

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EKİM / 2021



29
EKİM

CUMHURİYET
BAYRAMI

KUTLU OLSUN

UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design



ClassNK is a major supporter of the Digital Era

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP(www.shipdatacenter.com) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.

ClassNK
www.classnk.com



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

M. ZİYA KALKAVAN

EMRE CANBULAT

2010 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 37

EKİM 2021

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

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

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN - hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

zeynep@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Art Direktör: FATMA BAŞ - fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK - muhabir@virahaber.com

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



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

Doğru Ekipman ve Doğru Ekip ile **Denizler** Bizimle Temiz...



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

Modern havacılık sistemlerinden ilham alan en son **endüstriyel drone platformu** ile **18 km** menzilin içerisinde ve en fazla **100 metre** irtifadan; bölgede bulunan kimyasal gaz kaçağını üzerinde ki **lazer sensörleri** ile tespit ederek, anlık olarak **çevrimiçi** paylaşır, yüksek teknolojiyle yüksek güvenli çalışma ortamları sunar. **4K yüksek çözünürlüklü** hassas konumlandırılmalı **olay yeri fotoğraflama**, yükseklik algılamalı **alan haritalamaları** ve hassas **termal kamerası** sayesinde artık havadan müdahale de **bizimle daha güvenli..**



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

Derin sularda **geniş görüş mesafesi** ve otomatik **kontrol sistemleri** ile araştırma yapabilen, **manipülörleri** ile müdahale gerçekleştirebilen, otonom sualtı robotu sayesinde, **petrol boru hatları**, **telekomünikasyon hatlarının tamiri**, bakımı ve benzeri araştırma işlerinde **gerçek zamanlı görüntü aktarımını** en hızlı şekilde yapan ROV sayesinde, **sualtı endüstriyel** işleri de artık denizlerimiz gibi **bizimle daha güvenli..**

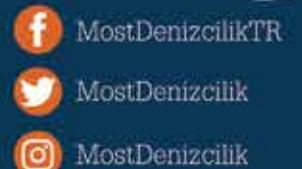


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi
No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • Fax: +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com



MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik

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



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA SEKTÖR SORUNLARI ELE ALINDI

30

GÜNDEM

29 EKİM 1923: TÜRK MİLLETİ İÇİN YENİ BİR DEVRİN KAPILARI AÇILDI

12

TAMER KIRAN

12. ULAŞTIRMA ŞURASI
LOJİSTİK SEKTÖRÜMÜZÜN
GELECEĞİ AÇISINDAN BÜYÜK
ÖNEM TAŞIYOR

44

SÖYLEŞİ

TÜRK ARMATÖRLER
BİRLİĞİ YÖNETİM KURULU
BAŞKANI CİHAN ERGENÇ

48

AKADEMİK BAKIŞ

DR. TOLUNAY KAYAARASI

50

BUNKER

CONSTANTİNOS
CAPETANAKIS

54

YENİ TEKNOLOJİLER

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

58

ÇEVRE

PROF. DR. MUSTAFA SARI
HİDROBİYOLOG LEVENT
ARTÜZ

90

LOJİSTİK

UTİKAD BAŞKANI AYŞEM
ULUSOY

98

TARİHTEN

TÜRK DENİZCİLERİNİN İŞİÇİ:
PREVEZE DENİZ ZAFERİ

ODADAN HABERLER	32
ŞUBELERİMİZDEN	36
HUKUK	66
SEKTÖRDEN HABERLER	70
GEMİ ALIM/SATIM	88
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI	96
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX ANALİZ	106
HURDA RAPORU	108

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

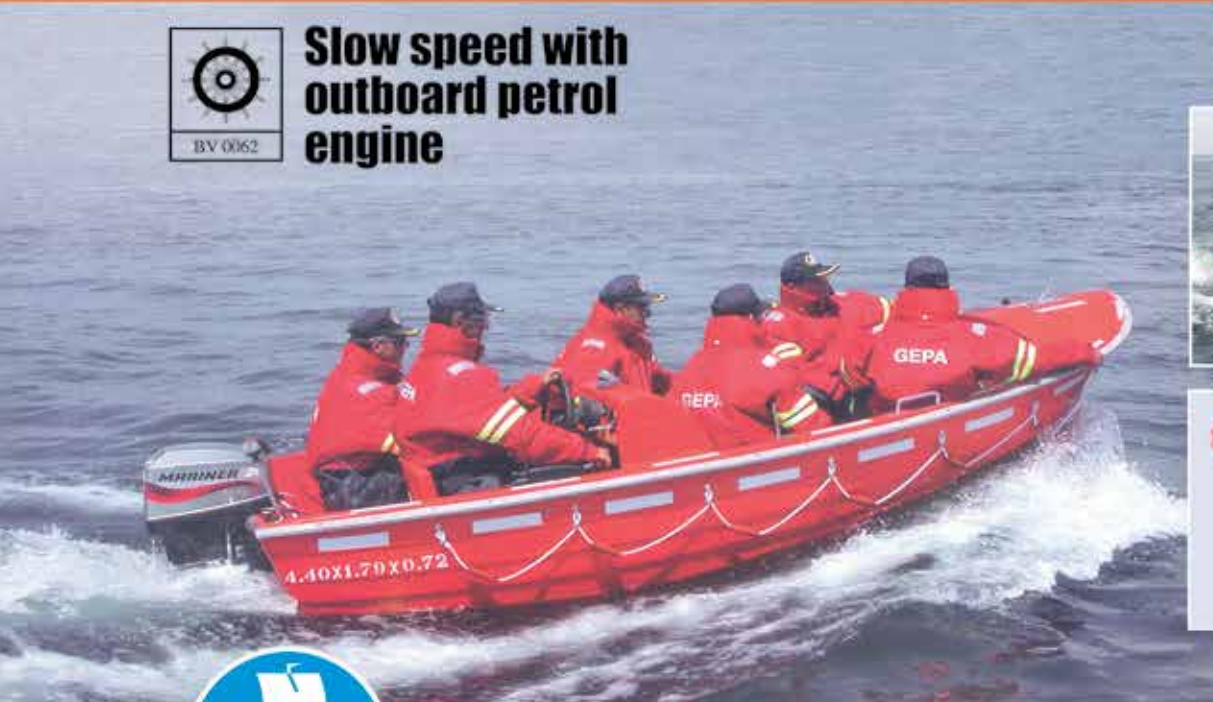


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**

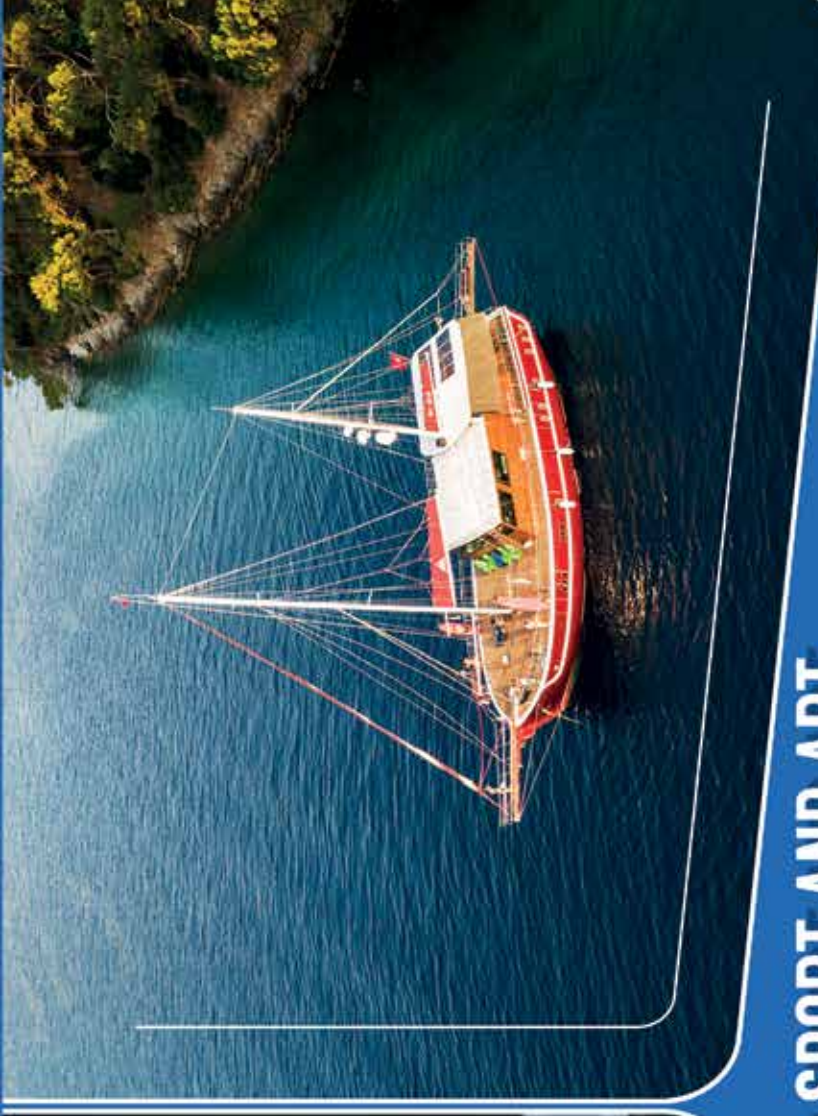


**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



12. Ulaştırma Şurası lojistik sektörümüzün geleceği açısından büyük önem taşıyor

Sonbahar mevsimine ilk adımları attığımız bugünlerde yaklaşık iki yıldır dünyayı derinden etkileyen koronavirüs (Covid-19) hala gündemdeki bir numaralı yerini korurken, virüse karşı elimizdeki en güçlü silah olan aşı konusunda ise bilgi kirliliği devam ediyor. Sağlık Bakanımızın da vurguladığı gibi bugünlerde yapmamız gereken; kendimizi koruyup, aşımızı olarak hastalığın yayılımını azaltmaktır.

Halbuki aşılama artmasıyla birlikte ekonomilerde normalleşme de hızlandı. Türkiye’de 2021 yılı ilk yarısı itibarıyla güçlü bir toparlanmaya şahit olduk. Yılın ikinci çeyreğinde Gayri Safi Yurt İçi Hasılamız (GSYİH) %21,7 büyüme gösterdi. Özellikle de sanayi, hizmetler ve ihracattaki büyümeler dikkat çekerken, son 12 ayın 10’unda ihracat rekorlarının kırıldığını gördük. Küresel ekonomide de çok önemli dönüşümlerden geçtiğimiz bir dönemi yaşıyoruz. “Dijitalleşme ve Yeşil Dönüşüm” ana başlıkları altında gerçekleştirilmek istenen yeni uygulamalara ayak uydurabilmemiz ve gelişmiş ekonomilerle rekabet edebilmemiz, ciddi hazırlıklar yapmamızı ve köklü adımlar atmamızı zorunlu kılıyor.

Değişim ve dönüşümlerden bahsettiğimiz bu dönemlerde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından ekim ayında çok önemli bir şura düzenleniyor. 6-7-8 Ekim tarihlerinde gerçekleştirilecek 12. Ulaştırma Şurası’nın ana teması; “Lojistik - Mobilite - Dijitalleşme” olacak. Türkiye’nin önümüzdeki dönemde belirlediği ekonomik hedeflere



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

ulaşabilmesi için güçlü bir lojistik ağına sahip olması gerekiyor. Geleceğin dünyası yeniden inşa edilirken, küresel ticaret koridorları yeniden şekillenirken, Türkiye’nin tüm bu başlıklarda uzun soluklu projeler, strateji ve planlar oluşturması hayati önem taşıyor. Şura’ya katılarak, “Sürdürülebilir Lojistikte İnovasyon, Yeni Trendler ve Yeşil Lojistik Uygulamaları” konulu oturumda düşüncelerimi dile getireceğim. 12’nci Ulaştırma Şurası’nın, ülkemizin önümüzdeki yıllarda lojistik imkan ve kabiliyetlerinin geliştirilmesi, dijital geleceğe hazırlanması açısından değerli fikirlerin ortaya konulmasına ve stratejilerin belirlenmesine vesile olacağına inanıyorum.

Diğer taraftan, Covid-19 salgınının en çok etkilediği alanların başında hiç şüphesiz eğitim geliyor. Pandemi süresince tüm kademelerdeki öğrenciler uzaktan erişimle eğitimlerini sürdürmek zorunda kaldılar.

Eylül ayında açılan orta öğretim ve liselerin ardından ekim ayıyla birlikte artık üniversitelerimizde de yüz yüze eğitim başlıyor. Kampüsler, yeniden öğrencilerimizin sesleriyle çınlayacak. Türkiye’nin geleceğinin inşasında sorumluluk alacak gençlerimizin iyi yetişmeleri çok büyük önem taşıyor. 2021-2022 akademik yılının yüz yüze öğrenimle tamamlanmasını temenni ederken, tüm denizci okullarımıza hayırlı bir eğitim yılı diliyorum.

Bu ay 29 Ekim’de, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun 98’inci yıldönümünü kutlayacağız. Sorunlarla dolu bir coğrafyanın ortasında yer alıyoruz. Yakın dönemde komşularımızda meydana gelen şiddetli çatışmaları izledik. Ülkelerindeki istikrarsızlık sonucu binlerce insan güvenli liman gördükleri Türkiye’ye sığınmak zorunda kaldı. Bölgemizdeki sorunların bir an önce çözüme kavuşması ve göç eden insanların ülkelerine dönmeleri en büyük temennimiz. Ancak çevremizde şahit olduğumuz acı olayların Cumhuriyetimizin kıymetini bir kez daha anlamamız ve ona sahip çıkmamız için önemli bir vesile olduğuna inanıyorum. Başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere Kurtuluş Savaşımızın tüm kahramanlarını saygı ve minnetle anıyor, tüm ulusumuzun Cumhuriyet Bayramı’nı yürekten kutluyorum. Kalın sağlıcakla...

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.



ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



Nanodomain structured self polishing antifouling paint

FASTAR

Precise - Predictable - Performance



NIPPON PAINT MARINE

<https://www.nipponpaint-marine.com>

MECLİS TOPLANTISINDA SEKTÖR SORUNLARI ELE ALINDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül Ayı Meclis Toplantısı pandemi koşulları kapsamında, gerekli tüm tedbirler alınmak suretiyle DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. Bazı üyelerin video konferans sistemi üzerinden katıldığı toplantıda, DTO Meclis Üyesi ve Balıkçılık Komitesi Başkanı Murat Kul bir sunum gerçekleştirdi.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır toplantının açılışını yaptı ve 9 Eylül İzmir'in düşman işgalinden kurtuluşunun yıldönümü vesilesiyle kutlama mesajını meclisle paylaştı. Gündeme geçmeden önce, vefat eden Oda üyesi Turna Gemicilik Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketi'nin ortağı ve Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Turan'ın babası Mehmet Turan için Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Toplantıda 41 No'lu zabıtlar, 2021 Temmuz ayı mizanı, fasıllar arası aktarım, oda merkez binası tadilat bedelinin ihtiyatlar hesabından karşılanması ve yangın felaketi yardım kampanyası katılım tutarının ihtiyatlar hesabından karşılanması onaylanarak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın temmuz ayı faaliyetlerinin sunumu meclis üyeleri ile paylaşıldı. Sunumun ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN EKONOMİYİ DEĞERLENDİRDİ

Tamer Kiran yaptığı konuşmada sözlerine Hazine ve Maliye Bakanı Lütfi Elvan'ın eylül ayı Meclis toplantısına katılacak olduğunu, ancak son dakika ortaya çıkan bir mazereti nedeniyle katılmadığı bilgisini paylaşarak başladı. Tüm dünyada kabus gibi bir ayı geride bıraktığımızı hatırlatan Kiran, küresel ısınma sonucu iklimde meydana gelen değişiklikler nedeniyle görülmemiş yangınlar ve sellere tanık olduğumuzu vurgulayarak şöyle devam etti: "Son bir ayda ülkemizde, Yunanistan'da, ABD'de ve Kanada'da yaşanan yangınlar, Avrupa ve Çin'de meydana gelen sellerde iklim değişikliğinin yıkıcı sonuçlarını



Salih Zeki Çakır - Arif Kenan Türkantos

üzülerek izledik. Ülkemizde önce Manavgat, Bodrum ve Marmaris'te geniş alanlarda etkili olan orman yangınlarını yaşadık, ardından Kastamonu, Sinop ve Bartın'da hasara yok açan sel felaketi ile karşılaştık. Afetlerde can kayıplarımız oldu. Öncelikle benzeri afetlerle bir daha karşılaşmamayı Allah'tan niyaz ediyor, hayatını kaybedenlere rahmet diliyorum."

Konuşmasına ekonomide küresel ve yerel olarak çok önemli bir dönemin yaşandığını belirterek başlayan Kiran, "Birçok ülkenin daralmalar yaşadığı 2020 yılında Türkiye'nin pozitif büyümeyi asgari düzeyde de olsa başardığını gördük. 2021 yılı ilk yarısı itibarı ile güçlü bir toparlanmaya şahit olduk. Son dönemde ülkemizde açıklanan en önemli makro ekonomik verilerden birisi ikinci çeyrek büyüme rakamları oldu.

Yılın ikinci çeyreğinde gayri safi yurtiçi hasılamız yüzde 21.7 büyüme gösterdi. Bu büyüme alınan önemler ve kararların doğru yönde olduğuna ilişkin önemli sinyaller vermiştir. Özellikle sanayi, hizmetler ve ihracattaki büyümeler dikkat çekicidir. Öncü göstergeler pandemiyle ilgili risklerde büyük bir olumsuzluk olmazsa büyümenin yıl sonunda yüzde dokuz civarında olabileceğine işaret ediyor. Önümüzdeki yıllarda yüzde beş ve sürdürülebilir büyüme görebilmemiz için enflasyon ile kararlı mücadele ve cari açık sorununun yapısal olarak çözülmesinin önemi daha da artmış bulunuyor" diye konuştu.

Hafta başında açıklanan 2022-2024 yıllarını kapsayan orta vadeli ekonomik programa ilişkin de değerlendirmelerde bulunan Kiran, "Programın temel amaçları arasında belirtilen enflasyon

ve cari açık yaratmayan ağırlıklı olarak yurtiçi tasarruflar ve doğrudan yatırımlar ile finanse edilen ihracata dayalı yeşil dönüşümü dikkate alan, gelir adaletini gözetilen bir büyüme yapısının tesis edilmesini doğru bir çerçevede olarak görüyor ve destekliyoruz. Yeşil dönüşüm adıyla orta vadeli programlara ilk kez detaylı bir program ve tedbir çerçevesinin konmasının son derece önemli olduğunu, bundan sonraki yıllarda da takibinin yapılmasının ekonomimizin gücünü kalıcı kılmak açısından büyük fayda sağlayacağını düşünüyoruz. Ancak programda ulaşım ve deniz taşımacılığı konularının eksik kaldığını da üzülerek görüyoruz. Buna mukabil bugüne kadar olduğu gibi ilgili tüm merciler nezdinde bıkmadan, usanmadan sektörümüzün ne kadar önemli ve vazgeçilmez olduğunu anlatmaya, taleplerimizi iletmeye devam edeceğiz” dedi.

DÜNYA DENİZCİLİK PİYASALARINDA SON DURUM

Dünya denizcilik piyasalarında talep tarafında yıllık 11 buçuk milyar ton seviyesinde olan deniz taşımacılığında gemi filo büyüklüğü, DWT bazında ise iki milyar yetmiş milyon DWT olarak 2020 yılını kapattığını hatırlatan Kıran sözlerine şöyle devam etti: “2020 yılının özellikle ikinci yarısından itibaren hızla artan talep karşısında birçok piyasamızda fiyatlarda hızlı artışlar yaşandı. Önümüzdeki sürece ilişkin beklentilerde de talebin arza göre birçok segmentte daha hızlı bir gelişme göstermeye devam edeceği yönünde oluşmaktadır. Nitekim 2021 Ağustos itibarı ile yeni gemi siparişinin mevcut filoya oranı dökme gemilerde yüzde 6’ya, tankerlerde yüzde 8’e, konteynerlerde yüzde 22’ye, LNC’lerde yüzde 5’e, LPC’lerde ise yüzde 23’e ulaştı. Konteyner tarafında talep artışı devamı navlunlar ve gemi kiralamalarını rekor seviyelere taşıdı. Lojistikte aksaklıkta önemli bir etki de dünyanın en yoğun 3’üncü, Çin’in en yoğun 2’nci limanı olan Ningbo-Zhoushan Konteyner Terminali’nin 11 Ağustos’ta iki hafta kapanması oldu. Ayrıca temmuz ayında Çin’deki büyük tayfun ve Avrupa’da iç



Tamer Kıran

konteyner tedarik zincirlerini etkileyen sel felaketi de kesintilere yol açtı. Bu arada Güney Afrika limanlarının ana operatörü Transnet’in 22 Temmuz’da liman ve demiryolu bilgi teknolojisi altyapısının bir siber saldırıya uğraması nedeniyle normal operasyonlar 30 Temmuz’a kadar devam edemedi. Bu çerçevede navlunlar artmaya devam etti. Şanghay Konteyner Navlun Endeksi 3 Eylül’de 4 bin 502.7 puana ulaştı. Son dönemde konteynerlere yönelik talebin arzı aşması ile birlikte özellikle kuruyük gemilerinin de artık konteyner taşıdığını görmeye başladık.”

Global filonun 2021 yılında DWT bazında yüzde 3.05 artarak 2 milyar 130 milyon DTW büyüklüğüne, TEU bazında ise yüzde 2,5 artarak 25 milyon 910 bin TEU’ya ulaşmasının beklendiğini söyleyen Kıran, “Yine aynı kaynak verilerine göre, 2020 yılında 48.7 milyar dolar olan yeni gemi inşa yatırım sözleşmesinin 2021 yılı temmuz sonu itibarı ile 67.2 milyar dolar olduğunu ve bu yatırımların yüzde 44’ünü konteyner, yüzde 12’sini tanker, %9’unu dökme yük, %8’ini LPG, %11’ini LNG oluşturduğunu görüyoruz. Bu rakamları değerlendirdiğimizde, dünya deniz taşımacılığında taşlar yerinden oynamış, denizden daha fazla pay almak isteyen ülkeler yine “tam yol ileri” demiştir. Bu

nedenle bugün 30 milyon DWT’a yakın Türk sahipli filomuzun da 50 milyon DWT’a ulaştırılmasının milli hedeflerimiz arasında yer alması hususunu her ortamda dile getirmemiz gerekmektedir” dedi.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ DÜNYANIN KARŞILAŞTIĞI EN CİDDİ RİSKLER ARASINDA ÜST SIRADA

Küresel ekonominin önemli bir dönüşüm sürecinden geçtiğini kaydeden Tamer Kıran, konuşmasına şöyle devam etti: “Hem Covid-19 salgını sonrasında küresel tedarik zincirinde yaşanan dönüşüm, hem de yeşil mutabakat ve iklim değişikliği çerçevesinde atılan adımlar önemli fırsatlar ve tehditleri içinde barındırıyor. İklim değişikliği dünyanın karşılaştığı en ciddi riskler sıralamasında en başta yerini alırken, bu tehdit küresel ekonomi politikalarını, uluslararası ticaretin kurallarını, ürün standartlarını da hızla değiştirmeye aday görünmektedir. Bu değişimlerden en çok etkilenecek sektörlerin başında şüphesiz denizcilik sektörü geliyor. Avrupa Birliği, benimsediği Yeşil Mutabakat ve bu çerçevede oluşturduğu sürdürülebilir ve akıllı ulaştırma stratejisi ile 2050 yılında ulaşımda sera gazları emisyonlarının % 90 azaltılmasını, 2030 yılı ile sıfır-karbon emisyonlu gemilerin geliştirilip pazara sürülmesini, mevcut gemilerin

enerji verimliliğinin geliştirilmesini, emisyonlar için karbon fiyatlandırmasının yürürlüğe konulmasını, çevreci yakıtların altyapı sisteminin geliştirilmesi ve desteklenmesini, Akdeniz ve Karadeniz’de Emisyon Kontrol Alanı kurulmasını, karbon emisyonları için denizciliğin Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) alınmasını hedeflemektedir. Bu kapsamda, Avrupa Komisyonu tarafından 14 Temmuz 2021 yılında açıklanan şekilde 2030 yılında sera gazı emisyonlarını, 1990 yılı seviyelerine kıyasla en az %55 oranında azaltmaya yönelik emisyon hedeflerine ulaşmak için sunulan “Fit For 55” (55’e Uyum) Paketi’nde; denizcilik sektörü ve yakıt ikmali üzerinde doğrudan etkisi olan öneriler karşımıza çıkmaktadır.

Öneriler arasında yer alan Emisyon Ticaret Sistemi’nin devreye girmesi durumunda Avrupa Birliği limanlarına sefer yapan gemilerimizden bir ton yakıt başına 100 ABD Doları tutarında ödeme alınacağı ve Emisyon Ticaret Sistemi’nin yayılmasıyla 100 dolar olan bu bedelin artmasının kaçınılmaz olacağı değerlendirilmektedir. Tüm bu gelişmelerin sonucunda mevcut gemiler kısa sürede kullanılamaz hale gelecek, halihazırda mevcut olmayan, yeni icat edilecek motorlarla donatılmış yeni gemilerin alınması zorunlu hale gelecektir.”

Uluslararası ticarete oyun kurallarının yeniden belirlendiği önümüzdeki süreçte; Türk sahipli deniz ticaret filomuzu, gemi inşa sanayimizi, limanlarımızı kısaca denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, devlet politikası haline getirerek, her alanda güçlendirmemizin mutlak bir zorunluluk haline geldiğini hatırlatan Kıran, “Getirilmek istenen değişiklikler nedeniyle büyük ekonomik maliyetlerle karşılaşmamak için değişimi iyi okumamız ve hazırlıklı olmamız gerekiyor. Gelişmeler, iş dünyasına büyük sorumluluklar yüklerken, bu konuda devlet desteklerini de elzem kılıyor. Bunun için de kamu-özel sektör diyalogunu daha da sıklaştırmak, ortak



akılla bu süreçte kazanan ülkeler arasında yerimizi almak büyük önem arz ediyor” dedi.

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ’NE BÜYÜK İLGİ

Eylül ayı başında Yükseköğretim Kurumları Sınavı (YKS) sonuçlarına göre, üniversitelere yerleştirme işlemlerinin yapıldığını belirten Kıran, “Her geçen yıl eğitim kalitesini yükselten, başarılarıyla gurur duyduğumuz Piri Reis Üniversitemize bu yıl da öğrenciler tarafından büyük ilgi gösterildi. Yükseköğretim Kurulu (YÖK) tarafından uygun görülen kontenjanımızın yüzde 90’ı doldu. Bu oran, vakıf üniversiteleri sıralamasında bizi 15’inci sıraya getirdi. İki ek kontenjan imkânı, Dikey Geçiş Sınavı (DGS) ve yatay geçişlerden sonra kayıt yaptıran öğrenci sayısının daha da yükseleceğini öngörüyoruz. 4 Ekim’de, 2021-2022 akademik yılının başlamasıyla birlikte üniversitemize kayıtlarla ilgili kesin sonuçları önümüzdeki meclis toplantımızda sizlerle paylaşacağımı belirtirken, üniversitemizi tercih eden öğrencilere, yeni eğitim yuvanıza hoş geldiniz diyor, hepsine başarılar diliyorum. Diğer taraftan kendi üniversitemize olduğu kadar ülkemizin diğer denizcilik eğitimi kurumlarına da desteklerimize devam ediyoruz. Son olarak Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri

Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü’ne kazandırdığımız tam donanımlı, son teknoloji köprü üstü simülâtörünün teslimi gerçekleşti. Üniversite Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Çuvalcı’nın teşekkür yazısı odamıza ulaştı. Simülâtörün, öğrencilerimizin eğitimine katkı sağlaması temennisiyle hayırlı olmasını diliyorum” diye konuştu.

İMEAK DTO, AŞI OLMAYANLARDAN PCR TESTİ İSTEYECEK

Covid-19 salgınının ciddiyetini koruduğuna dikkat çeken DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, salgına bugün itibarıyla bilinen en etkili tedavi yönteminin aşı olduğunu ifade ederek şunları aktardı: “İklim değişiklikleri, afetler derken Covid-19 salgını geri planda kalmış gibi gözüktü, ancak vaka ve ölüm sayıları pandeminin ciddiyetini koruduğunu ortaya koyuyor. Aşılama sayılarında hala istenen düzeye ulaşamazken, Covid-19 önlemlerine de toplum olarak yeterli dikkati gösterdiğimizizi söyleyemeyiz. Ülkemizde, eylül başı itibarıyla okulların açılmasıyla birlikte vaka sayılarında artış olacağı endişesini taşıyoruz. Covid-19 salgınında bugün itibarıyla bilinen en etkili tedavi yöntemi aşı... Sağlık Bakanlığımız, aşı olanların hastalığa yakalansa bile hayatlarını kaybetmeden kurtulduklarını her fırsatta açıklıyor. Tamam, hiç kimseyi aşı için zorlayamayız, ama aşı olmaları

yönünde şiddetle tavsiyede bulunmamız gerektiğine inanıyorum. Eğer aşılama oranlarını arzu edilen seviyelere çıkaramazsak, sonbahar ve kış aylarıyla birlikte yeniden kapanmalara gidebilecek önlemlerle karşı karşıya olduğumuzu bir kez daha hatırlatmak istiyorum. Bu çerçevede 13 Eylül tarihi itibarıyla üyelerimiz dahil Odamıza dışarıdan gelenler için ateş ölçme ve HES kodu uygulamasına ilaveten, aşı sorgulaması yapacağımızı, aşı sertifikasını ibraz edemeyenlerden son 48 saat içerisinde yapılmış PCR testi isteyeceğimizi bildirmek istiyorum. Yine Odamız çalışanlarından aşı olmayanlar için Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığımız genelgesi doğrultusunda, tahlil bedeli kendileri tarafından ödenmek suretiyle haftada bir PCR testi talep etmeye başlayacağız.”

KIRAN: “DENİZLERİ BEREKETLİ, AĞLARI DOLU OLSUN”

Kıran, yeni başlayan balıkçılık sezonu ile ilgili olarak da şunları ifade etti: “Geçtiğimiz sezonda hamsi avı yasağı ve Marmara Denizi’ni etkisi altına alan müsilaj sorunu belleklerimizdeki yerini korurken, müsilajın, yürütülen temizlik çalışmaları sayesinde hâlihazırda tam ortadan kalkmasa da etkisini kaybettiği gözlemleniyor. Rızıklarını denizden kazanan balıkçılarımıza hayırlı bir sezon dilerken, denizlerimizi ve içindeki canlıları koruma sorumluluğunun herkesten önce kendi görevleri olduğu bilinciyle hareket edeceklerine olan inancımı belirtmek istiyorum. Denizleri bereketli, ağları dolu olsun.”

9 Eylül’de İzmir’in kurtuluş gününün kutlandığını, 19 Eylül’de Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Atatürk’e, “Mareşal” rütbesi ile “Gazi” unvanı verilmesinin yıldönümü ve Gaziler Günü’nün, 27 Eylül’de Türk Donanmasının en büyük zaferlerinden biri olan Preveze Deniz Zaferi’nin 483. yıldönümü ile Deniz Kuvvetleri Günü’nün kutlanacağını belirten Kıran, bu önemli günler vesilesiyle başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk



Murat Kul

ve silah arkadaşları olmak üzere şanlı tarihimiz boyunca vatanları için canını ortaya koyan tüm şehitlerimizi bir kez daha rahmet, minnet ve şükranla yâd etti. Daha sonra; yangın afetinden etkilenen şubelerin başkanları; buldukları bölgelerde (Manavgat, Bodrum ve Marmaris’te) afetin bıraktığı etkiler üzerine son değerlendirmeleri yaptı.

MURAT KUL BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜ DEĞERLENDİRDİ

Meclis Toplantısı’nda 01 No’lu Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Murat Kul, “Balıkçılık ve Su Ürünleri Faaliyetleri” konusunda yaptığı sunumla meclis üyelerini bilgilendirdi. Türkiye’de balıkçılığın genellikle Karadeniz, Ege Denizi, Akdeniz, İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı’nın 2-3 millik alanında yapıldığını belirten Kul, birçok alanda olduğu gibi balıkçılık sektöründe de maliyetlerin arttığını kaydetti. Bir gırgır teknesinin maliyetinin bir buçuk milyon ile 50 milyon arasında değiştiğini ifade eden Kul, “Balıkçı teknelerimizin yüzde 80’inin materyali sacdır. Üretim yüzde 90’ını sağlayan ve her birinin içinde en az 35 en fazla 15 kişinin bulunduğu 681 adet gırgır teknesi, 512 adet trol ve orta su trol teknesi vardır” dedi. Türkiye, dünyadaki konumu nedeniyle yeterlik düzeyinde bir potansiyele sahip olduğunu belirten

Murat Kul, “Kıyı kesimlerimiz, Hopa’dan tutun Samandağ’a kadar 8 bin 333 kilometredir ve denizci bir ülkemindir. Sayısal olarak Türkiye’de 17-18 bin tekne var. Ama bunların çoğu küçük ölçeklidir.

Yüzde 90’da endüstriyel dediğimiz teknelerdir... Yabancı ülkelerde ise, toplamda 100 adet balıkçı teknemiz bulunuyor. Özellikle Moritanya’da avcılık yapan arkadaşlarımız 12 ay boyunca devam ediyor. 20 adet teknemizde bakanlığın izin verdiği dönemlerde Gürcistan’da avcılık yapmaktadır” şeklinde konuştu.

“BALIKÇILIK SEKTÖRÜ 1,5 MİLYON KİŞİYE İŞ VE AŞ SAĞLIYOR”

Balıkçılık sektörünün, saç, ahşap tekne yapan tersaneler, gırgır ağları, yüzdürücü, balık ağı, naylon halat, balık yemi sanayi, soğuk muhafaza, nakliye ve pazarlama perakendecileri ile ihracatçılarıyla entegre olmuş bir sektör olduğuna işaret eden Kul, “Bu sektörü sadece balıkçı teknesi olarak düşünmeyelim. Hepsini birbirini ilgilendiren alanlar. Sektör olarak sanayi kolları nedeniyle 200 bin kendisi ve denizlerde çalışanları 250 bin kişiye iş sağlayan, ülkemizin aile yapısını da göz önünde bulundurursak 1,5 milyon kişiye iş ve aş sağlayan bir sektör” dedi.

Karadeniz Bölgesi’nin Türkiye’nin balık üretiminin yüzde 76’sını karşıladığını belirten Kul, başta hamsi olmak üzere kabuklu ve 38 balık türü avlanır. Karadeniz’de avlanan balıkların; yüzde 61,5 hamsi, yüzde 26’sı çaça, 4,3’ü Karadeniz istavriti, yüzde 2’si palamuttur. Bu sayılar her yıl değişir. Türkiye’de balıkçılık sezonunun 1 Eylül’de başladığını ve 15 Nisan’a kadar devam ettiğini belirten Kul, “Bundan sonra avlanma yasakları başlar. Biz balıkçılar olarak bu süre zarfında denizlerimize gereken özeni göstermeyi ve korumacı olmayı 4,5 ay boyunca hiçbir kazanç sağlamadan gösteriyoruz. Biz bu fabrikaları kapatır ve hiçbir iş yapmayız. Hiçbir ticari kazanç göstermeyerek yeni sezonu bekleriz” diye konuştu.

“DENİZ ÜRÜNLERİNİN AZALMASININ BİRÇOK NEDENİ VAR”

Balıkçılar olarak deniz ürünlerinin azalma nedenlerini hep gündemde tuttuklarını aktaran Kul, “Hep tartışıyoruz neler yapabiliriz diye. Bu konuda sadece balıkçılık suçlanıyor özellikle medyada. Çevresel etkenler var. Yasadışı avcılık yapanlar var ve önüne geçemiyoruz. Belki tekne sayılarındaki artış da var, kendimiz de hatalar yapıyoruz. Bilinçsiz avlanma, küresel ısınma, iklim şartları, müsülaj bunların hepsi neden oluyor. İslah edilmeyen derelerin atıkları, demirleme alanlarının etkinlikleri, balıkların göç yollarına etkisi var. Belediyelerin arıtma tesislerinin yetersiz olması gibi birçok neden bulunuyor. Kaçak veya yasadışı avcılıkla mücadele ediliyor. Gırgır ve yasal şekilde çalışan trol avcılarımıza yönelik son zamanlarda yürütülen olumsuz kampanyalar var. Söz konusu kampanyalar kapsamında, ülkemiz insanına her türlü iletişim ve medya kanalları üzerinden yanlış bilgiler veriliyor. Bu da, balıkçılık sektörünü derinden etkiliyor. Sektörün tamamen dışındaki bir takım kişiler veya kaynağı belirsiz dahili ve harici çıkar grupları tarafından mesnetsiz, herhangi bir bilimsel araştırma ve analize dayanmayan görüşler, sektörü çok büyük sıkıntıya sokuyor. Küçük balıkçıların korunması için büyük balıkçıların avcılığının sınırlandırılması gibi bir yorum yapılmasını yanlış buluyoruz. Sonuçta ülkemizde büyük balıkçı olarak ifade edilebilecek, 30-40 kişi çalışıyor. Satış miktarını ele alırsak, küçük ölçekli işletme sınıfına giriyor. Bu tip işletmeler ekonominin bel kemiğini oluşturuyor” şeklinde konuştu.

Balıkçıların birçok sıkıntı yaşadığına dikkat çeken Kul, şunları söyledi; “Acil olarak bir balıkçılık politikasına ihtiyaç var; içinde balıkçıların, bilim insanlarının ve bakanlığın olduğu. Daha önceki yıllarda Ulaştırma Bakanlığı, Tarım Bakanlığı ile karşı karşıya kalıyorduk. Şimdi buna Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığı da eklendi ve 4-5 bakanlıkla muhatap olmaya başladık. Türkiye, İspanya dışında Akdeniz’e kıyısı

olan tüm ülkelerden daha fazla balık üretmekte ve bu konuda söz sahibi olması gereken ülkedir. Balıkçılığa daha çok önem vermeliyiz.”

