

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EKİM / 2019

İSTANBUL'DA **VALİLİK - DTO İŞBİRLİĞİ** ARTARAK SÜRECEK



**SALİH ZEKİ ÇAKIR: DENİZCİLİK BU
ÜLKENİN ZENGİNLEŞMESİ İÇİN OLMAZSA
OLMAZ BİR SANAYİ SEKTÖRÜDÜR**

**MUSTAFA MUHTAROĞLU:
HEPİMİZ BÜYÜK DEĞİŞİME
HAZIRLANIYORUZ**

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7
Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00

Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumruklem.com

www.berkgumruklem.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



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

M. ZİYA KALKAVAN

ERDAL ÇALIŞKAN

2013 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 35

EKİM 2019

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

İDARE MERKEZİ

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

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

F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr

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 Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

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

Editör: KEMAL CAN KAYAR editor@tayfajans.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

TARİK TALİP OKUR

ESİN TARHAN

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



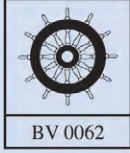
GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

FREEFALL LIFEBOATS



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



RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

DENİZ SİSTEMLERİ



www.aselsan.com.tr



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

aselsan

Güven Veren Teknoloji

İÇİNDEKİLER



12

MECLİS:

İSTANBUL'DA VALİLİK -
DTO İŞBİRLİĞİ
ARTARAK SÜRECEK

34

GÜNDEM:

CUMHURİYETİMİZ 96
YAŞINDA

10

TAMER KIRAN:

GENÇLER GÖREV BAŞINA!

36

SÖYLEŞİ:

SALİH ZEKİ ÇAKIR
DENİZCİLİK BU ÜLKENİN
ZENGİNLEŞMESİ İÇİN
OLMAZSA OLMAZ
BİR SANAYİ SEKTÖRÜDÜR

48

BALIKÇILIK:

BALIKÇILAR
CUMHURBAŞKANI İLE
"VİRA
BİSMİLLAH" DEDİ

54

IBIA 2019:

MUSTAFA MUHTAROĞLU:
HEPİMİZ BÜYÜK DEĞİŞİME
HAZIRLANIYORUZ

62

DENİZ VE MİZAH:

HALİM METE:
YENİDEN BAŞLAMAK...
KİMLER DENİZCİDİR?

64

SÖYLEŞİ

ZİHNİ MEMİŞOĞLU:
İKMAL SEKTÖRÜ DİKKAT
ÇEKEN BİR
SEKTÖR HALİNE GELDİ

68

AKADEMİK BAKIŞ

YAŞAR ÇATALKAYA:
GERÇEK VAKIF
ÜNİVERSİTELERİ...

92

BUNKER:

UNNI EINEMO:
IMO 2020: RESİM
NETLEŞİYOR...

ODADAN HABERLER	22
ŞUBELERİMİZDEN	28
DTO AB BÜLTENİ	42
GEMİ TUTULMALARI	46
SÖYLEŞİ	70
HUKUK	72
SEKTÖRDEN HABERLER.....	78
LOJİSTİK	90
S&P	96
YÜK İSTATİSTİKLERİ	100
ISTFIX ANALİZ	102
HURDA RAPORU	106

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 Ataşehir 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





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



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



A İcmeler, Rauf Orbay Caddesi, Guldere Sokak No:8 Tuzla / Istanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60

www.onursan.net | onursan@onursan.net

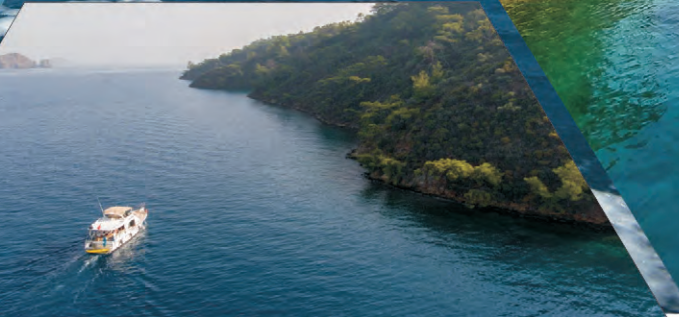
YAŞANABİLECEK EN GÜZEL ANILARDAN
TOPLAMAYA HAZIR MISINIZ?

MUHTEŞEM GÖÇEK KOYLARI
ŞİMDİ SİZE GÖZ KIRPIYOR...

www.atayat.com.tr



ATA YACHTING



Gençler görev başına!

Uzun bir yaz durgunluğu ve tatillerden sonra, ucsuz bucaksız engin denizlere yelken açmanın zamanı geldi. Tabii bu durgunluk denizcilik sektörü için elbette ki geçerli değil. Bizler yaz aylarında da durmadık, koşturduk, çalıştık. Denizcilik sektörü ne kadar meşakkatli bir sektör ise, insanoğlu için o kadar da elzem bir sektör. Denizcilik sektörü olmazsa hayat durur. Onun için mevsimlerin sakın olması çok önemli değil, bizim için önemli olan denizlerin sakinliğidir...

Gençler görev başına! Başta Piri Reis Üniversitemiz olmak üzere okullarımızın 2019-2020 eğitim ve öğretim yılı başladı.

Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı olarak ABD gezisine katıldım. Heyet olarak çok önemli görüşmeler yaptık. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve ABD Ticaret Odası iş birliğinde New York'da yuvarlak masa toplantısı gerçekleştirildi. Ticaret Bakan Yardımcısı Tuna Turagay'ın ana konuşmacı olduğu toplantıda, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı olarak ben ve ABD Başkan Yardımcısı Khush Choksy birer konuşma yaptık. Konuşmamda, Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan

Merkez Bankası'nın bu çerçevede önemli bir rol üstlendiğini gördük. Temennimiz kredi faizlerinin de bu ivme ile hızlı düşüş göstermesi yönünde olup, bankacılık sektörünün üzerine düşen görevi yapmasını arzuluyoruz.

Bildiğiniz gibi TOBB çatısı altında 61 adet sektör meclisi bulunuyor. Bunlardan biri de, Denizcilik Sektörü Meclisi'dir. Sektör meclisleri, oda/borsa meclislerine bir alternatif değildir, ama bu meclislerle koordineli çalışmalar yapması esastır ve önemlidir. Meclislerin amaçları; sektörel bazda karşılaşılan sorunlara çözüm üretmek, bu çözüm önerilerinin hayata geçirilmesi için uğraşmak ve nihai aşamada sektörlerin gelişimine katkı sağlamaktır. Yapılan seçim sonucunda TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanlığı'na İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt seçildi. Seçilen bütün arkadaşlarımıza başarılar diliyorum. Yeni dönemde başarılı bir süreç geçireceğimize inancım tam. Gündemimiz yoğun...

İMEAK Deniz Ticaret Odamız organizasyonunda çok önemli uluslararası bir organizasyon gerçekleştiriyoruz. Uluslararası Bunkerciler Birliği (International Bunker Industry Association – IBIA) 2019 yıllık toplantısı, 22-24 Ekim 2019'da ülkemizde yapılacak. Odamız ev sahipliğinde yapılacak ve bakanlığımızın desteklediği bu organizasyon, odamız çatısı altında kurulan İSTANBULBUNKER2020 gurubunun büyük desteği ile gerçekleştiriliyor. 163 ülkeden katılımcı ve dünya denizcilik otoriteleri bu organizasyonda bir araya gelecek. IMO'nun 1 Ocak 2020'den itibaren yürürlüğe girecek olan gemi yakıtlarında % 0,50 sülfür içeriği kısıtlaması, uluslararası sefer yapan tüm gemi işleten firmalarımız için büyük önem arz ediyor. Dolayısıyla bu organizasyon tüm denizcilik sektörü için büyük önem arz ediyor. Bu organizasyonda emeği geçen, sponsor olan, çaba gösteren herkese; başta Komite Başkanımız Mustafa Muhtaroglu olmak üzere çok teşekkür ediyorum. Marka değeri yüksek bu tür organizasyonlar yapmaya devam edeceğiz.

29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'nın 96. yılını kutluyoruz. Başta ulu önder Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere bu vatan için savaşan ve şehit olan tüm silah arkadaşlarını ve şehitlerimizi rahmetle minnetle ve saygıyla anıyorum. Ruhları şad olsun... Bütün denizcilerimizin yolları açık olsun, Allah selamet versin...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

Bütün genç denizci adaylarımıza başarılar diliyorum. Pruvanız neta, rüzgarınız her daim kolayına, denizleriniz sakın olsun. Allah selamet versin... Sevgili gençler; denizcilik küresel bir meslektir, bu nedenle iyi bir gemi adamı olmak için İngilizceyi ana diliniz kadar iyi konuşmanız gerekiyor.

Teknolojiyi bilgece kullanmanız lazım ve her limanda Türkiye elçisi olacağınızı asla unutmayın. Diplomatiği, zarafeti ve uzlaşmacılığı yaşam tarzınız haline getirin. İşinizin ustası olun. Bunları tam olarak yaptığımız zaman, dünyada Türk denizadamı markasını yaratmış olacağız. Eylül ayını yoğun bir gündemle uğurladık, ekim ayını da aynı yoğun gündemle karşıyoruz.

ile ABD Başkanı Donald Trump tarafından belirlenen 100 milyar dolarlık ticaret hacmi hedefinin bizde heyecan yarattığını, çalışmamız gerektiğini, doğru koşullarda bu hedefi başarabileceğimizi ve hatta aşabileceğimizi, 2030 yılına kadar 130 milyar dolara ulaşabileceğimizin altını çizdim.

Ülkemize dönersek, Merkez Bankası faiz konusunda çok önemli bir karar aldı. Aldığı bu kararda 325 baz puanlık faiz indirim kararını denizcilik sektörü adına çok olumlu bir adım olarak görüyorum. Son aylarda yaşanan olumlu gelişmelerin bir neticesi olarak enflasyon ve faiz oranlarında kayda değer düşüşlerin gerçekleşmesi ile

İSTANBUL KANATLARIMIZIN ALTINDA

*Kırk yılı aşkın deneyimiyle
Ege Bölgesi'nin
en büyük deniz yakıtı
ikmalcisi Asmira Bunker
artık İstanbul'da.
Hem de 7/24.*



İSTANBUL'DA VALİLİK - DTO İŞBİRLİĞİ ARTARAK SÜRECEK

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın eylül ayı meclis toplantısına İstanbul Valisi Ali Yerlikaya katıldı. Yerlikaya toplantıda bir konuşma yaparak, Deniz Ticaret Odası ve İstanbul Valiliği arasındaki iş birliğinin artarak süreceği mesajını verdi.



Emin Eminoğlu - Salih Zeki Çakır - Arif Kenan Türkantos

İMEAK Deniz Ticaret Odası eylül ayı meclis toplantısı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın "Hoş geldiniz" sözleriyle açıldı. Çakır, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Vira Bismillah" diyerek 1 Eylül'de başlattığı balık av sezonunun balıkçılık camiası için bereketli geçmesini diledi. Çakır, ayrıca 9 Eylül'de başlayan yeni eğitim öğretim yılı için, "Ülkemizde toplam 25 milyon kayıtlı öğrenci bulunmaktadır. Bu sayı dünyada 143 ülkenin toplam nüfusundan fazladır. Böyle bir sayıya nitelikli bir eğitim verilmesi oldukça zor. Çok fazla mali kaynağa ve insan gücüne ihtiyaç olduğu aşikar. Bu anlamda eğitimcilere ve çocuklarımıza Rabbim kolaylıklar ve başarılar ihsan etsin" ifadelerini kullandı.

"MONTRÖ'DE DEĞİŞİKLİK YOK"

Çakır, konuşmasını boğazlardaki transit geçiş süresini düzenleyen "Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü"ne değinerek sürdürdü. Çakır, "Deniz Ticaret Odamızın diğer sektör paydaşlarıyla ve idaremizle beraber, sektörün tamamından gelen taleple gerçekleşmesi için çok çaba sarf ettiği bir konunun basında algı yaratma malzemesi haline getirildiğini üzülenek görüyoruz. Bu husus Boğazlarda transit süresinin, diğer bir deyişle serbest pratikanın 48 saatten 168 saate çıkarılmasıdır. Evvela şu noktayı, teknik detaylara girmeden belirtmek gerekir. Kamuoyumuz müsterih olsunlar; transit geçiş süresiyle ilgili tüzükteki bir düzenleme, Montrö Boğazlar

Sözleşmesi'nin hiçbir maddesini yabancıların lehine veya aleyhine değiştirmemektedir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin hükümleri sonuna kadar geçerlidir. Kamuoyumuz yine müsterih olsunlar; Montrö'de bir değişiklik olmadığı gibi 1994-1998 yılları arasında oluşturulan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün prensiplerinde de bir değişiklik yoktur. Bu düzenleme idaremiz tarafından 24 kurum ve kuruluşun olumlu görüşü alınarak hayata geçirilmiştir" dedi.

"TÜRKİYE, KENDİ DENİZ SAHASINDA TARTIŞILMAZ EGEMENDİR"

Çakır konuşmasını transit geçiş sürelerine değinerek sürdürdü: "İdaremizin, transit geçiş süresini 48 saatten 168



Tamer Kiran

saate çıkartmasının amacı; yabancı gemilerin Boğazlarda yerli tedarikçilerden daha fazla mal ve hizmet alabilmesini sağlamak, sonra da Boğaz'dan geçen ve yılda 45 bini aşan sayıda gemiye verilen hizmet skalasını genişletmektir. İddia ve ima edildiğinin aksine başka hiçbir niyet söz konusu değildir. Deniz Ticaret Odası'nın bu girişiminde bir art niyet arayanlar iyi bilsinler ki, Türkiye'de denizcilik alanında uluslararası kazanımların ne kadar zor elde edildiği, nasıl el üstünde tutulması gerektiğini Deniz Ticaret Odası kadar bilen başka bir meslek örgütü yoktur. Ayrıca bu odada, demokrasinin gereği olarak farklı görüşler söylene de, herkesin üzerinde tereddütsüz uzlaştığı konu; Türkiye'nin kendi deniz sahasındaki tartışılmaz egemenliğidir. Bizden önceki yönetimlerde de böyleydi, biz de böyleyiz ve böyle olmaya devam edeceğiz. Herhangi bir geminin transit süresini aşmadan geçireceği süreyi belirlemek milli egemenliğe, Montrö'ye ve Boğazlar üzerindeki hakimiyetimize nasıl halel getirmektedir, bunu da hiçbir denizci anlamamıştır. Bu süre, idare gerek görürse kısaltılabilir. Demek ki değişen bir şey yoktur. Öte yandan şunu

da hatırlatmak isterim; Boğazlarla ilgili bir konu gündeme geldiği zaman ilk serzeniş hep yurt dışından gelmiştir. 1994'te ve 1998'de Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nün ilk adımları atılırken, en büyük itiraz dışarıdan gelmiştir. Bu yüzden de Montrö kelimesi Türkiye'nin dışında çok dikkatli kullanılmaktadır. Bizi takip eden değerli kamuoyuna sesleniyorum. Değişen şey tüzükteki bir maddedir. Bu Türk denizciliğine yararlı olmuştur. Nitekim uygulamada da bunun böyle olduğu anlaşılmaktadır. Emegi geçenlere tekrar yürekten teşekkür ediyoruz. Ama basında gündeme getirilen, üstelik defalarca üzerine vurgu yapılan konu Montrö'dür. Montrö'yü bu kadar telaffuz ederek, her seferinde bizi uluslararası alanda şikayet konusu yapanların dikkatini buraya çekiyorlar. Bu durum ileride sadece bir geçiş süreci konusunda değil, diğer birçok konuda sorun olarak dönebilir."

Çakır'ın sözlerine nokta koymasıyla, toplantının bir numaralı gündem maddesi olan oda meclisinin 08. 2019 tarih ve 17 sayılı toplantı zabıtlarının onaylanmasına geçildi. Zabıtlar oylandı ve kabul edildi. Ardından meclisin

ağustos ayı faaliyetlerini gösteren bir video sunumu yapıldı, video sunumdan sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldi. Kiran, meclis toplantısına katılan İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'ya "Hoş geldiniz" dedikten sonra, meclisi selamlayarak konuşmasına başladı. Kiran, konuşmasının iki bölümden oluşacağını belirterek sözlerine başladı.

"ABD, ÇİN SÜRTÜŞMESİ ENDİŞE VERİYOR"

Tamer Kiran şunları söyledi: "Ekonomisi yavaşlayan bir dünyada bir yandan ticaret savaşları, diğer yandan küresel belirsizliklerin arttığı istikrarsız bir ortamda yolumuza devam etmeye çalışıyoruz. En büyük istikrarsızlık hususlarından birisi de, şüphesiz Amerika Birleşik Devletleri ile Çin arasında kıyasıya yaşanan ticaret savaşları... İki ülke arasındaki müzakereler devam etse de, ABD ve Çin ticaret savaşına ilişkin endişeler artmaya devam ediyor. ABD'nin 1 Eylül tarihinden itibaren geçerli olmak üzere Çin'den ithal edilen 300 milyar dolarlık ürüne %10 oranında ek gelir vergisi uygulamaya başlamasına karşılık Çin, uyguladığı gümrük vergileri nedeniyle ABD aleyhinde Dünya Ticaret Örgütü nezdinde dava açtığını açıkladı. Buna Trump'ın yanıtı gecikmedi.

Trump, gelecek dönemde yapılacak başkanlık seçimlerini kazanırsa, Çin ile anlaşmanın daha sert olacağını, Çin'in tedarik zincirinin kırılacağını, işletmelerin, işlerin ve parasının gideceğini söyledi. Tüm bu gelişmeler; dünyanın ekonomik büyüklükte 1 ve 2 numaralı ülkeleri arasındaki savaşların daha uzun bir süre devam edeceğine işaret ediyor. Bizi yakından ilgilendiren bir başka konu da, en büyük ihracatı gerçekleştirdiğimiz Euro alanındaki ivme kaybının yılın ikinci çeyreğinde de iyice belirginleşmiş olmasıdır. Bölgenin lokomotifi konumundaki Almanya'da Merkez Bankası Ağustos Ayı Raporu ülkede üretimin bu yılın 3. çeyreğinde cansız kalacağını belirterek, ekonominin resesyonun kıyısında olabileceği uyarısında bulundu". Kiran

konusmasına Brexit tartışmalarıyla devam etti. Kıran, “İngiltere’nin yeni Başbakanı Johnson, Brexit sürecinin anlaşmalı veya anlaşmasız olarak 31 Ekim’de tamamlanacağını söylüyor. Johnson, Brexit ek anlaşmasını revize etmek istediğini, ancak bunun kabul görmemesi halinde Avrupa Birliği’nden anlaşma olmadan ayrılacaklarını her zeminde dile getiriyor. Siyasi inatlaşmada son gelinen durumda Johnson’ın genel başkanı olduğu Muhafazakar Parti önceki gün parlamentodaki çoğunluğu da kaybetti. Takdir edersiniz ki, anlaşmasız Brexit’in gerçekleşmesi durumunda ekonomik aktivitenin oldukça olumsuz etkileneceği ve bunun dünya ticaretine getireceği olumsuzlar da ortadadır” diyerek bu konudaki belirsizliklerin altını çizdi.

“FİLLERİN BOĞUŞTUĞU ÇİMLERİN ALTINDA BİZ GELİŞMEKTE OLAN ÜLKELER BÜYÜK ZARAR GÖRÜYOR”

“Dünyadaki tüm bu olumsuz gelişmelerden tabii ülke olarak biz de etkileniyoruz” diyen Kıran konuşmasını şöyle sürdürdü: “Küresel ticaret daralıyor, ekonomik büyüme azalıyor, fillerin boğuştuğu çimler altında biz gelişmekte olan ülkeler de en büyük zararı görüyoruz. Dışta bu gelişmeler yaşanırken, Türkiye İstatistik Kurumu Nisan-Haziran 2019 dönemine ilişkin Gayrisafi Yurtiçi Hasıla verisini hafta başında açıkladı. 2. çeyrekte beklentilerin altında da olsa bir daralma kaydedildi. Ülke ekonomimiz yılın 2. çeyreğinde yıllık bazda %1.5 oranında daraldı. Ancak açıklanan son rakamlar artık ekonomideki daralmada dipten döndüğünün ipuçlarını da veriyor. 2018’in son çeyreğinden bu yana yıllık bazda daralan ülke ekonomisinin yılın 2. yarısında tedrici bir toparlanma eğilimine girmesini ümit ediyoruz. Yılın 3. çeyreğine ilişkin öncü göstergeler de, genel olarak bu beklentimizi destekliyor. Hafta başı itibarıyla açıklanan tüketici fiyatları enflasyon verilerine göre ağustos ayı bir önceki aya göre %0.86, bir önceki yılın aynı ayına göre %15.01 artış gerçekleşti. Yılın kalan dört ayında da benzer gelişmeler devam ettiği takdirde, 2019 yılı enflasyonunu %11 seviyelerine getirebileceğimizi ümit ediyoruz. Merkez

Bankası’nın faiz indirimlerinin iktisadi faaliyetlerimize etkisinin pozitif olacağı hepinizin malumu... Bu anlamda faiz cephesinde bir rahatlamanın oluşmasını temenni ediyoruz. Netice olarak finansman koşullarında yeteri kadar iyileşme ve yatırım ortamında daha güçlü bir düzelmeye gerçekleştiği takdirde, önümüzdeki dönemde büyüme rakamlarında sağlıklı bir toparlanmanın mümkün olabileceğini söyleyebiliriz”.

“Her şeye rağmen Türkiye, bölgesinde önemli bir ülkedir” ifadelerini kullanan Tamer Kıran, “Türkiye’nin konumu Akdeniz, Kafkaslar, Orta Asya, Avrupa ve Orta Doğu pazarlarına doğrudan ulaşım imkanı sağlar. Birçok küresel yatırımcı yeni pazarlara girmek için bizlerle iletişim halindedir. Kısacası ülkemizin demokratik fırsat penceresi devam ediyor. Çok büyük avantajlara sahip ülkemizin uzun vadede önünün açık olduğuna canı gönülden inanıyoruz. Sayın Vali, değerli üyeler, şimdi Sayın Valimin yüksek müsaadeleriyle İstanbul’daki bazı konularımızı dile getirerek, destek ve yardımlarınızı talep edeceğim. Haliyle üyelerimizin sorunlarını dile getirmek bizim görevimiz” diyerek, konuşmasına İstanbul’da denizcilik sektörünün yaşadığı sıkıntılar ile devam etti.

Kıran ilk olarak yeni açılan İstanbul Havalimanı’na yurt dışından gelen gemi personelinin yabancı bayraklı gemilere katılımlarında yaşanan sıkıntılara değindi. Kıran, “Hudut kapısında yer alan pasaport polisi tarafından beş günlük kısa süreli vize verilmesi aşamasında harç yatırma ve yurda giriş işlemlerini yürüten gemi acentelerimiz havalimanı mülki idare amirliğince sınırlama getirilmesi nedeniyle mağdur olmuşlardır. Odamızca İstanbul Havalimanı Mülki Amiri Sayın Ahmet Önal ile yaptığımız görüşmeler neticesinde bu soruna geçici bir çözüm sağlanmıştır. Buna göre; odamız üyesi gemi acentelerine İstanbul Yeni Havalimanı giriş kartı yönergesi gereğince, havalimanının hudut kapısı pasaport polisinin bulunduğu alana giriş sağlayan giriş kartlarının verilmesi kararlaştırılmıştır. Sorunun çözümüne, yakın anlayış ve

yaklaşım gösteren İstanbul Havalimanı Mülki İdare Amiri Sayın Ahmet Önal’a şahsınızda teşekkürlerimi sunuyorum. Zat-ı âlinizden talebimiz, uygulamanın bir an önce hayata geçmesi ve bu giriş kartlarının dağıtılmasıdır” dedi.

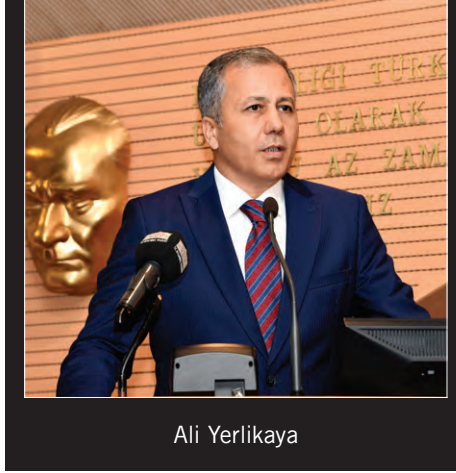
“DENİZ ARAÇLARININ BARINMA VE BAĞLANMASINDA SIKINTI BÜYÜK”

Kıran konuşmasına tekne barınma ve bağlanma sıkıntılarıyla şöyle devam etti: “İstanbul il sınırları dahilinde üyelerimize ait yolcu botu, yolcu gemisi, acente botu, denizaltı liman hizmetlerine ait deniz araçları, akaryakıt barçları, deniz turizm araçları, balıkçı gemileri olmak üzere toplam deniz aracı sayısı 3.179’dur. İstanbul kıyı alan uzunluğu 657 kilometre olmasına rağmen, bu deniz araçlarının barınma ve bağlanmasında büyük sorunlar vardır. Anayasamız gereği kıyıların, devletin hüküm ve tasarrufu altında olması nedeniyle kıyılarla ilgili kullanma izni ve irtifa hakkını verme yetkisi mevzuat gereğince, Milli Emlak Genel Müdürlüğü’nde bulunmaktadır. Odamız üyelerinin deniz araçlarının bağlandığı ve barındığı kıyı tesislerinin, birçoğunda kıyı tesisi izni bulunmadığından Milli Emlak Genel Müdürlüğü’nce bu yerler izin alınmadan kullanıldığı gerekçesiyle ecrimisil uygulanmaktadır. Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nden kiralama yapan üyelerimiz de vardır. Üyelerimiz ikinci bir mağduriyet yaşamaktadır. Hem İBB’ye kira, hem de Milli Emlak’a ecrimisil ödemek durumundadırlar. Takdir edersiniz ki, bu durum üyelerimizi mağdur etmektedir. Kıyı mevzuatı gereğince, kıyı tesisi işletme izninin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan alınma süreci çok uzun bir süreçtir. Bu süreç kapsamında odamız, Yenikapı Limanı ile ilgili Milli Emlak Genel Müdürlüğü’ne üyelerimize ait deniz araçlarına kullandırılmak üzere ön tahsis için müracaat etmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nda kıyı tesisi işletme izni alınana kadar üyelerimize ait araçların bağlama ve barınma yerlerindeki güvenliğinin sağlanması, her türlü yasa dışı olaylardan, terör saldırılarından korunması ve her türlü

kayıt dışılığın kontrolü konusu emniyet ve asayiş açısından ele alındıktan sonra, liman güvenlik komisyonunda değerlendirilerek, odamızca daha önce belirlenen yerlerden deniz turizm araçları için Beykoz Kireçburnu Bölgesi, akaryakıt ve su barçları ve gemi acente botları için Yenikapı, her türlü deniz aracının bağlanması için halen boş olan Haydarpaşa Limanı, denizaltı liman hizmetlerine ait deniz araçları, deniz turizm araçları, yolcu motorları gibi çeşitli deniz araçları için İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin tasarrufunda bulunan Maltepe dolgu miting alanında yer alan mendirek, bu yerleri inceleme yapan komisyon tarafından uygun görülmüştür. Bu yerlerin İstanbul Valiliği kararıyla geçici bağlama ve barınma yeri olarak hayata geçmesi hususunu görüşlerinize arz ediyorum.”

Kıran konuşmasını Kartal Balıkçı Barınağı ile sürdürdü: “Burası, daha önce İstanbul Liman Mülki Amirliği'nce 2005 yılında uğraksız geçen gemilere temas noktası olarak ilan edilmesine rağmen bugüne kadar faaliyete geçirilememiştir. Denizlerde kayıt dışılığın önlenmesine yönelik olarak Kartal Balıkçı Barınağı'ndaki temas noktasının faaliyete geçirilmesi için İstanbul Emniyet Müdürlüğü Deniz Polis Şube Müdürlüğü ile Sahil Güvenlik Komutanlığı'na yer tahsisi gerekmektedir. Tarım ve Orman Bakanlığı'nın uygun görüşünün alınarak İstanbul Emniyet Müdürlüğü ve Marmara Boğazlar Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın Milli Emlak Genel Müdürlüğü'nden talep ettikleri yer tahsis işlemi bugüne kadar sonuçlandırılmamıştır. Söz konusu tahsislerin yapılması için Valiliğinizce destek olunması konusunda yardımlarınızı istirham ediyoruz.”

Kıran, Zeyport'ta yaşanan harç ödeme sıkıntısına da değindi ve şunları söyledi: “Sayın Valim Zeytinburnu Zeyport Limanı'nda dış hatlarda sefer yapan gemi personelinin yurtdışı vize harç ödemelerini mesai saatleri dahilinde tahsil eden saymanlık personelinin bulunmaması nedeniyle gemi acentelerimiz harç yatırmak için İstanbul



Ali Yerlikaya

Havalimanı'na gitmek zorunda kalıyorlar. Bu durum hem zaman kaybına, hem de maliyet artışına neden olmaktadır. Defterdarlıkça sayman olarak bir personel ataması yapılması veya Zeyport'ta çalışan gümrük memurlarına makamlar arası yapılan protokol gereğince, gümrük memurlarının mesai haricinde kullandıkları yetkinin mesai dahilinde de verilmesi için gerekli görevlendirmelerin Valiliğinizce yapılması hususunu emir ve tensiplerinize arz ediyorum”.

“Sayın Valim temmuz ayında makamınızda oda borsa başkanları ile yapmış olduğunuz ülkemizdeki düzenli ve düzensiz göçmenler hakkındaki toplantıya ilişkin detaylı bilgiyi ağustos ayı meclis toplantımızda üyelerimizle paylaşmıştım” diyen Kıran, “Bu konu hakkındaki güncel gelişmeleri de bizlerle paylaşacağınızı düşünerek sözlerime son verirken, bugün aramızda olduğunuz için tekrar teşekkür ediyor, hepinizi şahsım ve yönetim kurulumuz adına saygı ve sevgiyle selamlıyorum” sözleriyle konuşmasını noktaladı.

Kıran'dan sonra kürsüye gelen İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, hem gelen sorulara cevap verdi, hem de İstanbul idaresinin denizcilğe bakışını özetleyen bir konuşma yaptı.

“YARIM GÜN VALİLİK'TE YARIM GÜN DIŞARDAYIZ”

Vali Ali Yerlikaya, sözlerine konuşma fırsatı sağladıkları için yönetime teşekkür ederek başladı. Yerlikaya, “3 Kasım'da İstanbul Valiliği görevime başladıktan

sonra daha kendimize gelemeden seçim süreci başladı. Seçim süreci altı ayı aşkın bir süre boyunca devam etti, bu çok uzun bir zaman. Daha önce İstanbul'un görmediği, yaşamadığı, tecrübe etmediği bir seçim yaşandı” dedikten sonra, “Kendime ve çalışma ekibime şöyle bir kısıtlama getirdim: Yarım gün valilikte, yarım gün dışarıda... Hiçbir şekilde sabahdan akşama kadar vilayette kalan bir vali olmayacağım” sözlerini kullandı.

“Adalar'dan Zeytinburnu'na seçilmiş bütün ilçe belediye başkanlarımıza, onların bana gelmelerini bile beklemeden, her birini tek tek ziyarete gidiyorum” diyen Yerlikaya, hedeflerinin 470 yıl cihan devletine, cihan başkentliği yapmış olan İstanbul'a hizmet etmek olduğunu söyledi.

Ali Yerlikaya kaçak göçmelerle konuşmasına devam etti ve şunları söyledi: “Bizim şehrimizde kayıtlı 548.000 Suriyeli var. Türkiye'deki 23 şehrin nüfusundan daha büyük bir nüfus bu. Bizim şehrimizde 540.000 ikamet izinli yabancı var. Hemen hemen 1.100.000 kişi yapar. Biz kayıt dışı olan, yani amiyane tabirle kaçak göçmen olanlarla uğraşıyoruz. Ne yaptık bunlarla ilgili? Temmuz'un 12'sinden bugüne kadar kaçak göçmenlerin %84'ünü oluşturan Afgan ve Pakistanlı 20 bin kişiyi buradan aldık, Tuzla'daki Geri Gönderme Merkezi'mize yolladık”.

“CEZAYA GEREK OLMADAN ÇÖZÜLMELİ”

Yerlikaya yabancıların sigortasız çalışması ile ilgili olarak konuşmasına şöyle devam etti. Yerlikaya, “İstanbul'da iş piyasasında, iş gücü noktasında yerli hiç kimsenin yapmayı istemediği veya çok az yapmak istediği işlerin tamamını yapanlar yabancı uyruklu. Bu insanlar sigortasız çalışıyor. Onlar sigortasız çalıştığı zaman biz bu işi doğru yönetemiyoruz. Göçün kaynağında bu işi boğmamız, düzeltmemiz lazım ama onunla ilgili hükümetimizin yaptıkları, bizim onlara arz ettiklerimiz var. Biz kaçak, pasaportsuz, sınırdan göçmen tacirleriyle beraber buraya getirilen insanları geri göndermek zorundayız.



Recep Düzgüt

Bunlar iş hayatında kaçak, sigortasız çalıştırıldığı zaman eğer yakalanırsa, geri dönük olarak çalıştığı iş koluna göre 120 bin ila 600 bin lira arasında cezası var. Bu rakam bizi veya devlet bütçesini zengin etmez, ama bu cezanın 5-6 kişiye olduğunu düşünün, o iş yerinde adam yediği yemeği anlayamaz” diyerek cezaların 30 Ekim’den itibaren uygulanmaya başlayacağını ama bu durumun cezaya mahal vermeden halledilmesi için gerekli uyarıların yapıldığını belirtti.

“İSTEYEN BENİ ARAYABİLİR”

“Bazı insanların hukuk devleti ve onun kurallarına uyma ile ilgili zorluk çektiğini görüyoruz” diyen Yerlikaya, orman ve kıyı bölgelerini işgal edenlerle ilgili çalışma yaptıklarını ve yakın zamanda harekete geçeceklerini söyledi. Konuşmasına telefon numarasını vererek devam eden Yerlikaya, “Konuşmak zor olabilir dersiniz, yazarsınız biz bir şekilde sizinle iletişime geçeriz” dedi.

Balık Avı Sezonu açılışına da değinen Ali Yerlikaya hayırlı olsun temennisinin ardından Tamer Kıran’ın dile getirdiği Kartal Balıkçı Barınağı ile ilgili gelişmelere değindi. Yerlikaya, “Milli Emlak Genel Müdürümüz Tufan Bey çok iyi dostum... Kartal Balıkçı Barınağı’yla ilgili olan kooperatifi kiraya verdiğini, 670 metrelik bir mesafeyi hiçbir kuruma sormadan doğrudan tahsis yapacağını mesajını bana Whatsapp’tan dün gece göndermişti. Bunun haricinde az önce sizin ifade ettiğiniz metindeki o beş



maddeyi bize yazılı verin, oturalım kendimiz bir ön çalışma yapalım” diyerek konunun Deniz Ticaret Odası’nda yapılacak bir toplantı ile tarafları bir araya getirerek çözülebileceğini belirtti. İstanbul Valisi Ali Yerlikaya meclise yaptığı konuşmanın ardından kendisine yöneltilen soruları kabul etti.

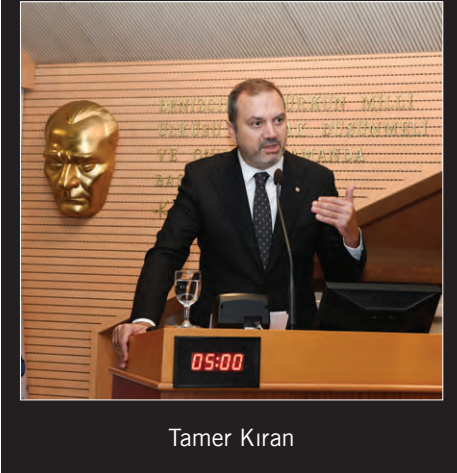
İlk olarak söz alan Recep Düzgüt İstanbul’daki taksilerin bakımsızlığı ve özellikle İstanbul Havalimanı’ndaki taksilerin ülkemize gelen misafirlere karşı oluşturdukları kötü görüntüye dikkat çekti. Düzgüt taksi düzenlemelerin ciddi yaptırımlarla yoluna koyulması gerektiğini söyledi. Ali Yerlikaya konunun kendi gündeminde de öncelikli sorunlardan biri olduğunu ve bizzat Cumhurbaşkanı’na da iletiliğini söyledi.

Soru cevap kısmında Ali Yerlikaya’dan toplu taşıma ücretlerinde şehir içi deniz taşımacılığına destek verilmesi rica edildikten sonra turizm teknelerine ses ve ışık ile ilgili olarak kesilen cezalar hatırlatıldı. Ali Yerlikaya ses cezaları ile ilgili şunları söyledi: “Orada süreci beraber yönettik... Yani olayı duyar duymaz turizm teknelerimizle ilgili, sesle ve ışıkla ilgili hemşerilerimizin şikayetleri var. Basına da “gelin bu hizmeti siz de görün” dedik. Yani isteseydik o gün faal olan 90 teknenin tamamına haber

vermeden ceza yazabilirdik, ama o zaman bu salonda böyle konuşamazdık.”

Kadına şiddet konusunda da soru yöneltilen Ali Yerlikaya, İstanbul’daki suç oranlarının diğer büyük dünya şehirlerine göre oldukça düşük olduğunu söyleyip, “Ama bu bir övünç meselesi değil. Gönül arzu eder ki sıfır olsun, hiç olmasın. Akıllardan bile geçmesin. En son bir kadıncağzın nasıl boğazlandığını gördük, hepimiz ağladık. Biz nasıl bu hallere geldik, nasıl bir öfkenin sonunda kendi yavrusunun gözü önünde, o yavrunun annesine öyle bir muamele olabilir mi?” dedi. Yerlikaya, çözüm odaklı, dil ve davranışla çaba göstererek bu sorunun aşılabileceğini söyledi.

İstanbul Valisi Ali Yerlikaya’nın uğurlanmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye geldi. Tamer Kıran, “Bu ay bir değişiklik yaptık. Yönetim Kurulu faaliyetlerini sunduktan sonra Yönetim Kurulu Başkanı olarak değerlendirmelerimizi sunumun arkasından yapmayı uygun gördük bundan sonrası için. Verdiğim mesajların daha fazla kişiye ulaşması açısından bunun uygun olacağını düşündük. Öncelikle bir açıklamada bulunayım. Geçtiğimiz ayda odamızın Youtube kanalı olan DTO+ kanalında meclisimizi



Tamer Kıran

yayınlaştık. Bugün de yayınlıyorduk. Sayın Valimiz ve ekibi geldiğinde valimiz 'Daha samimi konuşalım' düşüncesine sahip olduğu için o bölümü yayınlamadık. Şu an tekrar yayındayız. Cep telefonlarınıza gönderilmiş olan linke tıklayarak izlemek isteyen herkes bize ulaşabilir" ifadelerini kullandı.

"VERBİS'E KAYIT ÇOK ÖNEMLİ"

"Bildiğiniz üzere 6698 sayılı Kişisel Verileri Koruma Kanunu 2016 tarihinde yürürlüğe girmişti" diyen Kıran konu ile ilgili şunları söyledi: "Ağustos ayı meclis toplantımızda size detaylı olarak bilgi verdik. Hepimiz için çok önemli bir konu olup bu kanun ile ilgili olarak bir diğer uluslararası yasal düzenleme 25 Mayıs 2018'de yürürlüğe giren Avrupa Veri Koruma Tüzüğü'dür. Avrupa vatandaşları ile uluslararası ticaret yapan üyelerimiz bu kapsamda olduğundan bu hususa ayrıca dikkat etmeleri gerekmektedir. Kişisel verilerin korunması ile ilgili Kişisel Verileri Koruma Başkanlığı tarafından hazırlanan İş Dünyası İçin Kişisel Verilerin Korunması Kanunu'na Uyum Kılavuzu odamız web sitesinde yayınlanmış, üyelerimizin erişimine hali hazırda sunulmuştur. Özellikle veri sicil sistemi olan VERBİS'e kayıt yükümlülüğü çok önemlidir. Bu yükümlülük yerine getirilmezse üyelerimiz 20.000 TL ile 1.000.000 TL arasında idari para cezalarıyla karşılaşabileceklerdir. VERBİS'e kayıt yapma yükümlülüğü olan üyelerimizin kayıt yaptırmaları için ön görülen sürelerin bitiş tarihleri de şöyledir: 'Yıllık çalışan sayısı elliden çok veya yıllık bilançosu 25.000.000 TL'den çok

olanlar ve yurtdışında yerleşik tüzel kişiler için 30 Eylül 2019 son gündür. Yıllık çalışan sayısı 50'den az, yıllık bilançosu 25.000.000 TL'den az olmakla birlikte ana faaliyet konusu özel nitelikli kişisel veri işleme olanlar için 31 Mart 2020 son gündür. Odamız için ise son kayıt tarihi 30 Haziran 2020'dir.' Bu süreçte odamız içerisinde KHK kapsamında sürecin işleyişi hakkında zaten çalışmalar başlamış olmakla birlikte o tarihe kadar tamamlanmış olacaktır."

Tamer Kıran, 1 Eylül 2019 yılında açılan balık av sezonu hakkında da konuştu. Tamer Kıran, "Yeni sezonun kazasız, belasız ve bol bereketli geçmesini temenni ediyorum" dedi ve devam etti: "Balık avlanma sezonunun hepimize hayırlı olmasını diliyorum. Vatandaşlarımıza bol çeşitli ve taze balık yemenin kısmet olmasını diliyorum. Ucuz olmasını da dilerim tabii ama balıkçı üyelerimiz aynı fikirde değiller. Onlar da balığın çok ucuz bir tüketim maddesi olmaması gerektiği konusunda hemfikirler. Neticede kırmızı etin fiyatı belli... Ona mukabil balıkçılığın da çok aşağılarda olmaması konusunda görüşleri var. Biz o görüşte değiliz, ama bu şekilde aramızdaki çalışmaları yürütüyoruz."

Kıran, denizcilik sektörünün çatı kuruluşu DTO'nun ekonomik rekabetin sertleştiği bir ortamda devletin her zaman yanında olduğunu belirtti. Kıran, ayrıca denizcilik sektörüne gösterdikleri yakın ilgi sebebi ile Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'a, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'a ve Bakan Yardımcısı Selim Dursun'a, Bakan Danışmanı Ali Kurumahmut'a ve genel müdürlere teşekkür etti.

"GERÇEĞİ YANSITMAYAN İDDİALAR VAR"

"Hepinizin bildiği gibi yakın bir zamanda Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliği yürürlüğe girdi" diyen Kıran konuya değinerek şunları söyledi: "Uzun yıllar sonra yayınlanan yönetmelikte bu hizmeti veren firmalar yasal bir altyapıya kavuştu. Çok önemli bir konu olan ve üzerine son derece yersiz polemiklerin

yaratıldığı Türk Boğazları'nda Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri'nin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yapılacağı net bir şekilde karar altına alındı. Bu hakkın devredilemeyeceği de belirtildi. Keza kısa bir süre önce yayınlanan Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ile de bu hizmetlerin Türk Boğazları'nda deniz trafiğinde emniyetten taviz vermeden daha verimli devam edilebilmesi adına çok önemli düzenlemeler yapıldı. Yönetmelik ve düzenlemelerin hazırlanmasında yoğun emek veren bakanlık bürokratlarına odamız adına şükranlarımı sunuyorum. Sektörün önünü açan bu düzenlemelere rağmen bazı odakların gerçekleri yansıtmayan iddialar ortaya atması hususunu not ettiğimiz altını çizelim."

Başkan Tamer Kıran, "Türk ve dünya denizciliği için nitelikli deniz insanı yetiştirmek amacıyla kurduğumuz ve yıllar içinde gelişerek büyümeye devam eden Piri Reis Üniversitesi'nde bir kayıt dönemini daha geride bıraktık" ifadelerinin ardından şunları söyledi: "Sevinerek söylemek istiyorum ki, okulumuza ilgi son derece yüksek olmuş ve bu yıl ek yerleştirme sonuçları belli olmadan %93 kayıtlanma oranı ile 1100'ü aşan yeni öğrenciyi üniversitemize kabul etmiş durumdayız. Burada rektörümüze ve okul himayesindeki bütün çalışanlara çok teşekkür ediyorum. Son derece özverili ve planlı bir çalışmayla bir haftalık kayıt süresinde çok önemli bir başarıya imza attılar. Çok yeni kurulmuş bir hukuk fakültemiz olmasına rağmen 80 kontenjanda 65 kayıtlanma sağladılar. Gerçekten çok güzel bir çalışmaydı. Yeni kayıt olanlarla 4600'e ulaşan öğrencimizle birlikte yeni akademik yıla 24 Eylül Salı günü saat 10:30'da üniversite kampüsünde yapacağımız tören ile merhaba diyeceğiz. Meclis üyelerimiz olarak sizleri orada aramızda görmekten büyük mutluluk duyacağız. Davetiye gelsin gelmesin hepinize duyurmak istiyorum. Kısmet olursa Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız ya da onun uygun göreceği bir bakanlık görevlisinin katılımıyla yeni akademik yılın açılışını



hep birlikte gerçekleştireceğiz.”

DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE PROJE YARIŞMASI

Tamer Kıran Piri Reis Mütevelli Heyeti olarak toplantılara başladıklarını da belirterek, ilerleyen dönemde gelişmelerle ilgili meclisi bilgilendireceklerini söyledi. Kıran, “Denizci Millet, Denizci Ülke Proje Yarışması” düzenlenmesine yönetim kurulu olarak karar verdiklerini söyleyip, yarışmanın ayrıntılarını da anlattı: “Yarışma denizciliğin çeşitli alanlarında olacak; deniz ulaştırması, deniz ticareti, gemi inşa, deniz turizmi, deniz kaynakları, limanlar, lojistik, denizcilik eğitimi ve istihdam alanlarında yeni ve uygulanabilir fikir ve projeleri kapsayacak. Denizcilik eğitimi veren üniversitelerimizin akademisyenlerinden oluşturacağımız bir jüri tarafından yapılacak değerlendirmeye dereceye giren katılımcılardan birinciye 50.000 TL, ikinciye 30.000 TL ve üçüncüye 15.000 TL ödül vereceğiz. Başvurular 1 Ekim-31 Aralık tarihleri arasında odamız web sitesi üzerinden yapılabilecek olup, daha detaylı bilgiyi de odamız web sitesine koyacağız”.

Kıran konuşmasını, “Ayrıca sizlerden aldığımız yetki doğrultusunda İzmir Şubemizde şu anda kullanmakta olduğumuz iki dairenin satışını gerçekleştirdik. Bu iki daireyi 2.200.000 TL'ye sattık. Satın alan ev sahibinden de aylık 10.000 TL'ye İzmir'deki yeni binamızın açılışına kadar kiraladık. Bu bağlamda İzmir'deki yeni binamızın inşaatına da hızlı bir şekilde başlamayı hedefliyoruz. Şartname neredeyse bitti. Bir buçuk sene içerisinde kısmetse, yeni binamızı tamamlamayı hedefliyoruz” sözleriyle sürdürdü.

Toplantının gündem maddelerinden biri de Denizcilik Sektörü Envanter Çalışması idi. Kıran konuyla ilgili, “Denizcilik sektörü envanteri ile ilgili tüm üye firmalarımıza, ilgili sivil toplum kuruluşlarına, bu çalışmamıza katkıda bulunmaları için davet mektubunu 5 Ağustos tarihinde göndermiştik” dedi ve konuşmasını şöyle sürdürdü: “48 meslek komite başkanına bu proje ile ilgili 14 Ağustos'ta ilgili firma



Semih Dinçel

tarafından mini bir sunum paylaşıldı. Meslek Komite Başkanlığı'na her bir komiteye göre oluşturulan envanter form soruları firmalar tarafından 12 Ağustos tarihinde gönderilerek, komite başkanlarından görüş istendi. Meslek komite başkanlarımıza bu konuda kendilerinden istenen görüşlere bir an evvel cevap vermeleri konusunda hatırlatmalarımızı yapalım”.

Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen vefat haberlerini okudu. Türkmen şunları söyledi: “Odamız eski meclis üyesi ve Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Bedri İnce'nin ve yine meclis üyemiz Mehmet Sadi İnce'nin amcası Ahmet Sadi İnce vefat etmiştir. Yine odamız üyesi Meke Atık Toplama ve Deniz Temizliği Firması Sahibi Mehmet Kerem Kemerli'nin babası Mehmet Kemerli vefat etmiştir. Yine oda meclis üyesi Atabey Denizcilik firma sahibi Rasim Akarbey'in baldızı Neslihan Selimoğlu vefat etmiştir. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine baş sağlığı dileriz. Bir de bilgilendirmemiz var. 29 No'lu Konteyner Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi'nden meclis üyemiz olan Sayın Halim Sadi Pencap Bey'in temsil ettiği şirket olan Denizcilik ve Ticaret A.Ş.'den tüm hisselerini devrederek ayrılmış bulunmaktadır. Dolayısıyla tüzel kişiliği temsilen meclisimizde bulunan Sayın Mahmut Işık Bey'e yeni görevinde başarılar dileriz.” Vefat haberlerinin ardından Temmuz 2019 nizamı ve



Prof. Dr. Oral Erdoğan

münakale onaylandı. Ardından Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi Başkanı Semih Dinçel navlun piyasalarına dair bir sunum yaptı.

“GURURUMUZ DÖKME YÜK”

Tanker piyasası ile başladığı konuşmasında Semih Dinçel şunları söyledi: “VLCC ile başlarsak, 2018 ortalamasının üzerinde gördüğümüz gibi. Suezmaxlar da aynı şekilde. İlk üç ay güzel geçmiş. Gururumuz dökme yük ve büyük tonaj. Gördüğümüz üzere 2018 ortalamalarının çok üzerinde. Neredeyse iki katı... Panamax'larda da çok kuvvetli bir yükseliş var. Tonaj büyüdükçe kuvvetli artış var. Yakın tarihimizin en yüksek günlerini yaşıyoruz. Capesize'in çıkışıyla demir cevherinin yükselişi önem arz ediyor. Kosterlere geldiğimizde daha siyah bir durum söz konusu. Karadeniz'de yüklerin çıkmasına rağmen kosterler gevşemeye devam ediyor. Açık gemi sayısı çok fazla. Açık gemi sayısıyla piyasaya sunulan yük arasında gemi aleyhine bir rakam var. Yük az ama gemi sayısı fazla.” Semih Dinçel piyasaların son durumu ile ilgili bir sunum yaptı ve her zamanki gibi ay içinde doğum günü olan kişilerin isimlerini okuyarak, doğum günlerini kutladı.

“DÜNYA DAHA YAVAŞ BÜYÜYOR”

Dinçel'in ardından kürsüye gelen Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın gündemi ise, finans piyasaları ve uluslararası makro iktisadi dengelerdi. Erdoğan, “Dünya ekonomisindeki büyümeleri incelediğimizde çeşitli

ayrıntılar görmek mümkün. Ama temelde dikkati çeken şey dünyanın büyüme konusunda daha önceki %5 civarında izleyen büyüme trendi daha aşağıdaki bir değere, %3-%3,5'lar seviyesine kabaca oturmuş gibi. Genel olarak dünya daha yavaş büyüyor. Bu anlamda da, son iki senede IMF 2019 ve 2020 için yaptığı tahminleri aşağı yönlü revize ediyor. 2019'un beklentisi ve 2020 için beklenenlerden daha azı gerçekleşecek gibi görünüyor. Önümüzdeki süreç için büyüme konusunda aşağı doğru giden bir seyir bizi bekliyor" ifadeleriyle 2020 yılının zor geçebileceği ile ilgili öngörülerde bulundu.

YATIRIM SIKINTISI

"Küresel olarak yatırım iştahı henüz sıkıntılı" diyen Erdoğan konuşmasını şöyle sürdürdü: "Küresel kredi borç birikimine bakalım. 1999 yılından bugüne baktığımızda şu an itibarıyla vadeli işlemler piyasalarını dikkate almazsak 250.000.000.000\$ borç birikimi var dünyada. Genel olarak borç birikiminin kırılma yerleri vardır. Küresel olarak kredi hacminin gerileme yaptığı yerlerde sıkıntı yaşanıyor. Borçluluğun arttığı bir dünyadayız. Bu kırılacak. Burada bir kırılma yaşayacağız. Bu kırılma birilerini kırarak. Burada kamu kesimindeki borç yükselmesi, başta Arjantin olmak üzere birçok ülkede sıkıntılara sebep olacaktır."

"Üretim çok ciddi artmış durumda ama bunu karşılayacak talep yok" diyen Erdoğan bunu üç sebebe bağladı: "Birincisi yüksek borçluluk. Yüksek borçlu olanlar talep yapamıyorlar. İkincisi gelir dağılımı sorunları. Dünyanın belli bölgelerinde birikimi yüksek gelirli yapıları için düşük gelirli zorlanmakta. Geniş kitleler aşırı borçlandıklarından tüketimi gerçekleştiremiyorlar. Son olarak demografi. Nüfusun belli bölgelerdeki dağılımı, coğrafi dağılımı ve yaş dağılımı dengesi ile ilgili. Yaşlanan bir nüfus zengindir. Ama fazla tüketemez. Diğer tarafta Afrika çok ciddi sıkıntı çekiyor. Gelir düzeyi düşük ve nüfus geniş. Ama tüketim yapamıyorlar. Çin Asya etkisi de yadsınmaz. Burada özellikle Çin'in devreye girmesi son 20 senedir çok



Cihan Ergenç

önemli bir faktör. İş gücü ucuzladı. Bir de az önce bahsetmiş olduğum teknolojik devrimle biyolojik ve nanoteknoloji alanlarında çok hızlı bir büyüme söz konusu. Bu da, mal ve hizmet fiyatlarındaki düşüşün bir diğer sebebi... İstihdam ve işsizlik oranlarındaki artışın bir sebebi olarak da görülebilir."

İHTACATLA BÜYÜMENİN SIKINTISI

"Türkiye ihracatla büyümek istiyor. Şu anda milli gelirin beklediğimiz seviyelerde olmamasındaki ana faktör ihracattır. Biz ihracatı artırdık diyoruz, ancak bundan sonra o da artmayacak endişesine sahip olabiliriz" diyen Oral Erdoğan, "Dolar diğer para birimlerine karşı güçlendiği için aynı anda ham madde fiyatlarında da ters yönlü hareket yaşıyoruz. Emtia fiyatları da zayıflarsa, ekonomiler yavaşlıyor. Öyleyse ekonomileri canlandırmak için acaba Trump'ın sorusunu sormak mı gerekiyor? Doların değeri düşsün, dünya ekonomisi rahatlasın gibi bir durum var" ifadesini kullandı. "Küresel anlamda Türkiye başta olmak üzere faiz oranlarını aşağı çekmeyi başarır, aynı anda enflasyonu da düşük tutarsa, bu tip ülkeler hızlı bir ivme yakalayabilir" diyerek, düşük faizin olumlu etkilerinin altını çizerek konuşmasına devam eden Erdoğan Türkiye ekonomisine de değindi. Aynı anda bilançosunu küçültmeyi durdurduğunda faizi indirmek de düşünülür. Milli gelirde son açıklamalara göre %1,6 daralma olduğunu söyleyen Erdoğan; işsizlik, enflasyon ve faiz konusundaki tehlikelere ve fırsatlara değindi. Prof. Dr. Oral Erdoğan sağlıklı



Yusuf Sertkaya

büyüme için bankaların artık elini taşın altına koyması gerektiğini de vurguladı. "Bütçe dengesinde Haziran 2019 için 78,5 milyar TL açık verilmiş durumda. Yıllık hedef 82 milyar TL idi" diyen, Erdoğan kamu tarafında anormal bir açık olduğunu ve bunun tasarruf olmaması nedeniyle çözülemediğini söyledi. Erdoğan, "Kamu tasarrufu ve özel tasarruflar dediğimiz bu olay, dış dengeye eşittir" dedi. Oral Erdoğan yaptığı konuşmanın ardından soruları kabul etti. Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, "Kullanılabilir risk kimliklerinin altında verilenlerde kullanıldığına göre Arjantin gibi kontrollü sermaye çıkışı gibi bir durum Türkiye için de söz konusu olabilir mi?" sorusunu yöneltti. Erdoğan şu cevabı verdi: "Çok anlamlı. Ama ben en az altı ay kadar Türkiye'nin herhangi bir sert stres yaşayacağı veri oluşmadı diyebilirim. Rezervler, ithalat, cari açığı kapatma gibi konular büyüme anlamında bir sıkıntı da yaratıyor. Ama aynı anda hızlı bir şekilde duvara çarpma ihtimali de sıfıra indirildi. Ekonomiyi yönetenler bunu başardılar diye düşünmekte yarar var. Ben Amerika'nın likiditeyi sağlamasıyla birlikte toparlanmanın hızlanacağına inanıyorum."

Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç ise, "Dolarizasyonun 180-190 milyar dolar mevduat olayını görüyoruz. Bu hem Amerika'ya hizmet, hem bir yükümlülüktür. Karşılığında bizim farklı çözümler bulmamız gerekiyor. Biz iş adamları olarak bir maliyet hesaplıyoruz.

Euro, Japon Yeni, hangisi işimize gelirse onunla çalışıyoruz. Dolardaki riski indirmek, biraz da politikaya bağlı değil mi? Daha mantıklı bir çözüm tartışması başlatmamız gerekmiyor mu? Ülkenin milli çıkarları için de böyle bir politika doğru olmaz mı? Bu konudaki düşüncelerinizi rica ediyorum” şeklinde bir soru yöneltti. Oral Erdoğan, “Paranın değeri sadece ekonomideki başarı değil, siyasal ve askeri güçlerinizle de ilgili. Geçmiş de var bunun. Uzantıları da var. Bu yüzden politika her zaman oluşmalı. Merkez Bankası’nın zaten ana amacı Türk parasının değerini korumak diye düşündüğünüzde, o yönde herkesin aslında çalıştığını kabul ediyoruz. En önemlisi verimliliği artırıp, dünyaya daha fazla değer satabilmemiz gerekiyor. Bir de bitcoin gibi sanal paraları da ihmal etmeyelim. Bu konuda herkes biraz çalışsa iyi olur. Bir gün gelecek her şeyimiz onunla olmaya başlayacak. Geç kalmışız. Biraz daha farklı boyuta gelecek paranın değeri” sözleriyle cevap verdi.

KARADENİZ EĞİTİM GEZİSİ

Soru cevap kısmından sonra bölgesel ve sektörel görüş ve öneriler kısmına geçildi ilk olarak Denizcilik Eğitimi Meslek Komitesi Başkanı Yusuf Sertkaya söz olarak denizcilik eğitimine değindi. Sertkaya; 24-25 Haziran tarihleri arasında Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize illerinde denizcilik eğitim veren liselere yaptıkları ziyaretler hakkında bilgi verdi. Sertkaya; stajdan yabancı dile, atölyelerden, ek puana kadar birçok konuda yaşanan sıkıntıları sıralayarak, “Millî Eğitim Bakanlığımız ve Odamız arasında imzalanması planlanan ve sektörün ihtiyaç duyduğu nitelikli insan gücünü yetiştirmeye ve teknik eğitime yönelik yapılacak olan mesleki faaliyetlere ilişkin usul ve esasları düzenleyen ‘T.C. Millî Eğitim Bakanlığı ile İMEAK Deniz Ticaret Odası arasında Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü’ ile ilgili çalışmalar tamamlanmış ve imza aşamasına gelinmiştir” dedi.

IBIA İÇİN ÇAĞRI

Yusuf Sertkaya’nın ardından, Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi

Başkanı Mustafa Muhtaroglu söz alarak kürsüye geldi. Muhtaroglu, 2020’de yürürlüğe girecek olan yakıt uygulamaları üzerine sözlerine başladı. “İnsanlar şimdiden 2020’de yakıt olup olmayacağını soruyor” diyen Muhtaroglu, “Bu yakıt mutlaka olacaktır. Kalitesi, fiyatı belirsiz... Ben her şeyden önce şunu söylemek istiyorum. Bir yanlış anlama var. 1 Ocak 2020’den itibaren üzerinizde yüksek sülfürlü kükürt olmaması lazım. Mart’a kadar müsaade edileceği gibi bir yanlış anlama var.

Marta kadar atmış olmanız lazım, yakmak kesinlikle yasak. Bu yüzden ekim ya da kasım gibi bu tarz temizlemeleri yapıp, bu yakıtı almamız gerekiyor. Türkiye’de maalesef bunun üretilmeyeceği anlaşıyor. Yurtdışından getirerek İstanbul’a sunacağız. Bu çok büyük sıkıntı değil, çünkü İstanbul’un piyasası zaten %70’e yakın yurtdışından gelen yakıtla besleniyor. Çok önemli bir ikmal noktasıyız. Fiyat konuşuluyor. Üreticiler fiyat telaffuz etmiyorlar. Birkaç gün önce 530\$ gibi bir fiyat açıklandı. Şimdiki yakıttan 200\$ kadar daha pahalı bir yakıt kullanmak demek” diyerek, belirsizlikleri



gideren bir açıklama yaptı. Muhtaroglu ekim ayında İstanbul Çırağan Sarayı’nda yapılacak IBIA Convention’da bu konuların etrafıca masaya yatırılacağını belirtip, üyelerin katılımını talep etti. Mustafa Muhtaroglu, Deniz Ticareti Dergisi’nin IBIA Convention için hazırlayacağı ek için de üyelerden destek



Yusuf Ziya Çakır

talep edip, dergimize olan ilgi sebebiyle Meclis’eteşekkür etti.

“BALIK POPÜLASYONU TEHLİKEDE”

Muhtaroglu’nun ardından söz alan Arif Ertik, kadın cinayetleri ve çocuk istismarının terör suçları kapsamına alınarak affedilmemesi gerektiğini söyledi.

Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komitesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır, ankette ihracat ve ithalatta yer alan soruların kendilerinde karşılığı olmadığını için revize edilmesi gerektiğini belirtti.

Çakır, yeni av sezonu ile ilgili olarak da balık ekosisteminin özellikle Karadeniz’de çok tahribata uğradığını ve balık popülasyonunun geçmişe oranla her geçen gün azaldığını belirtti. Çakır konunun son derece önemli olduğunu altını çizerek önlem alınmasını talep etti.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül Ayı faaliyetleri arasında aşağıdaki toplantılar ve ziyaretler gerçekleşti.

DENİZ TAŞIMACILIĞI ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI YAPILDI

2 Eylül 2019 tarihinde toplanan Deniz Taşımacılığı Çalışma Grubu yoğun bir şekilde devam ettiği toplantılarını sürdürüyor. Eylül ayından gerçekleşen toplantıya DTO Başkanı Tamer Kıran da katılarak gelişmeler hakkında bilgi aldı.

DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU EYLÜL AYI TOPLANTISINI YAPTI

4 Eylül 2019 tarihinde DTO'ya bağlı Deniz Turizmi Çalışma Grubu, her ay düzenli olarak gerçekleştirdikleri toplantısını Eylül ayında da Şube Başkanlarının katılımıyla gerçekleştirdi. Toplantıya Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran da katıldı.

Toplantının dönemsel başkanlığını yürüten Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan, kaçak yapılaşmanın önüne geçmek ve deniz turizmini ileriye götürebilmek adına fikir alışverişinde bulunulduğunu belirtti.

NEVA 2019 FUARI

Rusya'nın St. Petersburg kentinde 17 Eylül'de kapılarını açan Neva 2019 Fuarı'na Deniz Ticaret Odası yönetimi de katıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Fuarlar Komitesi Başkanı Başaran Bayrak, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkan Yardımcısı olarak da fuar yerinde incelemelerde bulundu.

DTO VE WISTA İŞ BİRLİĞİNDE TEMİZ VE GÜVENLİ DENİZLER SEMİNERİ DÜZENLENDİ

18 Eylül 2019 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün 2019 yılı için benimsediği "Denizcilik Alanında Kadını Güçlendirme" teması kapsamında İMEAK Deniz Ticaret Odası ve WISTA Türkiye iş birliği ile "Güvenli ve Temiz Denizler" semineri düzenlendi. Seminerde balast suları ve 2020 IMO düzenlemeleri ana gündem maddeleriydi. Seminere Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran da katıldı.

YENİ KATI ATIK TOPLAMA TEKNESİ TANITILDI

19 Eylül 2019 tarihinde Bodrum Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ve Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA iş birliği ile ülkemizin gözde turizm merkezleri Bodrum ve Gökova Körfezi'nde örnek bir sosyal sorumluluk projesine imza attı.

Sıfır Atık Seferberliği kapsamında Bodrum Şube'de Katı Atık Toplama Teknesi tanıtıldı. Törene Bodrum Kaymakamı Bekir Yılmaz, Bodrum Belediye Başkanı Ahmet ARAS, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan KAPTANOĞLU, İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan DİNÇ ve bölgenin önde gelen turizm ve denizcilik sektör temsilcileri katıldı.

GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ GENEL KURULU YAPILDI

21 Eylül 2019 tarihinde Gemi Brokerleri Derneği Genel Kurulu Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda yapıldı. Yapılan toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda düzenlenen Genel Kurul'a İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da katılarak seçim için oy kullandı. Genel Kurul, Divan Başkanlığı ve sayman üyelerin seçimi ile başladı.

PIRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NİN 11. AKADEMİK YILI TÖRENLE BAŞLADI

24 Eylül 2019 tarihinde Piri Reis Üniversitesi 11. Akademik Yılı açılışı düzenlenen törenle gerçekleşti. Törenin açılış konuşmasını Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan yaptı. Törende Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı ve Piri Reis Üniversitesi Mtevelli Heyeti Üyesi Recep Düzgüt de bir konuşma yaptı.

TOBB VE ABD TİCARET ODASI İŞ BİRLİĞİNDE YUVARLAK MASA TOPLANTISI YAPILDI

24 Eylül 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, New York'ta TOBB ve ABD Ticaret Odası İş Birliğinde düzenlenen yuvarlak masa toplantısına katıldı. Amerikan firmalarının katıldığı toplantıda Ticaret Bakanlığı Bakan Yardımcısı Tuna Turagay da ana konuşmacıydı.



TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ İLK TOPLANTISINI YAPTI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Türkiye Denizcilik Meclisi ilk toplantısını 12 Eylül 2019 Perşembe günü, TOBB İstanbul Temsilciliği'nde yaptı. Toplantıda TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanlığına İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Başkan Yardımcılığına Mersin Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Ali Avcı seçildi.



Recep Düzgüt

Toplantıya, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ile sektör meclisinin üyeleri katıldı.

Toplantıda, kamuyu temsilen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdür

Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Yalçın Özden bulundu. Toplantının açılışında konuşan TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, şu anda TOBB çatısı altında 61 adet sektör meclisinin bulunduğunu, bunlardan birinin Denizcilik Sektörü Meclisi olduğunu belirtti. Sektör meclislerinin, oda/ borsa meclislerine bir alternatif değil, bu meclislerle koordineli çalışmalar yapmasının esas olduğunu belirten Tamer Kıran, meclislerin amaçlarının sektörel bazda karşılaşılan sorunlara çözüm üretmek, bu çözüm önerilerinin hayata geçirilmesi için uğraşmak ve nihai aşamada sektörlerin gelişimine katkı sağlamak olduğunu söyledi.

TOBB için sektör meclislerinin öneminin büyük olduğunu vurgulayan Tamer Kıran, meclislerin kamu, özel sektör ve sektörel sivil toplum kuruluşlarını yasal bir zeminde bir araya getiren bir platform olduğunu kaydetti.



gelişim için adım atılabilmektedir. Bu sebeple meclisleri çatışan değil tartışan, ayrışan değil uzlaşan bir yapı olarak görmemiz önemlidir" diye konuştu. Kıran, bir sonraki toplantıda kamu kesiminden daha fazla katılım olacağını da sözlerine ekledi.

Toplantıda daha sonra, meclis başkan ve yardımcısının seçimi yapıldı. Seçim sonucunda TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanlığına İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Başkan Yardımcılığına Mersin Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Ali Avcı seçildi.

Sektörel sorunların dile getirildiği toplantının ikincisinin aralık ayında yapılması kararlaştırıldı.



Yardımcısı Taner Keskin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü Daire Başkanı Feyza Mirasyedi, Ticaret Bakanlığı İstanbul

Tamer Kıran, "Meclislerde üyeler arası uzlaşa aranmaktadır. Ancak bu yolla sektörel bütünlük sağlanmakta, yasa yapıcılar ikna edilebilmekte ve sektörel



LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

ABS is a marine classification leader. The depth and breadth of our experience across all major sectors of the industry is unparalleled.

Our team of knowledgeable, experienced professionals is helping members, clients and industry stakeholders around the world find solutions to technical and regulatory challenges. We offer practical answers today as we prepare for tomorrow's challenges, providing help for every phase of the project life cycle.

Contact us today to learn more about how ABS is developing practical and sustainable solutions.

www.eagle.org

LEADING THE FUTURE



TOBB-ABD TİCARET ODASI ARASINDA YUVARLAK MASA TOPLANTISI YAPILDI

TOBB ve ABD Ticaret Odası iş birliğinde New York'da yuvarlak masa toplantısı gerçekleştirildi. Toplantıya, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran katıldı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve ABD Ticaret Odası iş birliğinde New York'da yuvarlak masa toplantısı gerçekleştirildi. Ticaret Bakan Yardımcısı Tuna Turagay'ın ana konuşmacı olduğu toplantıda, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile ABD Başkan Yardımcısı Khush Choksy birer konuşma yaptı.

Türkiye'de yatırımı olan ve Türkiye'de yatırım yapmakla ilgilenen önde gelen Amerikan firmalarının katıldığı



toplantıda Tamer Kıran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile ABD Başkanı Donald Trump tarafından belirlenen 100 milyar dolarlık ticaret hacmi hedefi için heyecanlı olduklarını dile getirdi. Bu konuda Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan

ile ABD'li mevkidaşı Wilbur Ross'un iki hafta önce Türkiye'de yaptığı toplantıya dikkat çeken Kıran, iki bakanın bu amaca yönelik liderlikleri için minnettar olduklarını söyledi.

ABD Ticaret Bakanı Ross Türkiye'de iken, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği olarak yaptıkları çalışmanın ön bulgularını sunduklarını anlatan Kıran, "Çalışmamız, tüm doğru koşullarda, bu hedefi başarabileceğimizi ve hatta aşabileceğimizi ve 2030 yılına kadar 130 milyar dolara ulaşabileceğimizi gösterdi" diye konuştu.

PREVEZE DENİZ ZAFERİ'NİN 481'İNCİ YIL DÖNÜMÜ MESAJI

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran Preveze Deniz Zaferi'nin 481'inci yıl dönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü dolayısıyla bir mesaj yayınladı.

"Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa komutasındaki Türk Donanması'nın 1538'de kazandığı Preveze Deniz Zaferi; cesaretin, kahramanlığın ve denizciliğimizin yükseldiği üst düzeyin anlamlı bir göstergesidir. Denizcilik tarihimizin en parlak zaferlerinden olan Preveze Deniz Zaferi ile Türk ordusunun karadaki başarısı denizlere taşınmış, donanmamız Akdeniz'deki üstünlüğünü ve egemenliğini tüm dünyaya ilan etmiştir.

Bugün de, üç tarafı denizlerle çevrili cennet vatanımızın karasularını, kıta sahanlığını ve münhasır ekonomik bölgelerini tehdit eden gelişmelere

şahit oluyoruz. Türkiye Cumhuriyeti, Mavi Vatan stratejisi ile denizlerimizde uluslararası hukuktan kaynaklanan bütün haklarını sonuna kadar kullanacağını her platformda kararlılıkla göstermektedir. Bu mücadelede en önemli gücümüz şüphesiz Türk Deniz Kuvvetlerimizdir. Köklü bir maziye sahip deniz kuvvetlerimizin geçmişinden aldığı güç, çağımızın en teknolojik, yerli ve milli sistemleriyle donatılmış donanmamız, yetenekli ve maharetli bahriyelilerimizle Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerindeki hükümanlık haklarını ve menfaatlerini sonuna kadar koruyacağına inancımız tamdır. Türk deniz ticaret sektörünün en önemli sivil toplum kuruluşu olan

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak bizler de, deniz ticaret filomuz, tersanelerimiz, limanlarımız ve sektörümüzün tüm birimleriyle Türk denizciliğinin gelişmesi, dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yer alması ve ülkemiz ekonomisine sağlanacak katma değer artırılması için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz.

Bu duygu ve düşüncelerle Türk Donanması'nın en büyük zaferlerinden biri olan Preveze Deniz Zaferi'nin 481. yıl dönümü ile Deniz Kuvvetleri Günü'nü kutluyor, başta Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK olmak üzere, vatani için mücadele eden bütün kahramanlarımızı ve şehitlerimizi şükranla anıyorum.



JAPONLARLA KOSTER FİLO FİNANSMAN TOPLANTISI YAPILDI

Deniz Ticaret Odası'nda Japon heyetinin katılımı ile Koster Filosu Yenileme Projesi hakkında finansman toplantısı yapıldı. Toplantı DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın ev sahipliğinde gerçekleşti.



800 koster gemisinden, yaşı 30'un üzerinde olan 100 geminin, seyir güvenliği ve ekonomik rekabet açısından acilen yenilenmesi gerektiği uzun zamandır konuşuluyor.

İlk olarak bu gemilerin hurdaya çıkarılarak yerine yenilerinin konulması sağlanacak. Deniz taşımacılığı sektöründen gelen talepler üzerine geçtiğimiz yıl harekete geçen Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Ekonomi Bakanlığı'nın da dahil olduğu 'Koster Yenileme Projesi'ni hayata geçirmek için Koster Denizcilik

Anonim Şirketi'ni kurmuştu. Deniz Ticaret Odası'nın da dahil olduğu proje kapsamında kurulan şirketin hayata geçireceği finansman modeliyle ilk etapta 20 geminin, beş yıl içinde de 100 geminin yeniden inşa edilmesi hedeflenmişti.

Proje ile ilgili yerli finansman bulunamayınca yabancı yatırımcılardan da teklif alınmaya başlanmıştı.

Türkiye'den görüşme talep eden Japonya Gemi Sanayici ve Tedarikçileri Derneği'nin Londra temsilciliğinden bir



heyet, 28 Ağustos'ta İstanbul'a geldi. Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından ağırlanan Japon Heyeti ile yapılan toplantıda, 'Koster Yenileme Projesi'nin finansal detayları masaya yatırıldı.

Görüşmeyle ilgili bilgi veren Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, şunları söyledi: "Japon Eximbank aracılığıyla sağlanacak proje finansmanı konusunda şartları değerlendirdik.

Projeye olumlu yaklaştılar, değerlendirip bize bir teklif sunmak üzere ayrıldılar. Japonya'dan finansman sağlanırsa, 10 yıllık bir geri ödemesi olacak ama karşılığında Japon yan sanayinin kullanılmasını talep ediyorlar".

TAMER KIRAN'DAN GAZİLER GÜNÜ MESAJI

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran 19 Eylül Gaziler Günü nedeniyle bir mesaj yayımladı.



DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın Gaziler günü nedeniyle yayınladığı mesaj şöyle:

“Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 19 Eylül 1921 tarihinde Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Atatürk’e, “Mareşal” rütbesi ile “Gazi” unvanı verilmesinin yıldönümü ve Gaziler Günü kutlu olsun. Milletimiz, tarih boyunca vatanı ve bağımsızlığı için çok büyük mücadeleler vermiş, gerektiğinde ise canı pahasına istiklaline ve istikbaline yönelen tüm tehditlere karşı koymuştur. Yakın dönemde yaşadığımız hain 15 Temmuz darbe girişimine karşı, kadınıyla erkeğiyle, genciyle yaşlısıyla bir bütün olarak direnen milletimiz, bağımsızlığına sahip çıkma konusundaki kararlılığını tüm dünyaya ilan etmiştir. Yine bugün askerlerimiz, polislerimiz ve güvenlik korucularımız, milli birlik ve bütünlüğümüze kast edenlere karşı yurt içinde ve sınır ötesinde kahramanca mücadelelerini sürdürmektedir.

Vatanımızın bölünmez bütünlüğü için canını ortaya koymakta tereddüt etmeyen başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal ve silah arkadaşları olmak üzere şehitlerimizi ve sonsuzluk yolculuğuna çıkmış kahraman gazilerimizi rahmet ve şükranla yâd ediyoruz. Bugün tedavileri devam eden gazilerimize acil şifalar diliyoruz. Hayatta olan gazilerimize ise sağlıklı, huzurlu ve uzun ömürler temenni ediyoruz”.



SAFE IN SAFETY
SAVE IN SAFETY

Meeting Point of All Routes

TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.

Your Safety Partner in TURKEY

- Admiralty Charts & Publications
- IMO/ITU/ICS/TSO Publications
- Safety & Fire Equipment
- Bridge & Navigational Equipment
- Communication Equipment
- Oil Pollution Equipment
- Security Equipment (ISPS)
- Pilot & Embarkation Ladders
- IMO Symbols & Safety Posters, Flags
- Measurement Equipment

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Cömert Sokak Giptaş Sanayi Sitesi A Blok No.16

Tuzla , 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

İZMİR'İN KURTULUŞU YÜZME ŞENLİĞİ İLE KUTLANDI

İzmir ve Urla'nın işgalden kurtuluş günü, Urla'da 8 Eylül Pazar günü Urla Kum Plajı - Ali Rıza Mete Urla Yelken Gençlik ve Spor Kulübü Tesisleri'nde yapılan yüzme şenliği ile kutlandı.



Urla Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, Urla Kent Konseyi, DenizTemiz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi, Marathon Masters Spor Kulübü, Ali Rıza Mete Urla Yelken Kulübü ve İzmir Kürek Kulübü işbirliği ile düzenlenen "Urla Yüzme Şenliği" saat 10.00-11.00 arasında halka açık şekilde yapıldı. Etkinliğe, Masterler Dünya Şampiyonaları'nda madalya almış olan milli yüzücüler de katıldı. Etkinlik sonrasında DenizTemiz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi koordinesinde; deniz ve kıyı temizliği etkinliği icra edildi. İzmir Kürek Kulübü, iki adet deniz kanosu ile etkinliğe katılım gösterdi.

Urla Belediye Başkanı Burak Oğuz, İzmir ve Urla'nın kurtuluşunun 97. yıl dönümünde yüzme şenliğine ev sahipliği yapmanın kendileri için son

derece mutlu ve gururlu olduğunu kaydetti. Urla'nın bir sahil ilçesi olması nedeniyle özellikle yüzme ve su sporlarına ilginin her geçen gün arttığını söyleyen Oğuz, plajların yeniden elden



geçirildiğini, böylece ilçenin daha cazip hale geleceğini açıkladı. Denizlerin ve kıyıların temiz kalması için sık sık uyarılarda bulunduklarını da sözlerine

ekleyen Oğuz, "Bilinçlenme arttıkça bu sorunlar da azalacaktır. Bugün buradaki etkinlikler de bu yolda önemli bir adım olacak" ifadelerini kullandı.

ÖZTÜRK: ŞENLİK HAVASINDA KUTLAMA YAPTIK

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi ve DenizTemiz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İzmir ve Urla'nın düşman işgalinden kurtuluşunun Urla'da şenlik havasında kutlandığını söyledi. Şenliğin halkın geniş katılımı sayesinde hem yüzme sporuna ilgiyi artırmasını, hem de deniz sevgisi aşılayarak kıyıların temiz tutulmasına vesile olmasını arzu ettiklerini belirtti. Urla Kent Konseyi Başkanı Hadi Başman da Urla'nın gelişmiş deniz kültürü, Deniz Medeniyetleri Araştırma Merkezi, antik limanları, sahilleri, tahaffuzhanesi, 11 adası ve beş adacığı ile deniz kenti İzmir'in önemli bir parçası olduğunu söyledi. Başman, "Bu etkinlik sayesinde

biz Urlalılar deniz kültürünün bir parçası olma mutluluğunu yaşadık" dedi.

(DTO İzmir Şubesi)

DTO ANTALYA ŞUBESİ'NDEN SUALTİ MÜZESİ'NE TAM DESTEK

Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı'na sunulan ve Kaş'a kazandırılması planlanan Sualtı Müzesi Projesi kabul edilirse, DTO Antalya Şubesi de projeye maddi destek verecek.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin 18.Olağan Meclis Toplantısı'nda gündemde Sualtı Müzesi Projesi vardı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin yaptığı konuşmada, yapılan çalışmalar hakkında bilgiler verdi ve Kaş'a kazandırılması planlanan Sualtı Müzesi Projesi'ni şube olarak desteklediklerini söyledi.

Projenin BAKA'ya (Batı Akdeniz Kalkınma Ajansı) sunulduğunu dile getiren Başkan Ahmet Çetin, "Kaş Kaymakamlığı, Kaş Belediyesi, Kumuca Ticaret ve Sanayi Odası ile Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi tarafından desteklenen, Kaş Sualtı Müzesi Projesi BAKA'ya sunuldu.

Proje eğer BAKA'da kabul görürse, biz de DTO olarak projeye gereken maddi desteğimizi vereceğiz. Bu proje Kaş için oldukça önemli bir proje.

Umarım bir an önce sonuçlanır ve hayata geçer. Bu müze Kaş'ın turizmine büyük katkı koyacaktır" dedi.

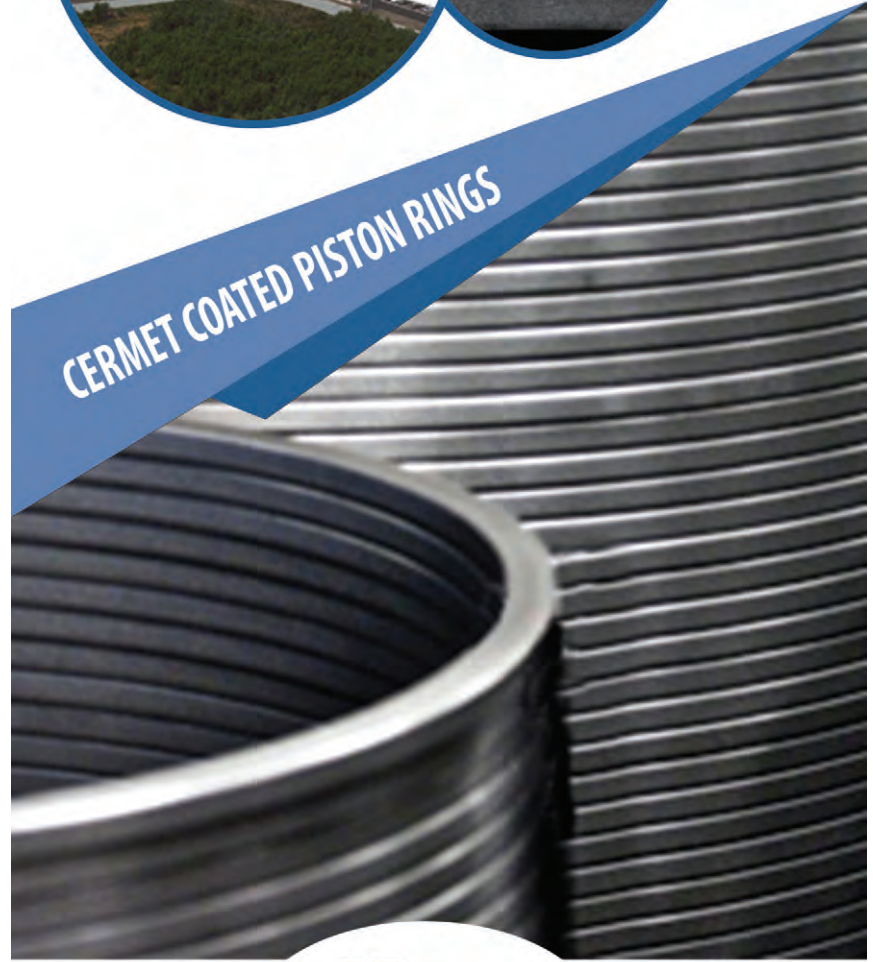
(DTO Antalya Şubesi)



PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS



elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul
Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)
Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

ALMAN DALGIÇLAR İZMİR'İ KEŞFETTİ

Türkiye, son yıllarda uluslararası dalış turizminde önemli merkez haline gelirken, Çeşme Yarımadası da profesyonel dalgıçlar tarafından büyük ilgi görmeye başladı.



Almanya'nın önde gelen dalış kulüplerinden biri olan ve dünyanın önemli merkezlerine organizasyonlar düzenleyen TUK (Tauchsportgruppe an der Universität Kiel) üyesi 14 kişilik dalgıç grubu, bir hafta boyunca Karaburun ve Çeşme'de dalış yaptı.

ağımız sayesinde çok sayıda takipçimize duyuracağız” dedi.

Alman dalgıçları misafir eden Karaburun'daki Bluegate Divers'in dalış eğitmeni Barış Şendemir ile Çeşme'deki Derin Doğa Dalış'ın dalış eğitmeni

Erdinç Ergün, dünya dalış turizminde Çeşme Yarımadası'nın kısa sürede bilinir hale geldiğini söyledi.

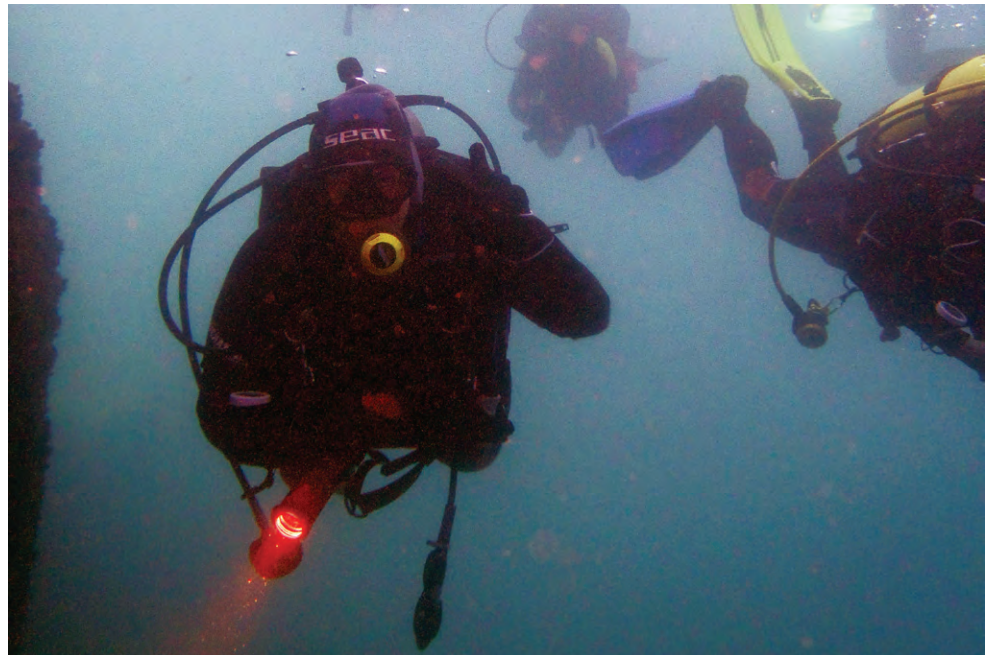
TANITIMA DEVAM

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Ege'nin sualtı zenginliği ve hayata geçirilen yapay resifler sayesinde, dalış turizminde çekim merkezi haline gelmeye başladığını açıkladı. Öztürk, şunları söyledi: “14 kişilik Alman dalgıç grubunun Karaburun ve Çeşme'yi keşfetmeleri çok önemli. Türkiye, dalış turizminden yüzde 15 pay alıyor. Dalış yapan bir turist ülkemize bıraktığı döviz 500 doları buluyor. Bölgemiz kıyılarında yapımı planlanan yeni sualtı projeleri ile bölgemiz dalış turizmi suya atılan bir taş gibi halka halka büyüyecektir. Ege'yi dünyada cazip bir dalış destinasyonu yapmak için tanıtıma ve yapay resif projelerine destek vermeye devam edeceğiz”.

(DTO İzmir Şubesi)

Sportif dalışın yanı sıra deniz biyolojisi ile de ilgilenen kulüp üyeleri, Karaburun'da Büyük Ada civarındaki dalış yerleri ile 9 Eylül ve Alaybey gemilerine; Çeşme'de ise Ayrık Taş ve Monem Batığı'na daldılar.

Dalış lideri Anke Schneider, daha önce Kızıldeniz, Güney Amerika, Baltık Denizi, Avustralya, Uzakdoğu ve Hint Okyanusu gibi yerlerde ve Türkiye'de Kaş'ta dalış gerçekleştirdiklerini belirterek, “Ege kıyılarına ilk defa daldık. Karaburun ve Çeşme'deki dalışlarımızdan çok keyif aldık. Sualtı çok net ve rengârenk. Balık türleri ve deniz canlıları çok zengin. Bu bölgenin tarihi yapısına da çok sevdik. Bizim için çok özel olan bu etkinliğimizi geniş



Hempaguard MaX

Hem havuzlama
sürecinde
hem de seyirde
verimliliğin zirvesi.



Yeni, en gelişmiş karina boya sistemimiz sadece üç kat uygulanır: Kirlenmeyi önlemede eşi benzeri olmayan kanıtlanmış performans sunan patentli Actiguard teknolojisine sahip Hempaguard X8. Havuzda kalma süresini kısaltan Nexus II ve Hempaprime 900.

SHAPE (Karina ve Pervane Verimliliği Sistemi) ile birlikte sistem, seyirde dünyadaki en yüksek yakıt tasarrufunu sunmaktadır. 2020 SOx kısıtlamaları yakında başlayacağından, karina boya sisteminize sınıf atlatmak için bundan daha iyi bir zaman olamaz.

hempaguardmax.hempel.com



BODRUM'UN MAVİ KOYLARI KORUMA ALTINDA

Bodrum Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ve Deniz Temiz Derneği/TURMEPA iş birliği ile ülkemizin gözde turizm merkezleri Bodrum ve Gökova Körfezi'nde örnek bir sosyal sorumluluk projesine imza atıldı.



Denizleri korumayı ilke edinen İMEAK DTO Bodrum Şubesi, bölgede kıyı, koy ve teknelerden katı atık alımı yapacaközel bir tekne tahsis etti.

19 Eylül'de Bodrum Limanı'nda gerçekleştirilen törenle kamuoyuna tanıtılan tekne, atık alım hizmetini ücretsiz gerçekleştiriyor. Törene Bodrum Kaymakamı Bekir Yılmaz, Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, BIMCO ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve bölgenin önde gelen turizm ve denizcilik sektör temsilcileri katıldı.

