alanlarda kullanabileceğiz” dedi. TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri, TOBB Konsey Başkanları ile TOBB delegelerinin katıldığı Genel Kurul'da Hesapları İnceleme, Mevzuat, Ekonomik Raporu İnceleme, Dilekleri İnceleme, Avrupa Birliği Uyum, Dış İlişkiler, Vergi, Ekonomi Politikası, Basın ve Yayın komisyonlarının sunuşları gerçekleştirildi.

## DTO HEYETİ ANITKABİRİ ZİYARET ETTİ

Genel Kurul kapsamında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle Hizmet Şeref Belgesi Takdim Töreni düzenlendi. Törene, Aile ve Sosyal







# İMEAK DTO POSIDONIA 2024'E BÜYÜK BİR HEYETLE KATILIM SAĞLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki İMEAK DTO heyeti, 3-7 Haziran tarihleri arasında Yunanistan'ın başkenti Atina'da düzenlenen Posidonia 2024 Uluslararası Denizcilik Fuarı'na katılarak sektörel temaslarda bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki İMEAK DTO heyeti 3-7 Haziran 2024 tarihleri arasında düzenlenen Posidonia 2024 Uluslararası Denizcilik Fuarı'nı ziyaret ve bölgede sektörel temaslarda bulunmak üzere Yunanistan'ın başkenti Atina'ya gitti. Heyette; Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Orhan Gülcek, Serhat Barış Türkmen, Barış Dillioğlu, Burak Akartaş, İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt, DTO Meclis Üyeleri yer aldı. Heyet ilk olarak 4 Haziran Salı günü, Yunan Armatörler Birliği'ni ziyaret etti. Burada Armatörler Birliği Başkanı Melina Travlos ile bir araya gelen İMEAK



DTO heyeti, iki ülke arasındaki sektörel iş birliği imkânlarını ve sektördeki gelişmeleri değerlendirdi. Bu ziyaretin ardından da Posidonia 2024 Uluslararası Denizcilik Fuarı ziyaret edildi.

Türkiye Cumhuriyeti Atina Büyükelçisi Çağatay Erciyes ile fuarda bir araya gelen İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran ve beraberindekiler fuar alanını gezdi ve Türk firmalarının stantlarını ziyaret ederek incelemelerde bulundu. Heyet, son olarak Türk Denizcilik Sektörünün düzenlediği resepsiyona iştirak etti.

## TÜRKİYE VE YUNANİSTAN DENİZCİLİK SEKTÖRLERİ ARASINDA İŞ BİRLİĞİ

Posidonia 2024 Uluslararası Denizcilik Fuarı'nda temaslارını sürdüren İMEAK



Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve İMEAK DTO heyeti 5 Haziran Çarşamba günü Türkiye Cumhuriyeti Atina Büyükelçisi Çağatay Erciyes'in düzenlediği resepsiyona katıldı. Resepsiyonda Yunanistan Denizcilik ve Ada Politikaları Bakanı Hristos Stilyanidis de vardı.

Oda heyeti resepsiyon öncesinde de Yunanistan Deniz Ticaret Odası Başkanı George Pateras ve ardından Yunanistan Uluslararası Denizcilik Birliği Başkanı Antonios Venieris'i ziyaret etti. Ziyaretlerde, Türkiye ve Yunanistan denizcilik sektörleri arasında iş birliği konuları değerlendirildi.

Posidonia 2024 Fuarı'nın Türkiye milli katılım organizasyonu Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği tarafından gerçekleştirildi. Toplam 392 metre karelik Türkiye Pavilyonu'nda 14 Türk firması yer aldı. Yunanistan Denizcilik Bakanı Christos Stylianides'in de ziyaret ettiği Türkiye Pavilyonu ve birlik info standı büyük ilgi





# TAMER KIRAN, AVRUPA KOMİSYONU HEYETİ İLE GÖRÜŞTÜ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran başkanlığındaki heyet, 6 Mayıs'ta Avrupa Komisyonu Heyeti ile bir toplantı gerçekleştirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran başkanlığındaki özel sektör heyeti, Avrupa Komisyonu Komşuluk ve Genişleme Müzakereleri Genel Müdürü Gert Jan Koopman başkanlığındaki



Avrupa Komisyonu Heyeti ile çalışma kahvaltısında bir araya geldi. Ankara'da TOBB Birlik Merkezi'nde düzenlenen toplantıda konuk heyette AB Türkiye Delegasyonu Başkanı Büyükelçi Nikolaus Meyer-Landrut, Avrupa Komisyonu Komşuluk ve Genişleme Müzakereleri Genel Müdürlüğü, Güney Bölgesi ve

Türkiye Direktörlüğü'nden Francisco Gaztelu Mezquiriz ve Katarzyna Marzec, AB Türkiye Delegasyonu'ndan Odoardo Como, Dominik Olewinski ve Virve Vimpari yer aldı.

Türkiye tarafında ise TÜSİAD Ankara Temsilcisi Ümit Barış Urhan, İKV Genel Sekreteri Çiğdem Nas, Uluslararası Yatırımcılar Derneği (YASED) Ankara Temsilcisi Mine Ergün Bakdur, TOBB Başkanlık Baş Danışmanı Çağrı Gürgür, TEPAV AB Çalışmaları Merkezi Direktörü Nilgün Arısan Eralp ve TEPAV Ekonomik ve Yapısal Politikalar Merkezi Direktörü Burcu Aydın Özudoğru toplantıya iştirak etti. Toplantıda Türkiye-AB ilişkileri, işbirliği alanları ve sorunlar hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

# İMEAK DTO HEYETİ, ÜSKÜDAR BELEDİYE BAŞKANI'NI ZİYARET ETTİ

Tamer Kiran başkanlığındaki İMEAK DTO heyeti, Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş'a hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki heyet 10 Mayıs Cuma günü, Üsküdar Belediye Başkanı Sinem



Dedetaş'a hayırlı olsun ziyaretinde bulunarak yeni görevinde başarılar diledi. Ziyarete; İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı

Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt, Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Ahmet Can Bozkurt, İbrahim Kemal Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Ali Gürün, DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu katılım sağladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetiminin yaptığı ziyarette, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nca Üsküdar'da yapılması planlanan Deniz Şehitleri Anıtı için yer tahsis edilmesi hususunda görüş alışverişinde bulunuldu.



## UZUN DÖNEM KİRALAMADA **FIRSAT ARAÇLARI**



**RENAULT CLIO HB**  
OTOMATİK BENZİNLİ  
**32.000 ₺**



**RENAULT TALİANT**  
OTOMATİK BENZİNLİ  
**33.000 ₺**



**FIAT EGEA SEDAN**  
OTOMATİK DİZEL  
**35.000 ₺**



**DACIA DUSTER**  
OTOMATİK BENZİNLİ  
**38.000 ₺**



**RENAULT MEGANE**  
OTOMATİK BENZİNLİ  
**39.000 ₺**



**SKODA OCTAVIA**  
OTOMATİK BENZİNLİ HYBRİD  
**45.000 ₺**

ARAÇLARIMIZ STOKLARLA SINIRLIDIR. FİYATLARIMIZA KDV DAHİL DEĞİLDİR.

Postane Mh. Yalıboyu Cd.  
No:23/2 Tuzla/İST



[www.bersucarrental.com](http://www.bersucarrental.com)  
 [bersu\\_car\\_rental](https://www.instagram.com/bersu_car_rental)

**7/24 REZERVASYON**  
**0507 848 08 08**  
**0216 446 46 86**

# 7. DENİZCİLİK VE DENİZ HUKUKU ULUSLARARASI KONGRESİ YAPILDI

Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi ev sahipliğinde 15-16 Mayıs'ta düzenlenen 7. Denizcilik ve Deniz Hukuku Uluslararası Kongresi'nde denizcilik sektörü ve deniz hukukunun güncel sorunları ele alındı. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın destek verdiği ve geniş bir katılımıyla gerçekleşen kongrede İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da bir konuşma yaptı.



Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin 7'nci kez düzenlediği Denizcilik ve Deniz Hukuku Uluslararası Kongresi (International Congress on Maritime and Admiralty Law Congress) 15-16 Mayıs tarihlerinde İstanbul'da yapıldı. Marmara Üniversitesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı öğretim üyesi Prof. Dr. Pınar Akan'ın ev sahipliğini üstlendiği kongreye İMEAK Deniz Ticaret Odası da destek verdi.

Kongrenin açılış konuşmalarını Marmara Üniversitesi Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Pınar Akan, Arkas Denizcilik Başkan Yardımcısı A. İbrahim Kontaytekin, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Lockton Omni Onursal Başkanı Aret Taşçıyan gerçekleştirdi. Kürsüye ilk olarak çıkan Pınar Akan herkesi selamladıktan sonra sözlerine "Ne söyleyeceğimi ve hislerimi nasıl tarif

edeceğimi bilmiyorum" diyerek başladı. Pınar Akan, "Bu kongrenin tekrar eden bir etkinlik olacağını hiç hayal etmemiştim. Eğer pandemi yaşanmasaydı bugün kongremizi 8'inci kez düzenliyor olacaktık. Marmara Üniversitesi adına ev sahipliğini üstlenmiş olsam da bu kongre denizcilik sektörünün bir organizasyonu; çünkü hem denizcilik firmalarının he de sigorta şirketleri ve denizcilik paydaşlarının sınırsız desteği olmasaydı bunu başaramazdık" dedi.

## İBRAHİM KONTAYTEKİN: "BU KONGRE İŞ BİRLİĞİ, YENİLİK VE İLERLEME İÇİN HAYATİ BİR PLATFORM"

Daha sonra kürsüye gelen Arkas Denizcilik Başkan Yardımcısı A. İbrahim Kontaytekin kongrenin zengin konu yelpazesinden duyduğu heyecanın altını çizerek "Uluslararası denizcilik



düzenlemelerindeki son gelişmelerden deniz güvenliği ve çevre hukuku ile ilgili önemli tartışmalara kadar bu kongre, anlayışımızı derinleştirmeyi ve uygulamalarımızı geliştirmeyi vaat ediyor. Dünyanın önde gelen hukuk profesörleri ve uygulayıcılarından oluşan bir konuşmacı paneline ev sahipliği yapma ayrıcalığına sahibiz. Uzmanlıkları ve içgörülerini şüphesiz tartışmalarımızı zenginleştirecek ve bugün denizcilik endüstrisinin karşı karşıya olduğu karmaşık zorluklara yeni çözümler üretmemize yardımcı olacaktır. Hızlı teknolojik gelişmelerin ve değişen jeopolitik manzaraların damga vurduğu bir çağda, deniz hukukunun rolü hiç bu kadar kritik olmamıştı.

Deniz hukuku güvenli, emniyetli ve verimli deniz taşımacılığını destekleyen ve denizlerimizin korunmasını sağlayan bir platform oluşturuyor. Bu kongre de iş birliği, yenilik ve ilerleme için hayati bir platform sağlıyor" şeklinde konuştu.







hedeflere ulaşmak için yeni stratejiler ve yeni altyapılar geliştirilmesi gerektiğini söyleyen Başaran Bayrak, “Sera gazı azaltma hedeflerine ulaşmak için öncelikle enerji verimliliği tecrübeleriyle enerji ihtiyacını ve dolayısıyla yakıt tüketiminin azalması, ikinci olarak da hidrojen, amonyak, metanol, LNG, e-yakıtla veya biyo yakıtlar arasında yeni alternatif yakıtlarının benimsenmesi gerekiyor. Ayrıca çevre dostu gemilerin üretilip başta olmak üzere gemi teknolojisinde büyük ilerlemeler kaydedilmesi de artık bir zorunluluk haline gelmiştir. Velhasıl denizcilik idareleri, armatörler, gemi üreticileri, yatık şirketleri de denizcilik sektörü diğer tüm paydaşları için mevcut stratejilerin dışında farklı stratejilerin uygulanma zorunluluğun ortaya çıktığı zorlu bir dönem bizleri beklemektedir” dedi.

### “DENİZ TİCARETİ HUKUKU TÜRKİYE İÇİN ÖZEL BİR ÖNEM ARZ EDİYOR”

Dünya ticaretinin ve küresel ekonominin omurgası olan deniz taşımacılığını düzenleyen deniz hukukunun yüzyıllardan beri örf ve âdet hukukunun yazılı hale gelmesiyle oluşan muhafazakâr ve evrensel bir hukuk dalı olduğunu vurgulayan Bayrak, deniz hukukunun bugün en önemli özelliğinin “uluslararası olma” özelliği olduğunu ifade etti. Bayrak şöyle devam etti: “Gerek ‘Deniz Kamu Hukuku’nun ve gerekse ‘Deniz Özel Hukuku’nun hemen hemen tüm konularında, devletler arasında ve uluslararası kuruluşlar nezdinde süren çalışmalar sonucunda ‘Uluslararası

Hukuki Düzenlemeler’ yapılmış olup, bu çalışmalar, dünya denizcilikindeki ve teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak, halen devam ettiği gibi, gelecekte de daha geniş olarak devam edecektir. Bu kapsamda ‘Deniz Kamu Hukuku’ içinde yer alan, özellikle karasuları, Münhasır Ekonomik Bölge, kıta sahanlığı gibi deniz yetki alanları konuları ile Türk Boğazlarının hukuki statüsü, denizde terör ve korsanlık olaylarının önlenmesi gibi konuların Türkiye için son derece önemli olduğu tartışmasızdır. Ayrıca, taşımacılığın büyük bir bölümünü deniz yolu ile gerçekleştiren Türkiye açısından, Deniz Özel Hukuku ve bu alan içerisinde yer alan ‘Deniz Ticareti Hukuku’ ayrı bir önem taşımaktadır.

Bu sebeple ülke ekonomisine büyük katkı sağlayan Türk deniz ticareti filosunun yurt içinde ve yurt dışında karşılaştığı ve karşılaşıcağı sorunlar da dikkate alınarak, bu sektörün hak ve menfaatlerinin yine yurt içinde ve yurt dışında gereği gibi savunulabilmesinin sağlanması için, ulusal ve uluslararası ‘Deniz Özel Hukuku’na ve özellikle ‘Deniz Ticareti Hukuku’na ayrı önem verilmesi gerektiği açıktır. Bu doğrultuda, ülkemizin deniz hukuku ile ilgili büyük alaka ve menfaatleri ile Türk denizcilik sektörünün hak ve menfaatlerinin gerek ülke düzeyinde gerekse de uluslararası alanda gereği gibi savunulabilmesi ve korunabilmesi için hukukçulara büyük ihtiyaç olduğu bilinmektedir. Bu hususları dikkate alan Deniz Ticaret Odamız da ‘Ulusal ve Uluslararası Deniz Hukuku’na ayrı önem vermektedir.”

Başaran Bayrak deniz hukukundaki gelişmeleri takip etmek, uygulamada görülen sorunları irdelemek, bunlara çözüm önerileri getirmek, Türk ve yabancı yargı kararlarını incelemek, değerlendirmek, deniz kamu ve özel hukuku alanlarında bilimsel araştırmalar yapmak, bu alanlarda uzman personel yetiştirilmesini sağlamak, ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerle işbirliği yaparak ‘Türk Deniz Hukuku’nun gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla İMEAK DTO desteğiyle kurulan Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi ile Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi’nin bu konulardaki çabalarının sürdürdüğünü belirtti. Ayrıca başta Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi olmak üzere diğer üniversitelerin ilgili fakültelerinin Deniz Hukuku alanındaki önemli ve başarılı faaliyetlerinin de ilgi ve takdirle izlendiğini dile getirdi.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak sözlerini şöyle tamamladı: “Marmara Üniversitesi’nin ev sahipliğinde bugün yedincisi düzenlenecek Denizcilik ve Denizcilik Hukuku Uluslararası Kongresi’ni de uzun yıllar boyunca gerçekleştirilen, en geniş katılımlı etkinlik olarak takdir ediyor ve destek veriyoruz.

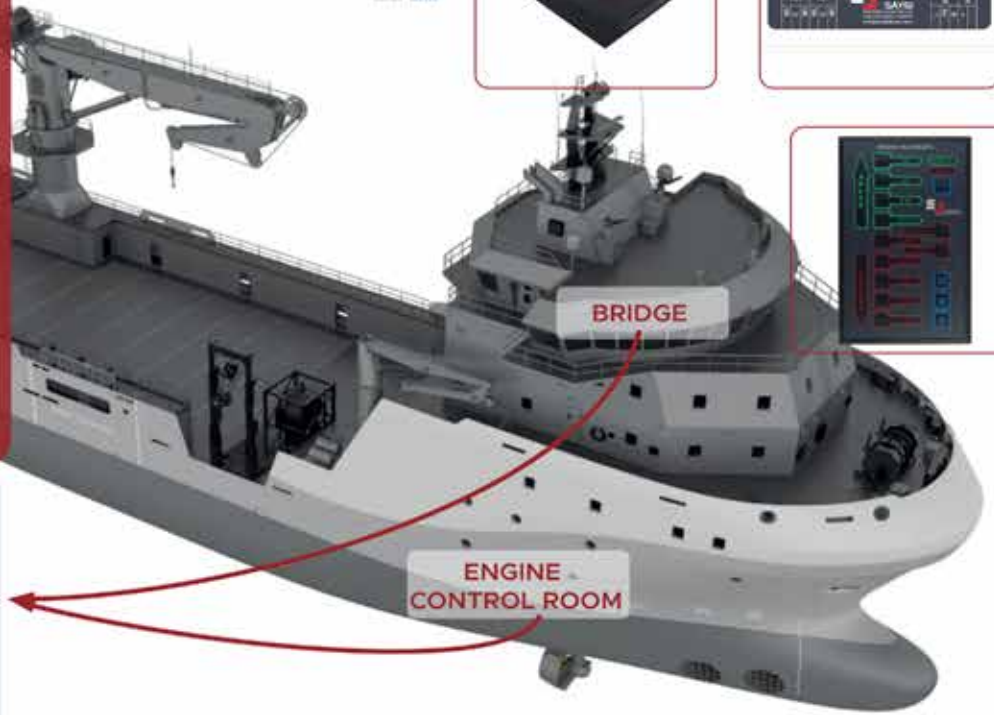
Biraz önce değindiğim konuların dünyaca ünlü deniz hukukçularının ve sektör temsilcilerinin katkılarıyla ulusal ve uluslararası boyutta ele alınacak olmasını çok kıymetli buluyoruz. Toplantının bilimsel çıktılarının çok yararlı ve ufuk açıcı sonuçlara vesile olacağına inancımı dile getirirken, bilimsel toplantıyı düzenleyen ve emeği geçenlere teşekkür ediyor, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.” Başaran Bayrak’tan sonra kürsüye gelen Lockton Omni Onursal Başkanı Aret Taşçıyan ise “deniz hukuku” ve “deniz ticaret hukuku” terimlerinin tarihçesini ve farklarını kısaca açıkladığı bir konuşma yaptı. Açılış konuşmalarının ardından oturumlara geçildi. Dekarbonizasyon süreci, AB yaptırımları, Kızıl Deniz’deki saldırılar, NFT’ler gibi konu başlıklarının denizcilik ve deniz hukukundaki yansımalarının ele alındığı oturumlar İngilizce olarak gerçekleşti ve iki gün sürdü.



## SAYGI - NEW ETS MAKİNE TELGRAF SİSTEMİ

- ZORLU ŞARTLARA UYGUN, SAĞLAM YAPİ,
- 25 DERECE İLE 85 DERECE ARASINA UYGUN ÇALIŞMA SICAKLIĞI,
- ANA ÜNİTE VE YARDIMCI ÜNİTE SEÇİMİ,
- TÜM KOMUTLARIN AYDINLATILMASI,
- ÇEŞİTLİ KOMUTA DURUMLARI İÇİN FARKLI AYDINLATMA RENKLERİ,
- ÇALIŞMA DURUMU GÖSTERGESİ,
- IŞIĞA DUYARLI SENSÖR,
- ARIZA TAKİBİ, ARIZA BİLDİRİMİ,
- LAMBA TESTİ, ALARMI DURDUR, DEVRALMA BUTONLARI,
- +/- AYARLANABİLİR PARLAKLIK SEVİYESİ,
- ENTEGRE BUZZER.

CE  
IP54



2Lİ SET  
MAKİNE  
TELGRAF  
SİSTEMİ



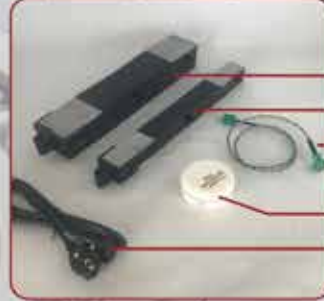
**SAYGI**  
Denizcilik ve Elektrik  
San. ve Tic. Ltd. Şti.

📍 Aydıntepe Mah. Tersaneler Bölgesi Gemdok  
San. Site Güzin Sok. No:17/C3 Tuzla / İstanbul  
☎ Tel.: +90 216 392 60 21 Mobile: +90 545 580 94 07  
✉ satisplanlama@saygielectric.com



📺 SAYGI

🌐 SAYGI



### KUTU İÇERİĞİ

- 50mm Nüve
- 30mm Nüve
- Termokupl Sıcaklık Sensörü
- Beyaz Vazelin
- Güç Kablosu

## HEATMAG - BHT M1 RULMAN ISITICI

- K TİP SICAKLIK TERMOKUPL İLE SICAKLIK ÖLÇÜMÜ,
- ENTEGRE BUZZER,
- SÜRE AYARLANABİLİR YAPISI İLE KOLAY KULLANIM,
- PCB EKLAN İLE KOLAY ERİŞİM,
- 220V POWER KABLOSUYLA TAK ÇALIŞTIR,
- SAĞLAM YAPİ, UYGUN MALİYETLİ, UZUN ÖMÜRLÜ.

### TAVSİYE EDİLEN ÇAP ARALIĞI

ØÇAP ARALIĞI  
Ø 80 - 300mm



ØMİNİMUM ÇAP  
Ø 40mm



CE



# DTO'DAN ORTA DOĞU TEKNİK ÜNİVERSİTESİ DENİZ BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ'NE ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 28 Mayıs'ta Orta Doğu Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü'nü (ODTÜ-DBE) ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 28 Mayıs 2024 Salı günü, Mersin Erdemli'de bulunan Orta Doğu Teknik Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü'nü (ODTÜ-DBE) ziyaret etti. Tamer Kiran, denizlerde araştırma yapmak, yüksek lisans ve doktora düzeyinde eğitim



vermek amacıyla kurulan enstitünün müdürü Prof. Dr. Barış Salıhoğlu'ndan çalışmaları hakkında bilgi aldı ve İMEK DTO ile ODTÜ-DBE arasındaki iş birliği konularında görüş alışverişinde bulundu. Ziyarete İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu da katıldı.



Bu ziyaretin ardından DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı M. Cihat Lokmanoğlu'nu da ziyaret etti.

# DENİZ TURİZMİ ARAÇLARINA YÖNELİK DENETİMLERE İLİŞKİN BİLGİLENDİRME TOPLANTISI

Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı tarafından İstanbul'da faaliyette olan deniz turizmi araçlarına yönelik denetimlere ilişkin bilgilendirme toplantısı, 30 Mayıs'ta İMEAK DTO Meclis Salonu'nda yapıldı.



İstanbul'da faaliyet gösteren deniz turizmi araçlarına Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı'nca yapılan denetimlere ilişkin bilgilendirme

toplantısı, 30 Mayıs Perşembe günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirildi.

Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Orhan Gülcek, ilgili meslek komite başkanları ve İMEAK DTO üyeleri katıldı. Toplantıda Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı Harekât Komutanlığı yetkilileri, denetimlerde dikkat edilen esaslar ve uygulamalara ilişkin bilgilendirmede bulundu.



**MEDKON**  
LINES



**YÖNÜMÜZ**  
sizsiniz



Medkon APP Download

# MESLEK ŞEHİTLERİNİ ANMA TÖRENİ DÜZENLENDİ

Kılavuz Kaptanlar Haftası etkinlikleri kapsamında 20 Mayıs'ta yapılan Meslek Şehitlerini Anma Töreni'nde hayatlarını kaybeden kılavuz kaptanlar anısına İstanbul Boğazı'na çelenk bırakıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 20 Mayıs Pazartesi günü, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (TKKD) tarafından bu yıl 15'incisi gerçekleştirilen Kılavuz Kaptanlar Haftası etkinlikleri kapsamında düzenlenen Meslek Şehitlerini Anma Töreni'ne katıldı.



Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün (KEGM) Beylerbeyi yerleşkesinde düzenlenen törene, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı



Muhammer Arslantürk, denizcilik camiası ve meslek şehitleri kılavuz kaptanların aileleri iştirak etti. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan törende, konuşmaların ardından hayatlarını kaybeden kılavuz kaptanlar anısına İstanbul Boğazı'na çelenk bırakıldı.

# DTO HEYETİ GÜMRÜK VE LOJİSTİK ÇALIŞTAYI'NA KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığındaki İMEAK DTO Yönetimi Türkiye İhracatçılar Meclisi tarafından düzenlenen Gümrük ve Lojistik Çalıştayı'na katıldı.



Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun katılımlarıyla 17 Mayıs Cuma günü, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından "Gümrük ve Lojistik Çalıştayı" düzenlendi. TİM Yönetim Kurulu Başkanı



Mustafa Gültepe'nin ev sahipliğinde İstanbul Dış Ticaret Kompleksi'nde gerçekleşen çalıştaya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı ve TİM Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak,

Yönetim Kurulu Üyelerimiz Barış Dillioğlu ile İsmail Görgün katıldı. Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun da yer aldığı çalıştaya, Ticaret ve Ulaştırma Bakanlıklarının bürokratları, paydaş kuruluşlar, STK'lar ile lojistik sektör temsilcileri geniş katılım gösterdi.

Çalıştayda, demiryolu taşımacılığı, deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri, gümrük işlemleri, gümrük ve lojistik regülasyonları, havayolu taşımacılığı, intermodal taşımacılık ve lojistik performans endeksi, karayolu taşımacılığı ve uluslararası geçişler ile yeşil lojistik-dijital dönüşüm başlıklarında geliştirme ve iyileştirmeye yönelik çözüm önerileri kapsamlı şekilde ele alındı.





Customer Satisfaction Delivered

As a main sponsor of WCA, the world's largest and most powerful network fair, we joyfully contribute to shaping the future of global logistics. Your companion in logistics, uniting the world with trust for 78 years.

Visit our stand at WCA → Booth: F7-F12

# BEYOND THE HORIZON

4

CONTINENTS

11

COUNTRIES

29

CITIES



TÜRKİYE ▪ BELGIUM ▪ CHINA ▪ NETHERLANDS ▪ SINGAPORE  
THAILAND ▪ UNITED KINGDOM ▪ USA ▪ VIETNAM ▪ AUSTRALIA ▪ UKRAINE



kinayofficial



KINAY



KINAY



KINAY





**almar**  
marine fire safety systems

# TCG Derya'nın Güvencesi. Almar Fire

## GURUR & GÜVENLİK

Sefine Tersanesi'nde inşa edilen Türk Deniz Kuvvetleri'nin en büyük ikinci askeri gemisi TCG DERYA, Türk Donanması'na teslim edildi. Almar Fire olarak, bu proje kapsamında yaptığımız CO<sub>2</sub> yangın söndürme sistemleri ve Türkiye'de marine onaylı gaz türbini yangın söndürme sistemi tasarımıyla yine öncülük ettiğimiz bu muazzam geminin güvenliğine katkıda bulunmaktan gurur duyuyoruz.

TCG Derya, açık denizlerde ve okyanus ötesi sulardaki operasyonlarda birden çok gemiye aynı anda akaryakıt, su, erzak, yedek parça, tıbbi malzeme, cephane gibi ihtiyaçlarını denizden ikmal yöntemiyle karşılayabilecek, aynı zamanda etkin savaş yönetim kapasitesi ile harp zamanında komuta kontrol gemisi görevi görebilecek niteliklere sahiptir.

Almar Fire olarak, deniz güvenliği konusunda 20 yıllık deneyime sahip bir ekip olarak, gemi yangın algılama ve söndürme sistemlerinde sektörün önde gelen isimlerinden biriyiz. Her projede yüksek kalite ve güvenlik standartlarına uygun çözümler sunmaktayız.

Almar Fire'in mühendislik ekibi, tasarımından üretime kadar olan süreçte titizlikle çalışarak, denizde seyir halindeki gemilere maksimum güvenlik sağlamayı hedeflemektedir. Sektördeki yenilikleri ve teknolojik gelişmeleri yakından takip ediyor, bu bilgi birikimini projelerimize yansıtarak müşterilerimize en iyi hizmeti sunmayı amaçlıyoruz.

**daha fazla bilgi için  
bize ulaşın**



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



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



+90 216 394 2082





## CELEBRATING A MILESTONE

Yalova Shipyard proudly welcomes our first Aframax tanker, showcasing our capability for major maritime projects

Contact Us!

## EXPANDING HORIZONS

Yalova Shipyard successfully hosts our first LPG Tanker, demonstrating our expertise in handling specialized maritime vessels.





# “ALIAĞA ELLEÇLEMEDE BİRİNCİ LİMAN KONUMUNDA”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Mayıs Ayı Olağan Meclis Toplantısı, meclis başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında, Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



Toplantının gündeminde mayıs ayı faaliyetleri ile 2024 yılının ilk dört ayında Aliğa limanlarında gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı. Mayıs ayı faaliyet raporunun paylaşıldığı meclis toplantısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek'in 2024 yılının ilk dört ayında Aliğa limanlarında gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri ile şube faaliyetleriyle ilgili konuşmasıyla devam etti.

İzmir Valiliği, İzmir Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü ile Aliğa Kaymakamlığı tarafından organize edilen; Aliğa Belediyesi ev sahipliğinde 20-25 Mayıs tarihleri arasında 6 ilçeden yaklaşık 1400 yarışmacı sporcunun katılımıyla gerçekleştirilen Kuzey Ege Spor Oyunları'nın yoğun ilgiyle karşılandığını belirterek konuşmasına başlayan Şimşek “İlçemiz mayıs ayında güzel bir organizasyona ev sahipliği yaptı. Bizlerde İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi olarak denizle ilgili alanlarda yarışmaya katılan sporcularımıza destek olduk. Sporcularımız çeşitli dallarda aldıkları

madalyalarla bizleri gururlandırdı. Ödül alan ve yarışlara katılan tüm sporcularımıza bir kez daha tebrik ediyor, organizasyonda emeği geçen herkese teşekkür ediyorum” dedi.