MEHMET BEKİROĞLU, CEZALARA SİTEM ETTİ

Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkanı Mehmet Bekiroğlu, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile ilgili yaşadıklarını sıkıntıları dile getirdi. Bekiroğlu şunları aktardı: “Barçlarımız İzmit Körfez’de demir sahasına demirliyor, gemici sandalını indiriyor; sandal da sertifikalı, ihtiyaçlarını alıp geliyor. Sahil Güvenlik, sandalı gördüğü anda cezayı yazıyor. Üstelik sandala kurtarma botu diyerek ceza veriyor. Kurtarma botu ayrı, sandal ayrı bir şey. Bu cezalar ufak değil. 2 bin 500-3 bin TL. Bununla ne kadar uğraştıysak baş edemedik. Yağmur gibi ceza geliyor. Liman Başkanlığı’ndan 13 No’lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu’yla birlikte randevu almak istedik; fakat bizim odamız yönetim kurulu kararıyla aldığımız müsaade Körfez şube başkanımız bize bire türlü randevu alamadı. Bu bürokrasi bizi ezmeye çalışıyor. Sahil Güvenlik de öyle. Sahil Güvenlik’in yazdığı her ceza limanın tercihidir. Yazık bu millete. Bu millet parayı kolay kazanamıyor. Maliyetler arttı. Milleti zorlamak için adeta ahtapot gibiler. FETÖ gitmedi, FETÖ yeni başladı. Bizden birisi gelsin, dolaşsın baksın, hele hele şu sıra burunlarından kıl aldırıyorlar. Başkanım biraz yardımcı olursanız seviniriz. Ben zaten artık onunla görüşmeye de gitmem. Mustafa Bey de, oda başkanımız da randevu alamadı. Ama her gün cezalar geliyor. Ceza da sandalı indirdin diye değil; kurtarma botunu indirdin diye kesiliyor. Bilmiyorum neden böyle oluyor. Artık bizi usandırdılar.”

30 yaş üstü gemilerinin klas kuruluşu nezaretinde kara muayenesi olduğunu ve bununla ilgili olarak da sorun yaşadıklarını kaydeden Bekiroğlu, “Biz klasın dediğini fazlasıyla yapıyoruz. Daha sonra liman sörveyleri geliyor, biz bunu bir daha ölçeceğiz diyorlar. O zaman biz



Mehmet Bekiroğlu

klas kuruluşlarına niye para veriyoruz, siz yapsaydınız. Biz kooperatif olarak bunu reddettiğimiz zaman kötü olduk. Buna da bir çare bulunması lazım. Bazı limanlar zaten azıttı. Gelsinler İstanbul Limanı’ndan feyz alsınlar. Biz orada hiçbir zorluk yaşamadık. Diğer tarafta kapıdan içeri giremiyoruz. Biz de işvereniz. Ne yapacağımızı bilmiyoruz. Başkan Tamer Kiran’a sesleniyorum, başkanım sizden yardım istiyorum. Bu yeni yapılan barçların gümrük kanununun 176’ncı maddesine göre bir defaya mahsus kontrolden geçirilecek. Kooperatifimizin bir üyesi Petro Kimya Zeytinburnu’na müracaat etmiş. Tam bir aydır gidiyor ve daha sıra gelmedi. Daha sonra Kocaeli’ne gittiler. Gümrüğe 10 bin TL yatırılacak. İTÜ hocasına bin dolar yatırılacak. Gemi mühendisler odasına bin 800 TL, acenteye 2 bin TL, borucu, vanacı da gelirse onlarınki de ayrı. Bu şekilde bile yaptırıyoruz. Gemi bir aydır bekliyor. Bu kadar bir saltanat, milletin üzerine çökme olmaz” şeklinde konuştu. Bekiroğlu’nun dile getirdiği sorunlarla ilgili ilgili olarak söz alan Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroglu şunları kaydetti: “Bu sorunlar pandemi döneminde özellikle daha da fazla sıkıntı yarattı. Bunun için mutlaka gidip Liman Başkanı ile görüşmemiz ve bir

çözüm bulmamız gerekiyor. Diğer bir konu da bir gümrük müdürünün kontrol mekanizması bir ayrımcılığa dönüştü. Bu konuda yardımlarınızı bekliyoruz.”

“KIYI EMNİYETİ'NDEN MEMNUN DEĞİLİZ”

Meclis Üyesi ve Brokerlik Hizmetleri Meslek Komitesi Başkanı Alev Tunç ise meclis konuşmasında Kıyı Emniyeti ile yaşadıkları sorunları diler getirdi. Tunç, “Gemilere ve armatörlere çok yanlış ve acı, umursamaz davranışları var. Bugüne kadar biz bunları idare ettik. Yapılan yanlışların çok üstünde durmadık. Bundan sonra yok. Herkes işini doğru düzgün yapacak. Buraya konmuş bir dört mil kuralı var. Hangi bilimsel temele dayanarak bunu koymuşlar bunu bilelim. 10 senedir söylüyorum, bir tane sensörü yok. Sen akıntıyı nereden biliyorsun? Geçen geminin verdiği sürat beyanından mı, yoksa kafadan mı? Uluslararası bir yerdeyiz, doğru düzgün iki sensör koymuyorlar. Bunlar böyle ezberle yapılacak işler değil. Boğaz'da bir olay yaşadım, itiraz ettik, ama cevap alamadık. Gelmezse mahkemeye gideceğim. Bunu ben arkadaşlarla konuşmaya başladığımda, bir baktım ki herkesin derdi var. Bazıları mahkemeye vermiş kazanmış. Mecburen biz de tabii hiç istememize rağmen mahkemelik olmak durumundayız. Bundan sonra derdi olan biri varsa gelsin saklamasın. Neticede bir kamu kuruluşudur, gücü kuvveti vardır. Biz de başımıza geleceklere razı olacağız. Cevap vermiyorlar, mantıklı bir açıklama da yok. Bu tür kamu kuruluşları muhatap olduğu vatandaşla bu duruma gelmemeli. Ne kimsede bir inisiyatif var, ne de çıkış yolu. Bu böyle deyip geçiyorlar. Memur yazdıysa amir olarak orada işin ne? Sen oturacaksın, bakacaksın. Bu iş doğrumu, yanlış mı? Sen vatandaşla kamuyu niye karşı karşıya getiriyorsun. Adamın niye hakkını yiyorsun? Yanlış işler. Ayıp denen bir şey var. Bu mesleği bilmiyorsa arkadaşlar bunu yapmayacak. Yapanlar gelecek. Bugüne kadar gündeme getirmedik, ama gerçekten bu sıkıntılar var. Ben her şeyi göze aldım. Bu işle uğraşacağım” dedi.



Alev Tunç

BUGÜNE BAKIP GEMİ ALMAK GELECEK İÇİN RİSKLİ

İMEAK Deniz Ticaret Odaları İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, meclis toplantısında sektöre dair değerlendirmeler yaptı. Gemi alımı yapacak yatırımcılara uyarılarda bulunan Yener, şunları kaydetti: “Sizlerin de bildiği gibi küresel ticaretteki hareketlilik taşımacılık piyasasını yeniden şekillendiriyor. Rekor seviyelere ulaşan navlun yönlendirmesiyle hareketlenen gemi-alım-satım piyasasına Türkiye de hızlı girdi. Gemi broker kayıtlarından aldığım bilgiye göre Türk yatırımcıları özellikle 2021'in ikinci yarısı yaş ortalaması 15 olan ikinci el 13 tane gemi aldı. Ayrıca lojistik firmaları da gemi alımlarına başladı. Navlunların ciddi anlamda artmış olması, denizcilikten anlamayanları mecburiyetten armatörlüğü de soyundurdu. Hatırlayacağınız gibi geçmişte bu tecrübeler çok acı oldu. 2008'de navlunlar rekor seviyeye yükseldiğinde sektöre yeni oyuncular girdi. Gemi bulamadığı için malını göndermekte zorlananlar oldu. Navlunlar da rekor seviyelerde artınca, biz bu paraları armatörlere vermeyelim dediler ve armatörlüğe soyundular. Özellikle demirciler bu alana yatırım yapmıştı.

Ancak zararlı çıktılar. Bu talebin uzun süreceğini düşünmüyorum. Dünya ekonomisi verimliliğe bağlı bir artış getirmiyor. Bugünkü büyüme sürdürülebilir değil. Dolayısıyla bugüne bakıp gemi almak gelecek için riskli. Bu tarz girişimlerde yatırımcıya destek olmalıyız, bilgi paylaşımında bulunmalıyız. Çünkü çok fazla risk var. Odamızın böyle bir misyonu olabilir. Sektör tanıtımını bu tarz özel alanlarda yapabiliriz.”

ARIF ERTİK'TEN KIYI EMNİYETİ İSTANI

Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Arif Ertik de yine Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile yaşadığı sorunları ifade etti. Ertik, “Biz 20 sene önce bir muafiyet aldık. Liman inşaat firmaları boğazdan çok geçiyor diye römorkör ve pilotajdan muaf olduk. Müsteşarlık bize önce 75 metre sonra 90 metre yedekliye kadar bir muafiyet sağlamıştı. Biz bu muafiyeti aldığımızda Ankara, Kıyı Emniyeti'ne danışıyor. ‘Biz böyle bir muafiyet veriyoruz, buna eklemek istediğin bir şey var mı?’ diye. Kıyı Emniyeti'nin eklediği bir madde var orada. Onu görünce biz de şaşırдық. Düzgün suda 7 knot sürat yapman lazım. Herhangi bir römorkör arkasında yük varken 7 knot sürat yapamaz. Dedik ki, ‘Bunu niye eklediniz buraya?’ Bu böyle olursa biz bu muafiyeti kullanamayız. Dediler ki; Boğazda zaman zaman ters akıntı üç mile kadar çıkar, uluslararası kurallara göre dört knot'ın altına düşerseniz römorkör almak zorunda kalırsınız, bu da çok maliyetli olur. Siz sakın denizde akıntıya karşı 7 mil sürat yapın ki, boğazda 4 knot'ın altına düşmeyin. Düşmediğiniz takdirde sorun olmaz. Biz bu muafiyeti 18 sene boyunca kullandık. Hızır Reis Deniz göreve geldiği zaman dediler ki; burada 7 knot yapman lazım. ‘Çık arkandaki yükü 7 knot yap seni öyle Boğaza sokayım.’ Biz itiraz ettik, burası öyle değil dedik. Yedi knot, Boğaz'daki üç knot akıntıya karşı yapılmış bir düzenlemedir. Akıntıyı yenmek için bu şekilde bir kural var. Zaten dört knot'ın altına düşmem. Hızır Reis Deniz Bey'e durumu anlattık.



Hızır Bey ‘tamam daha önce nasıl uygulanıyorsa öyle yapın’ dedi. Son 6 aydır bu sorun tekrar gündeme geldi. Bütün gemiler şu anda Boğaz’da 4 knot süratle seyrediyor, ama biz bu kuraldan dolayı 7 knot sürat yapmamız lazım. Böyle mantıksız bir şey olmaz. Bununla ilgili defalarca konuştuk. Meslek komitesi kararı aldık. Deniz Ticaret Odası sağ olsun Kıyı Emniyeti’ne bunu bildirdi. Bizzat ben gidip Kıyı Emniyeti yetkilileriyle konuştum. Üzerinden iki aydan fazla zaman geçti. Hala uygulama böyle devam ediyor. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün bu konuyu düşünmesi lazım. Reddetmediler, cevap da vermediler. İki aydan fazladır bir başvuru var ve cevap yok. Bunun bize verdiği kargaşayı anlatamam size. Bu tür kurumlar Türkiye’nin ekonomisine zarar veriyor. Bu uygulamalar böyle olduğu için römorkör dışı birtakım yükler Boğazlarda çekilmektedir. Bu durumdan dolayı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tehlikeye kendisi yol açıyor” şeklinde konuştu.

NAVLUN PİYASALARI DEĞERLENDİRMESİ

Ardından meclis toplantılarında klasik hale gelen “Navlun Piyasaları” sunumunu yapmak üzere DTO Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri Derneği

Başkanı Semih Dinçel söz aldı. Güzel bir navlun dönemi yaşandığını dile getiren Dinçel Şöyle konuştu: “Dökmecilerde tüm zamanların neredeyse en yüksek dönemlerindeyiz. Haftalık olarak baktığımızda ağustos ayı yükselen bir grafikte gitti. Ama daha sonra eylül ile beraber düşüşe geçti. Özellikle Capesize’de bir düşüş yaşanıyor. Konteynerler ile ilgili 2020 ortalaması 6 bin 100’den 38 bine çıktı.” Konteynerlerde 2020 ortalamasının oldukça yüksek bir seviyeye çıktığını dile getiren Dinçel, “2750 TEU’luk bir gemi 35 bin ton dökme yük gemisine tekabül ettiğinde böyle bir tam konteyner gemisinin yıllık kirası 76 bin dolara çıktı. 34-35 bin tonluk bir handysize geminin bu düzeyde bir kirası hiçbir zaman olmadı. 17 bin tonluk çok amaçlı gemiler 2020’de 8 bin 600 dolarken, konteyner gemilerinin artan navlunlarıyla rekabet edebilmek için bunlara olan taleple de yıllık kirası 23 bin dolara, 12 bin tonluk geminin de 7 binden 18 bin dolara çıktı. Konteyner gemilerinden taşınamayan çok masraflı olan yükleri dökme yük ve çok amaçlı gemilere koymaya çalışıyorlar. Bu yönde arz-talep dengesi oluşturmaya çalışıyorlar” diye konuştu. Endekslerdeki düzeltmeyle ilgili de değerlendirme yapan Dinçel, “Özellikle Capesize’da 4886 olan indeksi 7 günlük

ortalamasına göre 5 bin 466’dan 4 bin 800’e neredeyse 600 puan altına düştü. Bu tabii Baltık Kuru Yük Endeksi’ni de aşağıya çekiyor. Tamamını etkilemediği halde düşmüş durumda. Baltık Kuru Yük Endeksi 7 günlük ortalamasına göre, 3 bin 600’lere inmiş durumda. Bu şunu gösteriyor. Capesizelerde sert bir düzeltme var. Panamax, Supramax ve Handysizelerde sert demesek de, bir düzeltme var. Bunu tek olumluya çevirecek etken kağıtların iki gündür artı olması. Düzeltme dönemlerinden sonra yükselişe geçiyor. Baltık Kuru Yük Endeksi’nde düzeltmenin 3400’lerden 3200’lerden tekrar çıkışa geçebileceğini teknik olarak bekliyorum. Ama önemli olan düzeltmelerden sonra hep daha yukarıda olması. Daha iyi bir market bu arz-talep dengesiyle devam edebilir” ifadelerini kullandı.

Son olarak ISTFIX raporu ile ilgili de verileri paylaşan Dinçel, sözlerini şöyle sonlandırdı: “Piyasalar özellikle kosterler 2008’in üzerinde. Tarihi rekor kırıyor. Kosterleri daha detaylı anlatırsak, 3 aylık değişim 6 bin dolardan 12 bin 500 – 13 bin dolara yüzde 50 arttı. 5 Haziran’a göre 10 bin tonluk bir geminin günlük getirisi tonajının üzerinde. 10 bin tonluk gemi 12 bin 850 dolar. 5 bin ton 7300 dolar. 3 bin ton 4300 dolar. Bu yükselişe nehir gemileri de mevsimsel olarak katıldılar. Daha önce nehir gemilerinin navlunlarının kosterlere göre geride kaldığından şikayet ediyorlardı. Şimdi ise, 5 Haziran’da 3 bin dolara çalışan 5 bin tonluk nehir gemisi bugün 7500 dolara çıktı. Neredeyse 2,5 kat yükseldi. 3 aylık değişimde kendi içinde neredeyse bir gemi kazancı kadar.”

CIHAN ERGENÇ: SEKTÖRÜMÜZÜN EN ÇOK İHTİYACI OLAN ŞEY BİRLİK VE BERABERLİK

Dinçel’in sunumunun ardından Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç bir konuşma yaptı. Sözlerine kendisine duyulan güvene teşekkür ederek başlayan Ergenç, “26 Ağustos’ta, Türk Armatörler Birliği’nin 42. Genel Kurulu oldu. Üyelerimizin ve armatör arkadaşlarımızın



Cihan Ergenç

teveccühü ile sizlere yeni başkan olarak hitap etmek istiyorum. Öncelikle Deniz Ticaret Odası'nın ev sahipliğinde genel kurulumuz burada yapıldı. Ev sahipliği için Deniz Ticaret Odasına ve Tamer Başkan'a teşekkür ederim.

Bedri İnce başkanım ile ben uzun süre çalıştım. Bana verdiği destek ve güvenden dolayı kendisine teşekkürlerimi sunarım. İlk toplantımızı, salı günü gerçekleştirdik. Aldığımız kararlardan bir tanesi; Bedri İnce başkanımızı; Onursal Başkanımız olarak tevdi etmek oldu. Bununla birlikte genç, dinamik ve güzel bir ekip kurduk. Deniz Ticaret Odası ile işbirliğimiz devam edecek. Dünyada bir değişim yaşanıyor.

Bu değişimler doğrultusunda, denizcilik boyutunda sonuna kadar değerlendirmek istiyoruz. Sektörümüzün en çok ihtiyacı olan şey birlik ve beraberlik... Enerjimizi geleceğe odaklayarak yaşamalıyız. Son zamanlarda, armatörler bazında çok ciddi kurallar geldi. Ben buna yenedünya denizcilik düzeni diyorum. Kendi standartlarımızı yükseltmek mecburiyetindeyiz. Biz de Armatörler Birliği olarak yaptık, yapmaya devam edeceğiz. Bizim rakiplerimiz artık Yunan, Norveç armatörleri olmalı.



Ali Altuntop

Standartlarımızı ISO 4500'e göre hazırlamalıyız" şeklinde konuştu.

Armatörler Birliği'nin 30'a yakın projesi olduğunu ve yuvarlak masa programı ile ilgili çalışmalarını bulunduğunu aktaran Ergenç, şöyle devam etti: "Güzel projelere imza atacağımızı düşünüyorum. Genç, dinamik, liyakatlı, güvendiğim bir ekibim var. Armatörler Birliği olarak bugüne kadar hep doğruları yaptık, bundan sonra da öyle olacak. Liyakatıyla, adaletle, her şeyden önce ülke menfaatleri, sonra sektörün menfaatleri doğrultusunda hep doğruları yaptık... Ekip olarak çatı örgütümüz Deniz Ticaret Odası'yla diğer STK'larla her türlü işbirliği yaparak, liyakatlı, genç Türk Armatörler Birliği ekibiyle Türk denizciliğine en iyi hizmeti yapacağımıza inanıyorum, biliyorum ve sizlere de söz veriyorum."

20 YILLIK 4 KNOT MESELESİ

Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Serdar Akdemir de toplantıda söz alarak Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile ilgili olarak düşünceleri dile getirdi. Özellikle Arif Ertik'in değiştiği konular üzerinde duran Akdemir şunları kaydetti: "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün görevi belli. Bu tip devlet kurumlarının işlerini mükemmele

yakın hale gelmesi için bizlerin geri dönüşleri çok önemli.

O yüzden getirilen eleştirileri kıymetli buluyorum. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün 4 Knot meselesi ile ilgili bizim bir çalışmamız oldu. Arif Bey'in izahını yaptığı gibi yıllar önce alınmış bir karar. Fakat 20 yıldır net bir şekilde fiilen uygulaması yapılmamış. Yazılı bir husus olduğu için gelen her bürokrat, yazılı diye bunu uygulamaya kalkmış. Bizde 20 yıl boyunca bu uygulamanın yapılmaması gerektiğini anlatmışız, ama bir süre buraya kadar gelmiş. O mecrada çalışan görevlilerin inisiyatifine bırakıldığında da, sürekli bizim bunu güncellememiz gerekiyor. Tamer başkanımız konu ile yakından ilgileniyor. Son bilgilendirme yapacak olursak, Durmuş Ünüvar ile de görüşüyoruz. Bu konunun bakanlıkla çözülmesi gerekiyor. Yazılı bir kaideyi kaldırmanın belli kuralları var. Sağ olsun İMEAK Deniz Ticaret Odası ve yönetim kurulu mesai harcıyor. Sanıyorum bakanlığa ilk ziyarette de bu konu gündeme alınacaktır."

DENİZ DİBİ KORKUNÇ DERECEDE KIRLI

Serdar Akdemir'in ardından söz alan Meclis Üyesi Ali Altuntop, 32 yıllık bir firma olarak deniz temizliği konusunda çok yoğun bir şekilde çalıştıklarını belirterek, "Şu anda tekne inşaatı, gemi-bakım-onarımı için elemana ihtiyaç var.

Ancak biz sektörde eleman bulamıyoruz. Tuzla ve Yalova'da havuzu olan tersaneler oldukça yoğun. 2021 yılı şu anda dolu görünüyor. Bu çerçevede yeri geliyor, eleman bulamıyoruz. Bu konuda Oda'mızın desteklerini bekliyoruz" diye konuştu.

Altuntop, ayrıca 20 yıl önce 30 milyon dolar değerinde deniz temizliğine yatırım yapan firma olduklarını hatırlatarak şöyle konuştu: "15 tane gemimiz var. Uzun zamandır o gemiler çalışmıyordu. Ne zaman müsaj patlak verdi arayan arayana; neyse ki herkese yetiştik. Şu anda Tekirdağ'da iki gemimizin kontratı bitmek üzere... Ondan sonra bu gemiler boşta kalacak. Ben deniz temizliğini çok



önemsiyorum. Gözle bakıldığı zaman evet müsülaj bitti, ancak deniz dibi korkunç kirli. Bugün Balıkesir, Tekirdağ, Çanakkale, Karadeniz, Fethiye, Göcek ve Marmaris'te bir tane profesyonel atık alım gemisi yok. Bu durum ekosistemi korkunç etkiliyor. Turistik yerler tuvalet kokuyor. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın deniz temizliği için bir bütçe ayırması lazım. Hepimiz ekmeğimizi denizden kazanıyoruz. Kimse bir TL para vermiyor. İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndan da deniz temizliğine destek vermesini rica ediyorum.”

BAŞKAN KIRAN SORUNLARLA İLGİLİ KONUŞTU

Başkan Tamer Kiran meclis üyelerinin dile getirdikleri sorunlardan sonra söz alarak bir açıklamada bulundu. Kiran, “Bunların çözümü bürokratların elinde olan çözümler değil. Mehmet Bey'in sorununda 618 Sayılı Limanlar Kanunu var. 2012 yılında o kanuna göre çıkarılmış limanlar yönetmeliği var. 49-22 Denizde Can ve Mal Emniyeti Kanunu var. Bütün bunlara baktığımızda bürokratlar bunlara uyararak işlem yapmak zorunda.

Bunun haricinde çıkıp inisiyatif alması tamamen onun sorumluluğunda olan bir şey. Kıyı Emniyeti de böyle sıkıntılı bir durumla karşı karşıya. Yapmış olduğu bir uygulama neticesinde Sayıştay

tarafından tenkit edildi ve bunun sıkıntılarını yaşıyor. Bürokrasiden, bürokrattan kanunlara uymayan şeyi istemek doğru değil. Yapmamız gereken o kanunun, kural ve kaidenin değişimi yönünde çalışmak. Hedef bu olmalı, aksi takdirde haksızlık etmiş oluruz” ifadelerini kullandı.

İzmit'teki olayda dağınık bir yapı var diyen Kiran, “Kontrolsüz bir şekilde gemilerin giriş çıkışları var. Gemide adam bırakmadan tüm personelin karaya çıkması var. Birçok sebepten dolayı liman başkanının böyle bir katı tutumu var. Bizim burada yapmamız gereken zaten bu konuyu çalışıyorduk, ama çok ilerleme kaydedemediğimiz bir husus oldu.

Bunun menfi neticeler doğurmayacağına ikna ederek çözebiliriz. Bir de can filikası var. Katiyetle bırakamazsın. Bir de servis motoru var. Servis motoruyla çıkabilirsin, ama can filikasını indirip gidemezsin. Buna dikkat etmek gerekiyor. Bir temas noktası olması lazım... İlk fırsatta gideceğim o bölgeye. Çok farklı yerlerden giriş çıkış yapıyor. Herkesin kendine en uygun yerden giriş çıkış yaptığı, bunun da bir sorun yarattığı söyleniyor. Dolayısıyla bu sorunlar silsilesi sonrasında başkanın aldığı bir karar var. Değiştirmek için uğraşıyoruz” dedi.

“İKİ TARAFI DA DÜŞÜNEREK HAREKET ETMELİYİZ”

Kıyı Emniyeti'yle ilgili çok fazla sorunun dile getirildiğini ifade eden Kiran, konuşmasını şöyle sonlandırdı: “Kıyı Emniyeti'nde de kurallar var. Neticede onların tabi olduğu boğazlardaki Deniz Trafik Yönetmeliği var. Uygulama talimatı var. Bunların hepsine göre ilgili bürokratları işlem yapıyorlar. Bazı sıkıntıları var, doğru. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün daha az gelir odaklı, daha çok çevre can mal emniyeti odaklı bir kurum olmasını talep edebiliriz. Bu yapılabilir. Zaten yaptığımız da bu aslında. Yaptığı hizmetleri de gördünüz. Son dönemlerde yangınlarda, Suriye kaynaklı deniz petrol kirliliğinde İskenderun bölgemizde, Mersin kıyılarında botlarla yaptığı görevler var. Fevkalade önemli bir hizmet yapıyorlar. Devlet adına, senin benim adıma gidiyorlar o işleri yapıyorlar. Bizim böyle bir tarzımız var. Bunu da sürdürmeye kararlıyız. Biz kavga etmeden, ikna yoluyla sorunları çözmeye çalışıyoruz. Kendi hatamız varsa, ona da bakıyoruz. Biz de sektörüz, bizim dediğimiz olsun, her dediğimizi de yapalım. Böyle bir dünya yok. Neyi nasıl yaparsın, nerede aksaklık var onu düşünmeliyiz. İki tarafı da düşünerek hareket etmeliyiz. Burada çok eleştirilen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü kurumuna bir teşekkür göndermek istiyorum. Genel müdürümüz, son derece diyaloga açık, her istediğimizde görüştüğümüz, konuştuğumuz, derdimizi aktardığımız bir anlayışta çalışıyor. Tabii ki yapabildikleri var, yapamadıkları var. Arif Bey'in şikayet ettiği konu yapamadıklarından bir tanesi. Çünkü böyle bir yönergenin böyle bir uygulaması var. Bu yorumdan dolayı sıkıntılı bir durum söz konusu, ama kendisinin de desteğiyle Ankara'da çalışmamız sürüyor. Biz de sektör olarak haklı olduğumuzu düşünüyoruz, uğraşıyoruz. Olaylara bu iki açıdan bakmamız lazım. Sadece kendi canımız yanınca olmaz. O zaman doğru bir tavır göstermiş olmayız. Yapmamız gereken, iki taraftan bakıp, sorunu nasıl çözeriz olmalı” ifadesinde bulundu.

ÜÇ UYGULAMA BİR ARADA: **YONTMA, KAZIMA, PAS GİDERME!**

Trelawny Pnömatik Sırlıklı Raspa serisi, korozyona uğramış, ağır paslanmış, boyası eskimiş, kimyasal, petrol ve zift gibi döküntülere maruz kalmış yüzeyleri kazıyarak, yontarak ve temizleyerek boyaya hazır hale getiriyor.

İğne ve kazıma raspa seçenekleri ve erişim uzunluğu ayarlanan sırtığıyla, ulaşılması en zorlu alanlarda bile mükemmel çözümler sunuyor.

- 0.6, 1.2, 1.5, 1.8 m uzunluk ayarı özellikleriyle çok amaçlı kullanım
- Çeşitli keski ve raspa seçenekleriyle maliyet düşüren tasarım
- Hızlı keski ve raspa değişimiyle seri çalışma imkanı
- Alüminyum "LITE" serisiyle eşsiz hafiflik
- 7.6 m³/h hava tüketimi



Yüzey hazırlama teknolojileri konusunda
60 yıldan fazla deneyimi bulunan **TRELAWNY SPT** ürünleri,
Türkiye lisanslı marin distribütörü
ÖZGEN SHIP SUPPLY güvencesiyle hizmetinizde!

ÖZGEN
Shipsupply

TRELAWNY
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

www.ozgenshipsupply.com

✉ info@ozgenshipsupply.com

f @ /ozgenshipsupply



FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

ALTERNATİF RO-RO HATLARI GÖRÜŞÜLDÜ

Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü koordinasyonunda, dünya ticaretinin önemli bir parçası olan denizyolu taşımacılığı ile ilgili toplantı yapıldı. 2 Eylül Perşembe günü video konferans yöntemi üzerinden gerçekleştirilen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti. Toplantıda alternatif yeni Ro-Ro hatlarının teşkiline ilişkin görüş ve öneriler ele alındı.

“YEŞİL VE AKILLI DENİZCİLİK ENDÜSTRİSİ” KONGRESİ DÜZENLENDİ

Gemi Mühendisleri Odası tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi'nin Beşiktaş Yerleşkesi Oditoryum Konferans Salonu'nda 2. Uluslararası Gemi ve Deniz Teknolojisi Kongresi düzenlendi. Yeşil ve Akıllı Denizcilik Endüstrisi teması ile 16-17 Eylül tarihlerinde düzenlenen kongrenin açılışına İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak iştirak etti.

İMEAK DTO “TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI” PROJESİNİ KONUŞTU

Türkiye İhracatçılar Meclisi koordinesinde 10 Eylül 2021 Cuma günü, video konferans sistemi üzerinden Türkiye Lojistik Portalı Projesi ile ilgili toplantı yapıldı. Lojistik imkanların daha iyi kullanılabilmesi, lojistik firmaları ile ihracatçılar arasında köprü vazifesi görmesi planlanan ve lojistik portalın hayata geçirilmesi amacıyla düzenlenen

toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyesi ve aynı zamanda TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak iştirak etti. Toplantıda TİM tarafından geliştirilen Türkiye Lojistik Portalı ile ilgili katılımcılardan görüş ve öneri alındı.

İNEBOLU BELEDİYE BAŞKANI DTO'YU ZİYARET ETTİ

İnebolu Belediye Başkanı ve aynı zamanda İMEAK Deniz Ticaret Odası İnebolu Temsilcisi Mustafa Huner Özay, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti.

TAMER KIRAN, TOBB HEYETİ İLE MİSİR'A GİTTİ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, temaslarda ve ikili görüşmeler yapmak üzere beraberindeki heyetle birlikte Mısır'ın başkenti Kahire'ye gitti. Heyet, ilk olarak 26 Eylül 2021 Pazar günü Türkiye'nin Kahire Büyükelçiliği Maslahatgüzarı Mustafa Kemalettin Eruygur ile bir araya geldi. 27 Eylül 2021 Pazartesi, programın ikinci gününde Mısır Ticaret Odaları Federasyonu Başkanı İbrahim Mahmoud El-Araby ve yönetim kurulu üyeleri ile bir araya geldi.

İMEAK DTO'DA ÖNEMLİ TOPLANTI

“Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi” proje verileri ve süreci ile ilgili bilgilendirme toplantısı yapıldı. 28 Eylül Salı günü video konferans

sistemi üzerinden gerçekleştirilen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu üyeleri Adnan Naiboğlu ile Burak Akartaş ve Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya katıldı. Toplantıda, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, konuyla ilgili bilgi ve gelişmeleri anlattı.

TOBB TÜRKİYE YÜKSEKÖĞRETİM MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Yükseköğretim Meclis Toplantısı, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu, Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Başkanı Prof. Dr. Erol Özvar ve TOBB Türkiye Yükseköğretim Meclisi Başkanı Bekir Okan'ın katılımıyla 30 Eylül 2021 Perşembe günü Ankara'da gerçekleştirildi. YÖK Konferans Salonu'ndaki toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran ile Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı.

TAMER KIRAN KIRGIZISTAN FOTOĞRAF SERGİSİ'NE KATILDI

Kırgızistan'ın Bağımsızlığının 30. Yıl Dönümü kutlamaları kapsamında “Kırgızistan Fotoğraf Sergisi” Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ve Kırgızistan Büyükelçisi Kubançbek Ömüraliyev tarafından Ankara'daki TOBB Konferans Salonu Fuayesi'nde açıldı.

Açılışa İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da iştirak etti.

#StayConnected with DNV GL's digital services

KEEP OPERATING WITH REMOTE SURVEYS



New digital technologies are enabling DNV GL to deliver services more efficiently and effectively. Our Remote Survey service brings an expert surveyor to your vessel, without them setting a foot on board. And with teams in Oslo, Singapore, Hamburg, Houston and Athens, we have the world covered 24/7.

Learn more at
dnvgl.com/remote-surveys



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!

Denizcilik Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°
sanal tur

İSTANBUL
TUZLA



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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzebrokers.com

29 EKİM 1923: TÜRK MİLLETİ İÇİN YENİ BİR DEVRİN KAPILARI AÇILDI

Tarih 29 Ekim 1923... Yeni yönetim şekli “Yaşasın” sesleri arasında Meclis’te kabul edildi. O gün Türk milletinin tarihinde yeni bir devrin kapıları açıldı ve “Egemenlik kayıtsız, şartsız milletindir” sözü, devlet yönetiminde en belirgin şekliyle yerini aldı. İşte 98 yıllık Cumhuriyet’in öyküsü...



Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlanmasının ardından Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, yeni Türk devletinin yüzünü çağdaşlaşma ve demokrasiye çevirdi.

Ankara'nın, Türkiye'nin hükümet merkezi olmasının ardından mevcut rejimin isminin de bütün açıklığıyla konulması, yeni devletin başkanının da seçilmesi gerekiyordu. O güne kadar devlet başkanlığı görevi, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Başkanı olarak Mustafa Kemal Paşa tarafından yürütülmüştü.

Bazı yabancı ülkeler de Lozan Antlaşması'nın onayı için Türkiye'deki

yeni devlet rejiminin daha açık şekilde belirlenmesini istiyordu. Bu sıralarda İcra Vekilleri Heyeti'nin istifası ve Meclis'in güvenini kazanacak bir kabine listesinin oluşturulamaması da bu soruna acil çözüm gerektirdi. 25 Ekim 1923'te ise hükümetin istifasıyla bir bunalım ortaya çıktı. Bu olay Atatürk'e, cumhuriyeti ilan etmek için beklediği fırsatı verdi. 28 Ekim 1923 akşamına kadar hükümetin kurulamaması üzerine Mustafa Kemal Paşa, Çankaya Köşkü'nde arkadaşlarına “Yarın cumhuriyeti ilan edeceğiz” diyerek fikrini açıkladı. Atatürk o gece, İsmet İnönü ile 1921 Anayasası'nın bazı maddelerini değiştiren kanun tasarısını hazırladı.

“TÜRKİYE DEVLETİ BİR CUMHURİYETTİR”

Meclis, 29 Ekim 1923 Pazartesi saat 18:00'de İsmet İnönü başkanlığında toplandı. Anayasa Komisyonu tarafından sunulan ve anayasa değişikliğini içeren teklif acilen görüşülmesi için gündeme kaydedildi. Görüşe sunulan tasarıda şu hükümler yer aldı:

- Egemenlik kayıtsız şartsız milletindir. Ulusal işlerin fiili idarenin yönetim şekli halka dayanmaktadır. Türkiye Devleti bir cumhuriyettir.
- Türkiye Devleti'nin dini İslam, resmi dili Türkçedir.
- Türkiye Devleti, Büyük Millet Meclisi tarafından yönetilir.
- Türkiye Cumhuriyeti'nin Cumhurbaşkanı, Genel Kurulun toplantısında bir yasama dönemi süresi için kendi üyeleri arasında Millet Meclisi tarafından seçilir. Cumhurbaşkanı görevini halefi seçilene kadar sürdürür. Geçmiş başkan yeniden seçilebilir.
- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanı, Türk Devleti'nin başıdır. Bu sıfatıyla gerekli gördüğü zaman, Büyük Millet Meclisi ve Bakanlar Kurulu'nun başkanlığını yapar.
- Kurul Başkanı, Cumhurbaşkanı tarafından ve meclis üyeleri arasından seçilir. Diğer bakanlar yine milletvekilleri arasında, kurul başkanı tarafından seçilir. Kurulun listesi Büyük Millet Meclisi'nin onayına Cumhurbaşkanı tarafından sunulur.



İLK CUMHURBAŞKANI OLARAK MUSTAFA KEMAL ATATÜRK SEÇİLDİ

Komisyon adına söz alan Yunus Nadi Bey, Mondros Mütarekesi'ne kadar yaşanan olayları hatırlatarak cumhuriyetin ilanının gerekliliğini dile getirdi. Daha sonra kürsüye çıkan Vasıf Bey, cumhuriyeti övdü. Daha sonra Eyüp Sabri Hoca Efendi, gecikmeden cumhurbaşkanının seçimiyle devam edilmesini talep etti.

Konuşmaların ardından tasarı saat 20:30'da oturuma katılan 158 üyenin tamamının oyuyla kabul edildi. Cumhuriyetin ilanı "Yaşasın Cumhuriyet" sesleri ve alkışlarla karşılandı. Cumhuriyetin ilanından ardından cumhurbaşkanlığı seçimine geçildi. Yapılan gizli oylamada 158 milletvekilinin tamamının oyunu alan Gazi Mustafa Kemal, TBMM tarafından yeni Türk devletinin ilk cumhurbaşkanı seçildi. Cumhurbaşkanı unvanıyla kürsüye çıkan Mustafa Kemal Paşa'nın Meclise hitabı TBMM kayıtlarında şöyle yer aldı:

"Efendiler; asırlardan beri Doğu'da haksızlığa ve zulme uğramış olan milletimiz, Türk milleti, gerçekte soydan sahip bulunduğu yüksek kabiliyetlerden yoksun zannediliyordu. Son yıllarda milletimizin fiili olarak gösterdiği

kabiliyet, istidat ve kavrayış kendi hakkında kötü düşünenlerin ne kadar gafil ve ne kadar gerçeği görmekten



uzak, görünüşe aldanan insanlar olduğunu pek güzel ispat etti.

Milletimiz kendisinde var olan vasıfları ve değeri, hükümetin yeni adıyla medeniyet dünyasına çok daha kolaylıkla gösterebilecektir. Türkiye Cumhuriyeti, dünya devletleri arasında tuttuğu yere layık olduğunu eserleriyle

ispat edecektir. Arkadaşlar; bu yüksek rejimi yaratan Türk milletinin son dört yıl içinde kazandığı zafer, bundan sonra da birkaç misli olmak üzere kendini gösterecektir.

Bendeniz, kazandığım bu güven ve itimada layık olmak için pek önemli gördüğüm bir noktadaki ihtiyacı arz etmek mecburiyetindeyim. O ihtiyaç, yüce heyetinizin şahsıma karşı gösterdiği sevgi, güven ve desteğin devamıdır. Ancak bu sayede ve Tanrı'nın yardımıyla bana verdiğiniz ve vereceğiniz görevleri en iyi şekilde yapabileceğimi ümit ediyorum.

Daima, sayın arkadaşlarımın ellerine çok samimi ve sıkı bir şekilde yapışarak, kendimi onların şahıslarından bir an bile uzak görmeyerek çalışacağım. Daima, milletin sevgi ve güvenine dayanarak, hep birlikte ileri gideceğiz. Türkiye

Cumhuriyeti mesut, muvaffak ve muzaffer olacaktır." Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere silah arkadaşlarını ve aziz şehitlerimizi rahmetle kahraman gazilerimizi minnet ve şükranla anıyoruz. Cumhuriyet Bayramı'mız kutlu olsun...

TAMER KIRAN'DAN PREVEZE DENİZ ZAFERİ MESAJI

IMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Preveze Deniz Zaferi'nin 483'üncü yıldönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü dolayısıyla bir mesaj yayımladı.