Bodrum Kaymakamı Bekir Yılmaz törende yaptığı konuşmada şunları söyledi: "Emanet aldığımız bu dünyanın cennet köşelerini koruyarak daha iyi bir şekilde çocuklarımıza bırakacağız. Doğayı tahrip ettikten sonra düzeltmek, korumaktan çok daha zor... Bu sebeple Bodrum'umuzu el birliğiyle kaybetmeden koruyacağız. Bu değerli projede emeği geçen herkese teşekkür ederim".

Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras ise konuşmasında; "Çevremizi korumak hepimizin sorumluluğunda. Halkımızın da bu konuda gösterdiği tutum ve hassasiyet son derece önemli. Belediyemiz çevre ve denizlerin temizliği için üzerine düşen görevi layıkıyla yapmaya devam ederken, tüm Bodrumluları ve Bodrum severleri de çevre seferberliğine katkıda bulunmaya davet ediyoruz. Bu proje Bodrum için çok kıymetli. İMEAK DTO Bodrum Şubesi ve TURMEPA'yı bu örnek proje için tebrik ediyorum" şeklinde konuştu.

DİNÇ: "GAYEMİZ; BU EŞSİZ DENEYİMİ SONRAKİ NESİLLERE AKTARABİLMEK"

Bodrum ve Gökova Körfezi'ni her yıl binlerce teknenin ziyaret ettiğini ifade eden İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ise, "Mavi yolculuğun başlangıç noktası Bodrum. Bu yolculuğu gerçekleştirenler bakir koylarımızda, denizlerimizin ve doğal güzelliklerimizin tadını çıkarıyor. En büyük gayemiz herkesin yaşaması gereken bu eşsiz deneyimi sonraki nesillere aktarabilmek, ticaretimizin sürdürülebilirliğini sağlamak ve ülkemize katma değer oluşturmak. Tüm çabamız bunun için" diye konuştu. Ülkemiz kıyı ve denizlerin korunmasını en büyük öncelik olarak belirlediklerinin altını çizen Dinç, "Bu düşünceden yola çıkarak teknelerimizden ve kıyılarımızdan katı atıkların toplanması için bir tekneyi hizmete kazandırdık. Ücretsiz katı atık alımı yapacak olan bu tekne deniz ve kıyı temizliği adına hedeflediğimiz projelerin başlangıcı niteliğinde" diye konuştu.

KAPTANOĞLU: "SIFIR ATIK MAVİ DÖNÜŞÜMÜNÜ BAŞLATTIK"

İMEAK DTO Bodrum Şubesi'nin Bodrum Belediyesi ve TURMEPA

iş birliğiyle hayata geçirdiği proje kapsamında çalışmalarına başlayan katı atık alım teknesinin, geçtiğimiz Haziran ayında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın başlattığı Sıfır Atık Mavi Projesi'ne katkı sunmayı amaçladığını ifade eden İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, BIMCO ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu da, "Çevre ve Şehircilik Bakanlığımız tarafından başlatılan Sıfır Atık projesini İMEAK DTO olarak uzun zamandır takip ediyor ve özellikle TURMEPA deniz eğitimleriyle projenin yaygınlaşmasına son 3 yıldır katkı sunuyoruz" dedi. Kaptanoğlu konuşmasını şöyle sürdürdü: "Bu çalışmaları daha da büyütmek hedefiyle bakanlığımız ile iş birliği yaparak yurdumuzun dört bir yanında Sıfır Atık Mavi dönüşümünü başlattık. Bu dönüşüm denizlerimizi korumak hedefiyle her birimizin birey olarak, kuruluş ve yerel yönetimler olarak farkındalığının artacağı, israfın önleneyeceği, milli servetimizin geri kazanılacağı hepimizin çıkması gereken bir yolculuk. Bugün burada bunun en güzel örneklerinden biri için sizlerle biraradayız. İMEAK DTO Bodrum Şubesi, Bodrum Belediyesi ve TURMEPA ile dünyada turizmin önde gelen destinasyonları cennet koylarımız için katı atık alım teknesini suya indiriyor. Sizlere duyurduğumuz bu çalışma ile Bodrum ve Gökova Körfezi'nde bir koruma şemsiyesi açmış oluyoruz".

Bodrum Belediyesi, İMEAK DTO Bodrum Şubesi ve TURMEPA bayrağıyla hizmet veren katı atık toplama teknesi bir buçuk ayda 5.500 torba atık toplayarak denize karışmasını önledi.

(DTO Bodrum Şubesi)

SADUN BORO ANITINA ÇEVRE DÜZENLEMESİ

Gökova Körfezi Kissebükü mevkiinde bulunan, geçen yıllarda Muğla Büyükşehir Belediyesi, Bodrum Belediyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi girişimleri ile yaptırılan Sadun Boro heykelinin çevresi yenilendi.

Ünlü denizcinin heykelinin önünde bulunan ve zarar gören bilgilendirme tabelası ile Sadun Boro resmi Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi tarafından yenilendi. Konuyla ilgili bir açıklama yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, "Bodrum'da yaşamış olan Sadun Boro'nun biz Bodrumlu Denizciler, Deniz Turizmcileri ve Muğlalılar- Egeliler için bir kat daha önemli yeri vardır. Denize gönlünü vermiş ve 10,5 metrelik "KİSMET" isimli teknesiyle dünyayı gezmiş denizcimizi anıları ile yaşatmaya devam edeceğiz" dedi.

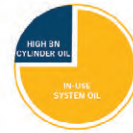
Dinç, "Teknesiyle dünya turu yapmış ilk Türk olarak, İngiltere'den Karayip Adaları'na kadar uzanan ve Atlantik'te açık deniz yolculuğu yapan ve bütün anılarını Bir Hayalin Peşinde, Kismet'in Dümen Suyunda Kismet'in Karadeniz ve Akdeniz Türkiye Sahilleri, İyon Denizi, Kuzey ve Güney Adaları, Adriyatik Gezilerinin Anıları, Vira Demir: İstanbul'dan İskenderun'a Denizciler İçin Rehber, Yeni Dünya'ya Fora Yelken: Kismet'in Atlantik ve Amerika Seyahati, Vira Demir: İstanbul'dan Antalya'ya Denizciler İçin Rehber, Vira Demir: Kuşadası'ndan Antalya'ya Denizciler İçin Rehber, Vira Demir: Çanakkale'den Antalya'ya Denizciler İçin Rehber, Pupa Yelken isimli kitaplarında biriktiren büyüğümüz aynı zamanda Gökova ve Ege koylarının da bekçisi idi. Dolayısı ile onun adına konulan heykelin Gökova'ya dikilmesi çok anlamlı olmuştur.

Heykel'in yer aldığı Kissebükü Gökova'nın kuzey batı, Sadun Boro'nun kendi yaptırdığı heykel de güney doğudaki konumları ile Gökova'nın iki ucundan birbirlerine bakıp, Gökova'yı kucaklamakta ve denizcileri selamlamaktadır.

Sadun Boro'yu Bodrum Yarımadasının, Gökova'mızın en güzel yerinde varlığıyla anmak biz denize gönlünü vermiş deniz tutkunlarının en asli görevidir" sözlerini kullandı.

(DTO Bodrum Şubesi)

DENİZ TİCARETİ / EKİM 2019



Key Benefits:

- Cylinder oil Flexibility
- Lower feed rate & reduced deposits
- Continuously renewed system oil
- Cold Corrosion can be reduced by higher BN

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



elizya

Gümüşsuyu Mah. Kutlu Sok. No: 8 34437 Taksim/İstanbul

Tel. +90 212 243 93 94

Merkez: Aydıntepe Mah. Güzin Sok. No:17/9 (Gemdok Sanayi Sitesi)

Tuzla/İstanbul - Tel. +90 212 243 93 94

www.elizya.com

CUMHURİYETİMİZ 96 YAŞINDA

Bin yıla yaklaşan denizcilik tarihimizin hem ekonomik hem askeri anlamda zirveye ulaştığı dönem olan Cumhuriyetimizin 96. yılını kutluyoruz. Denizlerimizdeki ticari faaliyetlerin yabancı armatörlerin elinden Türk armatörlerine geçişini de hızlandıran Cumhuriyetimizin mimarı Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve onun kahraman silah arkadaşlarını denizcilik camiası olarak her yıl olduğu gibi şükranla anıyoruz.



96. yılını kutladığımızın Cumhuriyetimizin kuruluşuna giden yolda, “Ya istiklal, ya ölüm” parolasıyla yola çıkan Kurtuluş Savaşı Sakarya’da, İnönü’de devam ederken denizde de denizcilerimizin eliyle sürüyordu.

Bahriyelilerin kahramanca kurdukları ikmal hattı Karadeniz’i İnebolu’ya bağlamış “İstiklal Yolu” olmuştu.

Aynı şekilde Kurtuluş Savaşımız zaferle bitip Cumhuriyet’le nihayete erdiğinde de denizcilere ve denizciliğimize yeni ufuklar açılmış oldu. Cumhuriyet ile birlikte Türk armatörünün kendi karasularındaki ve dünyadaki hakimiyeti artarken, Kabotaj Kanunu ile Türk denizleri tam bağımsızlığına kavuşmuş oldu. Mavi Vatan’ın bağımsızlığını sağlayan Cumhuriyet de aslında mavi renkteydi.

MODERN DENİZCİLİĞİMİZİN TEMELİ CUMHURİYET İLE ATILDI

Aynı zamanda Cumhuriyet ile başlayan eğitim hamlesi dünya çapında mühendisler ve denizciler yetiştirmemize yıllardır sıkıntısını çektiğimiz yetişmiş insan ihtiyacımızı kapatmamıza vesile oldu.

Gemi inşa teknolojilerinde de dünya ülkeleriyle rekabet etmeye başlayan Türkiye Cumhuriyeti bugün özellikle askeri anlamda kendi teknolojilerini dünyaya ihraç eden hale gelmiştir.

29 Ekim, Türkiye Cumhuriyeti’nin resmen kurulduğu tarih olarak her yıl olduğunu gibi bu yıl da kutlanıyor. Peki Cumhuriyet’e giden süreç nasıl gelişti? 29 Ekim 1923 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde yapılan bir

anayasa değişikliğiyle Türkiye’nin yönetim şekli Cumhuriyet olarak belirlendi. Türk milleti için Cumhuriyet Bayramı, milli birlik ve beraberliğin, toplumsal dayanışmanın simgesi olarak kutlanan milli bayramdır. Kurtuluş Savaşı’nın Türk milletinin zaferiyle sonuçlanmasının ardından ortaya çıkan yönetim boşluğunun giderilmesi için yeni bir yönetim biçiminin belirlenmesi şart olmuştu ve Mustafa Kemal ile arkadaşları yaptıkları çalışmalar sonucu Türkiye’nin yönetim şeklinin Cumhuriyet olduğuna karar verdi.

“YARIN CUMHURİYETİ İLAN EDECEĞİZ”

Zafer üzerine padişah ülkeden ayrıldı ve imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile yeni bir devlet kuruldu. Yeni doğan devletin yönetim şekli henüz belirlenmemişti. Büyük Millet Meclisi 11 Ağustos 1923’te ilk toplantısını yaparak, 13 Ekim 1923’te Ankara’yı başkent olarak belirledi. Atatürk, ülkeyi düşmandan arındırıp, sınırları belirledikten sonra hep düşündüğü cumhuriyetin ilanı üzerinde hazırlıklar yapmaya başladı ve 28 Ekim 1923 akşamı yakın arkadaşlarını Çankaya’da yemeğe çağırarak, “Yarın Cumhuriyet’i ilan edeceğiz” dedi.

Atatürk, 29 Ekim 1923 günü, milletvekilleri ile görüşmesinin ardından hazırlanan Cumhuriyet öngergesinin taslağı Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne verildi. Meclis önergeyi kabul ederek, ülkede cumhuriyet yönetimi kuruldu. Atatürk ise kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk Cumhurbaşkanı oldu.

GÜCÜ DENİZLERİN ÖTESİNDE

Yurt içi ve yurt dışı distribütör ağıyla dünyanın her noktasına ulaşabilen Alpet Madeni Yağları, tüm ihtiyaçları karşılayan geniş ürün yelpazesi ile denizcilik sektörüne 7/24 hizmet sunmaktadır. Türkiye'nin her limanında yağ ikmali yapma kabiliyetinin yanı sıra; barge hizmeti ile Ahırkapı Demir Mevkiinde günün her saatinde denizde yağ ikmali operasyonları gerçekleştirmektedir.

Siz de geminizin sorunsuz ve zamanında hedefine ulaşması için, Alpet Madeni Yağları'nın fark yaratan marine ikmal hizmetini seçin.

Alpet Lubricants, is able to achieve every point of world with its domestic and overseas distributor network, provides service to maritime sector 24/7 with its wide range of products. In addition to its ability to supply lubricants in each port of Turkey; Alpet Lubricants executes marine oil supply operations in Ahırkapı Anchorage Area at any time of the day and night with barge.

For a problem free and on time transportation to destination, choose Alpet Lubricants distinctive maritime supply service for your ship.



DENİZCİLİK BU ÜLKENİN ZENGİNLEŞMESİ İÇİN OLMAZSA OLMAZ BİR SANAYİ SEKTÖRÜDÜR



SALİH ZEKİ ÇAKIR
DENİZ TİCARET ODASI MECLİS BAŞKANI

Yaklaşık bir yıldır Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanlığı koltuğunda oturan Salih Zeki Çakır, geçen süreçle ilgili önemli değerlendirmelerde bulundu. Salih Zeki Çakır ile meclis çalışmalarından, hedeflere, denizcilik sektöründeki envanter çalışmalarından koster filosunun yenilenmesi projesine kadar birçok önemli konuyu konuştuk.

Yaklaşık bir yıldır Meclis Başkanı olarak görev yapıyorsunuz. Siz uzun zamandır sektörde birçok kurum ve kuruluşun başında çalışmalar yaptınız. Bize meclis başkanlığı sürecinizi değerlendirir misiniz?

Deniz Ticaret Odası seçimlerine yani bu sürece 2012 yılında müdahil olma kararı almıştık. Sonrasında da 24

Kasım 2012'de çalışmalarımızın son halini paylaşmak amacıyla bir manifesto hazırlamış, bunu da yemekli bir toplantı ile kamuoyuna açıklamıştık. Orada özet olarak; "Bu işler böyle geldi, ama böyle gitmesin" dedik. Denizcilik sektörünün geçmişten bugüne her kademesinde, her faaliyet alanında, çok faal ve aktif olarak öğrencilik yıllarım

da dahil içinde bulundum. Bir alanla ilgili bilgili olmak için bilgilenmek gerekir. Yani ilgili olursunuz o ayrıdır, ama bilgili olmazsanız hüsnü kabul görmezsiniz. Bu anlamda sektörün, denizciliğin, ilgilendiğim alanlarıyla bilgilenmek şeklinde çalışmalar yaptım. Burada yani DTO gibi kamu kaynağı kullanılan bir yerde; üyelere yönelik

faaliyetlerin, odaların kuruluş ve işleyiş gayesine uygun olarak daha etkin ve yetkin çalışması gereğine vurgu yaptım. Neticede bu kurum ve kuruluşlar üyeleri için vardır. Kanun koyucu düzenlemeler yaparak, her sektörde üyelerin hak ve menfaatlerinin en iyi şekilde korunup, gözetilip, öne çıkartılması, hüsnü kabul görmesi için organizasyon kurdu ve de bunlara finans kaynağı verdi. Ben birçok derneğin yöneticisi oldum. Vakıflarda ve derneklerde en büyük sorun kaynak bulmaktır. Yönetim kurulu toplantılarında; “Çalışanların SGK’sını nasıl ödeyeceksin? Kirayı nasıl vereceksin?

Şu faaliyetimize sponsor bulsak da, şu organizasyonu yapabilirsek” gibi konular konuşulur. İyi durumda olan dernekler de var, ama bizim toplantılarımızın yarısı bu şekilde geçmiştir. Bu ülkemizin gerçeğidir. Odalara geldiğimizde ise, devlet bunlara kaynak ayırmıştır. Bu kaynağı akılcı ve şuurlu bir şekilde üyelerin hak ve menfaatleri gözetilerek ve adil bir şekilde üyelere paylaştırılması, kullanılması gerekir. Bundan kasıt hepsine para dağıtmak değildir, hizmet götürülmesi anlamındadır konu. Orada adaletin sağlanması esası ile buradaki eksikliğe vurgu yaparak yola çıktık, ana fikrimiz buydu. Burada bir eksiklik gördük ve bir çalışma başlattık.

Aslında ilginç bir seçim yarışı yaşandı, uzun zamandır görmediğimiz bir yarıştı bu. Sonuçta ipi göğüsleyen sizin birlikte çalıştığınız ekip oldu. Özellikle meclise katılım konusunda kararlı bir tutum sergiliyorsunuz...

İlk dönemde basında, her yerde bunlar konuşuldu. Aldığımız tepkiler, destekler her şey aslında incelenmelidir. İleride tarafsız birisi bunları araştırıp, buradan bir şey çıkartabilir. Bu sürecin nasıl işlediği, faydalı olduğu veya olmadığı, zararlı olduğu taraflar var mı; bunları tartışmakta fayda var. Çünkü bu, ileride böyle çalışmalar yapacaklara da rehber olur. Tabii çok detay var, buralara girmek saatler sürer. Neticede bir seçim oldu. Bir ekip

çalışmasıyla özellikle vurguluyorum; ekip ruhuyla 2018 senesinde yapılan seçimlerle önce meclis oluştu. Meclis aritmetiğinden meclis başkanlığı, başkan ve divan; sonra yönetim kurulu seçildi. Komisyonlar oluşturuldu, çalışmalara başladık. Ben birinciyıldında o çalışmaları da, seçim çalışmalarını da üyelerimize anlatırken şuna vurgu yapıyorum: Hesap; ne yaptığımızın hesabını verebilmektir. Ben yetkim ve sorumluluk alanım meclisin çalışması, işleyiş olduğu için o anlamda bir yılda meclis olarak yaptığımız faaliyetlerin ekranda sunumunu da yaptırıldı. Geçmişte dikkatimi çekiyordu, bu dönemde bunun olmaması için bir gayret sarf ettim. Meclis toplantılarına katılım konusu... Katılımın belli oranın üzerinde olması önemliydi. Katılım anlamında bir yılın genel ortalaması oldukça yüksek bir oran. Yüzde 85 gibi bir katılımı meclis toplantılarını yapıyoruz. Onun dışında her mecliste özel konular veya odanın bütçe vs. gibi özel gündemleri hariç; her mecliste üyelerin, denizciliğin genel menfaatlerine uygun olan konularda bir konuşmacı davet ediyoruz. Fiilen işin içinde olan yetkililerle denizciliğimizi buluşturuyoruz. Bu da yine geçmişte az yapılan bir çalışmaydı. Bundan sonra da bunu sürdürmeye devam edeceğiz. Katılımı sağlayıp; sektördeki ihtiyaçların, önceliklerin belirlenip, sınıflandırılıp belli bir takvim içinde sorunların çözülmesi yönünde meclisi faal bir şekilde çalıştırmaya gayret ediyoruz. Tabii, “Geldiğimiz nokta ideal mi diye sorarsanız?” değil, derim. Daha yapacak çok iş var. Neticede bu işler tek taraflı olmaz, yani ben meclis başkanı olarak bunları istiyorum ama sekreteryaya, yönetim kurulu ne kadar istekli ve hevesli olursa bu işi öyle başarırız. Meclis üyelerinin, meslek komite başkanlarının, şubelerin de benzer talepte ve düzeyde olması lazım. Tek taraflı olursak, bu sınırlı kalır. Yani talep olacak, talebin yerine getirilmesinde bir zafiyet oluşuyorsa onun düzeltilmesi için çalışacağız. Talep olmazsa, tek başlı, yukarıdan emrivakiyle bir mesafe almak mümkün değil.

Meclis çalışmalarından memnun musunuz? Yeterince katılım ve katkı oluyor mu?

İnsanlar halen kendilerini yanlış ifade edebileceklerinden çekiniyor olabilir. Bu nedenle öneri, görüş, tavsiye şeklinde fazla katılım olmuyor. Orada bir eksikliğimiz var. Meclis üyelerine, meclis komite başkanlarına daha çok öne çıkmaları yönünde tavsiyelerde bulunuyorum. Her mecliste de özendirmeye çalışıyorum, burada bir eksiklikaşıyoruz. Bir seçimle gelip birtakım vaatlerde bulunuyorsunuz. Onlar hüsnü kabul görüyor, insanlar teveccüh ediyor oy veriyor, bu kurullar oluşuyor, görevlere geliyorsunuz. Sonrasında oy veren oyunun peşinde olmazsa, yani söylenenleri, konuşulanları takip etmezse ve sorgulamazsa bir kısır döngü başlar. Çok şey değişmemiş olur. Biz ne dedik en başında? Böyle gelmiş, ama böyle gitmesin... Devletin sağladığı bir imkan var. Ben bunun önemi anlaşılsın diye 2012’den beri şöyle anlatırım; devlet isteseydi eskiden beri bu kaynağı Kızılay’a, fakir fukara kurumuna, Sosyal Güvenlik Kurumu’na verebilirdi. Ama Deniz Ticaret Odası üyelerine bunu verdi ki, bu oluşan kurumsal işleyişle üyelerden gelen sorunların çözümlerini, büyüme potansiyellerini ortaya çıkaracak çalışmalar yapıp; bunlar için faydalı, sonuca yönelik çalışmalar yapılsın ve sonuç alınsın, bunlar da paylaşılsın. Bunlar tam olmuyorsa, bir eksiklik var demektir. Bu tam olarak istediğim seviyede değil. Seçim olalı 1,5 sene oldu. Önümüzdeki dönem daha iyi sonuçlar alacağımızı düşünüyorum.

Yani rutin bir meclisten çok çözüm üreten, ufuk açan bir meclis olmasını istiyorsunuz...

Takip edenler söylüyor, ama ben meclisi biraz daha üst seviyede görüyorum. Yani rutinin dışına çıkarak, olması gereken şeyler dışında daha makro konuların konuşulduğu, görüşlerin ortaya konulduğu, önerilerin yapıldığı bir platform şeklinde olmasını istiyorum. O anlamda eksikliğimiz var. Bu noktada benim ve birkaç kişinin zorlaması yeterli

değil. Meclis üyelerinin ve komitelerin de daha etkin olması gerektiği taraftarıyım. Orada tabii odaların seçim ve komitelerin yapısından kaynaklı sorunlar da var. Yani her komitede potansiyeli, kapasitesi, yetkinliği olan arkadaşları sektörden seçtirmiyorsunuz. O noktada, “o orada olursa, o komite seçilir” yapısı var. Bu yapı da sağlıklı değil, bu yapının da değişmesi lazım.

Sizce istediğiniz gibi artık daha demokratik ortamda işler yürüyor mu?

O kesin. Dediğim gibi tek taraflı olmamalı. Geriye dönüp taranır, ilk meclis açılışında yani seçim sonrası yaptığım teşekkür konuşmasında çok net olarak söyledim. Bunu ben titizlikle uyguluyorum. Meclisin bir organı olan yönetim kurulu da, buna büyük oranda uyuyor. O anlamda bir ayrımcılık yok. Bazen yanlış anlamaya sebebiyet veren bir iki uygulama olsa da, genel olarak komisyonların oluşmasında, oradaki görevlendirmelerde hep birlikte buna riayet ediyoruz. Meclise gelen bir sorunun üzerine gidilmesi noktasında hiç kimse tersini söyleyemez. Yanlış anlaşılmasın ama bazen de tam tersi daha fazla itimat gösteriyorum. Değerlendirme yapmıştık; bu kürsüde konuşulanlar boşlukta kalmayacak.

Birisi bir şey söyleyince, eleştiri yapırsa, bir öneride bulundursa, değerlendirme yapırsa, bir soru sorduysa bir iki istisna dışında özel durum hariç onu takip edip, dönüş yapıyorum. Kısmi olarak yönetim kurulu başkanı cevaplıyor, ama eksik kalan kısmını sorunun giderilmesine yönelik takip ediyoruz ve bilgilendirme yapıyoruz. Bu anlamda da biz yönetim olarak, sektörü tabiri caizse kucakladığımızı düşünüyoruz. Ama bu; her görüşü benimsediğimiz, her söyleneni tasvip ettiğimiz anlamına gelmez. Bu işin doğasına aykırıdır. Aykırı görüşler de olacak, demokrasinin gereğidir. Meclis kürsüsünde de bir kere söylemiştim; bu odada demokrasi vardır. Herkes her istediğini söyler, ama denileni yapar.

Mecliste görev alanların büyük kısmı ilk defa Meclis'e girmiş kişiler. Komitelerde de öyle... Bu çalışmaları nasıl etkiliyor?

Bu konu biraz kendini yetiştirmekle alakalı. Seçilen arkadaşlar kendilerini geçici görüyor. Geçmiş dönemlerde ben de onu yaşadım. Bir mahalle baskısı hissediyorsunuz. Bana da yapıldı geçmişte. Haddini bildirme, yani yönetimi eleştirmeye yönelik, yapılan işlere farklı açıdan bakmak gibi. Aykırı bir ses, biraz sivri, biraz eleştiri yapıp, dozunu arttırdığınızda orada karşılaşılan muameleler var. Meclisin yüzde 80'i bunları bilmiyor, yeni geldiler. Kıdemli meclis üyeleri için geçerli bu... Bir de, hazırlanıp gelmek gerekir. Meclis üyesi olmak, bütün o süreçlerden geçip böyle bir ortamda bulunmanın önemini bilmek, anlamak lazım ve ona göre de hazırlanmak, ders çalışmak gerekiyor. Çünkü bu görevler, yarın başka görevlerin de kapısını açar. Bugün meclis üyesisin, yarın yapacağın çalışmalarla meclis başkanı olursun. Artık seçim var, yani bundan sonra bu sistemin geriye döndürülmesi zor. Hakkaniyetli şekilde, adil bir seçim ortamı olmadı. Yani ilgi olmadı, talep gelmedi. Üyeyle oda yönetimi arasında bir kopukluk vardı. Şimdi o kalktı, iki seçimde o aşıldı artık. Bundan sonra çalışan, kendini beğendiren, yaptığı işlerle kendini gösterebilen; fikri, görüşü, önerisi, projesi olan kazanmalı. Yani önce proje sahibi olacaksın...

İdare ile çalışırken de projenizin olması önemli değil mi?

Sosyal işlerle her zaman çok ilgilendim. Başkan olmadan önce de sivil ticaret odası gibi çalıştım. İdaremizde bir şekilde tanıdıklarımızın olması, sorunları hep bana taşıdı. Bu durum sorunları daha detaylı anlamama, sektörü geniş anlamda tanımama faydalı oldu. Yani birisi taleple, şikayetle veya bir öneriyle geliyorsa; biz de mahcup olmamak için şöyle bir bakıyoruz. Bir şey talep ettiğinizde altının dolu olması, karşınızdakini inandırmanız lazım, yani projeniz olmalı. Özellikle kamudan bir şey isterken, projeniz olmalı. Projenin

de gerekçeleri sağlam olmalı ve sınırlı bir zümreyi değil, geneli ilgilendirmeli. Kamu buna da bakar. Geçmişte belki birtakım istisnalar olmuştur, ama bir talep yapıldığında onun kime, ne kadar yarayacağı, ülkeye faydalı olup olmayacağı ile ilgili soru işaretleri olmamalı kafalarda.

Denizcilik sektörü bir süreç yaşadı. Önce müsteşarlık vardı, daha sonra Ulaştırma Bakanlığı'nda genel müdürlükler seviyesi oluştu, ardından bakanlığın ismine denizcilik eklendi. Şimdi de farklı bir isim aldı bakanlığımız, denizcilik ismi kalktı. Sizce uygulama nasıl olmalı?

Ülkemizde yönetim açısından yapısal değişiklikler oldu. Dünyada farklı uygulamalara bakıldı. Sonuçta bir süreç yaşanıyor. Bu aynı zamanda deneme süreci. Aksaklıklar zaman içerisinde düzeltilecektir. Biz öğrencilik yıllarımızdan beri denizciliğin içinde olduğumuz için, hep müstakil bir denizcilik bakanlığının kurulması yönünde bir bakış açısına sahibiz.

Buna hep inandım, hala o görüşteyim. Çünkü denizcilik bu ülkenin zenginleşmesi için olmazsa olmaz bir sanayi sektörüdür. Bunu ihmal edersek, gerektiği gibi değerlendirmezsek, ülkenin zenginleşmesi sınırlı olur. Çünkü burada ciddi bir potansiyel var. Cumhuriyet öncesi ve sonrası yerin üstü-altı her taraf kazıldı; otoyollar, köprüler, barajlar orada sınırlı bir büyüme potansiyeli kaldı. Ama denizcilikte halen ülkemiz için hem coğrafi konum itibarı ile hem jeopolitik durum itibarı ile büyüme potansiyeline sahip bir alan var. O bakımdan bunun tekrar, yani bir seferberlik şeklinde masaya yatırılarak, bu potansiyelden nasıl daha fazla pay alabiliriz çalışmaları yeniden yapılmalı. Bu anlamda eksikliğimiz yok. Çok fazla çalıştay, şura, konferans, seminer yapılıyor, ama takip edilmiyor. Çünkü o sistematik; bizim sektörde de, denizciliğimizde de ve aslında genel olarak ülkemizde yok. Bütün bakanlıklar, hepsi bu tip çalışmalar

yaparlar. Bugün bir seminerden geldim, yarın başka bir seminer var, her hafta her yerde bir toplantı var, dağılıyoruz. Sonrasında bu çalışmalar ortaya çıktığında, bunun nasıl delege edileceğine, sorununun nasıl takip edileceğinin bir yöntemini bulmak lazım, orada biraz eksikliğimiz var. Bir de ciddi olarak sektörde mükerrerlik yaşıyoruz. Deniz eğitimi ele alırsak; sivil toplum kuruluşları çalışma yapıyor, Deniz Ticaret Odası çalışma yapıyor, üniversiteler çalışma yapıyor, başka öğrenci çalıştayları yapıyor vs... Böyle farklı farklı çalışmalar yapıyor, oradan da ileri gidemiyoruz. Yani ideal olarak baktığınızda, bu çalışmaların bir yerde birleştirilip, bir üst seviyeye taşınacağı yer Deniz Ticaret Odası olmalıdır. Odada böyle bir kurumsal işleyişin, her şeyin bir muhatabının olması lazım... Budönemde, bunu başarmaya çalışıyoruz.

Eğitim ve istihdam komisyonu kurduk, bütün çalışmalar orada toplanıyor. Milli Eğitim Bakanlığıyla meslek liseleri üzerinden bir işbirliği protokolü hazırlandı. Oda yönetimi imzaladı, bakanlıktan dönüş bekliyoruz. Alt grupların hepsinde bunun böyle yapılması lazım. Bazen Oda da bu çalışmaları yapıyor, ama paydaşlar tam olarak işin içinde olmuyor. Biz her halükarda odanın genel olarak iş yaptığını ve sonuç aldığını görmek istiyoruz. Yönetmek, netice almak sanattır. Yani size oy verenin veya tercih edenin, size üstün teveccüh gösterenin de olaya böyle bakması lazım.

Akıllı insanlar neticede ortaya ne çıktı ona bakarlar. O anlamda söylüyorum; yönetmek, aldığınız neticeye kadar sizi başarılı gösterir. Gerisi algıyla sınırlı kalır. Yani sınırlı bir hüsnü kabul görürsünüz. Sonuç odaklı çalışmak lazım...Odaların kurumsal işleyişinde komitelerin iyi çalışması gerekir. Oralardan görüşler, öneriler, altı doldurularak projeler ortaya çıkması önemli. Mecliste değerlendirilip, yönetime havale edildiğinde, yönetimin



de bunları uygulaması lazım. Değilse, bunlara bizim düzelmesi yönünde müdahil olmamız gerekiyor. “Biz söylüyoruz, öneriyoruz, bir şey çıkmıyor, bir süre sonra nasıl olsa bir şey olmuyor” diyebilir herkes.

Oysa bu işlerde ısrarcı olmak, süreklilik önemlidir. Bir şey istediysen peşini bırakmayacaksın.

Tekrar tekrar ısrarcı olacaksın. O ısrar olmayınca, aşağıdan gevşeme olunca, yönetimler de gevşiyor ve zaman geçip gidiyor. Çünkü hepimiz iş adamıyız zamanımız değerli, bu işlere ciddi zaman ayırıyoruz. Ben en çok şuna yanarım; geldik dört sene hiçbir iş yapmadan gittik, denizcilik tarihinde bomboş bir sayfa. “Toplandılar, yediler, içtiler dağıldılar.” Geçmişte bunları söylediğim için tekrar ediyorum. Bu eleştirileri yaptım, şimdi aynı eleştirilere muhatap olmak beni rahatsız eder.

Sizin uzun zamandır üzerinde çalışma yaptığınız projelerden biri koster filosunun yenilenmesi projesi. DTO olarak da bu konu üzerinde çalışma yapıyorsunuz. Son dönemde yeni gelişmeler var mı? Proje hangi aşamada?

Tabii bu projeyi böyle bir aşamaya, imza aşamasına getirmek gerçekten ciddi bir çalışma sonucu olmuştur. Hem Binali Yıldırım Bey’e, hem Ahmet Arslan Bey’e, hem Faruk Özdemir’e sonra da Ekonomi Bakanımız Nihat Zeybekçi Bey katıldı, hepsine çok teşekkür ederim. O dönemde idarede bu işin yapılmasıyla ilgili çok pozitif bir hava, böyle bir irade oluştu ve bu aşamaya geldik. Hatta bu lansmanın yapılması talimatını sayın cumhurbaşkanımız verdi. Çünkü sanayi bakanımızın seçim öncesi açıkladığı 146 projeden biriydikoster filosunun yenilenmesi projesi, televizyonlarda da açıklandı. Ben; “seçimler sektörler için bir fırsattır” diyorum. Seçim sisteminin

gereği olarak daha çok dinleniyorsunuz, daha çok ilgi ve ilgi oluşuyor. Ama bunu seçim olduktan sonra sürdürebilmek, ayrı bir enerji ve çalışma gerektiriyor. Biz zaten seçim öncesi imzada kalıp da, şirketi askıda bırakmadık. Seçim sonrası akamete uğrasaydı o farklı bir şey. Ama biz seçim öncesi de işe ciddiyet ve önem verdiğimiz için şirket kuruldu. Şu anda yüzde 49'u Sanayi Bakanlığı'nın bir kuruluşunun ortak olduğu, yüzde 51'i armatörlerin oluşturduğu bir çekirdek yapı var. Tabii seçim sonrası bu işin aynı heyecanla ve kararlılıkla sürdürülmemesinin bir sebebi bakan bey de dahil bu işle ilgilenen kadronun tamamen değişmiş olması. Bu bir olumsuzluk, çünkü her gelenin yapılanları ve planlananları anlaması ve öğrenmesi için yeni bir süreç başlıyor. Tabii özeleştir ve tenkit ileride önünde sonunda yapılacaktır. Bakanlığın değişim sürecinde, bunun bizim önerdiğimiz şekilde oluşmaması yönünde denizcilik sektöründen de girişimler oldu. İsim olarak bildiklerimiz var, dolaylı-doğrudan olanlar var, aktarılanlar var.

Biraz bekleme sürecine girdi. Yönetim kurulu ve Tamer Bey ile birlikte Sanayi Bakanımız ile de bunları konuştuk. "Size birileri '3-5 kişi bir araya geldi, bir şirket kurdu, devlete bir hortum attı, oradan devleti söğüşleyecekler' gibi bir duyum gelmiş olabilir. Sizden ricamız bunu anlamamız, bizi tanımanız ve daha sıkı araştırmanız gerektiğidir" dedik. Biz 2011'de bu çalışmayı başlattık. Hollandalılarla sözleşme aşamasına getirmiştik bu projeyi. Ondan beri geldiğimiz noktada şunu anladık; sektör, üyeler, yatırımcı kimliğiyle bu işe kim talip olacak? Armatörler. Yani küçük tonaj, koster dediğimiz işletme, gemi sahibi armatörler. Bireysel olarak bu işi yapacaklar için finansal kapasitesi, işletme ve yönetim kapasitesi önemlidir. Öncelikle sınırlı olan kaynağın israf edilmemesi için ve hem inşa ederken, hem de işletirken ölçek ekonomisinden yararlanılamazsa, bunun hayata geçme şansı yok. Bir şekilde gemi inşa edile bile sürdürülebilir değil. Bizim dışımızda

sektörde yapılmış şeylerden olumsuz sonuçlananlar var. Bize hep bu kötü örnekler sunuldu. İşte "orada 20-30 kişi şirketi kurduk" olmadı. Ama bu arada yapılmış çok da olumlu örnek var. Mesela Kumport gibi bir örnek var. Olumsuz örnekleri ortaya çıkartırsanız, ben onları yönetende de kusur ararım. Yani onların şirketlerinin yönetiminde kimler bulunmuş. Ona göre, hatayı onlarda aramak lazım. İyi bir proje için orada bir araya gelmiş insanlar, üyeler ve ortaklardan ziyade o projeleri kimlerin yönettiğini sorgulamak lazım. Yani "oradan sen netice alamadın bu da netice almaz, bundan bir şey çıkmaz, bizim armatörümüz 3-5 kişi bir araya gelmez" dersin, sürdürülemez olur proje.

Bu noktada en önemli konu tabii ki projenin finansmanının nasıl sağlanacağı...

Şu anda sadece denizcilik odaklı değil, ülkemizin bütün sektörlerinde temel sorun güçlü firmaların az olması. Güçlü ülkeler müteşebbisi güçlü olan ülkelerdir. Artık devletler kendi büyüme sürecini devlet şirketleri üzerinden yapmayı bırakalı onlarca yıl oldu. Devletler güçlü müteşebbisler üzerinden ve güçlü firmalar üzerinden dünyaya açılıyor ve dünyayı yönetmeye çalışıyorlar. 7 kardeş dedikleri petrol şirketleri –dünyayı onlar yönetiyor diyoruz ya, gerçeklik payı var- diğer petrol alanları, diğer endüstrilerde, diğer sanayilerde de çok büyük şirketler var.

Sadece kendi ülkelerinde de değil, bütün ülkelerde devletin de desteğini alarak ki bizde devletin desteğini almak; geçmiş dönemlerde de olumsuz örnekleri olduğu için, devlet bir şekilde de mağdur edildiği için aynı örnekten devam etmek büyük bir kara propaganda oluşturuyor. Bu proje de, kısmen o propagandanın etkisinde beklemeye alındı. Biz onu aşmaya çalışıyoruz, bakanlık tarafında kötü bir niyet görmüyorum, ama peşini bırakmadık. Zaten Bakan Bey yönetim olarak onları ziyaret ettiğimizde "ben devlette devr-i sabık yapmam" dedi.

"Devlet bu işin içinde olmadan bu işi nasıl yapabiliriz" ile devam etti bu süreç. Tabii ondan sonra da ekonomik kriz geldi...Şu anki gelişmeJaponlarla yaptığımız görüşmedir.Kendi bakanlığımızın girişimleriyle ve Japonlarla yapılan toplantıdan sonra odamızda yeniden bir değerlendirme toplantısı yaptık normal bir süreç işliyor şimdi. İlk iletişimi bakanlık sağladı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü de Japonlarla toplantı yaptı. Onun üzerine onlar odamıza Londra'dan bir yetkili gönderdiler,odada bir toplantı yaptık. Olumlu bir raporla durum merkeze bildirildi, sonrasını bekliyoruz. Bu konuyla alakalı değil, ama 25 Eylül'de Japon ana makine ve yan sanayi üreticilerinin bir etkinliği olacak. Orada bu konu tekrar gündeme gelecek.

Görüşmeler istediğiniz gibi gidiyor mu?

Tabii şu anda işin başındayız. Japonya, Hollanda, Almanya veya kime götürdüysek herkes ilgilendi. Tabii oradaki motivasyon kendi yan sanayimizi bu projeye nasıl entegre edip, ne kadar mal satarız ile başlıyor. Ama diğer şartlar devreye girince, bir şekilde iş kesiliyor. Biz belli oranda yabancı yan sanayiyle bu projeyi yaptığımızda maliyet artıyor. Çünkü her işin bir fizibilitesi var. Yapacağınız yatırımın belli bir sürede geri dönmesi gerekir. Yeni inşada süreler uzun olmak zorunda. Çünkü yeni teknolojiler, yeni kurallar var. Onun uzun vadeli bir geri dönüşümü olmak zorunda. Sıradan bir yatırım şeklinde değil, bir proje finansmanı olarak bakılması lazım. Bu iş, proje finansmanı yöntemiyle halledilebilir. Proje finansmanında da çalışmalarımız var, çünkü öz kaynak sıkıntısı var. 2008 krizi sonrası zaten üyeler, armatörler sıkıntıya girdi, istenen birleşme tam olmadı. Her yatırımda öz kaynak sıkıntısı var, zaten öz kaynak olmadan yatırım yapmanın da anlamı yok. Biz onun için bunu toplu olarak yapmaya yöneldik. İnsanlar bir araya gelsin öz kaynak oluşsun istedik. Diyelim öz kaynak 1,5 milyon dolar, şu anda 1,5 milyon doları bir projeye öz kaynak olarak yatıracak Türkiye'de

denizcilik sektöründe toplansanız 10 insan çıkmaz. O yüzden istedik ki insanlar gemilerin sahibi değil, şirketin ortağı olsun, ideal olan bu. Güçlü oluşumlar ortaya çıksın. Çünkü denizciliğimizin en büyük dezavantajı bir sürü zayıf firmanın olması. Bu yapıyı değiştirelim istedik ve bu işin içindeyiz. Kendi yaşadığımız tecrübe, çevremizde yaşadığımız olumsuzluklar var, kendi şirketlerimizde, kriz dönemlerinde, bir sürü insan tanıdım bugün bir kısmı yoklar, bir kısmı durumu toparlamak için halen mücadele ediyorlar. Bunların ana sıkıntısı yetersiz finansal imkanlar ve zayıf yönetim. Çünkü bu kadar şirketi, gemiyi yönetecek; özellikle işletmeleri yönetecek kapasitede eleman, yetişmiş insan kaynağımız yok.

Onun için iyi yetişmiş insanları belli şirketlerin içinde toparlayıp, orada birliktelik oluşturmamız lazım. Bu işi ancak böyle büyütebiliriz. Herkes bir şekilde geçiniyor, olay sadece geçinme olayı değil. Ben bu projeye başladığım yıllar itibarı ile bunun önemini kamuoyu ile paylaşıp bir hüsnü kabul oluşması için çalıştığımdan beri şunu söyledim: Bu proje bir grup arkadaşın bu işe inanıp; Ahmet'i, Mehmet'i, Hasan'ı, Hüseyin'i gemi sahibi yapma projesi değil. Neticede birileri bu gemilerin sahibi olacak, ama ana gaye Türk denizciliğinin böyle bir altyapısı sağlanacak, böyle bir filonun yenilenmesi ihtiyacı var. Buna vurgu yapıyoruz. Çünkü bu bir sürekliliktir.

Koster filonun yenilenmesi her anlamda çok önemli, verilere baktığınızda neler söylemek istersiniz?

Pek çok konferansta bunu şöyle anlattım. Eğer Türkler filoyu yenilemezse; şimdi olduğu gibi ikinci el sürekli Uzak Doğu'dan buraya, küçük tonajda Çin yapısı gemiler geliyor. Bunu biz yapamazsak; Çinliler, onlar değilse Yunanlılar, değilse Hollandalılar, değilse Ruslar yapacak. Bu ticaret taşınacak. Biz madem bu kadar bilgi birikimi, ciddi bir proje altyapısı oluşturduk, bununla ilgili araştırma şirketimiz var ki başka hiçbir işte yok. Sadece ben

2008'de İstanbul Navlun Endeksi'ni kurdum. Projeye veriyi sağlayan orasıdır. Düzenli, piyasayı takip eden endeks çıkartıyoruz. İSTFİX; bu bir markadır. Kendi lokal markamız, biz sürekli verileri güncelliyoruz, toparlıyoruz, ciddi veri paylaşıyoruz. Böyle bir gemi tonajına yatırım yapılacaksa, geriye dönük 10-15 yılda bu tonaj dönem itibarı ile krizde, iyi zamanda, kötü zamanda, iyi senaryoda, kötü senaryoda; ne kazanmış, ne harcamış elimizde veri tabanı var. Diğer yatırımlarda ve denizcilikte bizdeki en büyük yanlış güncel, güvenilir, sağlıklı veriyle iş yapamamaktan kaynaklanıyor. Yanlış veriler üzerinden fizibiliteler yapılıyor ve ilk olayda tepetaklak gidiyor. Bankacılar da bu anlamda bu işi kontrol edemedikleri için büyük faturalar ödediler. Denizcilik ve diğer sektörler için de bu böyle. Bizim ülke olarak eksikliğimiz de; aslında güvenilir, güncel veridir. Çünkü bilgi veriden oluşur. Önce veri, rakamlar olacak. O rakamlardan bilgi çıkar. Bilgiyle de proje yaparsın, ama önce veridir önemli olan. Bugün de seminerde aynı şeyi söyledim; biz hala Türk denizciliğinin rakamlarını İngiliz araştırma firmaları üzerinden konuşuyoruz.