2024 yılının ilk dört ayında Aliğa limanlarında gerçekleşen yük istatistikleri ve elleçlenen konteyner rakamları hakkında bilgilendirmede bulunan Şimşek “2024 yılının ilk dört ayında TEU bazlı elleçlenen konteyner trafiğine baktığımızda toplam TEU adedi 678 bin 690 oldu. Geçen senenin aynı döneminde elleçlenen 504 bin 238 TEU ile karşılaştırıldığında Aliğa %33 artışla Ambarlı, Kocaeli ve Tekirdağ'dan sonra 4'üncü sırada. Aliğa Limanlarına 2024'ün ilk dört ayında uğrak yapan gemi sayısı 2018 adet. 2023 yılının aynı döneminde ise bu sayı 2107 adet olarak kayda geçmişti. Geçen senenin aynı dönemine göre %2,8 azalmaya rağmen Kocaeli'nin ardından ikinci sıradayız” diye açıkladı.

## “ALIAĞA LİMANLARI NET TONDA LİDERLİĞİNİ SÜRDÜRÜYOR”

2024 yılının ilk dört ayında toplam gros ton elleçleme miktarının 40 milyon 610 bin 87 ton olduğunu aktaran Başkan Şimşek, “2024 yılının ilk dört ayında elleçlenen net ton 29 milyon 334 bin 991 ton oldu. Geçen senenin aynı dönemine göre %10,5 artışla Aliğa net tonda lider konumunu sürdürmeye devam ediyor. 2024 yılının ilk dört ayında limanlarımızda yükleme net ton 11 milyon 288 bin 442 ton oldu. Geçen seneye oranlandığında ise %15,8 artış gerçekleşmiş olup liderliğini korumaktadır. Boşaltma net ton ise 18 milyon 46 bin 549 ton olmuştur. Aliğa en çok boşaltma elleçlemesi olan birinci liman konumundadır. Geçen seneye göre



artış oranı %7,6” dedi. Toplantı, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek'in konuşmasının ardından dilek ve temennilerin dinlenmesi ile son buldu.

## ŞİMŞEK VE YILDIRIM'A TEŞEKKÜR PLAKETİ

Toplantı sonrası 1-13 Nisan tarihleri arasında Slovenya'da düzenlenen Türkiye Yelken Federasyonu ILCA 4 Avrupa Şampiyonası'nda Erkekler Genel Kategorisinde yarışan AVEK Karşıyaka Yelken Kulübü sporcusu, milli sporcu Uğur Yıldırım'a İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin desteklerinden dolayı AVEK Karşıyaka Yelken Kulübü Yönetim Kurulu üyeleri Erman Erçeltik ve Bahadır Ekin, İMEAK DTO Aliğa Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım'a plaket takdiminde bulundu. İMEAK DTO Aliğa Şubesi Meclis Üyesi Berna Nizam ve Yeni Foça Windsurf Yelken ve Spor Kulübü yetkilisi Nadir Nizam, Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek'e, 2-5 Mayıs tarihlerinde yapılan TYF Rüzgar Sörfü Slalom 1. Ayak Yarışları'na vermiş olduğu destekten dolayı anı objesi takdim etti. Plaket takdiminin ardından günün anısına fotoğraf çekimi yapıldı.

(DTO Aliğa Şubesi)



# COMPACTCLEAN

## BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

**FULL RANGE OF BWMS**  
35 M<sup>3</sup>/h - 2100 M<sup>3</sup>/h



### 3 BWMS TYPES TO MATCH EVERY NEED:

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker

# ÜNİVERSİTELİLER İÇİN “KARİYER GÜNLERİ BULUŞMASI”

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi, Körfez Ticaret Odası ve Kocaeli Üniversitesi iş birliğiyle 21 Mayıs'ta düzenlenen “Sektör ve Üniversite Kariyer Buluşması”nda öğrenciler ve sektör temsilcileri bir araya gelerek bilgi alışverişinde bulundu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi, Körfez Ticaret Odası ve Kocaeli Üniversitesi Ali Rıza Veziroğlu Meslek Yüksekokulu iş birliğinde mesleki eğitimdeki kalitenin artırılması ve nitelikli iş gücünün oluşturulması amacıyla “Fırsatlarla Dolu Bir Gün: Sektör ve Üniversite Kariyer Buluşması” adı altında kariyer günleri programı düzenlendi.

Kocaeli Üniversitesi'nin konferans salonunda ilki gerçekleştirilen etkinliğe Kocaeli Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Ömer Faruk Çelik, Körfez Ticaret Odası (KTO) Meclis Başkanı Güngör

Recep Durul, üye firma temsilcileri ile çok sayıda öğrenci katıldı.

## SEKTÖREL İŞGÜCÜ ARAYIŞINA DESTEK

Söz konusu sosyal sorumluluk projesi çerçevesinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi ve Körfez Ticaret Odası kayıtlı üye firmaları ile öğrenciler buluşturuldu. Meslek eğitim, staj ve istihdam arayışında olan öğrencilerin profesyonel hayata geçişlerini kolaylaştırmak, öğrencilerin mezun olacakları programlara uygun sektör ve kuruluşları tanıtmak, bilgi ve becerilerini geliştirmek, sektörel



Özbay, “Bugün ilkinin gerçekleştirdiğimiz kariyer günleri etkinliğimizin hem iş dünyamıza hem okulumuz öğrencilerine hayırlı olmasını diliyorum. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubemiz ile Körfez Ticaret Odamızın saygın başkanları ve yöneticilerinin yapmış oldukumuz girişime destek vermeleri çok önemliydi. Huzurlarınızda hem Vedat Doğusel Bey'e, hem de Recep Öztürk Bey'e teşekkürlerimi sunuyorum. Eminim ki; öğrencilerimiz ve Körfez ilçemizde hizmet veren firmalarımız el ele vererek ortak adım attığımız kariyer gününden memnun ayrılacaktır” dedi.

## VEDAT DOĞUSEL: “SİZLER BİZİM GELECEĞİMİZSİNİZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel de duygu ve düşüncelerini aktararak “Şube olarak her türlü sosyal sorumluluk projesinin yanında olmaya elimizden geldiğince gayret ediyoruz. Denizciliğin başkenti Kocaeli'nde yapılan yatırımların bizlerin ve gençlerimizin önünü açması konusunda bir bütünlük sağladığı düşüncesindeyim. Bugün Körfez ilçemizde ilk kez yaptığımız kariyer gününün ilçemize, şehrimize ve ülkemize çok faydalı olacağı görüşümdedir. Sizler bizim geleceğimiz, bayrağı daha ileri taşıyacak nesillerimizsiniz. Sizlere güveniyor, geleceğinizi kurmak



Ayhan, KTO Yönetim Kurulu Başkanı Recep Öztürk, İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, KOÜ Ali Rıza Veziroğlu Meslek Yüksekokulu Müdürü Prof. Dr. İsmail Özbay, Kocaelispor Başkanı ve Durulsan Makine Yönetim Kurulu Başkanı

işgücü arayışına destek olunması amaçlandı. Etkinlikte firma temsilcileri ile öğrenciler, işe alım süreçleri ve kariyer süreçleri ile alakalı bilgi alışverişinde bulundu. Programın açılış konuşmasını yapan KOÜ Ali Rıza Veziroğlu Meslek Yüksekokulu Müdürü Prof. Dr. İsmail





# ANTALYA'DA DENİZ KORTEJİ COŞKUSU

Antalya'da 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı nedeniyle İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin katkılarıyla hazırlanan "Deniz Korteji" büyük ilgi gördü.



Antalya'da geçtiğimiz yıl resmi bayramlarda kutlama programına dâhil edildikten sonra büyük ilgi çeken Deniz Korteji bu yıl 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nda bir kez daha tekrarlandı. Antalya Valiliği himayesinde, Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü koordinasyonunda, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin

de katıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası üyeleriyle birlikte sahil güvenlik botları ve deniz polisi teknelerinden oluşan korteje, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Emniyet Müdürlüğü ve Orman Müdürlüğü hava araçları eşlik etti.

Kaleiçi Yat Limanı'ndan başlayıp Konyaaltı sahiline kadar uzanan sahil



İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin düzenlenen kortejin ardından "Geçtiğimiz yıl şubemizin katkılarıyla resmi bayramlarımızın kutlama programına dâhil edilen Deniz Korteji her seferinde daha fazla ilgi görüyor ve ülkemiz için büyük önem taşıyan bayramlarımızın daha büyük coşkuyla kutlanmasını



katkılarıyla hazırlanan Deniz Korteji'ne Antalya Valisi Hulusi Şahin, Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı Muhittin Böcek, il protokol üyeleri, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin ve yönetim kurulu üyeleri

bandında düzenlenen korteje Antalya halkı büyük ilgi gösterdi. Kortej, Antalya Kaleiçi Yat Limanı açıklarına demirleyen ve halkın ziyaretine açılan TCG Göksu Savaş Gemisini de selamladı.



sağlıyor. Deniz Kortejimize katkılarından dolayı Kaleiçi Yat Limanı, Setur Marina ve balıkçı barınağında bulunan üyelerimize teşekkür ederiz" dedi.

**(DTO Antalya Şubesi)**



# Denizcilik Sektörünün Lideri Şimdi Daha Prestijli.



PO/Marine, biyoyakıt ve diğer yenilenebilir ham maddelerin tedariki sürecinde uyguladığı sürdürülebilirlik standartlarıyla, dünyanın en prestijli belgelerinden biri olan Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikasyonu (ISCC) almaya hak kazandı.



# VEDAT DOĞUSEL: “KOCAELİ’NİN DENİZ TURİZM KİMLİĞİ, HER GEÇEN GÜN GELİŞİYOR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi’nin Mayıs Ayı 20. Olağan Meclis Toplantısı’nda konuşan İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel Kocaeli’nin turizm kimliğinin her geçen gün geliştiğini belirterek mavi bayraklı plaj sayısının dokuza yükseldiğini açıkladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi’nin Mayıs Ayı 20. Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı yönetiminde, Körfez Ticaret Odası (KTO) Meclis Salonu’nda gerçekleştirildi. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı’nın ardından toplantının açılış konuşmasını yapan Aracı, kendilerini ağırlayan KTO Başkanı Recep Öztürk ve yönetimine teşekkür etti. Meclise Karamürsel Kaymakamı Osman Aslan Canbaba, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Soner Esmer ve Dekan Yardımcısı Dr. Öğr. Üyesi Umur Bucak, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Dr. Öğr. Üyesi Muhammed Bamyacı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı Deniz ve Kıyı Hizmetleri Şube Müdürü Yüksel Demircan, İZAYDAŞ Deniz Hizmetleri Şefi Ercan Azak, STK temsilcileri, eğitimciler ile denizcilik paydaşları katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, açılış konuşmasında “İçinde yaşadığımız Kocaeli kentinin turizm kimliğinin her geçen gün gelişiyor oluşunun mutluluğunu yaşıyoruz. Kocaeli’yi yalnızca sanayi



ve liman kenti değil, aynı zamanda bir turizm kenti olarak gören İMEAK Deniz Ticaret Odası bu yönde atılan adımları sonuna kadar destekliyor. Kocaeli, bir yandan çarkların hiç durmadan döndüğü, limanlarında gemi trafiğinin bir an olsun azalmadığı bir şehirken, diğer yandan da mavi bayraklı plajlarında turizm faaliyetlerinin sürdüğü bir kenttir. Kocaeli’nin mavi bayraklı plaj sayısı dokuza ulaştı. Kocaeli’de yeni mavi bayrak Ereğli Kumyalı Plajı’nda dalgalanacak. Kocaeli’de mavi bayraklı plajların dalgalanması için önemli çalışmalara imza atan Kocaeli Büyükşehir Belediyemize teşekkür ediyoruz” dedi.

## “BİLİŞİM FUARI, KENTİMİZE YAKIŞIR BİR ORGANİZASYON OLDU”

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi’nin öncülüğünde geçtiğimiz günlerde Kocaeli Kongre Merkezi’nde düzenlenen Bilişim Fuarı hakkında da duygu ve düşüncelerini aktaran Doğusel, “Kuşkusuz

fuarcılık yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda turizme dönük bir çalışma. Çünkü bizler fuarlar düzenleyerek aynı zamanda kentimizi tanıtıyoruz. İlk kez yat fuarı düzenlediğimizde olağanüstü bir ilgiyle karşılaştık. Bu ilgi, bu kentte güçlü fuarların düzenlenmesi gerektiğine dönük inancımızı kuvvetlendirdi. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi’nin destekleriyle 24-25-26 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Kocaeli Bilişim Fuarı da kentimize yakışan bir organizasyondur. Türkiye’nin bilişim sektöründeki dev isimlerini akademisyenler ve meslek kuruluşlarıyla bir araya getiren fuar, Doğu Marmara’nın en büyük fuarı olma özelliği ile bizlere gurur verdi. Emeği geçenleri tebrik ediyoruz” değerlendirmesinde bulundu.

## “DÜNYA ÇEVRE GÜNÜ’NDE FARKINDALIK YARATMAK İSTİYORUZ”

Konuşmasına “Kocaeli’nin bir turizm kenti olabilmesi için temiz bir çevreye de ihtiyacı var” sözleriyle devam eden





# İMEK DTO BODRUM ŞUBE BAŞKANI ORHAN DİNÇ, DENİZ TURİZMİ ÇALIŞTAYI'NI DEĞERLENDİRDİ

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 29 Nisan'da İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi'nde yapılan Deniz Turizmi Çalıştayı'nda dile getirilen sorunları ve çözüm önerilerini değerlendirdi.



İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 29 Nisan'da İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi'nde İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığında düzenlenen Deniz Turizmi Çalıştayı'nı değerlendirdi.

Dinç yeni sezon açılırken Mavi Yolculuk yapan tüm teknelerin hazırlıklarını tamamladıklarını; Bodrum Şube olarak bu süreçte üyelerine her türlü desteği sağladıklarını, her konuda bilgilendirdiklerini ve sorunlarını gerekli mercilere ilettiklerini ifade etti: "Bu kapsamda düzenlenen Deniz Turizmi Çalıştayı'na T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik, Tersaneler Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü, Kültür ve Turizm Bakanlığı, bakanlık bürokratlarının yanı sıra üyelerimiz ve meslek gruplarımız katıldı. Biz Bodrum Şube olarak Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası

Tarife ve Talimat Tebliği'nde Değişiklik Yapılmasına Dair çıkan tebliğdeki bize uygun olmayan durumlarımızı dile getirdik. Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası yaptırmak durumunda olan ve bu sigorta karşılığında yüksek primler ödemek durumunda kalan günürbirlik gezinti gemileri için uygun değildir, dedik. Buradaki amacımız totalde üç ay denize çıkan günürbirlik gezi teknelerinin mağduriyetini önlemek. Bununla ilgili de daha makul fiyatlara gidilmesi gerektiğini belirttik."

Dinç yaptığı açıklamada ilettikleri bir diğer konunun da mevcut teknelerin satışı nedeniyle Turizm İşletme Belgesi talebi olduğunu söyledi: "Mevcut teknelerde satış nedeniyle teknenin yeni sahibi adına çıkacak olan turizm işletme belgesi talebinde yürürlükte olan uygulama yönetmeliğinin 14'üncü maddesi uygulanmakta ve tekne denetim yapılarak tekrar belgelendirilmekte idi.

Baktığımızda yapısal anlamda deniz aracında değişiklik yok ise, satış nedeniyle turizm işletme belgesinin denetime tabi tutulmadan yenilenmesinde bir sorun olmadığı kanısında olduğumuzu belirttik. Bazen yoğun yaz sezonunda tüm bu işlemler maddi külfet oluşturduğu gibi turizm danışma bürolarımızda ekstra zaman ve iş gücü getirdiği açıkça da ortadadır."

## "25 YAŞ ÜSTÜ AHŞAP NİTELİKLİ TEKNELERİN SİGORTALAMASINDA SORUNLAR YAŞIYORUZ"

25 yaş üzeri teknelerin kasko niteliğinde sigorta yaptıramaması durumunda üyelerin surveyde yaşadığı sıkıntıları da dile getirdiklerini açıklayan Dinç "Bu teknelerin özellikle sahip değişikliği

işlemlerinde, teknelerin daha önce yapılmış sigorta poliçesine bakılmaksızın, teknenin mevcut yaşı göz önüne alınarak ve tıpkı kara araçlarına uygulandığı gibi denizden can ve mal güvenliği açısından tekne gövde sigortası için riskli kategoride değerlendirilmesi nedeniyle sigorta acenteleri tarafından sigorta poliçe düzenlenmesinden imtina edildiğini ve bu nedenle de 25 yaş üstü ahşap nitelikli teknelerin sigortalamasında sorunlarla karşılaştığımızı bildirdik" ifadelerini kullandı.

Deniz turizminde KDV sorununun da yıllardır sektörü etkilediğine değinen Dinç "Yat turizmi sektörü ulaştırma alanında sayıldığından KDV oranları %20 olarak belirlendi. Fakat yat turizmi amaç ve kapsam incelendiğinde verilen hizmetin mahiyetinin ulaştırma olmadığı açıkça görülmektedir şeklinde belirttik.

Ülkemizin turizm ile gelecek dövize bu denli ihtiyacı varken rakiplerimiz olan ülkelerin kendi deniz turizmi sektörlerinde destekleyici teşvikleri mevcutken dünyanın en büyük ahşap yat filosuna sahip ve lideri olduğumuz bu pazarda payımızı kaybetmemek adına deniz turizmde KDV oranı %20'den %10'a indirilmeli, dedik" dedi.

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, yaptığı açıklamada son olarak sorunların aktarılmasına olanak sağlayan ve daima desteğini esirgemeyen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a teşekkür ederek "Sektörümüz adına yürüdüğümüz bu yolda laikiyle projelere imza atmak, bizim en önemli gayemiz" dedi.

(DTO Bodrum Şubesi)



# FREEFALL LIFEBOATS



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

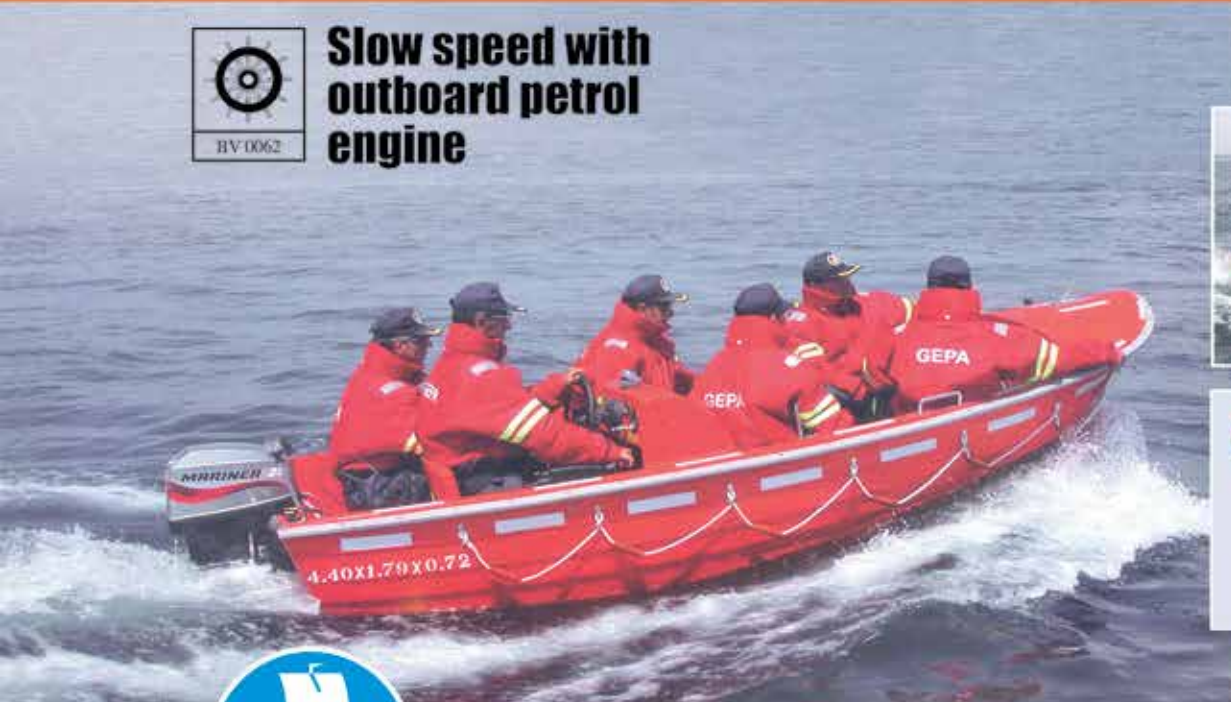


## RESCUE BOATS

**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



# DENİZ TURİZMİNDE BEREKETLİ BİR SEZON BEKLENİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, bu sezon deniz turizmi sektörünün, ülke turizm hedefine ve ekonomiye önemli destek vereceğini belirterek, “Bölgemizin deniz turizminde çok fazla imkan ve kabiliyeti var. Bunu değerlendirmek için elimizden gelen her türlü desteği veriyoruz” dedi.



Meclis Başkanı Argun Gündüç başkanlığında toplanan İMEAK DTO İzmir Şubesi'nin Mayıs Ayı Meclis Toplantısı'nda konuşan Öztürk, “Mayıs ayında ana gündemimiz deniz turizmi oldu. Sezonun açılması ile beraber Yönetim Kurulu olarak Çeşme ve Kuşadası'nda protokol ziyaretleri ile üye toplantıları gerçekleştirdik.

Özdere ve Didim'e de ziyaretler gerçekleştireceğiz. Bu sezon gerçekten büyük bir beklenti içerisindeyiz. 60 milyar dolar turizm geliri beklentimiz söz konusu.

Bunun neredeyse 15 milyar dolarının deniz turizminden elde edileceğini öngörüyoruz. Bölgemizin deniz turizminde çok fazla imkan ve kabiliyeti var. Bunu da değerlendirmek istiyoruz. Elimizden gelen her türlü desteği veriyoruz” diye konuştu.

## LİMANLAR YOLCU GEMİLERİYLE CANLANIYOR

Kruvaziyer turizmde yaşanan canlanmayı, tüm limanlarda görmeye başladıklarını belirten Öztürk, şöyle devam etti: “İzmir Limanı'na 12 gemi ve 22 binden fazla yolcu geldi. 425 yolcu da İzmir'den binış yaptı. Sezon sonuna kadar 56 gemiyi daha İzmir Limanımızda göreceğiz. MSC Divina gemisi her pazartesi günü düzenli olarak İzmir Limanı'na uğruyor.

Eski günlerdeki gibi limandaki canlılığı tüm şehirde hissetmeye başladık. Türkiye'nin en büyük kruvaziyer limanı olan Egeport Kuşadası'na mayıs ayında şu ana kadar 62 gemi 75 bin yolcu geldi. Çeşme aynı zamanda home-port olmayı başardı. 30 Mayıs'tan itibaren Çeşme çıkışlı bir gemi ile sezon boyunca Ege Adaları turları gerçekleştirilecek. Özellikle kapıda vize desteği ile bu trafiğin iyi



olacağını gösteriyor. Ulusoy Çeşme Limanı'na bu sezon 103 seferde 59 bin yolcunun gelmesi planlanıyor. Kapıda vize uygulamasında yaşanan çeşitli aksaklıklara rağmen, Kurban Bayramı öncesi ülkemiz kıyıları ile Yunan adaları arasında turizm hareketi artarak devam ediyor. İzmir Limanı'ndan haftanın iki günü Midilli'ye sefer düzenleyen İzdeniz'in bu faaliyetini iyi kullanmak gerektiğini düşünüyorum”. Küresel ekonomideki gelişmelere değinen Öztürk, ABD ile Çin arasındaki ticaret savaşlarına dikkat çekti. Öztürk, “ABD Başkanı Joe Biden Çin yapımı elektrik araçlara ve bazı ürünlere ilave gümrük vergisi getirdi. Çin ise artan üretim kapasitesi ile dünya ekonomisini domine etmeye devam ediyor. Çin, Belgrad/Budapeşte Tren Projesi gibi yatırımlarla Kuşak/Yol Projesi'ni büyütüp, ürünlerini Avrupa'ya ulaştıracak yeni yollar tasarlıyor” dedi.





# Fidye sebebiyle müşterek avarya ilanı ve sorumluluk hakkında Polar Gemisi kararı



\* DOÇ. DR. SAMİ AKSOY

## MÜŞTEREK AVARYA İLANI

Karara konu olayda “MT Polar” isimli tanker, 20/10/2010 tarihli fixture recap (bağlanma özeti) ve onun atıf yaptığı BPVOY 4 charter parti formu (tanker voyage charter party) kapsamında donatan ve kayıtlı malik konumundaki Herculito Maritime Ltd tarafından charterer Clearlake Shipping Ltd. Şirketi’ne (voyage charterer) tahsis edilmiştir. Taraflar arasındaki yolculuk charteri sözleşmesinin konusu, charterer opsiyonunda olmak üzere St. Petersburg’dan Fujairah (Birleşik Arap Emirlikleri) ya da Singapur’a taşıma olarak belirlenmiştir. Gemi, bahsi geçen sözleşme dahilinde 70bin ton fuel oili taşımak üzere St. Petersburg’dan Singapur’a doğru yola çıkmıştır. Söz konusu taşımaya istinaden kaptan tarafından toplamda altı emre yazılı konişmento düzenlenmiş (INTANKBILL 78 ve GENCONBILL) ve konişmentolarda gönderilen olarak İsviçre Bankası BNP Paribas (Suisse) SA kararlaştırılmıştır (to the order of BNP Paribas). Sonrasında fuel oil yükünün esas alıcısı şirket konumundaki Gunvor International BV, ciro yoluyla bahsi geçen konişmentoların meşru hamili konumuna gelmiştir.

Tanzim edilen tüm konişmentolarda hem yolculuk charter partisine atıf yapılmış

(incorporation of charterparty terms into bills of lading) hem konişmentoların ön yüzünde, “gönderilen eşyayı tesellüm etmekle ödenmemiş navlun, ölü navlun, sürastarya ve diğer bedellerden sorumlu hale gelir” kaydına yer verilmiştir. İlaveten tüm konişmentolarda müşterek avaryaya dair York-Anvers kurallarına yollama yapılmıştır.

Gemi, olağan rotası dahilinde önce Süveyş Kanalı’na girmiş, ardından denizcilik rizikolarına karşı sigortalarda yüksek riskli bölge olarak da belirlenen Aden Körfezi’ne yönelmiştir. Tarihler 30 Ekim 2010’u gösterdiğinde gemi, körfez geçişi sırasında Somalili deniz haydutları tarafından ele geçirilmiştir.

Panama bandralı olan gemi, yaklaşık 10 ay boyunca mahsur kalmıştır. Sonrasında yapılan müzakereler neticesi, 7 milyon700 bin USD fidye ödenmesi karşılığında 26 Ağustos 2011 günü serbest bırakılmıştır. Müteakiben gemi, Eylül 2011’de Singapur’a varmış ve ödenen fidye, donatan tarafından gemi ve yükün selameti için olağanüstü masraf kabul edilerek (extraordinary expenses incurred for the preservation of ship and Cargo) müşterek avarya ilan edilmiştir.

## ADEN KÖRFEZİ GEÇİŞİ ÖNCESİ HUKUKİ TEDBİRLER

Donatan ile charterer arasındaki bağlanma özetinde, hem “Savaş Rizikosu Klozuna” (War Risk Clause) hem de “Aden Körfezi Klozu”na yer verilmiştir (Gulf of Aden Clause). Bununla birlikte bağlanma özetinin yollama yaptığı BPVOY 4 charter parti formunda da özel bir savaş klozu mevcut olup bu klozda savaş kavramı açıklanırken, deniz haydutluğu eylemleri de sayılmıştır (Kloz 39). Bunlardan Aden Körfezi Klozu şu şekildedir:

“(1) Sadece 20/09/2010 tarihli charter parti dahilinde; geminin gündüz geçiş yapması halinde ve/veya gemiye güvenlik ihtiyacı sebebiyle deniz kuvvetlerince

eskortluk edilmesi halinde ve/veya özel güvenlik güçleri veya diğer tedbirlerinin alınması şartıyla geçerlidir. Geminin eskort beklemesi ve/veya günün ağarmasını beklemesi veyahut özel güvenlik için ya da diğer güvenlik tedbirlerinin alınabilmesi için harcanan süre, sürastarya süresi başlamışsa, sarf edilen bekleme süresi ya da sürastarya süresinin yarısı olarak hesap edilir. (2) İlaveten geminin belirli bir rotayı izlemesi gerekiyorsa ve/veya bir konvoyla dahil olması gerekli ise ve/veya özel güvenliğin alınabilmesi veya diğer güvenlik tedbirlerinin icrası için rotadan sapmasına ihtiyaç duyulursa ve/veya olağan rotadan sapılmışsa, (özel güvenlik ve diğer güvenlik tedbirleri için ödenecek ücretler dahil) ilave masraflar, ayrıca zaman ve yakıt, donatan ve charterer arasında yarı yarıya paylaşılacaktır. (3) Herhangi bir ek sigorta primi (örneğin tekne ve makine sigortası, mürettebat, P&I kaçınılma riskleri ve fidyeye bağlı), uluslararası standartlara uygun olması koşuluyla mürettebat bonusları charterer üzerindedir. Bu ek prim, 40 bin USD ile sınırlı olacaktır. Ancak mürettebat bonusları için üst sınır, 20 bin USD’dir.”

Aynı yönde bağlanma özetindeki savaş klozunda da ilave primlerden chartererin sorumlu olduğu açıkça vurgulanmıştır. Bununla birlikte gemi, Aden Körfezi’ne girmeden çok evvel, donatan, Griffin Underwriting Ltd sigorta şirketinden “Kaçınılma ve Fidye Sigortası” (Kidnap and Ransom “K&R” insurance) yaptırmıştır. Tek sefere ilişkin ve 5 milyon USD limitli bu sigorta ilişkisinde, 25/10/2010 tarihinden itibaren 14 gün içerisinde gerçekleşecek Aden Körfezi geçişi dahil Süveyş Kanalı’ndan Singapur’a yolculuk, teminatın kapsamı olarak belirlenmiştir. Ayrıca donatan, kendisinin tekne ve makine sigortası ile savaş teminatının kapsamını genişleterek sigortacılık sektöründe uzman komite tarafından belirlenmiş (Joint War Committee) ve Aden Körfezinin de içerisinde olduğu riskli bölgeleri ilave primle sigortaya dahil ettirmiştir.



## TAKİM SÜRECİNİN BAŞLATILMASI

Geminin Singapur'a varması ve müşterek avarya ilanı üzerine donatan, yük sigortacılarından garanti mektubu (GA Guarantee); konişmentoların hamili yük ilgilisi şirketten ise, taahhüname (GA Bond) almıştır. Sonrasında yük, büyük oranda kayıpsız teslim edilebilmiştir. Bahsi geçen iki belgede de uyuşmazlıkların Londra'da tahkim yoluyla 1996 tarihli Tahkim Kanunu (Arbitration Act) ve Londra Deniz Hakemleri Birliği (LMAA) Tahkim Kurallarına göre çözümleneceği şart koşulmuştur. Bununla birlikte donatan ve charterer arasındaki bağlanma özetinde "GA Arb London. English Law" şartı bulunmaktadır. Bu şart bilindiği üzere, (sadece) müşterek avaryadan doğan uyuşmazlıklar (GA=General Average), Londra'da İngiliz hukukuna göre tahkim (arbitration=Arb) yoluyla çözümlenecektir manasına gelmektedir.