Tamer Kiran, yaptığı açıklamada şu ifadelerle yer verdi:

“Preveze Deniz Zaferi'nin 483'üncü yıldönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü'nü kutluyoruz. Barbaros Hayrettin Paşa komutasındaki Türk Donanması'nın Adriyatik Denizi'nde Preveze Kalesi

önünde kazandığı zafer, Deniz Kuvvetlerimizin en parlak başarılarından biri olarak tarihteki yerini almış, Akdeniz'i bir Türk gölü, Türk Donanması'nı da Akdeniz'in hâkimi haline getirmiştir. Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın 'Denizlere hâkim olan cihana hâkim olur' sözleriyle ifade ettiği gibi denizler, ülkelerin güvenliği ve refahı için vazgeçilmez öneme sahiptir.

Tarih boyunca denizi iyi kullanabilen, deniz hak ve menfaatlerini koruyup, geliştirebilen ülkeler diğerlerine göre daha fazla başarıya ulaşmışlar, dünya refahından daha fazla pay sahibi olabilmişlerdir. Bugün Karadeniz,

Ege ve Akdeniz'de “Mavi Vatan” diye adlandırdığımız deniz yetki alanlarında, Türk Silahlı Kuvvetlerimizin önemli unsurlarından Deniz Kuvvetlerimiz, teknolojik gücü yüksek, caydırıcı bir donanmayla ülkemizin ülke hak ve çıkarlarını başarıyla korumaktadır. Preveze Deniz Zaferi'nin yıldönümünde Deniz Kuvvetleri Günü'nü kutluyor, zaferin mimarı Barbaros Hayrettin Paşa ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere tüm şehitlerimizi saygı, minnet ve şükranla anıyorum. Kahraman Türk denizcilerinin her daim denizleri sakin, pruvaları neta, ufuk ve bahtları açık olsun.”

TOBB TÜRKİYE YÜKSEKÖĞRETİM MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Rei Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Tamer Kiran ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan TOBB Türkiye Yükseköğretim Meclis Toplantısı'na katıldılar.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Yükseköğretim Meclis Toplantısı, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, Yükseköğretim Kurulu (YÖK) Başkanı Prof. Dr. Erol Özvar ve TOBB Türkiye Yükseköğretim Meclisi Başkanı Bekir Okan'ın katılımıyla 30 Eylül 2021 Perşembe günü Ankara'da YÖK Konferans Salonu'nda gerçekleşti.

YÖK Başkanı Erol Özvar meclis toplantısının açılışında yaptığı konuşmada üniversitelerin bugün ekonomik ve sosyal gelişmenin vazgeçilmez bir bileşeni olduğunun daha iyi anlaşıldığını belirterek üniversitelerin ekonomik ve sosyal gelişmelere nasıl katkıda bulunacağını aktardı. YÖK Başkanı Özvar, üniversitelerin iktisadi büyüme ve kalkınmada üzerine düşen misyonların ülkenin beşeri sermayesi ve genç nüfusun istihdam edilme kapasitesinin nitelikli hale getirilmesi ile küresel ekonomik rekabette üstünlük sağlayacak yolları, usulleri ve kapasiteleri göstermesi olduğunu söyledi. Daha sonra basına kapalı devam eden toplantıda,



vakıf üniversitelerinin temsilcileri YÖK Başkanı Özvar'a görüş ve temennilerini ileterek, yükseköğretim sistemiyle ilgili değerlendirmelerini sundu.

GEMİ TEDARİKÇİLERİNİ SEVİNDİRECEK ADIM ATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın gemi tedariki ve kumanya sektörünün yaşadığı sorunların çözümü için bakanlıklarla yaptığı görüşmeler sonuç verdi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın gemi tedariki ve kumanya sektörünün yaşadığı sorunların çözümü için bakanlıklarla yaptığı görüşmeler sonuç verdi.

Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından İMEAK DTO'ya gönderilen yazıda gemi tedarik ve kumanya işlemleri sırasında yaşanan sorunların çözümü ile ilgili kumanyacıların yüzünü güldürecek olumlu adımlar atıldı.

Bakanlık tarafından gönderilen ve İMEAK DTO internet portalında paylaşılan yazı şöyle:

“Odamızca yapılan yazışmalar ve Bakanlıklarına intikal ettirilen raporda yer alan konuların çözümüne yönelik olarak, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün Odamıza muhatap 01.09.2021 tarihli yazısında, gemi tedarik sektöründe faaliyette bulunan üyelerimizin yaşadığı sorunlar hakkında tüm Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlükleri'ne gönderilmiş olan yazılarında;

- Transit beyannamelerinin kabul ve muayene işlemlerinin ayrı ayrı yapılmasının gecikmelere yol açtığı hususunda, gemilere yapılan kumanya ve gemi aksamı teslimlerinde, tüm Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlükleri'ne intikal eden benzer talep veya şikayetlerin olup olmadığının bildirilmesi ile transit iş akış süreçlerinden kaynaklı herhangi bir sorun ve gecikme yaşanmaması ve işlemlerin hızlı bir şekilde tekemmül ettirilmesi adına gerekli idari tedbirlerin alınması (personel planlaması, mesai vb.) gerektiği,

- Gemilere kumanya teslimi yapmak için antrepolardan çıkış yapmak üzere transit refakat belgesi REL_TRA statüye gelmiş taşıtlara ilişkin olarak gemilerin program ve saatlerindeki değişikliklerden dolayı bazı sorunlar yaşanabildiği aktararak, gemilerin hareket ve yanaşma programlarında değişiklikler olabildiğinden antrepodan çıkarak limandaki gemilere verilmek üzere kumanya taşıyan araçlara ilişkin transit beyannamelerinde, transit süre sınırının söz konusu durum göz önünde bulundurularak belirlenmesi önem arz ettiği, diğer taraftan, bu gibi program değişikliği durumlarında plaka değişikliği yapılması gereken haller olduğu da belirtildiğinden, kumanya cinsi eşyanın ulusal transit rejimi altında taşınması durumu ile sınırlı olarak, REL_TRA statüsündeki beyannamelerde sadece plaka değişikliği gerekçesiyle iptal işlemi yapılmaksızın, antrepodan sevki henüz gerçekleştirilmemiş transit beyannameleri üzerindeki plaka bilgisinin antrepoda görevli Yetkilendirilmiş Gümrük Müşavirleri (YGM) tarafından manuel olarak kağıt üzerinde şerh düşülerek güncellenmesinin mümkün olduğu,

- Aynı gemiye verilecek aynı havalimanındaki farklı geçici depolama yerlerinde bulunan gemi parçalarının tek araçla ve tek beyanname ile sevk edilmesi hususuna yer verildiği, bu kapsamda gözetim memurları tarafından mühür takma ve sökme işlemleri gerçekleştirilmek, yükleme işlemlerine refakat edilmek ve transit refakat belgeleri üzerinde yeni takılan mühür bilgileri gösterilmek

suretiyle aynı gemiye verilecek aynı havalimanındaki farklı geçici depolama yerlerinde bulunan eşyanın tek araç ve tek transit beyannamesi ile sevkinin mümkün bulunduğu,

- Serbest dolaşımda olan ve olmayan gemi aksamı ve kumanyanın aynı taşıt içerisinde sevk edilebilmesi talep edildiği, aynı gümrük idaresinden yüklenerek aynı gemiye verilecek ihracat kapsamındaki kumanya ile geçici depolama yerindeki serbest dolaşımda bulunmayan gemi aksamı ve gemi kumanyasının tek taşıt ile sevk edilmesi, taşıta öncelikle ihracat eşyasının yüklenmesi, geçici depolama yerindeki serbest dolaşımda olmayan eşyanın yüklenmesinin ise bilahare burada görevli memur tarafından mühür takma ve sökme işlemleri gerçekleştirilmek, yükleme işlemlerine refakat edilmek ve transit refakat belgeleri üzerinde yeni takılan mühür bilgileri gösterilmek suretiyle gerçekleştirilmesinin mümkün olduğu, bu durumda, ihracat eşyası ile serbest dolaşımda olmayan eşyanın taşıt içerisinde birbirlerinden ayırt edilebilecek şekilde yüklenmiş olmalarına dikkat edileceği,

Gemilere kumanya ve gemi aksamı tedarikine ilişkin teslim işlemlerinin, doğası gereği, hızlı bir şekilde sonuçlandırılması zorunluluğunun yanı sıra, ülkemizin gemi tedarik ve kumanya sektörünün rekabet gücünün artırılmasının önem taşıdığı da göz önünde bulundurularak, yukarıda açıklamalar çerçevesinde işlem yapılması, hususları belirtilmektedir.”

TAMER KIRAN VE ORAL ERDOĞAN ALIĞA ŞUBESİ'Nİ ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan şube ziyareti kapsamında gittikleri Aliğa'da Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Meclis Başkanı İsmail Önal, yönetim kurulu ve üyelerle bir araya geldi. Odanın sorumluluk sahasındaki gelişmeleri ve üyelerin taleplerini dinleyen Kıran, yönetim olarak gerçekleştirdikleri çalışmalarını da anlattı.



Odanın sorumluluk sahasındaki gelişmeleri ve üyelerin taleplerini dinleyen Başkan Kıran, yönetim olarak gerçekleştirdikleri çalışmalarını anlattı. Yeni hizmet binasını inceleyen Başkan Tamer Kıran daha sonra şubenin sorumluluk sahasındaki gelişmeler

hakkında bilgi aldı. Üyelerin taleplerini dinleyen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Kıran gerekli notları alarak, gereken çalışmaların yapılacağına sözünü verdi. Ziyaretin ardından personele kolaylıklar dileyen Başkan Kıran, "Aliğa Şubemizin yeni hizmet binası gerçekten denizcilerimize yakışır bir yer oldu. Tekrar camiamıza hayırlı olmasını diliyorum" ifadelerini kullandı.

Ziyaretten duyduğu memnuniyeti dile getiren İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek de şunları ifade etti: "Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Sayın Oral Erdoğan'ın

bugünkü ziyaretleri bizleri onurlandırdı. Yeni hizmet binamızda karşıladığımız başkanımıza sorumluluk sahasındaki gelişmeleri aktardık. Yönetim Kurulu ve üyelerimiz de taleplerini dile getirdi. Yönetim Kurulu ve üyelerim adına bir kez daha Başkanımız Tamer Kıran'a ve Rektörümüz Oral Erdoğan'a ziyaretlerinden dolayı teşekkür ediyorum." dedi.

Günün anısına karşılıklı hediyeler takdim edilmesinin ardından, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Oral Erdoğan Aliğa'dan ayrıldı.

(DTO Aliğa Şubesi)

ANTALYA'NIN DÜNYACA ÜNLÜ SAHİLİNDE DENİZ TEMİZLİĞİ YAPILDI

Dünya Temizlik Günü kapsamında, Antalya'nın dünyaca ünlü Konyaaltı Sahili'nde temizlik yapıldı.



Deniz Ticaret Odasından (DTO) yapılan açıklamaya göre, Konyaaltı Sahili 1 Nolu Plaj'da düzenlenen etkinliğe DTO Antalya Şubei Başkanı Ahmet Çetin, Deniz Temiz Derneği Antalya Şubesi Başkanı İzzet Ünlü, Antalya Liman Başkanı Mustafa Yılmaz, sivil toplum kuruluşu temsilcileri ve gönüllüler katıldı. Etkinlikte, kıyı ve

deniz dibi temizliği gerçekleştirildi. DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, denizleri temiz tutmanın en öncelikli görevlerinden biri olduğunu belirtti.

Antalya genelinde bütün odalar ve resmi kurumların, değişik bölgelerde temizlik etkinliği düzenlediğini anlatan Çetin, "Konyaaltı Sahili, dünyanın en güzel sahillerinden birisi. Dönem dönem bu tarz dip temizliklerini bölgemizin çeşitli yerlerinde sürdüreceğiz. Çünkü denizlerimizi temiz tutmak zorundayız.

Antalya olarak 640 kilometre sahilimiz var. Antalya turizmine denizimizin büyük katkısı var. Bu sahillerimizi tertemiz tutmalıyız ki, turizme daha fazla katkı

sağlamış olalım" ifadelerini kullandı. Deniz Temiz Derneği Antalya Şubesi Başkanı İzzet Ünlü de salgın döneminde uzak kalan sahillere tekrar kavuşmanın mutluluğunu yaşadıklarını kaydetti.

Etkinliğe destek veren kuruluşlara teşekkür eden Ünlü, "Amacımız duyarlılık oluşturmak. Kıyı ve dip temizliği yaptıktan sonra çıkan atıklarla ilgili genel merkezimize bilgi veriyoruz. Bir rapor yaparak kirliliğe dikkat çekmek istiyoruz" değerlendirmesinde bulundu. Antalya Liman Başkanı Mustafa Yılmaz ise gelecek nesillere temiz bir deniz bırakmak istediklerini aktardı.

(DTO Antalya Şubesi)

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

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

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

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

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

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

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

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



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

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

İstanbul

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

İskenderun Şube & Atölye

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

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

www.thormarinesa.com.tr



T H O R
MARINE S.A.®

TÜRKİYE LOJİSTİKTE KÖPRÜ ÜLKE OLDU

90. İzmir Enternasyonal Fuarı kapsamında T.C. Ticaret Bakanlığı himayelerinde, İzmir Büyükşehir Belediyesi koordinesinde düzenlenen İzmir İş Günleri'nde, deniz taşımacılığı ve lojistikte yeni stratejiler ele alındı.



İZFAŞ ev sahipliğinde Fuar İzmir'de yapılan "Pandemi Sonrası Deniz Taşımacılığı ve Lojistik Sektöründe Yeni Stratejiler" başlıklı online panelde, Covid-19 pandemisi ile denizciliğin kilit sektör, Türkiye'nin de lojistik köprü haline geldiği vurgulandı. Toplantıda denizcilik ve lojistiğin ana gündemlerinin yeşil denizcilik ve dijitalleşme olduğuna dikkat çekildi.

Toplantının moderatörlüğünü yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, pandemi ile beraber küresel ticarete deniz taşımacılığının kilit sektör olduğunun bir kez daha anlaşıldığını söyledi. Öztürk, "İnsanların ihtiyaçları sonsuz.

Dolayısıyla lojistik sektörü katlanarak büyüdü. Türkiye ise, lojistikte gerçekten köprü ülke oldu. Avrupalı birçok satıcı, lojistik maliyetteki artıştan dolayı Çin'deki siparişlerini bir kenara bırakıp, Türkiye'den mal alma arayışına girdi.

Böylece yıllık ihracatımız 207 milyar doların üzerine çıktı. Ülkemizin ihracatının yarısından fazlası Avrupa Birliği'ne gerçekleştiriliyor.

Gelecek ek ihracat talebini karşılamak için yeni konteyner ve Ro-Ro hatları gündeme gelmelidir. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin Akdeniz liman şehirleri ile İzmir'i birbirine bağlayacak projelerini

önemli buluyoruz" dedi.

"GEMİ FİLOSUNU BÜYÜTELİM"

Pandemi sonrası oyunların ve kuralların baştan aşağı değiştiğine ve yeni bir dünyaya adım atıldığına dikkat çeken Öztürk, "Artık kağıtların yeniden dağıtıldığı bir dünya geride kaldı. Artık kağıtların yeniden basıldığı bir dünyada yaşıyoruz.

Yeni stratejiler ve yeni önlemler geliştiriliyor. Yeşil limanlar, çevreci gemiler gündeme gelirken, deniz taşımacılığı hızla değişiyor. Devlet desteği ile Türkiye olarak gemi filomuzu büyütmeliyiz. Konteyner taşımacılığında milli hatlarımızı küresel ölçekte daha iyi noktaya getirmek için atılacak adımları değerlendirmeliyiz. Büyük resmin dışında kalmamalıyız" diye konuştu.

Kruvaziyer sektöründe gelecek birkaç yıl büyük beklenti içinde olmadıklarını ifade eden Yusuf Öztürk, "Küresel kruvaziyer firmaları bu sezon test sürüşü yaptılar. Sınırlı sayıda yolcu ile belli hatlarda çalıştılar. Ege Ports Kuşadası Limanı'na sezonun ilk gemisi geçtiğimiz günlerde geldi. Sektörde bir kural vardır. Bir gemi gelirse, diğerleri onu takip eder. Bu nedenle ülkemiz limanları için iyimserliğimizi koruyoruz. Sağlık açısından yalıtılmış tatil talebi nedeniyle bu sezon yat turizmi altın çağını yaşadı. Marinalarımız iyi bir sezon geçirdi" dedi.

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Durmuş Ali Deveci, ticaret savaşları ve sonrasında pandemi nedeniyle dünya ticaretinde çok büyük düşüş yaşandığını belirterek, "En keskin düşüş ise Ortadoğu'da gerçekleşti. Gelişmekte olan ülkelerin ticaretinde daha hızlı bozulma yaşandı. Küresel gemi /liman uğrakları 2020

ilk yarısında yüzde 8,7, ikinci çeyrekte yüzde 17 azaldı. En çok düşüş ise Avrupa ve Akdeniz limanlarında oldu. Bu ortamda denizciliğin vazgeçilmez olduğu bir kez daha ortaya çıktı. Krizlere alışık olan denizciler, bu süreçte de en hazırlıklı sektördü. O nedenle denizcilik firmaları ve limanlar bu zor dönemi başarılı şekilde atlattı" diye konuştu.

Türkiye'nin Asya, Avrupa ve Afrika üçgeninde tüm ulaştırma koridorları üzerinde olmasının ve bütün taşımacılık modlarından yararlanmasının, ülkenin stratejik konumunu artırdığını belirten Deveci, şöyle devam etti: "Güçlü bir sağlık sistemimiz var. Üretim, dış ticaret ve transit ticaret potansiyeli ve ulaştırma altyapısına yapılan yatırımlar bize güçlü bir lojistik merkez olma imkanı sunuyor. E-ticaret büyümeye devam ediyor. Denizcilik ve lojistikte teknoloji temelli firmaların artışı yakından izliyoruz".

LOJİSTİK FİRMALARI YEŞİL EKONOMİYİ DESTEKLİYOR

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Lojistik Yönetimi Bölüm Başkanı Prof. Dr. Okan Tuna da, lojistik sektörünün dijitalleşmenin yanı sıra çevreye duyarlı taşımacılığı da desteklediğini söyledi. Sektörün yeşil taşımacılığa nasıl baktıklarına yönelik yeni bir araştırma yaptıklarını açıklayan Tuna, "Öncü sonuçlara göre lojistik işletmeler ve dış ticaret firmaları, çevreye duyarlı olan taşıyıcıların ek maliyetini ve transit sürede yaşanacak artışı kabul etmeye hazır. Firmaların yarısından fazlası yeşil projelerle ilgili yatırım yapmak istiyor" dedi.

(DTO İzmir Şubesi)



Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

Çamlı Sok., No: 21, Kat: 7, 34843-Maltepe / ISTANBUL

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

BUREAU
VERITAS

DTO KOCAELİ ŞUBESİ ORGANİZASYONUNDA BİR BUÇUK TON ATIK TOPLANDI

Kocaeli İli Deniz Çöpleri İl Eylem Planı kapsamında; İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi organizasyonu ile 19 Eylül 2021 Pazar günü Körfez Tütünçiftlik Vapur İskelesi'nde "Deniz Dibi ve Kıyı Temizliği" etkinliği düzenlendi.



Körfez Kaymakamlığı, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Körfez Belediyesi, Körfez İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü, Körfez İlçe Tarım ve Orman Müdürlüğü, Körfez Ticaret Odası, Körfez Kent Konseyi, Nicomedia Su Sporları ve Su Altı Avcılığı Spor Kulübü, Deniz Temiz Derneği (TURMEPA) Kocaeli Şubesi, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği

(KÖÜDEFAMED), Kocaeli Sportif Olta Balıkçılığı ve Doğayı Koruma Derneği işbirliğinde gerçekleştirilen, ayrıca TRT ekranlarından da yayınlanan etkinlik büyük ilgi gördü.

Deniz Dibi ve Kıyı Temizliği etkinliğine; Körfez Kaymakamı Gürsoy Osman Bilgin, Körfez Belediye Başkan Yardımcısı Osman Yurt, Kocaeli Liman Başkan Yardımcısı Adem Daşdemir,

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Can Özgülenç, Yönetim Kurulu Üyesi Ömer Parlak, Kocaeli İl Tarım ve Orman Müdürlüğü Balıkçılık ve Su Ürünleri Şube Müdürü Murat Coşkun, il ve ilçe protokolü ve ilgili sivil toplum kuruluşları iştirak etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Can Özgülenç, Kocaeli ve deniz başlığında yaptığı konuşmada, "Kocaeli, stratejik önemini, ekonomik gücünü denize borçludur" dedi. Özgülenç, Kocaeli'nin deniz sayesinde sanayi kenti, liman kenti ve turizm kenti olduğuna dikkat çekti.

ÖNEMLİ YATIRIMLAR HAYATA GEÇTİ
Kocaeli'nde son yıllarda deniz özelinde önemli çalışmalar yapıldığı ifade eden Özgülenç, "Kandıra, Darıca ve Karamürsel'deki mavi bayraklı plajlar, ilimizin öne çıkan yerleri olup su sporları, su altı dalgıçları da en çok yapılan branşlardır. Körfez'in günün 24 saati deniz uçağı ile denetlenmesinin, sahillere yapılan yatırımların, Kocaeli'nin deniz kenti hüviyetini güçlendirdiğini düşünüyoruz. Kuşkusuz ki Kocaeli, bu güzelim körfeze sahip olduğu için yalnızca Türkiye'nin değil, dünyanın en stratejik bölgelerinden birisidir. Bu yüzden gözümüz gibi bakmamız gereken en önemli değerimiz, denizimizdir" dedi. Deniz dibinde su altı dalgıçlarının çalışmaları, deniz sevdalıları, sivil toplum kuruluşları, gönüllü öğrenciler ve çevre duyarlısı vatandaşların katılımıyla; denizden 14 adet lastik, plastik, cam ve diğer ürünler olmak üzere yaklaşık bir buçuk ton atık toplandı.

(DTO Kocaeli Şubesi)



GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

Saha hizmetlerimiz, IMO Balast Suyu Sözleşmesi'nin yaklaşan D-2 Standardını karşılamak için uygun numune alma cihazıyla numune alımını içerir.

- D-2 Standardına göre balast suyu numunesi alma ve test etme
- Devreye Alma - Commissioning



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

- Balast suyu numunesi alma ve test etme
- Sintine suyu numunesi alma ve test etme
- Gri su numunesi alma ve test etme
- Siyah su numunesi alma ve test etme
- Yıkayıcı (Scrubber) yıkama suyu numunesi alma ve test etme



DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ 2006

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

- İçme suyu numunesi alma ve sanitasyon nakliyesi için DSÖ yönergelerine göre test etme
- Gemilerin bayrağını taşıdığı ülke yönetmeliğine göre içme suyu numunesi alma ve test etme



DENİZCİLİK YAKIT HİZMETLERİ

Yakıt satın alırken, geminin aldığı miktarın satın aldığınız miktar olduğunu ve ne kirlenmiş ne de geminin yakıt sistemini, motorunu veya çevresel performansını olumsuz etkileyebilecek kalitede olmadığını bilmeniz gerekir.

- Bunker miktarı yükleme ölçümü
- Rutin bunker kalite analizi ISO 8217
- Uzman bunker analizi
- Atık bertaraf izleme



YAĞ DURUMU İZLEME

SGS, sizi deniz gemilerinizin her birinin motorunda bulunan su ve soğutma sıvısının performansı, aşınması, katkı maddesi içeriği ve varlığı hakkında bilgilendirecek hem rutin hem de uzman olmak üzere çeşitli yağlayıcı test hizmetleri sunmaktadır.

- Deniz yağı rutin testi
- Uzman denizcilik yağı testi

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

YÖNETMELİKLERİ KARŞILAMA, STANDARTLARA UYMA
VE GÜVENLİ GEÇİŞ SAĞLAMANIZA YARDIMCI OLUR.

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 93.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.600'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan **300'den fazla limanda** faaliyet gösteriyor.

“2022’DE LİMANLARIMIZDA DAHA FAZLA YOLCU GEMİSİ GÖRECEĞİZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası, dünyanın en önemli kruvaziyer sektörü buluşması olan ABD Miami’de, Miami Beach Convention Center’de açılacak Seatrade Cruise Global Fuarı’na katılacak.



Nisan ayında yapılması planlanan ancak pandemi tedbirleri nedeniyle 27-30 Eylül 2021 tarihine ertelenen organizasyonda, Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı’nın standında, Türkiye limanlarının tanıtımı yapılacaktır.

Küresel kruvaziyer turizminin pandemi öncesi 28 milyon yolcunun tercih ettiği, 35 milyar dolar büyüklüğe ulaştığını belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, sektörün Covid-19 küresel salgını nedeniyle 2020 yılında ani duruşa geçtiğini, çok sayıda geminin geri dönüşüne gönderildiğini söyledi. Öztürk, “Firmalar, sağlık protokolleri doğrultusunda 2021 sezonuyla birlikte az sayıda gemi, sınırlı sayıda liman ve yolcu ile adeta test sürüşü niteliğinde seferler yaptı. Bu seferlerin verdiği moral ve aşılama çalışmaları ile 2022 sezonundan itibaren daha fazla geminin sefere çıkması beklenmektedir. Hiçbir gemi limanda beklemek için yapılmamıştır. Pandeminin gidişatına bağlı olarak seferlerin artacağını, bir gemiyi diğer gemilerin izleyeceğini düşünüyoruz. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak her platformda ülkemiz limanlarını ve kruvaziyer sektörünü anlatmaya devam edeceğiz. Yeni sezonda çok sayıda yolcu gemisini Türk limanlarında göreceğimize, seferlerin suya atılan bir taş misali halka halka büyüyerek ülkemiz limanlarını kapsama



alanına alacağına inanıyoruz” diye konuştu.

TANITIMA ARA VERMEDEN DEVAM

Türk limanlarının 2013’te 2 milyon 240 bin yolcu ile rekor kırdığını ifade eden Öztürk, kruvaziyer operatörlerinin Çin başta olmak üzere Uzakdoğu’ya yönelmesi, Arap Baharı sonrası bölgeye yönelik güvenlik algısı nedeniyle 2018’de gemi sayısının 250’ye, yolcu sayısının ise 220 bine düştüğünü söyledi. 2019 yılında başlayan yeniden yükselişin ise pandemiye kadar devam ettiğini belirten Öztürk, kruvaziyer endüstrisinin pandemi koşullarına hızla uyum sağladığını ifade etti.

Öztürk, şöyle konuştu: “İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak da 2014 yılından bu yana ABD’de yapılan dünyanın en önemli kruvaziyer platformu olan Seatrade Cruise Global Fuarı’na katılıyoruz. Özellikle 2018 Fuarı’nda kruvaziyer operatörleriyle yaptığımız verimli ikili görüşmeler neticesinde önemli bağlantılar kurduk. Fakat pandemi nedeniyle beklentilerimiz gerçekleşmedi. Moralimizi bozmayacağız, tanıtım çalışmalarına ara vermeden devam edeceğiz. İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın 2019’da üye olduğu, dünyanın en büyük kruvaziyer limanlar örgütü Akdeniz

Kruvaziyer Limanlar Birliği-Med Cruise toplantılarına düzenli şekilde katılıyoruz. 31 ülkede 140 limanı ve 34 kurumsal üyeyi temsil eden bu kuruluş nezdinde Akdeniz’de sektörü geliştirecek çabalara katkı koyuyoruz”.

İzmir’in kruvaziyerde dört kez üst üste Avrupa’nın en iyi destinasyonu seçildiğini vurgulayan Öztürk, “İzmir’e seferler 2003 yılında sadece 3 bin yolcu ile başladı. 2012’de 552 bin yolcuyla gördük. Kentimize en son 2017 yılında küçük yolcu gemileri yanaştı. Akdeniz’de seferlerin hızlanması ve İstanbul Galataport Limanı’nın hizmete girmesi ile birlikte uzun bir aradan sonra İzmir’de yolcu gemilerini görmeyi umuyoruz. Ege Ports Kuşadası Limanı’nın gelecek yıl 650 rezervasyon alması, MSC Cruise Firması’nın Türkiye hareketli seferlere başlayacağını açıklaması iyimserliğimizi güçlendiriyor. Seferlerin 2022 yılından itibaren ivmesini artıracak ve daha sonraki yıllarda güçlü bir toparlanma yaşanacağını düşünüyoruz. Yıllık üç milyon yolcuyla ağırlamayı planlayan İstanbul Galataport Limanı’nın da desteği ile İzmir’in önemli bir uğrak noktası haline geleceğini tahmin ediyoruz” dedi.

(*DTO İzmir Şubesi*)



TÜRK LOYDU



TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

HEP BİRLİKTE GELECEĞE BAKALIM



CİHAN ERGENÇ

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı oldunuz, hayırlı olsun... Sizce denizcilik sektöründe önümüzdeki dönemde neleri konuşacağız? Sektör başka bir tarafa doğru evriliyor, değişiyor. Bunu yakalayabilecek miyiz?

Türk denizciliğinin çok ciddi bir tecrübe birikimi var; o yüzden ben yakalayacağımızı düşünüyorum. Tabii bunun için çok çalışmamız, kendimizi eğiterek, geliştirerek, yetiştirmemiz gerekiyor. Bunun yanında birlik ve beraberlik içerisinde kalarak disiplinli,

istikrarlı bir şekilde inandığımız doğruları yaparak ilerlemeliyiz.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda yaptığınız konuşmada da birlik, beraberlik mesajı vermişsiniz...

İMEAK Deniz Ticaret Odası bizim çatı örgütümüz. Her şekilde birlikte çalışıyor ve iş birliği yapıyoruz. Bence birlik, beraberlik konusu son derece önemli... Bu söylemimde sadece armatörleri ya da Deniz Ticaret Odası'nı kastetmiyorum. Daha geniş bir perspektifte bakmak

“

Türk Armatörler Birliği'nde yaşanan görev değişiminin ardından yeni dönemde yönetim kurulu başkanlığı koltuğuna Cihan Ergenç oturdu. Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı ve aynı zamanda İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi olan Cihan Ergenç, göreve geldikten sonra verdiği ilk röportajda; hedeflerini, yaptıkları çalışmaları ve hayallerini anlattı.

”

gerekiyor. Ayrıca birlik, beraberlik konusu bir günde sağlanacak bir şey de değil. 30'a yakın STK ve birçok denizcilik üniversitesi var. Ön koşulsuz olacak şekilde önce ülke menfaatleri, daha sonra sektör menfaatleri doğrultusunda herkesin elini taşın altına koyması lazım. Bu önemli konuyu zamana yayarsak, çok farklı yerlere geleceğimizi düşünüyoruz. Bunu bürokrasi, samimiyet veya eğitim olarak da görebilirsiniz. Gözlemlerime göre şöyle bir durum var: Türk armatörleri, Türk servis veya

ikmal sağlayıcıları olarak biz birbirimizi tanımayız. Yabancılar bizi daha iyi tanıyor. Bu birlik beraberliği sağlamak için değişik projeler üretmeye çalışıyoruz. Bir de şunu unutmamalıyız; geçmiş konuşmamak lazım. Ben prensip olarak geçmiş konuşmuyorum. Bu durumu aynı tarih gibi görmek, öyle okumak gerekiyor. Geçmişten derslerimizi alıp, geleceğe bakmamız lazım. Bana göre bugün de bitti... Denizcilik sektöründe birlik ve beraberlik ile hep birlikte geleceğe bakalım. Üzülmediğim tek şey, geçmişte kalarak boşa harcanan enerjiler olduğu. Katılımcılık, katma değer, birlik-beraberlik, buralarda art düşünceler olmamalı, adil olmanız gerekiyor.

Aslında Ballast Water Management'te bu beraberlik sağlandı. Bu konuda bir arada çalışarak güzel bir başarı elde edildi. Denizcilik sektöründe ilk defa böyle bir kümelenme projesi yapıldı. Bunun devamı gelecek mi?

O konuda hem ticari, hem eğitim boyutunda yine projelerimiz olacak. Ballast Water Management çalışmasının yarattığı en önemli şey birlik beraberlik ruhu ile neler başarabileceğini göstermek oldu. Ön koşulsuz, hedefe yönelik yapılan bir çalışmaydı... Uzak olduğumuz insanlar ile birlikteliğin ve dostluğun başlangıcı oldu. O tarz projelerimiz yine vardı; fakat Covid-19 biraz engel oldu çalışmalarımıza. Ayrıca, Ballast Water Management çalışmasını yaparken; Türk Armatörler Birliği, İMEAK Deniz Ticaret Odası veya KOSDER olarak yapmadık. Tamamen bağımsız bir birliktelik ruhunu oluşturmaya çalıştık ve başardık da. Bu proje ile Türk denizciliğine 16-17 milyon dolarlık bir tasarruf sağlandı. Birçok ülkeden önce davranıp, BWT eğitim simülasyonu İstanbul'da kuruldu, bu başarıyı sağlayabilmek çok önemli... Tekrar bu tarz projeler yapmaya devam edeceğiz.

Önümüzdeki süreçte sektörümüzü en çok zorlayacak konu nedir?

Yeni yakıtlar, yeni teknolojiler, GHG (green house gaz) çevre kuralları. Bu konuyu çok iyi okumamız ve ona göre kararlar almamız lazım. Çünkü yenedünya

denizcilik düzeni geliyor. Bu resmi iyi görmemiz, okumamız şart.

Yakıtlarla ilgili yaptığınız çalışmalardan, projelerden bahsedebilir misiniz?

Yakıt konusuna gelince; aslında IMO'nun (International Maritime Organization) bana göre yapmış olduğu yanlış bir uygulama. Olmayan bir yakıt konuşuldu sürekli. VLSFO düşük kükürtlü yakıt yerine Gaz Oil'e geçseydik çok daha doğru olurdu. IMO'nun bu konuda aldığı kararların hem armatör boyutu, hem gemi boyutu var. Yaptığımız çalışmaların biri de, kaptan, başmühendis ve gemi zabıtlarına yönelik eğitimler oldu. Bu konuda 4-5 eğitim semineri yaptık, birini İTÜ'de yaptık bu çalışmayı. 300'e yakın kişi katıldı. Bu eğitimleri değişik üniversitelerde yapabiliriz. Aslında denizcilik üniversitelerinin değerli hocalarını da biraraya getirerek AR-GE projeleri hayata geçirebiliriz. Zaman çok çabuk geçiyor. 1 Ocak 2023 yılından itibaren Power Limitation (Güç Sınırlaması) kuralı geliyor. Bu da ayrı bir milat olacak. Bunun için de eğitim semineri hazırlıyoruz. Bu aslında armatörler açısından baktığınız zaman faydalı bir şey... Kriz zamanında bizler hız düşürerek, ekonomik güçlerle yol alıyorduk. Piyasaların düşük olduğu zaman yavaş gitmek her zaman karlıdır; ama piyasalar yüksek olduğu zaman da hızlı gitmek karlı hale gelir. 1 knot yavaş gitmek, piyasa-arz talebi açısından ortalama yüzde 5 tonmil ilave demek ve de yüzde 5 gemi arz eksikliği demektir. Bu da piyasaya arz ve talep olarak pozitif yansıyacak. Bizim yapmamız gereken ödevler var. Maliyet bakımından bakıldığında ise, çok büyük maliyetler olacağını sanmıyorum. 2023, 1 Ocak'a kadar bunları çalışmamız yanı sıra raporlar, klas onay süreci, hız limiti için gerekli donanım ve programları bitirmemiz lazım. Bu konuda eğitim vermek üzere hazırlıklar yapıyoruz.

Avrupa Birliği de emisyonlarla ilgili bir sistem kurmaya çalışıyor, adı da Emisyon Ticaret Sistemi...

2026'da karbon indeks vergileri ya da cezaları söz konusu... Bunu dünyada

herkes farklı farklı uygulayacak gibi gözüküyor. Formüller belli, ama net hedefler belli değil. Uygulamada birçok zorluklar var. Devletler de buradan vergi almak para kazanma derdinde.

Her yıl karbon indeks CCI'da geminin ekonomisine göre A'dan E'ye kadar bir kategori verilecek ve her gün bu yaşlandırılacak. Dolayısıyla piyasalar bir yandan arz-talebi görecek ona göre bir strateji belirleyecek, bir yandan teknoloji, bir yandan da yeni inşa için çok stratejik ve zor bir sürece giriliyor. Her krizi kendi özünde incelemek lazım... 2009 krizine göre piyasada gemileri alalım satalım çalıştırılm mantığı farklı; bugün bambaşka. Profesyonellerin ve gemi işletmecilerinin bu resmi iyi görmeleri gerekir; hem ticari, hem de teknik ve operasyonel olarak çok iyi dersimizi çalışmamız lazım.

Son dönemde denizde kazalar oluyor ve değişik sebeplerle gemiadamı ölümleri gerçekleşiyor. Bu doğrultuda denizcilik eğitimi ve kazalarla ilgili ne söylemek istersiniz?

Bunun tek bir cevabı yok. Bu işe YÖK'ten başlayıp, denizcilik eğitimlerinden konsantre olup, staja gidip, staj sonrası eğitimlerle devam etmek lazım. Yıllardır şunu söylüyorum; "6 aylık son staj, kesinlikle yeterli değildir!" İTÜ, Piri Reis Üniversitesi veya 9 Eylül Üniversitesi fark etmez. Bana göre bugün mezun olan öğrencilerin yüzde 80-90'ı son stajlarını yaptıktan sonra zabıtlığı almalarına rağmen, zabıtlığa hazır değiller. Biz bu gençleri hazır olmadan veya eksik bir şekilde, donanımları olmadan zor bir görevin içine atıyoruz. Bütün bunlara eğilmek lazım... Biz üniversitelerle sektör işbirliğinin çok zayıf olduğunu düşünüyoruz, bunu Avrupa, Amerika standardına çekebilmek için ortak projeler üretilmesini, AR-GE çalışması veya danışma kurulu kurulmasını önerdik. YÖK bunun kararını aldı ve şimdi bütün üniversitelerin danışma kurulları var. Ben; hem İTÜ'nün, hem de Piri Reis Üniversitesi'nin danışma kurulundayım. Özetle üniversitelerimiz ile özel sektör diyalog ve



işbirliklerini yükseltmemiz gerekmektedir. Benim esas büyük hedefim şu: Bence denizciliğin, üniversite sonrası ortak bir eğitim merkezine ihtiyacı var. Bütün armatörlerin, hepimizin, bir şekilde eğitim çalışmalarımız var. Tek çatı altında verilmeli bu eğitimler, üst akıl hakim olmalı. Bu merkezde; armatörleri, DPI'ı, enspektörü, kaptanları, mühendisleri, gemicileri ve elektrikçileri bütün kategorilerde her sene çitayı biraz daha yukarı çekebilecek şekilde eğitmeliyiz. Dolayısıyla burada da birlik beraberliğe ihtiyaç var. Eğitim ve know-how kısmı son derece zor ve önemli bir proje. Hayal etmek için bir 2000 yılındaki Türk denizciliğini düşünün, bir de bugünkü Türk denizciliğini düşünün... Sonra da "2030'da nasıl bir Türk denizciliği know-how'ı?" olabilir diye hayal edelim.