Burada tersane sayısı belli, yat inşa yapan firma sayısı belli, denizcilik firmaları belli ama bunları ciddi olarak çalışan bir kurum, bir otorite olmadı. 2006'da sektörün büyüklüğünü ortaya çıkaracak, sektöre sağlıklı ve güncel bilgi üretecek bir yapının kurulması gerektiğini belirttim. Şimdi sağ olsun yönetim kurulu da sahip çıktı, süreç başlatıldı, bir firmayla anlaşıldı ve çalışmalar devam ediyor. Şu anda sektörün bileşenlerinden başlayan, parçadan bütüne doğru bir çalışma yapılıyor. Burası bir çatı örgüt... O açıdan armatöründen gemi inşa sanayine hepsi burada toplanmış, biz bütün bu parçaları 26 gruba ayırdık. Bu 26 grup ayrı ayrı çalışarak, sonra da bunları bir yerde birleştirip, sektör büyüklüğünü, denizciliğimizin kaç paralık bir sektör olduğunu ortaya koyacağız. Biz kaç paralık bir sanayi

sektörüüz ve ne üretiyoruz? Ne kadar çalıştırıyoruz ve istihdam ediyoruz? Ne kadar vergi veriyoruz? Ne kadar SGK ödüyoruz? Bütün bunları çalışıp; genel olarak kamudaki kafa karıştıran, bulanıklık çıkartan, olumsuz bir intiba uyandıran mevzuları düzeltmeye çalışıyoruz. Bana göre DTO'nun 9. dönem meclisinin başaracağı en önemli işlerden birisi bu olacaktır. Burada bir fikir birliğinin oluşması lazım. Bu sektörü yüzde 100 ölçemeyiz.

Kayıt dışılık var, yabancı bayrak, yurt dışında şirketler var, ama belli oranda da olsa doğruluk payı çıkartabilirsek, bu merkezi bir yerde olursa ki, bu odanın kuruluş gayesinde de var. Yani üyelerine sağlıklı, güncel, güvenilir veri sunma mecburiyeti var Odamızın. DTO bu anlamda da kendi vazifesini yapmış olacak. Tabii o da boş bırakılmayacak, takip edilecek, o birim sürekli orayı besleyecek. Gelen verilerin çapraz kontrolü yapılacak. Bankalar, yani bu sektörü finanse edecekler de rahatlayacak, yatırımcı da, insan kaynakları da sağlıklı bilgiye sahip olacak.

Son olarak eklemek istediğiniz bir konu var mı?

Bizim sektörün ulusal basına kendini direkt anlatması zor. Bizim denizcilik basınımızın bu anlamda, olması gerektiği gibi muhakkak ve başarı hikayelerini de öne çıkartarak bu fonksiyonu icra etmesi gerekiyor.

Bizim denizciliğimiz yıllardır olumsuz örneklerle ulusal basına çıkıyor. Ülkeyi yönetenlere doğru bilgiyi verebilmek için denizcilik basını önemli. İyi takip ederek, sadece olumsuzlukları değil, tabii olumsuzlu da gizlemenin bir anlamı yok, ama muhakkak konuşmak lazım. Sektörde ciddi işler de yapılıyor. Başarı hikayesi olabilecek çok faaliyet var. Onları da öne çıkartarak, dahası denizciliğimizin ülkemizin zenginleşmesinde oynayacağı rolü iyi çalışıp müspet bir algı oluşturmamız ve bunu yaygınlaştırmamız lazım. Bu işte kesinlikle süreklilik gerekiyor.



AVRUPA DENİZCİLİK HAFTASI 23-27 MART 2020'DE GERÇEKLEŞTİRİLECEK

Avrupalı armatörler, 23 - 27 Mart 2020 tarihleri arasında üçüncü kez Brüksel'de düzenlenecek olan Avrupa Denizcilik Haftası'nda bir araya gelecek.



Avrupalı armatörler 23 - 27 Mart 2020 tarihleri arasında üçüncü kez Brüksel'de düzenlenecek olan Avrupa Denizcilik Haftası'nda, deniz taşımacılığını ve denizciliği gündemde en üst sıraya getirmek için Avrupa Parlamentosu, Avrupa Konseyi ve Avrupa Komisyonu ile yeniden birlikte çalışacak. İklim değişikliği ve dekarbonizasyonun getirdiği zorluklar ve fırsatlar, Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün küresel rekabet gücü, çok taraflı ticaret

sistemine yönelik mevcut tehditler, dijitalleşme ve inovasyonun getirdiği hızlı değişim, çeşitliliğin ve cinsiyet eşitliğinin teşviki gibi konular Avrupa Denizcilik Haftası'nın ana temalarını oluşturacak.

Küresel deniz taşımacılığı liderleri, Avrupa'nın küresel denizcilik sahnesindeki gücünü değerlendirmek ve düzenleyici kurumların ve sektörün önümüzdeki dönemde ortaya çıkabilecek zorlukları AB için fırsata çevirmek üzere birlikte nasıl çalışabileceklerini incelemek üzere hafta boyunca gerçekleştirilecek çok sayıda etkinliğe katılarak, Avrupa'daki denizcilik paydaşlarının temsilcileriyle bir araya gelecekler. Avrupa Komisyonu, Mobilite ve Taşımacılık Genel Müdürlüğü (DG MOVE) aracılığıyla, 2020 Avrupa Taşımacılık Haftası'nı (ESW2020) onayladı. Avrupa Denizcilik Haftası, Hırvat Hükümeti'nin Avrupa

Konseyi Başkanlığı döneminde gerçekleşecek.

Avrupa Denizcilik Haftası temalarını memnuniyetle karşılayan ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman; "Avrupa Denizcilik Haftası'nın temel amacı Avrupa denizcilik sektörünün küresel denizcilikte oynadığı merkezi rol konusunda düzenleyici kurumlarla etkileşimde bulunmaktır. Denizcilik sektörü, denizciliğin dekarbonizasyona sağladığı katkıları ve inovasyon ve dijitalleşmede kaydettiği aşamaları özel amaçlı etkinlikler ile ortaya koyabilecek ve aynı şekilde denizcilik sektörünün küresel rekabette öne çıkarılması ve daha yüksek sürdürülebilirlik, çeşitlilik ve emniyet standartlarına ulaşılması için yapılabilecekleri ele almak üzere karar vericileri ve medyayı tartışmaya teşvik edecektir" dedi.

(Kaynak: ECSA)

İNGİLTERE, LİMAN VE DEVLET ARASINDAKİ İLK "LİMAN EKONOMİK ORTAKLIĞINI" BAŞLATTI

Southampton Limanı ve İngiliz Hükümeti, limanlarla hükümet arasında daha güçlü bağlantılar kurmak amacıyla ülkenin ilk Liman Ekonomik Ortaklığı (Port Economic Partnership-PEP) girişimini başlattı.

İngiliz Hükümeti, Ocak 2019'da başlatılan "Maritime 2050-Navigating the Future" adlı stratejinin bir parçası olarak, limanların gelişmesi için güçlü bir iş ortamı yaratmanın bir yolu olarak Liman Ekonomik Ortaklıklarının kurulmasını ana hatlarıyla açıkladı. Liman Ekonomik Ortaklığı'nın, ticaret hacmini artırmak için limanların yeni yük elleçleme tesislerine ve gereken diğer altyapıya yatırım yapmasını daha kolay hale getirmesi bekleniyor.

Ortaklık ayrıca, İngiltere'nin küresel ticaret ortaklarıyla gelişmiş bağlantılar kurmasını sağlamak üzere kamu ve özel sektör kuruluşlarının birlikte çalışmalarını sağlayacak. İngiltere'deki bahse konu ilk Liman Ekonomik Ortaklığı kapsamında, Southampton Limanı anılan konsepti denemek için Ulaştırma Bakanlığı ile çalışacak. İngiltere Denizcilik Bakanı Nusrat Ghani; ortaklık ile ilgili olarak şunları söyledi: "Bu önemli adım, İngiltere'nin bir numaralı ihracat limanı

ve uluslararası ticaret için lider bir geçit noktası olarak hem bölgesel, hem de ulusal açıdan istihdam ve İngiltere ekonomisine önemli katkılarda bulunacak ve konumumuzu muhafaza edecektir. Bu proje aynı zamanda Southampton Limanı'nın sektörün büyümesini yönlendirmesine, hizmetlerini iyileştirmesine ve yerel topluluğuna hizmet etmesine olanak verecektir".

(Kaynak: World Maritime News)



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 Ofis park, 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



DİJİTALLEŞME İÇİN İŞBİRLİĞİ

İngiliz Limanlar Birliği (The British Ports Association - BPA) ve Rotterdam Limanı, limanların dijitalleşmesinin sunduğu fırsatları keşfetmeyi amaçlayan ortak bir akıllı liman raporu yayınladı.

Söz konusu raporda, hem limanlarda hem de limanlar arasında daha verimli süreçler oluşturmak için gerekli adımların ana hatları çizilmiş olup, geleneksel limanların hepsinin söz konusu “dijital yıkımdan” sağ çıkamayacağı belirtilmiştir. BPA Genel Müdürü Richard Ballantyne; “Perakende, seyahat sektörü, bankacılık ve sigortacılık dünyasında olduğu gibi, dijital platformlar lojistik sektöründeki tedarik zincirine de hükmedecektir. Limanlar için zorluk, dijital stratejilerini belirlemeleri, böylece daha dijital limanlar ve diğer ulaşım kaynakları

ile ilgili rekabetçi konumlarını koruyabilmeleri ve güçlendirmeleridir” şeklinde konuştu. Her iki taraf da, dünya çapında birbirleri ile bağlantılı küresel bir liman ağının geliştirilmesinin dijital geçişteki kilit unsur olduğunu vurguladı. Rapor ile ayrıca limanların zaman içinde akıllı limanlara dönüşümünü gösteren bir “dijital olgunluk modeli” tanıtıldı. Model, dijital bir liman olmak için adım adım dört olgunluk seviyesini ana hatlarıyla göstermektedir. Buna göre ilk adım; limandaki farklı bölümlerin dijitalleştirilmesi, ikinci adım bir liman topluluğundaki sistemlerin entegrasyonu

ve üçüncü adım ise limanların nihai olarak küresel lojistik zincirine bağlanmasından önce lojistik zincirin iç bölgelerle entegre edilmesidir.

Ballantyne konu ile ilgili sözlerini şöyle noktaladı: “Bu rapor akıllı operasyonların bazı faydalarını ve limanların akıllı operasyonlardan nasıl faydalanabileceğini ortaya koymaktadır. Akıllı liman operasyonları, limanlara daha yeşil ve nihayetinde daha verimli olma konusunda avantaj sağlayacaktır.”

(Kaynak: World Maritime News)

OKYANUS YÖNETİMİNDE AB VE ÇİN ORTAKLIĞI

Avrupa Komisyonu ve Çinli yetkililer, birlikte çalışmaya ve uluslararası okyanus yönetimini iyileştirmeye yönelik isteklerini 5 Eylül 2019 tarihinde ilk kez düzenlenen Okyanuslar için Mavi Ortaklık Forumu'nda (Blue Partnership Forum) ortaya koydular.

Taraflar, Çinli ve Avrupalı paydaşlarla birlikte, Temmuz 2018'de imzalanan Okyanus Ortaklığı'nı uygulayacak ortak eylemleri belirlemeye karar verdiler. AB ile Çin arasındaki Okyanus Ortaklığı'nın, 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi'nin hedeflerine, özellikle de okyanusların, denizlerin ve deniz kaynaklarının muhafazası ve sürdürülebilir kullanımına ilişkin 14 sayılı hedefe ulaşılmasında önemli bir rol oynayabileceği düşünülmektedir. Avrupa Komisyonu Üyesi Karmenu Vella, bu amaçla gelecekteki işbirliğinin şekillenmesine yardımcı olmak üzere 5 Eylül'de Brüksel'de 150'den fazla Avrupalı ve Çinli paydaşı bir araya getirmiştir. Oldukça başarılı geçen etkinliğin bazı sonuçları aşağıdaki yer almaktadır:

1. Mavi ekonomi ve Mavi Ekonomi Finans Prensipleri: Paydaşlar, sürdürülebilir okyanus sektörlerine ve ekosistem

restorasyonuna daha fazla doğrudan yatırım yapılması gerektiği konusunda hemfikirler. Finansal kurumlar, finansal akışların yönlendirilmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Mavi Ekonomi Finans Girişimi ve İlkeleri (The Blue Economy Finance Initiative and Principles), finansal kurumların okyanus çözümleri sunmaları için pratik bir araçtır.

2. Sürdürülebilir balıkçılık konusunda uluslararası işbirliği: Çin ve AB, önemli küresel balıkçılık aktörleridir. Aksiyonlar, Liman Devleti Tedbirler Anlaşması'nın (Port State Measures Agreement) onaylanması, Bölgesel Balıkçılık Yönetimi Organizasyonu'nun (Regional Fisheries Management Organisation – RFMO) performansının artırılması, yasa dışı, kayıt dışı ve kural dışı balıkçılığa karşı mücadelenin güçlendirilmesi ve balıkçılıkta veri şeffaflığının artırılması dâhil mevcut yasal çerçeveyin uygulanmasını güçlendirmelidir.

3. Deniz mekânsal planlama ve deniz koruma alanları dâhil olmak üzere alana dayalı yönetim araçları: Katılımcılar, söz konusu araçları geliştirirken farklı sektörlerin (bilim, iş çevreleri, kamu kuruluşları, STK'lar) birlikte çalışması gerektiğini vurgulamıştır.

AB ve Çin'in, deniz koruma alanlarının planlanması ve küresel deniz mekânsal planlaması konularında işbirliğinin güçlendirilmesi gerekliliği belirtilmiştir. AB paydaşları Çin'i, bu yıl Ekim ayında Antarktika Deniz Yaşamı Kaynaklarının Korunması Komisyonu'nun (Commission for the Conservation of Antarctic Marine Living Resources) yıllık toplantısında, Güney Okyanus'da iki deniz koruma alanının oluşturulmasına yönelik AB'nin ve üye devletlerin tasarısını desteklemeye davet etti.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

Hazırlayan ve İngilizceden tercüme eden: Selin YELESER GİRGİN, İMEAK DTO Dış İlişkiler Müdürü



With a new office, 1600 sqm warehouse and a location
very close to the main port

Gimas in Rotterdam!



*It is a pleasure to serve you
in Rotterdam!*



www.gimas.com

 **Gimaş** | Ship Supply
& Services

GLOBAL REACH, PERSONAL TOUCH!

Istanbul Head Office

İkitelli O.S.B. Aykosa San. Sit.
Dortlu A Blok, No: 232, 34490
Basaksehir, Istanbul, Turkey
T +90 212 671 2480 F +90 212 671 2482-86
@ gimas@gimas.com

Tuzla Office

Aydintepe Mah. Sahilyolu Cad.
Denizciler Ticaret Merkezi No:19, 34947
Aydintepe, Tuzla - Istanbul, Turkey
T +90 216 5131292
@ gimas@gimas.com

Mersin Office & Warehouse

Karaduvar Mahallesi 133. Cadde,
Cumhuriyet Bulvarı Bakliyatçılar Sitesi
E-Blok No:4 161-D, 33020 Mersin, Turkey
T +90 324 2215060
@ gimas@gimas.com

Rotterdam Office & Warehouse

Jan Van Galenstraat 9, 3115 JG
Schiedam, The Netherlands
T +31 10 3027820
M +31 61 5286575
@ rotterdam@gimas.com

Athens Office

6 Ymittou Street, 3rd Floor,
17564 Palaio Faliro
Attica, Greece
T +30 210 9403522
@ athens@gimas.com

1 Ocak -26 Eylül 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir.
Ağustos ayı içerisinde Tokyo MoU kapsamında 1 Türk Bayraklı gemi Çin'in Şangay şehrinde tutulmuş olup tabloya eklenmiştir.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019	MAYIS 2019	HAZİRAN 2019	TEMMUZ 2019	AĞUSTOS 2019	EYLÜL 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELİFSİS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (ŞANGAY)	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	GÜNCEL BİLGİ MÜTEAKİP AYIN İLK HAFTASINDA YAYINLANMAKTADIR

Paris ve Tokyo Liman Devleti Kontrolü Memorandumlarında (Paris ve Tokyo MoU) 1 Eylül - 30 Kasım 2019 tarihleri arasında Acil Durum Sistemleri ve Prosedürleri konulu Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) gerçekleştirilecektir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 EYLÜL) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (EYLÜL)
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	2 (195 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	2 (38 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (252 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (110 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Serkan İNAL - Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü*

Certifying excellence since 1899

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

ClassNK



BALIKÇILAR CUMHURBAŞKANI İLE “VİRA BİSMİLLAH” DEDİ

Poyrazköy Limanı'nda balık av sezonunun açılışını yapan Cumhurbaşkanı Erdoğan, “Balıkçılarımızın hasretle beklediği Su Ürünleri Kanunu'ndaki değişikliği teknik düzeyde tamamladık” müjdesini verdi.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Poyrazköy'de düzenlenen balık sezonu açılışına katıldı. Poyrazköy Limanı'ndaki açılış tören alanı Türk bayraklarıyla süslendi ve bir teknenin üstüne, “Reis aramızda, balık ağımızda” yazılı bir pankartın asıldığı görüldü. Törene; Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın yanı sıra, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli de katıldı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, alanda tören öncesi toplananlarla sohbet etti, fotoğraf çekti. Erdoğan törende bir konuşma yaparak, “İnşallah bu geceden itibaren balıkçılarımız ‘Vira Bismillah’ diyerek denizlere açılacak ve önümüzdeki 7,5 ay boyunca rızıklarını arayacak. Tüm balıkçı kardeşlerimize Mevla’dan bereketli ve başarılı bir sezon diliyorum. Ağlarınızın hep dolu olmasını, dolu gelmesini temenni ediyorum” dedi. Cumhurbaşkanı Erdoğan, “Türkiye, iklim ve coğrafi en olarak dünyanın güzel konumlarından birine sahip... Deniz, doğal göl, baraj gölü ve gölet olmak üzere toplam 26 milyon hektar su yüzey alanımız var. Denizlerimizde 500, iç sularımızda 370 balık türü bulunuyor. Bu türlerden yaklaşık 100'ünün de ticari avcılığı yapılıyor. Su ürünleri sektörü, 53 bin kişiye doğrudan, 250 bin kişiye dolaylı istihdam sağlıyor. Allah'a hamdolsun her sene 600-700 bin ton



civarında su ürünü istihsal ediyoruz. 2018'de 314 bin tonu avcılıktan, 314 bin 600 tonu yetiştiricilikten olmak üzere toplam 628 bin 600 ton su ürünü ürettik. İnşallah Mevla'nın yardımı, sizlerin de çabalarıyla bu rakamın yeni sezonda daha da artacağına inanıyorum” şeklinde konuştu.

SU ÜRÜNLERİ KANUNU'NDAKİ DEĞİŞİKLİK TEKNİK DÜZEYDE TAMAMLANDI

Erdoğan balıkçıların beklediği Su Ürünleri Kanunu ile ilgili de şunları söyledi: “Balıkçılarımızın hasretle beklediği Su Ürünleri Kanunu'ndaki değişikliği teknik düzeyde tamamladık. Meclisimizin açılmasıyla beraber milletvekillerimiz, az önce bakanımızı dinlediniz gerekli yasa teklifini parlamentomuza sunacaklardır. Tarım ve Orman Bakanlığımız, soğuk hava depolarına, balık işleme ve muhafaza tesislerine yönelik hibeler veriyor. 12 metreden küçük boyda gemisi olan 10 bin kıyı balıkçımızı 2017'den itibaren destek kapsamına aldık ve 21 milyon lira ödeme yaptık”.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, “Denizler, göller, ormanlar yeryüzünde insanın istifadesine sunulmuş her şey emanet. Tabiatla münasebet, özellikle bu münasebeti geliştirdiğimiz sürece

sadece bugünü değil, yarınları, sadece kendimizi değil, çocuklarımızı da düşünmeliyiz. Emaneti sahibine teslim edinceye kadar da onu en iyi şekilde korumak zorundayız. Kaçak ve bilinçsiz avcılık gelecek nesillerin hakkını gasp etmek demektir. Ben hiçbir zaman, hiçbir balıkçımızın böyle bir yanılsaya düşmeyeceğine inanıyorum. Denizlerimizi korumak herkesten önce balıkçılarımızın görevidir” şeklinde konuştu.

Biz devlet olarak sene başında attığımız adımla ülkemizdeki plastik poşet kullanım oranını yüzde 300 oranında geriletmeyi başardık. Kaçak, kural dışı avlananlara yönelik yaptırımları da ağırlaştıracağız” dedi. Cumhurbaşkanı Erdoğan konuşmasını “Pruvanız neta, dümeniniz viya, rüzgarınız kolayına, bahtınız açık olsun diyor, hepinizi Allah'a emanet ediyorum” diyerek sonlandırdı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, konuşmasının ardından, su ürünleri kontrol yeleği giyerek gazetecilerin sorularını yanıtladı. Erdoğan, en sevdiği balığın sorulması üzerine, “Hamsi. Balıkta doğrusu ben mezgiti çok severim, ama tabii ehlinin elinden tava mezgit süper. Tavsiye ederim. Hamsi tava süper. Merhum anam çok iyi yapardı. Gerçekten iyi yapan olduğu zaman hamsi tava, hele hele bir de mısır unuyla olduğu zaman bambaşkadır” dedi.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, konuşmasının ardından balığa açılacak teknelerin yanına giderek, sezonun bereketli geçmesi için Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından üretilen yavru kalkan balıklarını denize bıraktı. Azizler II Teknesi'ne binen Erdoğan, balıkçılara başarılı bir sezon diledi.



MURAT KUL
DTO BALIKÇILIK KOMİTESİ BAŞKANI

1.500.000 FERDE İŞ VE AŞ SAĞLAYAN BİR SEKTÖRÜZ

Balık av sezonunun başlaması ile birlikte Deniz Ticareti Dergisi olarak beklentileri ve hedefleri İMEAK DTO Balıkçılık Komitesi Başkanı Murat Kul'a ve balıkçılara sorduk.

Yeni bir sezon daha umutlarla açıldı... Teknelerimiz Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de avlanmaya başladı. Marmara ve Karadeniz'de az da olsa hamsi avcılığı başladı. Ayrıca istavrit avlanıyor.

Bu yıl beklentilerimiz iyi olması üzerineydi fakat deniz su u sıcaklığı anormal yüksek, bunun da balıkların göçlerini etkilediğini düşünüyoruz.

Palamut şu an gözüküyor, fakat havaların soğuması ile durum değişebilir. Beklentilerimiz yüksek, çünkü birçok sektörle entegre olmuş bir balıkçılık sektöründen söz ediyoruz.

Balıkçılık sektörü, balığı avlayan tekne, av araçları, avlanan ürünün muhafazası, nakliyesi, işlenmesi ve pazarlama gibi bir dizi sektörle entegre olmuş ve bu sektörlerin lokomotifi durumundadır. Sektörel olarak sanayi kolları nedeniyle 200.000, kendisi ve denizlerde çalışanlarıyla 250.000 ferde iş sağlayan, ülkemizde aile yapısını da

göz önünde bulundurursak, 1.500.000 ferde iş ve aş sağlayan bir sektördür.

HALKIMIZA BALIĞI SEVDİRMELİYİZ

Son günlerde sektör hakkında herkes yorum yapıyor ve balıkçılarımız zarar görüyor. Denizlerle ve balık ile yorum yapılırken dikkat edilmelidir. Bilinçsiz yapılan konuşmalar sonucunda, balıkçılarımız devlet kurumları ile karşı karşıya geliyor. Denizlerde balık azalışının sebebi olarak gösteriyoruz.

Bizler 4,5 ay bu denizleri nadasa bırakıyoruz, ama bu arada bu deniz ne kadar korunuyor araştırılmalı.

Sadece gırgır ve yasal trol değil, belki de olta hariç nadasa bırakmalıyız. Bizi kimse günah keçisi gösteremez. Madem denizleri korumak istiyor herkes, o zaman bizim avlanmadığımız zaman kimse avlanmasın. Büyük balıkçı arkadaşlarımız bu görüşte... Havyarlı balıkları 15 Nisan'dan sonra kimse tutmasın istiyorlar.

Yakın zamanda balıkçılarımız bu teklifi bakanlığa iletecek. 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu Meclis'e geldi, bu kanun ile birlikte ülke balıkçılığında farklı bir yol açılacak ve bekleyip göreceğiz. Yasadışı iş yapanlar bu kanunla ortaya çıkacak ve bir daha iş yapamayacaklar. 20 metre ile 50 metre arasındaki teknelerde her türlü takip cihazı var, devlet çok iyi kontrol ediyor.

Ülkemiz için bu kanun hayırlı olur inşallah. Balık tüketimine vurgu yapmalıyız. Avrupa'da yıllık kişi başına 45 kilo, Finlandiya'da 37 kilo, Norveç ve Kore'de 50 kilo, İzlanda'da 90 kilo balık tüketiliyor. Ülkemizde yıllık kişi başı balık tüketimi 7-8 kilo, bu rakam çok az. Balığı sevdirmeliyiz halkımıza...

Balıkçılık komitesi olarak yoğun çalışmalarınız devam ediyor. Komite olarak Tarım ve Orman Bakanlığı'nın oluşturduğu Su Ürünleri Danışma Kurulu'na katılıp görüşlerimize aktarıyoruz. Denizlerimizi, balıkçılığımızı daha ileri bir geleceğe götürmeliyiz. Sürdürebilir bir balıkçılık için kurallar çerçevesinde daha iyi yerlerde olmalıyız. Bunun için çalışıyoruz.



MEHMET ŞAHİN ÇAKAN
ŞAHİN GURUP YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ÜLKE EKONOMİSİNE ÖNEMLİ KATKIMIZ VAR

Türkiye'nin önemli balıkçılık firmalarından olan Şahin Balıkçılık kurucusu Mehmet Şahin Çakan ile yeni av sezonu ile ilgili konuştuk. Mehmet Şahin Çakan bizimle sektörün önündeki sorunları ve çözüm önerilerini paylaştı.

Yeni av sezonu nasıl başladı? Bir önceki seneye karşılaştırırsanız ne söylemek istersiniz?

1 Eylül itibariyle Vira Bismillah dedik. Denizlerimizin en kıymetli mücevherlerini halkımızla buluşturmak için çok heyecanlıydık. Balık haberleri, her balıkçı için bir umuttur. Maalesef Karadeniz'den beklediğimiz haberler gelmedi. Marmara'dan az da olsa umutlu hamsi haberleri geldi. Ege denizi bizler için hep umuttur. Ege'de balıkçılık her seneki gibi cömert davrandı balıkçı kardeşlerimize. Ege Denizi'nin kullanım alanının az olması, ne kadar verim verir o da meçhul. Sonuç itibariyle balıkçılık her geçen yıl azalıyor.

Sizce balıkçıların önündeki en önemli sorunlar neler? Çözüm önerileriniz hakkında bilgi verir misiniz?

En önemli sorunlarımızın başında Su Ürünleri Kanunu'nun güncellenmesi geliyor, hükümetimiz bu konuda gerekli adımları atıyor. Ekim ayında

Meclis'in açılması ile bu konudaki sorunların çözüme kavuşacağına inanıyoruz. Önemli diğer sorunlarımız, öneri ve beklentilerimiz ise şöyle: Su ürünleri sektörünün yarattığı katma değer ve istihdama katkısının tam olarak bilinmemesi, sektörün Türkiye ekonomisine katkısının sadece ihracat bazında bilinmesi bir eksiklik. Oysa ki, sektör yarattığı katma değer ve istihdam açısından ülkemiz ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır. Bunun için çözüm, sektörün iç pazarda üretilen ve satılan ürünlerinin yarattığı katma değer ve firmaların istihdama olan katkılarının saptanmasına ilişkin olarak su ürünleri sektöründe doğru veri tabanının çıkarılması ve kayıt dışılığın önlenmesi için gerekli çalışmalar Bakanlığımız öncülüğünde yapılmalıdır.

Bir diğer sorun da, avcılık balıklarında uygulanan KDV oranları... Bunun çözüm yolu; avcılık kaynaklı balıklarda kuru fasulye, kuru bakla, nohut, mercimek, patates, zeytin, zeytinyağı, küçük ve büyükbaş hayvanlar gibi temel gıda hammaddeleri statüsünde değerlendirilerek, bunlarda uygulandığı gibi perakende safhasındaki teslim dışında avcılığını, toptan satışını ve toptan işlemlerini yapan yerlerde perakende safhası öncesi değerlendirilip % 1, perakende safhası sonrasında % 8 KDV uygulaması devam etmelidir. Bu şekilde kayıt dışı ekonominin önüne geçilmiş olup, avcılık tonajına paralel ekonomik değerinde kayıt altına alınması sağlanacaktır. Bir başka konu da av yasağı dönemi planlamasındaki eksiklik. Bunun çözümü içinde; bölgemizde ticari avcılığı yapılan türlerin av yasağı dönemlerinin doğru planlanması amacıyla üreme ve gelişme dönemlerinin tespitine yönelik ilgili üniversiteler ile çalışmalar yapılmalıdır.

Denizlerde çalışan işçilerin sigortasız çalışması sektörün en önemli genel sorunudur. Denizde çalışan işçilerimizin, bizlerin paydaşı oldukları halde hiçbir sosyal güvencelerinin olmamasından dolayı maddi ve manevi büyük ölçüde sıkıntı yaşamaktadırlar. Nitekim her yıl maalesef ölümcül kazalarla karşılaşmaktadır. Çözüm önerisi

olarak; denizde çalışan personelin bedel karşılığında sigorta yaptırılması sağlanmalıdır. Bir de yeni sirküler ihtiyacımız bulunmaktadır. Bunun için de sezon içerisinde subise kaydı yapıp, stoku oluşturulan mallarında av yasağı başlangıcında 24 saat sonrasına kadar tekrardan stokun tespit edilmesi durumu gereksiz bir yoğunluk oluşturmaktadır. Av yasağı uygulaması kendi karasularımız için geçerli olmasına rağmen teknelerimizin kapasiteleri ve imkanları açık deniz veya uluslararası sularda avcılık yapmaya elverişli iken, çıkılacak liman olmamasından dolayı yapılamamaktadır. 50 kg. altındaki ürünlerde nakil belgesi aranmaz ibaresi ürünün izlenebilirliğini engellemektedir. Nakil belgesi düzenleme yetkisi sıkıntısı yaşanmakta olup, tekne kendisi bu belgeyi düzenleyebilmelidir. Mevcut durumun kooperatifler uhdesinde yürüyor olması ve bu da bir kazanç kapısı olarak görüldüğünde belgesiz mal dolaşımı oluşmaktadır. Kooperatifler toplanıp, görüşler derleniyor olmasına rağmen en sonunda Bakanlığın görüşleri ve siyasi etkileri altında, Karadenizli balıkçıların isteği yönünde tüm karasularına sirayet edecek şekilde düzenlenmektedir. Popülasyon çalışması yapılması, kota miktarlarının belirlenmesi ve sonrasında buna paralel avcılık döneminde komşu ülke sirkülerinde (ilgili deniz kıyısına göre) dikkate alınarak ortak hareket edecek şekilde düzenlenmesi hususu kaçınılmazdır. Özellikle hamsi avcılığının bizim karasularımızda yasak olduğu dönemde, Yunan karasularında serbest olması Ege Denizi'ne ait ekonomik değere sahip bir türün, Yunanlılar tarafından avcılığının yapılması ve ithalat yoluyla Türkiye'ye gelmesi ülkemiz için hem üretim, hem de ekonomik bir kayıp olmaktadır. Bir diğer sorun da, sektörün tek bir yasal çatı altında toplanmasıdır. Ülkemiz su ürünleri sektörü, AB ülkelerinde olduğu gibi milli bir politika dahilinde planlanmalı ve "Tarım, Gıda ve Balıkçılık Bakanlığı" kurularak sektör tek bir yasal çatı altında toplanmalıdır. Konuyla ilgili dünyada örnekler mevcuttur. (Fransa - Tarım ve Balıkçılık Bakanlığı, Danimarka - Gıda Tarım ve

Balıkçılık Bakanlığı, İspanya - Gıda Tarım ve Balıkçılık Bakanlığı, Portekiz – Gıda Tarım ve Balıkçılık Bakanlığı, Rusya - Gıda Tarım ve Balıkçılık Bakanlığı)

Su ürünleri organize lojistik bölgesinin oluşturulması da önemli bir konu...

Kesinlikle öyle... Kıyı lojistik tesislerinde yapılması imkanı olmayan işler için uygun bir lokasyonda su ürünleri yetiştiricilik firmalarının ve tedarikçilerinin bir arada bulunabileceği Su Ürünleri Organize Lojistik Bölgesi'nin oluşturulması sektörümüzün gelişimi açısından uygun olacaktır. Bu alanlarda, özellikle ihracata yönelik faaliyet gösterecek yatırımlar yapılmasına öncelik verilmelidir. Hem üretici, hem de tedarikçi firmaların bir arada bulunmasının yaratacağı sinerji sektörün gelişimi adına çok faydalı olacaktır. Birçok faaliyetin ortak şekilde yapılabilmesi hem maliyetleri düşürecek, hem de büyük veya küçük birçok firmanın aynı imkanlar ile çalışmalarına zemin hazırlayacaktır. Üretim yapılan bölgelerde firmaların mevcut kullanmakta oldukları, ancak imar izni alınamadığı için kaçak olarak değerlendirilen derme çatma yapı ve iskelelerin yasal hale getirilmesi gerekmektedir. Kıyı alanlarında firmaların en azından teknelerine yükleme yapabilecekleri iskeleler ve günlük kullanımları için küçükte olsa birkaç depo yapımı izni alınabilmesi uygun olacaktır. Ayrıca doğal sit alanlarının Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesinde yeniden değerlendirileceği bilgisi sorunun çözümü için umutlarımızı arttırmıştır. Gerekli değerlendirmeleri ivedilikle yapılması ve imar izinlerinin alınabilmesini beklemekteyiz.

Gelelim kaçak avcılık sorununa... Bu önemli bir sorun değil mi?

Kaçak avcılık balıkçılık, su ürünleri sektörünün en önemli sorunlarının başında gelmektedir. Balıkçılık ruhsatına tabi olmayan çok sayıda özel tekne ile denizlerde yoğun bir şekilde kaçak avcılık yapılmakta, bu durumun geçim kaynağı balıkçılık olanlar

açısından haksız rekabet yaratmasının yanı sıra denizlerimize telafisi mümkün olmayacak zararlar vermektedir. Bunun için ruhsatsız av tekneleri (şebeke) ile av yapanlara verilen cezalar yetersiz kalmaktadır. Bu sorunun çözümü için denizden men ve tekneye el koyma gibi caydırıcılığı yüksek cezai yaptırımların yer alacağı, sektörün hızla değişen ihtiyaçlarına cevap verebilecek Avrupa Birliği'ne uyumlu yeni Balıkçılık ve Su Ürünleri Yasası'nın ivedilikle çıkarılması gerekmektedir. Yeni yasa çıkana kadar Sahil Güvenlik Komutanlığı, İzmir Tarım ve Orman İl Müdürlüğü, İzmir Liman Başkanlığı işbirliğinde kaçak avcılığın bertaraf edilmesi konusunda ortak çalışma yürütülmelidir. Bir de kaçak Deniz Patlicanı (Deniz Hıyarı) avcılığı yapılıyor. Son dönemde deniz ekosisteminde çok önemli bir tür olan deniz patlicanında kaçak avcılık olağanüstü artış göstermiştir. Yumurtlama döneminde avcılık faaliyetlerinin sürdürülmesi, av yasağı döneminde fabrikaların mal alımına devam etmeleri ve algarna ile gerçekleştirilen avcılık sektöre büyük zarar vermekte ve deniz ekosistemini son derece olumsuz etkileyerek deniz patlicanının sularımızda yok olma tehdidi altında kalmasına yol açarak sürdürülebilirliğini engellemektedir. Bunun için deniz patlicanında kaçak avcılığın engellenmesi konusunda çok sıkı bir denetim mekanizması oluşturulmalıdır. Bu denetim mekanizmasında denizdeki kontroller kadar, karadaki kontroller ve stok tespitinin de yer alması büyük önem taşımaktadır.

Bir de T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "Hizmet Botu" adı altında verdiği ruhsatlar konusu var... Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın "hizmet botu" adı altında verdiği ruhsatlar suiistimal edilerek kaçak avcılık yapılmaktadır. Kaçak avcılıkta artışa yol açarak sektöre önemli ölçüde zarar veren bu durumun engellenmesi için "hizmet botu" adı altında verilen ruhsatlar kaldırılmalıdır. Bir de Ege Bölgesi liman sorunu var... Ege Bölgesi'nin il ve ilçelerinin tamamına yakınında balık boşaltma ve liman

sorunları bulunmaktadır. Bunun için yeni balıkçı limanları yapılmalıdır. Ayrıca kıydan 24 metre derinlikte avlanma yasağı var. 24 metre yasağı, balıklar derinlere inmişken uygulanmakta ve balıkçılar balık avlayamamaktadır. Bazı AB ülkeleri içsel yapısına göre bu kanunlara şerh koyma hakkına sahiptir. Ülkemizde avlanamayan balıklar yabancı ülkelerin sularına göç etmekte ve ekonomimiz ve balıkçımız büyük ölçüde zarar görmektedir. Bu nedenle su ürünleri sektöründe faaliyet gösteren üyelerimiz dönem boyu avlanma sınırının 18 metre olarak düzenlenmesini talep etmektedir. Diğer taraftan "Tarımsal Faaliyetler Tarifesi" uygulamasına balıkçılık ve su ürünleri sektörünün dahil edilmesi gerekmektedir. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğinde önemli bir girdi olan elektrik maliyeti oldukça yüksektir. Bu nedenle T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nca yürütülmekte olan "Tarımsal Sulama Tarifesi"nin, "Tarımsal Faaliyetler Tarifesi" olarak yeniden düzenlenerek, diğer tarımsal faaliyetlerle uğraşanların da dahil edilmesine yönelik düzenlemeye balıkçılık ve su ürünleri sektörünün de dahil edilmesi, sektörün üretim maliyetlerinin düşürülmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bir de Ziraat Bankası tarım kredilerinde denizlerdeki gemiler ve yetiştiricilik ruhsatlarının ipotek olarak kabul edilmemesi konusu var... Ziraat Bankası'nın tarım kredilerinde denizlerdeki gemiler ve yetiştiricilik ruhsatlarının ipotek olarak kabul edilmesi sağlanmalıdır.

Devletten ve diğer balıkçı arkadaşlarınızdan beklentileriniz neler? Cumhurbaşkanımız yeni bir kanun tasarısı yolda dedi. Görüş ve önerileriniz neler?

1971 yılında yayınlanmış olan 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu'nun güncelliğini yitirmiş olması sektörümüzün en önemli sorunlarının başında gelmektedir. Odamızca ve kentimizdeki tüm sektör paydaşları ile birlikte denizciliğin ve avcılığın daha sürdürülebilir hale gelmesi için Su Ürünleri Kanunu'nun günümüzün koşullarına uyarlanması ve gerekli

revizyonların yapılması konusu uzun süredir gündeme getirilmektedir. Tarım ve Orman Bakanlığı bünyesinde oluşturulan 'Su Ürünleri ve Avcılık Danışma Kurulu'nun bir üyesi olarak, su ürünleri kanununda sektörün sorunlarına uygun düzenlemeler ve revizyonlar yapılması için Tarım ve Orman Bakanlığımızın da yoğun bir mesai harcadığını ve tüm sektör paydaşlarını bu sürece dahil ederek görüşlerini aldığını belirtmek isterim. Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın, İstanbul'da balık sezonunun açılışında bu konudaki müjdeyi kamuoyuyla paylaşması sektörümüz açısından büyük sevinçle karşılandı. Sayın Cumhurbaşkanımız kanunun değişikliği için teknik çalışmanın hazır olduğunu ve Meclis açılır açılmaz parlamentoya sunulacağını açıkladı. Kaçak avcılığın engellenmesi, ruhsat tezkerelerinin düzenlenmesi, deniz patlicanına kota getirilmesi, kıydan 24 metre derinlikte avlanma yasağının dönem boyu 18 metre olarak düzenlenmesi konuları başta olmak üzere sektörün başlıca sorunlarının kısa bir süre içerisinde çözüme kavuşacağına inanıyoruz. Başta Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Tarım ve Orman Bakanımız Sayın Dr. Bekir Pakdemirli'ye ve bu konuda sektörümüzden desteğini hiçbir zaman esirgemeyen İzmir Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Mahmut Özgener'e teşekkür ediyorum.

Son olarak Oda koordinasyonunda oluşturulan İzmir Balıkçılık Çalışma Grubu hakkında da bilgi verir misiniz?

Kentimiz ve ülkemizin balıkçılık ve su ürünleri sektörünün gelişimine ve sorunlarının çözümüne katkı sağlamak amacıyla Odamız koordinasyonunda sektör paydaşlarının yer aldığı İzmir Balıkçılık Çalışma Grubu oluşturulmuştur. İzmir Balıkçılık Çalışma Grubunda; İzmir Büyükşehir Belediyesi, Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü, İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi, İzmir Ekonomi Üniversitesi, İzmir Tarım ve Orman İl Müdürlüğü, İzmir Ticaret Odası, Ege

Bölgesi Sanayi Odası, Ege İhracatçı Birlikleri Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, Deniz Temiz Derneği TURMEPA İzmir Şubesi, Sür Koop. İzmir İl Birliği, S.S. İzmir Su Ürünleri Kooperatifleri Bölge Birliği, İzmir Su Ürünleri Yetiştiricileri ve Üreticileri Birliği, Ege Bölgesi Gırgır Balıkçıları Derneği, İzmir Balıkçı İşadamları Derneği temsilcileri yer almakta ve belirli aralıklarla toplantılar gerçekleştirmektedir. Sektörün bütünüyle çok yönlü olarak değerlendirildiği bu toplantılar oluşturulacak politikalar için de aydınlatıcı rol oynamayı ve Tarım ve Orman Bakanlığımız ile güçlü bir işbirliğini hedefliyoruz. Bu kapsamda çalışma grubumuzda aldığımız kararlar ve öneriler Tarım ve Orman Bakanlığımıza da gönderilecektir.

BALIKÇILIK YÖNETİMİ ÇOK PAYDAŞLI BİR MODELE DAYANMALIDIR

Yeni av sezonu ile ilgili düşüncelerini sorduğumuz bir diğer isimse Sagun Gurubu Başkan Yardımcısı Oğulcan Sagun idi. Kendisi önemli sorunları ve çözüm önerilerini konuştuk. Sagun yapılması gereken en önemli konunun yasadışı avcılıkla mücadele olduğunu vurguladı.

Yeni av sezonu nasıl başladı? Bir önceki seneye karşılaştırırsanız ne söylemek istersiniz?

Öncelikle yeni av sezonun bereketli geçmesini temenni ediyorum, sezonu İstanbul'da Sayın Cumhurbaşkanımızın katılımı ile güzel bir şekilde açtık. Denizden gelen haberler iyi yönde, geçen sene açılıştan sonra yaşanan olumsuz hava şartları bu sene çok fazla yaşanmadı.

Sizce bu sene bol balık tüketebilecek miyiz?

Balıkçılarımızdan gelen haberler bu sene balığın bol olacağı yönünde, gönül ister ki tüm türlerimizi tezgahlarda bolca görelim, ama doğanın kanunu gereği bir türün fazla olduğu sene diğer tür az gözlemleniyor.

Hamsinin bol olduğu sezonlarda gözler palamut ararken, palamut bolken de hamsi az oluyor. Biz bu sene özellikle



OĞULCAN SAGUN
SAGUN GURUBU BAŞKAN YARDIMCISI

hamsi ve istavriti tezgahlarda bol ve ucuz olarak göreceğiz.

Sizce balıkçıların önündeki en önemli sorunlar neler? Çözüm önerileriniz hakkında bilgi verir misiniz?

Tüm dünya ve ülkemizde sorunları 3 başlık altında topluyoruz. Yasa dışı balıkçılık (balıkçılık yönetimi ve mevzuatını ihlal eden avcılık), kayıt dışı balıkçılık (mevzuatlara uygun yapılmış olsa bile av tür ve miktarlarının raporlanmadığı balıkçılık), plansız balıkçılık (tür, boy, miktar, zaman ve avlanma sahaları açısından planlanmamış balıkçılık). Sürdürülebilir balıkçılık konusunda sadece ülkemizin değil, tüm dünyanın mücadele ettiği en temel üç başlık bu saydıklarımızdır. Bu üç başlık canlı sucul kaynakların korunması ve balıkçılığın sürdürülebilirliği açısından başlayacağımız yerdir. Ancak bu üç başlık konusunda başarı elde ettiğimizde ilerlemeye başlayabilir ve umut verici sonuçlarla karşılaşabiliriz. Bizim yapmamız gereken hızla bir deniz koruculuğu birimi inşa etmektir. Ek işi deniz ve iç sularda balıkçılık faaliyetlerini denetlemek olan bu birim inşa edilmeden yasa dışı avcılıkla başa çıkmak mümkün değildir. Kayıt dışı avcılıkla ilgili olarak yapmamız gereken karaya çıkış noktalarını tüm alt yapısı ile inşa etmek ve çıkış belgesi olmayan su ürünlerinin pazara girişimini engellemektir. Teknik takip,

elektronik jurnal ve su ürünleri taşıyan kara ve deniz tüm vasıtalarının elektronik gözlem sistemi altında toplanmasıdır. Balıkçılığın organize edilmesi en zorlu ve en karmaşık alanlardan biridir. Av sahalarının, avlanacak türlerin boy ve (ihtiyaca göre) miktarlarının belirlenmesi, yer ve zaman yasakları ile deniz koruma alanlarının oluşturulması ve yönetilmesi gerekmektedir. Bu saydığımız başlıklar tek bir bilimsel alan ile sınırlandırılması mümkün olmayan konulardır. Bu nedenle suların izlenmesi, bilimsel araştırmalar ile güdümlü balıkçılık araştırmalarının merkezi planlanması ve elbette bu araştırmalar için yeterli mali kaynak sağlanması gerekmektedir.