Dispeçörlerin (average adjusters) yaptığı hesaplama neticesi, yaklaşık 4,8 milyon USD'nin yükle ilgililerin sorumluluğunda olduğuna karar verilmiştir (müşterek avarya garame payı). Yük ilgilisi şirket, ödenen fidyeye bağlı bir müşterek avaryadan sorumlu tutulamayacaklarını, çünkü donatanın charter parti gereği kaçırılma ve fide sigortası ile savaş rizikolarına karşı sigorta kapsamında iki ilave teminat alması gerektiğini ve bunların ilave primlerinden chartererin (voyage charterer) sorumlu olduğunu, ayrıca charter parti hükümlerinin konişmentoya dahil sayılacağını (incorporation), nihayetinde donatanın zararını sigortacıdan tahsil etmesi gerektiğini beyan etmiştir. Buna karşılık donatan, verilen garanti ve taahhünamelerdeki tahkim şartı gereği, tahkim sürecini başlatmıştır.

## TAKİM KARARI VE TEMYİZİ

Dosya önüne gelen hakem heyeti (Arbitration Tribunal) özellikle iki hukuki mesele üzerinde durmuştur. Bunlar şu şekilde özetlenebilir: "Matbu charter parti ve bağlanma özeti hükümleri (örneğin Aden Körfezi klozu ve savaş riski klozu) geçerli bir şekilde konişmentoya dahil kabul edilebilir mi? (incorporation)". "Şayet edilmiş ise, donatan bahsi geçen klotlar kapsamındaki zararını charterer ya da konişmento hamili yerine sadece

sigortacıardan mı isteyebilir?". Hakemler, bu iki soruya da evet cevabı vermişlerdir. Hakemlere göre, charter ilişkisinde kararlaştırılan Aden Körfezi Klozu ve Savaş Riski Klozu gereği donatan, ilave sigorta primlerini charterere yüklemiştir ve buna bağlı olarak söz konusu risklere bağlı zararını charterer ya da yükle ilgililerden değil sadece sigortacıardan talep edebilir. Ayrıca hakemler, charter parti hükümlerinin konişmentoya dahil edilmesinin, yük ilgililerini ilave sigorta primlerinden sorumlu yapmayacağını da belirtmişlerdir. Nihayetinde hakemler, yük ilgilisi lehine karar vermiştir.

Karara donatan tarafından itiraz edilmesi üzerine, dosya önüne gelen Mahkeme (High Court Of Justice, Business and Property Courts, Queen's Bench Division, Commercial Court), (2020] EWHC 3318 (Comm) bu sefer donatan lehine karar vermiştir. Sonrasında dosya, yük ilgililerinin temyizi üzerine, temyiz mahkemesi önüne gelmiştir (Court of Appeal, Civil Division). Mahkeme, yaptığı yargılamada şu esas soruyu sormuştur: "Konişmento hükümleri, yük ilgililerini, sigorta teminatına da konu bu riske bağlı oluşan müşterek avarya garame payını ödemekten kurtarır mı?" Yük ilgililerine göre, konişmento ve atf yaptığı charter parti hükümlerinin, kendilerini ilave sigorta prim borçlusuna haline getirmesi halinde charterer ile aynı akıbeti paylaşmaları gerekir.

Bu da sigortaya konu bir zarardan sorumlu tutulamamalarıdır. Temyiz mahkemesine göre, müşterek avarya açısından donatan karşısında charterer değil yük ilgililerin yer alması hukuka uygundur. Zira yük ilgilileri, hem yükün teslimi sırasında bir taahhüname (GA bond) vermiş, hem de konişmento ve atf yaptığı charter parti hükümlerinden aksine bir sonuç çıkarmak mümkün olmamıştır. Ayrıca mahkemeye göre, taraflar arasındaki ilişkide donatanın açıkça uyuşmazlık konusu müşterek avarya payını yükle ilgililerden talep etmeyeceğine dair açık bir hüküm de mevcut değildir. Nihayetinde mahkeme verdiği kararda ([2021] EWCA Civ 1828) donatan lehine görüş sergileyerek yük ilgisinin temyiz talebini reddetmiştir. Ardından yük ilgilisi taraf, Birleşik Krallık "Supreme Court"a başvurmuştur.

## "SUPREME COURT" KARARI

Dosya önüne gelen Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi şu sorular özelinde inceleme yapmıştır: (1) Yolculuk charteri sözleşmesi (charter parti/fixture recap) ve özellikle ilave savaş riski klozu ile Aden Körfezi klozu birlikte değerlendirildiğinde, donatanın bu risklere bağlı olarak charterer karşısında bir talep hakkı olabilir mi? (2) Bahsi geçen klotlar geçerli bir şekilde atf yoluyla konişmentonun hükmü haline gelmiş midir? (incorporation) (3) Sözü edilen klotlar ve konişmentonun birlikte doğru bir biçimde yorumlanması durumunda donatan yukarıda anılan zararını konişmento hamillerinden talep edebilir mi? (4) Bahsi geçen klot hükümlerinden, ilave sigorta primlerinin ödenmesinden charterer yerine konişmento hamilleri sorumludur sonucu çıkar mı?

Yüksek Mahkemeye göre, charter parti ve bünyesinde bulunan Aden Körfezi Klozu ile Savaş Rizki Klozu geçerli bir şekilde konişmento hükmü haline gelmiştir. Bu yüzden donatan ile konişmento hamili arasındaki ilişkide dikkate alınmaları icap eder. Ancak bütüne bakıldığında donatanın konişmento hamili yük ilgisine başvuru hakkını engelleyen bir özel hüküm yoktur. Ayrıca mahkeme, konişmento hamili konumundaki yük ilgililerinin, ilave sigorta priminin borçlusuna ve buna dair teminatın lehdarı olarak kabulünün gerektiği iddiasını uygun görmemiştir. Bu bakımdan mahkeme, charterer ile konişmento hamilinin konumunu "Evia (Nr. 2)" gibi benzer davalardan (time charter, insurance fund) farklı olarak değerlendirmiştir. Sonuç olarak mahkeme, donatan lehine karar vererek, fide ödenmesine bağlı bir müşterek avarya garame payından taahhüname veren yük ilgilisi konişmento hamilinin de sorumlu olduğuna kanaat getirmiştir (17/01/2024 tarihli Karar, [2024] UKSC 2, Herculito Maritime Ltd and others (Respondents) v Gunvor International BV and others (Appellants)) (Karar için bkz. «<https://www.supremecourt.uk/cases/docs/uksc-2022-0009-judgment.pdf>»)

**\*AVUKAT / YAŞAR ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ / DENİZ HUKUKU ANABİLİM DALI**

# TYBA YAT CHARTER SHOW GÖRKEMLİ BİR ATMOSFERDE TAMAMLANDI

Tüm Yat İşletmecileri, Brokerleri ve Acenteleri Derneği'nin (TYBA) 2-7 Mayıs tarihlerinde D-Marin Göcek Marina'da düzenlediği 5. TYBA Yacht Charter Show hem ulusal hem uluslararası yat camiasında büyük ilgiyle karşılandı.



Tüm Yat İşletmecileri, Brokerleri ve Acenteleri Derneği (TYBA) tarafından 2018'den beri düzenlenen TYBA Yacht Charter Show, bu yıl 2-7 Mayıs tarihleri arasında D-Marin Göcek Marina'da

yaşandı. Küresel yatçılık camiasında prestijli charter yat fuarlarından biri olarak dikkat çeken TYBA Yacht Charter Show'a 18 ülkeden yaklaşık 350 charter broker ve 20 teşhir firması katılırken 53 lüks yat



sergilendi. Türkiye'nin doğal ve kültürel güzelliklerinin tanıtımına da öncülük eden uluslararası platform, geleneksel gulet yelkenli yatlardan lüks teknelere kadar birçok yata ev sahipliği etti ve küresel yat turizminin çekiciliğini vurguladı.

Fuarın açılış törenine Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca, Fethiye Ticaret Odası Başkanı Osman Çıralı, Marmaris Bölge Liman Başkanı Eray Aykanat, Göcek Liman Başkanı Mustafa Ergüven, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şube Başkanı İlkay Tugay ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve yerel ve uluslararası konuklar ile gazeteciler katıldı. Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca yaptığı konuşmada TYBA'nın Türkiye'nin turizm tanıtımını artırmaya yönelik çabalarının ve Türk yat turizmine katkılarının altını çizdi.

## “YABANCI BAYRAKLI TEKNELERE EV SAHİPLİĞİ YAPIYORUZ”

D Marin Genel Müdürü Bora Ergezgin, “Beşincisi düzenlenen TYBA Show'un kapılarını üçüncü kez Göcek'te sizlerle açmanın mutluluğunu ve gururunu yaşıyoruz Türk deniz turizm filusunun teknelerinin sergilenmesiyle birlikte





farklı ülkelerden gelen brokirlarla beraber yabancı bayraklı teknelere ve mürettebatlarına ev sahipliği yapıyoruz. Bu projede emeği geçen herkesi yürekten kutluyorum” şeklinde konuştu.

TYBA Başkan Yardımcısı ve Yacht Charter Show Komitesi Başkanı Serhan Cengiz ise etkinlikte Türkiye'nin turkuaz kıyıları ve komşu sularda faaliyet gösteren seçkin

gibi TYBA yani tam adıyla Tüm Yat İşletmecileri Yatırım Broker ve Acenteleri Derneği 2017 yılında kuruldu. Muğla Bodrum merkezli olarak kuruldu. Bugün İstanbul, Antalya ve İzmir temsilcilikleri 98 kurumsal üyesi ve 600'e yakın ticari tekniği bünyesinde bulunduran bir birlik haline geldi. Bizler TYBA üyeleri olarak aynı zamanda hepimiz Deniz Ticaret Odası'nın üyesiyiz. Ağırlıklı olarak yat

düşüncelerimizi gerek diğer STK'lar gerekse ilgili devlet kurumları nezdinde anlatarak gerekse yurt dışında ilgili mercilerde anlatarak Türkiye'deki ticari yatçılığı geliştirmeye amaçlıyoruz. Güvenli bir yat tatili için charter kontratımızı hayata geçirdik. Personel eğitimi, uluslararası tanıtım konularında çalışıyoruz. Kaçak charteri yani nitelikli olmayan teknelerin, ticari olmayan teknelerin yaptıkları faaliyetlere karşı tüketicileri bilinçlendirmeye çalışıyoruz.

Yurt dışında özellikle bizim gittiğimiz Yunanistan'da bulunan teknelerimizin karşılaşabileceği konular üzerinde çalışmalar yapıyoruz. Oradaki makamlar nezdinde başvurularımız oluyor. Pazarlama Türk yat turizminin gelişmesi için tabii ki en önemli pazarlama ayağında da gerek yaptığımız bu etkinlik gerekse yurt içi ve yurt dışı fuarlarda bulunarak kendi sahil şeridimizi yatlarımızı ve charter filomuzu daha iyi tanıtmak istiyoruz” şeklinde konuştu.

### “FETHİYE VE GÖCEK BİR ÇEKİM GÜCÜ HALİNE GELDİ”

Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca ise, 'Bizler her zaman şunu söylüyoruz ilgili kurumların özellikle bakanlığın bu bölgede yapacak olduğu bütün çalışmalarda yerel dinamiklere önem vermesini istiyoruz.

Özellikle belediyemizin dikkate alınması sadece sözde toplantılar değil, eylemlerde sonuç verebilecek birçok toplantılarda bunların altına bizlerin de imza atılması gerektiğine inanıyorum. İşte biz burada yerelde birçok odalarımız ve derneklerimizle birlikte beraber hareket ediyoruz. Onlarla birlikte ortak akılla birlikte Fethiye'de neler yapabileceğimizi



yatların sergilendiğini dile getirdi. Beş gün sürecek etkinlikle ilgili bilgi veren Cengiz, katılımcılara teşekkür etti.

### “TÜRKİYE TURİZMİNİN TANITIMINA KATIDA BULUNUYORUZ”

Tüm Yat İşletmecileri Yatırımcıları Broker ve Acenteleri Derneği'nin (TYBA) kurulması ve gelişim sürecini anlatan TYBA Başkanı Güneş Aysun, “Bildiginiz

kiralama, işletme, alım satım ve acente hizmetleri veriyoruz. Bu şekilde üyeleri ve ciddi bir seçim süreciyle üyemizde bulunduruyoruz ve özellikle Türkiye'deki deniz turizminin, yat turizminin gelişmesi için çalışmalarda bulunuyoruz. Ticari yat sektöründeki farklı taraflar arasındaki iletişim ve iş birliğini arttırarak aynı zamanda sektörümüzün sorunlarını ve bunların çözümleri hakkındaki



hep beraber oturuyoruz paydaşlarımızla birlikte karar veriyoruz ve ülkemizin çeşitli noktalarında ve yurt dışında da tanıtımların hepsinde bütün buradaki paydaşlarımızla birlikte orada yer alıyoruz ki bölgemizin tanıtımını yapmak çok daha değerli bir hale getirebilmek için. Bugünkü etkinlikte de TYBA'ya Yönetim Kurulu Başkanına ve değerli yönetim kurulu üyelerine ben bu katkılarından dolayı çok teşekkür ediyorum ve çok önemsiyorum” dedi.

## ULUSLARARASI BAĞLANTILARIN ARTMASI HEDEFLENDİ

TYBA Yacht Charter Show, sektör oyuncularını arasında daha sağlam bağlar kurmayı ve önemli anlaşmaları kolaylaştırmayı amaçlayan etkinliklerle yerel ve uluslararası katılımcılara geniş kapsamlı bir program sundu. Her gün düzenlenen ağ kurmaya yönelik etkinlikler katılımcılar arasında yoğun etkileşim sağladı.

Fuarın sona ermesinin ardından TYBA Başkanı Güneş Aysun, etkinliğin bu yılki performansını “D Marin Göcek'te üçüncü kez, toplamda beşinci kez TYBA Yacht Charter Show'u gerçekleştirdik. Geçen yıllara nazaran bu yıl hem yerli hem de yabancı acente ve medyanın ilgisi daha fazlaydı. Sergilenen yatlar açısından bakacak olursak, D-Marin'in bize ayırdığı alanı aşamıyoruz. Bu alana da yaklaşık 51 yat sığıyor. Bunlara ek olarak birkaç tekne Alarga'da kalıyor ancak alargada kalmayı tekne sahipleri çok fazla tercih

etmiyor. Esasen benim inancım, bağlama yeri yeterli olduğunda sergilenen yat adedinin artacağı yönünde ve bu sayı 70'e kadar çıkabilir. Ancak belki en ideal rakam rahatça gezebilme açısından 60 da denebilir. Bu yıl etkinlikler her zamanki gibi aynı program dâhilinde yapıldı. Birkaç minik aksaklık olmuş olabilir ama



bunları önümüzdeki yıllarda çözeriz. Önceki senelere göre basında daha fazla yer aldık. Beşinci yılına ulaşan fuar sayımızı uluslararası yat charter takviminde artırarak daha da ileriye götüreceğimizi düşünüyorum” sözleriyle değerlendirdi. TYBA Başkan Yardımcısı ve Yacht Charter Show Komitesi Başkanı Serhan

Cengiz de “Bu yıl beşincisini başarıyla tamamladığımız TYBA Yacht Charter Show@D-Marin etkinliğimiz Akdeniz çanağında yapılan önemli fuarlardan biri olarak yatçılık takvimlerindeki yerini perçinledi. Sergilenen yatların çeşitliliği, nicelik ve niteliği tüm yerli yabancı katılımcılar arasında ve yatçılık basınında beğeniyle karşılandı.

Fuarımızın başarı çitasını her sene biraz daha yükselterek bugünlere getirdik. Katılımcı sayısını, yabancı broker ve yerli, yabancı basın katılımını arttırarak Türkiye yat turizminin tanıtımına katkıda bulunmaktan mutluyuz. Önümüzdeki yıllarda daha da iyilerini yapmak için çalışmalarımıza kararlılıkla ve derneğimiz üyelerinin gönüllü destekleriyle devam ediyoruz.” TYBA'da düzenlenen yarışmalar sonucunda da Yaz ve Double Eagle tekneleri eşit oyla “En Misafirperver Mürettebat” seçildi. “En İyi Şef” kategorisinde birincilik ödülü

Deep Water'a, ikincilik ödülü Queen of Salmakis'e, üçüncülük ödülü La Bella Vita'ya verildi. “Aşçılık Onur Ödülü”nü North Wind ve Double Eagle paylaştı. “En İyi Kokteyl” kategorisinde de birinci sırada La Bella Vita, ikinci sırada Yaz, üçüncü sırada North yer aldı.



# INNOVATIVE SOLUTIONS

# SUSTAINABLE RESULTS

By pairing our technical knowledge with the latest digital technologies, ABS leads the maritime industry in providing customers with innovative, tailored sustainability solutions that deliver results.



---

Learn more today at  
[www.eagle.org/sustainability](http://www.eagle.org/sustainability).



# Kayıpların Ve Tazminat Taleplerinin Önlenmesinde Ultrasonik Teknolojilerin Kullanımı



Coltraco Ultrasonics, deniz ticareti sanayi de dahil olmak üzere birçok farklı sanayi sektörü için ultrasonik teknolojiler geliştirmektedir. Bu makalede, bu teknolojiyi kullanmanın değeri ile deniz ve kargo kayıplarının önlenmesine nasıl yardımcı olabileceği tartışılmaktadır.

Coltraco Ultrasonics, deniz ticareti sanayi de dahil olmak üzere 28 piyasa sektörüne tedarik sağlayan ultrasonik teknolojiler tasarlamakta ve üretmektedir. Coltraco Ultrasonics cihazları dünyada bulunan 60.000 geminin %17'sinde kullanılmaktadır. Bu makalede, bu teknolojiyi kullanmanın değeri ve denizcilik ve kargo kayıplarının önlenmesine nasıl yardımcı olabileceği tartışılmaktadır. Bir geminin tamamen kaybedilmesi çok acıdır. Allianz'ın Safety & Shipping Review 2023 Raporu'na göre yangın, 2021'den bu yana artış göstererek 2022 yılında büyük gemi kayıplarının ikinci önde gelen nedeni olmuştur. En önde gelen neden ise, büyük ölçüde su alımından kaynaklanan karaya oturma olmuştur. Neyse ki ultrasonik teknolojiler, bu iki felaketin oluşmasını diğer yöntemlerden daha kolay ve daha güvenilir bir şekilde önlemeye yardımcı olabilecek doğrulama yöntemleri sunmaktadır.

Ultrasonik seviye göstere cihazlarının kullanım kolaylığı sayesinde, CO<sub>2</sub> söndürme sistemlerinde madde doğrulamasının herhangi bir geleneksel yöntemle göre daha hızlı ve daha güvenilir bir şekilde

gerçekleştirilmesi sağlanır. Ultrasonik hava geçirmezlik göstergeleri de, aynı şekilde, hem gemi kaybına neden olabilecek su girişini önler hem de hassas yükleri de koruyarak hava geçirmezliği sağlamak için basit ve etkili bir araç sağlar. Hem CO<sub>2</sub> dolumu hem de hava geçirmezlik bütünlüğü, zorunlu minimum gerekliliklerden daha sık bir şekilde ve kolayca doğrulanabilir. Bu da, bir geminin güvenli çalışmasının her zamankinden daha kolay bir şekilde sağlanmasına olanak tanır.

## ULTRASONİK SU VE HAVA GEÇİRMEZ BÜTÜNLÜK

Bir geminin bölme perdelerinin ve Çoklu Kablo Geçişlerinin (MCT'ler- Multiple Cable Transits) su geçirmez olması, geminin su üstünde kalmasının sağlanması için çok önemlidir; kapaklarının hava geçirmezliği ise kargosunun korunmasını ve herhangi bir su girişinin kontrol altına alınabilmesini sağlar. Klas Kuruluşları Uluslararası Birliği (IACS) Z28 Talimatı, 1 Temmuz 2021 tarihinden sonra inşa edilmek üzere sözleşmeye bağlanan tüm gemiler için MCT'lerin incelenmesine ilişkin gereklilikleri ortaya koymaktadır. Bu gereklilikler şunlardır:

- Tüm transit geçişler, uygunluk durumlarını teyit etmek üzere incelenecek ve Gemi Sicil Defteri, muhafaza edildiğini teyit etmek amacıyla gözden geçirilecektir. (4.1.1)

- Z28, bunun bir uzman veya hizmet tedarikçisi olarak onaylanmış bir firma tarafından yapılması gerektiğini belirtir. Bunlara ek olarak:

- Gemi sahibi de, bir kablo geçişindeki herhangi bir kesintiye (onarım, değişiklik veya açma ve kapama) kaydetmek için Gemi Sicil Defteri tutmalıdır (2.2.1)

Bu talimat, bu MCT'lerin su geçirmezliğine güvenilen çarpışmalarda ve olaylarda dramatik sonuçları olan gemilerde, MCT'lerin kilit bir arıza noktası olarak kabul edilmesinin bir sonucuydu. Örneğin, Soruşturma Kurulu Raporu'na göre, 2002 yılında HMS Nottingham'ın Tasman Denizi'nde karaya oturması ve neredeyse kaybıyla sonuçlanması, "kablo rakorlarından geçen su nedeniyle, su basmış serbest bölmelerin üzerinde meydana gelen" su baskını nedeniyle ciddi bir şekilde şiddetlenmiştir. Raporda "Sabit ambar su perdeleri profil sızdırmazlık düzenlemelerinin yetersiz olduğu - tümünün aşağıdaki serbest bölmeleri su basmasını takiben sızıntı yaptığı" sonucuna varıldığı belirtilmiş ve olayın tekrarlanmasını önlemek için "bakım sonrası bölme basınç/vakum testlerinin yapılması" konusunda bir fizibilite çalışması yapılması çağrısında bulunmuştur. Toplam 39 milyon İngiliz Sterlini tutarında onarım ve yenileme masrafı gerektiren bu olayda, su baskını kablo rakorları ve hava geçirmez kapaklar tarafından amaçlandığı şekilde kontrol altına alınmış olsaydı, gerekli masraflar, muhtemelen önemli ölçüde daha az olacaktı.

Yine, benzer şekilde, 2008 yılında, FV Alaska Ranger'in, dümenini kaybederek batmasının ardından Bering Denizi'nde çok sayıda ölümle sonuçlanan bir kayıp yaşanmıştır. En önemlisi, NTSB raporuna göre bu su baskını, sadece su geçirmez yapılarıdaki kusur nedeniyle geminin tamamen kaybına neden olmak için yeterliydi. NTSB raporu bu durumu, açık bir bölme perdesi, bozulmuş



bir sızdırmazlık contası ya da bölme perdelerindeki kablo rakorlarının su geçirmezliğinin bozulması olmak üzere, üç olası faktörden birine bağlamıştır. Bu üç nedenden ikisi, mürettebatın ultrasonik bütünlük test cihazı ile donatılmış olması halinde tespit edilebilecek ve önlenebilecekti. Bunun ardından, 1-08 sayılı ABD Sahil Güvenlik Deniz Güvenliği Uyarısı, bunu ilk önerisi olarak belirtmiştir: “Tüm su geçirmez güverte ve perdelerde giderek artan su girişlerine izin verecek korumasız açıklıklar veya uygunsuz geçişler olmadığını doğrulamak için periyodik olarak denetlendiğinden emin olun.”

Bu olayların her ikisinde de, su geçirmez olduğu varsayılan bir bölmede arıza meydana geldi ve sonuç olarak da, gemi ve mürettebat için ciddi sonuçlar doğurdu. Bu olayların önlenememesinin nedeni, su geçirmezliğin kolayca doğrulanmasını ve temin edilmesini sağlayan bir sistemin olmamasıydı. Su geçirmez bir yapının bütünlüğü kritik öneme sahiptir. Bölme perdeleri ve kablo geçişleri, su girişi durumunda bölümlere ayırmaya izin verecek şekilde çalışmalıdır. Denizcilik ortamı, su geçirmez kapaklardaki ve kablo geçişlerindeki contaların korozyona uğramasına ve bozulmasına açık bir ortamdır. Bu nedenle su sızdırmazlık denetiminin güvenilir ve basit bir yöntemle ve düzenli olarak yapılması gerekmektedir. Ultrasonik su geçirmezlik doğrulaması, bunu başarmak için en iyi yöntem olmaya devam etmekte olup kullanım kolaylığı, gemi mürettebatının güvenliğini en üst düzeye çıkarmak ve arızaları mümkün olan en erken tespit etmek için tüm su geçirmez ve hava geçirmez yapıları periyodik olarak test etmesine olanak tanır. Ultrasonik su ve hava geçirmezlik bütünlük doğrulaması, kayıp önleme ve kargo güvenliği için bir çözüm sunar. Kargoların ıslanması, genellikle kargo ambarlarındaki hava geçirmez contaların arızalanmasından kaynaklanır. Deniz sigortası kargo hasarlarına ilişkin yaptığımız bağımsız araştırmamıza göre, bu hasar türü dökme yük gemilerinde en yaygın ikinci hasar türüdür ve hasar maliyetlerinin yaklaşık yarısını oluşturarak en maliyetli olanıdır. Tahıl gibi hassas yüklerin su alması, dramatik sonuçlara yol açarak

yükü tahrip edebilir. Hem sayısal hem de mali anlamda bunun en yaygın nedeni sızıntı yapan ambar kapaklarıdır. Bu, ultrasonik testin gerekliliğini desteklemek için ikinci bir dayanak sağlar. Bir gemiyi kayıp riskine sokan su girişi, nadir olsa da, hava geçirmez olduğu varsayılan yapılardan su sızması, yaygın bir olay olup önemli sonuçlar doğurabilir. Hava geçirmez bir kapak sızıntısının nedeni, kolayca ve ucuzca değiştirilebilen ucuz bir contanın sızdırması olabilir. Çözüm, bir gemiye monte edilen bu tür çok sayıda parçada conta sızdırması veya bütünlük eksikliği durumlarının tespit edilmesidir. Tebeşir Testi ve Hortum Testi gibi hava geçirmezlik bütünlüğünü ölçen geleneksel yöntemlerin modası geçmiştir ve doğruluk ve güvenilirlik açısından önemli eksiklikleri vardır. Tebeşir Testi, hava geçirmezlikten daha çok, conta ile sıkıştırma çubuğu arasındaki teması belirler ve bu test ile bir kapağın genel hava geçirmezliğini etkileyebilecek küçük sızıntıları veya hasarları gözden kaçırmak kolaydır. Ayrıca, MCT gibi yapılar üzerinde de kullanılamaz. Hortum Testi ise, tahıl, üre ve çelik gibi hassas yükleri potansiyel olarak sulayabilecek sızıntıları kontrol etmek için büyük miktarlarda su püskürtülmesine dayanır. Gemi ve korumayı amaçladığı yükler için bir tehdit oluşturduğundan, hava geçirmezliği ölçmek için istenmeyen bir yöntemdir.

Ultrasonik bütünlük izlemesi ise, bunun aksine, deniz güvenliğini sağlamanın ve zarar vermeden kayıp riskini en aza indirmenin en etkili yolunu sağlar. Portascanner® WATERTIGHT PLUS, ultrasonik bütünlük testinde küresel bir pazar lideridir. Su veya hava geçirmez yapıda herhangi bir değişiklik yapmadan tek bir operatör gerektiren kullanım kolaylığı, su girişini önlemek için hızlı ve düzenli bir şekilde kullanılmasına olanak tanır. Portascanner® WATERTIGHT PLUS, çapı 0,06 mm kadar küçük sızıntıların hızlı ve güvenilir bir şekilde tespit edilmesini kolaylaştırır, tek bir operatöre en son teknolojik yetenekleri sağlar ve elde taşınabilir bir ünedir. Su geçirmez veya hava geçirmez bütünlük test cihazı olarak çalışabilir. Bu, su ve hava geçirmezlik bütünlüğündeki yetersizliklerin daha hızlı tespit edilmesini sağlar; yani gemi,

hem kargo hasarı hem de batma tehdidi açısından daha az risk üstlenilir. Ultrasonik test, hassas kargolar için kontaminasyon tehdidi oluşturmayan ve daha düzenli hava geçirmezlik testlerini kolaylaştırarak bu tehdidi etkin bir şekilde azaltan temiz bir testtir. Sonuç olarak, ultrasonik testler deniz güvenliğini sağlamak, kargo hasarını en aza indirmek ve bir geminin denizde güvenli bir şekilde çalışmasını optimize etmek için en iyi çözümdürler.



### ULTRASONİK SEVİYE GÖSTERGESİ

CO<sub>2</sub> sistemleri, yangınların kontrol altına alınmasını ve kontrol edilmesini sağlamak için bir gemide yangın çıktığında otomatik veya uzaktan kumandalı bir müdahale sağlar. Ancak bazı kısıtlılıkları vardır: özellikle gazlı söndürme sistemlerinin çalışabilirliğini sağlamak için gerekli bir tüp doluluk seviyesine sahiptirler. Tüpler 50 barı aşan çok yüksek basınçlara doldurulduklarından, sızıntı yaşanması kaçınılmazdır. Bu nedenle, bir sistemin çalışabilirliğini doğrulamak için CO<sub>2</sub> dolumunun mevcut çeşitli yollardan biriyle doğrulanması gerekir. Bunu yapmanın geleneksel yöntemi olan tüplerin tartılması, madde ağırlığını tespit etmek için bir tüpün manevra yapmasını ve genellikle manifolddan ayrılmasını gerektirir.

IMO SOLAS FSS Yönetmeliği Bölüm 5, 2.1.1.3'e göre: “Mürettebatın kaplardaki yangın söndürücü madde miktarını güvenli bir şekilde kontrol edebilmesi için araçlar sağlanacaktır. Bu amaçla, kapların sabitlendikleri konumdan tamamen hareket ettirilmeleri gerekmeyecektir.” Bu yönetmelik, mürettebatın periyodik muayene, bakım ve belgelendirme arasında söndürme sistemlerini test etmesini özellikle gerekli kılmaktadır. Sadece akredite edilmiş denizcilik hizmet şirketleri tarafından yıllık denetim yaptırılması yeterli değildir. Mürettebat da

kendi yangın koruması için sorumluluk almalıdır. Bununla birlikte, mürettebatın gaz tüplerini kapatma, sökme, tartma ve yeniden takma konusunda sertifika sahibi olmadığı (IACS Yönetmeliği Z17/Rev. 17, Ek 1, Bölüm 4.2 uyarınca) ve bu nedenle gemide uzman ekipman gibi araçlara sahip olmadan bu işleri yapmalarının IMO SOLAS gerekliliklerine uygun olamayacağı unutulmamalıdır. CO<sub>2</sub>, bir yangını uygun şekilde söndürmek için gereken konsantrasyonda verilemeyeceğinden, sızıntı nedeniyle söndürücü madde kaybı son derece tehlikeli olabilir. Bu durum, tespit edilmemesi halinde, sistemin çalışabilirliğini ve yangınla mücadelede yeteneğini ciddi şekilde etkileyebilir.