Türk Armatörler Birliği'nin yurtdışındaki kurum ve kuruluşlarla üyeliği var mı?

ICS'den (Uluslararası Deniz Ticaret Odası) İMEAK Deniz Ticaret Odası vasıtası ile faydalanıyoruz. Üye olduğumuz birkaç yer var, ama küçük yerler. Yine üye olmayla ilgili girişimlerimiz oldu, ancak ücretler çok fazla. Türk Armatörler Birliği'nin finansal durumu, üyelik durumu asıl sorunlarımızdan bir tanesi. Kaynak yaratmak gerekiyor. Yine uluslararası kontaklarımız da bulunuyor. Ayrıca Dış İlişkiler Komitemiz var. Onu bu sene biraz daha aktifleştirmeyi düşünüyoruz. Ancak tabii pandemi süreci bizim

hedeflediğimiz faaliyetlerin ancak yüzde 55-60'ını yapabildik. Bu pandemik durum elimizi kolumuzu bağlıyor.

IMO emisyonlar konusunda net ve önümüzde zor bir süreç var. Tabii bunun armatörlere bir maliyeti de var. Bu değişime ayak uydurabilmek için armatörler bir bedel ödeyecek. Bazı küçük armatörler yok olabilir mi?

Bunun bedelini asıl halk ödeyecek. Küçük armatörlerin yok olması bir yana, büyük armatörleri bile gözlerine kestirmişler. Burada en önemli şey eğitim. Bizim Norveç standardında gemi işletmeciliği yapmamız lazım. Ben 1990'da bu işe başladığımda 10 tane sertifika vardı. Şu anda 150 sertifikamız var ve bu süreç devam ediyor. Burada en önemli nokta oyunu iyi okumak; donanımlı olup geleceği düşünmek, öngörmek ve hazırlanmak... Her hâlükârda çitayı yükseltmemiz gerekiyor. Armatör, DPI, enspektör ve gemi çalışanları olarak her açıdan çitamızı yükseltmeliyiz. Bunları da doğruları, birlik ve beraberlik içinde yaptığımız zaman başarabilirsiniz. Bizim tek prensibimiz var; doğruları yapmak.

Önümüzdeki dönemde nasıl bir piyasa bekliyorsunuz, değerlendirir misiniz?

Krizleri ön görmek mümkün değil. Ben eğitimimi Amerika'da yaptım, bu sayede Amerikalı gibi düşünebiliyorum. Uzun zaman Ruslarla iş yaptık. Aynı zamanda iki yıllık siyasal bilgiler eğitimim de var. Dolayısıyla hem siyasi,

hem global ticaret ve ekonomi bilgim var. Farklı açılardan baktığımız zaman, ekonomiyi daha iyi değerlendiriyorsunuz. Ben global büyümenin süper sürece girdiğini düşünüyorum. Dalgalanmalar mutlaka olacak. Şu anda son yıllardaki pandemiden dolayı ötelenen talep veya azalan stokların gün yüzüne çıkışı ve hareketliliği var. Önümüzdeki 2-3 yıl global ekonomiyi iyi görüyorum. Tabii ki krizler olabilir, mutlaka bir düzeltme bekliyorum, ama yine de 2020 öncesinden çok daha iyi görüyorum dökme yük piyasasını. Bu da Türkiye'ye, denizcilik sektörüne ve tüm dünyaya pozitif olarak yansiyacaktır.

Son olarak nasıl bir hayaliniz var sektörün ileri gitmesi adına?

Dünyada Tonaj Kütük veya Vergi Sistemi dediğimiz bir sistem var. Biz bunu istiyoruz, ancak bunun PR'ını yapamadık, kendimizi yeterince anlatamadık. Yaklaşık 35 ülke 20 yılı aşkıncıdır Tonaj Vergi Sistemi'ne geçti. Dünya oraya gidiyor. Bugün Tonaj Vergi Sisteminde, TUGS'da ne ödüyörsak aynısını ödeyelim yine. Kontrol altına alalım. Dünyadaki Tonaj Vergi Sistemi'ne baktığımızda ana veya esas konu; "iş yerini orda aç, kararlarını orda al, yanı katma değerini buraya getir."

Yani sen İstanbul'daki ofisini kapat Dubai'ye, İngiltere'ye, Yunanistan'a vs. gel. Bu gelecekte armatörün yurtdışına gitmesi anlamına geliyor, buna mecbur kalına bilinir. Dünyada uygulanan en kötü Tonaj Vergi sitemine razıyız. Bu süreç ülke ekonomisine 20 milyar döviz kazandırabilir, Katma değerini, istihdamını, ticaretini, bakımını ve diğer şeyleri hesapladığımız zaman 90 milyar dolara kadar katma değer ekonomisi yaratıyoruz. Tek isteğimiz eşit rekabet imkânları ve aynı sistemin ülkemizde uygulanması ve hukuki bir altyapının oluşturulması. Bu konu, Türk denizciliğinin vizyonsal ve stratejik bir projesidir. Türkiye'ye çok şey katacak ve kazandıracaktır. İddia ediyorum İstanbul dünya denizcilik başkentlerinde ilk beşte yer alabilir ve bu proje sayesinde olacaktır. Bunu mutlaka başarmalıyız.

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

Dünyanın en büyük 100 limanından biri olan MIP, Türkiye'de lider konumdadır.
MIP, one of the top 100 ports of the World, is in the leading position in Turkey.



Gemilerin bütünleşmiş otomatik sistemleri ile gemi makineleri işletme mühendisinin yönetsel davranışı arasındaki ilişkilerin temeli



* DR. TOLUNAY KAYAARASI

Yük taşıyan gemi hareket etmek için ana tahrik gücüne, yön değiştirmek için dümen sistemine, bunlara enerji temin eden yakıt tabanlı elektrik üretim sistemine sahip olmak zorundadır. Bu üç unsurdan birinin yokluğunda gemi taşıma özelliğini kaybeder. Diğer yan sistemler çeşitli ihtiyaçları sağlamak üzere bu sistemleri bütünler. Dolayısıyla bu üç temel unsur yan sistemleriyle birlikte bir bütün teşkil eder. Enerji, tahrik gücü, manevra birbirine bağımlı üç vektörel değişkendir.

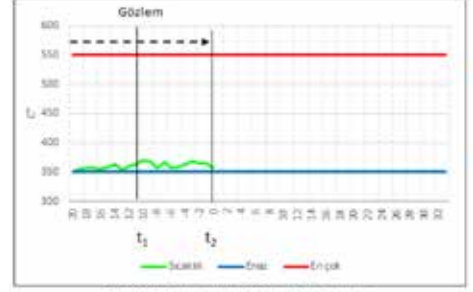
Bu bütünleşmiş sistemlerin birinde istemli, istemsiz meydana gelecek herhangi bir olumsuzluk diğerini de etkiler. Taşıma işinin başarılabilmesi için bütünleşik bu üç temel sistemin kesinlikle devamlı, ekonomik, verimli, güvenli, emniyetli, çevreci çalışması gerekir. Bunun nedenle, makine dairesi vardiyasından sorumlu Gemi Makineleri İşletme Mühendisi (GMİM), çalışan makine ve sistemlerin kontrol edilmesinden ve gerekli ayarlamaların yapılmasından sorumludur. Aksi takdirde gemi taşımacılığının mali, idari,

hukuki ve teknik yönden iyileştirilmesi mümkün değildir.

Çalışma parametrelerinin izlenmesi, olası anormalliklerin analiz edilmesi, arızaların tanımı, düzeltici faaliyetlere karar verilmesi, düzeltici aksiyonların derhal alınması ve kanun, yönetmelik, yöntem ve talimatlara uygun olarak uygulanması, gemi mühendislerinin yönetsel davranışının algoritmasıdır. Vardiyadan sorumlu mühendis bu sorumluluğu kendisine verilen uluslararası yetki, sahip olduğu bilgi birikimi ve edindiği tecrübeye dayanarak yerine getirir.

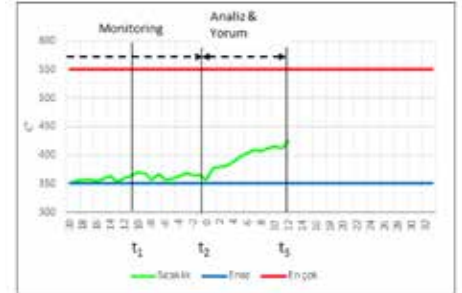
Farklı görev yapan birçok makine, sistemi bir araya getirerek oluşturulan, bileşik sistemler gelişen dijital teknoloji sayesinde yüksek hassasiyetle uzaktan yönetilseler de, vardiya sorumlu mühendisi tarafından makina kontrol odasından yönetilmesi tüm gemi performansı açısından önemlidir.

Otomasyon sisteminde yer almış olan alarmların tümü önemlidir. İdeal olan asla alarm olmamasıdır. Sabah alınacak alarm raporunda alarmın oluşu, vardiya zabiti tarafından algılanması, tekrar etmesi, yeniden kurulmasına ait zamana bağlı analizler o geminin sürekli, ekonomik, verimli, güvenli, emniyetli ve çevreci işletilmesiyle ilgili önemli bir göstergedir. Küçük gibi görünen, ancak çok önemli olan konuyla ilgili örnek bir durum aşağıda irdelenmiştir. Bu küçük örnekte, hızla artan egzoz baca gazı sıcaklığının geminin performansı üzerine olası olumsuz etkilerinin ancak vardiyadan sorumlu GMİM tarafından yapılacak doğru gözlem, analiz, yorumlama, karar verme, zaman yönetimi gibi doğru tedbirlerle önlenebileceği vurgulanmıştır.



Şekil 1. Egzoz gazı sıcaklığı izleme aşaması

1. Vardiyayı t_1 'de teslim alan Gemi Makinaları İşletme Mühendisi (GMİM) t_1 - t_2 arasında egzoz baca gazı (EBG) sıcaklığını izlemiştir.



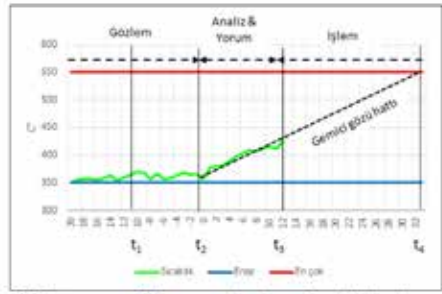
Şekil 2. Egzoz gazı sıcaklık artışı analiz etme ve tanımlama aşaması.

2. EFG sıcaklığının t_2 ile t_3 arasında arttığını gözlemler, alarm panelinde yanıp sönen yüksek egzoz gazı sıcaklığı alarmını onaylar
3. t_3 'e ulaşıldığında vardiya zabiti egzoz baca gazı sıcaklığının artmaya devam edeceğinden artık emindir.
4. Bu hızda arttığı takdirde EBG sıcaklığının maksimum değere (550°C) ulaşacağı zamanı belirlemek için vardiya zabiti t_2 - t_3 arasında denizci gözü hattını çizer.
5. Vardiya zabiti EBG sıcaklık artışına neden olan sorunu halletmek için önünde en fazla 20 dakikası olduğunu görür.

6. Vardiya zabiti sorunu bu süre içinde halledemediği takdirde otomasyon sistemi emniyet devresinin ana makine yükünü EBG sıcaklığını maksimum değer altında tutacak şekilde azaltacağını bilmektedir.

7. t_3 'te vardiya zabiti sorunu ve kalan süreyi üstlerine ve köprü üstü vardiya zabitine derhal bildirir.

8. Vardiya zabiti bilgisine, tecrübesine dayanarak EBG sıcaklık artışına yol açan nedenler hakkında yorumlar yapmaya başlar.



Şekil 3. Egroz gazı sıcaklık artışına neden olan arızaların giderilmesi aşaması.

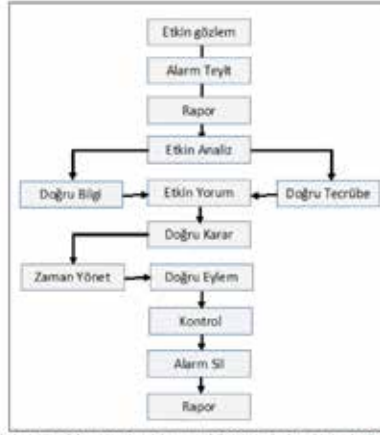
9. EBG sıcaklığındaki artış nedeninin yetersiz yanma olduğunu bildiğinden, yakıt-hava karışım oranını (AFR) veri tabloları ve grafiklerinden inceler.

10. Hava ve yakıt tarafını ilgilendiren sıcaklık, basınç, miktar, viskozite, vb. özelliklere etki eden sistem elemanlarının fiziki durumlarını ve çalışma parametrelerini süratle inceler, analiz ederek EBG sıcaklık artışına neden olan sorunu kesinlikle belirler.

11. Vardiya zabiti kısıtlı zaman süreci içinde sorunu halleder, panoda gözükten ilgili alarmı siler, sonucu rapor eder.

Bu örnek çalışmada, geminin seyir güvenliğini azaltan EBG sıcaklık artışında vardiyadan sorumlu GMİM'nin yönetim davranışı ile sorunun geliştiği bütünleşmiş sistemler arasındaki algoritmik ilişkinin önemi vurgulanmıştır (Şekil.4).

Gözlem, bilgi, tecrübe eksikliğinden kaynaklanan analiz, yorum yanlışlıkları, zamanın, düzeltici işlemlerin iyi



Şekil 4. Vardiya Subayı yönetimsel davranışı ile bütünleşmiş sistemin algoritmik ilişkisi.

yönetilememesi, sonuçta gemi makinelerinin, sistemlerinin, devamlı, ekonomik, verimli, güvenli, emniyetli, çevreci çalışmamasına neden olacaktır. Çok kısa zamanda giderilmediği takdirde can, mal ve amaca büyük zarar verecek olaylar karşısında bütünleşmiş sistemler arası etkileşimi, böyle durumlarda nasıl davranacağını bilen GMİM olan ihtiyacın önemi açıktır. Eğitimli GMİM, bağımsız veya bütünleşmiş sistemlerin hazırlanması, devreye alınması, bakımı ve onarımından ziyade, parametreler



arasındaki etkileşimi izleme, doğru analiz, yorumlama ve olumsuzluklar karşısında karar verme konusunda uzmanlaşmalıdır. Bu açıdan "Makine Dairesi Simülatorü" eğitimi son derece önemlidir. GMİM tarafından komuta kontrol unsurlarının ve sinyallerinin çok iyi anlaşılması, analiz, yorumlama ve karar verme aşamalarındaki davranışı olumlu yönde etkileyecektir. GMİM, vardiyadan sorumlu olduğu sürede, geminin tüm makine, sistemlerini,

bunlara ait işletme parametrelerini, değerlerini mühendis mantığı ile gözlemlemesi gerekir. Bu davranışın etkin olabilmesi, hızlı reaksiyon verebilmesi ancak makine, sistemlerin yerinde sürekli kontrolü ile mümkündür. Gemide uzun süre çalışmanın bedensel, ruhsal zorlukları bilinmekle birlikte vardiyadan sorumlu GMİM'nin gemi makine, sistemleriyle olan yönetimsel diyalogunu bir disiplin içinde, sağlam bilgi ve tecrübesiyle başarılı bir şekilde yürütmesi mümkündür.

Simülator eğitiminin doğru, etkin bir şekilde uygulanması gemi makine ve sistemlerinin daha doğru gözlem, analiz, yorum, karar ve tedbirlerle yönetilmesine yardımcı olacaktır.

Gemi Makinaları İşletme Mühendisliği ticaret gemisinin sürekli, ekonomik, verimli, güvenli, emniyetli, çevreci çalışması açısından omurgasıdır. Elektrik üretim, ana tahrik, dümen sistemleri bu omurganın hayati elemanıdır. Dijital teknoloji sayesinde

gelişen otomatik kontrol ile gemi makine ve sistemlerinin sorunsuz çalışması GMİM'nin, özellikle vardiyadan sorumlu olduğu süreçteki yönetim davranışına bağlıdır. Bu nedenle ticaret gemilerinin amaca ulaşmasında bilgili GMİM'nin önemi çok yüksektir. İyi yetişmeleri için doğru olan her türlü gayret sarf edilmelidir.

SEKTÖRDEKİ YAPBOZ - BİR BUNKER ALICISININ BAKIŞ AÇISI



* **CONSTANTINOS CAPETANAKIS**

Günümüzde yakıt tedariki, yalnızca Covid-19 ve etkileri nedeniyle değil, aynı zamanda IMO 2020 kural değişimi sonrası, uygun teknik özellikteki yakıtı makul fiyata tedarik etme konusundaki karmaşa ve gündeme gelen geleceğin yakıtlarıyla beraber dekarbonizasyonla ilgili iddialı hedefler nedeniyle gün geçtikçe daha güç hale geliyor. Bunker endüstrisinin tüm paydaşları büyük zorluklarla karşı karşıya ; Uygulama, yasal, ticari, finansal zorluklar gibi örnekler çoğaltılabilir.

Yakıt tedariki, yukarıdaki sorunların tam merkezinde yer almaktadır. Starbulk'un yıkayıcı (scrubber) ile donatılmış 120 adet kuru dökme yük gemileriyle yakıt konusuyla nasıl başa çıktığımız ve HSFO'nun tedarik edilmesinin sorunlu olup olmadığı bana sık sık soruluyor. Bunlar haklı sorulardır ; ancak yine de durum tamamen bundan ibaret değildir.

HSFO, sunulduğu liman sayısındaki azalma, scrubber kullanımındaki artış ve son zamanlardaki HSFO kargo sıkıntısı ile gaz fiyatlarındaki artış, talepteki iniş çıkışlar ve arzadaki güç oyunları nedeniyle tedariki giderek daha zor hale gelen bir

ürün olmaya devam ediyor. Ek olarak HSFO, elektrik üretim tesisleri için fiyat açısından daha cazip hale geliyor ve bu eğilim HSFO bulunurluğunu olumsuz yönde etkiliyor.

Bununla birlikte, aldığımız yakıt cinsinden bağımsız olarak, bir armatörün bunker tedarik işlevi çok yönlüdür. Bu önemli işte uygulanması gereken genel ilkeler vardır, bu süreçte karşı taraflarla ilgili olanlar ile iç prosedürlerle ilgili olanlar her zaman takip edilmelidir. Her bir gemi işletmesinin yapısına ve ihtiyaçlarına göre oluşmuş ilkeler uygulandığında, tedarikçilerle iş birliği daha sorunsuz hale gelir ve bunker tedarikinde etkinlik sağlanabilir.

Bunker satıcısı ile alıcısının karşılıklı olarak güvenilirliği ve şeffaflığı ile uygun miktar ve kalitenin sorunu olmayacağı bir çalışma ve zamanlı ödeme konularının bu kadar önemli olduğu bir başka dönem olmamıştı. Karşılıklı durum tespiti ve anlayış, artık bir iş birliğini başlatmanın ön koşulu ve bu iş birliğini sürdürmek ve büyütmek için vazgeçilmez bir unsur haline geldi. Tarafların açık olmaları, bilgi alışverişinde bulunmaları, yakıtların özellikleri, bulunabilirlikleri ve öngörülen gelişmeler hakkında doğru ve zamanında geri bildirimde bulunmaları gerekiyor. Bu artık bir istekten ziyade mutlaka izlememiz gereken yoldur.

GÖZLEMLENMESİ VE İZLENMESİ GEREKEN BİR DİZİ FAKTÖR VE ÖZEL PROSEDÜR VAR

Bunker alım departmanlarının görevi, yalnızca istenen yakıtı “ayarlamak” olan tek boyutlu eski işlevinden uzaklaşarak, yeni bir yapıya bürünmüştür. Tüm dünyadaki gelişmelerden her zaman haberdar olması ve günlük operasyonunun temel bir parçası olarak analitik bir rolü benimsemesi gerekir. Üretim, tüketim, stok ve rafineri verileri, jeopolitik faktörler ve değişen bölgesel

koşullar, ham petrol fiyatlarını etkileyen ve yakıt bulunma ve fiyat oluşumunu etkileyen finansal veriler ve arbitraj hareketleri takip edilmelidir. Yukarıda bahsedilenler, yakıt departmanlarının günlük olarak takip etmesi ve kullanması gereken bilgi havuzundaki örneklerdir. Tecrübe ve “eğitim” ile birlikte, arka plandaki durumu kavramak ve yakıt piyasasının muhtemelen değişimlerini, gel-git diyebileceğimiz iniş çıkışlarını değerlendirmek için beceri kazanılır. Enerji piyasaları ve finansal temelleri yakından takip etmek, duyarlılıkla değerlendirmek ve bunların korelasyonunu ve yakıt fiyatları üzerindeki etkisini ölçmek bir diğer önemli görevdir.

Sonuç olarak, yakıt departmanları dış etkenlerden bağımsız olarak çalışmıyor. Gözlemlenmesi ve izlenmesi gereken bir dizi faktör ve özel prosedürler bulunuyor:

- Gemilerin çalışma alışkanlıkları ve limanlarda bulunan yakıt cinsleri.
- Bunker seçeneklerini etkileyen gemi kiralama değişkenleri. Mevcut gelişen navlun piyasasında, bir geminin kazanç potansiyelini etkileyebilecek parametreleri göz ardı etmemek için iki kat dikkatli olmak gerekiyor.
- Bunker hizmetini diğer hizmetlerle, özellikle kargo operasyonları, mürettebat ve yedek parça ile birleştirme gerekliliği.
- Değişken Covid-19 liman kısıtlamaları.
- Yakıt cinslerinin mevcudiyeti ve kalitesi. HSFO yavaş yavaş “niş” bir pazar haline gelirken, VLSFO'nun bolluğu, kalite bilgilerinin kapsamlı bir şekilde bulunup kontrol altında olmasının önemi küçümsenmemelidir.
- Riskten korunma çerçevesinde gelecekte kullanılmaya yönelik kağıt



hareketleri bir armatör şirketi için önemli bir durum ve finansal araçtır.

- Teslimat süreleri; doğru zamanda karar almak, kaliteli yakıtların mevcudiyetini, en iyi fiyatı ve zamanında bunker teslimatını sağlayarak şirketin bunker pozisyonunu güvence altına almasında önemli bir fark yaratabilir.

Teslimat süreleri doğal olarak geminin ticaret düzeninden, hızından, gelecekteki işlerinden ve ham petrol fiyatlarının hareketinden etkilenir.

- Yakıt traderları ve fiziksel tedarikçiler arasında uygun bir ayrımı benimseyen tedarik ağı ve ikmalcilerden doğrudan sağlanan kredi limitleri.

- Hem spot, hem de vadeli sözleşmelerin bir kombinasyonu.

Ve nihai önemini bazen küçümseyenler olsa da, fiyatın kendisi temel belirleyicidir. Herkes rekabetçi ve pazara göre belirlenmiş fiyatlarla satın almak ister. Rekabetçi bir fiyat başlıca önceliklerden biridir, ancak aynı zamanda yukarıdaki unsurların çoğunu içeren bir stratejinin sonucudur. Geniş tedarikçi ağı, kredi limitlerinin bolluğu, hem alıcının, hem de satıcının nakit akış limitlerinin asla aşırı gerilmemesi için her birinin nerede durduğunu bilmesini sağlayan kredi koşulları, fiyat eğilimlerinin değerlendirilmesini ve tahmin edilmesini sağlayan tedarik süreleri, kaliteli yakıtların sağlandığına dair güvence...

Yukarıdaki göstergelerinin, Starbulk gibi önemli büyüklükteki denizcilik şirketlerinde daha etkin bir şekilde izlenebilmesi ve daha küçük

işletmelerin bu bilgi havuzunu takip etme imkanı olmadığını düşünmeleri muhtemeldir. Örneğin, her ne şekilde olursa olsun, halihazırda dolaşımda olan birçok bunker platformunun kullanılıp kullanılmadığına veya dışarıdan destek alınmasına bakılmaksızın, uygun kişiler ve birimler arasındaki paha biçilmez iş birliğinin yerini hiçbir elektronik platform veya harici tavsiye alamaz.

Yakıt departmanı, kiralama ve operasyon departmanı ile çok yakın temasta çalışırken, mevcut bilgilerin yanı sıra gemilerin pozisyonu ve istihdam beklentilerinin filtrelenmesi ve böylece tuzaklardan kaçınılması için bu birimler her an çok yakın işbirliğinde olması gereken bölümlerdir. Karmaşık Covid-19 kısıtlamaları ve şirketin mürettebat değiştirme planına uygun olma ihtiyacı nedeniyle personel gibi diğer bölümler

ve her geminin ayrı havuzlama ve bakım programı nedeniyle teknik bölümler de önemli ölçüde işin içindedir. Yakıt departmanı en iyi seçeneği bulması ancak açıkça belirlenmiş etkileşim ve prosedürler yoluyla sağlanır. Kaçınılmaz olarak, kısa bildirim (short notice) durumları vardır ve bu durumda yakıt alıcısı daha az yakıt ikmal seçeneği ile "geleneksel" bir yaklaşım benimsemek zorunda kalabilir. Bununla birlikte, taşımacılığın doğasında nedeniyle, böyle şeyler önceden planlanmış durumlarda bile yaşanabilir.

ÇOK BOYUTLU STRATEJİ GEREKTİREN BİR YAP-BOZDUR BUNKER FAALİYETİ

Yukarıdakilerin dışında durumlar da bulunmaktadır. Karbondan arındırma çağrısı, IMO müzakereleri, AB politikaları ve acil iklim koruma çağrısı, geleceğin ve/veya alternatif yakıtların düşünülmesi bir yakıt alıcısının planlama

ve hazırlığının hayati bir parçası haline getirdiğinden ve özellikle bunker bölümü, bir denizcilik şirketinin çevre ve sürdürülebilirlik politikalarının ve hedeflerinin bir parçası olduğu için yakıt tedarik işi değişim geçirmeye devam edecektir. Üretim, taşıma, liman altyapısı, fiyatlandırma, yeni yakıtların mevcudiyeti ve uygunluğu ile ilgili tüm unsurlar yakıt departmanlarının yelpazesine girer.

Yakıt tadariki çok boyutlu bir strateji gerektiren bir yapbozdur ve her şeyden önce bir şirketin mali durumunu ve geleceğini önemli ölçüde etkileyen bir sorumluluk oluşturur. Bir bunker alıcısı, ayrı ayrı ele alındığında, tüm kritik yönler belirli bir dereceye kadar zaten mevcut olduğundan çoğu zaman çelişen unsurları "Amerika'yı yeniden keşfetmeden" dengeleyebilmelidir. Denizcilik endüstrisinin mutlak

küreselleşmesi, uygun bir örnek olarak Uluslararası Bunker Birliği'nin (IBIA) tüm denizcilik paydaşlarına vazgeçilmez bir şekilde sunduğu ve Starbulk'un aktif olarak katıldığı insiyatif gibi en geniş anlamda işbirlikleri gerektirmektedir.

Kabul etmek gerekir ki, doğruluğu bir yana, her şeyin değiştiğini söylemek sıradan bir gözlemdir. Artık belki başka bir imgeye odaklanılabilir ; Her şey değişiyor... İşimiz, şimdiki ve gelecekteki zorlukların üstesinden gelmek için hepsini başarılı bir şekilde nasıl birleştireceğimize bağlıdır. Her birimizin bakış açısı ve çabalarıyla katkıda bulunması tek seçeneğimizdir...

*** STARBULK SA BUNKER DİREKTÖRÜ
IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ - IBIA
GELECEĞİN YAKITLARI ÇALIŞMA GRUBU
BAŞKANI**

EYLÜL 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	442.000	563.000	643.000
Piraeus	431.000	592.000	624.000
Malta	442.000	524.000	617.000
Novorossissk	417.000	510.000	625.000
Ceuta	446.000	526.000	622.000
Gibraltar	446.000	526.000	622.000
Rotterdam	405.000	512.000	588.000
Fujairah	440.000	532.000	650.000
Singapore	441.000	535.000	583.000
Brent 71.63			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	449.500	566.500	645.000
Piraeus	420.500	585.000	634.000
Malta	457.000	535.000	626.500
Novorossissk	422.000	518.500	617.500
Ceuta	447.500	532.000	631.500
Gibraltar	447.500	532.000	631.500
Rotterdam	405.500	508.000	583.000
Fujairah	448.500	539.750	643.500
Singapore	453.000	533.500	586.500
Brent 72.24			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	460.000	585.500	660.000
Piraeus	435.000	606.500	636.000
Malta	453.000	545.000	632.000
Novorossissk	417.000	516.000	637.000
Ceuta	451.000	545.500	636.000
Gibraltar	451.000	545.500	636.000
Rotterdam	414.000	527.000	593.000
Fujairah	457.000	544.500	650.000
Singapore	465.000	549.500	602.000
Brent 74.83			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	495.000	607.000	684.000
Piraeus	446.000	606.000	658.000
Malta	468.000	564.000	657.000
Novorossissk	432.000	525.000	647.000
Ceuta	463.000	558.000	665.000
Gibraltar	463.000	558.000	665.000
Rotterdam	435.000	539.000	625.000
Fujairah	484.000	550.000	665.000
Singapore	491.000	555.000	624.000
Brent 74.93			

Fiyat tablosu Deniz Ticareti Dergisi tarafından haftalık ortalamalar şeklinde hazırlanmış olup, her hangi bir spot alım veya bunker ikmal anlaşmasına baz olarak alınmaz.



Transforming our hydrogen
expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org

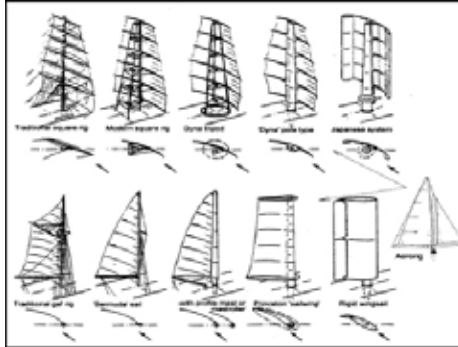
Geleceğin gemileri bölüm 2: Yenilenebilir enerji



* PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İklim değişikliği dolayısı ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gemilerden sera gazları salınımı azaltımı için enerji verimliliği dizayn endeksi (EEDI), enerji verimliliği mevcut gemi endeksi (EEXI) ve karbon yoğunluk endeksi (CII) yolu ile gemilere oldukça kısıtlayıcı kriterler getirmekte, kriterlere uyamayan gemilerde karbon salınım vergisinin getirilmesi tartışılmaktadır. Kriterlere uyum için uygulanabilecek teknik tedbirler; direnç azaltıcı, sevk verimi artırıcı ve ek enerji kaynakları kullanımı olarak öne çıkmaktadır. Ek enerji kaynakları aküler yolu ile depolanmış elektrik enerjisi olabileceği gibi, gemi seyir ortamında bulunan yenilenebilir enerji kullanımı ile de mümkündür. Gemiler için kullanılabilir, yenilenebilir enerji kaynakları olarak güneş ve rüzgar enerjisi konusunda çalışmalar yapılmış. Güneş enerjisi gemide sınırlı kullanılabilir alan olması ve yoğunluk itibarı ile düşük enerji yoğunluğunda olması nedeniyle kısıtlı olarak kullanılabilir. Rüzgar enerjisi ise sefer sırasında sürekli olarak kullanılamasa bile yüksek enerji yoğunluğu dolayısı ile öne çıkmakta, konvansiyonel yelken dışında geliştirilmiş olan dynarig, fletner rotor, turboyelken ve hatta uçurtma sistemleri ile kullanım metotları araştırılmakta, prototip testleri, ve mevcut gemilere modifikasyon uygulamaları ile önde çıkmaktadır. Rüzgar destekli gemi sevk (Wind assisted ship propulsion-WASP), gemi makine ve pervane sistemlerine ek olarak yerleştirilmekte, uygun rüzgar koşullarında gemiye enerji tasarrufunu artırıcı kuvvet yaratarak, yakıt sarfiyatının azaltılmasına olanak vermektedir. Bu tip gemiler

Rüzgar enerjisi ise sefer sırasında sürekli olarak kullanılamasa bile yüksek enerji yoğunluğu dolayısı ile öne çıkmakta, konvansiyonel yelken dışında geliştirilmiş olan dynarig, fletner rotor, turboyelken ve hatta uçurtma sistemleri ile kullanım metotları araştırılmakta, prototip testleri, ve mevcut gemilere modifikasyon uygulamaları ile önde çıkmaktadır. Rüzgar destekli gemi sevk (Wind assisted ship propulsion-WASP), gemi makine ve pervane sistemlerine ek olarak yerleştirilmekte, uygun rüzgar koşullarında gemiye enerji tasarrufunu artırıcı kuvvet yaratarak, yakıt sarfiyatının azaltılmasına olanak vermektedir. Bu tip gemiler



Şekil 1: Rüzgarın gemi sevk için ek enerji kaynağı olarak kullanılması

pervaneden elde edilecek itme kuvvetinin azaltılması için piç kontrollü pervaneler tercih edilmektedir.



Şekil 2: Dynarig konseptine sahip Malta Şahini

Dynarig halihazırda lüks mega yatlar olan Malta Şahini ve Bleackpearl gemilerinde başarı ile kullanılmıştır. Dynarig konsepti kare yelkenli direğin döndürülerek, yelkene gelen rüzgar açısının optimum hale getirildiği bir yelkenli gemidir. Dynarigin avantajı; yelkenlerin direk-bumba sistemi içinde açılıp kapanabilen, dolayısı ile otomasyona uygun bir sistem olması, dezavantajı ile sistem maliyeti olarak öne çıkmaktadır. Mürettebat üzerinde özel kısıtlara ihtiyaç bulunmamaktadır.



Şekil 3: Ecoliner, Dykstra dizaynı dynarig konseptli ticari gemi

Ticari bir gemilerde dynarig konsept dizayn uygulamaları yapılmış Şekil 3'te verilen Ecoliner 135.5 m boyda 8210 DWT kargo gemisi olup, 12 knot dizayn hızına erişebilmektedir. Sefer simülasyonları Ecoliner'ın %10-15



Şekil 4: Flettner rotor sevk sistemli E-ship 1

yakıt tasarrufuna hava durumuna göre rota izlediğinde erişebildiğini göstermektedir. Flettner rotor kendi eksenini etrafında dönebilen ve rüzgar kaşısında Magnus etkisi olarak bilinen

Günümüzde Flettner rotor teknolojisi mevcut gemilere enerji verimliliği artırma amaçlı olarak tüm ticari tip gemilere uygulanmakta, bu gemilerin seyir verilerinden gelen deneyim



Şekil 5: Çeşitli gemi tiplerinde Flettner rotor uygulamaları

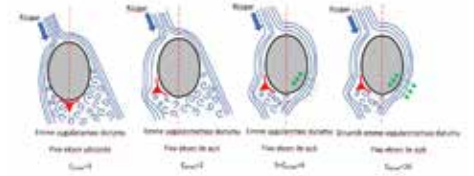
yanal kuvvet yaratan silindirlerden oluşmaktadır. Günümüzde bu tip gemilerde en bilinen örnek 4 Flettner rotorlu E-Ship1 (şekil 4) 2010 yılında inşa edilmiş rüzgar türbini kanat taşıma amaçlı Ro-Lo kargo gemisidir.

teknolojinin % 5-20 arasında enerji tasarruf sağlayabildiğini kanıtlamıştır. Flettner rotor hem yeni gemi inşa, hem de mevcut gemilere uygulanabilmesi ve rüzgar destek sevk sitem alanına göre en yüksek kuvvet verebilme özelliği nedeniyle günümüzde

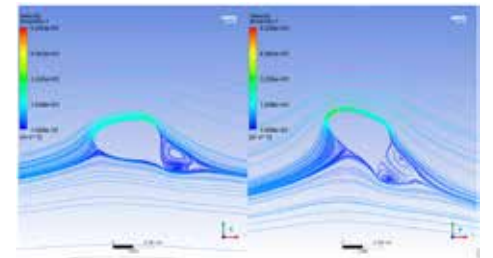
uygulamaları artan bir teknoloji olarak ortaya çıkmaktadır. Flettner rotor uygulamalarının katlanabilir, gemi boyuna/enine kaydırılabilir yapılması ile rüzgar etkinliğinin olmadığı hava şartlarında ters etki yaratılmasının önüne geçilebilmektedir.

Flettner rotorun en önemli dezavantajı silindirlerin kendi eksenleri etrafında döndürülmesi için enerji harcanması, ve dinamik bir sistem olması nedeniyle oluşturduğu titreşim ve gürültüdür.

Diğer bir ileri teknoloji rüzgar destekli sevk sistemi daha tam olarak limitleri keşfedilememiş olan turbo yelkendir (ventifoil, turbosail). Flettner rotora



Şekil 6: Turboyelken sistemi



Şekil 7: Turbo yelken etrafında rüzgar akım

benzer olarak silindirik yelkenlere sahip olmasına rağmen, silindirler döndürülmemektedir. Silindirler Flettner rotordaki dairesel kesit yerine eliptik kesitlere sahip olup, üçgen kesitli bir yönlendirme sistemi (flap) ve silindir üzerindeki deliklerden hava emen bir fan sistemi mevcuttur.

Üçgen yönlendirme sistemi istenen yönde kuvvet elde edilmesini sağlamakta, hava emişi ise sınır tabakayı istenen yöne çekerek yanal kuvvetin şiddetini arttırmaktadır.

Uçak kanadı gibi normal bir foil kesiti 18-20 derece arasında kaldırma kuvveti katsayısının azalma (stall)



Şekil 8: Turboyelkenler ile sevk edilen Alcyone

limitine uğramakta, daha yüksek açılarda çalıştırılmamaktadır. Şekil 6'da verildiği üzere Turbo yelkende flap açısı verilerek kaldırma kuvveti katsayısını (CL_{max}) 2'ye, sınır tabakada emme yaratılarak kaldırma

rotordan elde edilen itme kuvvetlerinin elde edilebildiği görülmektedir.

Bu sistemin uygulandığı en bilinen örnek Cousteau Vakfı'nın 1985 yılında çalışmaya başlayan Alcyone

ise Şekil 9'da sunulduğu üzere genelde baş tarafta olup, köprü üstü görüş kısıtlamalarını asgariye indirmektedir.

Turbo yelken sistemin basitliği, kontrol edilebilme ve dinamik parçaların az olması nedeniyle önümüzdeki dönemde yaygınlaşması beklenen yeni sistem olarak ortaya çıkmaktadır. Turbo yelken de katlanabilir, güverte de konumlanması değiştirilebilir şekilde yerleştirilerek gemi fonksiyonlarına entegre edilebilir.