Devletten ve diğer balıkçı arkadaşlarınızdan beklentileriniz neler? Cumhurbaşkanı yeni bir kanun tasarısı yolda dedi. Görüş ve önerileriniz neler?

Resmi balıkçılık yönetimimizin tüm iyi niyetli çabalarına, sarf ettiği efora rağmen istediğimiz (beklediğimiz) hızda ilerleyemiyoruz. Bu konudaki en temel zorluğumuz ise, balıkçılık ve sorunlarını siyasi iradeye ve parlamentoya taşıyamamaktır. Sürdürülebilir balıkçılık konusunda var olan yapısal sorunlarımızı önceleyerek, aşağıdaki önerileri (katkı ve eleştirilere açıktır) parlamentonun gündemine taşımak gerekir. Yasadışı avcılıkla mücadelede ne hukuki mevzuat, ne de lojistik alt yapımız yeterlidir. Bu nedenle bir an önce yeni Su Ürünleri Kanun Taslağı meclisten çıkarılmalıdır. Son olarak şunu eklemek gerekir: Balıkçılık yönetimi çok paydaşlı bir modele dayanmak zorundadır. Karar süreçlerine tüm paydaşların katılımı sağlanmalıdır. Bu bağlamda ülkemizdeki en büyük zorluk balıkçı örgütlerinin (esasen kooperatifler) hantal yapısıdır.

Her ne kadar avcı filosofunun önemli bir bölümü kooperatif ve birliklerde örgütlenmiş olsalar bile, günümüzdeki yapıları ancak işlevsiz bir dernek görüntüsünden öteye gidememektedir. Çözüm ise acilen balıkçı kooperatiflerini mevcut kooperatifler yasasının dışına çıkararak yeni bir yasal düzenleme ile mümkündür.



Lighthouse Ship Brokers Ltd.

Shipbrokers & Consultants since 2006

www.lighthousebroker.net

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

HEPİMİZ BÜYÜK DEĞİŞİME HAZIRLANIYORUZ



MUSTAFA MUHTAROĞLU

DTO MECLİS ÜYESİ - 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE
SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK.

Dünya denizciliği büyük bir değişime hazırlanıyor. IMO'nun 1 Ocak 2020'den itibaren yürürlüğe girecek olan gemi yakıtlarında % 0,50 sülfür içeriği kısıtlaması uluslararası sefer yapan tüm gemi işleten firmalar ve bunkerciler için büyük önem arz ediyor. Türk bunker sektörü uzun zamandır bu değişime hazırlanıyor. DTO 13 No'lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroglu ile bu büyük değişimi her yönüyle masaya yatırdık.

DTO olarak çok önemli bir organizasyona ev sahipliği yapacaksınız. Uluslararası Bunkerciler Birliği (International Bunker Industry Association - IBIA) 2019 Yıllık Toplantısı, 22-24 Ekim 2019'da ülkemizde yapılacak. Bu büyük organizasyonun ülkemize getirilmesi noktasında nasıl bir yol hikayesi yaşandı? Burada sizin önemli bir rolünüz olduğunu biliyoruz...

Aslında bu organizasyonun bir başka

kıtada yapılması gerekiyordu, IBIA Convention her yıl bir kıtada yapılıyor ve geçen sene Avrupa'da (Danimarka Kopenhag) yapılması nedeniyle bu yıl Amerika'ya gitmesi söz konusuydu. Ancak IBIA yönetimince planlamalar yapılırken, benim IBIA Yönetim Kurulu'nda olmam, IBIA Başkan, başkan yardımcısı ve tüm yönetim kurulu üyeleriyle uzun yıllar birlikte çalışmanın yarattığı iyi ilişkilerle onları bu organizasyonu İstanbul'da yapmaya ikna etmem mümkün oldu. Denizcilikte çok önemli bir değişim yılı olan 2020

öncesi sektörün yegane uluslararası derneği olan IBIA'nın bu en büyük etkinliğini ülkemize getirmekten tabii ki çok mutluyum. Bunda başta Deniz Ticaret Odamızın Başkan ve yönetim kurulu üyelerinin, DTO çatısı altında kurduğumuz ISTANBULBUNKER2020 çalışma grubu mensuplarının çok büyük katkısı oldu. 30 yıla yaklaşan IBIA tarihinde ilk kez bu organizasyonu ülkemize getirdik. Amerika'dan Çine tüm Avrupa, Ortadoğu, Asya, Latin Amerika ülkeleri dahil dünyanın her yerinden yüzlerce katılımcı ülkemize

gelecek, çok mutluyuz... 2020 çok özel bir sene, dünya denizciliğinde yeni bir uygulamaya geçiliyor, tam anlamıyla bir dönüm noktasındayız. Böyle bir değişim sürecinde yılda 45-50.000 gemi geçen, Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir noktada, tarihin dönüm noktalarına damga vurmuş bir şehir; "Dünya tek bir ülke olsa başkenti İSTANBUL olurdu" deyişiyle İstanbul'da yapılması gerektiğini anlattım. Bu özel yıl İstanbul'a yakıştırdı; bunu başardık, destek veren emeği geçen herkese şükranlarımı sunuyorum.

Bu organizasyon kapsamında bizim bildiğimiz; "IMO 2020 Güncellemesi: Uyumluluk ve Yaptırım", "2020 Yakıt Sorunları", "2020'den Sonra Teknoloji ve Yakıt", "Liderlik Paneli", "Armatörler Paneli" ve "Türkiye'de IMO 2020 Uygulamalarına Hazırlık" konuları ele alınacak. Ayrıca, temsilciler IBIA Bunker Eğitim Kursu ve Çalıştayı'na da katılma fırsatı elde edecek. Organizasyon hakkında daha detaylı bilgi verebilir misiniz?

Aslında bu organizasyon tüm haftaya yayılıyor, hatta katılımcılar organizasyon öncesinde gelip Türkiye'de iş yaptıkları insanları ziyaret ediyorlar, fikir alış veriş yapıyorlar, hafta sonunu geçiriyorlar. Birçok özel davet ve toplantı oluyor. Konferans başlangıcında çok faydalı bir eğitim var, ona limitli katılımcı alınabiliyor. Ardından ana konferans var, açılış davetini 22 Ekim Salı günü 19:00'da Deniz Ticaret Odamız veriyor. 10.000 üyeye sahip çatı kuruluşumuzun bu jesti tabii ki çok kıymetli. Diğer taraftan bu dönem bir Türk denizcinin BIMCO Başkanı olması çok özel bir değer, büyük bir olay; sağ olsun Şadan Hanım (Kaptanoğlu) onurlandırıyor bizi, katılımcılara hitap edecek. Devlet erkanı olacak tabii, Tamer Bey (Kıran) konuşacak, ardından çok iyi bir program var. 23 Ekim yani konferansın ilk gününün akşamında; Türkiye'nin lider ikmalcileri Arkas, Energy Petrol, Petrol Ofisi ve SOCAR tarafından kurulmuş olan İSTANBULBUNKER2020 grubunun ev sahipliğinde verilen gala yemeği olacak. Bu hem birlikteliğimizi pekiştiren bir olay, hem de katılımcılara ülkenin bu denli büyük ve değerli kurumlarının

verdiği çok ayrı bir ihtimam, önemli bir etkinlik olacak. İkinci gün yine konferansla devam ediyor, çok değerli konuşmacılar, panelistler var (program www.ibiaconvention.com da görülebilir). Ardından İzmir'de çok başarılı işlere imza atan Mustafa Aslan kardeşimizin şirketi Asmira bir boğaz turu yaptıracak misafirlerimize, oradan da özel bir Ayasofya turu düzenliyoruz. İkinci gün kapanış akşam yemeğini dünyanın önde gelen ikmalcilerinden Peninsula verecek. Orada Can Besev isminde dünya bunker piyasasında çok sevilen, adeta bunker alanında fahri konsolosumuz olarak ülkemiz için emek veren vatansever bir dostumuz önemli bir katkı yapacak. Onun yanında onlarca Türk ve yabancı sponsorumuz var; hepsine çok teşekkür ederiz. Siz de dergi olarak etkinliğin yegane Türk medya sponsorusunuz, çok teşekkür ederiz

Aslında önemli konu şu; bu organizasyonun ülkemizde yapılması Türkiye'ye neler kazandıracak? Özellikle tanıtım anlamında...

Samimi söylemek gerekirse; ülkemizde geçen yıllarda yaşanan tatsız olaylarla İstanbul pozisyonunu biraz kaybetmişti, bir kaç yıl hiç bir büyük, ses getiren etkinlik gelmedi. Hatta oteller söylüyor bunu, ciddi büyük organizasyonlar iptal oldu. Biliyorsunuz cruise gemiler dahi gelmedi, ancak seneye gelmeye başlayacaklar. Açıkçası biraz olumsuz bir hava vardı, bu büyük organizasyonu Türkiye'de yapmak öncelikle bu anlamda çok önemli. Çırağan dahi bu anlamda destek oldu, katılımcılar içinde Türkiye'ye hiç gelmemiş olanlar var. Bu tip işler ülkemiz ve insanımız hakkındaki düşüncelere çok olumlu katkı yapıyor. Örneğin yine sponsorlarımızdan olan Cockett Firması bu sene mutat yıllık toplantısını İstanbul'da yaptı. Tüm dünyadan çalışanları geldi, içlerinde 30 kişi ilk kez Türkiye'ye ve İstanbul'a gelmiş, bu ciddi bir olay. Mesleki olarak çok daha önemli... İstanbul dünyanın en önemli ikmal merkezlerinden biri. Bu sadece yakıt ikmali için değil, buradan geçen gemiler yakıt yanında; yağ, su, kumanya alıyor, personel değiştiriyor, parça tedariki yapıyor, müthiş bir aktivite var. İnsanlara bunu

yerinde görme imkanı sağlamak, ilgili kişilerle tanışmalarını, konuşmalarını sağlamak, meşhur Türk misafirperverliği ile ağırlamak gerçekten çok önemli fark yaratıyor. Buradan herkes memnun mesut ayrılıyor, olumlu düşüncelerle dönüyorlar. Bu tip görüşmeler; işlere, firmalara, insanımıza bakışı, yaklaşımı çok etkiliyor, ben canlı şahidiyim. Yeşim Muhtaroglu'nu başkan olduğu ve 350 kişinin katılımı ile tarihe geçen efsane bir organizasyon olan 2011 İstanbul Bunker Konferansı'nda bir armatörle bir tersanemiz tamamen tesadüfen tanıştı ve sonra çok iş yaptılar. Buna benzer onlarca iş birliği oluyor, böylesi bir platformu Türkiye'de, dünyanın incisi boğazımızda yaratmak hem ülkemize, hem sektörümüze, insanımıza, firmalarımıza, hem de tüm paydaşlarımıza müthiş katkı yapıyor; top yekun bir kazanç elde ediyoruz

IMO'nun 1 Ocak 2020'den itibaren yürürlüğe girecek olan gemi yakıtlarında % 0,50 sülfür içeriği kısıtlaması uluslararası sefer yapan tüm gemi işleten firmalarımız için büyük önem arz ediyor. Bu nedenle Odamız bünyesinde bir çalışma gurubu oluşturuldu. Yaptığınız önemli çalışmalar var, nedir bu çalışmalar?

Evet, Nisan 2018'de İMEAK Deniz Ticaret Odası seçimlerini kazanıp, benim de 13 No'lu yakıt sağlayıcılar komitesi adına meclis üyesi ve meslek komitesi başkanı olarak seçilip, ayrıca yönetim kurulu yedek üyeliğine gelmemle daha ilk yönetim kurulu toplantısında yönetime önerdim bu konuyu. Sağ olsun yönetim kurulu başkan ve üyeleri destek verdiler onayladılar ve İstanbul'un önde gelen ikmal firmaları Arkas Bunker, Energy Petrol, Petrol Ofisi ve SOCAR Türkiye'nin kurucusu olduğu İSTANBULBUNKER2020 isimli bir çalışma grubunu hayata geçirdik. Bu grup sadece Türkiye'nin lider ikmalcilerinin DTO çatısı altında birliktelik sergilemesi değil, ayrıca sektörü 2020 sürecine hazırlamak açısından da çok büyük bir adım oldu. Ciddi teveccüh gördük, bazı toplantılarımızı 20-25 kişilik katılımlarla yaptık ve tarihimize ilk kez bir uluslararası konferansa böyle bir

birlikte katıldık. Ülkemizi uluslararası arenada güçlü bir grup olarak temsil ettik. ISTANBULBUNKER2020 grubunu kuran firmalar ülke menfaatini, sektörün ortak değerlerini, bireysel pozisyonlarının üstünde tutma büyüklüğünü ve zarafetini göstererek, birlikte İstanbul'u Türkiye'yi anlattık. 2018 Kasım ayında Kopenhag'da yapılan convention da bu şekilde bir sunumla ülkemizi ön plana çıkardık.

Çalışma gurubu ardından hemen tüm paydaşlarla bir araya geldi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza, Maliye Bakanlığımıza, gümrük idaremize Enerji Piyasası Düzenleme Kurumumuza, ardından rafinerilerimize, ilgili sivil toplum kuruluşlarına ziyaretler yaptık. Onlardan gelen katılımcılarla düzenli toplantılar yaptık, Armatörler Birliği, KOSDER ve üretici rafinerilerimizle bir araya geldik, mükemmel, bir büyük aile birlikteliği oluşturduk. Şu anda tüm paydaşlar çok yakın ve yapıcı bir iletişim ve işbirliği içinde. En büyük kazancımız budur, mükemmel bir saygı, sevgi, anlayış ve birlikte hareket etme, birlikte çalışma, üretme ortamı yarattık. Ocak 2019'da DTO çatısı altında bir seminer düzenledik. Bu tip toplantılar içinde açık ara en fazla katılım olan organizasyon oldu, salon almadı, Petrol Ofisi özel destek oldu, hem seminerin moderatörlüğünü yaptı, hem de sponsor oldu. SOCAR, Arkas Bunker gibi ikmalci firmalardan sektörün tecrübeli isimleri katılımcıların sorularını samimiyetle cevapladılar. İnanın toplantıdan çıkıp, beni ve arkadaşlarımızı arayan onlarca katılımcı oldu. Özellikle armatör firma operasyonlarında görev yapan arkadaşlar çok faydalandıklarını, tüm sorularına cevap bulduklarını söylediler. Yapılan sunumlarda Geden Enerji Müdürü Aydın Aydın ve ISTANBULBUNKER2020 adına konuşan Erdem Coker'in sunumları öne çıktı. Duyum alıp sunumları yurt dışından isteyenler oldu, bu sayede Aydın Aydın IBIA Convention ana bölümüne davet edildi. Sektöre ciddi katkı yaptığımızı, birçok bilgi kirliliğini ortadan kaldırdığımızı söyleyebilirim. Hatta bu seminer o kadar faydalı oldu ki, tekrarı istendi. Mayıs ayında DTO meclis salonunda benzerini KOSDER

ile işbirliği içinde yaptık. Bu kez teknik konuları Murat Bakal arkadaşımız anlattı, piyasalar için Londra'dan bir Türk arkadaşımız Argus'ta çalışan Enes Tunagür geldi, piyasalar ve fiyat oluşumları hakkında çok aydınlatıcı bir sunum gerçekleştirdi. Ardından tekrar 2 Ekim günü KOSDER ev sahipliğinde bir etkinlikte konuşacağız. Sektörün 2020 için her anlamda hazırlanmasına ciddi katkı yaptığımızı gönül rahatlığı ile söyleyebilirim. Öyle açık ve samimiyiz ki buradan sizin aracılığınızla tüm sektöre tüm meslektaşlarımıza sesleniyorum. Ne olursa olsun bizi arayabilirsiniz, ISTANBULBUNKER2020 çalışma grubumuzda sektörün marka isimleri var. Hepimiz gönül açıklığı ile tüm iyi niyet ve dostlukla, sektörümüz için ne lazımsa yapmaya hazırız. En son 6 Eylül günü DTO'da toplandık. Herkes düzenli toplantılarımıza katılabilir, tek amacımız var o da Türkiye... Ülkemizin, insanımızın, bu değişim sürecinden avantajlı geçiş güçlenmesini sağlamak istiyoruz. Ülkemize daha fazla iş getirmek, daha fazla döviz kazandırmak, daha fazla insan çalıştırıp istihdama katkı yapmak, özellikle genç hatta öğrenci arkadaşlarımıza dokunmak değer katmak, yardım etmek istiyoruz...

ISTANBULBUNKER2020 çalışma grubu olarak başka çalışmalarınız da var mı?

Çalışma grubumuz şu anda çok önemli bir konuda yoğun emek veriyor. Yeni yakıtla birlikte tüm ikmal şartları da değişecek. Adeta kartlar yeniden dağıtılıyor, bunun için ikmal şartnameleri yeniden yazılıyor, biz bunu ortak bir çalışma şeklinde yaptık ve sonuçlandırdık. İnanın satır satır yapılan bir çalışma, armatörlerimizin de menfaatlerine yönelik olarak BIMCO yakıt şartnamesi bazlı yapıldı. Bunu üyelerimiz onayladı, başkana sunduk, uygun olursa DTO tarafından açıklayacağız ve özellikle yeni yakıtın sunumunun başlanması beklenen son çeyrekte ve yeni yıldan itibaren bunu kullanacağız. Dünyada örnek bir çalışma olacak, ortak akıl ürünü, herkes için aynı ve eşit şartlarda bir sözleşme. Çok yararlı olacağı kesindir. Bizim ISTANBULBUNKER2020

çalışma gurubu yanında birde ÖTV'siz yakıt çalışma grubumuz var. Bu da şöyle gelişti; katıldığım yönetim kurulu toplantılarında ÖTV'siz yakıt uygulamaları ile ilgili birçok soru, hatta sorun geliyordu. Hiç birimiz konunun uzmanı değiliz, oysa bizim meslek komitesi başkan yardımcısı arkadaşımız Özkan Girit bu konuda uzman, yönetime öneride bulundum kabul gördü ve ÖTV'siz yakıt konusunda da bir çalışma grubu oluşturduk. Özkan Bey arkadaşımız yönetiyor, inanın ilk toplantıda ben şaşırdım. Odaya sığmadık 20 kişi geldi, büyük bir boşluk varmış, ÖTV'siz yakıt ikmal yapan firmalar katıldı. Çok temel sorunları vardı, hemen elleçledik, şimdi yine esastan bir sorun var ona çalışıyoruz. Neticede sektörün ne ihtiyacı varsa biz oradayız, çalışıyoruz hatta şöyle söyleyeyim çok çalışıyoruz...

Ülkemiz dünya bunker sektöründe ve bölgemizde önemli bir oyuncu haline geldi? Son rakamları bizimle paylaşır mısınız?

Profesyonel olarak 1986 senesinde başlayan uluslararası bunker ikmal tarihimizde ilk kez 2018 itibarı ile üç milyon ton rakamını yakaladık. 2017'de 2.7 iken, anlamlı bir artışla üç milyon tonu gördük, tüm sektör mensuplarına teşekkür etmek gerekir. Cansiperane gece gündüz çalışarak ofislerde satandan depoda yükleyene, denizde teslim edene, gümrükçülerimizden gemi adamlarımıza kadar herkes sonsuz teşekkürü hak ediyor. Bu sektör ülkemiz için çok önemli... Döviz kazandırıyor, istihdam yaratıyor, ben şöyle diyorum Boğazlarımızdan geçen her gemi bu sefer değilse, bir sonrakine burada duruyor ve bir şekilde bir şey alıyor, bir temas kuruyor ve biz sadece yakıt ikmal değil, tüm ikmalciler hatta servis botlarımız ülkenin görünen yüzü oluyoruz. Her yıl 20-25 bin gemiye yanaşıyoruz, dokunuyoruz ve adeta gemiler ülkeyi bizle biliyor, bizle tanıyor, o anlamda gerçekten büyük iş yapıyoruz. Bir de tabii şu var; uzun yıllar önce sevgili Osman Öndeş kulakları cınlasın benimle bir röportaj yapmıştı. Orada "kapının önünde ihracat" demiştim, gerçekten öyle... Önümüzden geçen gemilere ülkemizde mal verip, ihracat

yapıp, döviz kazandırıyoruz, Allah'a şükür idarede bizi öyle görüyor. Başta Gümrük olmak üzere, bakanlıklar, limanlar EPDK bize çok destek oluyor, bu vesile ile hepsine çok teşekkür ederiz...

Gerçekten rakamsal olarak önemli bir büyüklük yakalamışız...

Rakamlar şu açıdan da anlamlı; ben sektöre girdiğimde sene 1986 Pire Limanı bizim 10 katımız yakıt satardı. Herkes oradan alırdı, hatta İtalya'nın Agusta Limanı bile önemli ikmal limanı idi. İstanbul haritada dahi yokken, zamanla miktarlar değişti 3/5 kat oldu, ama hep açık ara öndelerdi. En iyi durumumuzda dahi iki katımız yakıt satarlardı ama öyle bir çalıştık ki... Tabii biraz da onların yaşadığı mali krizle birlikte, biz onların iki katı satar noktaya geldik. Gerçekten çok önemli bir iş, bir başarı hikayesi kazandırdık ülkemize. Bölgenin en önemli ikmal merkeziz. Baktığınızda Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan, Yunanistan, Mısır, Libya, Tunus, İsrail, Suriye, Lübnan, Kıbrıs her birinden fazla satıyoruz. Bölgede onlarca ülkenin açık ara önündeyiz, bu büyük bir olaydır. Her anlamda ülkemiz için denizciliğimiz için çok önemlidir, büyük başarıdır. Bu konuda bir diğer önemli rakam, yakıt ve diğer hizmetleri alan gemi sayısıdır. Bu anlamda biz tüm dünyada açık ara öndeyiz, on binlerce gemi yakıt alıyor, bunun iki katı sayıda gemi durup bir şekilde bir mal ve hizmet alıyor. Bu önemli bir ticari faaliyet... 2017'nin Aralık ayında Yunanistan'da bir seminere davetliydim. Gibraltar ve Algeciras temsilcileriyle aynı platformda bir panelde yer aldım. Yanımdaki Algeciras temsilcisine sordum; "Kaç ikmal yapıyorsunuz?" diye. Bana "2600 gemi" dedi. Bakınız 2018'de biz firma olarak 2400 üstünde gemiye yakıt ikmal yaptık, bu çok çarpıcı bir rakamdır...

Bu vesile ile şunları da söylemek doğru olur; 2019 farklı ve hatta ilginç bir yıl... Denizcilikte adeta milat, büyük bir değişim, bunun çok ciddi tezahürleri oluyor. Hal böyle olunca, belki bu seneyi tenzil etmek, istisna olarak değerlendirmek lazım... Hem



ikmalciler, hem rafineriler, hem yakıt alıcıları ve armatörler bu büyük değişime hazırlanıyor. Bu her yerde böyle, piyasa da doğal bir daralma yaşıyor. Birçok gemi tersanede scrubber takıyor, birçok ikmalci eski yakıt depolarını terk edip, yenisine hazırlanıyor. Barçlar temizleniyor, bir kısmı bir süre için devreden çıkıyor, yakıt alanlar adeta seferlik yakıt alıyor, 2-3 ay sonra başka yakıt alacağı için temkinli davranıyor.

En önemlisi rafineriler 2-3 ay sonra büyük ölçüde tedavülden çıkacak bir malı artık üretmemeye sunmamaya başlıyor. Hal böyle olunca bu sene her yerde miktarlarda bir düşüş olacak, bizim piyasamızın da %15-20 daralması söz konusu ki bu aslında çok sağlıklı bir süreç. Bir arınma, bir yenilenme, hazırlanma devresi, yeniden başlamak gibi görmek lazım. Yeni yakıtın kullanılmaya başlanması, arz ve talebin oturmasını müteakip, İstanbul yine tam yol devam edip, bölgenin en aktif ve önemli ikmal merkezi konumunu pekiştirecektir.

Çalışma gurubu ile birlikte Türk bunker sektörünün hedefleri neler? Neler konuşuluyor masada?

2020 bir milat, büyük bir değişimle birlikte kartlar yeniden dağıtılıyor, sektörün 50 senedir kullandığı ana yakıtta çok radikal bir değişim oluyor ve işin enteresanı bu yakıt şu anda yok. Ne fiyatı, ne de standart bir kalite olarak evsafı belli. Bugüne kadar her yerde aşağı yukarı aynı yakıt vardı, şimdi yeni bir ürünle karşı karşıyayız. Yavaş yavaş tanıyacağız, alıp satıp kullanıp göreceğiz ve aslında hem arz, hem talep bu sürecin sonunda ortaya çıkacak. Gemilerin ne tercih edeceği belirleyici olacak ve piyasa ona göre şekillenecek, dünyanın her yerinde ikmalciler ve armatörler bu süreci adım adım yaşararak pozisyonlarını belirleyecekler. Mesela daha geçen hafta İspanya'da Repsol Rafinerisi sadece yeni yakıtı satacağım dedi. Buna paralel olarak bakalım armatörlerin tamamı yeni yakıtı mı, yoksa daha kolay ve teknik olarak riskleri düşük olan her yerde hazır bulunan daha önemlisi karıştırma

sıkıntısı olmayan motorine mi yönelecek? Ona göre her şey şekillenecek. Şunu söyleyebilirim; ikmalciler her senaryoya hazırlanıyor, tank temizliyor, ilave tank alıyor, tedarik çeşitlendiriyor, barçlarını hazırlıyor ama her şey adım adım yaşayarak oturacak...

Bizim çalışma grubu olarak ya da daha doğrusu meslek kuruluşları olarak görevimiz; önce her şartta ve değişen kurallarda güvenli, kaliteli, ehil bir liman olduğumuzu temin etmektir. Biz en başta sektör, oda ve çalışma grubu olarak bunu yapıyoruz. Dünyaya bunu gösteriyoruz, bu mesajı veriyoruz, bu çok önemli... Önce emin bir liman olacaksınız, devamlılığınız, kaliteniz olacak, şeffaf olacaksınız. Bugün Türkiye’de kim yakıt alsa, gümrük sisteminde bu yakıt nereden geldi, hangi tankta depolandı, hangi hattan, hangi barca kaç ton yüklendi görebilirsiniz. Oyuncular lisansı ve son tahlilde bu değişim süreci için bir araya gelip bir çalışma gurubu ihdas edip, bunu bir "birliktelik" teması ile yapmak, bir kurumsal çatı altında yapmak çok önemli ve kritikti. Burada hiç kimse bu değişimin satır aralarından menfaat teminine yönelmemeli, yönelememeli... İşte biz ISTANBULBUNKER2020 Çalışma Grubu olarak bunu temin ettik ve dünyaya gösteriyoruz. Bu anlamda IBIA Convention çok önemli bir mecra, tüm sektöre, ülkemize, tüm dünyaya bu mesajı veriyoruz...

Armatörler ve bunkerciler için yeni bir yol başlıyor, armatörlere önerileriniz neler?

Armatörler ilk başlangıçta tabiri caizse gol yediler, çok önceden yayınlanan bu kurala fazla aldırmadılar, bir lobi vs. yapmadılar, ertelenir diye düşündüler. Hatta çok iyi hatırlıyorum 2011 İstanbul Bunker Konferansı’nın başkanıydım, INTERTANKO’yu davet ettim. “Tüm gemiler dizel yaksın” çıkışını yaptıkları dönemdi, neredeyse adamı linç edeceklerdi ama 10 sene sonra o noktaya geldik. Bu süreç yaşanacaktı, şimdi yaşıyoruz, zor ve meşakkatli bir dönem olacak, herkes birbirine anlayışlı ve yardımcı olmalı. Neticede bizim 2016’dan beri söylediğimiz gibi

bu uygulama ertelenmeyecekti ve ertelenmedi. Biliyorsunuz IMO Genel Sekreteri odamızı ziyaret etti, akşam yemeği dahil 6-7 saat birlikteydik. Kendisi de net olarak teyit etti ve erteleme olmadı. Bu çerçevede aslında armatörler son dönemeci iyi yönetiyorlar. İlk söyleyeceğim oldukça ketumlar, fazla renk vermiyorlar, bu da normal karşılanabilir. Kendi yakıtını depolamayı planlayan büyük gruplar dahi var. Bir VLCC gemiyi nisan ayından beri 0.5 doldurup bekleyen armatör dahi var. Büyük filolara kısmen (büyük tonajda) scrubber, kısmen yeni yakıt gibi stratejiler yaptılar. En azından artık şu belli 1 Ocak 2020’den itibaren herkes yeni yakıtı yakacak... Şimdi bunun hazırlıklarını yapıyorlar, bir çoğu tank temizliği yapıyor, hatta yaptı. Ekim’de yeni yakıtı almaya başlayacaklar dahi var, ana limanlarda mukavele yapanlar oldu, bir kısım armatör ne yakacağını belirledi ki bazı tonajlar için bu net motorin olacak. Bazıları yeni yakıtın evsafına göre karar verecek, bir kaç deneme sonrası netleşecektir ama herkes hızla yeni yakıt yani 0.5 fueloil ya da motorin almak üzere planlarını yapıyor. Scrubber takanlar, belli duruma göre daha sonra takacaklar olacaktır, gerçekte herkes yakın izlemede ancak tabii scrubber takma kararı verenler aslında süreci bitirmiş oldular. Onlara tavsiyem yakacakları (HSFO) yakıtı garantiye almalarıdır.

Bu vesile ile şunu tekrar vurgulamam lazım; gemilerin üstünde bulunan HSFO yakıtı bitirmek için 1 Mart’a kadar bir süre var. Bunu bazı armatörler 1 mart 2020’ye kadar yakarım, hatta karıştırır yakarım gibi düşünenler var. Böyle bir şey yok, 01 Ocak 2020’den itibaren HSFO yakmak yasak. Tüm gemiler mutlaka maksimum 0.5 kükürtlü yakıt yakılacaklar. Gemilerde bulunan HSFO 1 Mart 2020’ye kadar bertaraf edilecek, yani çöpe atılacak. Kimse bu riske girmemeli, eski yakıtı yılsonundan önce bitirmeli. Yoksa bir de üstüne para verip atmak lazım... Bir diğer konu FONAR denen yakıt bulamadım meselesi ki, bu da yanlış anlaşılıyor. Bu kesinlikle bir muafiyet değil, yakıt bulamadık HSFO yakarım gibi bir şey kesinlikle söz

konusu değil ki zaten yakıt bulamadım diye bir şey yok. Her yerde motorin var, alıp yakacaksın, buna güvenip plan yapılmamalı, çok kötü neticeleri olabilir. Hatta buna başvuruların daha sık ve katı denetime alınması söz konusu ve bu evrakı ver tamam diye bir şey yok. Birçok belgeyle kanıtlamanız lazım, armatörlerimiz buna güvenmesin. Ayrıca ikmalci yakıt vermez, scrubber yoksa kimse o riski almaz yakıt vermez. Bu iki konu çok soruluyor, bu nedenle tekrar vurgulamak istedim. Netice itibarı ile armatörlerimiz işlerini çok iyi bilen insanlar, güçlü kadroları var. Yapmaları gereken gemi tanklarını yeni yakıtı hazırlamak ki, bence bu konuda en akıllıca yöntem 2020 öncesi 2-3 kez motorin ve yeni yakıttan alıp tankları bu şekilde hazır hale getirmek. Bu sayede yeni yakıtı test edip, uygunluğunu görebilirler ve ona göre devam ederler.

Bu noktada ne tür kaygılar yaşanıyor?

0.5 fueloilde en büyük kaygı; her yerde aynı esvapta olmayacağı ve karışım şeklinde üretilenlerle de karşılaşacakları şeklinde. Bu ön görülemez önceden yaşamadıkları durumlardır, ancak bunun tek yolu küçük partiler halinde seferlik alıp denemeleridir. Bölgemizde en yaygın olan koster tipi gemiler genelde motorine yöneliyorlar. Onların içinden belli teknik özelliklere sahip olanlar, yeni yakıt hazırlanırken ortaya çıkan düşük vizkositeli, düşük kesafetli yakıtlar olacak onlara yönelebilirler. Bu noktada en önemli hususlardan biri scrubber takacak gemilerin eski yakıt (HSFO) ikmalinin devamını garantiye almalarıdır. Bir çok yerde yeterli talep olmaması nedeniyle HSFO sunulmama veya sunum ekonomisinin beklendiği gibi olmama riski var. Birçok ikmalci bunu sunmayacak. Şöyle düşünün bir ikmalci talebi %90 düşecek bir ürünü neden stoklasın sunsun. Mesela ben bir ikmalci olarak bu yakıtı depoma koyup, Boğaz’dan scrubberli gemi geçer de belki ister diye bekleyemem. Tahminimce bu yakıt daha ziyade yıllık kontrat karşılığı sunulacak, o nedenle scrubber takan gemilerden düzenli sefer yapanların gidecekleri limanlar belli olduğu için bir an önce oralarda kontrat yapmalarını tavsiye ederim ama şunu

da söylemeliyim: Örneğin dünyanın en büyük konteyner hatları içinde ilk 5'de yer alan bir firma eylül başı ihaleye çıktı ve teklif gelmedi.

Son olarak söylemek istediğim yakıtın fiziken temini yanında, tedarik süreçlerinin ticari olarak çok iyi yönetilmesi konusudur. Bakın son dönemde cinsine göre ortalama 350/400 dolar olan fueloil 550/600 dolar olacak. Şu anda yeni yakıt bazı limanlarda satılmaya başladı fiyatı 580/600 seviyelerinde, yani aynı miktar yakıt için %40-50 daha fazla ödenecek. Bu demektir ki; bu yakıtı aynı şekilde, aynı miktarda, aynı şartlarda sunmak için % 50 fazla para, finansman lazım. “Bunu kim yapacak, kim sunacak, bu parayı kim koyacak, hangi şartlarda neye karşılık verecek?” çok iyi hesap yapmak lazım. Finans piyasaları, kredi imkanları malum, özellikle denizcilik piyasalarının finans yapısı biliniyor. Açık söyleyeyim bugüne kadar armatörlerin en büyük dostu, destekçisi yakıtçılar olmuştur.

Buna bizim gibi yakıtı fiziken teslim edenler yanında, yakıt satan "trader" olarak bilinen meslektaşlarımızı da koyuyorum. İnanılmaz bir olanak, dünyada bulunmaz bir imkan sunuyoruz; hem de açık hesap, uzun vade, iddia ediyorum dünyada başka hiç bir sektörde ve piyasada bu yok. Bugün armatör dostlarımız, kiracılar, operatörler kısaca tüm yakıt alanlar bir telefonla dünyanın her yerinde yüz binlerce dolarlık yakıtı alabiliyorlar ve istedikleri zaman ödüyorlar. Böyle bir lükse dünyada kimse sahip değil, bu mekanizmaya çok saygı duymak lazım. Armatörlerimizin bunu kaybetmemek için gerekli planları yapmaları elzemdir, hiç bir şey eskisi gibi olmayacak, olamaz. Bir fiyat artışı ve ilave finansman ihtiyacı var, bunu hepimiz iyi okuyup, düşünmeliyiz.

Bakınız yakıtçılar her ay armatörlere, kiracılara, operatör, işletmeci yani yakıt alanlara 10 milyar dolar veriyor. Bu şaka değil, ciddi bir finans var işin içinde ve bunun 15 milyar olması söz konusu. O nedenle herkes bunun finansını, ekonomisini çok iyi düşünmeli ona

göre hareket etmeli. Geçenlerde bir bankacı geldi, bu yeni durumu finans ihtiyaçlarını konuşuyorduk. Bir an içimden geldi dedim ki; “petrol fiyatları düşer, yeni yakıt 300 dolar olur, hepimiz aynen devam ederiz” bakalım, yaşayıp göreceğiz. Denizciler Allah'ın sevgili kullarıdır, dünyayı taşırlar, Allah yardım eder inşallah bu süreci atlattırız...

Türk bunker sektörü yeni süreç için nasıl hazırlık yaptı? Hazır mıyız 2020'ye?

Her şeyden önce Türk bunker sektörü çok güçlü, tecrübe, bilgi birikimi ve daha önemlisi çalışkanlık olarak çok önde. Finansal yapımızda iyi, sektör dışı nedenlerle bir kaza olmazsa bu anlamda sıkıntımız yok. Depolarımız barçlarımız var yani hazırız diyebilirim. Ancak tabii ülke rafinerilerimizin, TÜPRAŞ ve Star Rafineri'nin bu yeni yakıtı üretmeyecek olmaları bir dezavantajdır. Ancak şöyle bir şey var ki; İstanbul bunker piyasası zaten uzun yıllardır %70 dışardan besleniyordu. Şimdi bu %100'e yaklaşacak, ama biz burada konumumuzla bilgi birikimimizle beşeri ve fiziki sermayemizle yatırımları büyük ölçüde tamamlamış olarak tabi ki pozisyonumuzu pekiştirme potansiyeline sahibiz. Hatta bir kaç yıl sonra çok daha fazla yakıt satan bir liman olabiliriz, çünkü İstanbul en başta çok çok özel bir isme ve şöhrete sahip. İnanın abartmıyorum, dünyanın en iyi ikmal limanıdır. Kalite, miktar sorunu yoktur, süper hizmet alırsınız; o nedenle hiç bir engelimiz yok. Sadece bu yeni yakıtın nereden, ne evsafa, ne şartlarla çıkacağını izleyip, getirip sunacağız. Her platformda söylüyorum, hatta diyorum ki bunu ben söylemiyorum bir armatör söyledi: “İstanbul (yakıt ikmallerinde) cennet”... Gerçekten öyle, diğer yerlerde hep bir şeyler var uzun uzun anlatmayalım, ama gerçekten İstanbul dünyanın en iyi ikmal limanı, net CENNET ve kimse cennetten ayrılmak istemez...

Bu konudaki çalışmalarımızdan bir tanesini daha paylaşmak isterim. Biliyorsunuz benim Türkiye'de birçok noktada "bunkers only" ya da hizmet alma noktaları olmalı diye bir çıkışım

oldu. Bunu en çarpıcı şekilde DTO yönetimi olarak yaptığımız Aliğa ziyaretinde dile getirdim. Çok ilgi çekti, hatta aynı masada oturduğumuz idareciler söz verdi, ancak henüz başlatamadık. Bunu şunun için söylüyorum; 2020'den sonra bir çok rafineri HSFO yapmayacak, ancak TÜPRAŞ Aliğa yapabilir ve orası bir HSFO ikmal noktası haline gelebilir. Bunu ciddiyetle ele alıp, hayata geçirmemiz lazım, idaremizin bunu çözmesi önünü açması çok önemli. Ülkemize, bölgemize ilave kazanç yaratacak, iş alanı açacak bir konudur.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Son olarak üç mesaj vermek istiyorum; birliktelik, birliktelik ve birliktelik... Ancak birlikte olursak güçlüyüz... O öyle, bu böyle (dedikodu) sarmalına girdik mi bitiyoruz. Sadece enerjimiz tükenmiyor; hem güç, hem para, hem insan, hem iş kaybediyoruz. Önce birlikte olmalı, dik durmalıyız, bir çizgimiz ve duruşumuz olmalı, gerisi gelir. Biliyorum bu konuda zafiyetlerimiz var, hatta çok çirkin klavye silahşörleri de var, ama biz onları yok sayıp yolumuza devam edeceğiz. Ben 33 senedir bu sektördeyim ve sektörümüz adına yeni kuşaklardan çok umutluyum. Bahsettiğim şu anda 40 yaşlarında olanlar çok olgun, kaliteli ve akıllılar. Bizi ileri taşıyacak, çıtayı yükseğe oturtacaklar. Onları şimdi 30'lu, 20'li yaşlarda olanlar izleyecek ve başaracağız...

Bundan eminim, yapmamız gereken çok çalışmak... Dünyanın gözü üstünde olan dünyanın incisi bir noktadayız, birbirimize güvenip birlik olarak yapamayacağımız hiç bir şey yok. Yine şu an bunları söylerken aklıma geldi. Sevgili eşim, şirketi birlikte kurduğumuz hayat ve yol arkadaşım Yeşim Muhtaroglu bahsettiğim efsane konferansta başkandı ve açılış konuşmasını şöyle tamamlamıştı: “Trust and cooperation” evet “güven ve yardımlaşma” kilit kelimeler bunlar... Hepimize başarılı bir konferans dilerim, Allah utandırmasın...

PO Marine Türkiye'nin ve dünyanın her limanında yanınızda.

Türkiye'nin Denizcilik Sektörüne Transit, ÖTV'siz, Gümrüklü Yakıtlar ve Deniz Yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek marka: PO Marine.

Türkiye'nin sahil şeridi boyunca konumlandırılmış 8 deniz terminali, deneyimli ekibi, güçlü barge & kara tankeri filosu ile ihtiyacınızı en hızlı ve güvenilir şekilde karşılamayı sağlar, denizlerdeki gücünüz olur. PO Marine ayrıcalığı ile pruvanız neta, dümeniniz viya olsun.



petrolofisi.com.tr pobunker@petrolofisi.com.tr denizsatislari@petrolofisi.com.tr



Yeniden başlamak... Kimler denizcidir?



HALİM METE

Uzun yıllar oldu sizlerden ayrı kalmıştık. “Bir fırsat olunca yine yazabilir miyiz?” diye başladık. Haydi hayırlısı...

Burada bir rahmetli büyüğümüzü anarak başlayalım. Dergimizde “Deniz ve Mizah” köşemize yazı yazdığım yıllarda rahmetli DENİZCİ Başbakanımız Bülent Ulusu Amiralimiz: “Halim Bey, biliyor musun? Deniz Ticareti Dergisi’ni elime aldığımda arka kapağını kaldırıp senin yazını okuyarak başlıyorum”.

Bu söz beni çok onurlandırmıştı. Deniz Ticaret Odamızın kurulmasını sağlayan bu büyüğümüzü rahmetle ve minnetle anıyorum...

Zaman zaman konuşulur;

- Bu denizci değildir,
- Bu göreve bir denizcinin getirilmesi lazım,
- Sadece şunlar denizcidir...

Evet, biraz irdeleyelim kimler denizcidir? Benim babaannemin babası Hantal Mahmut Kaptan (Babaannem 1890 yıllarında doğmuş) o zamanın önemli bir yelkenli gemisiyle Samsun’dan yüklediği mısırlı Karadeniz limanlarında satar, sonra da Rusya’dan gaz yağı yükler gelir, Doğu Karadeniz limanlarında satardı. Bu işe o günlerde SERMAYECİLİK denirdi.

Hem armatör, hem kaptan, hem de tüccardı... Hantal Mahmut Kaptan’ın kardeşleri de kaptandı. Bir Kardeşi Hantal Rıdvan Kaptan Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra verilen 1 No’lu kaptan ehliyeti sahibi, diğer kardeşi Hantal Şevki Kaptan 2 No’lu kaptan ehliyeti sahibiydi. Dedemin babası olan Hantal Şevki Kaptan ayrı bir yazı konusu olduğu için onu ayrı bir yazıyla anlatırız.

Armatör ve kaptan denince ilk buradan başlarım ve derim ki; bazı aileler doğuştan DENİZCİDİR. Onların döneminde okul olmadığı için okuyamadıkları halde kökten denizcidirler. Yörelere baktığımızda Rize İyidere, Der pazarı, Çayeli, Pazarlı’lar, Trabzon Sürmene’liler, Of’lular, Kastamonu İnebolu’lular, Evrenye’liler, Cideliler, Karadeniz’in sahilindeki insanlar doğuştan denizcidir.

Yukarıda isimlerini saydığım bölgelerin insanları daha çok kaptan ve armatördür. Aslında bu insanlar önce iyi birer gemicidirler. Benim ilçem İyidere’nin denizci ailelerini sayarsam: Kalkavanlar, Hantallar, Kısmen Meteler, Karamanlar, İnandılar, Çavuşoğulları, vs.

Hantal Mahmut Kaptan iyi bir kaptan ve denizci olduğu kadar, yelkenlerini şişiren rüzgarlar kadar da “Serttir”. İki oğlu onunla birlikte çalışır. Seyir

süresince yelken kullanırlar. Gece üçte babaları tarafından uyumaları için yatmaya gönderilirler. Babaları dini bütün bir insan, saat beş civarında sabah namazını kılsınlar diye uyandırıldıklarında, abdestlerini alır kamaranın önüne geçip namaza niyet tutarlar. Ama nasıl?

- NE ALLAH İÇİN, NE LİLLAH İÇİN, HANTAL MAHMET KAPTAN İÇİN ALLAHÜEKBER.

Sadece armatörler mi denizcidir? Tabii ki hayır... Nafakalarını temin etmek için ağlarıyla beraber, oltalarıyla beraber deniz deniz dolaşan balıkçılarımız... Hele bugünlerde Afrika’da nafaka arayan balıkçılarımız...

Bir gemi gelecek diye limanlarda bekleyen, Boğazlardan girecek gemileri Büyükdere ve Çanakkale’de bekleyen, Karaköy Limanı’nın etrafında han girişlerinde yazıhanesi olan ACENTELERİMİZ; onların çocukları, torunları...