MSC.1/Circ 1318/Rev. 1, yangın söndürme sistemleri için en az iki yılda bir tüplerin nominal şarjın en az %90'ına sahip olduğunu teyit etmek üzere önerilen asgari bakımı öngörmektedir. Herhangi bir madde kaybının gemideki bir yangının kontrol altına alınamamasına neden olabileceğinden, bazı operatörler, IMO talimatından daha sık testler yaparak, bu aralıklar konusunda risk temelli bir yaklaşım benimsemişlerdir. Gazlı söndürme sistemleri oldukça yüksek basınçlıdır ve bakımlarını gerektiren yönetmeliklerde belirtildiği üzere, sızıntı ve boşaltım riski, kullanımlarının bir parçası olarak kabul edilir. Anlaşılması gereken ana faktör, bir yangın durumunda harekete geçebilmeleri veya gazlarını serbest bırakabilmeleri gerektiğidir. Bunun böyle olmasını sağlamanın tek yolu ise, söndürme sisteminin işlevselliğinin düzenli olarak doğrulanmasıdır. Ancak, tüplerin tartılması, sistemin kapatılmasını gerektirdiğinden ve dolayısıyla da bu denetim süresince gemiye koruma sağlayamayacağından, bu durum nadiren gerçekleşir. Daha sonra (nominal olarak 45 kg CO<sub>2</sub> içeren) her bir tüpün manifolddan ayrılması ve bir kantara taşınması ve ardından geri döndürülmesi ve yeniden bağlanması gerekir ki bu 15 dakika sürebilir. Bir geminin ortalama olarak 600 tüpe sahip olabileceği ve limanda sadece birkaç saat kalabileceği düşünüldüğünde, her bir tüpün titizlikle incelenmesi için ölçümün hem güvenilir hem de zaman açısından verimli olması gerekir. Allianz'ın Güvenlik ve Denizcilik İncelemesi 2023'te

gösterildiği üzere, her yıl dünya çapında gemi kayıplarının, karaya oturmadan sonra ikinci önde gelen nedeni yangındır. Bu nedenle de, bir CO<sub>2</sub> sisteminin arızalanmasının etkileri önemlidir. Ayrıca, aküyle çalışan araçlar ve ürünler, yeni yangın salgını riskleri yaratmışlardır. Bu risk, bazı gemi sahipleri tarafından o kadar ciddi olarak kabul edilmiştir ki, yeni inşa edilen Ro-Ro feribotlarına sistemin çalışabilirliğini sağlamak için yedek olarak çift CO<sub>2</sub> sistemleri takmaya başlamışlardır. Ultrasonik seviye tespitinin değerini bulduğu yer, işte budur. Tüp doluluk seviyelerini izlemenin daha hızlı ve kolay bir yolunu sağlayarak, ölçüm sürecini kolaylaştırarak mürettebata zaman kazandırmakla kalmaz, sonuç olarak izlemenin daha sık yapılmasına olanak sağlayarak, gemi güvenliğini artırır. Bir yangın söndürme sisteminde yeterli madde seviyesinin 30 saniyeden kısa bir sürede tamamlanabilen bir ölçüm işlemi kullanılarak garanti edilebilmesi, bir geminin mevzuata uygunluğunu sağlar. Ancak bu uygunluk, kullanım durumunun yalnızca bir yönüdür; sonuç olarak, bir geminin güvenli çalışmasını garanti etmek çok daha önemlidir.

Bir sistemde tespit edilemeyen madde kaybının sonucu ölümcül olabilir; bunu daha hızlı ve daha kolay tespit etmek, bir geminin riske maruz kalma durumunu önemli ölçüde etkiler. Ayrıca, sistemlerin insan hayatı için oluşturabileceği tehdit potansiyel olarak ölümcüldür. Bu maddeler yangınları oksijenden yoksun bırakmak üzere tasarlandığından, yanlışlıkla boşaltılmaları, buldukları ortamdaki insanların boğulmalarına sebep olabilir. Ultrasonik seviye göstergesi, madde doluluk tespiti için tüp manifoldlarını ve bağlantı parçalarını manipüle etme ihtiyacını ortadan kaldırarak valfler ve bağlantı parçaları üzerindeki aşınma miktarını ve dolayısıyla yanlışlıkla boşaltım riskini azaltır. Bunun çok sayıda örneği vardır; yangın söndürme sistemlerinden istemeden salınan söndürücüler, 1975-2000 yılları arasında çoğunlukla denizcilik sektöründe olmak üzere 72 kişinin ölümüne ve 145 kişinin yaralanmasına neden olmuştur. 2011 yılında HMNB Faslane'de meydana gelen bir olayda, SD Nimble römorköründe, CO<sub>2</sub> sisteminin kazara

boşalmasına maruz kalan bir yüklenicinin hayata döndürülmesi gerekmiştir. Bu olay, CO<sub>2</sub> tüplerinin tartılmak üzere çıkarılırken yapılan insan hatasının bir sonucuydu. Bu durumda, hayat kurtarmak için tasarlanan yangın söndürme sistemi, hayatları tehdit edecek veya alacak şekilde çalışmıştır. Bunun örnekleri daha büyük gemilerde de yaşanmıştır. Eddystone ve Red Eagle adlı iki ro-ro feribotu sırasıyla 2016 ve 2017 yıllarında yangın söndürme sistemlerinden kazara CO<sub>2</sub> salınımı yaşamıştır. Her iki olayda da kimse zarar görmemiş olsa da, her iki gemide de düzinelerce yolcu ve mürettebatın bulunması, insan hayatına yönelik önemli bir tehdidin mevcut olduğu anlamına geliyordu.

MAIB (Marine Accident Investigation Branch) soruşturmasının 2018 yılında yayınlanan müteakip bulguları sonucunda, tüp içeriğini doğrulamak ve IMO FSS Kodu, Bölüm 5.2.1.1.3'ü gerekliliğini karşılamak için ultrasonik seviye göstergesinin kullanılması tavsiye edilmiş ve bunun planlanan bakım programına kolayca dahil edilebilmesinin ek faydası vurgulanmıştır. Bu husus, Denizcilik ve Sahil Güvenlik Ajansı'nın Eylül 2018 tarihli Güvenlik Bülteni 12 tarafından da yinelenmiştir. Portalevel® MAX MARINE PLUS gibi ultrasonik izleme çözümleri, silindirleri tartmak için sökme ve manevra yapma ihtiyacını ortadan kaldırarak, bütünlüğü bozmayan bir ölçüm süreci sağlayarak bu prosedürlerle ilişkili riskleri en aza indirir. Ölçüm işlemi sırasında silindirin çıkarılmasına gerek yoktur, bu da yangın söndürme sisteminin herhangi bir kesinti yaşamaması ve sürekli yangın güvenliğinin sağlanması anlamına gelir. Kazara tahliye örneklerinde de görüldüğü gibi bu, gemide can kaybı riskini en aza indirir. Sonuç olarak, ultrasonik izleme çözümleri, önemli ölçüde daha az insan gücü gerektiren ve diğer kurum doğrulama yöntemlerinden çok daha hızlı olan, el tipi bir cihazla garanti edilen, bir yangın söndürme sisteminin mümkün olan en güvenli şekilde çalıştırılmasına olanak tanır.

**Editörün Notu: Bu makale Coltraco Ultrasonics tarafından yazılmıştır. Makale Kaptan Erol Ceylan tarafından çevrilmiştir. Kaynak - NorthStandard**





**AVS**

1985

**GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING**

**AT 1500+ PORTS  
IN 126 COUNTRIES**

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

*at your service globally.*



# “BAŞARILI BİR FİRMA OLMAYA DEĞİL, DEĞERLİ BİR FİRMA OLMAYA ÇALIŞIYORUZ”



**ÖMER OĞUZ**  
**LEO MARINE GENEL MÜDÜRÜ**

Leo Marine Genel Müdürü Ömer Oğuz Leo Marine Firması'nın kuruluşundan bugüne beş sene geçtiğini belirterek başladı sözlerine... Öncesinde babası Hasan Tuğrul Oğuz'un sahibi olduğu, 25 yılı aşkın süredir Petrol Ofisi deniz yakıtları bayiliği ve aynı zamanda akaryakıt/madeni yağ barge işletmeciliği yapan Semerkan Denizcilik'te çalıştığını belirten Ömer Oğuz, üniversite öğrenim hayatına devam ederken de çalışmasını sürdürdüğünü dile getirdi.

Leo Marine Genel Müdürü Ömer Oğuz; “Petrol Ofisi ve Chevron firmaları arasında 2014 yılında deniz madeni yağları alanında imzalanan stratejik iş birliği antlaşması sonucu madeni yağ ikmallerinde hizmet verecek Petrol Ofisi ve Chevron tarafından onaylı çift cidarlı madeni yağ barcımız ile madeni yağ alanına giriş yaptık” dedi.

Oğuz; “Gelişen piyasa şartları, Türk tersanelerinde yeni inşa projelerinin ve tamir/bakım için uğrak yapan gemi sayılarının hızla artması sonucu taleplere zamanında, uygun maliyetle ve eksiksiz bir şekilde cevap verebilmek adına Petrol Ofisi Deniz Madeni Yağları departmanı ile yapmış olduğumuz görüşmeler sonrasında Petrol Ofisi ve Texaco (Chevron) markalı denizcilik ürünlerinin bayiliği üzerinde antlaşmaya vardık ve 2019 yılında firmayı kurarak ilk satışımızı gerçekleştirdik” şeklinde konuştu.

## “SÜRDÜRÜLEBİLİR BÜYÜMENİN TEMELLERİNİ ATTIK”

Ömer Oğuz şöyle devam etti: “Semerkan Denizcilik'te ana iş kolumuz akaryakıt ve barge işletmesi üzerineydi. Madeni yağ satışlarımız çok fazla yoktu. Bu alanda fırsat görüp daha detaylı odaklanabilmek adına Leo Marine firmasını kurduk.

Kuruluşumuz ile birlikte sektöre daha da yaklaşarak kullanıcıların ihtiyaçlarını anlama ve bununla beraber uluslararası yakıt ve yağ trader firmaları, armatörler, tersaneler ve gemi işletme firmaları ile ilişkilerimizi geliştirme fırsatlarını yakaladık. Tuzla depomuzda tutmuş olduğumuz ürün çeşitliliği, firmamıza dedike nakliye araçlarımız sayesinde taleplere neredeyse aynı gün içinde cevap verip ikmal garantisi güvencemizle iş ortaklarımızın memnuniyet ve bize olan güven seviyelerini yukarılara taşıdık. Bu süre zarfında birçok yeni inşa gemi projesinin ve bakıma gelen gemilerin madeni yağ tedarikini gerçekleştirdik. Şu an 700 fiçidan fazla stoklama alanımız ve geniş dağıtım ağıımız ile iş ortaklarımıza hizmet veriyoruz. Her geçen gün stoklama kapasitemizi arttırarak, müşterilerimizin anlık taleplerine en kısa sürede cevap vermeyi hedefliyoruz”.

Sadece satış değil satış sonrası hizmetlerle sürdürülebilir büyümenin temellerini attıklarını belirten Ömer Oğuz; “İş ortaklarımızın tüm analiz süreçleri ile yakından ilgilenecek, kendilerine sonuçlar hakkında zamanında bilgilendirme yaparak ekipman ömürlerinin uzamasına ve doğru yağ seçimlerine katkıda bulduk ve bulunmaya devam ediyoruz” dedi. “Beş sene gibi bir sürede Leo Marine adını deniz madeni yağları alanında en üst seviyeye taşımanın gururunu yaşıyoruz” diyen Oğuz şöyle devam etti: “Bugün bu büyümeyi yakalamamızda, Petrol Ofisi deniz madeni yağları departmanında çalışan arkadaşlarımızın büyük desteği var. Onlardan çok şey öğrendik ve hala öğrenmeye devam ediyoruz. Bu vesile ile hepsine ayrı ayrı teşekkürlerimi sizlerin aracılığı ile bir kez daha iletmek isterim” dedi. Ömer Oğuz şunları söyledi: “Gerek Petrol Ofisi markası gerekse Chevron markası denizcilik piyasasında bilinen





markalar. Global bulunabilirlik talebi olan iş ortaklarımız ile Chevron markası ile yerel marka talebi olan iş ortaklarımız ile Petrol Ofisi markası üzerinden tedarik gerçekleştiriyoruz. Chevron markası piyasanın da yakından bildiği üzere tüm ana makine üreticilerinden OEM onaylarına sahip bir marka. Bu bağlamda iş ortaklarımızın birçok talebini karşılıyor. Petrol Ofisi markası ise fiyat ve performans açısından birçok müşterimiz tarafından tercih sebebi olmaktadır. Her iki markanın formülleri de müşterilerimizin ihtiyaçlarını karşılayabilecek yeterliliklere fazlasıyla sahip. Her iki markanın da teknolojik gelişmeleri yakından takip eden AR-GE ekibi ve çalışmaları bulunmakta olup, piyasadaki gelişmeleri yakından izleyerek hızlı aksiyon alabiliyorlar. Biz de bayi olarak bu iki değerli markamızın kalitesini daha da yukarıya taşıyabilmek adına elimizden geleni yapmaya çalışıyoruz”.

“Daha çok çevreci yakıtların kullanılması ile beraber, gemilerin kullanmış oldukları yağlarda ve formüllerinde değişiklik oluyor” Oğuz, “Bu durumda her iki markamız da hazır ve taleplere cevap verebilecek durumda. Çevreye duyarlı (EAL) yağlarımız bulunmakta olup, her geçen gün bu yağlara olan talep artış göstermektedir. Özellikle ECA bölgelerine

sefer yapacak gemiler bu yağları tercih etmektedir. Ayrıca yeni nesil yakıt kullanan gemiler için de özel olarak geliştirilmiş yağlar portföylerimizde yer alıyor” şeklinde konuştu.

Ömer Oğuz; “Bizim şirketimizin tercih edilme sebepleri arasında, iş ortaklarımız ile kurmuş olduğumuz güven, yakın ve sürdürülebilir ilişki ile beraber lojistik gücümüzü en başa koyabiliriz. Her geçen gün arttırmış olduğumuz depolama kapasitemiz ve kara ile deniz nakliye ağıımız sayesinde çok kısa sürelerde iş ortaklarımızın taleplerine cevap verebiliyoruz. Bununla beraber iş ortaklarımızın madeni yağ analiz süreçleri için hizmet veriyor ve bunların takibini yapıyoruz. Aslında iş ortaklarımız adına tüm süreçleri takip ediyor ve onların diğer işlere daha sağlıklı konsantrasyon sağlıyoruz” şeklinde konuştu.

### **“BİZ SİZİN LİMANA NASIL ULAŞTIĞINIZ İLE İLGİLENİYORUZ”**

Leo Marine Genel Müdürü Ömer Oğuz şöyle devam etti: “Zaman zaman bürokratik ve gümrük sistemlerinden kaynaklı kesintilerin yarattığı olumsuz durumlar olsa da, şuan için İstanbul demir bölgesinde verilen hizmet, komşu limanlar ile karşılaştırıldığı noktada çok üst seviyede. Bunu hem

yağ hem yakıt ikmalleri için gönül rahatlığı ile söyleyebilirim. Her geçen gün işlerimizin daha hızlı yapılabilmesi için ilgili Bakanlıklar, Deniz Ticaret Odası ve komiteler gerekli aksiyonları alıyorlar. Gerek barge gerekse bot servisleri kusursuza yakın diyebiliriz. Türkiye Cumhuriyeti gümrük personeli, işlerin hızlandırılması, gemilerin vakit kaybetmeden tedariklerinin gerçekleşmesi için var gücüyle çalışıyorlar. Bu vesile ile de emeği geçen herkese bir kez daha teşekkürlerimi buradan iletmek isterim”.

“Büyümemiz sağlıklı gidiyor ve piyasada çözüm ortağı olduk” diyen Oğuz; “Mottomuz olan ‘Biz sizin limana nasıl ulaştığınız ile ilgileniyoruz’ iş ortaklarımız tarafından benimsendi. Boşa söylenmiş bir cümle değil, olabildiğince arkasında durmak için çaba sarf ediyoruz ve açıkçası bunu başardığımızı düşünüyoruz. Armatörlerimizin çektiği zorlukları biliyor ve onların limanlara en güvenli şekilde gidebilmesi adına elimizden gelenin fazlasını yapmak için çalışıyoruz. Her geçen sene tonajımızı, ikmal ağıımızı, depolama kapasitemizi büyük miktarda arttırarak Türkiye’nin hemen hemen her limanında ikmal yapabilecek duruma geldik” şeklinde konuştu.

Gelecekte, Petrol Ofisi’nin talep, yönlendirme ve onayı doğrultusunda ikmal alanımızı ve depolama kapasitemizi daha da fazla genişletmek istediklerini belirten Ömer Oğuz sözlerini şöyle noktaladı: “Yurtdışındaki stratejik limanlarda Petrol Ofisi deniz madeni yağlarını depolayıp satan ilk bayi olma hedeflerimiz arasında yer alıyor.

Doğru zamanda doğru yerde ve iş kolunda olduğumuzu düşünüyorum. Hedefimiz farkındalık yaratarak, armatör ve gemi işletmecilerimizin zamanlarını daha verimli kullanmasına yardımcı olabilmek. Bizim ilgi ve tecrübe alanımızda olan konularda onlara değer yaratmak ve onlarla sürdürülebilir ilişkiler kurmak. Başarılı bir firma olmaya değil, değerli bir firma olmaya çalışıyoruz”.

## 8. MARE FORUM İSTANBUL 2024, DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİNE MERCEK TUTTU

8. Mare Forum İstanbul 2024, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) ana sponsorluğu ve İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteğiyle 22 Mayıs'ta düzenlendi. Mare Forum'un açılış oturumunda İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da bir konuşma yaptı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteği ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) ana sponsorluğunda yoğun bir katılımı gerçekleşen Mare Forum'un açılış oturumuna İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) Başkanı Cem Seven, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkan Vekili Elif Ceren Gülcek, Mare Forum Başkanı İoannis Kostoulas, DTO Yönetim Kurulu Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, EskoMarine Genel Müdürü Erhan Esinduy, AVS Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek, Esenyel & Partners Hukuk Bürosu Kurucu Ortağı Selçuk Sencer Esenyel, ulusal ve uluslararası denizcilik kuruluşlarının temsilcileri katıldı.

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB) Başkanı Cem Seven açılış oturumunda yaptığı konuşmada karbonsuzlaşma süreci, finansman ve yatırım modellerinin tartışılacağı böylesine önemli bir organizasyonu takdirle karşıladığını açıklayarak 2018'de 200'e yakın ülkenin imzaladığı Paris Anlaşması ile birlikte yeni ve yeşil bir

dünyaya yelken açtığımızı ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün karbonsuzlaşma hedefleri doğrultusunda uygulanan yeni kuralların dünya çapında toplam gemi inşa prosedürlerinin kompozisyonunu etkilemeye başladığını belirtti. Türkiye'deki tersanelerin de bu değişimden etkilendiğini ve yeşil gemilere yönelik talepten faydalandığını vurgulayarak Türk gemi inşa sanayinin imza attığı başarıların altını çizdi.

### TAMER KIRAN: "DENİZCİLİK KÜRESEL EKONOMİNİN ANAHTARIDIR"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ise Deniz Ticaret Odası hakkında kısa bir bilgilendirme yaptıktan sonra Mare Forum gibi etkinliklerin Türkiye'nin orta ve uzun vadeli enerji dönüşümü, yeşil denizcilik, karbonsuzlaşma, finans ve yatırım modelleri süreçlerinde uzun vadeli geleceği için geniş bir yelpazede değerlendirme yapmaya olanak sağladığını söyleyerek sürdürdü: "Bu vesileyle, bugün ve gelecek için, Deniz Ticaret Odası olarak etkinliğe katkıda bulunmaktan duyduğumuz memnuniyeti ifade etmek isterim ki, bugün dünya ticaretinin

yaklaşık %86'sı deniz taşımacılığı ile taşınmaktadır. Bu nedenle denizcilik, dünyada stratejik bir sektör olarak kabul edilir ve küresel ekonominin anahtarıdır. Türkiye, Avrupa ve Asya kıtaları arasında bir köprü görevi gören üç tarafı denizlerle çevrili çok stratejik bir konumda yer alıyor. Coğrafi konumumuz ve ülkemizin menfaatleri göz önüne alındığında, denizcilik sektöründe dünyanın önde gelen ülkelerinden biri olmak bizim için bir zorunluluk. 2023 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun yüzüncü yılını büyük bir sevinç, gurur ve coşkuyla kutladık. Cumhuriyetin ilanı Türk devletinin yönetimini Türk halkına devrederken, aynı zamanda köklü bir dönüşümü de başlatmış ve ülkemiz medeniyet adına önemli bir ilerleme kaydetmiştir. 1923 tarihi ticari tarihimiz açısından da çok önemlidir. Türk denizcilik sektörü 100 yıl boyunca övgüye değer bir ilerleme kaydetmiştir."

### "YAT VE TEKNE İNŞA SANAYİMİZ ÜLKEMİZE BÜYÜK DEĞER KATMAKTADIR"

2009 yılında yaşanan küresel kriz ve akabindeki pandemi döneminden oldukça olumsuz bir şekilde etkilenen tersanelerin





# BAYRAKTAR AKINCI'DAN DENİZ HEDEFLERİNE TAM İSABET

Bayraktar AKINCI TİHA, deniz üstünde seyreden hareketli ve sabit hedeflere yönelik gerçekleştirilen atış testlerini başarıyla tamamladı. Bayraktar AKINCI, milli elektro-optik sistem ve yerli mini akıllı mühimmatları kullanarak deniz hedeflerini başarıyla imha etti.



Savunma Sanayii Başkanlığı liderliğinde yürütülen AKINCI Projesi kapsamında Baykar'ın milli ve özgün geliştirdiği Bayraktar AKINCI Taarruzi İnsansız Hava Aracı'na (TİHA) yerli mühimmat ve alt bileşenlerin entegrasyonu başarıyla sürüyor. Bu çerçevede Bayraktar AKINCI, önemli bir atış testini daha başarıyla geçti.

Baykar'ın milli ve özgün olarak geliştirdiği Bayraktar AKINCI, deniz üstünde gerçekleştirilen atış testini başarıyla tamamladı. Tekirdağ'ın Çorlu ilçesindeki AKINCI Uçuş Eğitim ve Test Merkezi'nden Mini Akıllı Mühimmatlar ve ASELFLIR-500 ile havalanan Bayraktar AKINCI, testin ilk aşamasında 30 bin feet irtifadan deniz üstündeki sabit hedefi MAM-T ile tam isabetle vurdu. Testin ikinci aşamasında ise milli TİHA, MAM-L ile deniz üstünde seyreden Albatros İDA'yı (İnsansız Deniz Aracı) yine 30 bin feet irtifadan başarıyla imha etti. Bayraktar AKINCI, deniz hedeflerine karşı gerçekleştirdiği başarılı atış testleri ile mavi vatandaşın etkisini gözler önüne serdi. Bayraktar AKINCI,

22 Şubat'ta icra edilen testlerde de Aselsan tarafından milli olarak geliştirilen sınıfında dünyanın en iyi elektro-optik sistemi olan ASELFLIR-500 Elektro-Optik Keşif, Gözetleme ve Hedefleme Sistemi'ni kullanarak ilk kez deniz üstünde seyreden Albatros İDA'yı başarıyla imha etmişti.



## AKINCI C GÖKYÜZÜNDE

24 Şubat'ta gerçekleştirilen test faaliyetinde Bayraktar AKINCI C, bir saatten fazla havada kaldı. Uçuş sırasında aerodinamik parametre adımları başarıyla test edildi. Bayraktar AKINCI C, 2 X 850 HP olmak üzere toplamda 1700 HP

sahip olduğu güç ile sınıfının en etkili ve kabiliyeti muharip platformu olacak. İlk uçuşunu 6 Aralık 2019'da yapan Bayraktar AKINCI TİHA, 29 Ağustos 2021'de envantere girdi. Yakın dönemde 2X450 HP gücündeki Bayraktar AKINCI A ve 2X750 HP gücündeki Bayraktar AKINCI B, Türk güvenlik güçlerinin yanı sıra başta Azerbaycan olmak üzere dost ve müttefik ülkelerin envanterine de girmeye başladı. Türkiye'nin ilk milli insansız hava araçlarını üreten Baykar'ın milli ve özgün olarak geliştirdiği Bayraktar AKINCI TİHA, 50 bin uçuş saatini başarıyla tamamlayarak, Türk havacılık tarihinde önemli bir kilometre taşını daha geride bıraktı.

## İHRACAT ŞAMPİYONU

Başlangıçtan bugüne tüm projelerini öz kaynakları ile yürüten Baykar, 2003 yılındaki İHA Ar-Ge sürecinin başlangıcından itibaren tüm gelirlerinin yüzde 83'ünü ihracattan elde etti. 2021 ve 2022 yıllarında Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerine göre savunma ve havacılık sektörünün ihracat lideri oldu.

Savunma Sanayii Başkanlığı tarafından 2023'te de sektörün ihracat şampiyonu olduğu açıklanan Baykar, geçen yıl 1.8 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirdi. Son yıllarda gelirlerinin yüzde 90'ından fazlasını ihracattan elde eden Baykar, 2023'te savunma ve havacılık sektöründeki ihracatın 3'te 1'ini tek başına yaptı. Dünyanın en büyük SİHA ihracatçısı olan Baykar'ın hâlihazırda imzalanan sözleşmelerinin yüzde 97.5'i ihracat kaynaklı gerçekleşti. Bayraktar TB2 SİHA için 33 ülkeyle, Bayraktar AKINCI TİHA için ise şimdiye kadar 9 ülke ile olmak üzere toplam 34 ülkeyle ihracat anlaşması imzalandı.



# TUI JUNIOR ACADEMY TÜRKİYE PROJESİNİN SANAT ATÖLYESİ ÇEŞME'DE GERÇEKLEŞTİ

TURMEPA ve TUI Care Foundation iş birliğiyle düzenlenen TUI Junior Academy Türkiye projesi kapsamında 29 Nisan'da yapılan "3D Çizimlerle Deniz" adlı sanat atölyesine ortaokul branş öğretmenleri katıldı.



TURMEPA'nın, TUI Care Foundation iş birliğiyle maviye duyarlı nesiller yetiştirmek amacıyla geçtiğimiz yıl Muğla ve Antalya'da başlattığı "TUI Junior Academy Türkiye" projesinde "Eko Şampiyon" unvanı kazanan 4520 öğrenci ve 536 öğretmene ulaşıldı. Projenin ikinci yılında İzmir ve Aydın'da yapılan eğitimlere 66



öğretmen katıldı ve 953 öğrenci "Eko Şampiyon" unvanı aldı. Eğitimlerin yanı sıra atölye çalışmaları, kıyı temizlikleri ve kültür gezileri ile deniz ekosisteminin canlılar ve turizm üzerindeki etkileri hakkında turizmin öncü illerindeki hedef grubun farkındalığının artması amaçlanıyor.

Proje kazanımlarını kamuoyuyla paylaşmak, denizlerin ve deniz turizminin önemini vurgulamak adına İzmir Çeşme'de ortaokul branş öğretmenleri ile bir araya gelinerek "3D Çizimlerle Deniz" başlıklı sanat atölyesi gerçekleştirildi. 29 Nisan'da Çeşme Boyalık Beach Hotel & SPA'da gerçekleştirilen etkinliğe İzmir İl Millî Eğitim Müdürlüğü, Çeşme İlçe Millî Eğitim Müdürlüğü, Çeşme Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Müdürlüğü, TURMEPA Genel Müdür Yardımcısı Mine Gökner ve 20 öğretmen katıldı.

Meeting Point of All Routes



**TUNA**  
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

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

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE SAĞLIK VE İŞ GÜVENLİĞİ SORUNLARI MASAYA YATIRILDI

Deniz Ticaret Filosunda görülebilen hastalık, meslek hastalıkları ve nedenleri ile çözüm önerilerinin değerlendirilmesi amacıyla Türk Armatörleri İşverenler Sendikası (TAİS) tarafından bir çalıştay düzenlendi.

Deniz Ticaret Filosunda görülebilen hastalık, meslek hastalıkları ve nedenleri ile çözüm önerilerinin değerlendirilmesi amacıyla, Türk Armatörleri İşverenler Sendikası (TAİS) tarafından sektör temsilcilerinin katılımıyla 21 Mayıs 2024 tarihinde 2'nci Hastalık ve Meslek Hastalıkları çalıştayı İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonunda gerçekleştirildi.

## KONTAYTEKİN: ARMATÖRLERİN VE ŞİRKETLERİN DENEYİMLERİNDEN FAYDALANMALIYIZ

Çalıştay TAİS Yönetim Kurulu Başkanı Ali İbrahim Kontaytekin'in açış konuşmasıyla başladı. Kontaytekin denizcilik alanında yaşanan personel sorunlarına ve devlet bürokrasisiyle ilgili sıkıntılara dikkat çekti ve şunları söyledi: "Ankara'ya birkaç kez gittik ve sesimizi duyurduk. Çok değerli bir bürokrat vardı, işimizi de çok iyi biliyordu. Ancak bir gecede görevden alındı ve yerine başkası atandı. Bu tür değişiklikler, sektördeki bilgi ve kültür birikiminin kaybına neden oluyor". Ali İbrahim Kontaytekin, denizcilik personeliyle ilgili yaşanan hukuki sorunlara da değindi. Kontaytekin; "Son yıllarda, çalışanların haklı taleplerini suistimal ederek açtıkları haksız davalarla karşılaşmaktayız. Bu durum, şirketleri zor durumda bırakıyor. Bu sorunları çözmek için personel müdürlerinin sonbaharda toplanmasını öneriyorum. Her şirketin karşılaştığı olayları, davaların nasıl sonuçlandığını ve bu süreçlerde neler yaşandığını paylaşması gerekiyor. Bu şekilde bilgi ve tecrübe alışverişi sağlayarak sektördeki sorunları daha etkili bir şekilde çözebiliriz" dedi.

Ali İbrahim Kontaytekin, çalıştayın amacının sadece kazalar ve davalar değil, aynı zamanda bu olaylardan



çıkarılacak dersler olduğunu belirtti ve "Çalıştayların devamlı ve gerekli olduğuna inanıyorum. Herkes yaşadığı davaları, nasıl kazandığını ya da kaybettiğini paylaşmalı. Bu şekilde bilgi birikimimizi ve tecrübelerimizi geliştirebiliriz. Sonbaharda daha geniş katılımlı bir çalıştay yaparak tüm armatörlerin ve ilgili şirketlerin deneyimlerinden faydalanmalıyız" şeklinde konuştu.