Rüzgar enerjisi gemi sevkinde uzun yıllar yelken olarak kullanılmış, ancak tahmin edilemez ve devamlı kullanılmayan enerji kaynağı olarak 20. Yüzyıl taşımacılık sisteminde terk edilmiştir.

Günümüzde denizde kolayca bulunabilecek rüzgar enerjisi, gemi sevkine makine/pervane sevk sistemine ek olarak, yakıt tasarrufu ve enerji verimliliği artırıcı tedbir olarak yüksek verimli Flettner rotor veya Turbo yelken olarak tekrar girmektedir. Karada elektrik üretiminde benimsenen mümkün olduğunda rüzgar enerjisinden yararlanma, rüzgarın müsait olmadığı durumlarda fosil yakıt kullanımı kavramının denizde kısa dönemde yaygınlaşması beklenmektedir.

Yelkenli teknelerdeki en önemli dezavantajlar olan köprü üstünden görüş kısıtları, güverte üstünde kapladıkları alanlar ve yelken açma/kapama sırasında gerekli deneyimli yüksek insan gücü Flettner rotor ve turbo yelkende sistemlerin gemi üzerinde yerleştirildikleri konumlar ile çözülmüş, sistemler tamamen otomatize edilmiştir.

Kasım 2021'de MEPC-77 toplantısında rüzgar destekli sevk edilen gemilerde EEXI hesabında avantajların Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kurallaştırılması beklenmektedir. Bu durumun 2023 yılında zorunlu hale gelecek Mevcut Gemiler Enerji Verimliliği Endeksi (EEXI) uyumu sağlayarak, gemi makine gücü sınırlaması/hız azaltımının önlenebileceği öngörülmektedir.



Şekil 9: Turboyelken uygulamaları

kuvveti katsayısını 6'ya çıkarmak mümkündür. Son dönemde yapılan çalışmalar ile emme fonksiyonunun dinamik gerçekleştirerek hücum açısı artırılabilir ve kaldırma kuvveti katsayısını (CL_{max}) 16 ya çıkarmak mümkündür. Bu durumda Flettner

teknisidir. Gemi iki adet dizel makineye sahip, baş tarafı tek gövde kış tarafı katamaran forma sahiptir. Turbo yelkenler hareketli olmadığı için teknede titreşim, gürültü ve döndürme gücüne ihtiyaç duyulmamaktadır. Günümüz turbo yelken uygulamaları



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büydük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

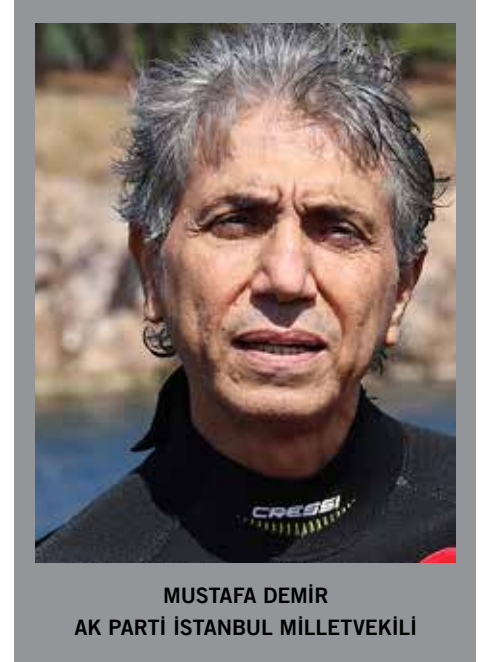
PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

TBMM MÜSİLAJ KOMİSYONU, 6 İLDE ÇALIŞMA YAPTI

Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Müsilaj Araştırma Komisyonu, 7-9 Eylül tarihleri arasında İstanbul, Bursa, Yalova, Balıkesir, Çanakkale ve Tekirdağ'da bir takım çalışmalar yaptı.



MUSTAFA DEMİR
AK PARTİ İSTANBUL MİLLETVEKİLİ

Başta Marmara olmak üzere denizlerde ortaya çıkan müsilaj sorununun çözümü için kurulan TBMM Müsilaj Sorununu Araştırma Komisyonu son olarak Çanakkale'ye geldi. AK Parti İstanbul Milletvekili Mustafa Demir'in başkanlığındaki 11 kişilik komisyona, Çanakkale Valisi İlhami Aktaş ve Çanakkale Belediye Başkanı Ülgür Gökhan eşlik etti. İncelemede, Çevre ve Şehircilik İl Müdürü Bekir Çelen, İl Tarım ve Orman Müdürü Erdem Karadağ ile ilgili kurum temsilcileri hazır bulundu. Denizlerdeki müsilaj sorununun araştırılması amacıyla kurulan TBMM Müsilaj Araştırma Komisyonu üyeleri, Çanakkale'de, Güzelyalı Dardanos Sabit Film Entegreli İleri Biyolojik Atık Su Arıtma Tesisinde incelemelerde bulundu.

Yaptıkları çalışmalarla ilgili açıklamalarda bulunan AK Parti İstanbul Milletvekili ve TBMM Müsilaj

Komisyonu Başkanı Mustafa Demir, "Marmara Denizi'nde müsilaja neden olan etkenleri ortaya çıkarmak buradaki hedefimizdi. Marmara'da müsilaja neden olan üç önemli etken olduğu söylüyorlar. Bunlardan bir tanesi küresel ısınma nedeniyle Marmara Denizi'nin suyunun ısınması, ikincisi Marmara Denizi'nin jeolojik yapısı münasebetiyle suyunun durgun olması. Yani iki tane küçük boğazdan beslenmesi... Üçüncüsü ise Marmara Havzası'nda yaklaşık 25 milyon insan yaşıyor. İşte bu 25 milyon insandan dolayı da kirletilmesidir. Kirlilik söz konusu olduğunda buna baktığımızda bunlardan biri evsel ve kentsel atıklar, ikincisi sanayi ve endüstriyel atıklar, üçüncüsü de gemi taşımacılığı münasebetiyle gemilerin bıraktıkları sintine suları ve diğer kirleticiler. Bu üç etkene baktığımızda komisyon olarak üzerinde hassasiyetle durduğumuz konu şüphesiz kirletilmesinin önüne geçmektir" dedi.

TBMM MÜSİLAJ KOMİSYONU RAPOR HAZIRLAYACAK

Kasım ayının sonuna kadar komisyon üyeleri olarak çalışmalarının devam edeceğini kaydeden Komisyon Başkanı Demir, sözlerine şöyle devam etti: "Bir rapor hazırlayacağız. Raporda da teşhisi yaptık sayılabilir. Yani şu anda teşhisi en azından biliyoruz. Çünkü nedenlerini biliyoruz. Tedavisini gördük. Çünkü ileri biyolojik arıtma tesisleri ile bu Marmara Denizi'nin kirliliğinin önüne geçilebildiğini görüyoruz. Bunun sürdürülebilmesi son derece önemli. Bu tesislerin yapımı çok maliyetli ve bunların işletilmesi, sağlıklı, bilinçli bir şekilde çalıştırılması gerekiyor. Bunlarda son derece önemli..."

Başta İstanbul olmak üzere birçok yere ileri biyolojik tesislerinin acilen yapılması gerektiğini vurgulayan Demir, sözlerini şöyle tamamladı: "Bununla ilgili bir rapor oluşturacağız. Bu raporu

TBMM'ye takdim edeceğiz. Sonra da yürütmeye takdim edeceğiz. Ümit ediyoruz ki, tüm arkadaşlarımızın ortak gayesi Marmara'yı, müsilajla gördüğümüz problemin daha büyük sıkıntılarla karşılaşmaması ve nihai hedefimiz ise Marmara'nın olması gereken düzeye getirilmesi çalışmasıdır.”



PROF. DR. MUSTAFA SARI
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

MÜSİLAJ BİTTİ Mİ?

Hepimizin aklındaki soru bu “Müsilajı duymaz olduk, bitti mi?”. Bu soruya keşke “Evet bitti, korkmayın!” diye cevap verebilseydik. Sonda söyleyeceğimizi başta beyan edelim: Müsilaj bitmedi. Sadece görünmez oldu. Görmediğimiz için bitti sanıyoruz.

Müsilaj, Akdeniz havzasındaki denizlerde 1729 yılından beri bilinse de bizim gündemimize nisan ortası gibi girdi. Sonrasında da en az 2,5 ay müsilajla yatıp, müsilajla kalktı. Uzun süre akademisyenlerden başka kimseden ses çıkmaya da, 4-6 Haziran 2021 tarihleri arasında tüm tarafların katıldığı, hatta katılımcı sayısının beş bini geçtiği çalıştaylar yapıldı. Üzerinde uzlaşılan, yedi ilin belediye başkanları ile valilerinin Çevre ve Şehircilik Bakanıyla birlikte imza attığı Marmara Denizi Koruma Eylem Planı, 6 Haziran'da Çevre ve Şehircilik

Bakanı tarafından açıklandı. Çok önemli eylemleri içeren bu plan, aslında ülkemiz için bir üst politika belgesi niteliğinde.

Marmara Denizi'nin tamamının koruma alanı ilan edilmesinden başlayıp, bütün arıtma tesislerinin ileri biyolojik arıtmaya dönüştürülmesi, arıtılmış atık su deşarj standartlarının yeniden düzenlenmesi, OSB atık arıtma sistemlerinin iyileştirilmesi, atık suların yeniden kullanılması, bölgesel atık yönetim sistemine geçilmesi, tersane ve gemi atıklarına yönelik düzenlemeler, online izleme sistemlerinin kurulması, iyi tarım uygulamalarına geçilmesi, yapay sulak alanlar ve tampon bölgeler oluşturulması, fosfor içerikli temizlik ürünlerinden organik esaslı ürünlere geçiş, ekosistem esaslı balıkçılık, hayalet ağların temizlenmesi, soğutma sularına ilişkin düzenlemeler ve deniz kirliliğinin önlemesine yönelik bilinç oluşturma Marmara Denizi Koruma Eylem Planı'nın esasını oluşturmaktadır. Ek olarak yüzeyde biriken müsilajın temizlenmesi, kurullar oluşturulması ve atık arıtma tesislerinin inşası için yeni bir yaklaşım geliştirilmesi planda yer aldı.

MÜSİLAJIN TEMİZLENMESİNE YÖNELİK BÜYÜK BİR KAMPANYA BAŞLADI

Aslında geniş katılımı çalıştayda dile getirilen her şeye, böylece politika düzeyinde planda yer vererek katılımcılığın hakkı verilmiş oldu. Bu sürecin başlamasında ve merkezi yönetimle koordinasyonu sağlamada Marmara Belediyeler Birliği ve Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Doç. Dr. Tahir Büyükakın'ın değerli katkısını kayda geçirmekte fayda var. Diğer taraftan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürü Sayın Eyüp Karahan'da bütün toplantılara bizzat katılarak tüm süreci toparlayan bir görev üstlendi.

8 Haziran'da Marmara Denizi çevresindeki bütün belediyeler ve kamu kurumlarının katıldığı deniz yüzeyindeki

müsilajın temizlenmesine yönelik büyük bir kampanya başlatıldı. O gün herkes çok heyecanlı, kaygılı, ciddi, umutlu. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yine aynı hafta içinde merkezden ve başka illerden Marmara çevresindeki 7 ile onlarca denetçi göndererek, endüstri kuruluşlarına yönelik yoğun denetimler başlattı. Ardından haftalık olarak Çevre ve Şehircilik Bakanı toplanan müsilaj, yapılan denetim, uygulanan ceza ve kapatılan işletme sayılarını açıklamaya başladı. Susurluk havzasında yer alan, ancak deniz kıyısına en az 100 km uzaktaki bir gıda işletmesi beni arayarak “Hocam bizi de yaktın. Dün bize de denetime geldiler. Benim denizle ne ilişkim var?” diye sitem etti. Bunu denetimin nasıl ciddiyetle yapıldığına kanıt olarak ifade ettim. Ardından Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde müsilaj başta olmak üzere denizlerimizin kirliliğini önlemeye yönelik bir araştırma komisyonu kuruldu. Bu komisyon yönetim otoriteleri başta olmak üzere, uzmanlardan, bu konuyla ilgili sözü olan neredeyse herkesten bilgi almaya başladı, alan ziyaretleri yaptı. Koordinasyon Kurulu ile birlikte Bilim ve Teknik Kurulu oluşturuldu. Bu uygulamalar hepimizi mutlu etti, umutlandırdı. Kırk yıldır ihmal ettiğimiz, bir atık çukuru muamelesi yaptığımız Marmara Denizi'nin değerinin anlaşıldığını düşündürdü. Ne güzel değil mi?

“Madem bu kadar ciddiyetle üzerinde duruluyor, neden halen bitmedi?” dediğinizi duyar gibiyim. 7 Temmuz'da Çevre ve Şehircilik Bakanı Müsilaj Temizleme Seferberliği'nin sona erdiğini açıkladı. Çünkü yüzeyde müsilaj kalmamıştı. İşte ne olduysa ondan sonra oldu. Önce müsilaj manşetlerdeki yerini kaybetti. Sonra müsilajla ilgili konuşan akademisyenleri görmez, duymaz olduk ya da sesleri kısıldı. Ardından orman yangınları, onu takiben Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan seller ilk sırayı aldı. Gündem değişti ve hepimiz yavaş yavaş müsilajı unuttuk. Geçici görevle gelen denetçiler asıl görev yerlerine döndü. Sonra ara ara müsilajın bitmediğine,



derinlerde devam ettiğine ilişkin cılız sesler duyar gibi olduk. Ama bir kere çıkmıştı gündemimizden.

Oysa müsilaj yapılan yüzey temizliği, artan karışımlar ve deniz yüzey suyu sıcaklığının artmasına bağlı olarak hızlanan mikrobiyal aktivite sonucu yüzeyde gözükmez olmuştu. Ancak bölgelere göre değişmekle birlikte yüzeyden itibaren 5-30 m derinlikler arasında devam ediyordu. Hatta temmuz ayı sonunda 20-30 m derinlikler arasında araba büyüklüğünde büyük kümelere dönüşmüş halde suda askıda duruyordu. Diğer taraftan oluştuğu ilk günden itibaren deniz dibine çöken müsilaj dipte süngerler, yumuşak mercanlar, pinalar, midye ve istiridyeleri öldürmeye devam ediyordu. Daha vahimi kıyıda itibaren 30 m derinliğe kadar olan bölgelerde bir tane bile canlı sünger kalmadı artık. Bütün sünger toplulukları öldü diğer bir ifadeyle.

Müsilajı iki popüler soruya dönüştürdük en sonunda biz de “Denize girebilir miyim?” ve “Balık yiyebilir miyim?”. Hatta bu iki soru sanırım bu yaz boyunca benim gibi akademisyenlere en çok yöneltilen soru oldu. 17 Ağustos 2021 tarihi itibarıyla hem kendi yaptığım dalışlar, hem bütün Marmara çevresine dağılmış gönüllü ekibimizin

dalış bilgileri yüzeyle dip arasında, su kolununda serbest yüzer halde müsilaj kalmadığını gösterdi. Ben de bu bilgiyi hem Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na, hem Marmara Belediyeler Birliği'ne ilettim. Ancak su kolununda kalmadı derken, dibe çöken o devasa müsilaj kümelerinin halen dipte varlığını sürdürdüğünü de kayda geçirdim. Ağustos ayı sonuna doğru balıkçıların talebi doğrultusunda Tarım ve Orman Bakanlığı'nın izni ile Marmara Adası civarında 75-85 m derinliklerde çektığımız algarna ağının torbaları da hep müsilajla dolu geldi. Yani müsilaj dipteki etkisini sürdürüyordu.

MÜSİLAJ DİPLERDE ETKİSİNİ SÜRDÜRÜYOR

En son 26 Eylül 2020 tarihinde 40,6 m derinliğe yaptığım dalışta da dibe yığılmış, parçalanmaya başlamış, yüzeyi sütlü kahve, hemen altı siyah, ince, kına kıvamında bir çamur yığınının dönüşmüş müsilajı tekrar görüntüledim. 5 m derinliğe kadar olan kıyı bölgelerde dipte de parçalanarak ortadan kalkan müsilaj, derinlik arttıkça kalınlaşan bir çamur yorganına dönüşmüş durumda.

Dipteki parçalanma üç şekilde ekosistemi etkilemeye devam ediyor. Birincisi yorgan gibi kalın bir örtü olarak dibi kapladığı için sabit yaşayan organizmaların ölümüne neden

olmaya devam ediyor. İkincisi müsilajı parçalayan bakteriler bu esnada sudaki çözünmüş oksijeni kullanarak oksijence fakir bir alan oluşmasına neden oluyor. Üçüncüsü organik yapıda olan müsilajın parçalanmasıyla ortaya çıkan inorganik besin elementleri, yeni bir müsilaj oluşumuna zemin hazırlıyor. Akıl gözünü kullanmaktansa, gördüğüne inananlar olarak yüzeyde görmediğimiz müsilajı unutsak da müsilaj diplerde etkisini sürdürüyor. Biz görmesek de derinlerde müsilaj var.

8 Haziran'da temizlik kampanyası ile uygulamaya başladığımız Marmara Denizi Koruma Eylem Planı hepimizin katkısıyla hazırlanan harika bir uygulama yönergesi aslında. Ancak biz müsilajı yüzeyde görmeyince, 8 Haziran'daki heyecanımızı, korkumuzu ve endişemizi kaybettik. Uygulamaları gevşettik. İleri biyolojik arıtma tesisleri için belediyelere üç yıl süre tanındı. Atık su deşarj limitleri tam istenilen düzeyde olmasa da denizin lehine düşürüldü. Online izleme sistemleri için uygulamalar başladı ve sanayi kuruluşlarına bunun için süre tanındı. Soğutma sularına yönelik yeni düzenleme çalışmalarına başlandı. Hayalet ağlarla ilgili çalışmalar devam ediyor. Bunlar çok hayırlı, iyi işler. Ancak bu uygulamalar halen Marmara Denizi'ni müsilajdan koruyacak düzeyde değil.

Marmara Denizi'nin tamamının koruma altına alınması en önemli koruma şemsiyesi olacak. Buna ilişkin kamuoyuyla paylaşılan bir uygulama henüz yok. Sanki hiç müsilaj yaşanmamış gibi davulla-zurnayla yeterli önlemler almadan 1 Eylül'de avcılık sezonunu açtık. Sadece hamsi, sardalya, istavrit gibi küçük pelajiklerin dökme olarak balık unu, balık yağı fabrikalarına satışını yasakladık. Oysa 19. Eylem Marmara Denizi'nde ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçilmesini ön görüyordu. Buna ilişkin yine kamuoyu ile paylaşılmış bir çalışma henüz yok. Aslında katılımcılıkla harika bir plan yaptık. Arkasına

Cumhurbaşkanından ilgili bakanlıklara kadar güçlü bir irade konuldu. Ancak uygulamada aksaklıklar yaşanıyor. 8 Haziran'daki ciddiyeti ve heyecanı kaybettik. Denetimleri gevşettik. Nedenler ortadan kalkmadan sonuçların değişmeyeceğini unuttuk gibi görünüyor. Müsilaj neden değil sonuç, müsilajın üç tetikleyiciden ikisi iklim değişikliğine bağlı yüzey suyu sıcaklıklarındaki artış ve Marmara Denizi'nin orijinal, durağan yapısını değiştirme şansımız yok. Elimizde müdahale edebildiğimiz tek faktör Marmara Denizi'nin atık yükünü azaltmak kalıyor. Bunu yapmadan müsilajdan kurtulma şansımızın olmadığını anlamamız gerekiyor.

Geçmiş yıllara ilişkin verileri dikkate aldığımızda kasım ayında yeni bir müsilaj oluşumu başlama olasılığı çok yüksek. Yani müsilajın birisi bitmeden yenisiyle karşılaşabiliriz. Deniz ekosistemi bu yıl çok hırpalandı. Üst üste birkaç yıl daha müsilaj olduğu takdirde, geri dönüşü çok uzun yıllar alacak bir tahribat ortaya çıkacak.



LEVENT ARTÜZ
HİDROBİYOLOG

CİDDİ BİR FELAKET KAPIDA OLABİLİR!

Marmara Denizi'ni bir süreden bu yana tehdit eden deniz salyası (müsilaj) konusunda uyarılarda bulunan Hidrobiyolog Levent Artüz, 1954 yılında

başlatılan ve 2005 senesinden bu yana Sevinç ve Erdal İnönü Vakfı bünyesinde sürdürülen MAREM (Marmara İzleme Projesi) kapsamında 06 Ocak 2021 tarihinden bu güne, Marmara Denizi genelinde toplam 200 istasyon ve 450 farklı noktada sürdürülen deniz çalışmalarının 4 Eylül 2021 tarihinde sonuçlandığını duyurdu.

Marmara Denizi'ni bir süreden bu yana tehdit eden deniz salyası (müsilaj) konusunda uyarılarda bulunan Hidrobiyolog Levent Artüz, 1954 yılında başlatılan ve 2005 senesinden bu yana Sevinç ve Erdal İnönü Vakfı bünyesinde sürdürülen MAREM (Marmara İzleme Projesi) kapsamında 06 Ocak 2021 tarihinden bu güne, Marmara Denizi genelinde toplam 200 istasyon ve 450 farklı noktada sürdürülen deniz çalışmalarının "Kütleli Müsilaj Oluşumunun Durumu ve Marmara Denizi Ekosisteminde Bıraktığı Etkiler" isimli alt başlıklı, farklı disiplinlerce yürütülen Kimyasal-Fiziksel-Biyolojik Oşinografi, Kimya, Ağırmetal, Mikrobiyoloji, İhtiyoloji (balık bilimi) ve Hidrobiyoloji konularında deniz çalışma ayağı 4 Eylül 2021 tarihinde sonuçlandığını duyurdu.

Söz konusu çalışma ayağına MAREM çalışma ekibinin yansira Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi, Marmara Üniversitesi, Haliç Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Trabzon Su Ürünleri Merkez Araştırma Enstitüsü, Türkiye Kimya Derneği üyesi olan bilim insanları ve bağımsız su ürünleri mühendisleri ekibi katıldı.

Yapılan detaylı çalışmalar sonucunda;

1- 06 Ocak – 15 Ağustos 2021 tarihleri aralığında dönemsel MAREM Marmara Denizi'nin Değişen oşinografik şartlarının izlenmesi programı kapsamında Marmara Denizi genelinde fiziksel-kimyasal-biyolojik oşinografi çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

2- 06 Ocak – 01 Mart 2021 zaman diliminde Tekirdağ/Kumbağ ile Gelibolu arasında yer alan hatta gerçekleşen

kütleli balık ölümleri ile ilgili çalışmalar yürütülmüştür.

3- 17 Mart 2021 tarihinde gerçekleşen, birkaç gün sürüp büyük çaplı kütleli müsilaj oluşumu ile sonlanan bir bitkisel plankton olan Proboscia alata kaynaklı alg patlaması olgusu ile ilgili çalışmalar bu süre zarfında sürdürülmüştür.

4- 17 Mart 2021 tarihi ile 20 Ağustos 2021 tarih aralığında Marmara Denizi'nde oluşan kütleli müsilaj agregat olgusunun deniz içindeki ve bölgeler bazındaki farklı fazları (safhaları) ve bunların tespiti ile ilgili izleme çalışması yürütülmüştür.

5- 28 Ağustos ile 10 Eylül aralığında ise "Kütleli Müsilaj Oluşumunun Durumu ve Marmara Denizi Ekosisteminde Bıraktığı Etkiler" isimli alt başlıklı deniz çalışma ayağı gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmaya göre;

a- Marmara Denizi su kütleleri bağlamında deniz kirliliği ile direkt etkili parametrelerde çok ciddi sapmalara rastlanmış, kirlilik indikatörü olan suda çözünmüş oksijen, deniz rengi, pH (asitlik), besleyici tuzlar gibi değerlerde kirliliğe bağlı çok ciddi değişimler ölçülmüştür.

b- Özellikle Ergene Deşarjının etki alanı olan orta Marmara Denizi kesitinde her iki su külesinde yaşama elverişli değerlerin çok ciddi şekilde sınırların altına düştüğü, önceki senelerde gerçekleşen çalışmalar ile karşılaştırıldığında neredeyse anoksik (oksijen bulunmayan) bölgelerin oluştuğu yönünde ölçüm değerleri ile karşılaşılmıştır.

c- Biyoçeşitlilik bakımından yapılan örneklemelerde, aynı istasyonlardan geçmiş senelerde yapılan örneklemelere oranla tür çeşitliliğinin dramatik şekilde düştüğü, birçok istasyonda tür çeşitliliğinden bile bahsetmenin olanaksız olduğu tespit edilmiştir.

d- Marmara Denizi genelinde müsilaj



kütlesinin mevcut halde bulunduğu, form değiştirerek tüm su kütlelerini, farklı derinliklerde etkilemeye devam ettiği, farklı bölgelerde farklı oranlarda bakteriyolojik olarak parçalanmaya başladığı gözlenmiştir.

e- Gemi üzerinde, yerinde ve devamında laboratuvarlarda gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda, örnekleme yapılan tüm istasyonların tüm üst su kütlelerinde (interface üzeri Karadeniz kökenli su kütlesi) müsilağı parçalayan baskın bakteri gurubu olarak vibrio gurubu tespit edilmiştir.

f- Çalışma kapsamında dominant vibrio gurubu bakteri olarak *Vibrio alginolyticus* olarak tespit edilmiştir. Söz konusu vibrio gurubu aynı zamanda bir insan patojenidir. Yapılan araştırmalarda, balık midye ve ıstakoz gibi canlılarda görülen *Vibrio* enfeksiyonlarının insanlara geçebildiği tespit edilmiştir.

Alınan örneklerde bol miktarda vibrio cinsi üremeler saptanmış olup, tür tayinlerine yönelik çalışmalar sürmektedir. Bu amaçla MAREM projesi kapsamında durumun en az 1 sene izlenmesi için Tekirdağ ilinde kapsamlı bir laboratuvar kurulması girişimi başlatılmıştır. Bu çalışma ağırlıkla Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi ve Trabzon Su Ürünleri Merkez Araştırma Enstitüsü öğretim üyeleri tarafından

gerçekleştirilecektir. Türünü saptamış olduğumuz *Vibrio alginolyticus* insanlarda da 1973 yılında insan patojeni olarak tanımlanmış ve tesadüfi olarak göz, kulak ve yara enfeksiyonu kaynağı olduğu bildirilmiştir. 2016 yılında Ankara Numune Hastanesi tarafından yapılan bir olgu sunumunda 15 yaşında bir kadın hastada ortakulak iltihabına neden olduğu bildirilmiştir. Aynı zamanda, bu gruptan olan *Vibrio parahaemolyticus*'un insanlarda akut enteritise sebep olduğu bildirilmiştir.

g- Çalışılan bölgelerden yapılan örneklemler ve bağlı analizler sonucunda pelajik balıklardan İstavrit (*Trachurus trachurus*) ve bentik Derinsu Pembe Karidesi (*Parapeneaus longirostris*) çalışılmıştır. İstavrit bireylerinden yapılan örneklemlerin tümünde, sindirim sistemlerinde vibrio kökenli enfeksiyonlara rastlanmış, bentik bir tür olan karideslerin sindirim sistemlerinde rastlanmamıştır.

Vibrio kökenli hastalıklar ağırlıkla sindirim sistemi yolu ile etkili olduğundan, deniz ortamında beslenme zinciri yolu ile hızla yayılabilecek niteliktedir. Örnek vermek gerekirse; balık göç mevsiminde olduğumuz bu dönemde palamut, lüfer gibi göç balıkları Marmara Denizi'ni kat ederken enfekte olmuş istavrit gibi balıklar ile beslendiğinde hastalığı kapacaklar ve enfeksiyonu göç yolu boyunca bu



mevsim Akdeniz'e, ilkbaharda da Karadeniz'e taşıyabileceklerdir.

Aynı şekilde Marmara kökenli enfekte olmuş balık popülasyonunun direkt olarak Ege Denizi ve/veya Karadeniz'e geçmesi de hastalığın yayılmasını sağlayacak unsurlardan birisidir.

h- Yerinde yapılan Marmara deniz suyu kimyasal analizlerinin ön bulguları çerçevesince, Marmara Denizi ana su kütlelerinde ortalama amonyak değerlerinin çok yüksek olduğu, amonyanın, ortamda çok düşük ölçülen oksijen değerleri dolayısı ile nitrat ve nitrite dönüşmediği tespit edilmiştir.

i- 2020 senesi Kasım-Aralık aylarında faaliyete geçmiş olsa da, deşarj noktasından başlamak üzere tüm dağılım alanında Ergene deşarjının ölçüm cihazlarına bile gerek duyulmayacak ölçüde aşırı olumsuz etki yaptığı, Marmara Denizi alt ve üst su kütlelerini ciddi oranda etkilediği, söz konusu deşarj devam ettirildiği takdirde Karadeniz'in yok olma sürecine gireceği ve kuzeyinden başlamak üzere Ege Denizi'nin büyük bir risk altına sokulmuş olacağı, ölçülen parametreler ışığında açıkça söylenebilir.

GEMİ ALIM & SATIM

GEMİ FİNANSMANI

Bridge Denizcilik; yeni veya ikinci el gemilerin alım satımı konusunda uzmanlaşmış bir gemi alım satım şirkettir. Şirketin bir diğer faaliyeti ise gemi sahiplerine veya yeni gemi alacak şirketlere, gemi piyasası hakkında isabetli bir şekilde rehberlik etmek, finansman sağlamak ve armatörlerin ya da gemi alacak yeni yatırımcıların gemi alım satım süreçlerini yetkin bir biçimde yönetmektir. Şirket, bu sektörde gösterdiği başarılı faaliyetler sayesinde, yerli markette tanınmasının yanı sıra, Avrupa, Uzak Doğu ve Akdeniz çanağında da gemi sahipleri ve bankacılar tarafından oldukça tanınan ve marka haline gelmiş bir organizasyondur.

BRIDGE DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.

Malte Business Center

Atatürk Cd. Sakarya Sk. No: 35 Kat: 5/501, 34844 Maltepe/Istanbul, Turkey

T: +90 216 222 29 21 | F: +90 216 222 29 30

www.bridgeship.net | snp@bridgeship.net



Member of Ship
Brokers' Association

Gemide yaşanan iş kazalarında işverenin cezai sorumluluğu



* AVUKAT GÜLŞAH AKBAŞ

İş kazaları sonucunda gemi adamlarının yaralanması veya ölümü ile sonuçlanan üzücü hadiselerle maalesef deniz taşımacılığında sıklıkla rastlanmaktadır. Bu durum işverenin hem hukuki, hem de cezai sorumluluğunu doğuran bir yargı sürecini beraberinde getirmektedir. Bu çalışmada, hukuki sorumluluktan farklı kuralları ve disiplinleri barındıran cezai sorumluluk hali incelenecektir.

Kısaca belirtmek gerekirse; hukuki sorumluluğun temelinde kusur ve tazminat yükümlülüğü yatmaktadır. İşveren, gerekli şartların oluşması halinde, yaralanan gemi adamına veya ölüm halinde gemi adamının mirasçılara ve/veya desteğinden yoksun kalan kişilere maddi ve manevi tazminat ödemekle yükümlüdür. Ancak ceza sorumluluğu bakımından baktığımızda; ceza hukukunun temel ilkeleri olan “cezanın şahsiliği” ve “failin hareketi ve suç arasındaki nedensellik bağı” gibi kavramlar karşımıza çıkmaktadır. Bu yönüyle de cezai sorumluluk için aranan şartlar, hukuki sorumluluk için gerekli şartlardan farklıdır. Cezai sorumluluk

için aranan şartların ayrıntılarına değinmeden önce gemide meydana gelen iş kazalarında kimlere “işveren” sıfatıyla sorumluluk yüklenebileceği hususunu açıklamakta fayda vardır.

Türk bayraklı gemiler açısından baktığımızda; 854 sayılı Deniz İş Kanunu’na göre; **gemi sahibine veya kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye “işveren” denir. Gemiye sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekâlet eden kimseye “kaptan” denir. Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye “işveren vekili”** denir. Bu tanımlara göre Deniz İş Kanunu’nda, işveren ve işveren vekili olarak kabul edilebilecek kişiler şunlardır:

- Gemi Sahibi
- Gemi İşleteni
- Gemi Kaptanı
- Gemi Kaptanına Vekâlet Eden Kişi
- İşveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kişi

Yabancı bayraklı gemiler açısından baktığımızda ise; 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu uygulama alanı bulacaktır. Her ne kadar bu kanunda “işveren” tanımı yapılmamış olsa da, kanunun ruhundan anladığımızı göre işçiyle hizmet sözleşmesi akdeden taraf işveren olarak kabul edilmiştir. Peki, bu kişiler gemide meydana gelen bir iş kazası neticesinde yaralanan veya ölen bir gemi adamı hakkında açılacak bir ceza davasında sanık olarak yargılanabilirler mi? Örneğin Hint Okyanusu açıklarında bulunan bir gemide yaşanan iş kazasından, binlerce kilometre uzakta o anda

İstanbul’daki evinde oturan gemi sahibi ve/veya işleteni sorumlu tutulabilir mi?

Bilindiği üzere bir kişinin ceza yargılamasında sanık olarak yargılanması için; iddia edilen suçun kanunda tanımlı olması, suçun maddi ve manevi unsurlarının gerçekleşmiş olması, failin hareketleriyle suç neticesi arasında uygun nedensellik bağının bulunması gerekir. Konu özelinde ise, işveren ve/veya vekilinin iş kazasından doğan cezai sorumluluğunun temelini, iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uyma yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmemesine dayalı olarak, taksirle adam yaralama veya öldürme suçları oluşturmaktadır. Yazımızda ise bu bağlamda bir inceleme ve değerlendirme yapılacaktır.

TAKSİRLE İNSAN ÖLDÜRME SUÇUNUN KANUNİ TANIMI VE UNSURLARI

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu mad. 85’e göre;

“Madde 85: (1) Taksirle bir insanın ölümüne neden olan kişi, iki yıldan altı yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. (2) Fiil, birden fazla insanın ölümüne ya da bir veya birden fazla kişinin ölümü ile birlikte bir veya birden fazla kişinin yaralanmasına neden olmuş ise, kişi iki yıldan on beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.”

Bu suçun unsurlarına baktığımızda; korunan hukuki yararın yaşama hakkı olduğunu, suçun mağduru ve failinin herkes olabileceği, bir başkasının yaşamına son verme sonucuna yol açan herhangi bir hareketin suçun maddi unsurunu teşkil ettiği söylenebilir. Manevi unsur açısından ise failin objektif özen yükümlülüğüne aykırı davranması aranmaktadır. Kasten insan öldürme suçundan farklı olarak

fail kasıtlı olarak ölüme sebebiyet verdiği için değil; “öngörülebilir” ve “önlenebilir” ölüm neticesini öngörmediği için gerçekleşen ölüm neticesinden sorumlu tutulmaktadır.

TAKSİRLE YARALAMA SUÇUNUN KANUNİ TANIMI VE UNSURLARI
“Madde 89- (1) Taksirle başkasının vücuduna acı veren veya sağlığının ya da algılama yeteneğinin bozulmasına neden olan kişi, üç aydan bir yıla kadar hapis veya adlî para cezası ile cezalandırılır. (2) Taksirle yaralama fiili, mağdurun;

a) Duyularından veya organlarından birinin işlevinin sürekli zayıflamasına, b) Vücudunda kemik kırılmasına, c) Konuşmasında sürekli zorluğa, d) Yüzünde sabit ize, e) Yaşamını tehlikeye sokan bir duruma, f) Gebe bir kadının çocuğunun vaktinden önce doğmasına neden olmuşsa, birinci fıkraya göre belirlenen ceza, yarısı oranında artırılır.

(3) Taksirle yaralama fiili, mağdurun; a) İyileşmesi olanağı bulunmayan bir hastalığa veya bitkisel hayata girmesine, b) Duyularından veya organlarından birinin işlevinin yitirilmesine, c) Konuşma ya da çocuk yapma yeteneklerinin kaybolmasına, d) Yüzünün sürekli değişikliğine, e) Gebe bir kadının çocuğunun düşmesine neden olmuşsa, birinci fıkraya göre belirlenen ceza, bir kat artırılır.

(4) Fiilin birden fazla kişinin yaralanmasına neden olması halinde, altı aydan üç yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

(5) Taksirle yaralama suçunun soruşturulması ve kovuşturulması şikâyete bağlıdır. Ancak, birinci fıkraya kapsamına giren yaralama hariç, suçun bilinçli taksirle işlenmesi halinde şikâyet aranmaz.”

Bu suçun unsurlarına baktığımızda, taksirle insan öldürme suçundaki netice dışında pek bir fark bulunmamaktadır. Taksirle öldürme

suçunda failin hareketi sonucunda ölüm neticesi meydana gelirken; taksirle yaralama suçunda failin hareketi sonucunda “başkasının vücuduna acı verme, sağlığının veya algılama yeteneğinin bozulması” neticeleri meydana gelmektedir. Taksirle insan öldürme suçunda olduğu gibi, bu suç açısından da bilinçli taksir¹ cezanın ağırlaştırıcı sebepleri arasındadır.

“DİKKAT VE ÖZEN YÜKÜMLÜLÜĞÜ” KAVRAMI

Yukarıda bahsi geçen her iki suçun ortak noktası, manevî unsur bakımından kendini göstermektedir. Nitekim iş kazaları ve işveren sorumluluğu açısından da önemli olan nokta, suçun manevî unsuru kapsamında değerlendirilen “dikkat ve özen yükümlülüğü” kavramıdır.

Taksirin kanundaki tanımına baktığımızda; Madde 22’de düzenlendiğini görmekteyiz:

“Madde 22/2: Taksir, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmeyerek gerçekleştirilmesidir.”

Dikkat ve özen yükümlülüğü, esasında net bir tanımı olan bir kavram değildir. Failin içinde bulunduğu durum, mesleği, tecrübesi, şahsi kabiliyetleri, bilgi düzeyi, somut olayın şartlarına göre içinde bulunduğu durumun gerektirdiği objektif olarak alınması gereken tüm tedbirleri içermektedir. Bir inşaat mühendisi ile bir doktorun dikkat ve özen yükümlülüğü çerçevesinde alması gereken tedbirler birbirinden tamamen farklıdır. Failin dikkat ve özen yükümlülüğü bir hukuk kuralından, sözleşmeden, yürüttüğü meslek kurallarından kaynaklanabilir. Nitekim her durumda bunların yazılı kurallar olması da gerekmez. İş kazaları özelinde baktığımızda; işveren ve işveren vekilinin uyması gereken dikkat ve özen yükümlülüğünün ölçütünü iş sağlığı ve güvenliği kuralları² oluşturmaktadır.

Ceza hukukunun temel ilkelerinden biri olan “cezanın şahsiliği” ilkesi bağlamında baktığımızda; işveren veya vekilinin iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerini gereği gibi almaması nedeniyle taksirle insan öldürme veya yaralama suçundan yargılanması, bu ilkeye aykırılık teşkil etmemektedir.