Armatörler Birliklerini kurarken hayatını hiçe sayarak mücadele edenler, Kumcular derneklerini kuranlar, Vapur Donatanları Cemiyetlerini kuranlar, Balıkçılık Kooperatiflerini ve derneklerini yıllar önce kuranlar...

Çekek yerlerinin sahipleri (ki bunlar çoğunlukla Kastamonu’lu ve Cide’lidirler) Tekne yapımcıları. Ağaç tekneler olan, Mavna, Taka, Çektirme, Gulet vs. imalatından, sac gemi yapımına geçişle birlikte TERSANELER kuranlar, işletenler...

Haliç’ten, Büyükdere’ye kadar, buralar kapatıldıktan sonra Tuzla, K. Ereğli, Yalova gibi yerler başta olmak üzere tüm sahillerimizde tersane işletenler...



Eskiden sünger avcıları, deniz kumculuğu yapanlar... Yolcu motorlarıyla ülkemizin üç bir tarafında yolcu taşıyanlar. Türkiye limanlarından Yunan adalarına yolcu taşıyan yolcu gemisi sahipleri...

Tersanelerde çalışan, gemi yapan, gemi tamir eden kaynakçı, raspacı, boyacı, elektrikçi, borucu gibi ustalarımız, emekçilerimiz... Bunun dışında denizciliğe emek veren ama fiilen denizci olmayan broker, malzemeci, sigortacı, deniz hukukçusu, kumanyacı vs. gibi mesleklerin sahipleri...

Deniz basınımızın vefakar emekçileri... Denizcilikle ilgili üniversitelerimizin değerli hocaları, profesörlerimiz... Deniz liselerinin kıymetli öğretmenleri...

Sakin unutmayalım; Deniz Ticaret Odamızın Bodrum Şubesi ilk başkanı Rahmetli Gürkan Kardeşimizle

temellerini atıp, “Yat turizmi mi, yoksa deniz turizmi mi?” diyelim diye tartışıp, sonunda o gün onunla beraber görev yapan arkadaşlarımızla ismin DENİZ TURİZMİ olmasına karar verdiğimiz bu mesleğin tüm mensupları bana göre DENİZCİDİR, DENİZCİDİR...

“UFKUMUZ HER ZAMAN AÇIKTIR”

Aslında büyüklerimizden gelen bir söz var: BİZ BİR TAVANIN BALIKLARIYIZ...

Evet, biz bir tavanın balıkları kadar birbirimizden ayrılamaz durumdayız. Biz aslında BİR AVUÇ kadar az, bir DÜNYA kadar çoğuz. Biz bir ve bütün olduğumuz sürece çoğalır ve güçlü kalırız. Biz denizciler önümüze değil her zaman UFKA bakarız, UFKUMUZ HER ZAMAN AÇIKTIR...

Anası, babası, dedeleri DENİZCİ ailelerden gelen, ömrünü denize hizmetle geçiren birisi olarak, yine Ziya

Kalkavan gibi bir değerli büyüğümüzün sözüyle bitirelim: “Allah gemilerimizin kıcını Bora’dan, başını karadan korusun, Allah tüm denizcilerimize selamet versin”...

BİR DENİZCİ FIKRASI:

Temel Kaptan her sabah uyandığında, doğru kaptan köşküne çıkıyor ve orada bulunan Kaptan kasasını açarak içindeki bir kağıdı okuyup kasayı kapatıyor. Bu işlem zaman zaman gün içerisinde de devam ediyor.

Günü gelince Temel Kaptan gemide vefat ediyor. Gemide bulunan ikinci kaptan Temel Kaptan’ın cebinden kasanın anahtarını alıp kaptan köşküne çıkıyor ve merakla kasayı açıp Temel Kaptan’ın okuduğu kağıda bakıyor:

“TEMEL KAPTAN DİKKAT: SANCAK SAĞ TARAFTUR, İSKELE SOL TARAFTUR”

İKMAL SEKTÖRÜ DİKKAT ÇEKEN BİR SEKTÖR HALİNE GELDİ



ZİHNİ MEMİŞOĞLU
GİMAŞ - GENEL MÜDÜR

GİMAŞ Genel Müdürü Zihni Memişoğlu gemi tedarik sektörünün en eski isimlerinden biri. TURSSA'nın da kurucu başkanı olan Zihni Memişoğlu ile sektörde yaşanan son gelişmeleri ve GİMAŞ'ın yol haritasını konuştuk.

Gemi tedarik sektörünün en eski isimlerinden birisiniz. GİMAŞ olarak yurtiçi ve yurt dışında faaliyet gösteriyorsunuz. Kimlerle çalışıyorsunuz, yurtdışında faaliyet göstermenin zorlukları nelerdir?

Yurtdışında başarılı olabilmek için öncelikle evinizde güçlü olmanız lazım. GİMAŞ Türkiye'de altyapısını

ne kadar güçlendirirse, çalışanlara ne kadar iyi şartlar sunarsa ve Türk armatörüne kendisini ne kadar iyi ifade ederse; dünya üzerindeki operasyonel faaliyetlerini de o kadar geliştirir. Rotterdam'da gördük. Bu tarz şirketler atılım yaparken kendi armatöründen ne kadar destek alırsa, sektöre o kadar iyi tutunabiliyor. Biz

de bu konuda şanslıyız. Hem Türk firmalarından gerekli desteği gördük, hem de dünyanın çeşitli marketlerinde çalışmış olduğumuz müşterilerimizden de ciddi anlamda destek gördük. Özellikle Alman firmalarından destek gördüğümüzü söyleyebilirim. Ciddi miktarda iş verdiler bize. Şu anda da her geçen gün müşteri sayımız artıyor.

Yunanistan'dan, Hong Kong'dan, Singapur'dan müşterilerimiz var. Çok çeşitli ülkelerden müşterilerimiz mevcut. Rotterdam operasyonundan çok memnunuz. Zaman içerisinde bu ayakları çoğaltmak istiyoruz. Kısacası hem Uzakdoğu'dan, hem de Avrupa'dan irili ufaklı müşterilerimiz var. Uluslararası sularda da boyut olarak her türlü gemiye hizmet veriyoruz. Son zamanlarda sektörde yapılan birtakım yeniliklerden dolayı catering hizmeti de sunmaya başladık. Geçmişte bu tarz bir hizmetimiz yoktu ama artık böyle bir oluşumumuz da var.

GİMAŞ olarak hedefleriniz neler?

Henüz bunu paylaşmanın zamanı gelmedi, zamanı geldiğinde paylaşacağız. Şu an için Rotterdam'da güçlenmek istiyoruz. Rotterdam'da Avrupa'nın birçok kentine hizmet sunma şansına erişebiliyorsunuz. Gerçekten farklı ülkelerde iş yapmak kolay değil. Zorluklarını da, avantajlarını da gördük. En büyük avantajımız merkez ofisten yolladığımız iki arkadaşımızla beraber ciddi bir avantaj yakalamış olmamız. Biz bu zorlukları göze alarak yola çıktık. Bizim hedefimiz dünyanın bütün gelişmiş limanlarında bu işi yapabilmek.

İkmal sektörü Türkiye'de özellikle son yıllarda denizcilik alanında en çok dikkat çeken sektörlerden biri... Bunu neye bağlıyorsunuz?

İkmal sektörü son yıllarda gerçekten dikkat çeken bir sektör haline geldi. Buna bütün meslektaşlarımızın ciddi katkısı var. Herkes işini çok sahiplendi. Bütün büyük firmalar çantaları elinde ülkeden ülkeye dolaşıyorlar. Bu konuda kendimi şanslı görüyorum. Bu alanın öncülerinden biridir GİMAŞ. Gerçekten iyi bir gelişim sağladı sektör. Umarız bu şekilde devam eder.

Siz TURSSA'nın kurucu başkanıyınız. Sizin çabalarınız sonucunda 2003 yılından beri de dernek ISSA'ya (International Shippers & Services Association) üye. Türkiye'de bir de büyük toplantı gerçekleştirildi. Bütün bunların sektöre nasıl katkıları oldu?



Uluslararası Gemi Tedarikçileri Konferansı neredeyse yetmiş senedir dünyanın çeşitli yerlerinde yapılmakta olan bir konferans. Dünyanın farklı yerinden pek çok gemi tedarikçisini bir araya getiren bir organizasyon. Yıllık bir değerlendirme yapılıyor. Buradan çok da müşteri gelmiyor. Ama kendinizi ifade edebiliyorsunuz ve bu sektördeki gelişmelerden haberdar olmuş oluyorsunuz.

Bu sene kasım ayında Kore'ye gideceğiz nasip olursa. Biz bu organizasyonlara TURSSA olarak da katılıyoruz, ama daha çok firmalar bireysel katılım sağlıyor. İsteyen katılabiliyor. Biz GİMAŞ olarak 1995'ten beri katılım sağlıyoruz. Bu da bizim vizyonumuzu geliştirmemize yardımcı oluyor.

Uluslararası alandaki gelişmeleri takip edebiliyoruz. Kore'ye de gideceğiz bu sene. Ülkemizden farklı firmaların da katılımları olacak.

Sizin güçlendiğiniz bölge özellikle İstanbul çevresi. Gemi ikmal sektöründe Türkiye'de en gelişmiş bölge. Mısır'la yarışıyoruz. Bu bölgede tedarik ve idare anlamında ne gibi eksiklikler görüyorsunuz?

Özel sektör bence yapması gerekeni fazlasıyla yapıyor. İnsanlar bu işi ciddiye alıyorlar, yatırım yapıyorlar. İstanbul iyi

bir nokta, ama bu şehrin arsa değerleri çok yüksek... Ulaşım sıkıntısı var. Kamu ve gümrükle oluyor genelde işimiz, Ticaret Bakanlığı ile bağlantılıyız. Kamu kesiminde de yeterli olmamasına rağmen birçok şey yapıyoraslında. Yurtdışındaki gümrük anlayışıyla bizimki çok farklı...

Singapur'da gerçek anlamda e-imza'ya geçtiler. Fiziksel olarak evrak imzalanmıyor. Bu durum işleri hızlandırıyor. Bizde maalesef elektroniğe geçsek bile tarama olayını kaldıramıyoruz. Bu da ciddi bir iş yükü oluşturuyor. Buralarda biraz hantal kalıyoruz. Aslında bugünün teknolojik dünyasında bunlara ihtiyaç olmadan da kontrol mümkün olabilir. Altyapımızın çok güçlü olduğuna inanıyorum. Son yıllardaki gelişim cidden denetim mekanizmalarını hızlandırdı.

Ben inanıyorum ki; kamu da bu konuda zaman içerisinde daha pratikleşecektir. Eksiklerimiz var, talep etmemiz lazım. Derdimizi anlatmamız lazım. Fırsat buldukça bunları söylemeye çalışıyorum. Rotterdam'da biz gümrüğe hiç gitmedik mesela. E-posta yoluyla her şeyi halledebiliyoruz. İstedikleri zaman, istedikleri denetimi yapma yetkisine de sahipler. Dolayısıyla gelişebiliriz, sektörün önünü açabiliriz. Adım adım çözeceğiz her şeyi.

Peki, İstanbul dışında Türkiye’de hangi limanların potansiyellerini yüksek görüyorsunuz?

Öncelikle biz Türkiye’nin her yerinde faaliyet gösteriyoruz. Bütün limanlarda faaliyetimiz var. Mesela Aliğa büyük bir bölge... Bu iş için en önemlisi yük. Pekçok endüstri kuruluşu var. Biz de ciddi anlamda ikmal yapıyoruz o bölgede.

Tedarik anlamında da gelişebilir. Biliyorsunuz konteyner terminali de yapılıyor şu anda Ege’de, İzmir geliyor. Marmara’da İstanbul geliyor. Bir de Akdeniz Çanağı’nda İskenderun Körfezi’nde ciddi sanayi kuruluşları var. Türkiye için gelecekte iyi bir bölge olacağını düşünüyorum. Umarız en kısa sürede o bölgedeki çekişmeler biter ve Suriye sorunu ortadan kalkar. Çünkü tedarik sektörü bu tür uluslararası gelişmelerden etkileniyor.

Sektörde ciddi bir marketing çalışması yapılıyor. Tedarik sektöründe kalite anlamında nelere dikkat edilmesi gerekiyor?

Her ülkenin insanının tüketim alışkanlıkları farklıdır. Hintli, Rus, Filipinli, her biri farklı tüketim alışkanlıklarına sahiptir. Bunların hepsini sağlayabiliyorsanız, her kültüre hitap edebiliyorsunuz demektir. Biz şu an bunları sağlıyoruz. Farklı gemilerin de, farklı ihtiyaçları var. Biz bunları anlattık. Kendinizi marketing anlamında iyi ifade edebilirsiniz, insanlar da size bunun karşılığını verecektir. Bu yeterli değil. Türkiye’de mainport denen bir olgu var. Mainportları ele aldığımızda Singapur bir mainporttur. Dubai, Ortadoğu coğrafyasında MainPort’tur. Rotterdam Avrupa’da bir Main Port’tur. Amerika’da Houston öyledir. Main Port olabilmemiz için de uluslararası firmaların sizi onaylaması gerekiyor. Bir armatör “İstanbul’u Main Port’yaptım” demeli. Bu zor bir şey... Ama ikinci ikmal noktası olma şansımız çok yüksek. Biz hep bunu anlatıyoruz. Bir Türk armatör için İstanbul bir Main Port olabilir. Türkiye’de her şeyini buradan tedarik edebilir. Bir Norveç firması Norveç’e



gidemez. Bir açıklama getirmek lazım bu noktada. Bizim hedefimiz Türk armatörlerin Main Port’u olmak, bir Norveçli için ise ikinci ikmal noktası haline gelebilmek. Örneğin 20.000 Euro’luk mal yerine 15.000 Euro’luk mal tedarik edebilir bu firma. Üçüncü noktada acil ihtiyaçlarını tedarik eder. O kötü bir nokta. Biz ikinci konumda sayılırız. Bunun üzerine de her gün biraz daha koyuyoruz. Biz hala çanta elimizde dolaşıyoruz. Senelerdir çalıştığımız firmalar var, ahbap olduk. Kendimizi rahat ifade edebiliyoruz. Bütün bunlar zamanla oluyor. Biz bu kadar yaptık, bizden sonra gelenler de biraz daha koyacaklar üzerine.

Son olarak şunu soralım. 2019 yılı GİMAŞ için nasıl geçti? 2020 için neler öngörüyorsunuz? Hala çözülemeyen problemlerinizi var mı?
Ben hep pozitif bakıyorum hayata. Her şeyin daha iyi olacağını düşünüyorum. 2019 yılı genel itibarıyla iyi geçiyor. Gelişiyoruz. Yaşadığımız şehirde

pek çok şey oluyor, bazen farkında olamıyoruz. Problem çok, yok diyemeyiz. Ama dile getiriyoruz ve adım adım çözülüyor problemler. Kamuya kendimizi doğru ifade edebilirsek, karşımızda anlayabilecek bir kitle bulabiliyoruz. Ticaret Bakanlığı’nda Oda adına katıldığımız kurullar oluyor. Ben o kurulu düşündükçe ümitleniyorum.

Gerçekten oradaki insanlar konuyla çok ilgili. Bizler daha çok sorunlarımızı o mecralara taşımamız. Konuşursak bu sorunlar çözülebilir. Ülkemiz ne kadar güçlüyse, demokratik sisteminiz ne kadar oturmuşsa, insanlar size o kadar saygı gösteriyor. Bizim, dünyada ticaret yapabilmemiz için ülkemizi yukarı taşımamız şart. Ülkemizin itibarının yüksek olması gerekiyor. Böyle olursa, ben dünyanın her yerinde iş yapabilirim. Dünyanın farklı yerlerinde iş yapacaksa, ülkemizin topyekun güvenilirliğini yukarılara taşımamız lazım. Ben bunun mümkün olduğunu düşünüyorum, umutluyum...



MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions – and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities – and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at dnvgl.com/maritime

SAFER, SMARTER, GREENER

DNV·GL

Gerçek vakıf üniversiteleri...



YAŞAR ÇATALKAYA *

Türk Medeni Kanunu'na göre vakıf; gerçek veya tüzel kişilerin yeterli mal ve hakları belirli ve sürekli bir amaca özgülemeleri ile oluşan tüzel kişiliğe sahip mal topluluklarıdır. İktisadi anlamda vakıf; kişisel çalışma ve gayretle elde edilen imkânların ve mal varlığının gönül rızasıyla paylaşılmasını öngören hukuki bir sistemdir. 4721 sayılı Türk Medenî Kanunu'nda aranan şartları taşıyan gerçek ya da tüzel kişiler vakıf kurabilmektedirler.

Vakıf kurucusu gerçek kişi ise, Türk Medenî Kanunu'nda belirlenen fiil ehliyetine sahip olması, tüzel kişi ise fiil ehliyetine sahip olmakla birlikte, ayrıca kuruluş statüsünde vakıf kurabileceğine ve vakfa malvarlığı tahsis edebileceğine dair bir hükmün bulunması gerekmektedir.

Anayasanın 130. maddesinde yer alan “Kanunda gösterilen usul ve esaslara göre, kazanç amacına yönelik olmamak şartı ile vakıflar tarafından, devletin gözetim ve denetimine tâbi yükseköğretim kurumları kurulabilir” hükmü ile kamuoyunda özel üniversite diye adlandırılan vakıf üniversitelerinin

anayasal altyapısı atılmıştır. Söz konusu maddenin son bendinde ise “Vakıflar tarafından kurulan yükseköğretim kurumları, malî ve idarî konuları dışındaki akademik çalışmaları, öğretim elemanlarının sağlanması ve güvenlik yönlerinden, Devlet eliyle kurulan yükseköğretim kurumları için Anayasada belirtilen hükümlere tâbidir” şeklinde hüküm ile vakıf üniversitelerinin hukuki statüsü tanımlanmıştır.

Vakıf üniversiteleriyle ilgili alt mevzuat düzenlemeleri 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu ile Vakıf Yükseköğretim Kurumları Yönetmeliği'nde yapılmıştır. 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu'nun “Tanımlar” başlıklı 3. maddesinde yükseköğretim kurumları tanımlanmış olup, söz konusu bendin sonunda bir üniversite veya yüksek teknoloji enstitüsüne bağlı olmaksızın ve kazanç amacına yönelik olmamak şartı ile vakıflar tarafından kurulan meslek yüksekokulları da Yükseköğretim Kurumları olarak addedilmiştir.

Vakıf Yükseköğretim Kurumları Yönetmeliği'nin 4. maddesinde Vakıf Yükseköğretim Kurumu; kazanç amacına yönelik olmamak şartı ile vakıflar tarafından kurulmuş bulunan üniversite ile yüksek teknoloji enstitüsü ve bunların bünyesinde yer alan fakülteler, enstitüler, yüksekokullar, meslek yüksekokulu, konservatuarlar, araştırma uygulama merkezleri ile bir üniversite veya yüksek teknoloji enstitüsüne bağlı olmayan meslek yüksekokulu olarak tanımlanmıştır.

Söz konusu yasal düzenlemelerden anlaşıldığı üzere, Vakıf Yükseköğretim Kurumlarının temel kuruluş gayesi; devlet tarafından verilme yükümlülüğü bulunan yükseköğretim hizmetinin, gönüllü vakıflarca kazanç amacı gütmeksizin verilmesi, bir nevi devletin yükünün hafifletilmesidir.

VAKIF ÜNİVERSİTELERİ KAMU KURUMU SAYILMIŞTIR

Vakıf Üniversitelerinin bu hizmeti yerine getirirken, kendilerine imtiyaz sağlanması amacıyla 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu'nun 56'ncı maddesinin (b) fıkrasında; üniversitelerin ve yüksek teknoloji enstitülerinin genel bütçeye dahil kamu kurum ve kuruluşlarına tanınan mali muafiyetler-istisnalar ve diğer mali kolaylıklardan aynen yararlanacağı; Ek Madde 7'de de vakıflarca kurulacak yükseköğretim kurumlarının, bu kanunun 56'ncı maddesinde yer alan mali kolaylıklardan, muafiyetlerden ve istisnalardan aynen istifade edeceği hüküm altına alınmıştır. Böylelikle bir kamu hizmeti olan yüksek öğretim hizmeti veren vakıf üniversiteleri, bu anlamda kamu kurumu sayılmış ve diğer kamu üniversitelerine sağlanan imtiyazlardan aynen yararlandırılmıştır.

Bu gayelerle oluşturulan vakıf yükseköğretim kurumlarının Mayıs 2019 itibarıyla Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi'nde (YÖKSİS) yer alan istatistiki verilerine bakıldığında;

- 1984 yılından itibaren 4'ü henüz eğitim öğretime başlamamış 72 vakıf üniversitesi ve 5 vakıf meslekyüksekokulu kurulduğu,

- Söz konusu üniversitelerin 48 adedinin İstanbul ilinde faaliyet gösterdiği, 12 Üniversite barındıran Ankara'nın onu takip ettiği,

- Ülkemizde yükseköğrenim gören öğrencilerin %15'inin, yaklaşık 600 bin civarı öğrencinin bu üniversitelerde öğrenim gördüğü, anlaşılmaktadır.

Ülkemizde kurulmuş bulunan vakıf üniversitelerinin çoğu farklı modellerle de olsa aynı gaye ile yani amme hizmeti olan yükseköğretimi ülkemizin geleceği olan gençlerimize sunmak, yükseköğretime katkı



sağlamak, bilimsel gelişmeleri takip etmek ve bilim üretmek üzere faaliyette bulunmaktadır. Gerçek vakıf yükseköğretim kurumlarını kabaca; ülke ekonomisinde büyük yeri olan köklü aileler tarafından kurulmuş üniversiteler, ilköğretim ve orta öğretim sektöründe faaliyet gösteren ve söz konusu birikimini yükseköğretime yansıtan üniversiteler, Vakıflar Genel Müdürlüğü ve sivil toplum kuruluşlarına ait vakıflarca kurulmuş üniversiteler ve Odalar tarafından sağlanan desteklerle kurulan vakıfların kurduğu üniversiteler olarak kategorize etmek mümkündür. Odalar tarafından kurulan ilk üniversiteler, 2001 yılında İstanbul Ticaret Odası Eğitim ve Sosyal Hizmetler Vakfı tarafından kurulan İstanbul Ticaret Üniversitesi ve İzmir Ticaret Odası Eğitim ve Sağlık Vakfı tarafından kurulan İzmir Ekonomi Üniversitesidir. Onları 2003 yılında Türkiye Odalar ve Borsalar Eğitim ve Kültür Vakfı tarafından kurulan TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi, 2008 yılında Türk Deniz Eğitim Vakfı tarafından kurulan akabinde İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kurucu olarak devreye girdiği Piri Reis Üniversitesi ve 2009 yılında Konya Ticaret Odası Eğitim ve Sağlık Vakfı tarafından kurulan KTO Karatay Üniversitesi takip etmiştir.

PRÜ'YE YÖK ÜSTÜN BAŞARI ÖDÜLÜ VERİLDİ

Deniz Ticaret Odası (DTO) şemsiyesi altında bulunan denizcilik camiasının maddi ve manevi katkı ve gayretleri ile denizcilik camiasının mensupları olan 52 kurucu üye tarafından 7 Ocak 1993 tarihinde kurulan Türk Deniz



Eğitim Vakfı, 4 Aralık 2003 tarihinde yapılan olağanüstü genel kurul toplantısında; Deniz Ticaret Odası, Oda Meclisi ve Türk Deniz Eğitim Vakfı Mütevelli Heyeti ve Yönetim Kurulları, TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi'nin yükseköğretim düzeyinde TÜRK DENİZCİLİK ÜNİVERSİTESİ olarak hizmete devam etmesini arzulamış ve bu yönde karar almışlardır. Bu kararın hemen akabinde, Yüksek Öğretim Kurumu'na üniversite kuruluşu ile ilgili takdim edilecek dosyanın hazırlıklarına başlanmış ve 9 Şubat 2004'te üniversite kuruluş ve açılış başvuru dosyaları birlikte YÖK Başkanlığı'na sunulmuş ve 8 Şubat 2008 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak tüzel kişilik kazanmış bulunan T.C. PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'Nİ kurmuş ve Türk ve dünya denizciliğine kazandırmıştır. Yükseköğretim Kurulu tarafından 2017-2018 eğitim-öğretim yılında ilk kez hayata geçirilen ve

bu yıl üçüncüsü verilen "YÖK Üstün Başarı Ödülleri" 18 Eylül 2018 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Külliyesi Beştepe Kongre ve Kültür Merkezi'nde düzenlenen törende Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından Uluslararası İşbirliği Kategorisi'nde Piri Reis Üniversitesi'ne verildi.

Piri Reis Üniversitesi, Deniz Ticaret Odası'nın öncülüğünde, denizcilik camiasının destekleriyle kurulmuş "gerçek" bir vakıf Üniversitesi olarak bu ödüle layık görülmüş olup; devlet tarafından tanınan imtiyazları ve kurucu vakıf tarafından sağlanan imkânları, yüksek bursluluk oranları ile Türk yükseköğretimine tekrar kazandırmakta ve gerek ülkemizde, gerekse dünyada doğru bir örnek olarak yerini almaktadır.

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ GENEL SEKRETERİ

SAFMARINE DENEYİMİNİN FARKINI YAŞATMAK ÖNCELİĞİMİZ



DAVID WILLIAMS
SAFMARINE CEO'SU

Safmarine, kuruluşunun 73., Maersk'e katılımının 20. yıldönümünü geçtiğimiz günlerde büyük bir organizasyonla kutladı. Türkiye, Safmarine'in toplam hacmi açısından global skalada her zaman ilk 10 ülke arasında yer alıyor. Safmarine Ceo'su David Williams ile firmanın hızlı gelişimini, önümüzdeki dönem hedeflerini ve önceliklerini konuştuk.

Öncelikle Türkiye'deki faaliyetlerinizden bahseder misiniz?

Safmarine; Türkiye'de özellikle Afrika, Orta Doğu ve Uzak Doğu ithalat/ihracat odaklı servis veriyor. Müşterilerimizin özel taşımacılık ve lojistik ihtiyaçlarına cevap verirken, onlara Safmarine deneyiminin farkını yaşatmak önceliğimiz.

Yakın zamanda kara nakliyesi, mal değeri koruma paketleri (genişletilmiş sorumluluk ile), gümrükleme hizmetlerinin yanı sıra, blockchain teknolojisini kullanarak IBM ile birlikte

geliştirdiğimiz, TradeLens adı ile lanse edilen taşımacılık veri hattı gibi farklı lojistik ürünlerimizi uygulamaya başladık.

Önümüzdeki dönem için Türkiye pazarında nasıl fırsatlar görüyorsunuz?

Türkiye, Safmarine'in toplam hacmi açısından global skalada her zaman ilk 10 ülke arasında oldu. Afrika, Orta Doğu ve Uzak Doğu bölgeleri için büyüyen ihracat hacmiyle Safmarine'in önemli pazarlarından biri olmaya devam ediyor.

Türkiye'de denizcilik sektörünün durumunu nasıl görüyorsunuz?

Türkiye'de belirgin bir büyüme eğilimi görüyoruz. Geçtiğimiz iki yılda ithalat-ihracat dengesi önemli ölçüde değişti. Türkiye de, tüm ülkeler gibi, ticaret hacminin akışını etkileyen kendine has ekonomik ve politik koşullara sahip. Ancak şunu da söyleyebilirim ki, burası büyüme açısından çok dinamik ve potansiyeli yüksek bir bölge.

Bu sene Safmarine'in Maersk'e katılımının 20. yıldönümüydü. Geçtiğimiz 20 yıl içerisinde şirket



politikasında ne gibi değişiklikler oldu? Safmarine'in Maersk'ten sağladığı faydalar nelerdi?

Bu süre zarfında Safmarine dört kat büyüyerek yılda iki milyon TEU'yu aştı. Ayrıca aktif olduğu ticaret bölgelerini de beş kat büyüttü.

Maersk organizasyonu altında kendimize özgü bir konuma sahip olmak, Maersk'in büyük ölçeğinin ve yenilikçi yaklaşımının desteğini alarak, Safmarine müşterilerine odaklanmamıza olanak sağlıyor.

Yakın gelecekte Türkiye'de yeni bir yatırım planınız var mı?

Safmarine olarak, müşterilerimize dünya standartlarında servis sağlamayı sürdüreceğiz, kalifiye, işimize ve müşterilerimize bağlılığı yüksek Safmarine çalışanlarına yatırım yapmaya devam edeceğiz.

Çevre sorunları son yıllarda denizcilik endüstrisinde önemli bir yere sahip. Ekolojik uygulamalarla ilgili Safmarine nasıl bir yol izliyor?

Köklü geçmişi boyunca, önceliklerinden

biri sürdürülebilirlik olan Maersk organizasyonunun bir parçası olduğumuz için gurur duyuyoruz. Maersk'in öncülüğünü yaptığı inisiyatiflerden biri de karbonsuz gemi filosuna geçiş sürecine hız kazandırmak. Hedef, 2050 yılında net olarak sıfır karbondioksit salınımı sağlamak.

Bunun yanında Maersk, düşük karbon çözümlerini tanımayı ve öğrenmeyi amaçlayarak biyoyakıt girişimlerinde bulunan iş ortakları ile işbirliği içerisinde çalışıyor.

Son olarak bazı web sitelerine göre, Amerikalılar denizcilik firmaları sayesinde İspanyol domatesi yiyor, ancak ABD ve Çin arasındaki ticari çatışmalar, bunun yanı sıra İran'ın durumu, küreselleşme açısından tehdit oluşturuyor. Bu gelişmelerin denizcilik sektörünü olumsuz etkileyeceğini düşünüyor musunuz?

Ticaretin etkinliğini ve kolaylaşmasını sağlamak bizim işimizin ayrılmaz bir parçası ve bu hem küresel, hem lokal ölçekte kalkınma ve refaha katkı sağlıyor.

Ticaret kısıtlamalarının uygulamaya konulması, ne şekilde olursa olsun küresel ticaret üzerinde olumsuz etki yaratabilir.



Hukukçu gözü ile İran Körfezi'ndeki gelişmelerin armatör üzerindeki etkileri



* PROF. DR. M. FEHMİ ÜLGENER

Hürmüz Boğazı ile körfezde suların yine ısınmaya başladığı bu günlerde içinde bulunduğumuz deniz taşımacılığı endüstrisi bakımından bu denizlere giden gemilerin ve yapılan taşımaların deniz ticareti hukuku ve sigorta hukuku bakımından etkilerini ve öne çıkan hususlarını incelemek faydalı olacaktır. Bu yazıda tartışılan husus chartererin gemiyi savaş rizikolarının bulunduğu bir limana göndermek istemesi veya chartererin talimatı sebebiyle geminin savaş rizikolarının hüküm sürdüğü bir bölgeden geçmek zorunda olması durumunda armatörün “donatan” charter partiden kaynaklanan haklarıdır.

1. HANGİ HALLER SAVAŞ RİZİKOSU OLARAK DEĞERLENDİRİLMEKTEDİR?

Her ne kadar deniz ticaret hukuku ile deniz sigorta hukuku birbirinden farklı dallar gibi gözükmemekte olsa da, deniz taşımacılığının tabiatı gereği bunlar iç içe olan kavramlardır ve birçok hususun tanımı her iki hukuk dalı için de aynı kapsamda yer almaktadır. Bu bakımdan savaş kapsamında bulunan kavramlar

(bazı istisnaları haricinde) gerek ticaret, gerek sigorta hukukları için geçerlidirler. Aşağıda yer alan rizikolar inceleme konumuz ile ilgili olanlardır:¹

“Abluka” (Blockade): Abluka kavramı ile ister bir uyuşmazlığın tarafını teşkil eden bir devletin, ister tarafsız bir devletin bayrağını taşıyan, tüm gemilerin belirli bir liman ya da belirli bir bölgede bulunan ya da belirli bir devlete ya da devletlere ait bulunan limanlara giriş ve çıkışlarının kuvvet kullanma tehdidi ile fiilen engellenmesi anlaşılmaktadır.

“Fiili savaş” (Actual war) ve “Savaş hareketi” (Act of war): Kızun işlerliği bakımından somut bir olayda fiili olarak savaşın bulunup bulunmadığının belirlenmesi sorun çıkarmamaktadır. Burada önemle ifade edilmesi gereken husus, bu konudaki uluslararası antlaşmalara uygun olarak savaş ilan edilmiş olmasının gerekmediği, içinde bulunulan fiili halin bu şekilde tanımlanabilmesinin yeterli olduğudur.

“Savaş tehdidi” (Threatened war): Savaş tehdidi ifadesi özelliği itibarıyla sübjektif bir takım özellikler taşımaktadır. Söz konusu halin var olup olmadığının takdiri sadece somut olayın şartlarına bırakıldığı takdirde, aynı hal için farklı yorumlar söz konusu olabileceğinden, bize göre bazı standart kriterlerin bu gibi hallerde uygulanması elzemdir.

“Hasmane tutumlar” (Hostilities) ve “Savaş benzeri hareketler” (Warlike operations): Bunlar birbirlerine benzer olan kavramlardır. Her ikisinde de fiili anlamda bir savaş olmamalı, kuvvet kullanma hali yukarıda incelenen hallere oranla daha dar bir çapta bulunmalıdır. Kanaatimize göre; “hasmane tutum” ile belirli bir devlet

ya da politik bir iddia sahibi olan topluluk adına hareket eden silahlı bir gücün kuvvet unsurunu barındıran geçici fiilleri kastedilirken, “savaş benzeri hareketler” ile yine aynı unsurların giriştikleri ve belirli bir zaman dilimini kapsayan, ancak fiili savaş haline kıyasla sınırlı bir bölgede söz konusu olan faaliyetler ifade edilmektedir.

“İç savaş” (Civil war): İç savaş kavramı yukarıda fiili savaş olarak tarif edilen halin memleket içi düzende meydana gelmesidir. Anayasal hükümeti devirmek gibi bir amacın güdüldüğü bu halde genel bir kuvvet kullanma hali söz konusu olmaktadır.

“Devrim” (Revolution): Devrim ile anlatılmak istenen ülkedeki yönetim şeklinin tam anlamıyla değiştirilmesi, yeni bir sistemin uygulamaya konmasıdır. Bir toplum olayının devrim şeklinde kabul edilebilmesi için mutlaka kuvvet kullanılması gerekmesi de, kuvvet tehdidinin açık olarak mevcut bulunması şarttır.

“Ayaklanma” (Rebellion): İlgili charterparti kizunlarında ayaklanma kavramının bulunmasındaki amaç, teşebbüs derecesinde kalan ya da içinde bulunulan an itibarıyla henüz sürmekte olup, sonucunda yönetim şeklinin değişip değişmeyeceğinin henüz belli olmadığı hali devrim kavramından müstakil bir şekilde canlandırmaktır.

“Dahili karışıklık” (Civil commotion): Kapsam itibarıyla dahili karışıklıklar, incelenen grubun en dar kapsamlı olan halidir. Bir bölgedeki nüfusun önemli bir bölümünün ya da önemli sayıda insanın düzende var olan belirli bir hususa karşı gelmek amacıyla kuvvet kullanması



halinde dahili karışıklıklardan bahsedilmektedir. Ancak buradaki amaç yönetimi devirmek kadar geniş çaplı olmamalıdır. Aksi takdirde içinde bulunulan durumun iç savaş olarak değerlendirilmesi söz konusu olmaktadır.

2. ÇARTERPARTİLER İLE KONUYA GETİRİLEN ÇÖZÜMLER

a. Çarterparti Savaş Klozları

Uygulamada bu hususları sözleşme tarafları arasında düzenlemek amacı ile çarterpartilere savaş klozu konmaktadır, bu amaçla kullanılan birden çok örnek bulunsa da, biz BIMCO tarafından geliştirilmiş olan (zaman çarteri sözleşmeleri için) CONWARTIME 2013 ya da (sefer çarteri sözleşmeleri için geliştirilmiş olan) VOYWAR 2013² klozlarının kullanılmasının isabetli olacağını düşünmekteyiz. Conwartime Klozu'nun tercümesi aşağıdaki gibidir:

Bimco Conwartime 2013 Klozu:

(a) Bu kloz bakımından;
(i) "Donatan" kapsamında sicilde malik olarak tescilli donatan, bareboat çarterer (borçlar hukuku anlamında geminin kiracısı) alt taşıma sözleşmesi yapan çarterer (disponent owners), geminin yöneticisi (manager) ve kaptan kastedilmektedir.

(ii) "Savaş rizikosu" kavramı ile donatan ve kaptanın normal şartlar altında gemi, yük, personel ve gemide bulunan diğer şahıslar bakımından tehlike yaratacağını tahmin ettikleri ve herhangi bir şahıs, grup, terörist ya da politik bünye veya tanınmış olsa da olmasa da, herhangi bir hükümet ve devletin tarafı olduğu fiilen hüküm süren ya da tehdidi bulunan ya da varlığı bildirilen savaş, savaş hareketi, iç savaş ya da hasmane hareketler, isyan, iç karışıklık, savaş türü faaliyetler, mayın döşenmesi, korsanlık eylemleri ve şiddet içeren soygun ve el koyma (bu husus da korsanlık kapsamında değerlendirilecektir), terörist eylemleri, düşmanca tutumlar, kasten verilen zararlar; (bayrak, donatan ve yük bakımından her ne türlü uygulanırsa uygulansın) abluka kastedilmektedir.

(b) Gemi, donatan ve kaptanın normal şartlar altında gemi ya da içinde bulunan yük, personel ve diğer şahıslar bakımından (çarter sözleşmesi kurulduğu anda var olan ya da sonradan meydana gelmiş bulunan) savaş rizikoları ile karşılaşacağını tahmin ettikleri bir liman ya da bölge veya kanala (genel olarak "bölge") doğru seyretmek ya da bu liman, bölge

ya da kanalın içindeyse, burada kalmak durumunda bırakılamaz.

(c) Gemi, müsadere edilme rizikosu bulunan bir yükü taşımak veya (a) klozunda tanımlanan şekilde abluka altında bulunduğu ya da savaş rizikosuna tarafı olanın (belligerent) gemiyi araştırma ve içindekileri müsadere etme rizikosunun olduğu bir bölgeye doğru seyretmek durumunda bırakılamaz.

(d) Gemi savaş rizikosunun olduğu bir bölgeye seyretmek ya da böyle bir bölgenin içinden geçmek zorunda kalırsa, tekne ve makine sigortacısının talep edebileceği her türlü ek primi ve donatanın bu hususla alakalı olarak talep edebileceği her türlü savaş sigortası primini çarterer üstlenecektir.

(e) (d) Klozu ile ilgili olarak çarterer, hangisi önce gerçekleşmekteyse, donatanın belgeli faturasını almasından ya da gemiyi iade etmesinden itibaren 15 gün içinde ilgili ödeme çarterer tarafından yapılacaktır.

(f) Donatanın geminin yukarıda bahsedilen şekilde tehlikeli bir bölgeye gitmesi sebebi ile personele hizmet sözleşmesi çerçevesi dahilinde ek

bir ücret ya da bir bonus ödemesi gerekmemekte ise, charterer donatana bu meblağları, hangisi önce gerçekleşmekteyse, yapacağı ilk ödeme ile beraber ya da gemiyi iade etmesi sırasında tediye etmesi gerekmektedir. (g) Geminin

(i) Bayrak devleti ya da donatanın tabi olduğu devlet ya da resmi olarak tanınmış olmasa da, diğer herhangi bir hükümet ya da karar verme yetkisini haiz bölgesel bir güç tarafından geminin kalkışı, seyretmesi, belirli bir limana varması, seyir sırasında kullanacağı rota, konvoy dahilinde seyir, uğranılacak limanlar, duraklar, yükün boşaltılacağı yerler ve yükün teslimi ya da bu paralelde herhangi başka bir hususla ilgili olarak verilen tüm emir ve talimata,

(ii) Gemi ile ilgili sigorta sözleşmeleri ile ilgili olarak sigortacılarının talimatına, (iii) Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin kararları, bu alanda yetkisi olan milletlerarası her türlü kuruluş ve organizasyonun kararları, adı geçen kararların uygulanmasına ilişkin donatanın tabi olduğu devletin kararları ile bu anlamda kurumların verdikleri talimata,

(iv) Müsadere konusu olabilmesi sebebi ile geminin sorumluluğuna yol açabilecek yükün ya da bunun bir kısmının tahliye limanından başka bir limanda boşaltmaya,

(v) Haklarında gözaltına alınma, hapse atılma ya da benzer rizikoların ortaya çıkmış olduğu gemi adamlarını ya da gemide bulunan diğer herhangi bir şahsı indirmek için alternatif bir limana uğramaya hakkı bulunmaktadır.

(h) Yukarıda yazılı hak ve hususlar ile bağlantılı olarak donatan yükleme ve / veya boşaltma limanına seyir talimatına uymazsa, keyfiyet vakit kaybetmeksizin charterere bildirilecektir.

Tahliye limanı olmayan bir limanda yük, ancak keyfiyet charterere haber verilip kendisinden diğer bir güvenli liman seçimi talep edilmesinin üzerinden 48 saat geçmesine rağmen bu yapılmazsa, boşaltılabilecektir. Bu

hususla ilgili olarak her türlü masraf ve sorumluluk charterere ait olacaktır.

(i) Donatanın (b) ile (h) arasındaki kizlara uygunluk sağlamasından dolayı konişmento ya da yük taşınmasına ilişkin diğer herhangi bir evraktan kaynaklanan tazminat taleplerinden dolayı charterere rücu hakkı bulunmaktadır.

(b) İle (h) kizları arasındaki kizlar sebebi ile gerçekleştirilen ya da gerçekleştirilmeyen her türlü husus charter sözleşmesine uygun olarak kabul edilir ve hiçbir şekilde sapma olarak değerlendirilemez.

b. Kizların İncelenmesi

b.1. Sefer charteri sözleşmesi için yazılmış olan VOYWAR 2013 kizunun yukarıda yer alan zaman charteri kizundan ana farkı aşağıdaki gibidir:

- CONWARTIME Kizunu bakımından savaş rizikosu charter sözleşmesinin yapıldığı an öncesinde ya da sonrasında ortaya çıkabilmektedir, bu kizun ana kriterleri bunlardır.

- VOYWAR Kizı bakımından ise savaş rizikosu (sefer charteri sözleşmesinin yapıldığı an bakımından değil) yükleme başlangıcından evvel ya da ilgili sefer başladıktan sonra meydana gelebilmektedir; söz konusu kiz bu hususları tartışmaktadır.

b.2. BIMCO'nun CONWARTIME 2013 ve VOYWAR 2013 Kizları donatana, chartererin gemi, personel ve yükün (yukarıda sayılan) savaş rizikolarına maruz kalabilecekleri bir bölgeye doğru seyir yönünde verdiği bir emri reddetme hakkını vermektedir. Buna karşılık söz konusu hakkın hatalı bir şekilde kullanılması durumunda bunun donatan bakımından ağır hukuki ve mali sonuçlarının olacağı tereddütsüzdür; bundan dolayı belirtilen safhada durumun dikkatlice incelenmesi ve rizikonun somut olduğunun belirlenmesi elzemdir.

Diğer bir önemli nokta somut rizikonun mevcut tüm gemiler bakımından eşit olmayabileceğidir; diğer bir ifadeyle bazı rizikolar tüm gemiler için eşit olmakla beraber, bazı rizikolar ise gemiler arasında farklılık göstermektedir; örneğin;

- Topyekun bir savaş hali tüm gemiler için eşit derecede somut bir rizikodur.

- Stena Impero Gemisi'nin İran tarafından durdurulması, bu bölgeye giden her gemi bakımından somut bir riziko olmamakla birlikte, İngiliz bayraklı gemiler için farklıdır; dolayısıyla İngiliz bayraklı geminin donatanın inceleme konusu kizdan kaynaklanan hakları ile diğer gemilerin donatanlarının hakları farklıdır.

Dolayısı ile içinde bulunulan riziko seviyesinde, İngiliz bayraklı olmayan bir donatanın belirtilen bölge için sefer talimatını yerine getirmemesi hukuka aykırı bir tasarruf olarak değerlendirilecektir.

b.3. Kizun (b) bendindeki "whether such risk existed at the time of entering into this Charter Party or occurred thereafter" ifadesi sayesinde, donatan savaş rizikosu sebebi ile seviyesi artmamış bir şekilde bu riziko sözleşmenin imzalandığı anda var olsa bile, chartererin talimatını yerine getirmeme hakkına haizdir. Dolayısı ile böyle bir durumda donatana karşı rizikoyu bile bile sözleşme yapmış olduğunu ileri sürmek imkanı hukuken bulunmamaktadır.

b.4. Uygulamada "abluka" halinin donatana sözleşmeyi fesih hakkı verip vermediği tartışılmakta ve buna genellikle olumsuz cevap verilmektedir. Bu durum her ne kadar donatan için yüksek miktarda ek maliyet ve seferin umulandan çok daha fazla sürmesi gibi olumsuz sonuçlar doğuracak olsa da, bunlar İngiliz Hukuku'ndaki "frustration of contract" için gerekli olan katı şartları yerine getirmekten muhtemelen uzak kalacaklardır. Zira bu bakımdan aranan şartlar "önceden

görülemezlik" ve "sözleşme konusunun ifasının imkansız hale gelmesidir".

b.5. Önemle ifade etmek gerekmektedir ki, somut charterpartide VOYWAR veya CONWARTIME Klozları'nın 2013 düzenlemesinden daha önceki halleri bulunmaktaysa (örneğin 1950 ya da 1993, 2004) burada değerlendirme ve hukuki çözümler daha farklıdır.³

Sözö edilen eski klozlarda geminin belirli bir bölgeye gitmesinin, gemiyi gerçekten tehlikeye maruz bırakıp bırakmayacağını belirlenmesini gerektirirken, 2013 klozlarında bu durum donatan lehine düzenlenmiş, rizikonun değerlendirilmesi ve buna göre karar verilmesi basitleştirilmiştir.