## ARSLAN DEMİRKIRAN: TÜRDEF OLARAK ÇÖZÜM ÖNERİLERİNİ SIRALADI

Ardından Sivil Toplum Kurulu Temsilcilerinden Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Yönetim Kurulu Üyesi Aslı Arslan Demirkıran bir konuşma yaptı. Demirkıran denizcilik mesleğinin riskli doğasına dikkat çekti ve deniz şehitlerini anarak sözlerine başladı.

Aslı Arslan Demirkıran; "Sözlerime başlarken deniz kazalarında kaybettiğimiz deniz şehitlerimizi saygı ve rahmetle anıyorum. Kadim bir meslek olan denizcilik, her ne kadar 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu madde 40 fiili hizmet süresi zammı kapsamı dışında bırakılmış olsa da halen yüksek riskli işler kategorisinde yer



almaktadır. Denizciler, yedi gün yirmi dört saat ağır hava şartlarında ve ailelerinden uzakta çalışmaktadır" dedi.

Konuşmasında denizcilerin karşılaştığı sağlık sorunlarına da değinen Aslı Arslan Demirkıran, konuşmasında şu ifadelerle yer verdi: "Bu ağır çalışma şartları altında, uyku bozukluklarına bağlı kardiyovasküler rahatsızlıklar, stres sebebiyle kaygı bozuklukları ve kalp rahatsızlıkları, yeterli ve dengeli beslenememe nedeniyle metabolik sendrom ve kardiyovasküler hastalıklar gibi kronik rahatsızlıklar ortaya çıkmaktadır.

Vibrasyonlu ve gürültülü ortamlarda çalışmak dolaşım bozuklukları, ağrılar ve işitsel bozukluklara, statik elektrik yüklenmesi ise gerginlik ve huzursuzluğa neden olmaktadır. Özellikle tanker tipi gemilerde çalışanlarda kanser riskinin arttığı görülmektedir. Sosyalleşememe ve yalnızlık ise ruhsal rahatsızlıklara, bağımlılıklara ve bunlara bağlı olarak çıkan psikolojik-fiziksel rahatsızlıklara yol açmaktadır". Arslan Demirkıran Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun çözüm önerilerini de konuşmasında şöyle dile getirdi: "Gemi filomuzun gençleşmesi ve







altında yaşayan insanların genel bir problemi olduğunu belirtti. Türkiye'de yaşam koşullarının getirdiği bu stres ve psikolojik rahatsızlıkların denizcilik sektöründe de kendini gösterdiğini ifade etti. Mete sendika olarak 15 yıldır birçok çalışmaya katıldığını, ancak çözüm odaklı adımlar atılmadığını belirterek, "Başta devlet ve sektörün amiral gemisi olan Deniz Ticaret Odası olmak üzere, bu

konularda tam manasıyla adım atıldığını göremedik. Sorunlarımız ortak ve yaşanan sorunlar Türk bayrağından ve Türk gemi adamından kaçışları artırıyor" dedi.

Mete, Türk gemi adamlarının yabancı bayraklı gemilere ve yabancı personele yöneliminin giderek arttığını vurguladı. İlk sendikaya geldiğinde Türk armatörlerinin yabancı bayrağı tercih etme oranının

yüzde otuz civarında olduğunu belirten Mete, günümüzde bu oranın yüzde doksanlara çıktığını ve yabancı personel çalıştırma oranının da yüzde 30'lara yükseldiğini belirtti. Bu durumun, Türk gemi adamlarının işsiz kalmasına ve sektörün daha da zorlanmasına neden olduğunu söyledi. Mete denizcilik sektöründeki sorunların çözümü için DTO ve diğer sivil toplum örgütlerinin birlikte çalışması gerektiğini vurguladı ve "DTO ve denizle ilgili sivil toplum örgütleri oturup sorunlarımızı belirlemeli ve çözüm yollarını tartışmalıyız. Bu sorunları çözmediğimiz sürece, Türk insanı işsiz kalmaya devam edecek" şeklinde konuştu.

Son olarak Hudutlar Sahil Sağlık Genel Müdürü Dr. Bekir Lütfi Çelepçikay, "Türkiye'de gemiinsanları ile ilgili sağlık sisteminin ulusal ve uluslararası mevzuat çerçevesinde irdelenmesi" konusunda bir sunum yaptı ve sonrasında son oturuma geçildi. Son oturum soru cevap olarak gerçekleştirildi ve çalıştay toplu fotoğraf çekiminin ardından sona erdi.

## 122 YILDIR KESİNTİSİZ DÜZENLENEN "ÖZLEM YEMEĞİ" NDE COŞKU VARDI

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin geleneksel Özlem Yemeği, 23 Mayıs'ta düzenlendi. Gecede, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt bir konuşma yaptı.



Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin 122 yıldır kesintisiz düzenlediği ve geleneksel hale gelen "Özlem Yemeği", bu yıl 23 Mayıs Perşembe günü Çırağan Palace Kempinski, Mabeyn Balo Salonu'nda



gerçekleşti. Dernek üyelerinin yoğun ilgi gösterdiği geceye dernek yönetim kurulu ve üyeler katılım gösterdi.

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt'in



açılış konuşması ile başlayan gecede üyeler bol bol sohbet ettiler. Özlem Yemeği geç saatlere kadar coşku içinde devam etti ve üyelerin gelecek yıl yeniden bir araya gelme temennileriyle sona erdi.



# ASYAPORT'TAN DÜNYA ÇEVRE GÜNÜ'NDE PLAJ TEMİZLİĞİ

Türkiye'nin en büyük dünyanın ise sayılı konteyner limanından biri olan Asyaport Limanı personeli plaj temizliği yaptı.



5 Haziran Dünya Çevre Günü, Tekirdağ'da bulunan dünyanın ilk 100 büyük limanı arasında yer alan Asyaport'ta çeşitli etkinliklerle kutlandı. Asyaport,

çevreye duyarlı bir liman olma taahhüdünü sürdürerek, Türkiye'nin ilk EcoPort statüsüne ve Sıfır Atık Belgesine sahip en büyük transit konteyner limanı olarak iklim değişikliğiyle mücadelede önemli bir rol üstleniyor. Kurulduğu günden bu yana sosyal sorumluluk bilinciyle hareket eden Asyaport, sürdürülebilir bir geleceğe katkı sağlıyor. 2014 yılında faaliyete başlamadan önce Güneş Enerjisi Sistemi kurarak sürdürülebilir liman yatırımlarında öncü olan ve 2024 Nisan itibarıyla 1,5 MW kurulu güneş paneli gücüne ulaşan Asyaport, bugün liman elektriğinin %10'unu kendisi üretiyor.

Bu çabaların bir yansıması olarak, 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde Asyaport'ta çevre dostu bir plaj temizleme etkinliği düzenlendi. Asyaport, MSC ve MEDLOG çalışanlarının katılımıyla gerçekleşen etkinlik, 1 Haziran Cumartesi günü saat 10:00'da Barbaros Plajı'nda başladı ve ardından Gündal Plajı'nda devam etti. Plaj alanında bulunan sigara izmaritleri, pet şişeler, plastik poşetler gibi atıkların toplanmasıyla, çevre duyarlılığına dikkat çekmek ve çevre bilincini pekiştirmek amaçlandı. Aynı zamanda, Asyaport, limancılık sektöründe örnek uygulamalarıyla Türkiye'de ilklere imza atarak çevreye daha fazla katkı sağlıyor. Sektörün yol açtığı olumsuz çevresel etkileri SHORE POWER projesiyle en aza indiriyor. Bu sistemde, karbon emisyonu azaltma, çevre ve ses kirliliğini önleme ve yakıt maliyetlerini düşürme gibi birçok etkiye sahip olan karadan elektrik ikmali yapılarak, aynı anda 5 gemiye hizmet verilebiliyor. Asyaport, MSC ve MEDLOG çalışanları, altı yıl boyunca her yıl 5 Haziran Dünya Çevre Günü için bir araya gelerek plaj ve deniz temizleme çalışmalarlarıyla çevre ve sosyal sorumluluklarını yerine getiriyor. Çevreyi korumak ve kaynakları en verimli şekilde kullanmak için önlemler alan Asyaport, sürdürülebilir teknolojiyi aktif bir şekilde kullanıyor.



Navigation  
Communication  
Safety Equipments  
IT Systems  
Automation  
Gmdss Radio Survey  
VDR / SVDR Survey  
New Building  
Sales & Supply



\*Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTraker SSAS - LRIT\*

Address: Güzelyalı Mh. Egemen Sk. No:38 / 1 Pendik - İstanbul / Türkiye  
Phone: +90 216 507 23 33 Gsm: +90 535 477 44 69 (7 / 24 hrs)  
Mail: info@seatechnic.com Web: www.seatechnic.com



# ABD VE PANAMA ULUSLARARASI UYGUNLUK KONULARINDA İŞ BİRLİĞİ İÇİN GÜÇLERİNİ BİRLEŞTİRİYOR

Geçtiğimiz günlerde Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti ve ABD Panama Büyükelçiliği temsilcileri, Panama Denizcilik Otoritesi'nin (AMP) temsilcileri ile denizcilik konularında her iki ülkenin de devam eden taahhüdü ile ilgili olarak bir toplantı düzenledi.



Toplantı esnasında AMP ekibi kurumun, Panama Gemi Sicilinin ve Seyir ve Deniz Emniyeti Departmanının Kontrol ve İzleme Biriminin Panama ticaret donanmasına kayıtlı gemilerin ayrıntılı inceleme ve sürekli izleme açısından rolünü anlattı.

Bu kısım için Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti'nin İran'a ilişkin konulardan sorumlu asistanı Abram Paley, İran İslam Cumhuriyeti'nin tutarsız tavırları karşısında iki ülkenin iş birliğini devam ettirmesinin önemini açıkladı. Kendisi ayrıca her iki ulusun da ortak bir amacı olduğunu ve bu nedenle de fikir alışverişinde olmanın ve son birkaç yıldır olduğu gibi ortaklaşa çalışmanın sağlıklı olduğunu söyledi. Gündeme alınan konular arasında Panama bayraklı gemilerin İran petrolünün taşınması için kullanılmış olma ihtimali de vardı. Ancak bilindiği kadarı ile Panama Sicilinde bugüne kadar İran uyruklu kişilere ait hiçbir geminin bulunmadığı teyit edildi. Bu anlamda Yabancı Varlıklar Kontrol Dairesi Baş Danışmanı Miad Maleki, Panama bayrağının ve ticaretinin itibarının Amerika Birleşik Devletleri

için çok önemli olduğunu ve Panama Cumhuriyeti'ne sonsuz güvendiklerini belirtti. Toplantıda aynı zamanda Amerika Birleşik Devleti ve Panama hükümetlerinin bu konuların üstesinden gelebilmek için 2020 yılında geliştirdiği formalite ve protokollerin de üzerinde duruldu. Ancak, güncel olarak Panama Gemi Sicilinden gemilerin iptaline ilişkin taleplere ilişkin resmi bir bildirim yapılmadığı da belirtildi.

Gemi iptallerinin bahsi geçen işlemi düzenleyen, özellikle 6 Ağustos 2008 tarihli ve 57 sayılı Kanuna uygun olarak Panama yasaları çerçevesinde gerçekleşmesi gerektiğini de belirtmek uygun olur. Ayrıca, AMP ekibi 2019 yılından bugüne kadar 706 adedi resen ve 157 adedi ise fesih veya yasal satış yoluyla iptal edilen 863 adet gemiye ilişkin istatistikleri gösterdi. Ayrıca Varlık Kontrol Ofisi (OFAC) tarafından listelenen Panama bandıralı gemilerin istatistikleri ve Sicilin iptal işlemlerinden doğacak sonuçlara dair olan istatistikler de gösterildi. Ek olarak, OFAC listesinde olan 41 gemiden 24'ünün sicil tarafından hali

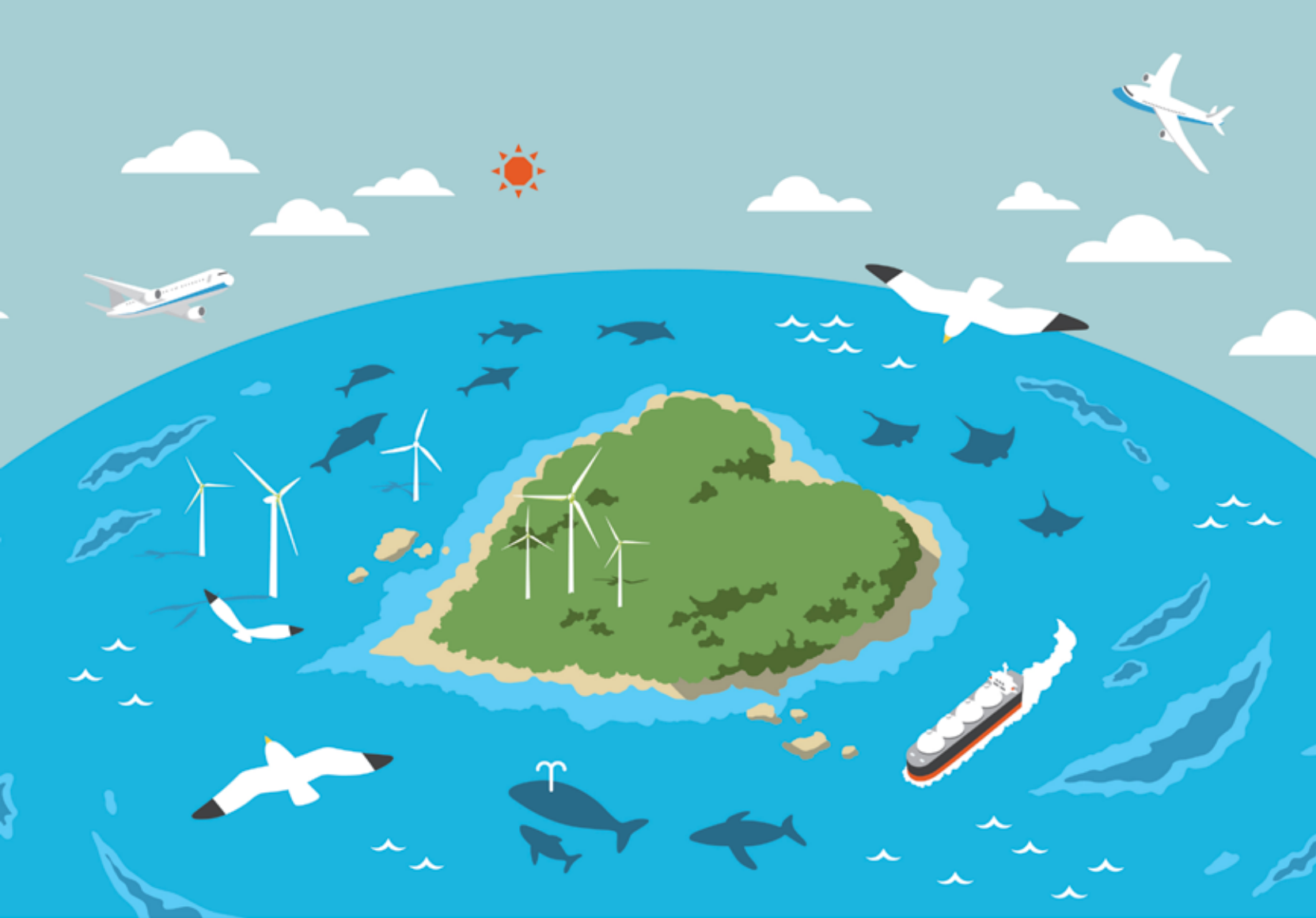
hazırda iptal edildiği ve web sayfasında yer alan bilgilerin Nisan ve Haziran 2023 aylarında resmi notlarla güncellenmesinin talep edildiğinin altı çizildi ve kanıtlarla gösterildi. 6 gemi daha iptal edilmiş olup kalan 11 gemi ise iptal sürecindedir. Bu işlemler tamamlandığında OFAC listesinde bulunan toplam 41 gemi resmi olarak bildirildiği üzere iptal edilmiş olacaktır.

Tartışılan bir diğer nokta, satışa çıkarılma ve yaptırım sürecinin resmileştirilmesi sırasında sicil değişikliğinin önlenmesine yardımcı olacağından satışa çıkarılacak veya yaptırıma tabi tutulacak gemilere ilişkin bilgilerin diğer sicillere bildirildiği gibi Panama'ya da önceden bildirilmesinin önemiydi. Ziyaret esnasında, ABD delegasyonu Panama Filo Kontrol ve İzleme Merkezini ziyaret etme ve işlevini ilk elden gözlemlene fırsatına sahip oldu.

Toplantının sonunda hükümetler arasında bilgi ve talep alışverişine yönelik oluşturulan protokolün devamının yanı sıra, her iki ülkenin gelecekteki yönetimlerinde bu çabaları kurumsallaştırmaya devam edecek ikili iş birliği anlaşmasının imzalanması ihtimali üzerinde anlaşmaya varıldı.

Paley'in Panama Hükümetinin sorumlu bir Gemi Sicili ve uluslararası deniz ticaretinde önemli bir stratejik ortak olarak sorumluluklarına odaklandığından emin olduğunu ifade ederek toplantıyı sonlandırması Panama Denizcilik Otoritesi için memnuniyet vericiydi. Her iki hükümetin de temsilcileri sorumlu denizcilik endüstrisi için el ele çalışmaya devam etme sözü verdi.





## Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.



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

# KILAVUZLUK HİZMETLERİ EMNİYETİNE İLİŞKİN YÖNERGE HAZIRLANDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı Denizcilik Genel Müdürlüğü, kılavuzluk hizmeti yapan gemiler ve kılavuz kaptanların güvenliğini artırmak amacıyla “Kılavuzluk Hizmetleri Emniyetine İlişkin Yönerge” hazırladı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada, 1 Temmuz 2024 tarihinde yürürlüğe girecek olan “Kılavuzluk Hizmetleri Emniyeti Yönergesi” ile Türkiye’de deniz yetki alanlarındaki gemilere verilen kılavuzluk hizmetleri esnasında kılavuz kaptanların ve diğer personelin can ve mal emniyetini artırmaya yönelik dünya standartlarında güvenliği kavuşacak yeni düzenlemeler getirildiği belirtildi.

Yeni düzenlemeyle kılavuz botlarının ulusal ve uluslararası en iyi denizcilik uygulamaları çerçevesinde kabul görmüş denizden emniyetle kazazede kurtarmaya müsait can kurtarma malzeme ve donanımları ile donatılmasının zorunlu tutulduğu vurgulanırken “15 metre ve üzerindeki kılavuz botlarında hidrolik tahrikli veya elektrikli, 15 metreden küçüklerde ise tercihen elle kumanda edilen denizden adam alma donanımı teçhiz edilecek. Yeni inşa edilecek kılavuz botlarının sevk sistemleri, denize adam düşmesi durumunda pervaneden korunacak şekilde olacak ve kumanda mahalleri dikeyde de görüş açısı sağlayacak. Kılavuz botlarının ilgili mevzuatında gemi adamı ile donatılmasına dair belirlenen gemi adamı sayısına ek olarak en az gemici veya yağcı yeterliliği bulunan bir personel ile donatılacak. Ayrıca emniyeti artırmak ve emniyetli transferi gerçekleştirmek adına, kılavuz botları, gece şartlarında da görüntü alan, deniz şartlarında kullanılmaya uygun

kamera ile donatılacak” denildi.

## CAN YELEĞİ GIYME ZORUNLULUĞU GETİRİLDİ

Kılavuz kaptanların ilgili mevzuatında belirlenen emniyet donanımları ve iş kıyafetine ilaveten, kılavuz kaptanlar ve kılavuz botu personeli için mevsimine göre kışlık veya yazlık can yelekleri giyme zorunluğu da getirildi: “Kılavuz kaptanların, hareket kabiliyetini kısıtlamayan, transfer esnasındaki tüm hareketlerini gece de kaydedecek özellikte yaka veya kask kamerası ile donatılma zorunluluğu ile birlikte Kılavuz Kaptanlar ve kılavuz botu personeli için yorgunluk durumu ile kılavuz kaptanların kıdem ve tecrübesi göz önünde bulundurularak vardiya düzeni ve gemi trafik yönetimi planlaması yapılması zorunluluğunu getirildi. Yapılan düzenleme ile ayrıca kılavuz kaptanların çalışma ve dinlenme saatleri de kayıt altına alınacak.”

## KILAVUZ KAPTANLARA ACİL DURUM YÖNETİM PLANI

Yönergeye göre, Kılavuz Kaptanlar ve kılavuz botu personelinin transfer esnasında sorumlulukların yerine getirilmediği tespiti halinde Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönergesi kapsamında oluşturulan Gemi Adamları Disiplin Komisyonu'na sevk edilerek idari işlem uygulanacak ve bu çerçevede kılavuzluk teşkilatları tarafından, kılavuz kaptan için kara-deniz transferi için “kılavuz kaptan emniyetli transfer prosedürü” ve “acil durum yönetim planı” oluşturulacak. Ayrıca transfer esnasında uygun can yeleği ve diğer kişisel koruyucu ekipmanlar ile donatılmış kılavuz botu kaptanı haricindeki bir personel, kılavuz kaptanın emniyetli bir şekilde transferi için refakat edecek. Yönergede kılavuz botu kaptanı veya kılavuz kaptan tarafından; botun gemiye teması esnasında veya kılavuz kaptanın gemiye transferi öncesinde gemi tarafında herhangi bir uygunsuzluk tespit edilirse transferin durdurulması ve

gemi kaptanının uyarılması gerektiğinin de altı çizildi. Uygunsuzluğun devam etmesi durumunda ise transfer derhal iptal edilecek ve mümkünse uygunsuzluk video ve fotoğraflarla birlikte kılavuz kaptan tarafından kayıt altına alınacak.

## UAB BAKANI URALOĞLU: “PERSONELİMİZ DÜNYA STANDARTLARINDA GÜVENLİĞE SAHİP OLACAK”

Yönergede, kılavuz kaptanların ve kılavuz botu personelinin barınma yerlerinin asgari olarak personelin en iyi şekilde dinlenebileceği, ilk yardım ekipmanı bulunan imkânlarla sahip olması gerektiği ifade edildi. “Kılavuz Kaptan Emniyetli Transfer Prosedürü” kapsamında kılavuz kaptanlar hariç diğer personel, kılavuz botunun barınma iskelesinde kılavuz kaptanı güvertesine kabul etmesinden tekrar iskeleye geri dönmesine kadar olan tüm safhaları içerecek bir eğitime tabi tutulacak ve bu eğitim 24 ayı geçmeyen aralıklarla yenilenecek. Kılavuzluk teşkilatları tarafından üç ayda bir olacak şekilde kılavuz kaptanlara ve diğer personele denize adam düşmesi durumunda kurtarılmasına yönelik tatbikat yaptırılacak. Kılavuz botlarında görev alacak tüm personel çalışacağı bölgede en az iki ay görev başı eğitimi almadan görevlendirilemeyecek.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Uraloğlu, yönerge ile ilgili olarak yaptığı değerlendirmede, “Yönerge ile Türkiye’de deniz yetki alanlarında gemilere verilen kılavuzluk hizmetleri esnasında kılavuz kaptanların ve diğer çalışma arkadaşlarımızın can ve mal emniyetini artırmaya yönelik yeni düzenlemeler getirdik. Yönergemiz ile limanlarımıza yanaşacak veya limanlarımızdan ayrılacak tanker ve her türlü tehlikeli madde taşıyan gemiler başta olmak üzere birçok gemiye kılavuzluk yapan kaptan ve personelimiz dünya standartlarında güvenliğe sahip olacak” dedi.





# KÜRESEL DENİZCİLİK KONGRESİ'NDE DENİZCİLİĞİN GÜNCEL YOL HARİTASI ÇİZİLDİ

TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) öncülüğünde 20-21 Mayıs tarihlerinde İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsü'nde yapılan 5. Küresel Denizcilik Kongresi'nde (Global Maritime Congress) 180'in üzerinde akademik çalışma sunuldu.



Prof. Dr. Mustafa Kumral



Prof. Dr. Özcan Arslan



A. Yaşar Canca

TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) öncülüğünde, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Batum Devlet Denizcilik Akademisi, Köstence Denizcilik Üniversitesi, Strathclyde Üniversitesi ortaklığında beşinci kez düzenlenen Küresel Denizcilik Kongresi (Global Maritime Congress) 20-21 Mayıs tarihlerinde İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsü'nde gerçekleştirildi. Türkiye'de denizcilik alanında yapılan en önemli etkinliklerden biri haline gelerek gelenekselleşen kongrede, denizcilik çalışmalarının çeşitli alanlarını kapsayan 180'in üzerinde akademik çalışma sunuldu.

Kongrenin açılışında ilk olarak kürsüye gelen İTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Mustafa Kumral denizciliğin ülkeler arasında bağlar kuran ve küresel ticareti şekillendiren en önemli unsurlardan biri olduğunu belirterek "Bu alandaki güncel gelişmeleri yakından takip etmek, dünya ticaret ağındaki konumumuzu korumak için bir gerekliliktir. İstanbul Teknik Üniversitesi olarak insan kaynağı yetiştirme ihtiyacını karşılamanın tek yolunun nitelikli bir akademik eğitimden geçtiğinin bilincindeyiz. 1884'te Leyli Tüccar Kaptan Mektebi adıyla açılan İTÜ

Denizcilik Fakültesi, köklü bir geçmişin birikiminden beslenen geniş gelecek ufkuyla denizcilik eğitimi alanında ülkemizin hafızasını oluşturmaktadır. Türk denizcilik sektörüne nitelikli insan gücü yetiştirmek için kurulan en eski eğitim kurumlarından biri olarak öğrencilerimizi çok önemsiyoruz...

Denizcilikte enerji verimliliği, insan faktörü, yenilikçi tasarım ve buluşlar, siber güvenlik, alternatif deniz yakıtları ve verimlilikleri, gemi inşa lojistiği ve deniz ticareti ve liman işletmeciliği gibi konularda birçok akademik sunumun yer alacağı bu kongrenin, denizcilik alanı için güncel bir yol haritası oluşturacağına inanıyorum" dedi. İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan ise "Denizcilik sektörü dönüşüyor" diye başladığı konuşmasını "Gemiler her geçen gün değişiyor. Teknoloji, bilgi ve düzenlemeler hızla dönüşüyor ve geliyor. Burada, ileri teknolojinin örneği olan tesislerimizde ve akademik müfredatımızda denizcilik eğitiminin evrimine ilk elden tanıklık edebilirsiniz. Bu küresel denizcilik konferansı sırasında çok yönlü endüstrimizdeki dönüşümü anlaşılır kılacak akademik makaleleri ve değerli akademisyenlere ev sahipliği yapmaktan gurur duyuyoruz. Eleştiriler tartışmaların

ve verimli bilgi akışının sağlanacağı bir konferans olmasını diliyorum. Bu dönüştürücü yolculuğun bir parçası olduğunuz için hepimize teşekkür ederiz" sözleriyle tamamladı.

GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı A. Yaşar Canca ise kongrenin düzenlenmesinde emeği geçen tüm kurum ve kuruluşlara teşekkür ettikten sonra GEMİMO olarak akademisyenlerle sektörü bir araya getirmeyi ve bilimsel çalışmalarını çok önemsediklerini ifade ederek sözlerini şöyle sürdürdü: "Dünya ekonomisinde denizciliğin payı nedense küçük gösteriliyor. Çünkü biliniyor ki imparatorluklar denizlerde başlar ve denizlerde sona erer.

Güçlü olanlar kendilerine rakip istemezler. Ama bizler biliyoruz ki dünyada üretilen gayrisafi yurt için hasılanın yarısından fazlası denizlerden taşınan mal ve hizmetlerden elde edilir. Bilimsel gelişmelerin denizcilikte biraz gecikmeli olarak uygulanmasının nedeni denizlerde güvenlik sebebine dayanır. Ve bilimsel çalışmalar denizciliğin evrensel yapısını da her geçen gün değiştirir. Bilim insanlarının çalışmaları her alanda olduğu gibi denizcilikte de olmazsa olmazdır. Bir düşünür denizciler birbirine benzer





# GELENEKSEL DENİZİN İNCİLERİ ETKİNLİĞİ İZMİR'DE YAPILDI

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği DEFMED'in düzenlediği Geleneksel Denizin İncileri etkinliği, 31 Mayıs'ta gerçekleşti. Gecenin onur konuğu Üsküdar Belediye Başkanı Sinem Dedetaş oldu.



Üyelerinin neredeyse yarısı kadınlardan oluşan Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği'nin 2019'dan beri düzenlediği DENİZİN İNCİLERİ etkinliği, bu yıl 31 Mayıs akşamı yapıldı. Organizasyonun onur konuğu Üsküdar Belediye Başkanı, Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Sinem Dedetaş oldu.

Moderatörlüğünü DEFMED Yönetim Kurulu Genel Sekreteri Aylin Kurtulan'ın üstlendiği ve açılış konuşmasını DEFMED Yönetim Kurulu Başkanı Bülent İbik'in yaptığı programın ilk bölümünde Sinem Dedetaş'ın yanı sıra İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi YK Üyesi ve MSC Gemi Acenteliği Resmi İşler Koordinatörü Şükriye Vardar; UTİKAD Türkiye Kadın Odak Grubu Başkanı, FMS Ege ve Akdeniz Bölge Müdürü Aslı Malay Tuncer; WISTA Türkiye Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, Gemi Brokerleri Derneği YK üyesi ve Aqua Chartering & Trading'in



Kurucusu Melike Aysu Gürkan; Yang Ming Gemi Acenteliği Genel Müdür Yardımcısı, Deniz Nakliyecileri Derneği YK Üyesi Didem Ünlü; Locton Omni

Kurulu Başkanı Ece Elbirlük Ürkmez birer konuşma yaptı. Ayrıca Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Kurucu Dekanı Prof. Dr. Güldem Cerit'in gönderdiği telgraf mesajı okundu.



Sigorta ve Reasürans Brokerlik Hizmetleri Ltd. Sti. Genel Müdürü Ülkem Gürdeniz; Virgin Cruises Güverte Zabiti Hande İpek Yamanel; Cevdet İnci Eğitim Vakfı Yönetim

Konuşmalarını tamamlamalarının ardından konuklar, günün anısına hazırlanan plaketleri DEFMED geçmiş dönem Yönetim Kurulu Başkanı Orçun Erbayraktar'ın elinden aldı. DEFMED Yönetim Kurulu adına Başkan Bülent İbik, yoğun programına rağmen geceye katılan Sinem Dedetaş'a Osmanlı dönemine ait, 1922 yılı yayım tarihli, dönemin Üsküdar şehir planını gösteren özel bir harita hediye etti. Dokuz Eylül Denizcilik Fakültesi öğrencisi, Üniversite Denizcilik Öğrenci Topluluğu eski başkanı Ruken İpek'e de görevi boyunca denizin incilerine göstermiş olduğu emekleri nedeniyle bir teşekkür hediyesi verildi. Programın ikinci bölümünde ise misafirler, palmiyeli bahçede hazırlanan geniş ikramlı kokteyl alanına geçerek keyifli bir gece yaşadı.