Zira bu hallerde işveren veya vekili yine kendi kusurundan dolayı sorumlu tutulmaktadır. Hareket bir başkası tarafından yapılmış olsa da, bu harekete ilişkin kusurlu davranışta bulunan işveren veya vekilidir.

Nitekim işveren veya vekilinin kanundan doğan denetim ve gözetim görevi³ gereğince, alması gereken tedbirleri almamış olması, suçun manevî unsuru bakımından dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirmediği sonucunu doğurmaktadır. Kanundan ve yönetmelikten doğan denetim ve gözetim yükümlülüğünün iki örneği şöyledir:

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu Madde 4’e göre;

“(1) İşveren, çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olup, bu çerçevede; a) Mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dâhil her türlü tedbirin alınması, organizasyonun yapılması, gerekli araç ve gereçlerin sağlanması, sağlık ve güvenlik tedbirlerinin değişen şartlara uygun hale getirilmesi ve mevcut durumun iyileştirilmesi için çalışmalar yapar. b) İşyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine uyulup uyulmadığını izler, denetler ve uygunsuzlukların giderilmesini sağlar. c) Risk değerlendirmesi yapar veya yaptırır. ç) Çalışana görev verirken, çalışanın sağlık ve güvenlik yönünden işe uygunluğunu göz önüne alır. d) Yeterli bilgi ve talimat verilenler dışındaki çalışanların hayatı ve özel tehlike bulunan yerlere girmemesi için gerekli tedbirleri alır. ...”

İş Sağlığı ve Güvenliği Yönetmeliği Madde 5’e göre;

“(1) İşveren, işyerlerinde alınması gereken iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerinin belirlenmesi ve uygulanmasının izlenmesi, iş kazası ve meslek hastalıklarının önlenmesi, çalışanların ilk yardım ve acil tedavi ile koruyucu sağlık ve güvenlik hizmetlerinin yürütülmesi amacıyla çalışanları arasından ilgili yönetmeliklerde belirtilen nitelikleri haiz bir veya birden fazla işyeri hekimi, iş güvenliği uzmanı görevlendirir. ...”

Diğer önemli nokta, failin hareketi ve netice arasındaki nedensellik bağı meselesidir. Her ne kadar ölüm veya yaralanma neticesi gerçekleşmişse de failin bu neticeden sorumlu tutulması için taksirli davranışının bu neticeyi meydana getirmesi aranmaktadır. Diğer bir ifadeyle neticenin kaçınılmaz⁴ veya öngörülemez olması ya da işçinin veya üçüncü kişinin fiili nedeniyle suç ile işverenin hareketi arasındaki nedensellik bağına keşebilir. Bu durumda işverenin kusuru olmadığından bahisle cezai sorumluluğunun da bulunmadığı kabul edilmelidir.

DONATAN/İŞLETEN - KAPTAN ARASINDAKİ DİKKAT VE ÖZEN YÜKÜMLÜLÜĞÜ İLİŞKİSİ

Yukarıdaki bilgiler ışığında, bir gemide ölümle neticelenen bir iş kazası meydana geldiğinde, taksirle insan öldürme suçundan sanık olarak yargılanacak kişi donatan/işleten mi, yoksa işveren vekili sıfatını taşıyan kaptan mı olacaktır? Diğer bir ifadeyle, dikkat ve özen yükümlülüğü hatta daha özelde iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerini almakla yükümlü kişi donatan/işleten mi yoksa kaptan mıdır?

İlk olarak belirtmekte fayda var ki, bu sorunun kesin bir cevabı yoktur ve her somut olaya göre değişebilir. Donatan/işletenin ve kaptanın, bir iş kazasından doğan ceza yargılamasında müteselsil sorumluluğu doğabileceği gibi, sadece birinin de sorumlu olabileceğini söylemekte fayda vardır. Nitekim donatan/işleten şirketine

yetkililerinin alması gereken iş sağlığı ve güvenliği tedbirleri çerçeve politika olarak belirlenir ve nitelikleri ölçüsünde gerek donatan/işleten gerekse kaptan tarafından yerine getirilir. Somutlaştırmak gerekirse;

- Gemi adamı sağlık sertifikalarının tam ve eksiksiz olması,
- Gemide çalışmaya ilişkin olarak gemi adamına eğitimler verilmesi ve bunların tutanak altına alınması,
- Gemi adamına iş güvenliği ekipmanlarının sağlanması, rutin bakımlarının yapılması ve bunların tutanak altına alınması,
- Tehlike oluşturabilecek gemi operasyonları hakkında düzenli tatbikatlar yapılması,
- Can kurtarma araçlarının tanıtılması,
- Yangınla mücadele politikasının belirlenmesi ve buna ilişkin ekipmanların tanıtılması,
- Geminin yaşam mahalline ve diğer çalışma alanlarına iş güvenliği uyarı levhaları asılması gibi tedbirler içeriklerine göre gerek kaptan gerekse donatan/işleten tarafından alınabilir.

Bu tedbirleri içermesi ve bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, iş sağlığı ve güvenliği konusunda gerek ulusal, gerekse uluslararası hukuk düzenlemelerinin öngördüğü tedbirleri alan bir işveren veya vekili taksirle yaralanma veya insan öldürme suçundan, kusurlu olmadığı gerekçesiyle sorumlu olmayacak ve ceza almayacaktır. Ancak bu durumu ispat etmek her olayda kolay olmadığı gibi, dikkat ve özen yükümlülüğünün sınırlarının geniş olması işveren veya vekili aleyhine yorumlanmaya açıktır.

Sonuç olarak, cezai sorumluluk açısından baktığımızda korunan hukuki menfaat işçinin yaşama hakkıdır. Yaşama hakkının kutsallığı ve temek insan haklarından biri

olmasından hareketle, işveren ve vekili konumunda olan kişiler kanundan doğan yükümlülüklerini yerine getirerek işçilerin vücut sağlığı ile yaşam hakkını korumaya yönelik tüm tedbirlerin alındığı çalışma koşullarını sağlamalıdır.

KAYNAKLAR

- *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku: Prof. Dr. Durmuş Tezcan, Doç. Dr. Mustafa Ruhan Erdem, Yrd. Doç. Dr. Murat Önok, Seçkin Yayınları, Ankara, 2008*

- *İş Kazası ve Meslek Hastalığında Hukuki ve Cezai Sorumluluk: Av. Dr. Sami Narter, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014*

- *Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu İşverene Rücuya Nasıl Bakıyor: Prof. Dr. Berin Engin, Sicil İş Hukuku Dergisi, Sayı 4*

DİPNOT

¹ 5237 sayılı TCK md. 22/3: “Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi halinde bilinçli taksir vardır; bu halde taksirli suça ilişkin ceza üçte birden yarısına kadar artırılır.”

² *Teorik ve Pratik Ceza Özel Hukuku: Prof. Dr. Durmuş Tezcan, Doç. Dr. Mustafa Ruhan Erdem, Yrd. Doç. Dr. Murat Önok, Seçkin Yayınları, Ankara, 2008, s: 187*

³ *İş Kazası ve Meslek Hastalığında Hukuki ve Cezai Sorumluluk: Av. Dr. Sami Narter, Adalet Yayınevi, Ankara, 2014, s: 493*

⁴ “Kaçınılmazlık, sosyal sigortalar uygulamasında, hukuksal ve teknik anlamda, olayın meydana geldiği tarihte geçerli olan bilimsel ve teknik tüm önlemlere rağmen zararın meydana geldiği ve önlenemediği durumları anlatan bir kavram olup; bu halin kabulünün koşulu, vuku bulan olaya karşı koyulmazlık hali ve her türlü tedbirin alınmasına rağmen gerçekleşmesi önlenemeyen ve objektif bir kaçınılmazlık durumunun söz konusu olmasıdır.” *Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu İşverene Rücuya Nasıl Bakıyor: Prof. Dr. Berin Engin, Sicil İş Hukuku Dergisi, Sayı 4, s. 139*

* **OMUR MARINE**



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

TURMEPA VE GARANTİ BANKASI, MAVİ NEFES PROJESİ'NE İMZA ATTI

Deniz Temiz Derneği/TURMEPA ve Garanti BBVA (Garanti Bankası), deniz kirliliğini önlemek adına Marmara Denizi'nde atık yüzey temizliği ve bölge illerinde gelecek nesillere deniz temizliği konusunda farkındalık eğitimleri gerçekleştirmek amacıyla Mavi Nefes Projesi'ne imza attı.



Marmara Denizi'nde yaşanan müsilaj sorununun çözümü için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı öncülüğünde kurulan Marmara Denizi Koruma Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nda yer alan TURMEPA, Garanti BBVA desteğiyle öncelikle denizlerdeki genel kirliliğin önüne geçmek ve ihtiyaç halinde müsilajla mücadele etmek için çalışacak. Üç yıl sürecek projenin deniz temizliği ayağında İstanbul Boğazı'nı temizleyecek iki adet deniz süpürgesi, acil durumlarda müsilaj ve katı atık temizliği yapmak üzere başka bölgelere de gidecek.

Projenin ikinci ayağını ise, farkındalık eğitimleri oluşturacak. Mavi Nefes Projesi kapsamında gerçekleştirilecek eğitimlerle gelecek nesillerde deniz temizliği konusunda farkındalık yaratmak amaçlanacak. Marmara

Bölgesi'nde İstanbul, Tekirdağ, Kocaeli, Yalova, Bursa, Balıkesir ve Çanakkale olmak üzere yedi ilde, 60 bin öğrenci ve 4 bin öğretmen başta olmak üzere verilecek eğitimlerle bölgesel farkındalığın artırılması sağlanacak.

“İKLİM KRİZİ VE EŞİTSİZLİKLERLE MÜCADELE İÇİN İNİSİYATİFLER ALIYORUZ”

Konuyla ilgili bilgi veren Garanti BBVA Genel Müdürü Recep Baştuğ, “Garanti BBVA olarak, 15 yıldan uzun süredir sürdürülebilir kalkınma, iklim krizi ve eşitsizliklerle mücadele için inisiyatifler alıyoruz. Bu yaklaşımı, gerek ürün ve hizmetlerimizde, gerekse doğrudan çevrenin korunmasına yönelik attığımız adımlarda her vesileyle ortaya koyuyoruz.

Bu kapsamda hem ülkemizde, hem de dünyada pek çok ilki gerçekleştirerek iş dünyasının dönüşümüne öncülük ediyoruz. Müşterilerimize sunduğumuz ürün ve hizmetlerle bugüne kadar sürdürülebilir kalkınmaya 51 milyar TL'yi aşan kaynakla katkı sağladık. Sürdürülebilirlik politikamız ve iklim kriziyle mücadele kapsamında çevreye olan etkimizi yönetmek bizim kırmızı çizgimiz. İklim krizinin etkilerini çok çeşitli alanlarda deneyimliyoruz, geçtiğimiz aylarda da bir yansımasını maalesef denizlerimizde gördük. Doğa bu kez farklı bir şekilde alarm verdi ve deniz ekosisteminde yaşayan binlerce canlı türünü etkileyen müsilaj sorunu kendini çok güçlü bir şekilde gösterdi.

Bu nedenle TURMEPA'yla denizlerimizin temizlenmesi ama daha da önemlisi deniz temizliği konusunda gelecek



nesillerin eğitilmesi ve farkındalığın artırılması için bir yola çıkıyor, Mavi Nefes Projesi'ni hayata geçiriyoruz.” dedi.

“İLK DEFA MAVİ NEFES EĞİTİM OTOBÜSÜMÜZ YOLA ÇIKIYOR”

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu da “Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nda yer alan TURMEPA'nın 'Mavi Nefes Projesi'ni Garanti BBVA ile birlikte hayata geçireceğiz. Garanti BBVA'ya geleceğimize nefes verecek bu projenin ortağı olduğu için çok teşekkür ederiz. Projeye mavi bir gelecek, yeşil yarınlar için hem denizden, hem de karadan mücadelemiz sürecektir. Üç yıl kapsayacak bu projede iki deniz süpürgemizle İstanbul Boğazı'na takılan katı atıkları toplayacağız, deniz yüzeyinde oluşan kirliliğin giderilmesine katkı sağlayacağız. Eğitim bizim her zaman önceliğimiz. 'Mavi Nefes Projesi'yle gerçekleştireceğimiz eğitimlerle üç yılda Marmara'yı çevreleyen yedi ilimize uzanmayı hedefliyoruz. Bu projeye birlikte ilk defa Mavi Nefes Eğitim Otobüsümüz de yola çıkıyor. Bunun da mutluluğunu ve gururunu yaşıyoruz” şeklinde konuştu.

SANMAR, EN GÜÇLÜ ESKORT RÖMORKÖRÜNÜ TESLİM ETTİ

Sanmar Denizcilik, birçok hizmetinin yanı sıra Türk karasularında acil müdahale eskort ve römorkörcülük hizmetleri de sunan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bugüne kadarki en güçlü römorkörünü teslim etti.



Kanadalı dizayn firması Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar'a özel olarak tasarlanan RAstar 2900SX serisi römorkör yeni sahipleri tarafından

KURTARMA 15 olarak adlandırıldı. Her biri 1850 devirde 2700 kW elde edebilen iki adet MTU 16V 4000 M73L ana makine ile Schottel ASD ünitesine sahip römorkör, 29.4 m uzunluğunda x 13.3 m genişliğinde ve 5.5 m yüksekliğindeki 90 tonu aşan çekme kuvvetiyle Sanmar'ın bugüne kadarki en güçlü römorkörü. Tüm yaşam mahalleri MLC standartlarıyla uyumlu olan römorkörün güverte katında mutfak ve salon alanı ile birlikte tuvalet ve duşlu kaptan ve çarkçıbaşı kamaraları bulunuyor. Güverte altında ise çamaşır odası ile birlikte iki adet ortak kullanımlı duşları/tuvaletleri olan iki kişilik dört kamara bulunuyor. Daha önceki römorkörlerde mürettebat kapasitesi sekiz kişiyken KURTARMA 15'te 10 kişiye kadar çıkarıldı. Aynı zamanda römorkör, Palfinger 18500MC marin tip güverte vincine ve 169 metreküp yakıt kapasitesine sahip.

Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Türkiye karasularında sunduğu hizmet oldukça önemli, mürettebatları her geçen gün zorlu şartlar altında insanların hayatlarını kurtarıp felaketleri önüyor. Sanmar olarak bu zorlu operasyonlarını gerçekleştirebilmeleri için sağlam, teknolojik açıdan gelişmiş, güçlü ve ihtiyaçlarına özel donatılmış bir römorkör sunabilmekten gurur duyuyoruz. Talepleri karşılamak, hatta fazlasını sunabilmek için bütün süreç boyunca Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve tasarım mühendisleri ile yakın işbirliği içerisindeydik. KURTARMA 15, bizim için oldukça güçlü ve yüksek manevra kabiliyetine sahip römorkör serimizin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi adına oldukça önemli bir projedir".

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

KINAY, 75'İNCİ KURULUŞ YIL DÖNÜMÜNÜ KUTLADI

Sahip olduğu başarılarla ünü ülke sınırlarını aşan, dünyanın dört bir yanında taşımacılık ve lojistik faaliyetlerine imza atan Kınay, 75'inci kuruluş yıl dönümünü 22 Eylül akşamı Esmâ Sultan Yalısı'nda düzenlediği görkemli bir törenle kutladı.



Geceye başta Kınay Yönetim Kurulu Başkanı Sina Kınay olmak üzere Kınay ortakları, Kınay yöneticileri ve Kınay ailesi ile sektörün önde gelen isimleri katıldı. Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Başkan

Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu, Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Sina Şen, DTO üst yönetiminden Mustafa Muhtaroğlu, Hakan Çendik de bu özel gecede Kınay ailesini yalnız bırakmadılar. Gece, gazeteci

Cüneyt Özdemir'in hazırladığı "Kınay" belgeselinin izlenmesiyle başladı. Belgeselde merhum Ali Rıza Kınay'ın "kimsenin hakkını yememek, herkesi mümkün mertebe memnun etmek" vizyonuuyla 75 sene önce temellerini attığı Kınay'ın tarihsel gelişimi ve bu süreçte ülkemizde yaşananlar Hasan Kınay'ın anlatımıyla ekrana geldi.



Ardından Kınay Yönetim Kurulu Başkanı Sina Kınay, bir konuşma gerçekleştirdi. Sözlerine; "Denizi herkes görür, ufkundaki geleceği bazıları... Gemiyi herkes görür, ardındaki insanı bazıları... Taşınacak bir yükü, bir konteyneri herkes görür, 'taşıdığı' anlamı bazıları... Bizimkisi, işte o 'bazılarının' yolculuğu..." dizeleriyle başlayan Sina Kınay; "Dışarıdan yaptığımız işe öylece baktığınızda ilk anda A noktasından B noktasına bir şeyleri taşımak olarak görebilirsiniz. Oysa biz o A noktası ile

KINAY ÇALIŞANLARI DA 75'İNCİ KURULUŞ YIL DÖNÜMÜNÜ KUTLADI

Bu yıl 75. kuruluş yıl dönümünü kutlayan Kınay, çalışanları ile Beykoz Kundura Fabrikası'nda açık havada bir araya geldi.



"Başarının Sırrı Sensin" temalı gece, Türkiye'nin ünlü simalarından Asuman Krause'nin sunumu doğrultusunda Kınay'ın 75 yılını anlatan belgeselin izlenmesiyle başladı.



birlikte geldiğimiz gibi bugünden yarına da yine birlikte sizlerin inancı, umudu ve gücü ile gideceğiz. Zaman, teknoloji, her şey bu kadar hızlı akarken biz de sizlerle yarının öncüleri ve yarını

hep yarına hazır olacağız. Bunun için çalışıyoruz, bunun için çalışacağız. Biz, gelecek derken geleceğe gidilen yolun el ele, kol kola ve omuz omuza olduğunu biliyoruz. O yolda başarının sırrı yani arkasındaki o büyük güç, sizlersiniz. Birlikte yürüdüğümüz her yolda istediğimiz her şeye birlikte ulaşmamız mümkün. Çünkü biz, insan için anlam yüklü geleceği bugünden kurmak için varız" dedi.

"BAŞARININ SIRRI ÇALIŞANLARIMIZ"

Kınay Taşımacılık ve Lojistik İcra Kurulu Başkanı Barış Dillioğlu da konuşmasında; "İlk günden bu yana, Bandırma'da bir gemiye bakıp, geleceği gördüğümüz andan itibaren bu anlayışımız hiç değişmedi. Önce insanların grubu olduk, sonra gemilerin, teknolojinin, lojistiğin... Kınay nedir diye sorsanız, sizsiniz Kınay, biz Kınay'da biriz derim. Tüm bu mücadelenin ve başarının sırrı nedir diye sorarsanız cevap yine sizsiniz..."

Tam da bu yüzden 75. yılımızda çalışanlarımız için "Başarının Sırrı Sensin" diyoruz. Bu grup her birinizden bir şeyler öğrenerek kendini yeniden şekillendirir, her birinizin ellerinde yenilikler oluşturur. İşin sırrı birlikte baktığımız gelecekte yatıyor. Bizim en önemli değerimiz, siz değerli çalışanlarımız. Çünkü bugüne sizlerle geldik, şimdi önümüzde yarınlar var. Yeni ufuklara açılmaya yine sizlerle başlıyoruz" şeklinde konuştu.

Konuşmaların ardından çalışanlar arasında bir çekiliş gerçekleşti ve kazananlara hediyeleri takdim edildi. Gecede sahneye Yol Project çıkarken, konserin ardından Erkut Sezer ile DJ Perküsyon Show gerçekleşti.



Gecenin ilk konuşmasını Kınay Yönetim Kurulu Başkanı Sina Kınay yaptı. Sina Kınay, konuşmasında; "Kınay'ı her birimiz için artık bir aile olarak biliyorum. Bu ailede sadece başarının değil, geleceğin sırrı da sizsiniz. Bugüne

bugünden görenler olarak, yarına birlikte hazırlanan bir Kınay olarak yürüyeceğiz.

Kalbimizle, aklımızı teknolojik ve dijital bir yarına hazırlayacağız. Biz, takip edilen yer olup hep ilk, hep en önce ve

RUSYA'DAN TÜRKİYE'YE, 'EN İYİ ÜLKE TANITIMI' ÖDÜLÜ

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği, Neva 2021 Uluslararası Gemi İnşa Fuarı'nda "En iyi ülke tanıtımı" kategorisinde ödül aldı.



Rusya'nın St. Petersburg şehrinde düzenlenen, dünyanın önde gelen gemi yapımı ve denizcilik fuarlarından Neva 2021 Uluslararası Gemi İnşa Fuarı'nda; Türkiye, "En iyi ülke tanıtımı" ödülü aldı. Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin milli katılım standı ile ülke tanıtımını gerçekleştirdiği fuarda, ülke pavilyonu büyük ilgi gördü.

Dünyanın önde gelen denizcilik fuarlarından biri kabul edilen ve 24 Eylül'e kadar St. Petersburg'da gerçekleşecek Neva 2021 Uluslararası Gemi İnşa Fuarı'na, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin (GYHİB) organize ettiği "Türkiye milli katılımı" damgasını vuruyor. Fuarın ilk günü, Neva 2021 Uluslararası Gemi İnşa Fuarı tarafından gerçekleştirilen ödül töreninde "En İyi Ülke Tanıtımı" kategorisinde Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği ödül almaya hak kazandı.

Türkiye milli katılımı kapsamında oluşturulan ülke pavilyonu, ziyaretçilerin büyük beğenisini topladı. GYHİB'in

organizasyonu ile fuar alanının dört bir köşesinde yer alan reklam ilanları ile milli katılım stantlarına büyük ilgi gösterilmesi sağlanırken, birlik tarafından Rusça olarak hazırlanan sektörel yayınların fuar alanında dağıtımı yapıldı. Türkiye'nin St. Petersburg Başkonsolosu Özgün Talu ile Ticaret Ataşesi Çağrı Doğan, fuara katılan Türk firmaları ziyaret ederek, başarılar diledi.

SEVEN: ÇOK MUTLU VE GURURLUYUZ

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, birliğin aldığı ödül ile ilgili değerlendirmelerde bulundu. Seven, "Pandemi sebebiyle iki yıldır ara vermek durumunda kaldığımız fuar organizasyonlarımıza, Neva 2021 Fuarı ve Monaco Yacht Show ile geri döndük.

Eş zamanlı olarak iki ayrı ülkede düzenlenen bu fuarlarda hem gemi inşa ve yan sanayi, hem de yat alt gruplarımız için ülke tanıtımlarımızı gerçekleştiriyoruz. Neva 2021 Fuarı



tarafından, birliğimize "en iyi ülke tanıtımı" kategorisinde ödül takdim edildi. Aylar süren çalışmalarımızın karşılığını ülkemiz adına ödül olarak taçlandığımız için çok mutlu ve gururluyuz. Bu önemli ödül için hem katılımcı firmalarımızı, hem de tüm sektör paydaşlarımızı kutluyor, bundan sonra gerçekleşecek olan milli katılım organizasyonlarımıza dahil olmalarından büyük memnuniyet duyacağız" dedi.

Rusya pazarının sektör için önemine değinen Seven, "Rusya, sektörümüzün hedef pazarlarından. Bu bölgede varlığımızı güçlendirmek adına, bu fuarda olmak sektörümüz açısından çok önemli.

Son iki yılda Rusya'ya önemli gemi teslimlerinin yapılması, hali hazırda Türk tersanelerindeki Rusya'ya ihraç edilecek gemilerin olması, Rusya filosunun tamir bakım faaliyetleri için Türk tersanelerini tercih etmesi Rusya'yı bizim için önemli bir pazar haline getiriyor" şeklinde konuştu.

TÜRKLİM'DEN LİMANCILIK EĞİTİMİNE SİMÜLATÖR DESTEĞİ

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), İskenderun Teknik Üniversitesi (İSTE) ile imzaladığı protokol kapsamında, bünyesinde bulunan liman vinç simülatörünü Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'ne hibe etti.



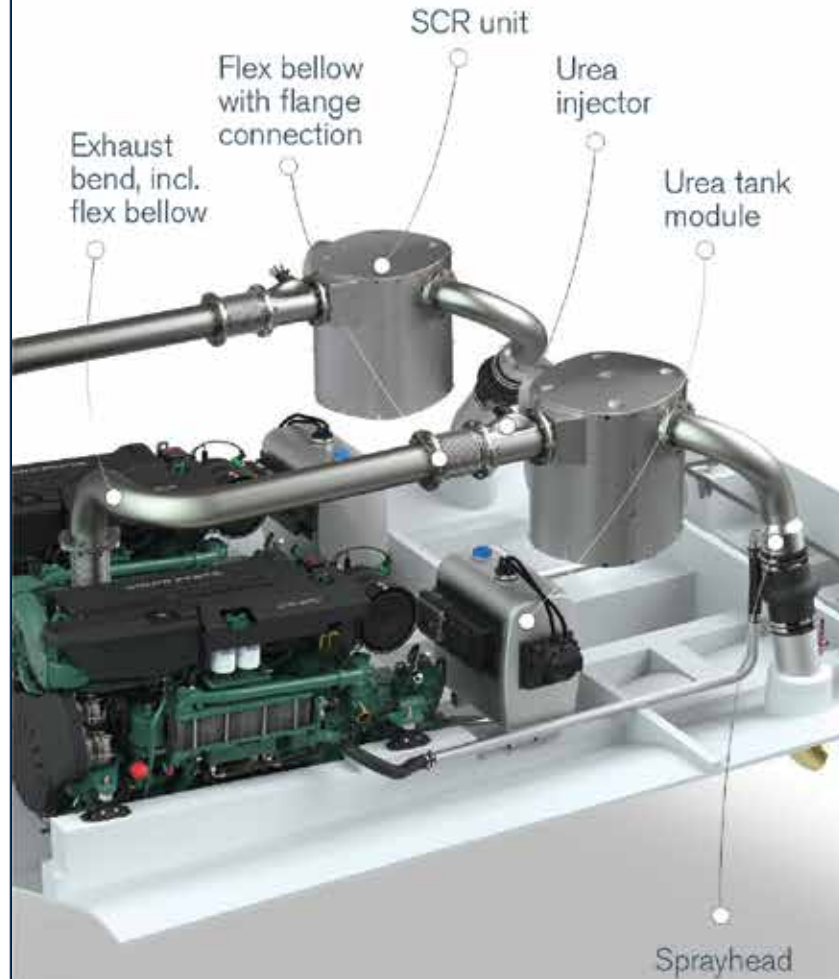
Limancılık sektörünün çatı kuruluşu Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), İskenderun Teknik Üniversitesi ile protokol imzaladı. Protokole göre,

TÜRKLİM bünyesinde bulunan Rıhtım Gemi Köprüsü Liman Vinci (SSG), Lastik Tekerlekli Saha Köprüsü Vinci (RTG) iş makinelerini simüle edebilme özelliklerine sahip vinç simülatörü, üniversite bünyesindeki Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'ne hibe edildi. 24 Eylül Cuma günü açılışı gerçekleştirilecek İSTE-TÜRKLİM Vinç Simülatör Merkezi ile hem kişilerin meslek sahibi olması, hem de eğitime ve istihdama katkı sağlanması amaçlanıyor. Ayrıca, dev vinçleri kullanacak operatörleri yetiştirecek bu merkez, gerçek hayatta karşılaşılabilecek senaryoları uygulamaya dönüştürerek, yaşanabilecek olası riskleri sıfıra indirerek iş kazalarının da önüne geçebilecek. İSTE-TÜRKLİM Vinç Simülatör Merkezi, Doğu Akdeniz Bölgesi'nde ilk olma özelliği de taşıyor.

“VİNÇ OPERATÖRLERİNİN YETİŞTİRİLMESİNE BÜYÜK KATKI SAĞLAYACAK”

TÜRKLİM Başkanı Hakan Genç, Türkiye'nin önemli limanlarının bir kısmının İskenderun Bölgesi'nde olduğunu belirterek, “İskenderun, üretimimizin ve lojistiğimizin dünyaya açılan en önemli kapılarından biri. İskenderun Teknik Üniversitesi ile yaptığımız protokol kapsamında faaliyete geçecek bu merkez, vinç operatörlerinin yetiştirilmesine, eğitime ve istihdama büyük katkı sağlayacak. Ayrıca simülatörler, operasyonları teoriden pratiğe dönüştürürken, öğrencilere de büyük fayda sağlayacak” dedi. Genç, fakülte içerisinde kurulan odada dijitalleşmenin de etkisiyle birebir liman canlandırılması yapılarak vinç koltuğuna oturan operatörün, gerçek hayatta karşısına çıkabilecek birçok senaryo ile gemilerden yükleri limana indirme ve gemiye yükleme eğitimi alacağını söyledi.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

UTİKAD'DA YENİ BAŞKAN AYŞEM ULUSOY OLDU

UTİKAD 38. Seçimli Olağan Genel Kurulu, 15 Eylül 2021 tarihinde Hilton Bomonti Otel'de gerçekleşti. Üye şirketlerden oluşan iki farklı ekibin yarıştığı seçimleri Ayşem Ulusoy liderliğindeki, "Önce UTİKAD Ekibi" kazandı.



Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin 38. Seçimli Olağan Genel Kurulu üyelerinin yoğun ilgisiyle gerçekleştirildi. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan Genel Kurul'da öncelikle UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur kürsüye çıktı ve Divan Heyetinin seçimi yapıldı.

UTİKAD Fahri Üyesi Arif Davran Divan Başkanı, Alışan Lojistik'ten Ayhan Özekin Divan Başkan Yardımcısı, Moda Denizcilik'ten Osman Yarkın Divan Yazmanı olarak oy birliği ile yetkilendirildi. Seçimden önce son kez Yönetim Kurulu Başkanı olarak kürsüye çıkan Emre Eldener, yaptığı açılış konuşmasında bu görevde geçirdiği süre boyunca UTİKAD için çalışmaktan büyük keyif aldığını dile

getirdi. Eldener, "Görevi seçilecek bir sonraki arkadaşıma içim rahat olarak devredeceğim. Çünkü hem yönetim kurulundaki arkadaşlarım hem icra kurulumuz pandemi nedeniyle yaşadığımız bu olağanüstü dönemde büyük bir özveri ile çalıştı" dedi. "UTİKAD'ın önümüzdeki dönemlerde de sektörün yararı için çalışacağına eminim" diyerek sözlerini sürdüren Eldener, "Ancak unutmayalım ki; UTİKAD giderek artan gücünü ve etkinliğini sürdürülebilir bir yönetim ve kurumsal hafızanın aktarılmasıyla kazanmıştır" diye konuştu. Faaliyet raporunun sunumu ve oy birliği ile kabulünün ardından dernek ve iktisadi işletmenin bütçe görüşmelerine geçildi; gelir-gider tabloları ve bilançoların uygunluğu genel kurulca onaylandı.

Mali tabloların görüşülmesi ve ibraların ardından UTİKAD Eski Başkanı Kosta Sandalcı, görev süresi biten UTİKAD Başkanı Emre Eldener'e dernek adına şilt takdim etti.

Verilen öğle yemeği arasının ardından toplantıya "Geçmişten Geleceğe UTİKAD" ismiyle katılan Dr. Kayıhan Özdemir Turan liderliğindeki ekibin tüzük değişikliği önerilerinin değerlendirilmesiyle devam edildi. Dr. Kayıhan Turan Özdemir ve ekibinin derneğin isminin değişmesi, yönetim kurulu üye sayısının artırılması ve dernek üyeliği ile ilgili olarak belge zorunluluğu aranması önerileri açık oylamaya sunuldu. Ancak yeterli kabul sayısına ulaşamadığı için öneriler reddedildi.

"SEKTÖRÜ GELİŞTİRMEK İÇİN ÇALIŞMAYA DEVAM"

Tüzük değişikliklerinin oylanmasının ardından Başkan adayları Ayşem Ulusoy ve Dr. Kayıhan Özdemir Turan sırayla sahneye gelerek üyelere hitaben konuşma yaptı ve seçime geçildi. Gizli oy ve açık sayım usulü ile gerçekleşen seçimlerin sonucunda Ayşem Ulusoy liderliğindeki "Önce UTİKAD" ekibi kazandı. Seçim sonuçlarının açıklanmasının ardından Kürsüye çıkan Ayşem Ulusoy, "Yıllarını lojistik sektörüne ve UTİKAD'a vermiş biri olarak bu görevi hakkıyla yerine getirmek için elimden geleni yapacağım. Derneğimizi el birliği ile daha da iyi noktalara taşıyacağız. UTİKAD Başkanlığı çok kıymetli bir emanet, benden önceki Başkanlar gibi elimi taşın altına koyarak sektörü geliştirmek için çalışmaya devam edeceğim" dedi.

KÜRESEL DEVLERDEN SIFIR EMİSYON İÇİN EYLEM ÇAĞRISI

Dünyanın önde gelen petrol şirketleri ve limanlarının da aralarında olduğu 150'den fazla şirket ve kuruluş, küresel denizcilik endüstrisinin 2050 yılına kadar karbondan tamamen arındırılması ve hükümetlerin süreci hızlandırması çağrısında bulundular.



Dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'ının deniz yolu ile taşınmasıyla küresel denizcilik, dünyadaki karbondioksit emisyonlarının

yaklaşık yüzde 3'ünü oluşturuyor ve sektör daha temiz olma baskısı altında. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerden kaynaklanan toplam sera gazı emisyonlarını 2050 yılına kadar 2008 seviyelerine göre yüzde 50 azaltmayı hedeflediğini söyledi, ancak endüstri grupları hükümetlerden hızlandırılmış eylem çağrısında bulunuyor. Aralarında, denizcilik, gemi kiralama, finans, limanlar ve yakıt üretimi de dahil olmak üzere denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında çağrıcıların yer aldığı üyeler, küresel ısınmayı en aza indirmeyi amaçlayan Paris Anlaşması tarafından belirlenen iklim hedeflerine ulaşılmasını sağlamak için daha güçlü önlemlere ihtiyaç olduğunu belirtiyorlar.

Dünya Ekonomik Forumu, kar amacı gütmeyen Küresel Denizcilik Forumu ve diğer ortaklar tarafından geliştirilen "Eylem Çağrısı Girişimi", hükümetler ve düzenleyiciler uygun politika çerçeveleri oluşturduğu takdirde denizciliğin karbondan arındırılmasının "sadece gereken aciliyet ve ölçekte gerçekleştirilebileceğini" açıkladı. Ticaret şirketi Trafigura CEO'su Jeremy Weir, "Politika yapımcılar, deniz yakıtlarına küresel bir karbon vergisi getirerek, karbonsuzlaştırmayı teşvik ederek ve sıfır emisyonlu yakıtlara ve gemilere yatırımı teşvik ederek bu süreci hızlandırmak için tarihi bir fırsata sahipler" dedi.

Girişimin diğer imzacıları arasında AP Moller – Maersk, MSC ve Hapag Lloyd konteyner hatları, petrol devleri BP ve Royal Dutch Shell, madencilik grupları BHP ve Rio Tinto, tarım grupları Cargill ve Bunge ve Rotterdam, Antwerp limanları ve Panama Kanalı Otoritesi gibi şirketler yer alıyor.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
İNEBOLU

www.inebolushipyard.com

BURHANIYE VE GÖMEÇ'TE YAPAY RESİF PROJESİ DENİZLE BULUŞTU

“Geleceğimize Hayat Bırakıyoruz!” sloganı ile Burhaniye ve Gömeç ilçelerinde yapay resif alanları oluşturan Burhaniye Ticaret Odası ve paydaşları geleceğe temiz deniz bırakmak amacıyla çok önemli bir projeye imza attı.



3 Eylül 2021 Cuma günü Balıkesir Valisi Hasan Şıldak, Balıkesir Milletvekili Adil Çelik, Burhaniye Kaymakamı İlhan Memiş, projeye destek veren T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü Dr. Mustafa Altuğ Atalay, Kaynak Yönetimi ve Balıkçılık Yapıları Dairesi, Daire Başkanı Doç. Dr. Mahir Kanyılmaz, Balıkesir İl



Tarım ve Orman Müdürü Erkan Alkan, proje paydaşları Balıkesir Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Güney Marmara Kalkınma Ajansı, Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi, Gömeç Belediye Başkanlığı, Burhaniye Belediye Başkanlığı, SZR Denizcilik ve il ve ilçe protokolü projenin tanıtımı, plaket töreni ve temsili yapay resif atma töreninde buluştu.

Projenin tanıtımında; habitat kaybının engellenmesi, deniz canlılarının korunması ve üremesinin artması, deniz canlılarının resifleri barınak olarak kullanması, alternatif turizmin geliştirilmesi ve turizmin 12 aya yayılarak sektörden sağlanan gelirlerde artış sağlanıp ekonominin canlanması, dalış turizminin gelişmesinin beklendiği anlatıldı. Plaket töreninde, ülkesine gönül veren paydaşlara ve iskelede “Resif Küpleri Boyama Etkinliği” düzenleyerek yapay resifin ne olduğunu kitlelere duyuran gönüllülere, emeği geçen Burhaniye Ticaret Odası çalışanlarına plaketleri takdim edildi. Yapay resifler amacına ulaşması için denizle buluşturuldu.

DP WORLD YARIMCA LİMANI KENDİ REKORUNU KIRDI

DP World Yarımca, 63 saat içinde 4 vincin kullanıldığı bir operasyonda 9.617 TEU yükleme ve boşaltma ile tek bir gemide kendi konteyner elleçleme rekorunu kırdı.



İhracatta ve toplam dış ticaretteki hızlı artışla birlikte Türkiye limanlarına gelen gemilerin hem büyüklüğü, hem de yük miktarı artıyor. Türkiye'nin en büyük liman işletmelerinden biri olan DP World Yarımca da hafta içinde limanlarda az görülebilecek bir başarıya imza attı. 400 metre uzunluğunda ve 19.462 TEU'luk yük

taşıma kapasitesine sahip MSC INGY gemisinde rekor sayılabilecek düzeyde konteyner elleçlendi. Bu rakamla DP World Yarımca yıl içindeki gemi başına yaptığı hareketin tam 50 katına imza atmış oldu. Limana taşınan yükler ağırlıklı olarak Çin ve Güney Kore limanları Ningbo, Shanghai ve Busan'dan geliyor.

DP World Yarımca terminalinin son yıllardaki önemli yatırımların ardından artan kapasitesi sayesinde rekor, 4 vincin saatte vinç başına 35 hareket hızında 140 hareketi tamamlamasıyla mümkün oldu. Türkiye'nin teknolojiye ve yeni nesil liman ekipmanlarına en fazla yatırım yapan konteyner terminali

olan DP World Yarımca, bir konteyner hareketini tam 63 saatte gerçekleştirdi. Limandaki bu hızlı operasyonun, teknolojiye ve yeni nesil liman vinçlerine yapılan yatırımla sağlandığını belirten Kris Adams; “Bizim son iki yılda limanda kullanıma sunduğumuz karadan denize ve denizden karaya yükleme ve boşaltma yapan vinçlerimiz sayesinde bu kadar büyük bir operasyonu bu kadar hızlı bir şekilde gerçekleştirebildik. Aynı zamanda yazılım ve nesnelerin interneti yatırımlarımızla da otomasyon açısından en nitelikli liman operasyonuna sahibiz. Bu yatırımlarımız sayesinde Türkiye limanlarında az görülen bir rekora imza attık. Bu başarıda tüm çalışanlarımızın büyük bir emeği var” dedi.