3. DENİZ SİGORTA HUKUKU BAKIMINDAN

Savaş kavramı kapsamına giren rizikolar (bu rizikolar için bkz. Dn.1) (Enstitü Zaman Üzerine Tekne Klozları 1.10.1983, kloz 23 ve devamı gereği) tekne poliçesinin himayesinde bulunmamaktadırlar. Dolayısı ile bu rizikoların savaş (ve grev) sigortacısı tarafından ayrıca sigortalanmaları gerekmektedir.

Geminin savaş sigortası himayesi yoksa ve fakat gemi söz konusu rizikoların olduğu bir bölgeye seyir yapacaksa, akdedilecek olan savaş poliçesine ilişkin sigorta primini kimin ödeyeceği yapılan charter sözleşmesinin cinsine göre değişmektedir:

- Gemi söz konusu bölgeye sefer charteri sözleşmesi kapsamında gidiyorsa, savaş poliçesinin yapılması ve buna ilişkin primin ödenmesi donatana aittir. (VOYWAR 2013) Kanaatimize göre savaş hali sözleşme imzalanmasından sonra ortaya çıkmışsa, donatanın sigorta primini chartererden talep edebilmesi gerekmektedir.

- Gemi charterere bir zaman charteri sözleşmesi ile tahsis edilmişse, bu durumda yapılacak olan savaş poliçesine ilişkin prim de bu tarafa ait olacaktır. (CONWARTIME 2013)

Dipnot: *Savaş Kavramına dahil tüm rizikoları görmek bakımından, aşağıdaki sigorta poliçesi hususunu örnek göstermek mümkündür:*

Enstitü (Zaman Üzerine) Savaş ve Grev Klozları (1/10/1983)

Kloz. 1. Rizikolar:

Sonradan belirtilecek olan istisnalar saklı kalmakla beraber, teknenin aşağıdaki sebeplerden zarara uğraması kapsama dahildir:

1.1. Savaş, iç savaş, devrim, ayaklanma ve isyanla bunlardan kaynaklanan iç huzursuzluklar ya da saldırgan bir güç tarafından veya ona karşı icra edilen hasmane bir fiil

1.2. Müsadere, el koyma, tutuklama, engelleme veya alıkoyma ile bunların sonuçları veya bunlara teşebbüs.

1.3. Başboş mayın, torpido ve bomba veya savaşa ilişkin diğer sahipsiz silahlar.

1.4. Greve katılanlar, lokavta uğramış işçiler ya da işçi haklarına dair eylem, kargaşa ve iç huzursuzluklara katılan şahıslar.

1.5. Kötü niyetle veya siyasi bir amaçla hareket eden teröristler veya diğer şahıslar.

1.6. Kamulaştırma ve millileştirme Kloz.

4. İstisnalar

Sigorta mukavelesinin kapsamına aşağıdaki hususlar dahil değildir:

4.1. Ziya, hasar, sorumluluk veya masrafin kaynaklanmakta olduğu,

4.1.1. Nükleer fisyon ya da fuzyon veya benzeri özellikteki, bundan sonra savaşa ilişkin bomba olarak anılacak bir silahın patlatılması,

4.1.2. (ilan edilmiş olsun veya olmasın) İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri, Fransa, Sovyetler Birliği ve Çin Halk Cumhuriyetlerinden ikisinin arasında savaş çıkması,

4.1.3. (Gemiye) kullanılmak üzere el konulması,

4.1.4. Geminin tescil edilmiş olduğu veya sahibinin tabiyetinde bulunduğu devletin hükümeti tarafından verilen el koyma, müsadere, tutuklama, engelleme kararları,

4.1.5. Karantina veya gümrük ya da ticaret kurallarına aykırılıktan dolayı verilen tutuklama, engelleme, alıkoyma, haciz veya istimlak kararları,

4.1.6. Hukuk düzeninin işlemesi veya teminatın yatırılmaması ya da cezai bir tazminatın ödenmemesi veya diğer mali sebepler,

4.1.7. Deniz haydutluğu (bu 1.4.'te sağlanan himayeyi etkilemez),

4.2. Ziya, hasar, sorumluluk ve masrafin Enstitü (zaman üzerine) Tekne Klozları 1/10/1983 tarafından himaye edildiği haller (4/4 oranındaki çatma klozu dahil olmak üzere) ve 12. kloz uyarınca tazminat sonucunun doğduğu haller,

4.3. Diğer bir sigorta mukavelesinden tazminat elde edildiği veya bu sigorta olmasaydı tazminat ödemesinin mümkün bulunduğu haller,

4.4. İngiliz Hukuku prensipleri ve 1974 tarihli York-Anvers Kurallarının uygulanması sonucunda karşılanacak olan masrafların dışında kalan gecikmeden ileri gelen masraflar.

"BIMCO War Risks Clause for Voyage Chartering 2013 (VOYWAR 2013)

(a) For the purpose of this Clause, the words:

(i) "Owners" shall include the shipowners, bareboat charterers, disponent owners, managers or other operators who are charged with the management of the Vessel, and the Master; and

(ii) "War Risks" shall include any actual, threatened or reported: War, act of war, civil war or hostilities; revolution; rebellion; civil commotion; warlike operations; laying of mines; acts of piracy and/or violent robbery and/or capture/seizure (hereinafter "Piracy"); acts of terrorists; acts of hostility or malicious damage; blockades (whether imposed against all vessels or imposed selectively against vessels of certain flags or ownership, or against certain cargoes or crews or otherwise howsoever), by any person, body, terrorist or political group, or the government of any state or territory whether recognised or not, which, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, may be dangerous or may become dangerous to the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel.

(b) If at any time before the Vessel commences loading, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, performance of the Contract of Carriage, or any part of it, may expose the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks, the Owners may give notice to the Charterers cancelling this Contract of Carriage, or may refuse to perform such part of it as may expose the Vessel,

cargo, crew or other persons on board the Vessel to War Risks; provided always that if this Contract of Carriage provides that loading or discharging is to take place within a range of ports, and at the port or ports nominated by the Charterers the Vessel, cargo, crew, or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks, the Owners shall first require the Charterers to nominate any other safe port which lies within the range for loading or discharging, and may only cancel this Contract of Carriage if the Charterers shall not have nominated such safe port or ports within 48 hours of receipt of notice of such requirement.

(c) The Owners shall not be required to continue to load cargo for any voyage, or to sign bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage for any port or place, or to proceed or continue on any voyage, or on any part thereof, or to proceed through any canal or waterway, or to proceed to or remain at any port or place whatsoever, where it appears, either after the loading of the cargo commences, or at any stage of the voyage thereafter before the discharge of the cargo is completed, that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks. If it should so appear, the Owners may by notice request the Charterers to nominate a safe port for the discharge of the cargo or any part thereof, and if within 48 hours of the receipt of such notice, the Charterers shall not have nominated such a port, the Owners may discharge the cargo at any safe port of their choice (including the port of loading) in complete fulfilment of the Contract of Carriage. The Owners shall be entitled to recover from the Charterers the extra expenses of such discharge and, if the discharge takes place at any port other than the loading port, to receive the full freight as though the cargo had been carried to the discharging port and if the extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route, the Owners having

a lien on the cargo for such expenses and freight.

(d) If at any stage of the voyage after the loading of the cargo commences, it appears that, in the reasonable judgement of the Master and/or the Owners, the Vessel, cargo, crew or other persons on board the Vessel may be exposed to War Risks on any part of the route (including any canal or waterway) which is normally and customarily used in a voyage of the nature contracted for, and there is another longer route to the discharging port, the Owners shall give notice to the Charterers that this route will be taken. In this event the Owners shall be entitled, if the total extra distance exceeds 100 miles, to additional freight which shall be the same percentage of the freight contracted for as the percentage which the extra distance represents to the distance of the normal and customary route.

(e) (i) The Owners may effect War Risks insurance in respect of the Vessel and any additional insurances that Owners reasonably require in connection with War Risks and the premiums therefor shall be for their account.

(ii) If, pursuant to the Charterers' orders, or in order to fulfil the Owners' obligation under this Charter Party, the Vessel proceeds to or through any area or areas exposed to War Risks, the Charterers shall reimburse to the Owners any additional premiums required by the Owners' insurers. If the Vessel discharges all of her cargo within an area subject to additional premiums as herein set forth, the Charterers shall further reimburse the Owners for the actual additional premiums paid from completion of discharge until the Vessel leaves such area or areas. The Owners shall leave the area or areas as soon as possible after completion of discharge.

(iii) All payments arising under this Sub-clause (e) shall be settled within fifteen (15) days of receipt of Owners' supported invoices.

(f) The Vessel shall have liberty:

(i) To comply with all orders, directions, recommendations or advice as to departure, arrival, routes, sailing in convoy, ports of call, stoppages, destinations, discharge of cargo, delivery, or in any other way whatsoever, which are given by the government of

the nation under whose flag the Vessel sails, or other government to whose laws the Owners are subject, or any other government of any state or territory whether recognised or not, body or group whatsoever acting with the power to compel compliance with their orders or directions;

(ii) To comply with the requirements of the Owners' insurers under the terms of the Vessel's insurance(s);

(iii) To comply with the terms of any resolution of the Security Council of the United Nations, the effective orders of any other Supranational body which has the right to issue and give the same, and with national laws aimed at enforcing the same to which the Owners are subject, and to obey the orders and directions of those who are charged with their enforcement;

(iv) To discharge at any alternative port any cargo or part thereof which may expose the Vessel to being held liable as a contraband carrier;

(v) To call at any alternative port to change the crew or any part thereof or other persons on board the Vessel when there is reason to believe that they may be subject to internment, imprisonment, detention or similar measures;

(vi) Where cargo has not been loaded or has been discharged by the Owners under any provisions of this Clause, to load other cargo for the Owners' own benefit and carry it to any other port or ports whatsoever, whether backwards or forwards or in a contrary direction to the ordinary or customary route.

(g) The Charterers shall indemnify the Owners for claims arising out of the Vessel proceeding in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) which are made under any bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage.

(h) When acting in accordance with any of the provisions of Sub-clauses (b) to (f) of this Clause anything is done or not done, such shall not be deemed to be a deviation, but shall be considered as due fulfilment of the Contract of Carriage.

ⁱⁱⁱBu klotzlar ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri 1



A. RIZA KINAY
VAPUR ACENTELEŞİ
VETİCARET A.Ş.



KINAY
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ
VETİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE
MÜMESSİLİK LTD. ŞTİ.



Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

TÜRKİYE • İSTANBUL • İZMİR • ALİAĞA • BURSA • ANKARA • İZMİT • KARASU
• BANDIRMA • MERSİN • ESKİŞEHİR • ADANA • GAZİANTEP • KAYSERİ
• İSKENDERUN • **UKRAYNA** • KIEV • ODESSA • DNIPRO • BORYSPİL
AVUSTRALYA • MELBOURNE • **ÇİN** • ŞENZEN • **İNGİLTERE** • SOUTHAMPTON



kinaygroup.com



NEVA FUARI'NA MİLLİ DAMGA

St. Petersburg'da, 17-20 Eylül tarihleri arasında yapılan Neva 2019 Fuarı'na Türkiye 16 Türk firması ile katılım gösterdi. Türkiye NEVA Fuarı'na; Ticaret Bakanlığı, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin yaptığı organizasyon ile katıldı.



Bu yıl 15. düzenlenen NEVA Fuarı, dünyanın önde gelen gemi yapım ve denizcilik fuarlarından biri olarak kabul ediliyor. Fuara bu sene de; makine aksamı üreticilerinden tedarikçilere, armatörlerden finans uzmanlarına kadar gemicilik ve açık deniz piyasasıyla ilgilenen çok çeşitli ziyaretçi profili katılım gösterdi. Denizcilik sektöründe dünyanın sayılı fuarlarından biri olarak kabul edilen "Neva 2019" Fuarı; Türkiye, Çin, Almanya ve İtalya başta olmak üzere sektörün pek çok firmasını bir araya getirdi. Deniz Ticaret Odası'nın resmi yayın organı olan Deniz Ticareti Dergisi de, bu fuara yönelik İngilizce-Rusça bir sayı hazırladı.

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'ni temsilen Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, Başkan Yardımcısı, aynı zamanda DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve DTO Fuarlar Komitesi Başkanı Başaran Bayrak, GYHİB Yönetim Kurulu üyeleri Cem Hüroğlu ve Adil Erkoç'un

da katılım gösterdiği fuarda, T.C. St. Petersburg Başkonsolosu Yunus Belet ile Ticaret Ataşesi Çağrı Doğan Türk firmalarının stantlarını tek tek ziyaret ederek, fuara katılımlarından dolayı sertifika takdim ettiler.

TÜRK GEMİ VE YAT SEKTÖRÜ TANITIM GECESİ

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği tarafından fuar alanının dört bir yanında yer alan reklam



ilanlarının yanı sıra İstanbul Yaş Meyve Sebze İhracatçıları Birliği ortak organizasyonu ile gerçekleştirilen Türk Şarap ve meze tanıtım etkinliği ile birlikte Türkiye Pavilyonu fuar boyunca büyük ilgi çekti. Milli katılım alanına dahil olan Türk firmalarının stantlarına da yoğun ilgi gözlemlendi.

Fuarın ikinci günü olan 18 Eylül 2019 akşamında ise; Başkonsolos Yunus Belet'in teşrifleri ile bir Türkiye tanıtım gecesi organize edilerek, Rus yetkililer ve katılımcı firmaların müşterileri bir araya geldi. Neva Fuarı'ndaki Türk katılımcıların etkinlikleri 18 Eylül'de düzenlenen "Türk Gemi Ve Yat Sektörü Tanıtım Gecesi" ile devam etti. Fuar boyunca çok sayıda Türk firmasının networklerini geliştirerek, Rusya ile denizcilik alanındaki ticaretin geliştirilmesi için sorumluluk alması ve Türk firmalarının görücüye çıkan yeni ürünleri, Rus ev sahiplerinden takdir topladı.

BAYRAK: İMEAK DTO OLARAK FUARLARA KATKI VERMEYE DEVAM EDECEĞİZ

Türkiye'nin, Ticaret Bakanlığı, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin organizasyonu ile yer aldığı fuara katılıp incelemelerde bulunan DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Fuarlar Komitesi Başkanı, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkan Yardımcısı Başaran Bayrak, Türk denizcileri olarak bu fuarı dikkatten kaçırmamız söz konusu olamazdı dedi. Bu bağlamda DTO'nun yönetim kurulu üyesi olarak burada bulunmaktan son derece mutlu olduğunu vurgulayan Başaran Bayrak, "Buradaki izlenimlerimi yönetim kurulumuza aktaracağım. İMEAK DTO olarak fuarlara katkı vermeye devam



GÜVENLİ VE TEMİZ DENİZLER SEMİNERİ YAPILDI

Uluslararası Deniz Ticareti ile İstigal Eden Kadınlar Derneği (WISTA) ve İMEAK Deniz Ticaret Odası işbirliği ile düzenlenen Güvenli ve Temiz Denizler Semineri denizci kadınları ve sektör paydaşlarını bir araya getirdi.



Semineye; DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcısı ve BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu, WISTA Yönetim Kurulu Başkanı Nazlı Selek ve yönetim kurulu üyeleri, Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı

Selek yaptı. Nazlı Selek konuşmasına; “IMO 2019 yılı temasının denizcilik alanında kadınları seçme ve güçlendirme olarak belirledi. Biz de bu alanda birçok etkinlik düzenledik. Bu etkinliklerin birçoğunda kadınların sektörde yaşadığı

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) 2019 yılını denizcilik alanındaki kadınları güçlendirme yılı olarak belirlediğine işaret eden Selek; temaya uygun olarak sene başından beri çok sayıda etkinlik düzenlediklerini belirterek kadınların yaşadıkları sorunların gündeme getirildiğini vurguladı.

KIRAN: “DAHA FAZLA KADINA İSTİHDAM SAĞLAMALI VE ONLARI GÜÇLENDİRMELİYİZ”

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran seminerin açılışında yaptığı konuşmada sözlerine WISTA Türkiye için “Denizcilik sektöründe başarılı faaliyetlerini takdirle takip ettiğimiz, destek vermeye çalıştığımız güçlü ve çok değerli bir sivil toplum kuruluşumuz” diyerek başladı. Tamer Kıran “Bu yıl mart ayında 10’uncu kuruluş yıldönümünü kutladığımız WISTA Türkiye Derneğimiz, özellikle son yıllarda eğitim ve istihdam alanlarındaki etkin çalışmaları ile denizcilik sektöründe kadın sayısının artırılmasına büyük katkılar sağlıyor. Bugün yine düzenlediğiniz panel dolayısıyla aranızda bulunmaktan büyük mutluluk duyuyorum” dedi. Kıran, günümüzde daha önceleri tamamen erkekler tarafından yapılmış birçok işte, artık kadınları da görmeye başladığımızı sevinçle müşahade ettiklerini belirterek, “Denizcilik de bu tür iş sahalarından birisi... Gemilerde fiilen çalışan kadınlarımızın sayısı gittikçe artıyor. Bunu fevkalade olumlu bir gelişme olarak değerlendiriyoruz. Ancak her şeye rağmen denizcilik yine de erkek egemen bir meslek olma özelliğini sürdürüyor. Bundan dolayı, gemilerde çalışan kadınlar, yaptıkları işlerin, çalıştıkları ortamın ve işten beklenen çıktılarının erkeklere göre düzenlenmiş olmasından dolayı zaman zaman güçlükler çektiklerini gözlemliyoruz”



Cihan Ergenç, TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Dereli, sivil toplum kuruluşlarının yöneticileri, denizci kadınlar ve sektör temsilcileri katıldı.

“Güvenli ve Temiz Denizler” Semineri’nin açılış konuşmasını WISTA (Women’s International Shipping & Trading Association) Türkiye Başkanı Nazlı

sorunlar tartışıldı. Bu etkinliğimizde biraz kadınların bu alanlardaki başarıları, sektöre kazandırdıkları üzerinde duralım istedik. Konuşmacıları alanında uzman profesyonel kadınlardan seçtik. Kadınların elbette söyleyecek çok şeyleri, çok önemli başarı hikayeleri var. Bu seminerimizde güncel konulara değinmeyi öne aldık” diyerek başladı.



görüyoruz. Denizcilik sektörü olarak siber saldırılara karşı alınabilecek önlemler kapsamında; şirketlerin siber saldırı riskleri ve bunun karşısında maruz kalabilecekleri zararın boyutları hakkında farkındalığın artırılması, güvenlik politikalarının oluşturulması, çalışanların siber saldırılar ve bilgi güvenliği konusunda bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi, çeşitli aralıklarla siber güvenlik farkındalığı konusunda eğitilmesi, şirketin veya denizdeki bir vasıtanın siber bir saldırıya maruz kalması durumunda yapılması gerekenler konusunda standartların oluşturulması ve bu konuda çalışanların eğitilmesi büyük önem arz ediyor". Nazlı Selek ve Tamer Kıran'ın konuşmalarının ardından seminer 'Siber Güvenlik' başlıklı oturumla devam etti. Jandarma ve Sahil Güvenlik Akademisi Öğretim Üyesi D. Belma Bulut'un moderatörlüğünde yapılan oturuma Skuld P&I Başkan Yardımcısı Lena Holm Saxtoft, HFW Londra'dan Avukat Nicholas Kazaz, Astaara Company Ltd. CEO'su Rob Dorey ve İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekan Yardımcısı Dr. Öğretim Üyesi Pelin Bolat konuşmacı olarak katıldı.

KAPTANOĞLU: "KAPIYI HEMCİNSLERİME VE GENÇLERE AÇABİLMEK İSTİYORUM"

Seminerin ikinci oturumunda 'Balast Sularının Deniz Kirliliğine Etkisi ve 2020 Sülfür Düzenlemesi' konusu masaya yatırıldı. BIMCO Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı

Şadan Kaptanoğlu moderatörlüğünde yapılan oturumda Galatasaray ve Piri Reis Üniversitesi Öğretim Görevlisi Murat Yapıcı, Alfa Laval Pure Ballast Proje Müdürü Gizem Mataracı ve Türk Loydu Kıdemli Araştırma ve Kurallar Geliştirme Mühendisi Aslı Yıldız Öztekin görüşlerini konuklarla paylaştı.

Şadan Kaptanoğlu oturumda yaptığı konuşmada, BIMCO'da başkan olarak

kendimi bir şey başarmış hissedeceğim. Benim için en önemli misyon 'Başarılı olmam gerekiyor'. Ben çok şanslıyım. BIMCO'da gelecek başkanım da bir kadın. Onun daha başarılı olması için benim de başarılı ve örnek olabilmem gerekiyor. Kapıyı hemcinslerime ve gençlere açabilmek istiyorum. İnşallah başarabilirim. Aynı zamanda TURMEPA Başkanım.

Denizcilik çok regüle edilmiş bir sektör. TURMEPA'da 'Denizler kirlenirse neler olur?' diyorlar. Denizler oksijen üretir; denizler her zaman, her gün yanıyor. Göremediğimiz için bunları bilemiyoruz. Gerek denizci olalım, gerekse başka bir sektörde olalım herkesin çevre için yapması gereken çok şey var.

Tüm regülasyonlara bu açıdan bakmakta fayda var. Denizciliğin önünde çok enteresan bir dönem başlıyor. Bu 40 yıla kadar devam edecek bir dönem.

Dönemin ortalarına doğru tüm denizciliğin değişebileceği bir dönem yaşayacağız. Ticaret, ticaretin şekli ve gemi tipleri değişecek. Balast Water'a



başarılı olması halinde kendisinden sonra gelecek kadın ve gençlere iyi örnek olabileceğini dile getirdi. Şadan Kaptanoğlu sözlerini şöyle sürdürdü: "Daha fazla kadın lider görünce ben

en hazır olan armatörlerdir. Sera gazı regülasyonları geldiği zaman Balast Water ya da sülfür oranları konusunda bunlar o kadar zor değilmiş diyeceğimiz regülasyonlar olarak kalacaklar".



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com



ABS'DEN TÜRK YAT SEKTÖRÜNE DESTEK

ABS Türk yat sektörüne destek olmak için bir yat semineri organize etti. ABS Mega Yat Semineri, 11 Eylül'de Türk yat inşa sektöründen dizayn ofisleri, yat tersaneleri, bayrak otoriteleri ve üniversitelerden 125 kişinin katılımı ile Marriot Asia Otel'de düzenlendi.

ABS Türkiye ve Hazar Bölge Direktörü Seyfettin Tatlı, açılış konuşmasında yat ve tekne inşa sanayinin Anadolu'da 700 yıla yakın bir geçmişe sahip olduğunu ve gelişerek halihazırda da yaklaşık 400'e yakın irili ufaklı tekne&yat imalatçıların yanında modern mega yat tersaneleri ile dünyada 4. sıraya oturduğunu belirtti. Gerek kaliteli işgücü ve gerekse fiyat ve bölgesel avantajları daha iyi kullanarak birinci sırada olması için hiçbir engel olmadığını dile getiren Seyfettin Tatlı, bu sektörün her sene ortalama yüzde 20 civarı büyüdüğüne dikkat çekti. Tatlı; ABS olarak özellikle mega yat inşaatına çok önem verdiklerini ve bu sebepten dolayı da ABS Türkiye plan onay ve sörvey kadrolarında yat uzmanı mühendisleri istihdam ettiklerini ve bunun neticesi olarak da Türkiye'deki mega yat inşaatında 80 metreye kadar olan mevcut mega yat projeleri ile lider klas durumuna geldiklerini dile getirdi.

Seyfettin Tatlı'nın ardından söz alan Türkiye Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, Türk gemi ve yat sanayini özetleyen video gösterisinin ardından Türk yat sanayinin dünyadaki konumu ve ihracat değerleri hakkında bilgiler verdi. Özellikle yat ihracatının tüm gemi ihracatı değerleri içinde yüzde 10 gibi bir orana sahip olmasının çok değerli olduğunun altını çizen Cem Seven, bu ihracat değerlerine ilave olarak Antalya Serbest Bölgesi'nin de ihracatımıza çok büyük katma değer sağladığını vurguladı.

ÇAKIR: "YAT İNŞA SEKTÖRÜMÜZ AVANTAJ SAĞLADI"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ise "Yat



sektörünün çok ciddi bir istihdam oluşturduğundan bahsederek, son yıllarda uygulanan devlet politikası sayesinde denizciliğin ülkemizdeki öneminin son yıllarda giderek arttığına dikkat çekti. Çakır; "Bu sebeple yat inşa sektörümüz avantaj sağlayarak, dünyada ciddi rekabet gücü oluşturdu. ABS olarak böyle bir konuda öncülük yaparak, yat semineri düzenlenmesinden çok memnun olduk. ABS Türkiye yönetimini bundan dolayı da ayrıca tebrik ederim" dedi. Seminer de ABS'in Avrupa yat çalışmalarından sorumlu iki uzmanı ABS Kuzey Avrupa İş Geliştirme Direktörü Christian Schack ve İş Geliştirme Müdürü Daniele Bottino dünyadaki yat endüstrisine genel bakış, yat sektöründe yeni trendler ve gelişmeler, ABS'in özellikle mega yat konusundaki teknik araştırma ve geliştirme konuları hakkında bilgiler verdi. ABS Türkiye Plan Onay Bölüm

Müdürü Eyüp Güveli ise, mega yat kuralları ve özellikle yatların dizayn plan onay işleri esnasında karşılaşılan zorlukları örnekleri ile dile getirirken; bir yatın hacim, alan ve estetik olarak her ne kadar kuralları ve regülasyonları sağlamada zorlanmalar olsa dahi, kural ve bayrak devleti regülasyonlarını okyanus geçen büyük bir yük gemisinde olduğu gibi sağlamak gerekliliğini ama bunları yerine getirirken de yatın estetik ve lüks kullanım özelliklerinden vazgeçmeden yapılmasının çok önemli olduğunu vurgulayan bir sunum yaptı.

Güveli kendi uzmanlık alanının da yat dizaynı olduğunu belirtti ve asıl zor ama bir o kadar da yatı değerli kılan özelliklerin de bunlar olduğunu, bunun için de yatın ayrı bir uzmanlık konusu olduğunu vurguladı. Seminerin konuk konuşmacılarından birisi olan Cayman Islands Bayrak İdaresi (CISR) Bölge



GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ'NDE YENİ YÖNETİM

Gemi Brokerleri Derneği'nin 5. Olağan Seçimli Genel Kurulu, Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleşti. Genel Kurul'da Semih Dinçel'in sunduğu Yönetim Kurulu Listesi üyelerin büyük çoğunluğunun oyuyla seçildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda düzenlenen Genel Kurul'a İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da katılarak seçim için oy kullandı. Genel Kurul, Divan Başkanlığı ve sayman üyelerin seçimi ile başladı. Divan Kurulu Başkanlığı'na Hakan Çendik seçilirken, Çendik toplantının moderasyonunu da üstlendi.

Gemi Brokerleri Derneği'nin Son Başkanı Pelin Gezicioğlu ilk olarak kürsüye gelerek bir konuşma yaptı. Gezicioğlu kendisinden önce gelen başkanlara öncelikle teşekkür ederken, kendi döneminde birçok konuda ilerleme yaşandığını tek tek sayısal verilerle anlattı.

Gemi Brokerleri Derneği'nin üye sayısında da ilerleme yaşandığını söyleyen Gezicioğlu kendisine destek veren çalışma arkadaşlarına da ayrıca teşekkür etti.

Mali raporlarının okunduğu sırada toplantıda derneğe katılan üyelerden eskisi gibi bir katılım ücreti alınması öne çıktı ve oy birliği ile yeni katılan üyelerden 500 lira yeni katılım ücreti alınmasına karar verildi. Genel Kurul'un gündem maddelerine sırasıyla devam edilirken, Yönetim Kurulu Çalışma Raporu, Kesin Hesaplar ve Denetleme Kurulu Raporları'nın okunması, görüşülmesi ve ayrı ayrı ibra edilmesi gerçekleştirildikten sonra. Yeni Yönetim Listesi'ni sunan Semih Dinçel adaylığını açıkladığı kısa bir konuşma yaptı.

Aynı zamanda Deniz Ticaret Odası Gemi Brokerleri ve Navlun



Komisyoncuları Komitesi Başkanı olan Semih Dinçel konuşmasında özellikle üyeler arası iletişimi daha da geliştireceklerini belirtti. Dinçel, derneğin ekonomik durumunu geliştirmek için tasarruf önlemlerini ele alarak derneğin mülk sahibi olması fikrini gerçekleştirebilmek için uğraşacaklarını söyledi.

Dinçel'i konuşmasının ardından İkbâl Gırgırlar da söz alarak Yönetim Kurulu üyeliği için aday olduğunu açıkladı. Programın sonunda oylamaya geçildi. Seçimi Semih Dinçel'in sunduğu liste kazandı. İkbâl Gırgırlar da seçimde 22 oy alarak seçimi noktaladı.

Yönetim Kurulu Asil Üyeleri:

Semih Dinçel

İsmail Şahin

Serhan Özcan

Seden Özturun Çarklar

Onur Türkeş

Yaşar Meriç

Öner Dandin

ENERGY



Kaliteyi Seçin

11 Barcımızla **İSTANBUL** ve **İZMİT KÖRFEZİ** Limanlarında yakıt ikmalleri



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

Kuzguncuk Çarşı Cad. No:31 34674 Kuzguncuk Üsküdar İstanbul Türkiye

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: energy@energypetrol.com



OLDENDORFF GEMİSİ, EGZOZ GAZI TEMİZLEYİCİ (SCRUBBER) YÜZÜNDEN FACİAYI KIL PAYI ATLATTI...

Oldendorff isimli yük gemisi scrubber sistemlerindeki hata sebebiyle Singapur yakınlarında yaşanacak bir felaketten kıl payı kurtuldu. Olay scrubber sistemlerinin güvenilir olması ile ilgili yaşanan tartışmaları tekrar gündeme getirdi.



Amerika Birleşik Devletleri Çevre Koruma Kurumu'nun aldığı raporlara göre, Oldendorff Yük Gemisi (MV Helena Oldendorff), egzoz gazı temizleyicisi olarak bilinen scrubber'daki ciddi bir arıza yüzünden, Singapur yakınlarında başka bir gemi ile çatışma yaşamaktan kıl payı kurtuldu.

Olayın meydana gelme sebebi ise, scrubber sistemlerindeki bir hatanın, ciddi bir arızaya yol açması ve dolayısı ile geminin egzoz sistemlerinin ve ana makinanın, okyanusa atılması gereken, deniz suları ile dolması.

Scrubber'daki arıza ve ana makina odasının suyla dolu olması, Geminin, dünyanın deniz trafiği açısından en yoğun yerlerinden birinde sevk gücünü

kaybetmesine yol açtı, mucize eseri hiçbir kaza yaşanmadı.

Raporların gösterdiğine göre scrubber'daki (Yara Şirketi tarafından yapılan açık döngülü scrubber sistemi) arıza öyle kötüydü ki, gemi 26 Ağustos'ta limana çekilmişti ve Vale tarafından Haziran ayında Brezilya'nın Guaiba Adasından yüklenen ham demir kargosu ile sefere çıkamıyordu.

Singapur'dan alınan haberlere göre Vale'in kargosu hala Helena Oldendorff'un ambarlarında duruyor. Arızanın, Yara şirketinin scrubber sistemlerinde nadir görülen bir arıza mı yoksa zahmetli bakım gereksinimleri yüzünden ortaya çıkan bir arıza mı olduğu belli değil.

Bu olay cimri armatörlerin "sistemi kandırarak" yakıttan kazanmaya çalışmalarının ve hepimiz için tehlikeli olan scrubber sistemlerini kullanmaya devam etmelerinin nedenini gösteren bir örnek niteliğinde.

Bu güvenilirmez scrubber sistemleri, hata vererek armatörlerin fazla para ödemesine yol açıyor ve buna ek olarak, daha da önemlisi, scrubber sistemleri çalışabilmek için daha fazla yakıt gereksinim duyuyor ve dünyadaki okyanus kirliliğini de hatırı sayılır miktarda artırıyor.

Helena Oldendorff olayı, scrubber sistemlerinin (eğer düzgün çalışırlarsa tabii) yüksek seviyede kirliliğe yol açmakla kalmayıp, bu sistemlerin hata vermesi durumunda, tonlarca zehirli su ve yakıtın okyanusa dökülmesine ve gemi tayfasının hayatını kaybetmesine yol açabilecek çatışmalara da yol açabileceğinin bir göstergesi.

Gemilerinin okyanuslarımızda dolaştığı kargo şirketlerini (ki çoğunun ciddi doğa koruma kanunları var), scrubber sistemlerinin kullanımını konusunda daha duyarlı davranmaya davet ediyoruz.

Vale'in ismini bu olayda da duymamız şaşırtıcı değil zira Vale Şirketinin, yine bu kargonun yüklendiği bölgede can ve mal kaybına yol açan bir çok çevresel felakette ismi geçiyor.



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACİL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACİL 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 : Mumhane Cad. 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



www.marticevre.com.tr

UTİKAD Zirve 2019-İleri'ye Dönüşüm'de Başkanımız Tamer Kiran da konuğumuz olacak



EMRE ELDENER *

Bilgi ile donatılan, iletişim ile ayakta tutulan ve görünmez ağlarla birbirine bağlanan bir dünyada yaşıyoruz. Biz lojistikçiler her ne kadar havayolu, karayolu, denizyolu ve demiryolu gibi görünen ağlar üzerindeki akışı kontrol ediyor olsak da, iş yapış şekillerimiz gün be gün evrilmeye devam ediyor. Bulut teknolojileri, blockchain kavramı, otonom araçlar hem hayatımızın, hem de iş yaşantımızın tam da ortasına yerleşmiş durumda...

Dijital devrimin adım sesleri tüm dünyada yankılanırken geçtiğimiz yıl 'Geleceğin Lojistiği' temasıyla düzenlediğimiz UTİKAD Zirvesi'nde tüm katılımcılarımızla birlikte bizleri bekleyen değişimleri anlamaya çalışmıştık. Ufuk Tarhan'dan gelecek ile gelenleri dinleyerek dünyanın nasıl şekilleneceği konusunda fikir edinmiş, Ali Rıza Ersoy'un Endüstri 4.0 öngörülerinin iş hayatımıza yansıtmaya çalışmıştık.



DEĞİŞİM YERİNİ DÖNÜŞÜME BIRAKIYOR

Geçtiğimiz yıl sinyallerini paylaştığımız değişim yerini dönüşüme bırakıyor. Tüm dünyayı saran 'dönüşüm' kavramından yola çıkan UTİKAD, bu yıl zirve temasını "İleri'ye dönüşüm" olarak belirledi. Çünkü çevreden eğitime, işverenden çalışana, toplumsal hayattan ekonomiye yaşamın her noktasında çok ciddi anlamda dönüşüyoruz. UTİKAD Zirve 2019, materyallerin ve kavramların özlerini koruyarak farklı işlevler kazanmaları olarak tanımlanan 'İleri dönüşüm' kavramından ilham aldı. Biliyoruz ki; önümüzdeki 50 yıl içinde birçok meslek, birçok kavram, birçok iş yapış şekli ömürlerini tamamlayacak ancak yine birçokları 'geleceğe uyum sağlayacak' şekilde bir dönüşüm geçirecek yani 'İleriye' dönüşecek. İnsanlığın var oluşundan itibaren evrimleşerek devam eden lojistik sektörü de işte bu kaybolmayacak, İleriye dönüşecek sektörlerden biri. Başta üretim, ticaret ve lojistik sektörü dinamiklerinin inceleneceği UTİKAD Zirve 2019'da birçok sorunun cevabını ararken, büyük resmin tamamını görmeyi hedefleyeceğiz. Ancak iki öncelikli sorunun yanıtlarının da peşine düşeceğiz. Bunlardan ilki; "Cesaretin

var mı İleriye dönüşmeye?" olacak kuşkusuz. Çünkü bu dönüşüme 'hızla giden bir trene atlamaya cesareti olanlar' uyum sağlayabilecek. İkinci soru ise "İleriye nasıl dönüşürüm?" olacak. Geleceğe güvenli, sağlam ve sürdürülebilir adımlar atmanın yollarını ortaya koymaya çalışacağız. Judith Liberman'dan masallarla başlayacak olan UTİKAD Zirve 2019-İleri'ye Dönüşüm'de 'Teknolojinin Öte Yanı' başlığı altında Serdar Kuzuloğlu'nu katılımcılarımız ile buluşturacağız. Zirvemize İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da panelist olarak katılım sağlayacak, "İş Dünyasına Yön Verenler" panelimizde konuşumuz olacak. Zirvede ayrıca küresel ekonomi, ülke ekonomimiz, teknoloji, dijitalleşme, yapay zeka, Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri, insan kaynakları ve profesyonel motivasyon gibi birçok konu başlığını yine işin profesyonellerinden dinleyeceğiz.

Geleceğin Lojistiği ile başladığımız yolculuğumuz bu yıl "İleri'ye Dönüşüm"le devam ederken sizleri de aramızda görmekten mutluluk duyacağız. 10 Ekim 2019'da buluşmak dileğiyle...

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

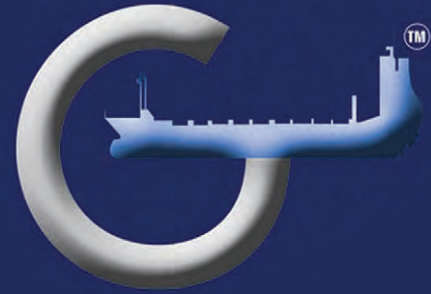


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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



IMO 2020: Resim netleşiyor...



* UNNI EINEMO

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Ekim 2016'da, gemi yakıtları kükürt oranı üst sınırının tüm dünyada 2020 itibari ile yüzde 0.50 olacağını açıkladığında, bunun dünyamızı nasıl etkileyeceği ve yüzde 3,50 olan mevcut üst sınırından bu yeni orana geçişin nasıl olacağı konularında yoğun bir spekülasyon ve belirsizlik dönemi başladı. Bu durum, özellikle rafinerilerde, bunker tedarikçilerinde ve armatörlerde olmak üzere, IMO'da ve tüm denizcilik piyasalarında bu yeni düşük kükürt rejimine hazırlanmak için bir planlama ve faaliyet telaşını tetikledi.

Bu yazı kaleme alındığı sırada, uygulamanın başlamasına dört ay kadar bir süre varken, bazı belirsizlikler devam ediyor, ama gerçekte çok şey biliyoruz ve sinyaller her geçen hafta daha da belirginleşiyor. Tabii ki, pek çok şey planlandığı gibi olmayabilir, ancak yardımlaşmak elimizde...

ORTAK ENDÜSTRİ PROJESİ (JIP)

IBIA, özellikle iki alanda netlik ve destek sağlanmasına aktif olarak katkıda bulundu; IMO'nun yasal çerçevesi ve 0.50 sülfür sınırına uyan yakıtların emniyetli bir şekilde temini ve kullanımı konusunda rehberlik sağlamak amacıyla Ortak Endüstri Projesi (JIP), ilgili kurumlarla birlikte ortaya konuldu. Peki, ne biliyoruz? Her şeyden önce, düzenlemenin ertelenmeyeceğini gayet iyi biliyoruz. IMO'nun üye devletler ve ilgili kuruluşları tarafından deniz yakıtlarında izin verilen kükürt içeriği oranının yüzde 3,50'den yüzde 0,50'e düşmesi gibi ciddi bir değişimin ortaya çıkacağı ürün temini ve emniyet konusundaki endişelerine rağmen, bu sinyal IMO'dan güçlü ve net bir şekilde geliyor.

2020 kükürt sınırına hazır olabilmek için tedarik zincirinde rafinerilerden, gemiye yapılan gerçek bunker teslimatına kadar neler olması gerektiğini biliyoruz. Pek çok rafineri ve tedarikçinin planlarını yaptığını, birçoğunun gerekli adımları uygulama yoluna girdiklerini görüyoruz. Yüzde 0,50 kükürt üst sınırını karşılayan birçok ürün hali hazırda yapılmış, gemiler tarafından test edilmiş ve kullanılmış olup, deneyimin olumlu olduğu görülmektedir. Yakıtı üretmekten ve gemilerde kullanmaya kadar bu denemelere katılan herkesin, bu yakıtları doğru şekilde hazırlayıp kullandıklarından emin olmak için çaba harcamalıyız, süreç boyunca tüm paydaşlardan görmek istediğimiz şey budur.

Talebin gerçekten artmaya başlayacağına inandıkları için tedarikçilerden gelen sinyaller, ekim ayından itibaren daha büyük miktarlarda 0.5 kuralına uygun yakıt ürettiklerini gösteriyor. Gemilerde uzun zamandır kullanılan %3.5 (HSFO) yakıt tortularının yeni yakıtları kirletme riski bulunduğundan,

gemilerin 2020'den önce tanklarını temizlenmeleri gerekiyor. Ayrıca, tankların uzun süredir temizlenmemiş olması durumunda, biriken artıklar emniyet riski de yaratmaktadır. Tank temizliğini tanklarını yıkayarak yapmayı planlayan gemilerin, 2020'den önce bunu yapmaları gerekiyor.

Diğer taraftan, 2020'ye girerken, yıkayıcı (scrubber) takmış gemiler tarafından küresel olarak HSFO'ya ne kadar ihtiyaç duyulacağı konusunda oldukça iyi bir fikrimiz var. Bir süredir, egzoz gazı temizleme teknolojisinin (scrubber) benimsenmesi yavaşladı ve küresel bunker talebinin yüzde 5'inden fazla olmayacak gibi görünüyordu, ancak son günlerde bazı kuruluşlar ve birkaç analist talebi yüzde 10 olarak tahmin ettiklerini açıkladılar. Yalnızca Singapur ve Rotterdam gibi en büyük yakıt ikmal merkezlerinde değil, dünyanın birçok yerindeki tedarikçiler HSFO satmaya devam edeceklerini açıkladılar. Bu durumda bile, üzerlerinde yıkayıcıların kurulu olduğu gemilerin operatörleri ile tedarikçiler arasındaki net iletişim ve arz/talep dengesini doğru noktada tutmak hala çok çok önemli... HSFO'nun, yüzde 0,50 kükürt yakıtından farklı tanklarda depolanması ve taşınması gerekiyor. Tedarikçiler, HSFO ve 0.5 yakıt ikmalı için gereken farklı, zahmetli ve masraflı bir tedarik altyapısı tatmin edecek bir HSFO talebi görmedikçe bunu yapmak istemeyeceklerdir.

JIP, yakıt test kuruluşlarından sektör uzmanlarına kadar bunker tedarik zincirinin tamamını ve yüzde 0,50 kükürtlü deniz yakıtı temini ve kullanımı konusunda Ortak Endüstri Rehberi olan 60 sayfalık bir belge üretmiş olan ve son kullanıcılarından oluşan bir işbirliğidir. Bu çalışma bunker tedarikçilerinin ve kullanıcılarının sorumluluklarını kapsıyor ve farklı yakıtlar arasındaki potansiyel uyumsuzluk konusundaki endişeler de dahil olmak üzere piyasaya gireceği öngörülen maksimum yüzde

0,50 kükürt yakıt türü ile ilgili pratik tavsiyelerle veriyor. JIP rehber dokümanı kapsamındaki yakıt tedariki ve kullanım konuları yeni değil, ancak yüzde 0.50 sınırını karşılayan yakıtların değişkenliğinin şimdiye kadar olduğundan daha büyük olması bekleniyor, bu da en iyi uygulamaları ve çalışmayı daha önemli hale getirmektedir. Belge, yakıt sorunlarını önleme ve/veya azaltma yollarını, özellikle de farklı yakıt grupları arasındaki potansiyel uyumsuzluğu yönetme konusundaki zorlukların altını çiziyor. Bu çalışma ağustos ayında yayınlanmış olup, IBIA'nın web sitesinden temin edilebilir.

IBIA SÜRECE ÖNEMLİ KATKIDA BULUNDU

IMO, belirsizlikleri gidermek ve yüzde 0.50'lik kükürt üst sınırının tutarlı bir şekilde uygulanmasını sağlamak ve “şöyle bir şey olursa” sorularına cevap vermek üzere rehberlik belgeleri üretmek için üç yıldır çok ciddi ve yoğun bir şekilde çalışıyor. IBIA, sürece önemli ölçüde katkıda bulundu. IMO'nun ilk somut sonucu, yürütmeyi kolaylaştırmak için “Taşıma Yasağı” (Carriage Ban) olarak adlandırılan kanunun benimsenmesiydi. Buna göre, yıkayıcı bulunmayan gemilerin yakıt tanklarında HSFO bulunmasına izin verilmeyecek. Her ne kadar taşıma yasağı 1 Mart 2020'ye kadar geçerli olmayacaksa da, bu, gemilerin o zamana kadar HSFO kullanmaya devam edebileceği anlamına gelmiyor.