# SANMAR, METANOL YAKITLI RÖMORKÖRLER İÇİN OMURGA KAYNAK TÖRENİ DÜZENLEDİ

8 Mayıs 2024 tarihinde, KOTUG International B.V. ve Horizon Maritime Inc. ortaklığı olan KOTUG Canada Inc. için Sanmar Denizcilik tarafından, Trans Mountain Projesi'ne hizmet edecek olan Robert Allan Ltd. tasarımı iki adet RAsalvor 4400 DFM metanollü eskort römorkör için Yalova, Türkiye'deki Altınova Sanmar Tersanesi'nde omurga kaynak töreni düzenlendi.



Omurga kaynak, bir geminin inşasının resmi başlangıcını ifade eden geleneksel bir denizcilik törenidir. Omurga kaynak töreni, 2025 ortasına kadar teslim programına uymak üzere inşaat aşamasına geçilmesini sağlayan proje için önemli bir kilometre taşını ifade etmektedir.

Bu dönüm noktası, devrim niteliğindeki iki geminin inşasının başlaması münasebetiyle Sanmar Denizcilik ve KOTUG Kanada temsilcilerinin katılımıyla kutlandı.

Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar Denizcilik ve Kotug Kanada isterlerine göre tasarlanan iki yenilikçi römorkör, metanol ile çalışan türünün ilk örneği olup Trans Mountain Projesi için gerekli olan yüksek çeki gücünü sağlamak üzere

tasarlandı. Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün "Kotug omurga kaynak töreninde sadece gemilerin fiziksel inşasının başlangıcını değil, aynı zamanda denizcilik teknolojisi ve çevre bilincinin sınırlarını zorlayan iddialı bir projenin devamını da kutladık" dedi.

KOTUG International Başkanı ve CEO'su Ard-Jan Kooren ise "Sadece denizcilik sektörünü dönüştürmekle kalmayıp, aynı zamanda sera gazı emisyonlarının azaltılmasında ve denizcilik sektöründe sürdürülebilirliğin teşvik edilmesinde önemli bir rol oynayan bu çığır açıcı projede işbirliği yapmaktan heyecan duyuyoruz" şeklinde konuştu.

Römorkörler tankerlere Vancouver Limanı'nın sınırlarından Pasifik Okyanusu'nun açıklarına kadar Salish

Denizi'nin ticari nakliye şeritleri boyunca eşlik edecek. Bu hizmeti sağlamak için KOTUG Kanada, nakliye rotası üzerinde stratejik bir konuma sahip olan Beecher Körfezi'ndeki Sc'ianew First Nation ile ortaklık kurdu.

Sc'ianew First Nation'ın önemli üyelerinin onuruna SD AISEMAHT ve SD QWII-AAN'C SARAH olarak adlandırılacak olan bu iki yenilikçi römorkörün, 2025 yılında hizmete girdiklerinde dünyanın ilk büyük amaca yönelik inşa edilmiş yüksek çeki gücüne sahip metanol yakıtlı römorkörleri olması planlanıyor.

Sera gazı (GHG) emisyonlarını ve su altından yayılan gürültüyü daha da azaltarak önemli çevresel faydalar sağlayacaklar.





# SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞE DOĞRU GEÇİŞTE ÖN SAFLARDA YER ALMAKTA KARARLIYIZ



\* ZEKİ TARAKÇI

SOCAR Türkiye adıyla hizmet veren Kurumsal Merkez İş Birimi ile birlikte rafineri & petrokimya, doğal gaz ve portföy yönetimi olmak üzere üç ayrı iş birimimiz üzerinden çalışmalarımızı yürütüyoruz. Bu kapsamda Rafineri & Petrokimya İş Birimi'nde Petkim, STAR Rafineri, SOCAR Depolama, SOCAR Ticaret, Petkim RES; Doğal Gaz İş Birimi'nde SOCAR Enerji Ticaret, Bursagaz, Kayserigaz; diğer alanlarda ise Millenicom, SOCAR Terminal, SOCAR Fiber, SOCAR Ar-Ge, SOCAR Sigorta ve TANAP olmak üzere her biri kendi alanında yetkin olan grup şirketlerimiz faaliyetlerini sürdürüyor.

Türkiye'nin en büyük entegre endüstriyel holdingi olarak başta petrokimya, rafinaj, doğal gaz, ticaret, iletim ve dağıtım olmak üzere birçok sektörde faaliyetlerimizi sürdürürken Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) doğrultusunda sürdürülebilirliğe doğru geçişte ön saflarda yer almakta kararlıyız. Aynı zamanda sürdürülebilirlik stratejimizin temelini oluşturan; faaliyetlerimizden kaynaklanan sosyal, ekonomik ve çevresel etkileri, paydaşlarımızın beklentileri ve SKA'ların yönetimini oldukça önemsiyoruz. Küresel sürdürülebilir kalkınma gündemine olumlu katkıda bulunabilmemiz, bugün ve gelecek nesiller için daha iyi bir toplum yaratabilmemiz için en yeni teknolojileri kullanarak insan, toplum ve çevre için değer yaratmaya devam ediyoruz. Bu doğrultuda hedeflerimizi gerçekleştirmek için yaptığımız çalışmalarla dünyanın önde gelen şirketlerinin, bir bağımsız denetçi kuruluş tarafından değerlendirildiği "ESG Derecelendirmesi"nde grup şirketimiz PETKİM, 2021 yılında 206 şirket arasında 8'inci sırada yer aldı. Bu performansı diğer grup şirketlerimizde de yaygınlaştırmak için çalışıyoruz. Sürdürülebilirlik stratejimiz doğrultusunda, iklim değişikliğinin etkilerinden kaynaklanan riskleri en aza indirirken, aynı sonuçlardan doğan fırsatları maksimum fayda sağlayacak şekilde değerlendirmeyi hedefliyoruz.

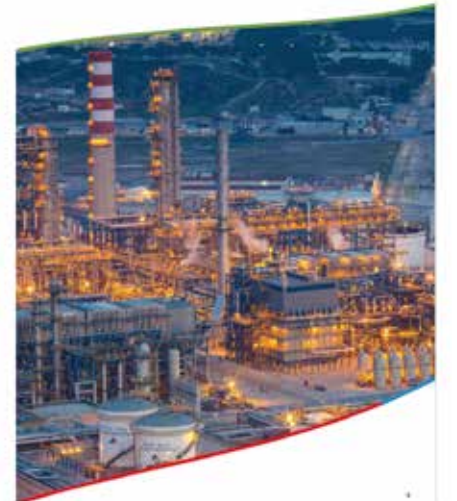
Stratejimizin bir ayağı olarak operasyonlarımızdan kaynaklanan emisyonları azaltmaya odaklanıyoruz, Enerji verimliliği inisiyatiflerini operasyonel hamleler olarak hayata geçiriyoruz. Diğer taraftan değerlendirdiğimiz stratejik yeni alanlar, ilk etapta biyoyakıtları ve biyo kaynaklı veya geri dönüştürülmüş hammadde kullanımını kapsıyor.

## NET SIFIR YOLCULUĞUMUZ

SOCAR Türkiye olarak iklim eylemini ciddiye alıyoruz ve işimizi her düzeyde karbonsuzlaştırmaya kararlıyız. Bu kapsamda yeni teknolojilere yatırım

yaparak net sifıra geçişi sağlıyoruz. 2050 yılına kadar net sifıra ulaşma yolunda ilerlerken, iklim değişikliğinin etkilerini hafifletmeye ve uyum sağlamaya yardımcı olan yenilikçi, düşük etkili ürünlere ve çözümlere olan talebi artırma fırsatı görüyoruz. Bu noktada iştirakimiz SOCAR Enerji Ticaret, nihai tüketicilerin karbon ayak izlerini azaltmak ve nötrleştirmek adına Uluslararası Yenilenebilir Enerji Sertifikası (I-REC) ile belgelendirilmiş yeşil enerji satışı ile 2022 yılında mevcut elektrik son tüketici portföyümüzün %13,5'ini, yani 382 milyon kilovatsaatlik kısmını yeşil enerji satışı olarak gerçekleştirdik.

Karbonsuzlaşma stratejimiz kapsamında karbon emisyonunu 2025'e kadar yıllık ortalama %1 azaltmak için enerji verimliliği, elektrifikasyon ve kaynak yönetimi alanında çalışmalarını hayata geçiriyoruz. Hedefimizi 2035 itibarıyla yüzde 40 karbon emisyonu azaltımı ve 2050 itibarıyla da net sıfır emisyon olarak belirledik. SOCAR Türkiye olarak faaliyetlerimizin doğası gereği ortaya çıkan sera gazı emisyonlarımızın azaltılmasını hedefleyen çalışmalarımızın iki ana odağı, enerji tüketimini azaltmak ve enerji ihtiyacını mümkün olduğunca alternatif enerji kaynaklarından elde etmektir. Tüm iyileştirmelerin merkezi yönetildiği "Değer Benim Platformu" altında aralıksız sürdürülen enerji verimliliği ve dijitalleşme





odaklı değer yaratma çalışmalarımız bu konuda ön plana çıkan çalışmalardır.

## PETKİM

Türkiye'nin en büyük sanayi kuruluşlarından olan PETKİM, STAR Rafineri ile entegrasyonu ile arz güvenliği ve maliyet optimizasyonu sağlayarak elde ettiği üretimdeki rekabet üstünlüğünü, 2022 yılında SOCAR Azerbaycan ile yapılan doğal gaz anlaşması sayesinde yüksek enerji maliyetlerinden korunarak daha da artırdı. Sürdürülebilir kalkınma ve düşük karbon ekonomisi vizyonu doğrultusunda hidrokarbon sektöründe yüksek teknoloji gerektiren katma değerli petrokimya ürünlerinin gelişen ihtiyacına yanıt verebilmek için PETKİM, altyapı ve kapasitesini her geçen gün artırıyor, dijital dönüşümdeki yetkinliğiyle sürdürülebilirlik hedeflerini destekliyor. PETKİM 2022 yılında, sürdürülebilir hammaddeler ve bu hammaddelerle üretilen ürünlerin tedarik zinciri boyunca şeffaf bir şekilde izlenebilirliğini garanti eden ISCC Plus'ın da (International Sustainability Carbon Certification) ilk kez sahibi oldu.



## SOCAR MARINE

Socar, Türkiye'de bünyesinde bulunan Star limanı, Petkim limanı, Socar Terminal Konteynir limanı, kirasında olan 50.000 dwt'den 1.000 dwt'ye kadar değişen 22 gemi ile aynı zamanda önemli büyüklükte bir denizcilik şirkettir. SOCAR Petrol Ticaret bünyesinde 2013 yılında faaliyetlerine başlayan SOCAR Marine, uluslararası denizcilik firmalarından yerli armatörlere kadar uzanan geniş müşteri portföyü, üst düzey tecrübesi, denizcilik kökenli kadrosuyla denizcilik sektörünün gelişimine katkıda bulunmanın yanı sıra, ihtiyaçlara hızlı cevap veren, üstün ürün ve hizmet anlayışıyla hizmet vermeye devam etmektedir.

SOCAR Marine, toplam 125 bin metreküp depolama kapasitesi ve Türkiye'nin tüm

kıyılarında hizmet veren 12 deniz tankeri ile Türkiye pazarında oldukça güçlü bir konuma sahiptir.

Bölgede yaşanan Rusya-Ukrayna savaşı, yeni rakip limanlar gibi çok etkili negatif unsura rağmen pazar payını koruyan Socar Marine, 2023 yılı içerisinde Türkiye uluslararası denizcilik yakıtlarının dörtte birinden fazlasını karşılamıştır. Müşterilerimizin ihtiyaçlarını en iyi şekilde karşılamaya odaklı hizmet anlayışı ile ülkemizin tüm kıyılarında mevcut fiziki akaryakıt ikmallerinin yanı sıra Cebelitarık'tan Singapur'a kadar tüm uluslararası limanlarda akaryakıt ikmali yaparak SOCAR Marine markasının uluslararası arenadaki varlığını her geçen gün daha üst seviyelere taşıyoruz.

Ana strateji olarak SOCAR Türkiye Grup stratejisine uyum sağlamak ve Türk deniz yakıtları pazarına sürdürülebilir ürünleri kazandırmak amacıyla önümüzdeki 2 yıl içinde ürün yelpazesine yeni ürünler eklemeyi hedefleyen SOCAR Marine, STAR ve Petkim Rafinerileri entegrasyonu ile denizcilik sektöründeki alternatif yakıt arayışlarına hızlı bir şekilde yanıt vermeyi hedeflemektedir.

Oldukça karmaşık ve güçlü altyapı isteyen alternatif yakıt ikmallerinde sektörde trend oluşturacak olan ürünlere yatırım yapmak, teknik ve ticari yapılarına hakim olmak, sektörümüzün dünya deniz yakıt pazarından aldığı yaklaşık %1'lik pazar payının korunması ve artırılması açısından hayati önem taşımaktadır. Yeni gemi siparişlerine baktığımızda Metanol, Amonyak ve LNG'nin öne çıktığını görmekle beraber, mevcut filolarda bio kütleli yakıtların önümüzdeki yıl itibarıyla Türkiye pazarında yer alacağını değerlendiriyoruz. Bu kapsamda Socar Marine dâhil tüm oyuncular, ilk aşama olarak ISCC sertifikalarını tamamlıyorlar.

## ULUSLARARASI ALANDA REKABET EDERKEN YEREL KURALLAR DESTEKLEYİCİ OLMALI

Gerek Deniz Ticaret Odamız ve gerekse derneğimizle birlikte Ticaret ve Enerji Bakanlıkları'na yapacağımız ziyaretler ile en dinamik, en esnek ve uluslararası rekabette elimizi güçlendirecek en verimli sistemi kurabileceğimiz konusunda hiçbir şüphemiz bulunmamaktadır. Veri toplama aşamasında olan sektörümüz

ve bakanlıklarımızın kural yapıcılarıyla yapacağımız ortak çalışmalar, 2 milyar dolara yakın ciroya sahip Türk deniz yakıt pazarının global marketten aldığı pazar payını arttıracak da kesindir. Sektör oyuncularımız, kamu kurum ve kuruluşlarından alacağı destek ile hedeflerini gerçekleştirebilecek altyapı, teknik bilgi ve ticari kabiliyete sahiptir. Unutulmaması gereken en önemli unsur, uluslararası alanda rekabet ederken yerel kuralların destekleyici olması en önemli başarı faktörü olacaktır.

İlk ve önemli bir gelişme olarak EPDK 28.03.2024 kurul kararıyla Sürdürülebilir Denizcilik Harmanlama Bileşeni (SDHB) ürününü tanım listesine aldı. Bu kapsamda, fosil olmayan kaynaklardan üretilen, denizcilik yakıtları ile harmanlanarak kullanılabilen ve uluslararası geçerliliği olan sürdürülebilirlik sertifikasına sahip ürün hayatımıza girmiş oldu.

Bazı sınırlamalar olmasına rağmen önemli bir başlangıç olarak değerlendirdiğimiz denizcilikte bio ürün kullanım kapsamı ve uygulama alanının sektör ihtiyaçları çerçevesinde genişletilmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu kapsamda 1 Haziran 2024 tarihi itibarıyla sektör temsilcileri olarak kurduğumuz çalışma gruplarımızla beraber gerekli görüşmeleri yapmaya başlayacağız.

Diğer bir önemli gelişme ise, tüm oyuncuların üye olduğu Londra merkezli International Bunker Industry Association (IBIA) yönetim kuruluna sektörümüzden Ufuk Erinç Bey'in seçilmiş olmasıdır. Sektör olarak göstermiş olduğumuz tek duruş ve destek ile IBIA Yönetim Kurulu'na bir arkadaşımızın seçilmiş olması, merkezinden tüm değişim ve trendleri takip edebilecek ve gerektiğinde müdahil olabilecek bir yapının oluşmuş olmasıdır.

Sektörümüzün uluslararası arenadaki güçlü, güvenilir ve yüksek kalitedeki konumunu korumak ve geliştirmek için tüm sektör paydaşları maksimum iş birliği ile çalışmaya devam edecektir.

**\* SOCAR TÜRKİYE DENİZCİLİK SATIŞ DİREKTÖRÜ**

# FUEL EU MARITIME



Avrupa Birliği'nin (AB) dış ticaret hacminin yaklaşık %75'i ve iç ticaret hacminin %31'ini kapsayan deniz taşımacılığı, Avrupa ulaşım sisteminin vazgeçilmez bir parçasıdır ve Avrupa ekonomisi için kritik bir rol oynar. Avrupa limanlarında her yıl yaklaşık 400 milyon yolcu sirkülasyonu olmakta ve bunlardan yaklaşık 14 milyonu ise kruvaziyer gemileriyle seyahat etmektedir.

Deniz taşımacılığı, adaların ve periferik deniz bölgelerinin tek pazarla bağlantısını sağlamak açısından önemli bir rol üstlenmektedir. Verimli deniz taşımacılığı bağlantıları, AB'nin mobilitesi, AB bölgelerinin gelişimi ve ekonomisi için hayati öneme sahiptir.

Deniz taşımacılığı sektörü açık pazarlar ve uluslararası rekabet ortamında faaliyet göstermektedir. AB içindeki deniz taşımacılığı hizmetleri tüm AB armatörlerine açıktır, AB üye devletleri arasındaki ve AB üye devletleri ile üçüncü ülkeler (AB dışı ülkeler)

arasındaki deniz taşımacılığı hizmetleri ise tüm ülkeler işletmeciler tarafından sağlanabilir. AB deniz taşımacılığı pazarının iyi işleyişi için gemi işletmecileri ve denizcilik şirketleri için eşit şartlar kritik öneme sahiptir.

Avrupa Komisyonu Eylül 2020 ayında, sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar en az %55 oranında azaltmaya yönelik "Fit for 55" (55'e Uyum) teklifini kabul etti ve AB'yi 2050 yılına kadar iklim açısından nötr olma yolunda sorumlu bir sürece dahil etti. 2050 yılına kadar iklim nötrlüğü elde etmek için ulaşım emisyonlarında %90'lık bir azalmaya ihtiyaç duyulacaktır. Deniz taşımacılığı da dahil olmak üzere tüm taşımacılık modlarının emisyon azaltma çabalarına katkıda bulunması gerekecektir.

Uluslararası deniz taşımacılığında CO<sub>2</sub> emisyonlarını önemli ölçüde azaltmak için hem daha az enerji kullanımı (enerji verimliliğini artırma) hem de daha temiz yakıt türleri (yenilenebilir

ve düşük karbonlu yakıtlar kullanımı) gerekmektedir. 2030 İklim Hedefi Planı'nda (Climate Target Plan-CTP) "Hem havacılık hem de denizcilik sektörleri, uçakların, gemilerin ve operasyonlarının verimliliğini artırmak ve sürdürülebilir şekilde üretilen yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımını yaygınlaştırmak için daha fazla çaba gösterilmesi gerekecektir. Bu durum, söz konusu sektörler için sürdürülebilir alternatif yakıtların üretimini ve kullanımını artırmayı hedefleyen ReFuelEU Aviation ve FuelEU Maritime girişimleri kapsamında daha ayrıntılı olarak değerlendirilecektir. Gerekli teknolojilerin geliştirilmesi ve küresel düzeyde ticari olarak kullanılabilir olması, bundan sonra çok daha hızlı bir değişim için hazırlık yapmak amacıyla 2030 yılına kadar gerçekleştirilmelidir" ifadesi yer almaktadır.

2030 İklim Hedef Planı kapsamında değerlendirilen politika senaryolarına bağlı olarak ve Sürdürülebilir ve Akıllı



Hareketlilik Stratejisi'ni desteklemek amacıyla yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların 2030 yılında uluslararası deniz taşımacılığı yakıtlarının %6 - %9'unu, 2050 yılında ise %86 - %88'ini oluşturması gerekmektedir. Bu hedefler, AB genelinde sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlamak için belirlenmiştir.

CTP'de, yenilenebilir enerjinin ulaştırma sektöründeki payının artması gerektiği, elektrifikasyonun, ileri biyoyakıtların ve diğer yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların geliştirilmesinin bütünsel ve entegre yaklaşımın bir parçası olarak önemli olduğu ve özellikle havacılık ve denizcilik sektörlerinde karbon salımının azaltılmasında hidrojen bazlı sentetik yakıtların kritik olacağı belirtilmiştir.

Deniz taşımacılığı sektörünün daha temiz yakıtları kullanması için uluslararası düzeyde de bir baskı bulunmaktadır. 2018 yılında Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik ilk stratejisini benimsemiştir.

Belirlenen aday kısa vadeli önlemler arasında, alternatif düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıtların benimsenmesini teşvik etmek ve karadan elektrik sağlanması yer almaktadır. Mevcut durumda, denizcilik sektöründeki yakıt karışımı tamamen fosil yakıtlara dayanmaktadır. Bu durum, emisyonları azaltmak için işletmecilere yeterli teşviklerin olmaması ve sektörde fosil yakıtlara alternatif olarak olgun, uygun fiyatlı ve küresel olarak kullanılabilir teknolojik alternatiflerin eksikliği ile açıklanabilir. Bu sorunların kısmen neden olduğu ve bahse konu sorunları pekiştiren birkaç piyasa başarısızlığı bulunmaktadır.

FuelEU Maritime girişimi, uluslararası denizcilik taşımacılığı yakıt karışımındaki yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların payını artırmak için ortak bir AB düzenleyici çerçevesi önermektedir. Tek pazarı olumsuz etkileyebilecek

muhtemel engeller, işletmeciler arasında rekabet bozulması ve ticaret rotalarının değişimi gibi konular, yakıt gereksinimleri açısından özellikle önem gösteriyor. Çünkü yakıt maliyetleri gemi işletmecileri maliyetlerinin önemli bir kısmını oluşturur.

Gemi işletmelerinin işletme maliyetlerindeki yakıt maliyetlerinin oranı, küçük bir tanker için taşıma ücretinin yaklaşık %35'inden, konteyner/ toplu taşıma gemileri için ise yaklaşık %53'üne kadar değişebilir. Bu nedenle, deniz yakıtı fiyatlarındaki varyasyonlar, gemi işletmecilerinin ekonomik performansını önemli ölçüde etkileyebilir. Aynı zamanda, fosil kökenli geleneksel denizcilik yakıtları ile yenilenebilir düşük karbonlu yakıtlar arasındaki fiyat farkı hala yüksektir. Sektörü yakıt dönüşümüne yönlendirirken rekabetçiliği korumak için, gemilerin yenilenebilir düşük karbonlu yakıtları kullanımı konusunda net ve tek tip yükümlülükler gereklidir.

Düzenleyici çerçevenin daha fazla öngörülebilir olmasının, teknoloji geliştirmeyi ve yakıt üretimini teşvik etmesi, yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların arz ve talep arasındaki mevcut kısır döngünün kırılmasına yardımcı olması beklenmektedir.

Uluslararası doğası ve AB dışından bunker yakıt ikmal yapma imkanı nedeniyle deniz taşımacılığının maruz kaldığı karbon kaçağı riskini azaltmak için, gemilerin enerji kullanımına ilişkin net ve tekdüzen yükümlülükler gereklidir. Deniz taşımacılığının sınır aşan ve küresel boyutu nedeniyle, AB üye devletlerinin AB mevzuatını ulusal mevzuata dönüştürmesini gerektiren yasal bir çerçeveden ziyade ortak bir denizcilik mevzuatı tercih edilmektedir.

Tüm bu gelişmeler ışığında AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (ETS) bir parçası olan Fuel EU Maritime 1 Ocak 2025 tarihinde yürürlüğe girecek olup, denizcilik sektörünü karbondan arındırabilecek yakıtlara ve teknolojilere yatırımı artırmayı amaçlayan dönüm noktası niteliğinde bir politika olarak karşımıza

çıkacaktır. Emisyon Ticaret Sistemi'nin uygulama yönetmeliği, kuruluşların veya işletmelerin belirli gereksinimleri yerine getirdiklerini ve belirlenen standartlara uygun olduklarını kanıtlamak için kullanılan Uygunluk Belgesi (Document of Compliance-DoC) sahibinden ziyade sorumluluğun armatörde kalabileceğini açıklamıştır. Ancak bunun Fuel EU Maritime üzerinde hiçbir etkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle Fuel EU Maritime uyumluluğuna ilişkin sorumluluk DoC sahibine aittir. Bu durum şirketlerin maliyet ve faydaları ilgili taraflar arasında paylaşılacak sözleşmeler kurma ihtiyacını doğurmaktadır.

### **AĞUSTOS 2024 AYINDAN İTİBAREN SON TARİHLER**

Fuel EU Maritime, 2025 yılından itibaren bir gemide kullanılan enerjinin yıllık sera gazı yoğunluğunun kademeli olarak azaltılmasını zorunlu kılmaktadır. Aşağıda mevzuata uyum için önemli şartlar ve tarihler yer almaktadır:

**“Şirket”**, tüm görev ve sorumluluklar da dahil olmak üzere geminin operasyonel sorumluluğunu üstlenen gemi sahibini veya yönetici veya mürettebatsız gemi kiralayan kişi gibi başka bir kuruluşu ifade eder [FuelEU, Madde 3(13)].

**Doğrulayıcı**, İzleme Raporlama ve Doğrulama (Monitoring, Reporting and Verification-MRV) Yönetmeliği kapsamında sefer verilerinin doğrulanmasını gerçekleştiren akredite üçüncü taraftır [FuelEU, Madde 3(23)].

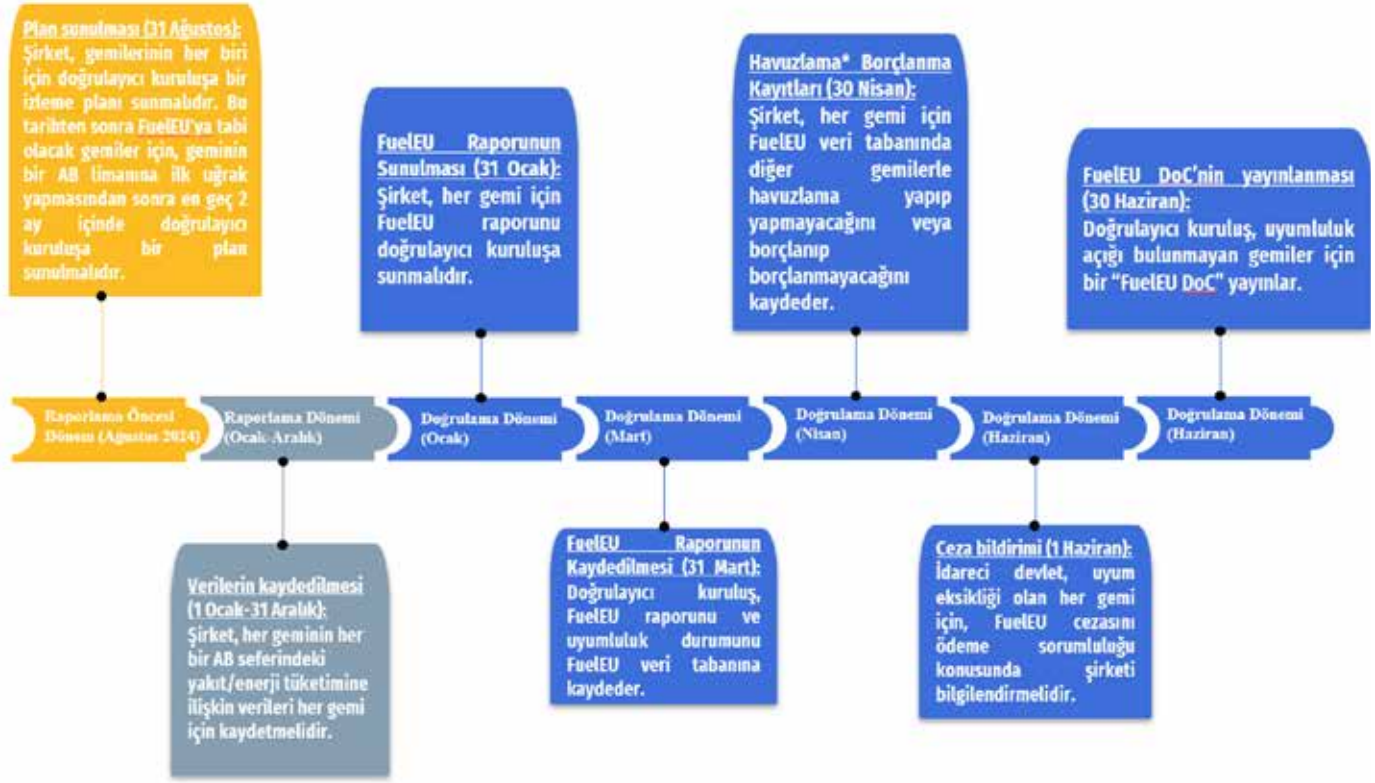
**Yönetici Devlet**, belirli bir şirketin uyumluluğunu sağlamaktan sorumlu olan ilgili Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area-EEA) üye devletidir.

**Raporlama Öncesi Dönem**, raporlama döneminden önceki yılı ifade eder.

Raporlama Dönemi, sefer verilerinin izlendiği ve kaydedildiği yıldır.

**Doğrulama Dönemi**, temel uyum faaliyetlerinin gerçekleştiği raporlama döneminden sonraki yıldır.

## Fuel EU Uygulama Takvimi



\* FuelEU Maritime kapsamında "havuzlama" (pooling), gemilerin yakıt/enerji tüketimi ve buna bağlı emisyon verilerini birleştirerek yönetme ve raporlama stratejisidir. Bu süreçte bir şirket, kendi filosundaki farklı gemilerin emisyonlarını dengelemek amacıyla bir araya getirir. Havuzlama, şirketlerin genel olarak daha verimli veya daha düşük emisyonlu gemilerin performansını, daha yüksek emisyonlu gemilerin performansını dengelemek için kullanmalarına olanak tanır.

### • RAPORLAMA ÖNCESİ DÖNEM (AĞUSTOS 2024)

**Plan sunulması (31 Ağustos):** Şirket, gemilerinin her biri için doğrulayıcı kuruluşa bir izleme planı sunmalıdır. Bu tarihten sonra Fuel EU'ya tabi olacak gemiler için, geminin bir AB limanına ilk uğrak yapmasından sonra en geç iki ay içinde doğrulayıcı kuruluşa bir plan sunulmalıdır.

### • RAPORLAMA DÖNEMİ (OCAK-ARALIK)

**Verilerin kaydedilmesi (1 Ocak-31 Aralık):** Şirket, her geminin her bir AB seferindeki yakıt/enerji tüketimine ilişkin verileri her gemi için kaydetmelidir.