600 GÖNÜLLÜ 6 İLDE 2.500 KG ATIK TOPLADI

“Uluslararası Kıyı Temizleme (International Coastal Cleanup – ICC)” kampanyası çerçevesinde her yıl binlerce gönüllüsüyle sorumluluk üstlenen TURMEPA, bu yıl da kıyılardaydı. 600 gönüllü 2.500 kilogram atığı toplayarak oksijen kaynağı denizlerimize ulaşmasını önledi.



18 Eylül Cumartesi günü oksijen kaynağı denizlerimizi korumak için TURMEPA öncülüğünde seferber olan gönüllüler, Covid-19 tedbirleri kapsamında maske, mesafe ve hijyen kurallarına uyarak temizlik etkinlikleri gerçekleştirdi. Ülkemizin 6 farklı bölgesinde gerçekleşen etkinliklerle 600 gönüllü 2.500 kilogram atığı toplayarak oksijen kaynağı denizlerimize ulaşmasını önledi. Her yıl Eylül ayında 100'den fazla ülkedeki yüzbinlerce gönüllü, “Uluslararası Kıyı Temizleme (International Coastal Cleanup – ICC)” kampanyası kapsamında kıyılara akın ediyor. Aldığımız iki nefesten birini sağlayan denizlerimizin korunması amacıyla tüm dünyada eş zamanlı gerçekleşen etkinliğin Türkiye koordinatörlüğünü 2002 yılından bu yana DenizTemiz Derneği/ TURMEPA yürütüyor. Bu yıl da Uluslararası Kıyı Temizliği Kampanyası çerçevesinde üç

denizimizin kıyılarını temizlemek için kolları sıvayan TURMEPA, İstanbul, İzmir, Antalya, Fethiye, Kocaeli ve Samsun'a uzandı.

Etkinliklerle deniz kirliliğine dikkat çekmeyi ve deniz temizliğinin önemi konusunda toplumsal farkındalığı artırmayı amaçladıklarını belirten TURMEPA Genel Müdürü Semiha Öztürk şunları söyledi: “İklim kriziyle birlikte müsülaj, sel, yangın gibi afetleri hep birlikte sıklıkla yaşamaya başladık. TURMEPA olarak biz 27 yıldır mavi yarımlar için çalışıyoruz. Yaptığımız projeler ve çalışmalar ile kamu ve özel sektörün desteğini alarak üyelerimizle, gönüllülerimizle beraber herkesi bu mücadeleye ortak olmaya çağırıyoruz. Koroplast'a yanımızda olduğu için çok teşekkür ediyoruz.”

600 gönüllünün katıldığı etkinliklere, “Yaşanılabilir bir Dünya” sloganıyla

40. yılını kutlayan Koroplast, toplanan atıkların ayrıştırılabilmesi için Geri Dönüşüm torbaları ile destek verdi.

HEM KARADAN, HEM DENİZDEN TEMİZLİK

Kampanyanın İstanbul ayağı bu yıl da Caddebostan sahilinde gerçekleştirildi. 150 gönüllü, topladıkları 100 kg. atığı ayrıştırarak belediye ekiplerine teslim etti. Samsun'da 60 gönüllünün katıldığı etkinlikte 70 kg. atık toplanıp ayrıştırılarak Atakum Belediyesi temizlik işlerine teslim edildi. İzmir'de Karşıyaka Bostanlı sahilinde düzenlenen etkinlikte 50 gönüllü, yarım saatte 120 kg katı atık topladı.

Antalya Konyaaltı'nda kıyıda ve dipte gerçekleşen temizlik çalışmasına 200 deniz sever katıldı, yaklaşık 450 kg atık toplandı. Fethiye'de farklı noktalarda kıyı ve koylarda gerçekleşen etkinlikte ise 20 deniz gönüllüsü tarafından 260 kg atık toplandı. Kocaeli'de yaklaşık 120 kişinin katıldığı kıyı ve denizde eş zamanlı yapılan temizlik çalışmalarında denizden ve karadan toplam 14 adet lastik, 1500 kg atık toplanarak denizlerden uzaklaştırıldı.

Uluslararası Kıyı Temizliği Kampanyası'nın Türkiye koordinatörü olarak TURMEPA, toplanan bu atıklara ait verileri her sene olduğu gibi etkinliğin ana yürütücüsü Ocean Conservancy'nin online bilgi bankasına işleyecek. Tüm dünyada toplanan bu bilgiler sayesinde uzmanlar, kıyıların ne tür aktivitelerle kirlendiğini ve ne tür tehlikelere maruz kaldığını belirleyerek otoritelere çözüm yöntemleri geliştirilmesi için projeler sunuyor.

ASYAPORT'TA GENİŞLEME YATIRIMI BAŞLIYOR

Türkiye'nin ilk transit konteyner limanı olan Asyaport, bu yılın ilk sekiz ayında konteyner elleçleme hacmini yüzde 30'un üzerinde artırdı.



2021'i 1 milyon 800 bin TEU işlem hacmiyle tamamlamayı hedefleyen şirket, 400 kişilik ek istihdam yaratacak genişleme projesine ekim ayında başlayacak. Asyaport, 2021'in ilk sekiz ayında geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 31 artış sağlayarak, 1 milyon 150 bin TEU konteyner elleçlemesi yaptı.

Asyaport Planlama Müdürü Kaptan Gökmen Azaklı, transit konteyner elleçlemesindeki artış oranının ise, bu dönemde yüzde 34'ü bulduğuna dikkat çekerek, "Bu rakamların ışığında Türkiye genelinde transit konteyner işlemlerinin yüzde 40'a yakını Asyaport Limanı'nda gerçekleştiriliyor" dedi.

2021 yılında ihracat konteyner adetlerinde yüzde 38, ithalatta ise yüzde 8 artış söz konusu oldu. Gökmen Azaklı, 2021'i 1 milyon 800 bin TEU işlem hacmiyle tamamlamayı hedeflediklerini söyledi.

HEDEF; 4 MİLYON TEU KAPASİTE

Asyaport'un uzun zamandan beri hazırlıklarını sürdürdüğü liman genişleme inşaatı da fiilen ekim ayında başlayacak. Yaklaşık 150 milyon dolar harcanarak tamamlanacak bu yatırımla ilave 400 kişilik bir istihdam yaratılmış olacak. Gökmen Azaklı, "Başladığımız yatırımı kısa sürede tamamlayarak, ülkemizin hizmet ihracatı döviz kazancına daha büyük katkıda bulunmayı amaçlıyoruz. Liman genişleme projemizi yan unsurlarıyla tamamladığımızda Asyaport'un 4 milyon TEU/ yıl kapasiteye ulaşması hedefleniyor" diye konuştu. Asyaport'un işlem hacminin yüzde 99'u konteyner, yüzde 1'i dökme yüklerden oluşuyor. Dökme yükler de genelde hububat ağırlıklı. Şirketin, genel kargo ve proje yükleri üzerinde çalışmaları da sürüyor. Gökmen Azaklı, "Grup şirketlerimiz Medlog ve MSC'nin sağladığı sinerjiyle Türkiye'deki bütün ithalatçılar - ihracatçılar portföyümüzde

yer alıyor. Bulgaristan, Sırbistan ile Macaristan'daki ithalatçılar ve ihracatçılar hedef pazarımız" dedi.

Gökmen Azaklı, Asyaport'un AB standartlarının da üzerinde çevreci bir liman olduğunu vurgulayarak, "Asyaport'u fiziken görenler gezenler bilir ki, limanımız "Yeşil Liman" standartlarının ötesinde "yemyeşil" bir limandır. Bu kavramı AB Yeşil Mutabakat ölçülerinin de üstünde sürdürmek için 2021 yılı içinde duyurmayı planladığımız yeni projemiz ile ilgili hazırlıklarımız tamamlanmak üzere. Bizi çok heyecanlandıran bu çevreci projemizin Türkiye'de ve Avrupa'da ilk ve tek olduğunu biliyoruz. Dünyada örneği var mı araştırıyoruz.

Hükümetimizin çıkardığı var olan mevzuat çerçevesinde beklentimiz, bürokratik işlemlerin hızlı sonuçlandırılmasından başka bir şey değil" açıklamasını yaptı.

GALATAPORT İSTANBUL, İLK YOLCU GEMİSİNİ AĞIRLIYOR

İstanbul'a iki yıl sonra gelen ilk yolcu gemisi Sea Dream II, 1 Ekim'de Galataport İstanbul'a demirledi.



Bulgaristan'ın Varna şehrinden gelen SeaDream II adlı geminin 57 yolcusu seyahatlerini eşsiz bir tarihi yarımada manzarası ile karşılandıkları İstanbul'da tamamlayacak. Bir gece Galataport İstanbul'da kalacak gemi, 2 Ekim'de uzun bir aradan sonra Galataport İstanbul'dan gemiye binecek 69 yeni yolcusunu kabul ederek, bir sonraki rotasına doğru yola çıkacak. Kruvaziyer sektöründe, seyahatlerin başlangıç ve bitiş noktası olan limanlar "ana liman" olarak tanımlanıyor. Seyahatine ana limandan başlayıp bitiren kruvaziyer yolcuları, günübürlük gelen transit bir yolcunun 4 katı, şehre diğer yollardan gelen bir turist için ise 8 katı kadar alışveriş ve yeme içme harcamasına ek olarak konaklama ve uçuş harcaması yapıyor. İstanbul ve Türkiye turizmine ve ekonomisine ciddi bir katkı sağlayacak olan Galataport İstanbul için, SeaDream II gemisi ana liman konumlamasının ilk adımı olma özelliğini de taşıyor.

Mürettebat dahil toplam 150 yolcusuyla Bulgaristan'a doğru yola çıkmadan önce, 1 Ekim'de SeaDream II gemisinde devlet erkani, kamu davetlileri ve Galataport İstanbul yöneticilerinin bulunduğu plaket ve karşılama töreni düzenlenecek.

Amerika menşeli Sea Dream II gemisi 105 metre uzunluğunda ve 110 yolcu kapasitesine sahip. Gemide seyahat eden

yolcuların uyrukları ABD, İngiltere ve Kuzey Avrupa'dan oluşuyor. Galataport İstanbul'un beş yıl aradan sonra ilk misafiri olan SeaDream II gemisi, özel kapak sistemi ile dünyanın ilk yer altı terminaline bağlanan limana 1 Ekim sabahı saat 10.00'da yanaştı. 176 kapaktan oluşan bu sistem ile gemi olduğu zamanlarda gümrüklü alan ve güvenlik (ISPS) alanı ayrılarak geçici gümrüklü saha yaratılıyor. Her türlü terminal, bagaj ve pasaport kontrol işlemleri yer altında gerçekleşiyor. Gemi olmadığı zamanlarda ise kapaklar kapanarak rıhtım ile hemzemin hale geliyor ve bu inovasyon sayesinde 200 yıldır erişime kapalı olan Karaköy'ün eşsiz sahil şeridi, şehrin en özel yürüyüş rotalarından biri oluyor.

DÜNYANIN İLK YER ALTI TERMİNALİNDEN GEÇECEKLER

Galataport İstanbul Kruvaziyer Terminali, İstanbul merkezli mimarlık ofisi Autoban tarafından limanın tarihi önemini, çevresindeki Karaköy, Beyoğlu gibi önemli semtlerin kültürel dokusunu yansıtan, Roma ve Bizans dönemlerinde inşa edilmiş olan antik sarnıçların tarihi mimarisi ve karakterinden ilham alan çağdaş bir yaklaşımla tasarlandı. Uzun ve itinalı bir çalışmanın eseri olan terminal, SeaDream II yolcu ve mürettebatının İstanbul deneyiminin başlangıç noktası olacak. Gemi prosedürü gereği tüm aşuları tamamlanmış olan kruvaziyer yolcuları ve mürettebat, ulusal ve uluslararası resmi makamların belirlediği kurallar çerçevesinde termal kamera ile ateş ölçümü, sosyal mesafe, hijyen uygulamaları, maske kullanımı, aşı uygulanıp uygulanmadığı gibi kontroller yapıldıktan sonra terminale giriş yapabilecek. Yolcular yerin altında inşa edilen 29 bin metrekarelik terminalden geçerek Karaköy'ü ve İstanbul'u keşfetmenin keyfini yaşayacak.

EKONOMİK VE SOSYAL AÇIDAN TURİZME BÜYÜK KATKI

Galataport İstanbul Liman İşletmeciliği ve Yatırımları A.Ş. Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, projede ağırladıkları bu ilk yolcu gemisiyle ilgili şunları söyledi: "Galataport İstanbul olarak ilk yolcu gemimizi karşılamaktan dolayı çok mutluyuz. Pandeminin yol açtığı erteleme ve iptaller, dünya genelinde aşılmanın artışıyla ortadan kalkmaya başlıyor. Gemilerimizi daha sık göreceğimiz, farklı ülkelerden, farklı sınıflarda kruvaziyerlerin demirleyeceği bir yıl olacağını ümit ediyoruz.

Galataport İstanbul'a gelecek her yolcu ve mürettebat hem ekonomik, hem de sosyal anlamda ekonomiye önemli katkı sağlayacak. Her yıl yaklaşık 1,5 milyon kruvaziyer yolcusu hedefliyoruz. Her turist ülkesine döndüğünde 4 kişiye Türkiye ziyaretinden söz etse, her sezon milyonlarca insana erişmiş olabiliriz. Kruvaziyer sektörünün bir şehre ekonomik ve sosyal katkısı çok önemli. Kruvaziyer yolcuları şehre diğer yollardan gelen turistlere oranla alveriş ve yeme içmeye yaklaşık 8 kat daha fazla döviz harcıyor".

Kruvaziyeri İstanbul'a getiren Sea Dream Yat Kulübü Güzergahlar ve Destinasyonlar Başkan Yardımcısı Emilio R. Freeman, Galataport İstanbul'a gerçekleştirdikleri bu özel ziyaret hakkında şunları söyledi: "Uzun yıllar eski misafirlerimiz SeaDream'in Türkiye'ye dönmesine olan ilgilerini dile getirdiler. Sonuç olarak, 1 ve 2 Ekim tarihlerinde İstanbul'a yaptığımız 2 günlük ziyaret için tüm SeaDream ekibimiz aylardır çalışıyor. Çok yorucu bir yıl olmasına rağmen, Galataport İstanbul ile ortaklığımıza ve özellikle bu ziyaretin gerçekleşmesine büyük yardımı dokunan Figen Ayan'a teşekkür ediyoruz."

Shipping is a living space,
refers to the conception of
life and culture...



- Management
- Chartering
- New Building
- Repair and Maintenance



VENFO
deniz işletmeleri

www.ventoshipping.com

T. +90 216 290 13 60 (pbx)

F. +90 216 290 13 63

Vento Deniz İşletmeleri ve Tic. Ltd. Şti.

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 61 34718 Kadıköy / İSTANBUL

Gemi alırken nelere dikkat etmeliyiz?



ŞENDOĞAN GÖKSU *

Her armatörün, zamanın taleplerine uygun olarak filosunu modern tutmak adına ya da anlaştığı bir yük kontratına vabeste yaptığı ikinci el gemi alım hareketi, maalesef pek çok kıstası göz önünde bulundurmayı gerektirmektedir. Bu, zaman zaman fırsat görülen bir gemide ya da navlun hareketlerinde yaşanan dalgalanmalara bağlı olarak, yine fırsat görülen bir zamanda da olabilir ama hepsinin özünde seçim yaparken dikkat edilmesi gereken unsurlar bulunmaktadır. Teknik konular benim uzmanlık alanım olmadığı halde bu yazının başlığı beni bu konulardan bahsederken teknik anlatıma girmeme sebep olabilir. Şimdiden bu işin uzmanlarından eğer bir hata yaparsam özür diliyorum. Tanker alımları için bu teknik hususlar daha detaylı olduğundan (tank yapısı ve kaplamaları, pompa modelleri ve kapasiteleri, ısıtma sistemleri vs.) yazımda kuru yük üzerinden kısa genellemeler yapmayı planlıyorum

Öncelikle taşımayı planladığınız yükler ile geminin özelliklerinin örtüşmesi pek tabii ilk kuralımız. Genelde

hangi yükler için bağlantı yaptığımız ya da elimizde bir yük kontratı bulunmakta ise buna göre seçtiğimiz geminin kiracılar tarafından talep edilenlere uygun; yaşının, hacminin ve ambar yapısının olması, sürati, makine ve yardımcı makinelerin yakıt sarfiyatlarının kabul edilebilir seviyelerde bulunması, çalışacağı bölgeye göre makine seçiminin uygun olması ve soğutma/ısıtma gibi tertibatlarının buna göre yeterli düzeyde donatılması ile başlanabilir. Bu hususta geçmiş zamanda hatırladığım bir olayı paylaşmak istiyorum. Kuzey bölgesinden alınan bir geminin Arap Körfezi'nde kirada çalışırken, makine sıcaklıklarının sürekli yükselerek geminin gecikmelere sebep olduğu ve donatanı bu hususta mağdur ettiğini hatırlıyorum. Ufak bir anekdot gibi durabilir, ama maalesef planlarımızı bozmamıza sebep olabilir.

BÖLGESİNE HAKİM BİR BROKER, MÜŞTERİLERİNİ TANIYAN BİLGİ SAHİBİ BİRİ OLMALIDIR

Eğer ilk madde kabaca tamamlandı ise, bundan sonra geminin geçmişinin irdelenmesi (kaç kez el değiştirmiş ve ne sıklıkla bu el değiştirmeler yaşanmış), yapıldığı tersanesi (inşaa ülkesi), yapım aşamasındaki ilk klası gibi maddeler araştırılabilir. Eğer bu aşamada bizim için uygun ise satıcı armatörün geçmişi, varsa teknik işletmesinin durumu, geminin bağlı olduğu firmanın üzerine başka kayıtlı gemilerin olup olmadığı göz önüne alınabilir. Eğer bu noktalardan da satıcı bizim için geçer not alır ise, bu gemiyi neden satmak istediği ile ilgili bir soru sorabiliriz. Genelde cevaplar standart olmak ile beraber kimi zaman buralardan da ufak ipuçlarının yakalandığına şahit oldum. Tüm bunları yaparken, konusunda uzman bir alım satım brokerinin gemi hakkında varsa olumlu/olumsuz

duyumlarını almak, eğer satıcının güvenilir ve bölgesine hâkim bir brokeri var ise onun ile konuşmak ya da etik çerçevede bir başka bölge brokeri hatta eğer tanırıyorsak armatörlerine uygun sorular sorarak bilgi almak yapacağımız işlerden olabilir.

Açıkçası teknik konular ne kadar önemliyse, bu konuların da bir o kadar önemli olduğu kanaatindeyim, zira S&P brokerinin asıl işlevinin burada devreye girdiğini düşünenlerdenim. Çünkü bölgesine hakim bir broker, müşterilerini tanıyan bilgi sahibi biri olmalıdır, fakat bu tür konuşmaların satıcıyı ya da ilişkili diğer partileri rahatsız etmemesi gerektiğini unutmamak gerekir. Eğer anlaşma için konuşmaya başladığımız, bu anlaşmada yer alan gizlilik maddesine aykırı olduğu gibi iki tarafın arasında geçen konuşmaların diğer taraflarca da bilinebilecek olması ihtimali ticari ahlaka da uygun düşmeyecektir.

Yine tanımak şartıyla yük brokeri ile geminin yük performansı hakkında bilgi almak için de görüşebiliriz, tabii bu görüşmeler yapılırken aynı anda H&M, P&I sigorta hasar kayıtları, klas kayıtlarının armatörden müsaadesi istenerek açılması, PSC kayıtlarının gözden geçirilmesi gibi maddeleri de inceleyebiliriz. Bunlar inspection öncesi talep edilerek, gidilecek gemi hakkında çıkabilecek olası sürprizleri ve inspection masraflarını, hatta bence en önemlisi zaman kaybımızı önlemiş olacaktır.

Eğer bu aşama da geçildi ise, satıcıdan uygun bir limanda gemiye gitmek için müsaade isteyeceğimiz safhaya gelmiş demektir ve müsaade sonrası ya kendi ekibimizi ya da bağımsız bir kuruluş tarafından inspection yaptırarak, kağıt üzerinde olan bilgilerin gerçekliğini teyit edebiliriz. Bu sayede tersane masrafları



gibi yüklü olabilecek ödemelerin öngörülebilirliğini de arttırmış oluruz.

ALACAĞIMIZ GEMİNİN ANLAŞMASINDA TİTİZ DAVRANMAMIZ GEREKİR

Geminin geçmiş borçlarının sorgulanmasını da bu aşamada gerçekleştirebiliriz. Buna da bayrak üzerinde 3'üncü şahıs yada tüzel kişilerce konulmuş takyidat var mı diye bakarak başlanılabilir. Geminin yakıt ikmali yaptığı firmaları satıcıya sorabilir ve bu traderlardan satıcının ödeme takvimi hakkında bilgi edinebiliriz. Eğer gemiyi beğendik ve fiyatta da anlaşma aşamasına geldiysek, geminin register sertifikasını talep ederek gemi bilgilerini ve gemi sahibinin detaylarını, ayrıca şirket ile olan bağı kontrol edebiliriz. Bunları yaparken, halen arada anlaşma olmadığını varsayarsak, kibarca geminin üzerinde ipotek olup

olmadığını sorup, eğer varsa satıştan önce kaldırmak için nasıl bir planlama yaptıklarını öğrenmeye de çalışabiliriz.

Daha sonra şirket ortaklık yapısını ya da direktörlerini gösteren sertifikaları talep etmek, eğer çoklu ortaklı bir yapı var ise, bu kişilerin ya da seçilmiş direktörlerin satışa razı olduklarının ön teyidini almak gerekebilir. Tabii bu soruların kesinliği "closing" dediğimiz gemi teslim sürecinde noter onaylı evraklar ile ancak doğrulanabileceği için ön ödeme (deposit) safhasını mümkün olduğunca bağımsız ortak bir hesaba, yine ayrı bir anlaşma yaparak çıkarmamız şüphesiz menfaatimize olacaktır. Yapılacak olan anlaşmanın içeriği (MOA) ayrı ve detaylı bir konu olduğu için burada maalesef giremiyorum, fakat alacağımız geminin anlaşmasında titiz davranmamız gerektiğini belirtmem de gerek yok diye düşünüyorum

Burada bahsetmediğim bir başka husus da, armatörlerin bakış açısına göre değişen proje fizibilitesidir. Bu husus fonlama ve öz sermayeye göre farklılık göstermekte ve her işletmenin kendi içindeki dinamiklere göre değişmektedir. Dolayısıyla bu yazıda basiretli tüccar olan armatörlerimizin kendi hesaplarını en iyi şekilde yaptığı kabul edilmiştir. Uzun bir konunun kısa anlatımında; belki de en önemli noktanın satın alınacak geminin açıkçası kimden alındığını bilmek gelir. Satıcının genel anlaşmalarına ne kadar saygı duyduğu ve nasıl bir şirket duruşu olduğu bizim için önemli olmalıdır. Zira hiçbir anlaşma ya da yapılan araştırma bize denizcilikte çoğunlukla kullanılan (SPV) off-shore firmalarından ve onların ada kanunlarından tam manasıyla koruyamaz.

* BRIDGE S&P-BROKER



**İstanbul
London
New Jersey**

Omni

IN PARTNERSHIP WITH
LOCKTON
Broking done differently

some always guide

Marine Insurance Brokers
www.omnilt.com

Mobil UTİKAD yayında!



AYŞEM ULUSOY *

Değerli dostlar, sizlerin de bildiği üzere yıllarımı verdiğim lojistik sektöründe çok önemli ve aynı zamanda çok keyifli bir göreve talip olmuştum. Pandemi koşulları sebebiyle ertelemek durumunda kaldığımız UTİKAD 38. Olağan Genel Kurulumuzu 15 Eylül 2021 Çarşamba günü gerçekleştirdik. Gizli oy ve açık sayım usulü ile gerçekleşen seçimleri “Önce UTİKAD” ekibi olarak kazandık. Bu süreçte bana destek veren tüm üyelerimize, Önce UTİKAD Ekibi’ndeki çalışma arkadaşlarıma ve aileme çok teşekkür ediyorum. Sektörün yol alması, gelişmesi ve küresel entegrasyonun sağlanması için en doğru adres her zaman UTİKAD oldu ve olmaya devam edecek. Temel amacımız sektörün gelişimini ve ilerleyişini desteklemek, yol göstermek olsa da her anlamda örnek olmaya gayret gösteriyoruz.

Yeni projeler her zaman gündemimizde olmaya devam ediyor. UTİKAD olarak eğitim her zaman gündemimizde olan en önemli konularımızdan biri olduğu için eğitim projelerimiz

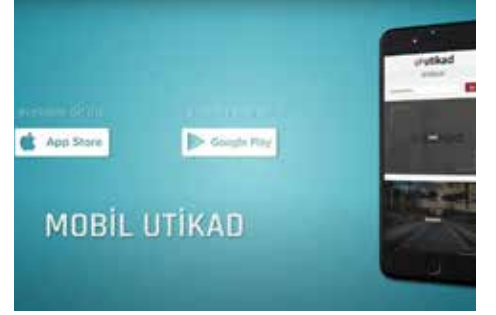
devam ediyor. Eğitim çalışmalarına devam eden UTİKAD Akademi markasının bilinirliğinin artırılması, FIATA Diploma Eğitimi’nin çevrimiçi olarak düzenlenmesi için FIATA’dan akreditasyon alınması gibi çalışmalarımız devam ediyor.

YAŞANAN SALGIN YENİ İŞ YAPMA BİÇİMLERİNİN GELİŞTİRİLMESİNİ ZORUNLU KILDI

Bunların yanı sıra seçim öncesinde üyelerimizle paylaştığımız istatistik oluşturma, segment bazlı ihtiyaç ve sorunları tespit ederek çözüm önerileri geliştirme, tüm üyelerimizi dernek çalışmalarına daha geniş katılımı dahil etme, KOBİ ölçekli üyelerimize sunduğumuz kurumsal iletişim danışmanlığı hizmetimizi yaygınlaştırma, hazırlıkları ve içerik geliştirme çalışmalarını yıllardır sürdürdüğümüz UTİKAD TV için finansman yaratma gibi pek çok projemiz de, bu dönemde üzerinde yoğunlaşarak çalışacağımız hedeflerimizdir.

Yaşanan salgın krizi; yeni iş yapma biçimlerinin geliştirilmesi, temassız ve dijital uygulamaların yaygınlaştırılması gerektiğini net bir şekilde ortaya koydu. UTİKAD olarak üzerinde çalışmakta olduğumuz e-ticaret, dijital uygulamalar, evrakta otomasyon konularını gündemimizde tutmaya devam ediyoruz.

Derneğimiz için henüz çok yeni olan bir gelişmeyi buradan bir kez daha duyurmak istiyorum. Üyelerimiz ile anlık iletişimi sağlamak ve mobiliteyi arttırmak amacıyla “Mobil UTİKAD”ı üyelerimiz ve sektörümüzle buluşturduk. Mobil UTİKAD uygulaması IOS ve Android marketlerden ücretsiz olarak indirilebiliyor. Uygulama içinde



yer alan bölümler sayesinde UTİKAD duyurularına, eğitimlerine, sektör haberlerine, raporlara, COVID-19 bilgilendirmelerine kadar birçok başlığa ve bilgiye mobil cihazlardan kolayca erişmek mümkün. Önümüzdeki dönemde uygulamaya ‘üyelere özel’ bir bölüm ekleyerek online olarak ticari belge, kitap ve eğitim satışı gerçekleştirmeyi planlıyoruz.

Son olarak seçim süreci boyunca UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur liderliğinde görevlerini eksiksiz yerine getiren, etkili ve etkin proje fikirleri geliştiren ve sektör için özellikle pandemi döneminde gece gündüz çalışan İcra Kurulumuza da teşekkür ediyorum. Ve tabii ki çalışma gruplarımızda kıymetli fikirlerini bizlerle paylaşan, yaptığımız etkinliklere katılımlarıyla bizi onurlandıran, ulusal ve uluslararası platformlarda yaptıkları işler, kazandıkları başarılarla UTİKAD’ı daha da ileriye taşıyan siz değerli üyelerimize yürekten teşekkür ediyorum.

UTİKAD Başkanlığı çok kıymetli bir emanet, benden önceki başkanlar gibi elimi taşın altına koyarak, tüm üyelerimizin de katkılarıyla sektörü geliştirmek için çalışmaya devam edeceğim.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

2021

DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu tablonun hazırlanmasında İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kuruluna teşekkür ederiz.

6. İSTANBUL BİENNALE
6th ISTANBUL BIENNIAL

“İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

Meke Marine, deniz kültürü ve doğal kaynaklarla ilgili bilinirliği artırma amaçlı çalışmalar hazırlamakta ve etkinliklere destek olmaktadır.



#mekemarine



60 yılda 3.600 yıl

www.mekemarine.com

Otizm doğuştan gelen ve yaşamın ilk yıllarında iletişimsel problemleri ile kendini gösteren gelişimsel bir farklılıktır.

TEPELİ PELIKAN
Pelicanus cristatus

Endemik bir tür olan tepeli pelikanlar, özellikle İstanbul ve çevre bölgelerinde sıklıkla gözlemlenmektedir. Bu türün alanları azalmaktadır.

Türkiye'de Dışkı Yemeyen Pelikanlar, özellikle İstanbul ve çevre bölgelerinde sıklıkla gözlemlenmektedir.



YENİ RAPOR YAYINLANDI

Küresel deniz taşımacılığı hacminde öngörülen bir artış öncesinde yayımlanan yeni bir rapor, AB denizcilik sektöründen kaynaklanan çevresel etkiyi ilk defa tam kapsamlı bir şekilde ortaya koyarak sürdürülebilirliğin sağlanmasına yönelik zorlukları belirledi.

Avrupa dış ticaret hacminin %77'sinin ve AB ile Üye Devletler arasında gerçekleştirilen bütün ticaretin %35'inin deniz yoluyla gerçekleştirildiği günümüzde, deniz taşımacılığı uluslararası tedarik zincirinin çok önemli bir parçasını oluşturuyor. Her ne kadar deniz taşımacılığı faaliyetleri 2020 yılında COVID-19 salgınının etkilerinden dolayı düşmüş olsa da temel kaynaklara ve konteyner taşımacılığına yönelik artan talep doğrultusunda sektörde önümüzdeki yıllarda kuvvetli bir toparlanma bekleniyor.

Avrupa Çevre Ajansı ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı tarafından çıkarılan ortak rapor, alternatif yakıtlar, elektrikli gemiler ve sahil güç kaynakları gibi yakın zamanda ortaya çıkan sürdürülebilir çözümlerin mevcut durumunu değerlendirmekte olup, söz konusu çözümlerin AB tarafından kullanımına ilişkin kapsamlı bilgiler veriyor. Bunlara ek olarak raporda, artan deniz seviyesinin limanlara yönelik olası etkileri dahil olmak üzere iklim değişikliğinden kaynaklanacak zorlukların sektöre olan etkileri de ele alınıyor.

AB Ulaştırma Komiseri Adina Valean konuyla ilgili olarak şu şekilde bir açıklama yaptı: "Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejimiz, deniz taşımacılığı da dahil olmak üzere bütün taşımacılık modellerinin daha sürdürülebilir, akıllı ve dirençli olması gerektiğini ortaya koymaktadır. Deniz taşımacılığı çevresel ayak izi konusunda geçtiğimiz yıllarda gelişme gösterse de sektörü karbonsuzlaşma ve kirliliğin azaltılması hususlarında büyük zorluklar beklemektedir. Hedefimiz, son bulgulara dayanarak ve yenilikçi çözümlerden ve dijital teknolojilerden olabildiğince faydalanarak sektörün söz konusu

zorlukları aşmasına yardımcı olmaktır. Bu şekilde rekabet edebilirliğini sürdürerek ve kaliteli iş olanakları yaratmaya devam ederek deniz taşımacılığı çevre ile uyumlu bir şekilde gelişmeye ve vatandaşlarımızın günlük ihtiyaçlarını karşılamaya devam edebilir."

AB Çevre, Okyanuslar ve Balıkçılıktan Sorumlu Bakanı Virginijus Sinkevicius ise açıklamasında; "Bu ortak rapor denizcilik sektöründe mevcut ve gelecekte yaşanacak zorluklar ile ilgili genel bilgiler vermektedir. Raporda verilen mesaj ise net: Denizcilik sektörü hacminin önümüzdeki yıllarda artması beklenmekte ve şimdi harekete geçmezsek sektör daha fazla sera gazı ve sualtı sesi üretmeye devam edecektir. Sektörün, Avrupa Yeşil Mutabakatının (European Green Deal) hedeflerini karşılaması ve karbon nötr bir hale gelmesi için geçiş sürecinin sorunsuz ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilmesi hayati bir öneme sahiptir. Bu durum aynı zamanda sürdürülebilir mavi ekonomiye geçiş kapsamında Avrupa taşımacılık sektörü için yeni ekonomik fırsatlar yaratacaktır. Bizi bekleyen zorluklar büyük, fakat bu zorluklarla mücadele etmek için teknolojimiz, kaynaklarımız ve isteğimiz var." şeklinde değerlendirmede bulundu.

Rapor kapsamında çeşitli faktörlerin çevreye olan etkilerine ilişkin bilgiler de sunuluyor. Bu bağlamda sera gazı emisyonları ile ilgili olarak Avrupa Birliği ve Avrupa Ekonomik Bölgesinde bulunan limanlara uğrak yapan gemilerin 2018 yılında toplamda 140 milyon ton karbondioksit emisyonu ürettiği belirtildi. (2018 yılında dünya çapındaki karbondioksit emisyonlarının yaklaşık %18'i deniz taşımacılığı sektöründen kaynaklanmıştır.) 2019 yılında Avrupa

limanlarına uğrak yapan gemilerden kaynaklanan kükürt oksit emisyonları yaklaşık 1.63 milyon ton olarak ölçülmüş olup, küresel kükürt oksit emisyonlarının yaklaşık %16'sının ise uluslararası deniz taşımacılığı faaliyetlerinden kaynaklandığı belirtildi. Avrupa Birliği sularında su altı sesi seviyesi 2014 ile 2019 yılları arasında iki katından fazla bir düzeye çıkarak konteyner gemileri, yolcu gemileri ve tankerlerin itme gücü sağlayan pervanelerinden ötürü en yüksek ses enerjisi emisyonuna sebep olduğu görüldü.

Genel olarak, 1949'dan günümüze kadar deniz taşımacılığı sektörü, AB çevresindeki denizlere giren ve tüm türlerin % 50'sine yakın olan, büyük oranda Akdeniz'de bulunan egzotik deniz canlı türlerinin AB çevresindeki büyük kısmı için sorumlu tutuluyor. Toplam 51 tür, ekosistemleri ve yerli türleri etkileyebilecekleri anlamına gelen "yüksek etkili tür" olarak sınıflandırıldı. Rapor ayrıca, habitatlar ve türler üzerindeki tam etkinin değerlendirilmesi konusunda mevcut verilerin sınırlı olduğuna da dikkat çekiyor. 2010 yılından bu yana dünyada meydana gelen 18 büyük petrol sızıntısından yalnızca 3 tanesi (%17) AB sınırları içerisinde gerçekleşti. Geçtiğimiz 30 yıldan bu yana deniz yolu ile taşınan petrol miktarı istikrarlı bir şekilde artış gösterse de, denetlemelerin ve yaptırımların daha sıkı bir şekilde uygulanması ve konuya ilişkin farkındalık oluşturulması sayesinde petrol kirliliğine neden olan kazaların azaltılmasına yardımcı oluyor. Ekonomik, sosyal ve çevresel yönden daha da sürdürülebilir bir sektör olmak için AB deniz taşımacılığının önündeki 10 yıl çok önemli.

(Kaynak: EMSA)

BİRLEŞİK KRALLIK'TAN IMO'YA BASKI

Birleşik Krallık deniz taşımacılığı sektörünün 2050 yılına kadar tamamen karbonsuzlaştırılması için IMO'ya baskı yapıyor.



Londra Uluslararası Denizcilik Haftası'nda eylem çağrısı yapan Birleşik Krallık hükümeti ve Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası (UK Chamber of Shipping), Uluslararası Denizcilik Örgütü'nden (International Maritime Organization-IMO) mevcut hedefini artırmasını talep etti.

Birleşmiş Milletler'e (United Nations-UN) bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren IMO'nun mevcut hedefi, küresel deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların 2008 seviyelerine kıyasla %50 oranında azaltılmasını sağlamak.

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası, Birleşik Krallık tarafından güncel olarak yayımlanan ve ilk defa deniz taşımacılığı sektörünü kapsayan Altıncı Karbon Bütçesine (Sixth Carbon Budget) ve deniz taşımacılığının 2050 yılına kadar tamamen karbonsuzlaştırılması konusunda Taşımacılığın Karbonsuzlaştırılması Planı'na (Transport Decarbonisation

Plan) vurgu yaptı. Fakat yapılan bu çağrı henüz uluslararası seviyede kabul görmedi.

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası Müdürü Bob Sanguinetti konuyla ilgili olarak şu şekilde bir açıklama yaptı: "Yeşil gündem konusunda ön planda olmak isteyen IMO için radikal bir adım atma zamanı geldi.

Emisyonların %50 oranında azaltılması hedefi yeterli değil. Dolayısıyla IMO'nun 2050 yılına kadar net sıfır karbon emisyonu hedefine bağlı olması gerekmektedir." 31 Ekim-12 Kasım 2021 tarihleri arasında Glasgow'da gerçekleştirilecek 2021 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'na dikkat çeken Sanguinetti sözlerine şu şekilde devam etmiştir: "Deniz taşımacılığı yüklerin taşınması için kullanılan en temiz yöntemlerden bir tanesidir. Küresel ticaretin yaklaşık %90'ını taşıyan sektörün küresel sera gazı emisyonlarına olan etkisi

yaklaşık olarak yıl bazında %2.4 oranındadır. Fakat emisyonların azaltılması için daha fazla çalışma yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla uluslararası düzeyde atılacak somut adımlara ihtiyacımız var. 2050 yılına kadar net sıfır karbon emisyon hedefimize ulaşmak için IMO'da bulunan ortaklarımızla çalışmalar yürüteceğiz."

Sanguinetti tarafından yapılan açıklamalara benzer olarak Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası Başkanı John Denholm denizcilik sektörünün sorumluluklarını ciddiye aldığını tüm dünyanın bilmesi gerektiğini ifade etmiş ve 2050 hedefi neticesinde sektörün yeşil geçiş sürecini başarılı bir şekilde tamamlayacağını belirtti.

Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanı Grant Shapps, Birleşik Krallık'ın emisyon konusunda gösterdiği çabalarından memnuniyet duyduklarını ve sektördeki değişimlerden dolayı çok heyecanlı olduğunu ifade ederek şu şekilde bir açıklama yaptı:

"Zengin bir denizcilik geçmişine sahip ve 31 Ekim-12 Kasım 2021 tarihleri arasında gerçekleştirilecek Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'na ev sahipliği yapacak ülkemizin, denizcilik sektörünün yeşil geçiş sürecinde gösterdiği öncülükten dolayı gururluyuz. Önümüzdeki yıllarda Birleşik Krallık sularında faaliyete geçecek sıfır emisyonlu ticari gemilerin ve İngiliz Kanalı geçişlerinin önümüzdeki 10 yıl içerisinde emisjonsuz olacağı düşünüldüğünde sektörün hızlı bir gelişme gösterdiği söylenebilir."

(Kaynak: TradeWinds)



YANMAR

TICARI MARIN

Yanmar Istanbul Training Center, İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsünde, geleceğin zabiti öğrencilerin ve aktif hizmetteki gemi adamlarının eğitilmesine katkı sağlamaktadır.

250-500HP



500-1500 HP



30-250HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



**Yanmar ile
7 gün 24
saat kontrol**

Yanmar ticari kullanım amacıyla orta ve yüksek devirli dizel motorlar üretir. Bu motorlar, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini tam olarak kontrol edebilmesini sağlamak için düşük yakıt tüketimi ve kolay bakım sunmak üzere tasarlanmıştır. Ana tahrik ve elektrikli tahrik için 78mhp (57kW) ila 6000mhp (4480kW) arasında değişen motorlar ve ayrıca gemideki tüm elektrik ihtiyaçları için marin jeneratör setleri sunuyoruz.

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

1 Ocak – 27 Eylül 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2021	ŞUBAT 2021	MART 2021	NİSAN 2021	MAYIS 2021	HAZİRAN 2021	TEMMUZ 2021	AĞÜSTOS 2021	EYLÜL 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (MANFREDONIA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

1 Eylül – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında Paris ve Tokyo MoU'da "stabilite" konusunda Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) uygulanacaktır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan duyuruda; uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin, gerçekleştirilecek olan denetim kampanyasına hazırlıklı olunması ve kampanya süresince bahse konu gemilerde tutulma yaşanmamasını teminen, Liman Başkanlıkları ve Yetkilendirilmiş Kuruluşlarca 21 Haziran – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında "stabilite" konulu denetim kampanyası uygulanacağı bildirilmektedir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 EYLÜL) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (EYLÜL)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	1 (138 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (22 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (208 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (37 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşamamaktadır.

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Ulaştırması Müdürü

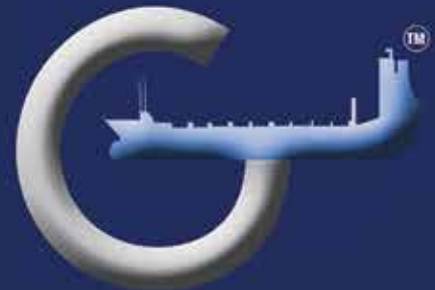


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

A Company that is achieving considerable success in supplying Hose,Service and Cargo Cranes,Anchor and Mooring Winches, Rescue-Boat&Life-Raft Davits,Free Fall Davits, Propulsion Systems,Manoeuvring Systems, Deck Equipments,Hatch Covers, Ladders;and achieving success in conducting Repair and Maintenance of Propulsion Systems, Manoeuvring Systems to vessels is the ship machinery and equipment designer and manufacturer GÜRDESAN, which is based in Kocaeli/TURKEY with its 40.000 m2 facility

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m2'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır.Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



TÜRK DENİZCİLERİNİN IŞIĞI: PREVEZE DENİZ ZAFERİ

Bu yıl, Akdeniz'de Osmanlı Donanması'na karşı koyabilecek bir donanmanın kalmadığı ve aynı zamanda Türk hakimiyetini başlatan Preveze Deniz Zaferi'nin 483. yılı kutlanıyor. İşte 27-28 Eylül 1538 tarihlerinde Osmanlı Donanması'nın galibiyeti ile sonuçlanan deniz muharebesi ile ilgili detaylar...



Denizcilik tarihinin önemli dönüm noktalarından Preveze Deniz Zaferi, 483 yıldır büyük bir şeref ve gurur abidesi olarak Türk denizcilerine ışık tutuyor. Akdeniz'de Osmanlı hakimiyetini kesin olarak belirleyen Preveze Deniz Savaşı, 27 Eylül 1538'de Osmanlı Devleti Kaptan-ı Deryası Barbaros Hayreddin Paşa liderliğindeki Osmanlı Donanması ile Cenevizli Amiral Andrea Doria komutasındaki müttefik Haçlı Donanması arasında meydana geldi.

Kanuni Sultan Süleyman döneminde Osmanlı Donanması'nın Ege'deki bir dizi adayı Venediklilerden alması, Akdeniz'de ticari ve askeri çıkarları bulunan Avrupa devletlerini harekete geçirdi. Osmanlı ilerlemesini durdurmak isteyen Avrupa; İspanya, Papalık ve Avusturya ittifakına Venedik, Portekiz, Malta ve Ceneviz'in de katılımıyla Amiral Doria kumandasında büyük bir Hıristiyan Donanması oluşturdu.

Elindeki güçle, Osmanlılara ait Preveze Kalesi'ni kuşatan Amiral Doria, Osmanlı Donanması'nın gelmesi üzerine Venedik



egemenliğindeki Korfu'ya çekildi. Bu süreçte Arta Körfezi'ne giren Osmanlı Donanması, her açıdan daha üstün olan Haçlı Donanması'nı açık denizde savaşmaya zorladı. Osmanlı'nın "oyalama savaşı" vereceğini düşünen Andrea Doria, Barbaros Hayrettin Paşa'nın taktik dehası ve beklenmedik saldırıları karşısında büyük bir şaşkınlık yaşadı. Barbaros komutasındaki 122 gemili Osmanlı Donanması, 27 Eylül'de 262 gemiden oluşan Haçlı Donanması'na, Preveze açıklarında ustalıklı manevra yaparak taarruz etti. Rüzgarla hareket eden yelkenli gemilerden kurulu Haçlı Donanması da rüzgarın elverişliliğinden faydalanarak karşı saldırıya geçti, ancak ilerleyen zamanda rüzgarın durması, donanmaya manevra kabiliyetini kaybetti. Bu süreçte hem yelkenle hem de kürekle yol alabilen "çektiri" türü gemilerden oluşan Osmanlı Donanması, çok sayıda

gemi batırarak Haçlı Donanması'na ağır kayıplar verdirdi. Hezimete uğrayan Andrea Doria, gece karanlığından yararlanarak savaş alanından uzaklaştı.

OSMANLI'DA ŞENLİKLERLE KUTLANDI

Preveze Kalesi önündeki açık sularda yapılan savaş, Osmanlı Donanması'nın zaferiyle sonuçlandı. "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" sözlerinin sahibi, denizler fatihi Barbaros'un kazandığı zafer, Akdeniz'deki Türk hakimiyetini tam anlamıyla pekiştirdi. Barbaros Hayrettin Paşa'yı İstanbul'da coşkuyla karşılatan zafer, bütün Osmanlı'da şenliklerle kutlandı.

Zafer, bugün de büyük bir şeref ve gurur abidesi olarak Türk denizcilerine ışık tutmaya devam ediyor. Zaferin kazanıldığı 27 Eylül her yıl "Deniz Kuvvetleri Günü" olarak coşku ve heyecanla kutlanıyor.

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

Take the next step
on your journey
to decarbonisation
with Lloyd's Register.

**Take early action
with LR for EEXI:**
lr.org/eexi





ULUÇ KEDME *

Sektörümüz için yeni dönemin başlangıcı olarak varsayabileceğimiz eylül ayı, marketteki hareketliliğin başladığı, beklentilerin realize olduğu süreç olarak hep aklımızda yer etmiştir. Yazın durağanlığından sonra yeni umutlarla “Vira Bismillah” dediğimiz dönemleri hep akıllara getirir. Ancak 2020 senesinde pandemi süreci ile yaz dönemine girdiğimiz günden bu güne sektörümüz hiç durmamak ile birlikte, özellikle 2021 senesi başı itibari ile ise uzun yıllardır özlemler beklenen altın günlerini yaşadığını söylememiz yanlış olmayacaktır. Navlunların rekor seviyelerde seyrettiği yaz döneminden

Marketteki olumlu tablo katlanarak devam ediyor...

kış dönemine geçişte de marketteki olumlu tablo katlanarak devam etmektedir.

Endekslere baktığımızda özellikle Capesize / Panamax ve Handysize endekslerindeki artışların yazın başına kıyasla %30-%60 aralığı seviyelerinde pozitif seyretmekte olduğunu görüyoruz. Endekslerin genel ortalaması diyebileceğimiz Baltık Kuruyük Endeksi'nde de % 50'ye yakın bir değişimden bahsetmemiz mümkündür. Bu verileri özellikle koster tonajından büyük tonajlara kadar navlun fiyatlarında da oldukça pozitif yönde görmekteyiz.

Artan uzun vadeli ve yüksek navlun getirili periyot kira taleplerinin de, marketin önümüzdeki süreçte de 2022'ye sarkacak şekilde devam edeceği izlenimi ve beklentisini piyasalarda oluşturmakta olduğuna tanıklık etmekteyiz. Demir/Çelik ve hurda fiyatlarında ise, yine son yılların en yüksek seviyelerinde olmasına karşın, iki aylık periyotta stabil seyrettiğini,

ancak herhangi bir düşüş göstermediğini gözlemliyoruz.

Brent petrol tarafında ise, son bir aylık dönemde %10'luk artış göze batmak ile birlikte, bunun temelinde ülkelerin ham stoklarındaki beklenenin üzerinde düşüşün etkili olduğu yorumlanmaktadır. Haricen özellikle Güney Amerika Bölgesi'nde yaşanan kasırgaların da üretimi engellemesinin bir diğer etken olduğunu da yorumumuza ekleyebiliriz.

Son olarak yukarıdaki veriler ışığında ileriye dönük olumlu beklentiler, yüksek navlunlar ve emtialar ile birlikte 2008 senesi öncesini hatırlatacak şekilde gemi fiyatlarında sert yükselişlere tanıklık etmekteyiz. Özellikle bu sürecin diğer bir değişimle arzdaki yükselişin talep tarafı ile dengeye kolay oturamayacak olması sebebi ile gemi alım-satım tarafında negatif yansıma (alım-satımlarda daralma) olasılığını tetikleyebileceği görüşündeyiz.

EYLÜL 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
FRONTIER PHOENIX	181.356	2011	JAPAN	BULK	GREECE	33,75
BULK PHOENIX	56.088	2013	JAPAN	BULK	BANGLADESH	19,20
S'HAIL AL RUWAIS	52.822	2001	JAPAN	BULK	CHINA	9,20
WAN AN	42.717	1998	JAPAN	BULK	CHINA	7,00
NICOLINE BULKER	38.191	2012	JAPAN	BULK	HONG KONG	20,00
PORT PHILLIP BAY	37.614	2015	JAPAN	BULK	HONG KONG	UNDISCLOSED
ALBATROSS	25.028	2011	JAPAN	BULK	TURKEY	12,00
CAPE UNITED	203.137	2007	JAPAN	BULK	GREECE	22,00
YUMETAMOU	181.407	2012	JAPAN	BULK	GREECE	32,30
OCEAN EMERALD	92.950	2012	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	17,25
PRISCILLA VENTURE	77.283	2008	JAPAN	BULK	CHINA	8,20
ADS GALTESUND	75.395	2007	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	15,00
NORD PEAK	61.649	2011	JAPAN	BULK	HONG KONG	22,40
BELCARGO	58.729	2008	PHILIPPINES	BULK	UNDISCLOSED	16,50
MELATI LAUT	56.643	2011	CHINA	BULK	CHINA	5,30



ATLANTIC ENSENADA	55.814	2006	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	15,00
SPAR DRACO	53.565	2006	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	13,80
ASHIYA STAR	52.223	2006	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	13,80
HOUSTON PEARL	35.914	2011	S.KOREA	BULK	UNDISCLOSED	17,10
ANTIGONI	32.663	2011	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	11,20
NEW POWER	32.070	2012	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	15,25
TRANS AFRICA	81.270	2017	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	31,00
LEMESSOS QUEEN	76.565	2008	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	18,90
ASIA RUBY III	63.023	2014	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	67,0*
ASIA RUBY II	62.996	2014	CHINA	BULK		*
ASIA RUBY IV	62.982	2014	CHINA	BULK		*
SANTA BARBARA	61.381	2013	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	24,70
ADITYA	55.496	2008	JAPAN	BULK	NORWAY	16,50
NEREUS ISLAND	37.920	2014	JAPAN	BULK	CHINA	21,00
GLORIOUS SAIKI	37.154	2012	JAPAN	BULK	HONG KONG	17,00
PRASLIN	36.782	2011	VIETNAM	BULK	USA	17,00
PACIFIC BULKER	36.309	2015	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	21,00
FOUR DIAMOND	34.059	2011	VIETNAM	BULK	GREECE	28,0*
FOUR EMERALD	33.992	2013	VIETNAM	BULK		*
STELLA LUCY	179.666	2015	CHINA	BULK	GREECE	75,0 *
STELLA LAURA	179.549	2015	CHINA	BULK		*
AQUA SPLENDOR	175.589	2012	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	NA
LOWLANDS BEACON	61.400	2011	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	21,00
HELENA	50.206	2002	JAPAN	BULK	CHINA	9,80
MARATHA PROMISE	37.187	2012	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	16,50
YUNNAN	34.398	2015	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	16,00
SHENG JIA HE 2	34.365	2013	CHINA	BULK	CHINA	11,15
CHANG BAI SAN	318.445	2012	CHINA	TANKER	GREECE	41,50
TMN PRIDE	48.676	2006	JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	8,30
NESTE	25.117	2005	CHINA	TANKER	UAE	UNDISCLOSED
FSL NEW YORK	19.970	2006	JAPAN	TANKER	S.KOREA	10,00
PAEONY	281.050	1999	JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	25,00
ATLANTIC PISCES	49.999	2009	S.KOREA	TANKER	USA	72,2 *
ATLANTIC BREEZE	49.999	2007	S.KOREA	TANKER		*
ATLANTIC GEMINI	49.999	2008	S.KOREA	TANKER		*
ASSOS	47.872	2006	S.KOREA	TANKER		*
ANEMOS I	47.823	2007	S.KOREA	TANKER		*
AKERAIOS	47.782	2007	S.KOREA	TANKER		*
CITRUS	46.938	2008	S.KOREA	TANKER		*
BOCHEM ANTWERP	19.806	2011	JAPAN	TANKER	VIETNAM	15,60
ANUKET AMBER	9.596	2008	CHINA	TANKER	SINGAPORE	5,00
SEAFALCON	112.661	2002	S.KOREA	TANKER	CHINA	13,50
CABO KAMUI	74.214	2016	S.KOREA	TANKER	CHILE	63,0 *
CABO MISAKI	74.177	2017	S.KOREA	TANKER		*
MAERSK ERIK	40.083	2008	S.KOREA	TANKER	FRANCE	12,00
TIGER SINGAPORE	13.083	2009	S.KOREA	TANKER	CHINA	6,00
MAYA VN	318.778	2003	S. KOREA	TANKER	CHINA	27,00
SARPEN	105.656	2002	S.KOREA	TANKER	CHINA	12,20
DEE4 BIRCH	53.712	2006	JAPAN	TANKER	USA	12,00
DEE4 ACACIA	53.688	2006	JAPAN	TANKER	USA	12,00

HURDA FİYATLARI EYLÜL 2021			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 585-595	US\$ 595-605	US\$ 605-615
PAKİSTAN	US\$ 575-585	US\$ 585-595	US\$ 595-605
HİNDİSTAN	US\$ 555-565	US\$ 565-575	US\$ 575-585
TÜRKİYE	US\$ 275-285	US\$ 285-295	US\$ 295-305

EYLÜL 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
GDANSK	63.671	12.842	1984	BC	DJIBOUTI	500
NABIHA 1	11.715	4.900	1990	BC	PAKİSTAN	NA
OCEANIA	106.560	16.099	2002	TANKER	BANGLADESH	NA
RISA	46.271	9.820	2000	TANKER	BANGLADESH	NA
SKY SINO	45.375	12.235	1998	TANKER	UNDISCLOSED	NA
SHUN SHENG	15.866	6.575	1999	TANKER	BANGLADESH	NA
SHINE	7.527	2.556	1996	TANKER	INDIA	NA
STANDORF	28.820	11.050	1990	GAS TANKER	BANGLADESH	700
HARIN NAVEE 8	1.693	758	1987	GC	BANGLADESH	520
SEAWAYS HELLAS	69.636	13.213	2003	TANKER	UNDISCLOSED	540
PIRAMERD	47.149	9.375	2003	TANKER	PAKİSTAN	605
CHIRON	32.250	9.041	1996	TANKER	PAKİSTAN	608
GEO HINDSAGAR	836	2.108	1980	RESEARCH	INDIA	555
JUBILEE STAR	309.892	42.760	1996	TANKER	UNDISCLOSED	580
SPLENDOR	45.217	10.045	1996	TANKER	PAKİSTAN	624
BALTIC ENERGY	69.991	29.531	1983	GAS TANKER	BANGLADESH	750
DOLE CALIFORNIA	11.800	16.675	1989	CONTAINER	INDIA	630
DOLE ECUADOR	11.613	16.862	1989	CONTAINER	INDIA	620
NANCOWRY	5.014	8.000	1992	PASSENGER/GC	UNDISCLOSED	566
PARSA	8.224	3.100	1991	TANKER	INDIA	1.060
SISTRAUM	2.550	1.430	1981	TANKER	INDIA	605
GAS ICON	5.588	2.926	1994	GAS TANKER	BANGLADESH	610
NICOBAR	4.963	7.924	1991	PASSENGER/GC	INDIA	456
ALBATROSS 07	1.819	1.240	1985	OFFSHORE/TUG	INDIA	495

* Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasis



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACIL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACIL MÜDAHALE PLAN HAZIRLAMA
- PETROL KİRLİLİĞİ MÜDAHALE EĞİTİMLERİ
- PETROL KİRLİLİĞİ TATBİKATLARI
- SU ALTI ÇALIŞMALARI
- GEMİLERDEN ATIK ALIM
- ÇÖP VE PETROL TOPLAMA GEMİ İNŞAA
- PETROL KİRLİLİKLERİNE MÜDAHALE VE TEMİZLİK

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

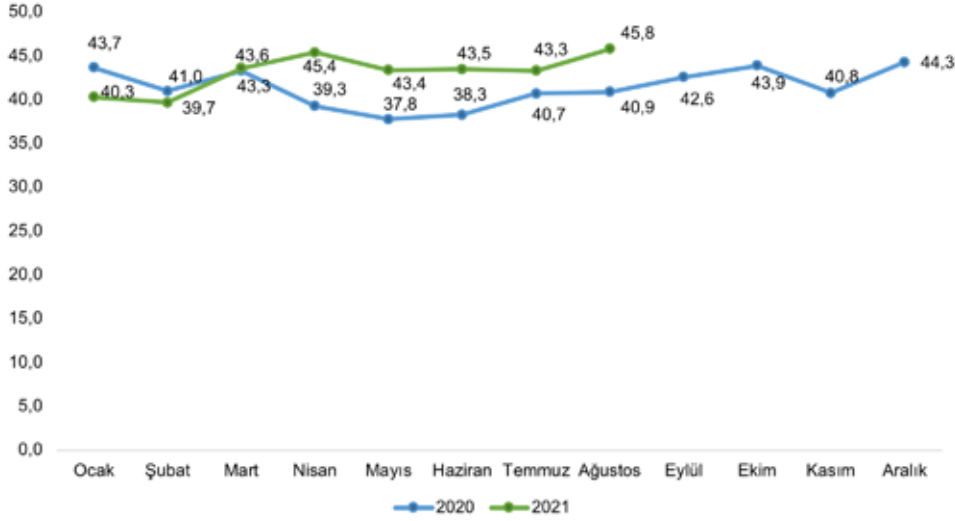
Adres : Mühane Cid. Çağlar Hn. No: 19 Karaköy / İstanbul
Tel : +90 212 243 48 82
Faks : +90 212 243 48 89
GSM : +90 532 284 65 03 (7/24)
E-mail : info@marticevre.com.tr



2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 11,8 artış göstererek 45.719.429 ton olmuştur.

Grafik1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Ağustos 2021



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 15,1 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 21,6 artarak 13.056.935 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 11,3 artarak 20.889.761 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 15,1 artarak 33.946.696 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Ağustos 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Ağustos	2020	10.733.845	21,6%	18.766.862	11,3%	29.500.707	15,1%
	2021	13.056.935		20.889.761		33.946.696	
Ocak - Ağustos	2020	88.589.478	14,9%	150.804.728	0,6%	239.394.206	5,9%
	2021	101.803.489		151.655.295		253.458.784	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabağçe Altı) Tuzla / İstanbul
Tel: +90 216 494 20 00 / 01/ 446 11 04
Fax: +90 216 494 20 03 / 446 12 88
GSM: +90 530 505 24 56
www.urkmezsacdemir.com
info@urkmezsacdemir.com
satis@urkmezsacdemir.com

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

GEMİ SACI
A GRADE, AH36, DH36, EH36
HOLLANDA PROFİLİ
PROFİL DEMİRLERİ
RASPA BOYA SA/2,5
CNC KESİM/BÜKÜM

27.09.2021

39. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta da yüze 3,25 civarı bir düşüş kaydederek 2.158 puana geriledi. Bu hafta yüne yükselen yakıt ve sabit kalan ticaret sebebiyle gerileyen navlunların önümüzdeki hafta tekrar yükselişe geçmesi bekleniyor, kaldı ki bu hafta sonuna doğru faaliyetlerde yine artış görülebilir.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- Bloomberg'in en başarılı Çin tahmincisi, ülkedeki sert Koronavirüs kısıtlamalarının üçüncü çeyrekte ekonomik yavaşlamaya sebep olacağını ve yıllık büyümenin yüzde 8'in altında kalacağını öngördü.

- Alman Sanayi Federasyonu (BDI), 2021'de tüketici harcamalarında beklenen durgunluk sebebi ile 2021 ekonomik büyüme tahmininin yüzde 3,5'ten yüzde 3'e düşürdü.

- Avrupa Merkez Bankası (AMB) politika yapıcısı Pablo Hernandez de Cos, Financial Times'ın AMB'nin 2025 yılına kadar yüzde 2 enflasyon hedefine ulaşmasını beklediğini iddia eden bir raporunun yayınlanmasının ardından,

AMB'nin 2023'te avro bölgesinde faiz artışı beklemediğini açıkladı.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta sert arttı denilebilir. Batı Teksas tipi ham petrol 71-72 dolar/varilden 74 dolar/varile yükseldi. Brent de 78 dolar/varile kadar çıktı.

- SovEcon, 2021-2022 hasat yılı Rus buğday üretimine ilişkin tahminini 76,2 milyon tondan 75,4 milyon tona indirdi.

- Ocak-Temmuz döneminde, Türkiye'nin inşaat demiri ihracatı yıllık yüzde 35 artışla 4.21 milyon tona ulaştı. Türkiye'nin en çok inşaat demiri ihracatı yaptığı ülke, yıllık yüzde 28.42 artışla 582.500 ton ile İsrail olurken, onu

536.000 ton ile Singapur ve 510.000 ton ile Yemen izledi.

- Yine ocak-temmuz döneminde, Türkiye'nin çelik kütük ithalatı yıllık yüzde 101.4 artışla 2 milyon tona ulaştı. Söz konusu dönemde, Rusya, yıllık yüzde 98 artışla ve 1.20 milyon ton ile Türkiye'nin demir çubuk ve demir kütük ithalatının ana tedarikçisi olurken, onu 259.500 ton ile Ukrayna izledi.

- Son olarak, bu yılın ilk yedi ayındaki dönemde, Türkiye'nin sıcak haddelenmiş rulo sac (HRC) ithalatı yıllık yüzde 44,4 artışla 2,88 milyon tona ulaştı. Rusya yıllık yüzde 91 artışla 1,27 milyon ton ürün göndererek Türkiye'nin en fazla sıcak haddelenmiş rulo alımı yaptığı ülke oldu. Ukrayna ise 655.400 ton ile ikinci sırada yer aldı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	6.767	9.675	12.526	17.978
Geçen Hafta	7.116	10.173	13.172	18.904
Geçen Ay	5.560	7.949	10.293	14.772
Geçen Yıl	1.211	1.731	2.242	3.217



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3,000	CALCITE IN BB	MERSIN-SFAX	1000/1000	35.00
3,200	MINERALS IN BB	MARMARA-ISLAND-ALGIERS	1000/1000	42.00
3,300	REBARS	NEMRUT-CONSTANTA	1000/1000	25.00
4,000	SFS (85')	BRAILA-ISKENDERUN	2200/2200	70.00
4,000	SCRAP (75')	GALATZ-MARMARA	800/1000	38.00
5,000	STEEL PRODUCTS	DILISKELESI-CONSTANTA	1000/1000	22.00
5,000	BARLEY (54')	MARIUPOL-SAMSUN	1250/1250	37.00
6,000	WHEAT (46')	BERDYANSK-TRABZON	1500/1250	40.00
6,000	BARLEY (56')	NIKOLAEV-MARMARA	1500/1500	39.00
6,000	WHEAT (46')	RENI-SAMSUN	1500/1500	39.00
6,000	SFMP (56')	MARIUPOL-ALIAGA	1500/1500	46.00
6,600	STEEL PRODUCTS	NOVOROSIYSK-CONSTANTA + MARMARA	2500/1500	33.00
8,500	STEEL PRODUCTS	ISKENDERUN-GALATZ	2000/2000	36.00
10,000	SALT	SFAX-KOPER	3000/3000	23.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-AĞUSTOS 2021

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Integrity	8919934	Ro-Ro	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	Dampier Spirit	8613748	Tanker	Bahamalar	59.289	115.232	16.079	1988	3.04.2021
3	Tantawan Fpso	7421980	Tanker	Bahamalar	67.408	136.960	25.662	1976	5.05.2021
4	Damla	7637149	Ro-Ro Yolcu	Belize	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
5	Dzintarkrasts	8421951	Balıkçı	Gine-Bissau	1.898	690	1.480	1984	9.02.2021
6	Alina	7525683	Kuruyük	Gürcistan	20.206	34.318	6.254	1977	17.03.2021
7	Nika Victory	8805509	Soğutmalı Yük Gemisi	Gürcistan	2.060	2.133		1987	4.06.2021
8	Volvox Delta	8304567	Tarama Gemisi	Hindistan	8.089	10.915	6.072	1984	16.06.2021
9	Aberdeen	9125736	Tanker	Honduras	47.274	87.055	17.419	1996	3.05.2021
10	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
11	Asso Ventuno	9183192	Romorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	3.03.2021
12	Transocean Arctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	7.01.2021
13	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
14	Ensco Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
15	Alcyon A	8104228	Romorkör	Kamerun	1.210	1.000		1981	7.06.2021
16	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
17	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021
18	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
19	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
20	Edi	7218395	Yolcu	Komorlar	28.372	596	14.400	1973	16.05.2021
21	Csl Rhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
22	Gsp Phoenix	9083158	Romorkör	Malta	2.033		1.723	1995	21.05.2021
23	Gsp Vega	8107062	Romorkör	Malta	1.768		1.964	1974	21.05.2021
24	B Gas Commander	9112155	LPG	Malta	2.458	2.347	1.463	1996	6.06.2021
25	GSP Phoenix	9083158	Servis Motoru	Malta	2.033	891		1995	4.06.2021
26	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	7.01.2021
27	Leiv Eiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
28	Lev Soldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
29	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
30	Jigawa	7208106	Ro-Ro	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
31	Deepsea Bergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	7.01.2021
32	Betty Knutsen	9172870	Tanker	Norveç	24.185	35.807		1999	9.07.2021
33	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
34	Seagas Governor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
35	Vav	7369118	Ro-Ro Yolcu	Palau	7.564	5.170	3.612	1974	7.05.2021
36	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
37	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
38	Sea Cruiser 1	8817100	Ro-Ro	Panama	7.694	3.184		1989	20.06.2021

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
39	West Navigator	9162100	Sondaj Gemisi	Panama	69.851	99.304		1998	7.06.2021
40	Harats	8721404	Kuruyük	Panama	2.998	3.332		1986	7.07.2021
41	Standorf	8902993	LPG	Panama	21.907	28.820	10.875	1990	25.08.2021
42	Inzhener Plavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
43	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
44	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
45	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	7.03.2021
46	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
47	Lady Caroline	7909619	Ro-Ro	Tanzanya	1.734	305	948	1979	20.05.2021
48	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
49	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	5.04.2021
50	Safi	7108899	Kuruyük	Togo	2.526	3.684	1.456	1971	15.05.2021
51	Nika	880559	Kuruyük	Togo	2.060	2.099	1.660	1970	31.05.2021
52	Samsun	7615684	Ro-Ro Yolcu	Türkiye	10.870	1.790	6.593	1985	3.05.2021
53	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
54	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	5.04.2021
55	Çatalkaya	7434834	Romorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
56	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
57	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021
58	Sabahat Telli	8111831	Tanker	Türkiye	3.253	4.558		1982	12.07.2021
59	Parsa	8914776	Tanker	Türkiye	4.988	8.224	3.100	1991	13.08.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Ağustos 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



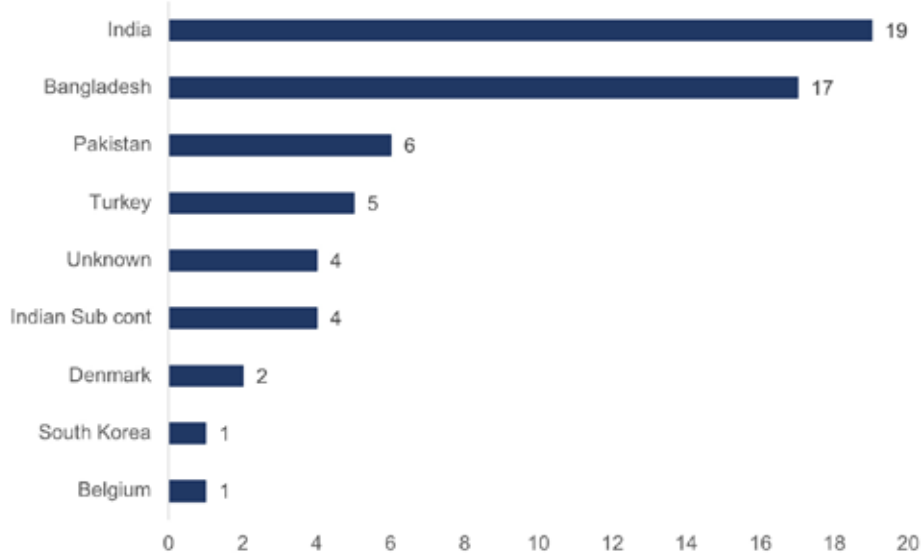
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) HAZİRAN-AĞUSTOS 2021

Gemi Tipi	Mayıs			Haziran			Temmuz		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	1	44,0	2.761	-	-	-	-	-	-
AHTS	7	34,9	10.683	3	24,0	6.463	5	30,6	8.267
Asp. & Bit.	1	36,0	4.667	-	-	-	-	-	-
B/D/G Dredger	-	-	-	-	-	-	1	32,0	1.328
Bulk	1	20,0	170.094	4	32,5	337.857	3	30,0	99.407
C,U & FP Lay	-	-	-	-	-	-	1	24,0	6.000
Cement	1	37,0	18.996	1	46,0	6.436	-	-	-
Chem & Oil	10	24,8	223.990	10	27,3	182.557	11	27,3	220.727
Container	3	27,3	24.799	-	-	-	2	32,0	23.413
Cruise	-	-	-	1	48,0	5.936	-	-	-
Diving Spt	-	-	-	1	38,0	1.751	-	-	-
Drillship	1	23,0	99.304	-	-	-	-	-	-
Ethy/LPG	2	26,5	16.644	-	-	-	-	-	-
FPSO	-	-	-	2	37,5	132.915	-	-	-
GCargo	2	40,5	3.102	4	36,3	12.226	2	50,5	1.235
Hvy Dk Cargo	1	36,0	30.126	1	38,0	32.292	-	-	-
LNG	-	-	-	1	37,0	67.552	2	31,0	143.510
LPG	1	25,0	2.347	2	25,5	8.764	1	31,0	28.820
M. Sulphur	-	-	-	-	-	-	1	22,0	15.866
Methanol	-	-	-	1	20,0	31.632	2	26,0	50.717
MPP	1	22,0	5.581	-	-	-	-	-	-
MSV	1	44,0	852	-	-	-	-	-	-
Open Hatch	-	-	-	1	30,0	47.079	-	-	-
Pass	1	26,0	891	1	26,0	31	-	-	-
Pass/Car F.	-	-	-	2	42,0	6.676	2	43,0	2.049
Pass/Cargo	-	-	-	-	-	-	1	30,0	4.963
PCC	1	32,0	3.184	1	20,0	2.900	-	-	-
Products	13	30,1	237.661	7	32,9	30.572	6	25,3	169.847
PSV	2	25,0	8.483	-	-	-	-	-	-
Reefer	3	34,0	21.343	2	29,5	10.896	5	44,0	13.388
Research	-	-	-	1	45,0	200	-	-	-
Rfr Fish C.	-	-	-	1	32,0	523	-	-	-
Rfr/RoRo	1	30,0	9.160	-	-	-	-	-	-
RoPax	1	45,0	7.486	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro	1	24,0	4.120	1	63,0	-	-	-	-
Seis. Survey	-	-	-	-	-	-	2	39,5	3.896
Shuttle	-	-	-	1	22,0	35.807	-	-	-
Standby Safety	-	-	-	-	-	-	1	39,0	-
Supply	-	-	-	-	-	-	1	26,0	1.090
Tanker	2	26,0	266.013	8	25,5	753.117	7	25,7	906.754
Tug	1	62,0	-	1	33,0	476	2	24,0	145
TSH Dredger	1	37,0	10.915	-	-	-	1	32,0	4.752
Utility	1	52,0	761	-	-	-	-	-	-
Work/Repair Vsl.	-	-	-	1	39,0	20.627	-	-	-
Genel Toplam	61	31,1	1.183.963	59	31,5	1.735.285	59	30,9	1.706.174

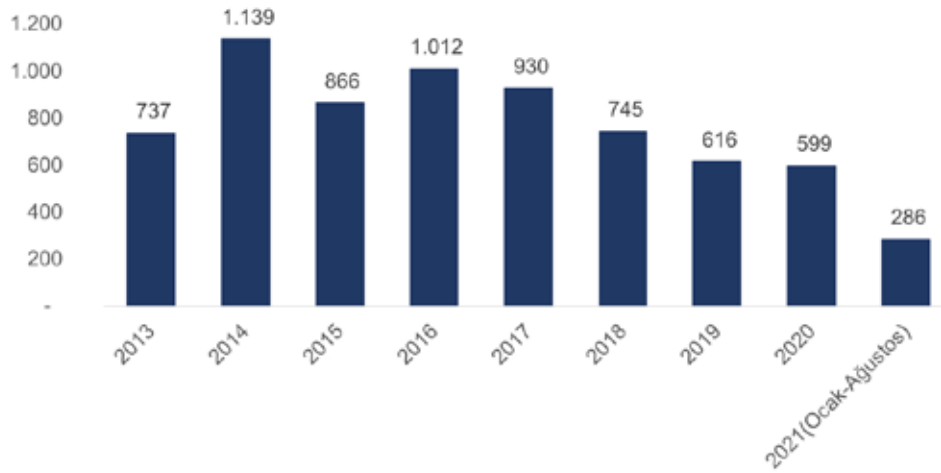
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (AĞUSTOS 2021)



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet 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 HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK
(Deniz Ticareti Sorumlusu)



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

MESI INCORPORATION
Marine Engine Spares International Inc.
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

- FİLTRE BAKIMI GEREKTİRMEZ
- FİLTRE DEĞİŞİMİ GEREKTİRMEZ
- TIKANMA,DELİNME RİSKİ YOK
- GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİ!

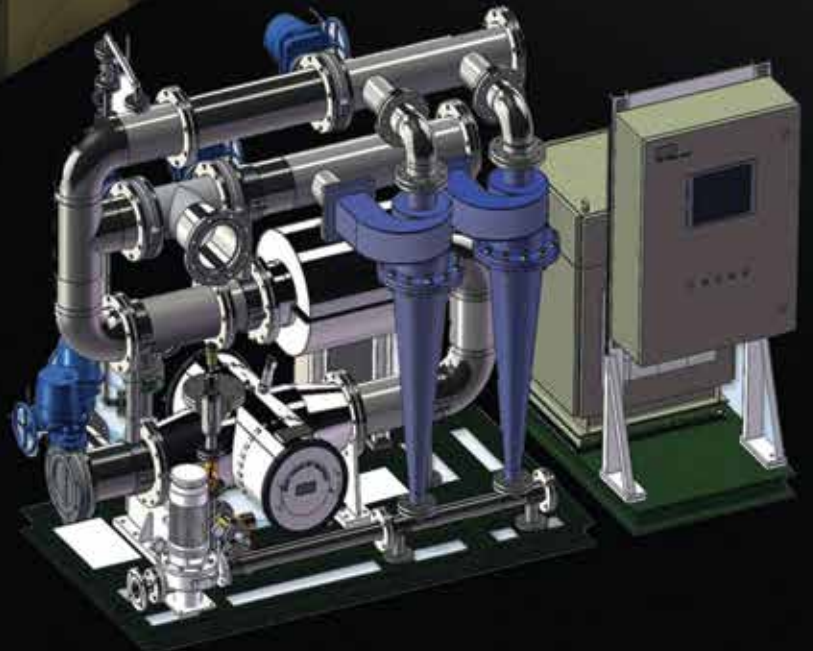
İLETİŞİM:

✉ info@yafdiesel.com.tr

🌐 www.yafdiesel.com.tr

🏠 Tuzla/İstanbul

☎ 0216 494 49 02



Artık dalgalar üzerinde sörf yapma dönemi bitti...



Şimdi o dalgaları

yaratan

Rüzgar

olma

zamanı!

- Grafik Tasarım • Kurumsal Kimlik Çalışması • Broşür ve Katalog Çalışması
- Sosyal Medya Danışmanlığı • PR Çalışması • Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar

virahaber

TAYFAJANS

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 No:1 Validebağ / Kadıköy / İSTANBUL
Tel: +90 216 339 13 40 - 41 • www.tayfajans.com • info@tayfajans.com