### • DOĞRULAMA DÖNEMİ (OCAK)

**Fuel EU raporunun sunulması (31 Ocak):**

Şirket, her gemi için Fuel EU raporunu doğrulayıcı kuruluşa sunmalıdır.

### Fuel EU raporunun kaydedilmesi (31 Mart)

Doğrulayıcı kuruluş, Fuel EU raporunu ve uyumluluk durumunu Fuel EU veri tabanına kaydeder.

### Havuzlama\* borçlanma kayıtları (30 Nisan)

Şirket, her gemi için Fuel EU veri tabanında diğer gemilerle havuzlama yapıp yapmayacağını veya borçlanıp borçlanmayacağını kaydeder.

**Ceza bildirimini (1 Haziran):** İdareci devlet, uyum eksikliği olan her gemi için, FuelEU cezasını ödeme sorumluluğu konusunda şirketi bilgilendirmelidir.

### Fuel EU DoC'nin yayınlanması (30 Haziran)

Doğrulayıcı kuruluş, uyumluluk açığı bulunmayan gemiler için bir "Fuel EU DoC" yayımlar.

#### Kaynaklar:

- Avrupa Komisyonu, *On the Use of Renewable and Low-carbon Fuels in Maritime Transport and Amending Directive 2009/16/EC*, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52021PC0562>

- Maersk, *Fuel EU Explainer*, [https://www.zerocarbonshipping.com/news/explainer-breaking-down-the-fueleu-responsibility/?mc\\_cid=c994ffd633](https://www.zerocarbonshipping.com/news/explainer-breaking-down-the-fueleu-responsibility/?mc_cid=c994ffd633)

- *Fuel EU MARITIME - Sustainable Maritime Fuels, Legislative Train-04.2024*



# ONURSAN

## TEST POOL

*Fast and Efficient*



**Uniform, Safe, and Documented Lifeboat & Rescue Boat, Launching Appliances & Release Gear**

- Operational & Load Tests,
- Through Examinations,
- Overhauls,
- Maintenance and
- Repairs



**ONURSAN**

A Aydınlı Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY  
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60  
W [www.onursan.net](http://www.onursan.net) E [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)





# UTİKAD, Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi'nde aktif rol oynuyor



\* ARKIN OBDAN

UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu olarak uzun yıllardır gümrük işlemlerindeki süreçleri yakından takip ediyor ve değerlendiriyoruz. Bu alanda yürüttüğümüz çalışmalar arasında Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi toplantıları büyük önem taşıyor. T.C. Ticaret Bakanlığı tarafından düzenlenen Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi Ticaretin Kolaylaştırılması Farkındalık Toplantıları ve Çalışma Grubu Toplantıları UTİKAD Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu üyeleri tarafından yakından takip ediliyor. Bugüne kadar 100'ün üzerinde toplantı gerçekleştirdik. Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi'nde aktif bir rol oynuyor, görüş bildirerek bu süreçte katkı sağlıyoruz. TKKK kapsamında Şeffaflık Çalışma Grubu ile Gümrük ve Dış Ticaret Çalışma Grubu'nda katılımcı olarak, Altyapı ve Lojistik Çalışma Grubu'nda da eş başkan olarak toplantıların takibini sürdürüyoruz. 2024-2028 Eylem Planı'nda da UTİKAD olarak

görevler üstlendik ve bu görevlerin yerine getirilmesi adına çalışmalarımıza devam ediyoruz. Eylem maddelerinden Birlik Gümrük Kanunu'na uyum kapsamında Bağlayıcı Menşe Bilgisi ve Bağlayıcı Kıymet Bilgisi verilmesine ilişkin çalışmaların devam edilmesinde TKKK Sekreteryasına bildirimlerde bulunuyoruz. Dış ticaret terimlerine ilişkin kapsamlı bir dijital sözlük oluşturulması çalışmasında sona geldik ve Obdan Sistem Antrepoculuk ve Taş. Tic. A.Ş.'nin yaklaşık 6 ay süren çalışmasıyla Ticaret Bakanlığımızın yayınladığı mevzuat incelenerek bir Dış Ticaret Terimleri

moduna ilişkin geliştirici önerilerimizi paylaştık. Çalışmalar neticesinde yayınlanan planda da görüşlerimizin yer aldığını belirtmek isterim. Türkiye'yi lojistikte merkez haline getirebilmek için gerekli altyapının ve mevzuatın hazırlanması sağlamaya yönelik görüş ve önerilerimizi her fırsatta dile getiriyoruz. Özellikle Ticaret Bakanlığı nezdinde düzenlenen gümrük ile ilgili toplantılara katılım sağlıyor ve görüşlerimizi aktarıyoruz. Bakanlık ve genel müdürlük gibi üst düzey makam ziyaretlerimizle üyelerimizin ve sektörümüzün görüşlerini gündeme taşıyoruz.



Sözlüğü hazırlayıp TKKK Sekreteryasıyla paylaştık. İthalat Kontrol Sistemi (ICS2-3)'nin eylem planı kapsamına alınmasını sağladık, bu konuda farkındalığın artırılması ve kurumsal hazırlıkların yapılmasına ilişkin webinarlar düzenliyor ve bilgilendirmeler yayınlıyoruz.

## ÜYELERİMİZİN VE SEKTÖRÜMÜZÜN GÖRÜŞLERİNİ GÜNDEME TAŞIYORUZ

12'nci Kalkınma Planı'nın (2024-2028) temel amaç ve ilkeleri ile hedef ve politikaları doğrultusunda çalışma grubumuzda faaliyetlerimizi yürütüyoruz. 12'nci Kalkınma Planı çalışmaları kapsamında ihtisas komisyonu toplantılarına katıldık ve lojistik sektörünün her alanına ve her taşıma

## REHBERLERLE KAYNAK OLUŞTURARAK FAYDA SAĞLAMAYA ÇALIŞIYORUZ

Bunun yanı sıra Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu faaliyetleri kapsamında hazırladığımız rehberlerle kaynak oluşturarak fayda sağlamaya çalışıyoruz. Tasfiye İşlemleri El Kitabı'nı bu rehberlere örnek olarak sunabiliriz. Bu doğrultuda, sorunların tespit edilmesi ve çözüm önerilerinin geliştirilmesi noktasında pek çok konuda olduğu gibi öncü çalışmalara imza atmaya özel sektör ve kamu sektörü arasında köprü işlevi görmeye devam edeceğiz.

\*UTİKAD YÖN. KUR. ÜYESİ / GÜMRÜK VE ANTREPO ÇALIŞMA GRUBU BŞK.



# 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

Natchez on the Waterfront \*

# Yaşlanan tekneler ve sessiz (ve pek de sessiz olmayan) yükümlülükler



Tekneler de yaşlanır. Tekne sahipleri olarak bunu kabul etmek ya da bilmek istemeyebiliriz. Yenilik ve teknoloji sayesinde tekneler aslında eskisinden çok daha uzun süre dayanabiliyor. Ancak, biz insanlar gibi, onlarda da sorunlar ortaya çıkıyor ve özellikle yaşlandıkça daha fazla dikkat gerektiriyorlar. Bu, tekne ve motor bakımı sağlayan tesisler için çoğunlukla iyi bir haber olmaya devam ediyor. Ama (her zaman bir ama vardır), bu tesisler için bile, genellikle sessiz kalan ve çoğu zaman tam anlamıyla yüzeyin altında gizlenen yükümlülüklerin, olumlu yönlerden daha ağır bastığı bir nokta gelebilir. Servis hizmeti vermeyen tesisler için ise bu nokta çok daha erken gelebilir.

Tipik kaba tahminle, ABD'de yaklaşık 12 milyon eğlence (rekreasyon) amaçlı kayıtlı tekne var ve daha kabaca bir tahminle bu sayı dünya çapında toplamda yaklaşık 30 ila 40 milyon olduğu yönünde; kano, kano vb. gibi şeyler hariç. Bunlar önemli

rakamlar ve zaman geçtikçe daha fazla sayıda eski tekne biriktiriyoruz. Bunların birçoğu, faydalı ömürlerine ulaşmış veya bu ömrünün ötesine geçmiş, bazen de faydalı ömürlerinin çok ötesine geçmiş durumda. Evet, aramızda eski teknelerine tutkuyla bağlı olan ve onları mükemmel durumda tutacak zamana, yeteneğe ve/veya kaynaklara sahip olanlar var. Ancak bu çoğunluk için pek geçerli değil. Adil olmak gerekirse, tekneler eskimeye başladıkça onarım maliyeti de giderek daha az mantıklı olmaya başlar, hatta bazı şeyleri tamir edebilme yeteneği de öyle...

Sorunu daha da karmaşık hale getiren şey, eski bir teknenin düşük maliyetinin, daha sonra onu ayakta tutma ve düzeltilmesi gerekenleri tamir etme becerisine sahip olmayan saf bir alıcı için çok çekici görünebilmesidir. Elbette, her zaman en ucuz seçeneği tercih eden, daha maliyetli onarımları erteleyen bazı tekne sahiplerinin yanı sıra, potansiyel sorunları görmezden gelmeyi tercih eden

tekne sahipleri de var. Bu üç kategori kesinlikle tesisin dikkatini çekmelidir; çünkü bunlar, ileride büyük sorunların ortaya çıkma potansiyeline işaret eden tipik uyarı işaretleridir.

Bu sorunlardan biri de terk edilmiş teknelerdir. Teknelerin marınada bırakılması, demirlenmesi ve hatta hiçbir şeyden haberi olmayan kıyıdaki ev sahiplerinin iskelesine bağlanmasıyla bu durumun yükselişte olduğu açıkça görülüyor. Tekne bölmenize bırakılmış büyük, yaşlı bir hurdayla uyanmak gibisi yoktur. Bu teknelerden kurtulmak pahalı olabilir ve bazı durumlarda teknenin 'alikonması' ihtiyacı da dahil olmak üzere yasal ve bürokratik bir kabaşa girme potansiyeli doğurabilir. Ancak başka bir sorun daha da kötü olabilir.

## TEKNCİLERİN İLK 10 ENDİŞESİ NEDİR?

Yıllar önce, karikatür bazlı bir denizcilik takvimini postayla gönderirdik ve çoğu zaman bir ilk 10 listesi olurdu. Bunlardan biri "Teknecilerin İlk 10 Endişesi"ydi ve listenin bir numarası da "O batma hissi"ydi. Çoğu tekneci muhtemelen seyir halindeyken batmaktan endişe duysa da gerçek şu ki, denizde batan her tekneye karşılık dört veya daha fazla tekne iskelede batacak.

Bunların hepsi eski tekneler olmayacak, ama eski tekneler kesinlikle daha büyük risk altında. Ayrıca ikinci ve hatta birinci ev olarak kullanılan eski tekneler, ev tekneleri ve büyük duba tekneleri giderek daha fazla kullanılıyor ve tekne otel yapma yönünde giderek artan bir eğilim var. Bunlar özellikle sığ su derinliğine sahip marınalar için iyi bir gelir olabilir. Ancak bu teknelerin çoğu marından nadiren ayrılıyor. Birçoğunun motoru bile yok ya da en azından çalışmıyor. Ve çoğu olmasa da birçoğu nadiren taşıyor.





Sessiz sorunun devreye girdiği yer de işte burası. Ayrıca fırtına koşullarında bu teknelerin çoğunun sanıldığı kadar sağlam ve dayanıklı olmayabileceğine dair endişeler de var.

Gövde sorunlarının ana nedenleri tipik olarak gövde içi donanımlar ve gövdenin bileşimi/bütünlüğü etrafında yoğunlaşır. Bu sorunların birçoğu, sadece teknelere bakarak ve tercihen karada kolaylıkla fark edilebilir. Peki yıl boyunca suda kalan kaç teknemiz var? Sıcak iklimlerde bu oldukça yaygındır ve her yıl burada kalanların çoğunun olduğunu da eklemek isterim. Daha soğuk iklimlerde, buz sorunlarını önlemek için tekneler geleneksel olarak her yıl çekilir, ancak buz çözme cihazları kullanan daha fazla tesis olduğundan bazıları yıl boyunca burada kalır. Ve kolayca taşınamayan daha büyük eğlence tekneleri de var. Tüm yıl boyunca orada kalan büyük teknelerin her yıl sorun yaşamaya başlayabileceği bir gerçek... Eğer metal gövdeleri varsa, biz insanların dışleri düzgün bir şekilde temizlenmediğinde olduğu gibi çürükler oluşturmaya başlayabilirler. Metal çürüyebilir ve sonunda yavaş yavaş büyüyen küçük delikler oluşturarak suyun önce gövdeye veya dubaya sızmasına izin verir ve tekne yavaş yavaş suya batmaya başlar. Bazen bu o kadar yavaş olur

ki, çok geç olana kadar kimse farkına varmaz. Tekne battığında gerçek bir baş ağrısına dönüşür. Kirlilik sorunları olur ve tekneyi bir bom veya diğer muhafaza malzemeleriyle çevrelemeye çalışmak zorlayıcı olabilir, özellikle de rüzgar varsa veya diğer teknelerin konumlarından kaynaklanan zorluklar varsa. Teknenin ağırlığına ve batan teknenin nasıl bağlandığına bağlı olarak, yanındaki iskeleyi/rıhtımları da beraberinde götürebilir ve yalnızca yanaşma tesisine zarar vermekle kalmaz, muhtemelen diğer teknelere de zarar verebilir. Eğer tekne kapalı bir gemi kızağındaysa ve bağlı olduğu iskelede çatı yapısal bileşeni varsa, batan tekne çatıya da zarar verebilir. Bu biraz aşırı görünebilir ama yaşandı. Benzer şekilde, zincirlerin ve çapaların en az beş yılda bir alınıp bakımının yapılması gerektiğine dair genel bir kural vardır ve bazı yerler ve bölgeler bunu üç yılda bire indirir. Neden mi? Zincirlerin ve çapaların kullanıldıkları işlevler açısından yapısal olarak sağlam olduğundan emin olmak için. Bu mantıklıdır ve çoğu zaman zincirlerin (özellikle tuzlu suda) aşınıp güçlerinin azaldığını gördük. Çürüten demirleme sistemleri, teknelerin özellikle fırtınalarda ve şiddetli rüzgarlarda bağlama yerlerinden ayrılmasının ve başka birinin arka bahçesinde bitmesinin veya belki de marinanıza çarpmasının

ana nedenlerinden biridir. Bazıları fiberglas gövdelerin sorun olmadığını iddia edecektir. Aslına bakılırsa hem gövde içi bağlantılarla hem de zayıf noktalar nedeniyle veya bir şeye çarpma gibi bir sorunun neden olduğu çürüme nedeniyle fiberglas gövdeler sorun olabilirler. Teknelerin dibe gönderilmesiyle ilgili diğer önemli sorunlar genellikle deniz musluğu arızaları, split soğutma suyu hortumları, paslanmış hortum kelepçeleri ve arızalı salmastra kutularıdır. Elbette arızalı sintine pompalarını da unutmamalıyız; ancak çoğu zaman arızalı sintine pompası, sızıntıların uzun bir süre boyunca gizlenip daha da kötüleşmesinin ardından bardağı taşıran son damla gibi görünür.

Korku hikayeleri sonsuz olabilir ve sorun ortaya çıktıktan sonra kolay bir çözüm yoktur. Acil müdahale, karışıklığın kontrol altına alınmasını, alanın güvenliğinin sağlanmasını ve tesisin potansiyel olarak hasar görmüş diğer bölümlerinin güçlendirilmesini, ardından kaldırmayı, temizlemeyi ve her türlü onarımı ve elbette müşterilerle ve tüm çeşitli düzenleyici makamlarla ilgilenmeyi içerecektir. Daha sonra, faturaları kimin ödeyeceği, potansiyel parmakla işaret etme sorunları, dava tehditleri veya davalara sürüklenme vb. sorunlarla uğraşmak gerekir. Eğer Bazıları parasal zararları karşılamanın teknesinin sorumluluğunda olduğunu söyler... Tabii ki sigorta şirketleri, çok sayıda nedenden dolayı teminatın olup olmadığını belirlemeye çalışacaktır. Sigortadan bahsetmişken, bu da başka bir tür sessiz yükümlülük olabilir. Sigorta şirketlerinin zararları arttıkça, teminat kapsamını giderek daha fazla sınırlamaya çalışıyorlar. Bazı şirketler artık eski tekneleri sigortalamıyor. Bazıları kapsamı sınırlıyor, istisnalar listesi her yıl artıyor gibi görünüyor ve eski teknelerin sınırlı olması gerekmiyor. Sigorta kanıtı genellikle bir makbuz ve/veya saklama sözleşmesinin parçası olarak isteniyor (ve istenmelidir), ancak ek bilgiler ne sıklıkla gözden geçiriliyor? Benzer şekilde, kendi sigorta teminatlarımızı ve özellikle istisnaları ne sıklıkla detaylı



olarak inceliyoruz? Peki çözümler neler? Teknelerin periyodik olarak çekilmesini zorunlu kılmak- en az 3 ila 5 yılda bir ve gövde ile gövde içi bağlantı elemanlarının muayene ettirilmesi. ABD Sahil Güvenlik, farklı değişkenlere bağlı olarak tüm ticari yolcu taşıyan gemilerin yaklaşık 2 yılda bir çekilmesini zorunlu kılıyor. Denetimler sadece sızıntılar için değil aynı zamanda gövdedeki yumuşak noktalar ve tüm bağlantı parçaları için de yapıyor. Denetimler görsel veya daha kapsamlı olabilir.

Marina, çekme ve yeniden denize indirme işlemlerinden para kazanabilir. Denetimin kendisine gelince, denetimi üstlenmek üzere dışarıdan sertifikalı bir profesyonel veya eğer yeteriyse kendi tersane personeliniz kullanılabilir. Çekilemeyen tekneler için suda muayeneler, hiç yapılmamasından daha iyidir. Denetimlerle ilgili yükümlülükler var ve denetimin resimler, yapılan testler, gerçekleştirilen iyileştirmeler vb. dahil olmak üzere iyi bir şekilde belgelenmelidir.

Denetim elbette teknenin belirli bir andaki durumunu yansıtır. Tıpkı dişçiyeye gidip çürük oluşmaması gibi, bu da kişinin daha sonra gelişmeyeceği anlamına gelmez. Dolayısıyla, yükümlülük sorunları söz konusu olduğunda belgeler anlamlıdır. Çekme ve daha resmi

denetimler arasında, tekne sahiplerinizi, sintinelerinde neler olup bittiğine dair rutin olarak kendi incelemelerini yapmaları konusunda teşvik edin ve ne yapacaklarını veya özel olarak neye bakmaları gerektiğini tam olarak bilmeyen teknecilere biraz eğitim verin. Diğer bir yol ise, tekne imalatçılarının, özellikle de gövde içi donanımlar söz konusu olduğunda, kullandıkları malzemeden ödün vermemelerini teşvik etmek ve tekne sahiplerinin, ucuz malzeme seçmenin veya malzeme konusunda yanlış seçimler yapmanın, teknelerin çok daha hızlı bir şekilde arıza yapma veya batma riskini çok daha fazla artıracaklarını anlamalarını sağlamaktır.

### **BEŞİKTEN MEZARA ZİHNİYETİYLE HAREKET ETMEMEK GEREKİR**

Eski teknelerle ne yapılacağı ile ilgili olarak pek çok tekne üreticisi, konu yeni tekne tasarlamak ve inşa etmek olduğunda ister gönüllü olarak ister hükümetin gereklilikleri doğrultusunda, beşikden mezara zihniyetiyle hareket ediyor ve malzemeleri makul maliyetlerle yeniden kullanabilmeyi, geri dönüştürebilmeyi veya kolayca elden çıkarabilmeyi göz önünde bulundurarak tekne inşa etmeye odaklanıyor. Bu, otomobil endüstrisinde halihazırda devam eden çabalara benziyor ve kesinlikle ihtiyaç duyulan bir şey. Elbette bu tür çabalar, mevcut veya yakın gelecekte

yaşlanan tekne filosunun tüm sorunlarını tam olarak çözmeyecektir.

Bu cephede Fransa, 2019'da uygulamaya koyduğu APER programıyla sorunla başa çıkmak için en agresif girişimlerden birini başlattı. Yeni tekne satışlarından elde edilen nispeten mütevazı bir vergiyle finanse edilen, ülke çapında eski tekneleri getirebileceğiniz ve ücretsiz olarak alacakları bir tekne imha alanları ağı kuruldu. Sahibine (ya da ondan kurtulmaya çalışmak zorunda kalan kişiye) tek maliyeti, tekneyi tesislerden birine götürmek olacaktır. İşin girişimci tarafında ise, eski teknelerin geri dönüşümü ve imhası işine giren kişilerin sayısı daha fazla gibi görünüyor. Özellikle akla gelenlerden biri İngiltere'deki Boat Breakers Şirketi. Teknenizin nakliyesinden arızalanmasına, yeniden kullanılmasına, geri dönüştürülmesine ve uygun şekilde imha edilmesine kadar her şeyle ilgileniyorlar; ücret ise, kısmen gemideki yeniden kullanılabilir ve geri dönüştürülebilir malzemelerin ne kadar değere sahip olduğuna bağlı. Ancak iş fiberglasa gelince, yine de onu kesip çöp sahasına veya çöp yakma fırınına göndermek zorunda kalıyorlar. Çok uzak olmayan bir gelecekte, ticari olarak uygulanabilir cam elyaf geri dönüşümünün olacağına dair umut var, ancak şu anda, çoğu girişim hala deneysel veya nispeten küçük ölçekli aşamada. Bu biraz oyunun kurallarını değiştirecektir.

Sonuç olarak proaktif olmak çok önemli ve hem gelir getirici hem de giderleri azaltıcı olabilir, ayrıca aspirin'e olan olası ihtiyacınızı büyük ölçüde azaltabilir ya da 'o batma hissini' yaşayabilirsiniz. Mutlu seyirler.

***Dan Natchez, CMP, dünya çapında marinalar ve marinalı tatil köylerinin tasarımında uzmanlaşmış, uluslararası çapta lider bir sahil tasarım danışmanlık şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc.'in başkanıdır. e-posta: dan.n@dsnainc.com veya online: www.dsnainc.com.***





# DENİZ TİCARETİ ÇATI KURULUŞLARI EYLEM ÇAĞRISINDA BULUNDU

Deniz ticaretinin çatı kuruluşları 3 Haziran 2024 tarihi itibarıyla uygulanacak yeni İthalat Kontrol Sistemine (Import Control System- ICS2) hazırlıklı olunması konusunda acil bir uyarı yayımladı.



Taşıyıcıları, aracıları (forvarder) ve gemi operatörlerini temsil eden küresel ve Avrupa deniz ticareti kuruluşları; Avrupa Birliği (AB), Norveç, İsviçre ve Kuzey İrlanda'ya deniz, karayolu veya demiryolu ile sevkiyat yapan tüm

Bu kapsamda, Dünya Denizcilik Konseyi, Uluslararası Nakliyeciler Federasyonu, Küresel Nakliyeciler Forumu, Avrupa Topluluğu Brokerler ve Acenteler Birliği, Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği, Avrupa Nakliyeciler Konseyi ve



işletmelere, 3 Haziran 2024 tarihi itibarıyla uygulanmaya başlanacak olan yeni İthalat Kontrol Sistemine (Import Control System- ICS2) hazırlıklı olmaları konusunda acil bir uyarı yayımladı.

Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği tarafından yeni kontrol sisteminin önemi ve AB varışlı veya AB aktarmalı sevkiyatlar üzerinde yaratacağı etkiler önemle vurgulandı.

ICS2'nin tedarik zincirindeki farklı kuruluşları farklı zamanlarda ve farklı şekillerde nasıl etkileyeceğini anlamının yanı sıra, yeni gerekliliklerin uygulanmasına ilişkin farkındalığın da oldukça önem taşıdığı ifade edildi.

ICS2, AB'deki gümrük idareleri tarafından ortaklaşa uygulanan ve ithal edilen mallarda yüklemeye veya AB sınırına varmadan önce belirli koşulların sağlanmasını gerektiren gelişmiş bir güvenlik rejimi.

Havayoluyla kargo sevkiyatları için 2023 yılında uygulamaya konulan sistem, Haziran 2024'ten itibaren deniz taşımacılığını ve 2025 yılında karayolu veya demiryoluyla gerçekleştirilen sevkiyatları kapsayacak şekilde genişletilecek. Bu kapsamda, bir sevkiyattaki her bir ürün için 6 haneli GTİP kodlarının, "kabul edilebilir bir açıklamanın" ve ayrıntılı alıcı ve satıcı bilgilerinin bildirilmesi gereklidir. Tedarik zincirindeki farklı tarafları temsil eden kuruluşlar, AB'ye ithalat yapan işletmelere, ICS2'nin kapsamının genişletilmesi konusunda hazırlıklarına şimdiden başlamaları ve uygulamadan nasıl etkilenecekleri konusunda daha fazla bilgi edinmeleri hususlarını da ifadelerine ekledi.

ICS2 gerekliliklerine uyulmamasının ise, AB'ye yapılan ihracatta ve AB'ye ithal edilen mal sevkiyatında gecikme ve aksamalara neden olacağı ve AB Üye Devletleri uygulamalarına göre beyan verilerini ICS2'ye göndermekle yükümlü taraflar için ceza yaptırımlarına neden olacağı belirtildi.

**(Kaynak: ECSA)**



# IMO, KIZILDENİZ'DEKİ GEMİLERE YÖNELİK YASADIŞI VE HAKSIZ SALDIRILARI KINADI

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 15-24 Mayıs'ta düzenlenen Deniz Güvenliği Komitesi oturumunda Kızıldeniz'de gemilere ve denizcilere yönelik saldırılara derhal son verilmesi çağrısını yineledi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (International Maritime Organization-IMO) bağlı üye devletler, Deniz Güvenliği Komitesi 108. oturumu için 15-24 Mayıs tarihleri arasında bir araya geldi. IMO üye devletleri, Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nden geçiş yapan gemilere ve denizcilere yönelik devam eden saldırılara derhal son verilmesi çağrısını yineledi.

Londra'da toplanan IMO Deniz Güvenliği Komitesi aldığı kararla, dünyanın en kritik su yollarından birinde seyrüsefer özgürlüğüne tehdit oluşturan ve aynı zamanda bölgesel ve küresel ticarete büyük aksamalara neden olan saldırıları "yasadışı ve haksız" olarak ifade ederek kınadı.

Karar, Husilerin Kasım 2023'te MV Galaxy Leader gemisini ele geçirmesinden bu yana, bu konuya yönelik IMO üye devletleri tarafından kabul edilen ilk karar olma niteliğini taşımakta. Söz konusu tarihten itibaren,

Galaxy Leader'ın 25 mürettebatının rehin alındığı ve çok sayıda denizcinin hayatını yitirmesine neden olan yaklaşık 50 tehlikeli deniz saldırısı gerçekleştirildi. Buna yönelik olarak Deniz Güvenliği Komitesi, tüm rehinelerin acilen ve koşulsuz olarak serbest bırakılması çağrısında bulundu.

## KRİZİ ÇÖZMEK İÇİN BARIŞÇIL DİYALOG VE DİPLOMASİ

Kararda, "Husilerin pervasız eylemlerinin masum hayatları tehlikeye attığı, acilen ihtiyaç duyulan insani yardımların ulaştırılmasını aksattığı, yardımların maliyetini artırdığı ve bölgeyi istikrarsızlaştırdığı" ifade edildi.

Komite, krizi çözmek için barışçıl şekilde diyalog kurulması ve diplomasi çağrısında bulundu. Özellikle Husiler üzerinde etkisi olabilecek taraflara saldırılara son vermek için nüfuzlarını kullanmaları yönünde çağrıda bulunuldu. Ayrıca, 176 IMO üye devletinin tamamının hedeflenen BM

silah ambargosu kapsamında Husilere doğrudan veya dolaylı yoldan silah ve malzeme tedarikini engellemekle yükümlü olduğu vurgulandı.

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez tarafından yapılan açıklamada, "IMO üye devletleri bu pervasız saldırıları kesin bir dille kınamaktadır. Denizcilik sektörü, dünya nüfusunun can damarı olan tedarik zincirini ayakta tutmaktadır. Masum denizciler ve ticari gemiler, jeopolitik gerilimler yüzünden engellenmeden serbestçe seyrüsefer yapabilmelidir. Tüm hükümetleri ve ilgili kuruluşları krizden etkilenen denizcilere azami yardım sağlamaya ve bu krize bir çözüm bulmak için hiçbir çabadan kaçınmamaya davet ediyorum" ifadeleri kullanıldı. IMO'nun, üye devletler ve uluslararası endüstri kuruluşlarından paydaşlarla iş birliği içerisinde durumu izlemeye devam edeceği bildirildi.

(Kaynak: IMO)

## MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 23 Mayıs 2024 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024	ŞUBAT 2024	MART 2024	NİSAN 2024	MAYIS 2024
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	BİRLEŞİK KRALLIK (NEWPORT-GWENT)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (CABEZUELA) BİRLEŞİK KRALLIK (LONDRA)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	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
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	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

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-23.05.2024 )\*

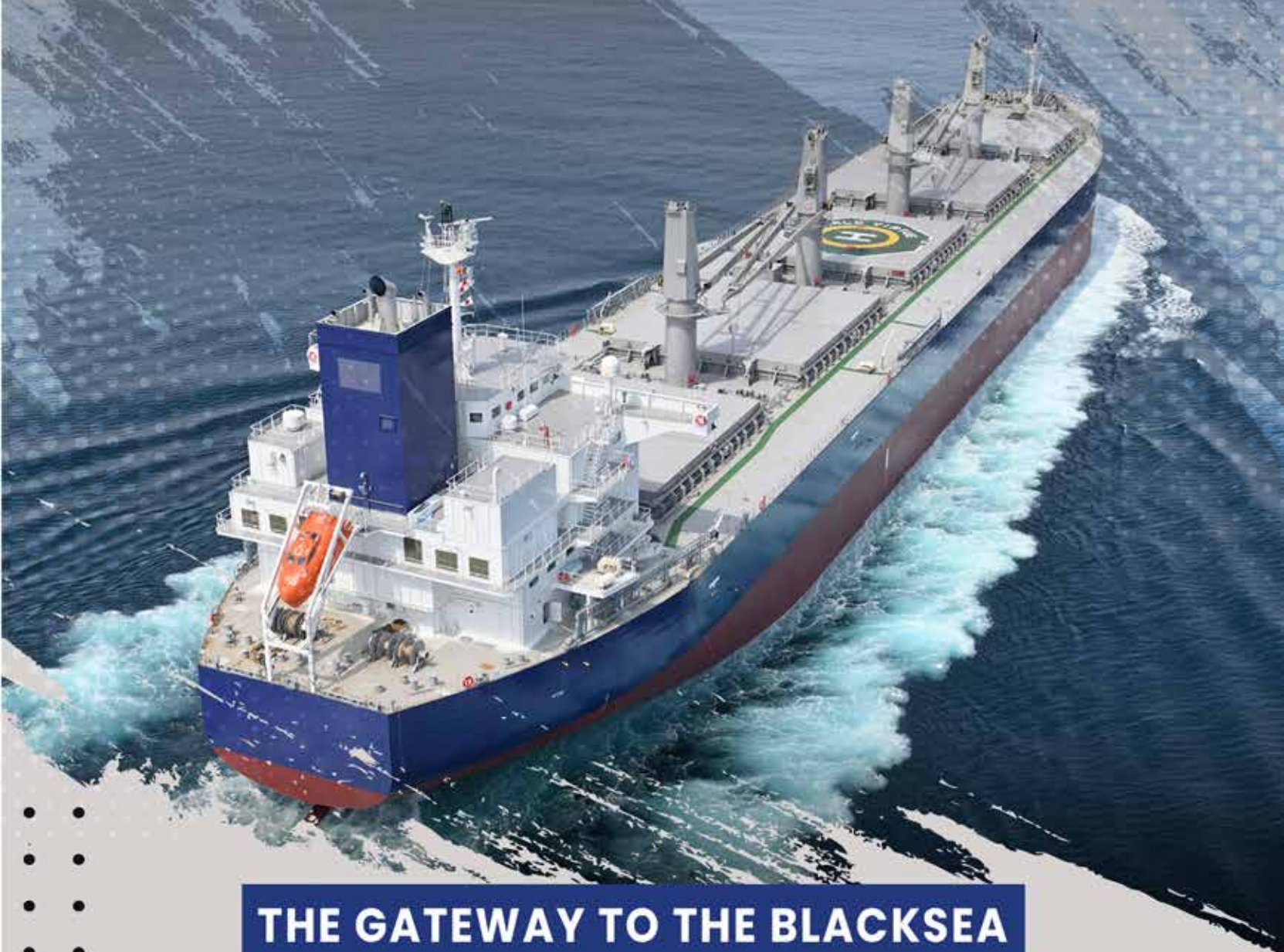
LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Mayıs)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	3 Tutulma (79 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (2 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	0 Tutulma (56 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	0 Tutulma (32 Denetleme)
USCG	-	1**	0**	1**	1**	0**	0**	0 Tutulma**

\* İstatistiklere konu olan rakamlar, tutulmalara yapılan itirazların kabul görmesini müteakip değişebilmektedir.

\*\* USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

**\*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Mustafa YAVUZYLMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)**





THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

# TRANSBOS

## SHIPPING AGENCY

TB

TRANSBOS

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



# Yaz aylarına girerken Capesize Endeksi harici endekslerde düşüş trendi sürüyor



## \* ULUÇ KEDME

Yaz periyoduna girerken Capesize Endeksi harici endekslerde ve navlunlarda düşüş trendinin devam ettiğini görüyoruz. Hacimsel büyüklük sebebi ile geçen ay %25 civarı düşen Capesize Endeksi'ndeki bu ayki %27'lik artışın diğer endekslerdeki düşüşe

karşın Baltık Kuruyük Endeksi'nde de %6'lık bir artışa sebebiyet verdiğinden söz edebiliriz. Sırası ile diğer navlun endekslerine bakarsak; son bir ayda Baltık Panamax Endeksi'nde düşüş %5 civarı, Baltık Supramax Endeksi'nde düşüş %12 civarı ve son olarak ise Baltık Handysize Endeksi'ndeki düşüş ise %5 civarı gerçekleşmiştir. Bununla beraber son verilerde 38k DWT tonajlarında navlunların ortalama da 11.000-12.000 USD aralığında, 28k DWT tonajlarının 9.000-10.000 USD aralığında ve son olarak Supramax tonajlarının ise USD 13.500-14.500 aralığında seyrettiğini söyleyebiliriz.

Beyaz ve siyah mal endekslerinde ise son bir aylık dönemde toparlanma sürecini gözlemlemek ile birlikte, Beyaz Mal Endeksi'nde geçtiğimiz aydan bu yana %15 civarı, Siyah Mal Endeksi'nde ise %10 civarı bir artış gerçekleşmiştir. Brent petrole baktığımızda da geçtiğimiz

ay USD 85-90 aralığında seyreden fiyatların bu ay özellikle FED tarafında borçlanma maliyetlerinin de yüksek tutulmasının bir süre daha devam edeceği beklentisi ile USD 85 sınırının altına gerileyerek USD 83 civarında fiyatlandığını görüyoruz.

Son olarak hurda piyasalarına baktığımızda ise özellikle Muson sezonunun da yaklaşması sebebi ile Hindistan ve Türkiye piyasalarında nispeten pazarın geçtiğimiz aylara kıyasla rakam bazında daha da güçlendiğini söylesek te aynı durum Pakistan ve Bangladeş pazarları için geçerli gözükmemektedir ve geçtiğimiz aylara kıyas ile %3-4 civarı düşüşleri görmekteyiz.

## \* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

## MAYIS 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
CIELO DI VALPARAISO	39.232	2015	CHINA	BULK	NA	21,80
SUPER BERGKAMP	55.651	2009	JAPAN	BULK	GREEK	15,50
CHEVAL BLANC	56.732	2009	CHINA	BULK	NA	11,70
DELTA AVON	56.897	2012	CHINA	BULK	CHINESE	14,30
BELTIDE	57.679	2016	PHILIPPINES	BULK	*US BASED	*56,6
BELFRIEND	57.679	2016	PHILIPPINES	BULK	*	*
MARYLAKI	58.114	2010	CHINA	BULK	NA	17,20
PACIFIC HONOR	58.912	2011	JAPAN	BULK	NA	19,50
PING HAI	62.623	2017	JAPAN	BULK	TURKISH	32,00
SSI PRIVILEGE	63.566	2019	CHINA	BULK	NA	32,20
YING HAO 03	76.037	2012	CHINA	BULK	CHINESE	17,20
VALIANT SUMMER	81.920	2016	CHINA	BULK	GERMAN	32,50
ASL URANUS	82.372	2008	JAPAN	BULK	NA	17,00





CORINTHIAN PHOENIX	179.223	2009	KOREA	BULK	UK BASED	29,00
NORD FERRUM	179.678	2011	PHILIPPINES	BULK	NA	34,00
FOMENTO ONE	206.810	2016	KOREA	BULK	GREEL	55,10
TRUST QINGDAO	209.301	2021	CHINA	BULK	*EUROPEAN	*73,1
TRUST SHANGHAI	209.523	2021	CHINA	BULK	*	*
GLOBAL STRIKER	32.976	2013	JAPAN	BULK	GREEK	14,50
TAIKOO BRILLIANCE	37.786	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	20,80
SONYA BLADE	52.428	2001	JAPAN	BULK	NA	8,30
FLC LONGIVITY	56.785	2009	CHINA	BULK	NA	11i8
GILLINGHAM	58.000	2010	CHINA	BULK	NA	13i8
AUGUST OLDENDORFF	61.090	2015	JAPAN	BULK	NA	32,00
ULTRA RACONVILLE	61.683	2012	JAPAN	BULK	EUROPEAN	23,10
ASL YANGPU	76.015	2002	JAPAN	BULK	NA	9,20
CHAILEASE GLORY	76.633	2003	JAPAN	BULK	NA	11,10
LOWLANDS SAGE	82.577	2021	JAPAN	BULK	NA	39,30
CUMA	83.007	2006	JAPAN	BULK	NA	15,00
STAR PAOLA	115.259	2011	CHINA	BULK	NA	23,50
P MELIS	171.448	2003	KOREA	BULK	CHINESE	16,00
HENG SHAN	174.145	2007	CHINA	BULK	CHINESE	22,00
HAITI	174.766	2004	CHINA	BULK	HK BASED	15,00
LOWLANDS PROSPERITY	179.895	2012	PHILIPPINES	BULK	GREEK	30,50
CAPE KALLIA	203.027	2012	CHINA	BULK	*SINGAPORE BASED	38,00
NEWMAX	203.067	2012	CHINA	BULK	*	38,00
LAGO DI LUGANO	32.271	2008	JAPAN	BULK	NA	11,30
GRACEFUL GERTRUDE	33.225	2008	JAPAN	BULK	NA	12,30
ATLANTIC LAUREL	33.271	2012	JAPAN	BULK	GREEK	15,30
CARLOTA BOLTEN	37.489	2015	CHINA	BULK	GREEK	18,80
VALOVINE	52.000	2016	CROATIA	BULK	NA	17,00
OCEAN GLORY	56.039	2006	JAPAN	BULK	NA	13,10
DAYANG ORIENT	56.380	2011	CHINA	BULK	NA	12,66
TAI PING SHAN	56.607	2011	CHINA	BULK	*NA	*73
SHOU CHEN SHAN	65.621	2013	CHINA	BULK	*	*
FU QUAN SHAN	56.621	2013	CHINA	BULK	*	*
WU GUI SHAN	56.625	2013	CHINA	BULK	*	*
YI LONG SHAN	56.637	2013	CHINA	BULK	*	*
ARCHAGELOS MICHAEL	58.015	2010	CHINA	BULK	ITALIAN	13,90
FEDERAL ISLAND	63.452	2017	JAPAN	BULK	TURKISH	32,60
FRONTIER UNITY	181.415	2012	JAPAN	BULK	NA	35,00
G BRIGHT	19.931	2004	JAPAN	TANKER	NA	15,30

TRF KIRKENES	19.997	2016	JAPAN	TANKER	NA	32,50
ARS ET LABOR	40.416	2008	ROMANIA	TANKER	ITALIAN	24,20
GULF ESPIRIT	46.891	2006	KOREA	TANKER	NA	22,00
PACIFIC DIAMOND	47.917	2010	JAPAN	TANKER	NA	26,70
SANMAR SANGEET	105.516	2004	JAPAN	TANKER	NA	26,80
DEMETRIOS	149.999	2011	CHINA	TANKER	UAE	53,00
IVORY RAY	19.991	2011	JAPAN	TANKER	NA	24,90
TRF KRISTIANSAND	19.996	2016	JAPAN	TANKER	*NA	32,00
TRF KOBE	19.997	2016	JAPAN	TANKER	*	32,00
GOLD TRADER II	33.324	2022	CHINA	TANKER	*BERMUDA BASED	*114,00
GOLD DTRADER III	33.338	2023	CHINA	TANKER	*	*
DAI MINH	47.148	2004	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	16,00
STI MANHATTAN	49.990	2015	KOREA	TANKER	KOREAN	41,00
SEAWAYS NANTUCKET	51.225	2008	KOREA	TANKER	*MIDDLE EASTERN	25,10
SEAWAYS NIAGARA	51.257	2008	KOREA	TANKER	*	25,10
SONA STAR	105.483	2003	JAPAN	TANKER	NA	27,50
CLARET PRINCE	109.005	2010	CHINA	TANKER	CHINESE	43,50
FRONT LOKI	156.642	2010	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	47,00
PHOEBE	311.110	2005	JAPAN	TANKER	NA	40,00
STENA BLUE SKY	84.363	2006	KOREA	GAS	ASIAN	NA
BESIKTAS ICELAND	7.700	2007	TURKEY	TANKER	NA	10,80
CHEM JUPITER	19.814	2008	JAPAN	TANKER	NA	19,50
SKARVEN	33.624	2009	JAPAN	TANKER	CHINESE	29,00
VALLE DI NERVION	40.218	2004	KOREA	TANKER	NA	15,30
ARIES PEARL	50.605	2007	KOREA	TANKER	NA	22,50
STIRLING	112.750	2021	CHINA	TANKER	GREEK	70,00
AFRAGOLD	112.871	2009	CHINA	TANKER	CHINESE	41,00
GSTAAD GRACE II	113.021	2009	CHINA	TANKER	CHINESE	42,00
AMAX ARROW	115.655	2009	KOREA	TANKER	CHINESE	43,50
FRATERNITY	157.714	2009	KORE	TANKER	GREEK	51,00
MOVEON	868	2001	GERMANY	CONTAINER	NA	NA
ACACIA LIBRA	1.022	2007	CHINA	CONTAINER	INDONESIAN	5,50
BAO ZHOU CI TONG	1.900	2024	CHINA	CONTAINER	MALAYSIAN	21,70
NAVIOS LAPIS	4.253	2009	CHINA	CONTAINER	CHINESE	24,00
XIN XIN TIAN 1	2.742	2006	GERMANY	CONTAINER	INDIAN	14,00
AS RAGNA	1.496	2009	CHINA	CONTAINER	*SWISS BASED	*25,00
AS NADIA	3.586	2007	KOREA	CONTAINER	*	*

\*Enbloc satışı ifade eder





ÜLKE	HURDA FİYATLARI MAYIS 2024		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 505-515	US\$ 525-535	US\$ 545-555
PAKİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 525-535
BANGLADEŞ	US\$ 515-525	US\$ 535-545	US\$ 555-565
TÜRKİYE	US\$ 355-365	US\$ 365-375	US\$ 375-385

## MAYIS 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
HEUNG-A TOKYO	7.040	2.446	1996	CONTAINER	BANGLADESH	581
SIA 32	7.787	2.799	1982	GENERAL CARGO	BANGLADESH	530
HONG XI	10.440	3.621	2008	GENERAL CARGO	BANGLADESH	515
PINE EXPRESS	42.968	9.543	1990	BULKER	BANGLADESH	560
YK SOVEREIGN	72.020	30.120	1994	GAS	NA	620
MSC NILGUN	42.413	12.553	1994	CONTAINER	INDIA	565
BORDER	14.120	5.723	1993	CONTAINER	NA	454
MUDITA	23.866	6.869	1983	BULKER	NA	485

Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis

# 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 SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş**

Evliya Çelebi Mahallesi Tersaneler Caddesi İdari Bina No: 54/1 Tuzla/İSTANBUL • Tel: +90 216 447 40 83 (4Hat) • www.dalsangrup.com - dalsan@dalsangrup.com

# 2022-2023 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2024 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,1 artış göstererek 40.080.852 ton olmuştur.

**Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Mart 2024**



**Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri**

## Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2024 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,1 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2024 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %11,3 artarak 12.034.614 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2024 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,2 azalarak 22.360.475 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2024 yılı nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,1 artarak 34.395.089 ton olmuştur.

**Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Nisan 2024**

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Nisan	2023	10.811.575	11,3%	22.865.057	-2,2%	33.676.632	2,1%
	2024	12.034.614		22.360.475		34.395.089	
Ocak - Nisan	2023	41.043.746	17,2%	84.238.463	5,75%	125.282.209	9,5%
	2024	48.088.571		89.079.690		137.168.261	

**Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 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)*





Yüksek Lisans ve Doktora Programları ile

**Kariyerini yönetmeye  
hemen başla!**

**Lisansüstü  
Başvuruları Başladı!**

**İletişim:**

[lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr](mailto:lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr)

0216 581 00 50

[www.pirireis.edu.tr](http://www.pirireis.edu.tr)

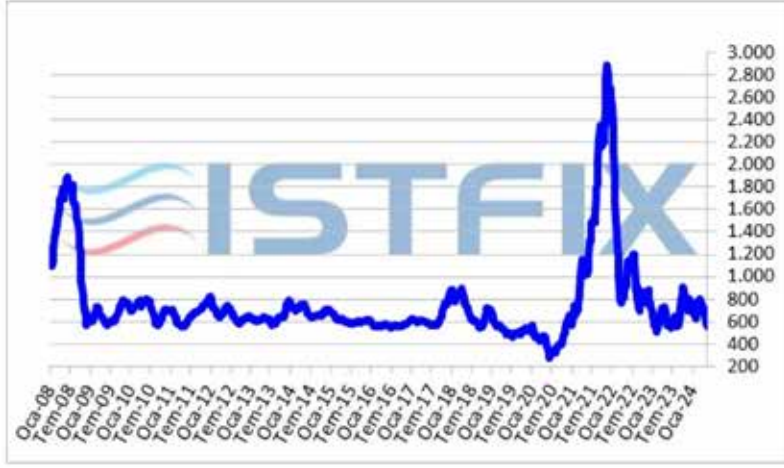


**PRU | 15 .YIL**

20.05.2024

## 21. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi düşüşe devam etti. Karadeniz ve Doğu Akdeniz piyasaları tam anlamıyla felaket bir durumda ve gemiler en iyi ihtimalle işletme maliyetlerinin biraz üzerinde kazanıyor. Bu durumda da endeks 578 puandan yüzde 3'lük bir düşüşle 561 puana geriledi. Türkiye ve Doğu Akdeniz'den Kuzeybatı Avrupa'ya uzun menzil taşımalarda artış olsa da navlunlar halen tatminkar değildi. Kuzeybatı Avrupa'dan buralara dönüş yükleri bile işletme masrafları seviyesinin biraz üzerinde kaldı.



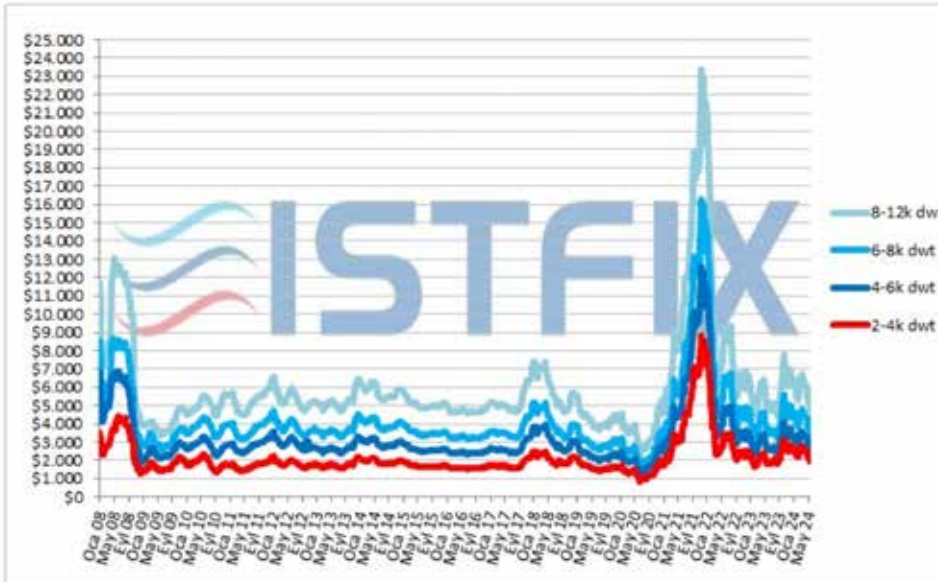
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2024



ISTFIX – Son 1 yıl

### NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1.947	2.512	3.388	4.717
Geçen Hafta	2.006	2.588	3.490	4.860
Geçen Ay	2.475	3.192	4.306	5.995
Geçen Yıl	1.963	2.807	3.785	5.270



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

### S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı duyulmadı.



## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2700	SFS (90')	IZMAIL-PSACHNA	1000/1000	37.00
3000	WOOD PULP (55')	AVEIRO-SETE	1500/1500	30.00
3000	SOYBEAN MEAL	TARRAGONA-ELEVSIS	1500/1000	30.00
3250	WOOD PULP (55')	AVEIRO-ISKENDERUN	1750/1750	36.00
3500	WHEAT (47')	IPSWICH-AVEIRO	1750/1750	28.00
3500	STEEL COILS	GALATI-DILISKELESI	1250/1250	23.00
4000	BULK MINERALS	MERSIN-SEVILLE	2000/2000	33.00
4100	RAPESEED (55')	ODESSA-ACHLADI	1000/1000	23.00
4250	STEEL COILS	BILBAO-LARNACA + THESSALONIKI	1000/1000	49.00
5000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	2000/2000	21.00
5000	STEEL PRODUCTS	BARTIN-CONSTANTA	1500/1000	12.00
5000	GRANULAR TSP (42')	DAMIETTA-ROUEN	2000/2500	30.00
5000	CORN (51')	RENI-FAMAGUSTA	1000/1000	21.00
5000	WHEAT	ODESSA-MARMARA	1500/1500	19.00
5700	ANTHRACITE IN BB	NOVOROSSIYSK-DJEN DJEN	1500/1000	41.00
6000	CORN (50')	CHORNOMORSK-LEBANON	2000/1500	20.00
6500	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	1500/1500	18.50

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.

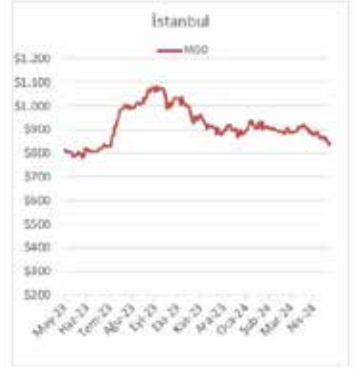
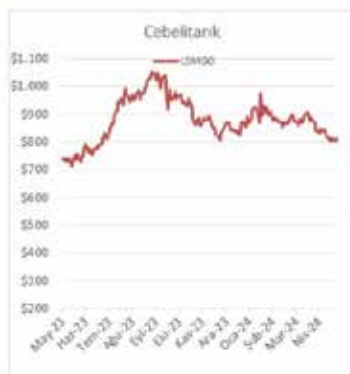
Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğukaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta artış kaydetti. Batı Teksas tipi ham petrol (WTI) geçen haftaki 78,3 dolar/varilden 80,1 dolar/varile çıktı. Brent tipi ham petrol de 82,8 dolar/varilden 84 dolar/varile doğru yükseldi. Öte yandan gemi yakıt fiyatları bölgelere göre karışık seyretti.

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	Istanbul
	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	758,00	814,00	855,00	845,00
Geçen Hafta	749,50	812,50	810,00	856,50
Değişim	1,13%	0,18%	5,56%	-2,48%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



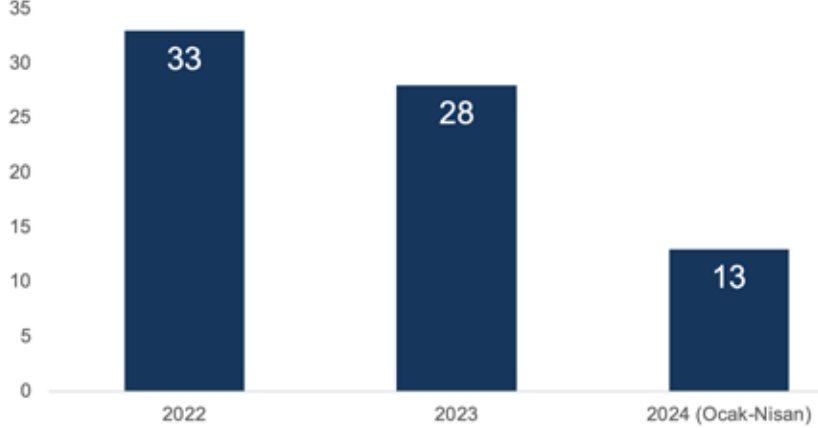
## TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-NİSAN 2024

Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
2	Sardinia Vera	7360617	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	-	2.840	1975	12.02.2024
3	Selena	8230120	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.457	3.557	1970	8.02.2024
4	Kaleli Ana	7429322	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	3.936	6.302	1976	20.04.2024
5	El Youssef	7422049	Kuruyük Gemisi	Lübnan	2.998	4.795	1975	17.02.2024
6	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO - RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
7	Mangalia A	8513663	RO-RO Yolcu Gemisi	Palau	20.621	12.000	1988	21.03.2024
8	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
9	Amanos	7816147	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.589	2.148	1978	19.02.2024
10	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024
11	Arrow S	7392608	Kuruyük Gemisi	Togo	1.409	3.311	1974	1.03.2024
12	H.Seas	7725403	Çekici Romorkör	Togo	668	1.200	1979	23.03.2024
13	Ayhanlar	8101537	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.765	4.868	1982	21.04.2024

**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

\* Renklendirilen gemiler Nisan 2024 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

## TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTDx1000)



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) ŞUBAT-NİSAN 2024

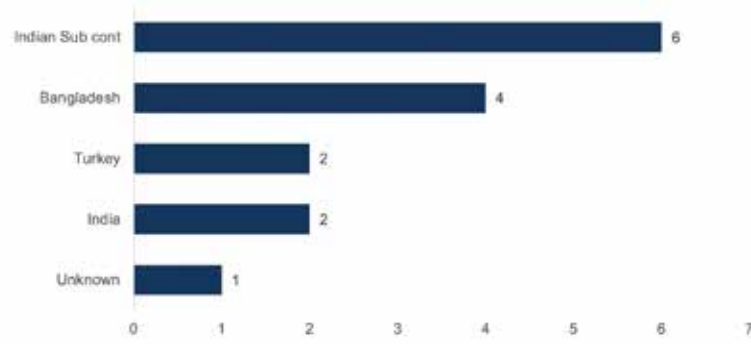
Gemi Tipi	ŞUBAT			MART			NİSAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	1	41,0	2.170	1	45,0	1.200	2	33,5	4.229
Bulk	11	26,8	965.369	3	29,3	144.280	3	29,3	187.953
Cement	-	-	-	1	44,0	6.169	-	-	-
Chem & Oil	-	-	-	1	38,0	3.283	-	-	-
Chip	-	-	-	1	28,0	49.865	-	-	-
Container	2	22,5	47.492	4	35,3	93.685	5	28,6	100.064
FPSO	1	49,0	130.373	1	49,0	141.330	-	-	-
FSO	-	-	-	-	-	-	1	46,0	357.600



GCargo	6	36,8	20.384	5	37,4	28.443	2	45,0	11.170
Icebreaker	-	-	-	1	50,0	7.560	-	-	-
Limestone	-	-	-	-	-	-	1	41,0	24.776
LPG	1	29,0	3.821	-	-	-	-	-	-
M. Sulphur	1	27,0	5.088	-	-	-	-	-	-
MPP	1	49,0	4.104	2	29,0	35.118	-	-	-
MPP/Hvy. Lift	1	41,0	17.850	-	-	-	1	30,0	9.433
Open Hatch	1	38,0	42.497	-	-	-	-	-	-
Pass/Car Cat	-	-	-	1	46,0	250	-	-	-
Pass/Car F.	2	47,5	2.855	1	47,0	264	-	-	-
Products	-	-	-	3	23,7	44.280	-	-	-
RoPax	-	-	-	1	36,0	12.000	-	-	-
Tanker	-	-	-	1	24,0	157.499	-	-	-
Tug	1	43,0	680	-	-	-	-	-	-
Genel Toplam	29	33,6	1.242.683	27	35,3	725.226	15	33,7	695.225

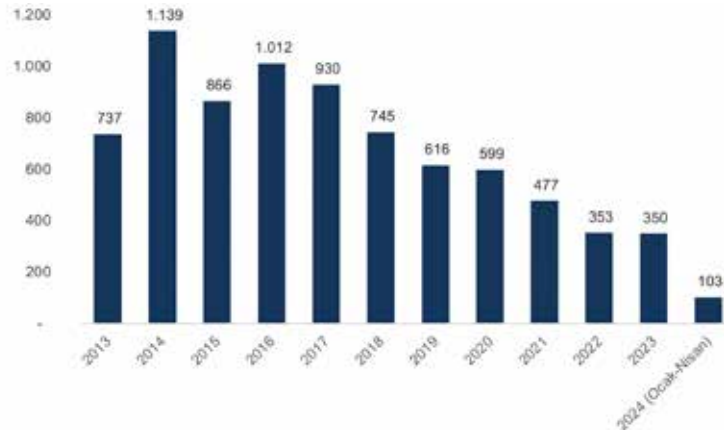
**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (MART 2024)



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet)



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)  
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

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

# ALWAYS



**KUZEYSIGORTA**

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



# MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



## SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

Spare Parts of the **Highest Quality** at **Reasonable Price** from the most diverse and **Renowned Manufacturers**.  
MESSI is specialized in providing **OEM Spare Parts** for all **Sea-going Vessels**.



## REPAIR / TECHNICAL SERVICE

We operate in-house network of multi-skilled **Maritime Engineers**, providing **Engineering Solutions**, **Maintenance** and **Installation Services**.



## NETWORK / OPERATION


Our well-trained and skilled team ensure proper packing and dispatch **World-Wide**.

## SPARE PARTS SUPPLIER

MESSI is an Istanbul based **Marine Spare Parts Supplier** of most **Renowned Manufacturers** with 97% stock availability on key driveline items.


## SPARE PARTS


- ✓ Main Engine Spare Parts
- ✓ Auxiliary Engine Spare Parts
- ✓ Fuel Injection & Fuel Pump Spare Parts
- ✓ Filters & Spare Parts
- ✓ Compressor & Separator Spare Parts
- ✓ Heat Exchanger Plates & Gaskets
- ✓ Pump Spare Parts
- ✓ Turbo Charger Spare Parts

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

 [@messiserviceinc](https://www.instagram.com/messiserviceinc)

 [@messiservice](https://www.linkedin.com/company/messiservice)

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

 +90 216 599 06 39



### TÜRKİYE'NİN EN ÇOK STOĞA SAHİP GEMİ YEDEK PARÇA TEDARİK FİRMASI



### BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



### DÜNYA'DAKİ İLK VE TEK FİLTRESİZ UV TİP "BWMS"



**BSKY**  
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

### YEDEK PARÇALAR

ANA MAKİNA YEDEK PARÇALARI  
YARDIMCI EKİPMAN YEDEK PARÇALARI  
GEAR BOX  
TURBOCHARGER & YEDEK PARÇALARI  
SEPERATÖRLER  
POMPA PARÇALARI  
GOVERNOR & YEDEKLERİ  
HAVA KOMPRESÖR PARÇALARI  
ŞAFT KOVANI & KEÇE SETİ  
HAVA SOĞUTUCU & ISI DEĞİŞTİRİCİLER  
GÜVERTE EKİPMANLARI  
NAVİGASYON EKİPMANLARI  
ÖLÇÜM CİHAZLARI  
ELEKTRİK EKİPMAN & PARÇALARI



### SERVİS HİZMETLERİ

ANA MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ  
YEDEK MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ  
GEAR BOX BAKIM VE TAMİRİ  
TURBOCHARGER BAKIM VE TAMİRİ  
PİSTON BAKIM VE TAMİRİ  
VALF VE VALF YATAĞI BAKIM VE TAMİRİ  
SİLİNDİR GÖMLEĞİ HONLAMA İŞLEMİ  
ULTRASONİK TEMİZLİK  
ELEKTRİK VE ELEKTRONİK BAKIM VE TAMİRİ  
SATIŞ SONRASI DESTEK HİZMETLERİ



### BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

- ✓ TATLI VE TUZLU SULARDA KULLANILABİLİR
- ✓ MİKRON TİP FİLTRE İÇERMEZ
- ✓ TIKANMA RİSKİ YOKTUR
- ✓ GERİ YIKAMA SİSTEMİ YOKTUR
- ✓ HAREKETLİ PARÇA İÇERMEZ
- ✓ BAKIM VE DEĞİŞİM GEREKTİRMEZ
- ✓ MODÜLER KURULUM İMKANI SAĞLAR
- ✓ GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİLİDİR



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr  
ballastwater.net



0090 216 494 49 02  
info@yafdiezel.com.tr