Yüzde 0,50 sınırı, 1 Ocak 2020'den itibaren kullanılan her türlü yakıt için geçerli olacak. Taşıma yasağının daha sonra yürürlüğe girmesi, gemilere yalnızca gemide kalan HSFO yakıtlarını bertaraf edilme süresini biraz uzatır. Gemilerin, tüm HSFO'yu yasal olarak kullanamayacaklarını görerek, 2019'un sonuna kadar bunları bertaraf etmeleri daha iyi olacaktır. IBIA ayrıca 2018 sonbaharında, gemilerin uyumlu olma yolunda atılan adımları planlamasına yardımcı olmak için zorunlu olmayan bir form olan IMO'nun Gemi Uygulama Planı (SIP) geliştirildi. Bu plan, IBIA'nın katkısının olduğu, farklı

taşıma özelliklerine sahip (damıtık ve/veya karışım yakıtlar) çeşitli yakıt tipleri ile çalışmayı planlamaya yardımcı olan hazırlayıcı unsurlar içeren “makine sistemleri üzerindeki etkisi” eki ve geniş ölçüde IBIA tarafından IMO'ya gönderilen bir sunuma dayanan kuru havuzda çalışma halinde manuel tank temizliği ve uyumlu yakıtla “yıkama” dahil tank temizleme seçenekleri içeren bir eki bulunuyor.

PEKİ, ŞİMDİ HERŞEY NET Mİ? HAYIR, DEĞİL...

Son olarak, Mayıs 2019'da, Deniz Çevre Koruma Komitesi (MEPC 74) 74. oturumunda, tüm sektör ve idarelerin yüzde 0,50 kükürt üst sınırını etkin ve eşit bir şekilde uygulamalarına yardımcı olmak için 2020 ile ilgili bir rehber belge taslağı imzalandı. Kılavuz belgeler; kuralla uygun yakıt bulunmama raporu (FONAR) dahil olmak üzere yakıt bulunamayan durumlarla ilgili olup, uygunluk ve bilgi paylaşımını doğrulamak için yapılan denetimler konusunda liman devleti kontrol makamlarına talimatlar içeriyor, yakıt emniyeti konularında gemilere pratik önerilerde bulunuyor ve üye devletleri kendi yetki alanlarında faaliyet gösteren tedarikçilere karşı gözetim konusunda daha pro-aktif olmaları konusunda teşvik ediyor.

FONAR bir muafiyet değildir. Bu uygulama yakıtın mevcut olmaması durumunda bir özbildirim mekanizmasıdır. Liman devletlerinin (PSC) FONAR'ı hafifletici bir durum olarak dikkate alması ve gemiyi cezalandırmaktan kaçınması bekleniyor. FONAR, tüm çabalara rağmen, MARPOL Ek VI kükürt sınırlarını karşılayan akaryakıt elde edemediğini kanıtlamak için, geminin ayrıntılı bir dokümantasyon sağlamasını emrediyor. Bir gemi yakıt bulamadığı iddiasını yeterince belgeleyemez ve destekleyemezse ve/veya bunu sık sık tekrarlırsa, daha kapsamlı denetimlere veya incelemelere tabi tutulabilir. Temel olarak geminin FONAR sistemini kötüye kullandığı şüphesi oluşturur ki, buna izin verilmeyecek. MEPC 74 ayrıca, yakıt kükürt içeriğinin

doğrulanması ile ilgili olarak MARPOL Ek VI'daki değişiklikleri onayladı. Buna göre yakıt kontrolü için üç tip numune söz konusudur; birincisi MARPOL numunesi, ikincisi makineye en yakıt noktadan alınacak kullanım numunesi ki gerçekte ne yakıldığını görebileceğiz, üçüncüsü ise “onboard sample” denen gemide kullanılmak üzere ne olduğunu gösteren numune olacak. Peki, şimdi herşey net mi? Hayır, değil, ama belirsizlik her zaman vardı ve 2020 ile ilgili olarak tahmin ettiğimiz şeylerin çoğu geleceği bilemeyecek olmamız gibidir. Yakıt fiyatları, talep, bulunabilirlik ve kalite her zaman soru işaretidir ve her daim değişkenliğe maruz kalmıştır. Aynı şekilde, kükürt sınırlarına uyum ve dünya çapında nasıl uygulanacakları, dünyanın dört bir yanında düşük kükürt limitli emisyon kontrol alanlarını (ECA'lar) uygulamış olan bölgelerde gördüğümüz gibi, iyice yerleşinceye kadar her şey sadece ve sadece tahmin edilebilmiştir. IMO'nun çerçevesi çok ayrıntılı ancak düzenlemeyi uygulamak IMO'ya değil, ülkelere bağlı. Kuşkusuz, onu ne kadar özenle uyguladıkları konusunda farklılıklar olacak. Bazı ülkeler daha detaylı inceleme yapacak, bazen sorunlar olacak ancak gemiler küresel ticaret yapıyorlar, bu nedenle her ne kadar bazı operatörler kurallara uymayarak para kazanmak cazip gelse de, yüzde 0,50 kükürt üst sınırına ilişkin farkındalık yüksek ve birçok ülke kasıtlı ve kötü niyetli girişimlerini engellemeye hazır.

Karışım reçetesi olarak uyumlu yakıt karışımları hakkında endişeler sürüyor ve bunun sonucu olarak, diğer yakıt özellikleri de değişecektir. Yakıtların, günümüzde kullanılan HSFO'den daha değişken viskoziteye sahip olmaları muhtemel ve karışım olarak hazırlanacak yeni yakıtların taşınması ve depolanması sırasında daha hızlı bozulabileceği endişeleri var. Akaryakıt karışımlarının kalitesi konusunda endişeli olanlar veya gemideki diğer yakıtlarla uyumsuz olabileceğinden çekinenler için gemilerinde motorin kullanma seçeneği her zaman mevcut.

Fueloil (artık yakıt) tipi yakıtlarda alfatenden doğan endişeler ve uluslararası literatürde “stability” ve compability” diye tabir edilen konularda hassasiyet vardır; uyumsuzluk, daha sonra dengesiz bir karışım haline gelen iki yakıtın kaynaşması anlamına geliyor. MGO saf bir damıtık üründür ve saf yakıtları asfaltten içermez; bu nedenle MGO’yu MGO ile karıştırmak uyumlu olur ve hiçbir uyum vs. sorunlarına neden olmaz. Ancak MGO’nun artık yakıtlarla (fueoil) karıştırılması, dengesiz bir karışımla sonuçlanabilir. MGO ayrıca, soğuk alanlardaki operatörlerin dikkat etmesi gereken değişken soğukta akışma özelliklerine de sahip. Tüm bunlar, yüzde 0,50 sülfür deniz

yakıtının temini ve kullanımı ile ilgili Ortak Endüstri Rehberi’nde detaylı olarak açıklanıyor. MGO’nun kullanımı yüzde 0,50 kükürt yakıt karışımlarından daha kolay olabilir ve tedarikçiler bunu da tedarik etmeye hazırlanıyor ve çoğu geminin 2020’de uyum nedeniyle motorin (MGO) kullanmaya başlamasını bekliyor, ancak tabi 0.5’de yoğun şekilde kullanılacak ki, sebep çok basit: VLSFO yüzde 0.5 fueloil MGO’dan daha ucuz olacak. Ne kadar ucuz olacağı ise, herkesin sorduğu sorulardan biri ve bunun cevabı ise pazar bunu belirleyene kadar kimsenin bilmeyeceği bir husustur. Fiyat farkı da, tahmini de daha da zor olan ve kullanılan karışım stoklarının maliyetine bağlı olarak değişecektir.

Bu yılın haziran ayında Singapur’da yüzde 0,50’lik bir kükürt karışımı, ton başına MGO’dan yaklaşık 30 dolar daha ucuzdu. Bazıları 2020’ye yaklaştıkça fiyat farkının artacağını düşünüyor, bazıları ise aynı fikirde değil. Operatörler için soru, tüm bu daha karmaşık yakıt yönetimi ile ilgili olarak, yüzde 0.50 oranında kükürtlü yakıt karışımının satın alınması ile karşılaştırıldığında, kendileri için MGO kalitesinin ve kullanım özelliklerinin öngörülebilirliğinin ne olacağı olacak. Önümüzde zorluklar var, ancak doğru rehberlik ve özenle sektörümüz tüm bunları yönetecektir.

* ULUSLARARASI BUNKER BİRLİĞİ - DİREKTÖR
unni@ibia.net

EYLÜL 2019 YAKIT FİYATLARI

04.09.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	365.000	385.000	672.000
Piraeus	285.000	309.000	582.000
Malta	312.000	335.000	592.000
Novorossissk	305.000	320.000	610.000
Ceuta	321.000	345.000	611.000
Gibraltar	321.000	345.000	611.000
Rotterdam	291.000	315.000	546.000
Fujairah	353.000	359.000	661.000
Singapore	399.000	405.000	564.500
Brent 60.70			

18.09.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	441.000	465.000	707.000
Piraeus	410.000	434.000	655.000
Malta	465.000	493.000	661.000
Novorossissk	395.000	410.000	670.000
Ceuta	500.000	524.000	665.000
Gibraltar	500.000	524.000	665.000
Rotterdam	380.000	404.000	580.000
Fujairah	482.750	488.750	690.000
Singapore	535.000	541.000	611.500
Brent 63.99			

11.09.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	370.000	395.000	679.000
Piraeus	299.000	323.000	620.000
Malta	330.000	353.000	618.000
Novorossissk	320.000	335.000	620.000
Ceuta	342.000	366.000	623.000
Gibraltar	342.000	366.000	623.000
Rotterdam	303.000	327.000	567.000
Fujairah	387.250	392.250	690.000
Singapore	426.000	431.000	599.250
Brent 60.81			

25.09.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	415.000	440.000	681.000
Piraeus	380.000	404.000	646.000
Malta	405.000	433.000	627.000
Novorossissk	350.000	365.000	647.000
Ceuta	422.000	446.000	636.000
Gibraltar	422.000	446.000	636.000
Rotterdam	376.000	400.000	588.000
Fujairah	430.850	437.850	685.000
Singapore	450.750	457.750	593.000
Brent 62.39			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

Denizlerimiz bize emanet.

Yillardır... Güvenle...



➤ Kılavuzluk ve Römorkör

➤ Deniz Kirliliğine Müdahale

➤ Gemi Kurtarma

➤ Acil Müdahale

MERKEZ OFİS

Ömer Avni Mah. Inebolu Sok. No:21, 34427 Setüstü-Kabataş, Beyoğlu-İstanbul / TÜRKİYE

Tel: +90 212 311 18 00 Faks: +90 212 252 16 80 E-mail: info@medmarine.com.tr
www.medmarine.com.tr





ULUÇ KEDME**

Eylül ayına girmemiz ile birlikte markette umut edilen hareketliliğin realize olduğundan söz etmemiz pek mümkün gözükmemektedir. Bunun temelinde artık her yazımızda klişeleşen ülkelerin dış ticaret politikalarının, birbirleri ile olan ilişkilerindeki belirsizliklerin başrol oynadığını söylememiz yanlış olmayacaktır. Endeks bazında baktığımızda son bir ay içerisinde Baltık Kuruyük Endeksi'nde kayda değer bir değişiklik gözlenmemek ile birlikte, temelinde büyük tonaj endekslerinde önem telkin edecek derecede negatif bir ayrışma olmamasını

ÜLKELERİN BİRBİRLERİNE OLAN YAKLAŞIMLARI PİYASALARI ŞEKİLLENDİRECEK

gösterebiliriz. Baltık Capesize Endeksi'nde hemen hemen hiçbir farklılık gözükmemektedir ve bunu gerek günlük kira bedellerinde gerek ise alım satım fiyatlarında görebilmekteyiz. Haricen Baltık Panamax ve Supramax endekslerinde ise % 5 ile % 8 arası bir artış olduğunu gözlemlemekteyiz. Baltık Handysize Endeksi'ne baktığımızda ise %10 civarı bir artış göze çarpmaktadır. Endekslerin büyük tonajlarda yaklaşık 3-4 aydır olumlu seyretmesinin aksine alım-satım tarafında bizlerin dikkatini çeken en önemli unsur, geçen senenin fiyatlarının üzerine artış olmamasının yanında iyi giden spot piyasalarda gemi fiyatlarındaki gerilemelerdir. Piyasanın aksi yönünde hareket eden fiyatlar henüz armatörlerde optimist bir yaklaşım olmadığını ve öngörülemez bir market içinde olduğumuzu fazlası ile bizlere hissettirmektedir. Büyük tonajların aksine küçük handysize ve daha aşağı tonajlara (koster)

baktığımızda ise, geçen aya kıyasla yük anlamında kısmi hareketlilik olmasına karşın halen tatmin edici ve umut edilen seviyelerden uzak olduğunu söyleyebiliriz.

Tanker tarafında ise beyaz mal endekslerinde son bir ay içerisinde % 4-5 civarı bir düşüş yaşanırken, siyah mal endekslerinde ise % 25'lik bir artış dikkatleri çekmektedir. Brent petrol'e baktığımızda ise, özellikle son dönemde Suudi Arabistan cephesinde yaşanan gerilimin etkisi ile %10 seviyelerinde bir artış gözlenmektedir. Demir çelik ve hurda fiyatlarında da gerileme geçtiğimiz aylarda olduğu gibi devamlılığını sürdürdüğünü görüyoruz. Özellikle ülkelerin kendi içlerine dönme çabaları ile birlikte başta ABD Çin ilişkileri olmak üzere, diğer ülkelerin birbirlerine olan yaklaşımlarının piyasaların nasıl şekilleneceğine etki edeceğinin gözlenmeye devam edeceği süreci takip ediyor olacağız.

EYLÜL 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
ARISTOFANIS I	177.477	2005	JAPAN	BULK	KOREAN	14,50
SEA RISING	76.243	2012	CHINA	BULK	CHINESE	14,00
HANTON TRADER III	63.800	2014	CHINA	BULK	MIDDLE EAST	18,75
CARINA OCEAN	58.765	2009	PHILIPPINES	BULK	NA	12,30
KASHI ARROW	54.204	2009	JAPAN	BULK	GREEK	10,60
IYO WIND	53.569	2008	JAPAN	BULK	GREEK	10,25
DUBAI AMBASSADOR	56.060	2004	JAPAN	BULK	NA	8,50
NPS OCEAN STAR	53.074	2003	JAPAN	BULK	NA	7,50
NEMO	49.361	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	5,20
APPALOOSA	36.067	2013	CHINA	BULK	NA	14,20
ELVIRA BULKER	31.858	2011	JAPAN	BULK	HONG KONG	10,25
TRANS FRIENDSHIP I	31.744	2010	CHINA	BULK	INDONESIAN	7,25
TEMIT	3.423	2006	CHINA	BULK	CHINESE	0,80
LILY FORTUNE	87.052	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	10,80
ALAM PERMAI	82.624	2008	JAPAN	BULK	NA	13,50

YARRAWONGA	82.250	2012	JAPAN	BULK	NA	19,50
BAHIA	77.119	2015	JAPAN	BULK	GREEK	20,10
CLIPPER VICTORY	76.466	2004	JAPAN	BULK	NA	9,50
VAMOS	75.921	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	6,50
VITAGRACE	74.444	2006	CHINA	BULK	NA	8,50
UNDERDOG	73.976	1999	JAPAN	BULK	NA	6,10
ERGINA LUCK	63.800	2014	CHINA	BULK	OMAN SHIPPING	18,80
HANTON TRADER II	63.518	2014	CHINA	BULK	OMAN SHIPPING	18,80
HANTON TRADER I	60.319	2015	JAPAN	BULK	GREEK	21,50
BERGEN	58.110	2012	CHINA	BULK	NORWEGIAN	15,00
BOMAR AMBER	56.000	2010	JAPAN	BULK	GREEK	12,10
K GARNET	55.953	2006	JAPAN	BULK	NA	NA
YASA GULTEN	55.924	2005	JAPAN	BULK	NA	NA
YASA OZCAN	53.549	2008	JAPAN	BULK	NA	10,50
MARIE GRACE	52.027	2001	PHILIPPINES	BULK	NA	5,50
LADY MARY	45.681	1995	JAPAN	BULK	INDONESIAN	3,00
SHANTHI INDAH	34.443	2015	JAPAN	BULK	NA	17,10
XING YUAN HAI	34.443	2015	JAPAN	BULK	NA	17,10
XING NING HAI	34.264	2011	CHINA	BULK	NA	8,00
SAM PHOENIX	33.171	2011	JAPAN	BULK	NA	NA
CS STAR	32.906	2011	CHINA	BULK	CHINESE	10,80
SHENG AN DA 69	23.573	2001	JAPAN	BULK	NA	4,50
TEAM TANGO	12.260	2003	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	3,50
LILY SCHULTE	46.956	2012	CHINA	CONT.	EUROPEAN	8,60
ANNA-S.	34.362	2008	CHINA	CONT.	GERMAN	8,30
MAERSK WISMAR	21.423	2010	JAPAN	CONT.	GREEK	8,30
PAZ NAVIGATOR	78.400	2000	NETHERLANDS	MPP	NA	NA
HERM	9.368	2004	ROMANIA	CONT.	NETHERLANDS	2,20
ANDREA	11.285	2005	GERMANY	CONT.	NA	*
ANGELA	11.403	2005	GERMANY	CONT.	NA	*
GREEN FAST	7.000	1996	GERMANY	CONT.	NA	15,50*
PAMINA	67.247	2005	KOREA	CONT.	NA	9,10
ADS OSLO	107.127	2003	JAPAN	TANKER	CHINESE	13,30
ANAVATOS	104.875	2003	KOREA	TANKER	NA	13,50
ASTRAL EXPRESS	45.770	2002	JAPAN	TANKER	INDIAN	8,35
DAYOUNG	16.456	2001	JAPAN	TANKER	NA	5,20
POSEIDON	5.643	2007	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	5,00
ENERGY R	319.175	2003	KOREA	TANKER	NA	28,50
ORIENTAL JADE	306.352	2004	JAPAN	TANKER	NA	28,50
VK EDDIE	305.261	2005	KOREA	TANKER	NA	38,00
KALYMNOS	299.089	2000	KOREA	TANKER	NA	25,00
CERIGO	299.089	2000	KOREA	TANKER	NA	25,00
MARLIN SIENA	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SAVANNAH	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SPARTA	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SANTIAGO	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SHANGHAI	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SAMARA	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SINGAPORE	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*

MARLIN SILKEBORG	158.032	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SUEZ	149.999	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	*
MARLIN SEOUL	149.999	2019	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	675,00*
BREEZY VICTORIA	74.998	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	13,50
NAVE CIELO	74.896	2007	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE PYXIS	49.998	2014	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE SEXTANS	49.999	2015	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE EQUATOR	50.542	2009	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE ADRIANE	74.875	2007	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE ATROPOS	74.695	2013	KOREA	TANKER	CHINESE	90,80*
FPMC 23	50.999	2010	KOREA	TANKER	GREEK	14,80
NAVE PULSAR	50.922	2007	KOREA	TANKER	JAPANESE	15,00
NAVE EQUINOX	50.922	2007	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE ORBIT	50.469	2009	KOREA	TANKER	CHINESE	*
NAVE VELOCITY	49.999	2015	KOREA	TANKER	CHINESE	47,20*
TORM TORINO	49.768	2016	KOREA	TANKER	GREEK	*
TORM TITAN	49.757	2016	KOREA	TANKER	GREEK	32,20*
THEONI	47.198	1997	JAPAN	TANKER	UAE	5,50
GLENDA MEGAN	47.147	2009	KOREA	TANKER	CHINESE	19,10
ATLANTIC LEO	47.128	2008	KOREA	TANKER	NA	16,20
ATLANTIC AQUARIUS	47.128	2008	KOREA	TANKER	NA	16,20
FPMC 19	46.851	2009	CHINA	TANKER	NA	11,30
CEYLON	46.000	2002	JAPAN	TANKER	NA	7,70
FOLK BEAUTY	15.091	2009	ROMANIA	TANKER	MIDDLE EASTERN	7,30
CAPE ESMERALDA	12.842	2004	KOREA	TANKER	NA	6,00*
CAPE EGMONT	12.761	2003	KOREA	TANKER	NA	6,00*
SUN CARNATION	12.705	2004	JAPAN	TANKER	KOREAN	7,70
GEORGE N	43.601	2009	KOREA	GAS	SINGAPOREAN	NA*
ERNEST N	43.563	2009	KOREA	GAS	SINGAPOREAN	NA*
JENNY N	43.538	2009	KOREA	GAS	SINGAPOREAN	NA*
CAMILA B	13.777	1998	GERMANY	GAS	CANADIAN	NA

*Enbloc satışı ifade eder

 HURDA FİYATLARI EYLÜL 2019			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 355-365	US\$ 365-375	US\$ 375-385
PAKİSTAN	US\$ 345-355	US\$ 355-365	US\$ 365-375
HİNDİSTAN	US\$ 335-345	US\$ 345-355	US\$ 355-365
TÜRKİYE	US\$ 215-225	US\$ 225-235	US\$ 225-235

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

** KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

reliable partner!"



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

"MOST Denizcilik

5312 Sayılı Kanunun

Uygulama Yönetmeliği'nin

28. Maddesi ve 2010/4 Sayılı

Eğitim ve Tatbikatları Genelgesi

gereğince, **2019 Yılı Sonbahar**

Dönemi Eğitim ve Tatbikatları

düzenlenmeye devam etmektedir.

Eğitim ve tatbikatlarımıza katılımlarınız

için lütfen irtibata geçiniz.



ACİL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787

+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

Tuzla 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

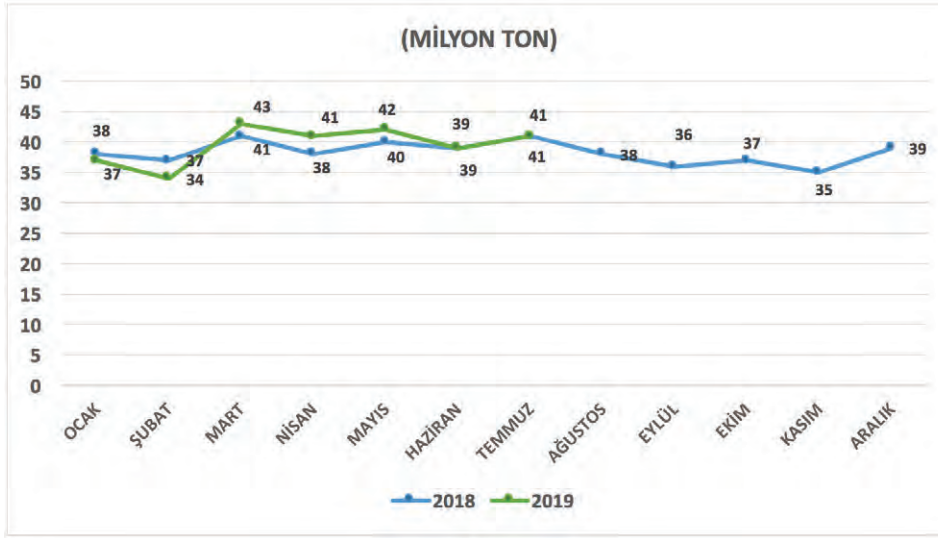


MostDenizcilik

2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,19 düşüş göstererek 40.506.085 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Temmuz 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,44 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre **% 16,63** artarak 10.872.521 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre **% 9,95** azalarak 17.820.352 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre **% 1,44** azalarak 28.692.873 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
		İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
Aylar	Yıl	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Temmuz	2018	9.322.082	16,63%	19.789.504	-9,95%	29.111.586	-1,44%
	2019	10.872.521		17.820.352		28.692.873	
Ocak - Temmuz	2018	61.018.446	25,58%	135.843.336	-7,69%	196.861.782	2,63%
	2019	76.628.994		125.402.984		202.031.978	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.



TÜRK LOYDU

www.turkloydu.org

"ORTAK HEDEFİMİZ , ORTAK GELECEĞİMİZ"

Türk Loydu: Dikkatle İzlenmeli

⚓ Türk Loydu, dikkatle izlenmesi gereken, büyük amaçları olan önemli bir klas kuruluşudur. (*)

⚓ Türk Loydu, Paris MoU Klas Kuruluşları Performans Listesinde aralıksız 11 yıldır " Yüksek Performans " kategorisinde başarıyla yer almaktadır. (**)

(*)



Lloyd's List – En Büyük 100 Raporu
Aralık 2016

(**)



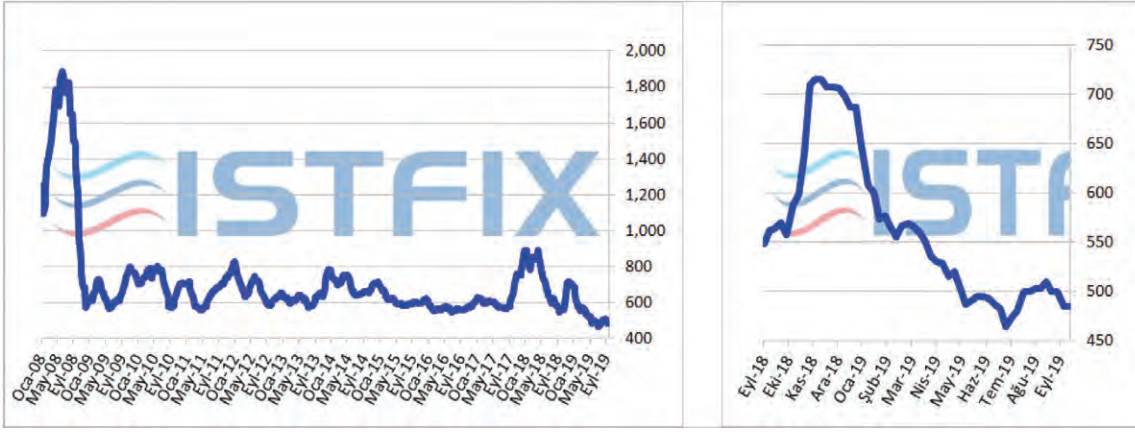
Paris MoU - Recognized Organization Performance Table
2014-2016



23.09.2019

39. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Gemi yakıt fiyatları İran, Suudi Arabistan ve Birleşik Devletler arasındaki gerginlikle fırlamasaydı muhtemelen bu hafta ISTFIX uzun zamandır beklenen artışı kaydetmiş olabilecekti. Endeks en iyi halde stabil kalarak geçen haftaki kapanışı olan 484 puan seviyesinde kaldı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019

ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Devletler Federal Rezervi (Fed) bu hafta beklentiler dahilinde 25 baz puan faiz indirdi. Lakin Fed toplantısının piyasaya gönderdiği mesaj net değildi çünkü hatırı sayılır sayıda üye faizin sabit kalması gerektiğini ifade etmekteydi. Bazı analistler, Fed'in olası bir resesyonun önüne geçmeye çalıştığını düşünüyor ancak büyüme için fazla bir şey yapmayacağını ifade ediyor.

Deutsche Bank (DB), Fed'in Eylül ve Ocak ayları arasında yüzde 1 puan faiz indirimine gideceği tahmininde bulundu. DB, Ekim ve Ocak aylarında da kuruluştan yeni faiz indirim kararları geleceğine inanıyor.

Ticaret savaşları cephesinde Trump yönetimi Çin ile bir ara anlaşma formülü geliştirerek bazı tarifeleri askıya almayı ya da geri çekmeyi, bunun karşılığında da Çin'e tarım ürünleri satmayı planlıyor. Aynı zamanda Çin, Birleşik Devletler'den tarım ürünleri

alımını destekleyici yönde açıklamalar yaparak gerçekleşmesi beklenen ticaret görüşmeleri öncesinde havayı yumuşatmaya katkı sağladı.

Çin'de ihracat Ağustos ayında beklenmedik şekilde düştü. Bu durum ticaret savaşlarının etkisi olarak yorumlandı. İhracat dolar bazında yüzde 1 düşerken, ithalat da yüzde 5,6 geriledi. İthalatta daralma, Çin'in cari fazlası için iyi olsa da, denizcilik bakımından iyi bir haber değil.

Bu arada Uluslararası Para Fonu (IMF) de Almanya'yı uyararak kamu harcamalarını arttırmak için ekonomik şok beklememesini tavsiye etti. Evvelce, Alman Maliye Bakanı ekonomik bir kriz yaşanırsa Almanya ekonomisine 55 milyar dolar zerk edebileceğini ifade etmişti.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları geçen haftasonu Saudi Aramco tesislerine gerçekleşen İHA saldırısı sonrası fırladıysa da Aramco sonra kapasitesini büyük oranda yeniden faal konuma geçirdiğini açıklayınca fiyatlar düşüşe geçti.

Yine de petrol fiyatları geçen haftanın üzerindeydi. Batı Teksas tipi ham petrol haftayı 58 USD/varilden kapatıp geçen haftanın 3 USD/varil üzerine çıktı. Brent de benzer şekilde 64,5 USD/varil ile 4,5 USD/varil yukarıdaydı.

Dünya Çelik Birliği (Worldsteel) verilerine göre küresel ham çelik üretimi Temmuz ayında, bir önceki senenin aynı ayına göre yüzde 1,7 artarak 156,7 milyon tona yükseldi. Yılın ilk 7 ayında ise üretim yüzde 4,6 artarak 1,1 milyar tona yükseldi.

Avrupa Birliği'nde çelik üretimi yüzde 2,4 düşerek 98 milyon tona geriledi. Türk çelik üretimi ise yüzde 10'un üzerinde kayıp yaşadı ve 20 milyon tona indi.

Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) göre Türk çelik ithalatı dolar değeri üzerinden yılın ilk 7 ayında yüzde 28 düştü. İhracatlar ise yine TÜİK verilerine göre yine aynı 7 aylık dönemde sadece yüzde 0,1 düşerek 6,2 milyar dolara geriledi.

Gemi inşa haberlerine baktığımızda

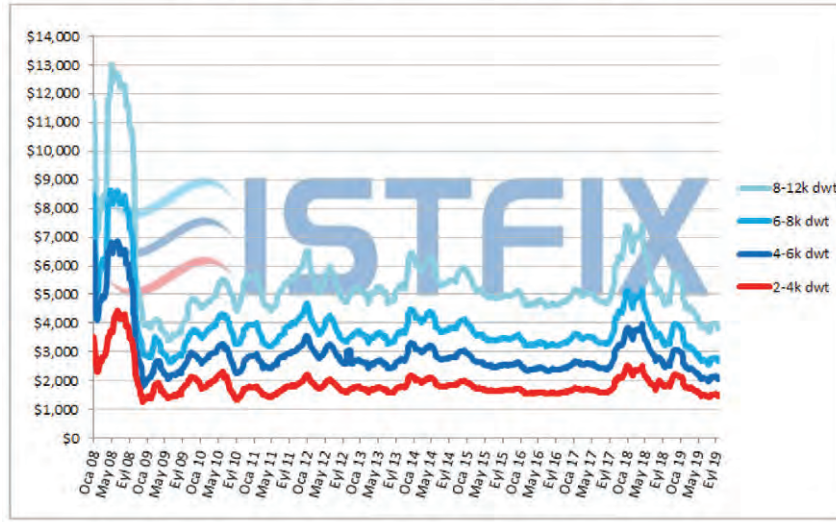
Çin'in Uluslar Gemi İnşa Sanayii Birliği (CANSI) senelik üretim istatistiklerini açıkladı. Buna göre yeni inşalar geçen senenin ilk yarısına göre bu senenin aynı döneminde yüzde 40 düşüşle 14.7 milyon DWT'ye gerilemiş durumda.

Azov ve Rostov limanlarında yılın ilk 8 ayında yük elleçlemeleri gerileme kaydetti. Ocak-Ağustos 2019 döneminde, Azov'un yük hacmi geçen senenin aynı dönemine kıyasla yüzde 22 düştü. Bu dönemde kömür yüklemeleri yüzde 50 artarak 1,4

milyon tona gelirken, tahıl yüklemeleri ise yüzde 7 düşerek 2,15 milyon tona geriledi. Rostov'da ise Ocak-Ağustos döneminde, yük elleçleme hacmi 14,8 milyon ton oldu ve geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 4,5 düşüş kaydetti.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,476	2,058	2,664	3,824
Geçen Hafta	1,476	2,058	2,664	3,824
Geçen Ay	1,552	2,164	2,802	4,022
Geçen Yıl	1,830	2,552	3,304	4,742



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,000	GENERAL CARGO	ORAN-ANTALYA	1500/1500	53.00
1,500	STEEL PRODUCTS	PORTO NOGARO-VALETTA	1000/1000	25.00
2,200	GENERAL CARGO	GABES-ALEXANDRIA	2000/1000	27.00
3,000	GRAINS	NIKOLAEV-BANDIRMA	1000/1000	17.00
3,000	SCRAP (70')	HAIFA-VOLOS	1000/1000	20.00
3,000	SFS MEAL (74')	BOURGAS-IZMIR	1000/1000	17.00
3,000	SFS (87')	GALATZ-RAVENNA	2500/2500	34.25
3,300	WHEAT (45')	FOS-ISKENDERUN	1500/1500	21.00
3,300	MAIZE	VARNA-BARI	1250/1000	20.00
3,750	STEEL PRODUCTS	TARANTO-BILBAO	2500/2500	29.00
4,000	CORN	VARNA-BARI	1500/1500	21.00
4,000	STEEL PRODUCTS	MARMARA-DJEN DJEN + MATADI	1000/1000	75.00
4,100	SFM	GALATZ-HAIFA	1250/1500	24.00
4,500	CEMENT IN BULK	DILISKELESİ-MISURATA	2000/1000	21.00
4,600	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-LEBANON	1500/1500	20.00
5,000	WHEAT	ODESSA-MERSIN	1500/1500	24.00
5,000	CORN	BRAILA-LARNACA	1500/1500	20.00
5,000	WHEAT (45')	BOURGAS-MERSIN	1500/1000	19.00
5,000	CORN	MEDGIDIA-LEBANON	1500/1000	22.00
5,250	CORN	GALATZ-NAPLES	2000/2500	25.00
5,500	SOYBEAN	CHORNOMORSK-MARMARA	2000/1500	13.00
6,000	GRAINS (55')	IZMAIL-IZMIR	2000/1500	19.00
6,000	AGRI PRODUCT (56')	KHERSON-HAIFA	1500/1500	24.00

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
6,000	CORN	VARNA-TEKIRDAG	2500/2000	10.00
6,500	WHEAT	CONSTANTA-MARMARA	2000/2000	14.50
6,500	WHEAT	GDYNIA-THESSALONIKI	2500/2500	36.00
6,600	WHEAT	THESSALONIKI-BARLETTA	2000/2000	15.00
7,000	STEEL BILLETS	NOVOROSSIYSK-ZONGULDAK	2500/2000	9.25
7,700	WHEAT (45')	BERDYANSK-MERSIN	2000/1500	24.00
9,500	STEELS	ISKENDERUN-BARCELONA	3500/3500	18.00

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.

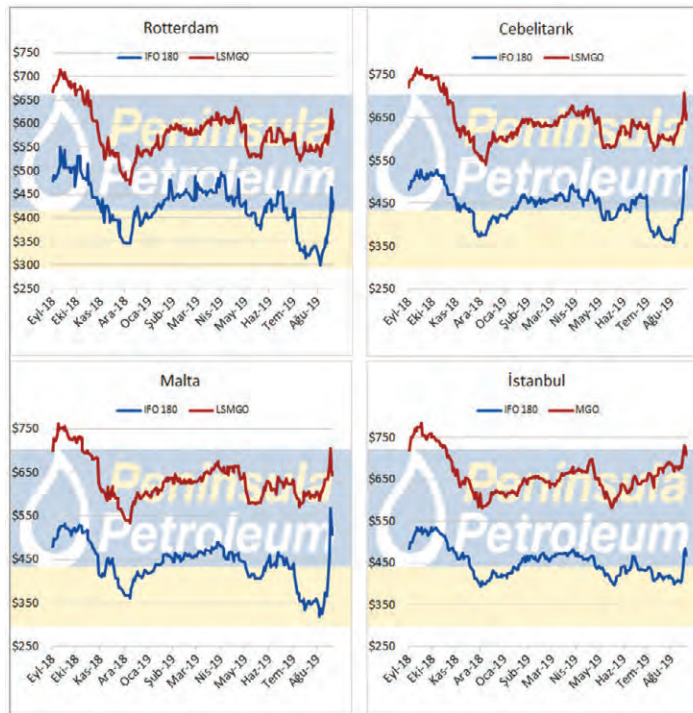
YAKIT

Gemi yakıt fiyatları da beklenebileceği gibi bu hafta petrolle yükseldi. Fuel oil tipi yakıtlar ise diğer yakıt tiplerinde göre düşük arzdan ötürü daha hızlı arttı.

Değişiklik Duyurusu: IFO 180 tipi gemi yakıtının gitgide daha az bulunabilmesi ve sene sonunda yüksek kükürtlü yakıt tiplerinin tamamen yasaklanacak olması sebebiyle ISTFIX üçüncü çeyreğin sonundan itibaren IFO 180 yakıt fiyatlarını yayınlamayı sonlandıracak ve sadece MGO fiyatlarını sunacaktır.

	Rotterdam		Cebelitarık		Malta		İstanbul	
USD / mt	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	435.00	605.00	537.09	659.00	523.08	650.00	468.00	708.00
Geçen Hafta	365.00	556.00	412.75	635.00	391.77	632.00	406.00	678.50
Değişim	19.18%	8.81%	30.12%	3.78%	33.51%	2.85%	15.27%	4.35%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı rapor edilmedi.



IBIA

INTERNATIONAL BUNKER INDUSTRY ASSOCIATION

IBIA Annual Convention 2019

Connecting East & West to Get 2020 Straight

Istanbul, Turkey

22nd - 24th October



www.ibiaconvention.com

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – TEMMUZ 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9047740	IRON CHIEFTAIN	KURUYÜK	AVUSTRALYA	34.422	50.587	12.170	1993	18.06.2019
2	8010934	STADACONA	KURUYÜK	BAHAMA ADALARI	22.931	32.452	10148	1982	08.08.2019
3	6816334	IONNNIS M	SU TANKERİ	BELİZE	477	1.321	468	1968	05.08.2019
4	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
5	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
6	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
7	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
8	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	04.02.2019
9	8918930	TRANSPORTER	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.609	53.818	21.091	1991	02.06.2019
10	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	07.02.2019
11	9435466	NORMAN ATLANTIC	RORO KARGO	İTALYA	26.904	7.800	9.958	2009	19.07.2019
12	6523951	MARTI	RO-RO	KAMERUN	785	700	429	1965	28.08.2019
13	8765266	EIRIK RAUDE	PLATFORM	KAMERUN	36.898	-	31.036	2002	26.06.2019
14	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
15	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
16	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
17	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
18	7814498	SEABULK PATIENCE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	10.596	12.000	4.681	1979	24.06.2019
19	7814486	SEAMAR CHALLENGE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	11.108	12.000	4.681	1979	05.07.2019
20	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
21	9045613	TK ROTTERDAM	KURUYÜK	LİBERYA	6.036	8.861	3.398	2001	19.07.2019
22	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LİBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
23	7708285	WARDEH	CANLI HAYVAN	LÜBNAN	8.393	4.378	4.705	1978	03.06.2019
24	8405892	AMT EXPLORER	BARÇ	MALTA	5.814	-	2262	1984	21.08.2019
25	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
26	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
27	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
28	8309830	STAR FUJİ	KURUYÜK	NORVEÇ	25.345	-	10100	1985	21.08.2019
29	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
30	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	08.04.2019
31	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
32	8881266	ARKADAŞ	KURUYÜK	PALAU	1.846	2.755	1067	1983	07.08.2019
33	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
34	7026871	PHOENIX 1	CANLI HAYVAN	PANAMA	3.356	3.089	1671	1970	20.08.2019
35	7912812	SEABULK TMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	09.04.2019
36	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
37	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
38	8904393	MEKHANIK SEMAKOV	KURUYÜK	RUSYA	2.489	2.650	1549	1991	27.08.2019
39	5103974	EDA	KURUYÜK	SİERRA LEONE	18.531	29.591	7894	1959	26.08.2019

40	8006323	ENRY	KURUYÜK	SIERRA LEONE	19.643	32.254	8.400	1981	26.06.2019
41	7910216	GOWO	KARGO	SIERRA LEONE	22.021	31.355	8.433	1981	02.06.2019
42	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	09.01.2019
43	7047344	LAL	KURUYÜK	SIERRA LEONE	1.560	1.278	937	1971	16.07.2019
44	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SİNGAPUR	29.874	-	9.577	1983	07.05.2019
45	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	05.02.2019
46	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SİNGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
47	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SİNGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019
48	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	3.256	1.180	5.164	1977	01.03.2019
49	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	12.962	22.664	9.144	1986	07.03.2019
50	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
51	7118404	ADRIANA	YOLCU-KARGO	STKİTT&NEVIS	4.490	1.100	3180	1972	01.08.2019
52	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
53	8001517	YARA-J	KURUYÜK	SURİYE	4.052	6.623	2.037	1980	16.07.2019
54	7702918	ABDALKARIM	KURUYÜK	TANZANYA	1.951	3.214	1.033	1978	07.07.2019
55	7646750	AMR R	KURUYÜK	TANZANYA	5.370	6.070	3887	1977	27.08.2019
56	9145279	AVONMOOR	KONTEYNER	TANZANYA	7.171	8.918	4.170	1998	08.06.2019
57	7229552	AYATT	KURUYÜK	TANZANYA	2.526	4.244	2017	1972	07.08.2019
58	6810055	BON	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.580	2.654	974	1967	13.07.2019
59	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
60	6620010	HAWK	TARAK	TANZANYA	498	711	149	1967	13.07.2019
61	6417748	JAG	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.132	1.890	566	1964	13.07.2019
62	8211801	MEGALOCARI	KURUYÜK	TANZANYA	1.316	2.175	771	1983	05.07.2019
63	7702748	ALICAN KARTAL	KURUYÜK	TOGO	865	1.409	590	1979	15.08.2019
64	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
65	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	08.03.2019
66	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
67	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019
68	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
69	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	03.05.2019
70	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	07.03.2019
71	-	OLYMPOS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
72	8308757	RAFIF	KURUYÜK	TOGO	4.366	5.900	2645	1984	15.08.2019
73	7422180	SNOW WHITE	KURUYÜK	TOGO	2.791	3.357	1.531	1975	01.06.2019
74	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	04.02.2019
75	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
76	5225904	TIGHNABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019
77	8003852	EGE M	KURUYÜK	TÜRKİYE	970	1.571	577	1980	13.06.2019
78	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	08.04.2019
79	7303815	KAPTAN TEOMAN	ROMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
80	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019

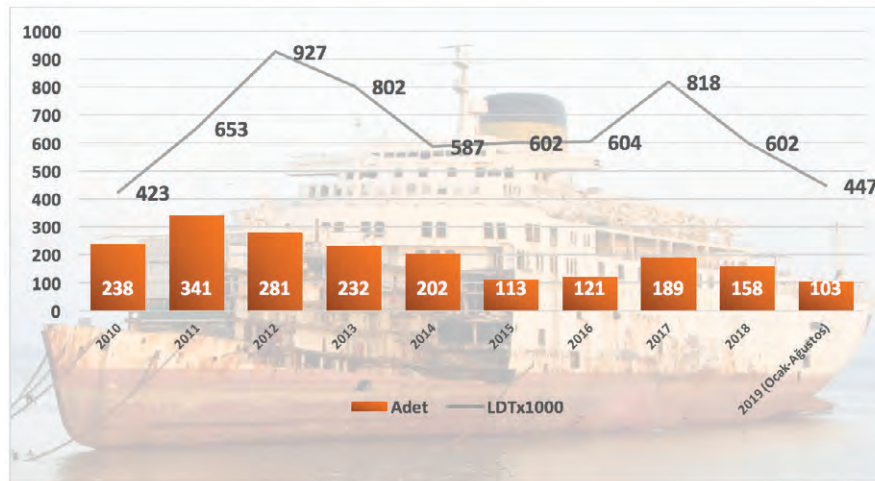
81	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
82	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BOTU	TÜRKİYE	100	-	141	-	03.05.2019
83		MG 63 SAHİL GÜV.	ASKERİ	TÜRKİYE	100	-		—	-
84	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
85	—	MG 67 SAHİL GÜV.	ASKERİ	TÜRKİYE	-	-		—	-
86	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	07.05.2019
87	—	MG 69 SAHİL GÜV.	ASKERİ	TÜRKİYE	-	-		—	-
88	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	03.05.2019
89	7819450	SERKET K	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.814	2.893	924	1980	29.07.2019
90	7937874	YUSUF CELAL	KURUYÜK	TÜRKİYE	994	1.720	771	1978	09.07.2019
91	8328692	BSEC MARMARA 1	TANKER	UKRAYNA	1.963	3.265	1.364	1983	01.07.2019
92	8887856	SLAVUTICH-18	KURUYÜK	UKRAYNA	2.193	3.750	658	1992	22.08.2019
93	8230027	EFA	KURUYÜK	VANUATU	2.547	2.907	1.171	1972	07.06.2019
94	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
95	6816384	AGIA PARASKEVI	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	497	1.375	639	1968	24.06.2019
96	5224546	DİMİTRA	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	491	1.422	485	1943	25.06.2019
97	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
98	5391545	KAPETAN GIANNIS	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	198	20	400	1959	16.07.2019
99	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
100	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
101	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
102	9005479	CANDY	TANKER	ZANZIBAR	3.693	4.444	2200	1992	01.08.2019
103	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZIBAR	570	892	385	1969	08.03.2019

816.178 743.971 447.464

Kaynak: Gemisander

* Renklendirilen gemiler Ağustos 2019 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander (Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği)

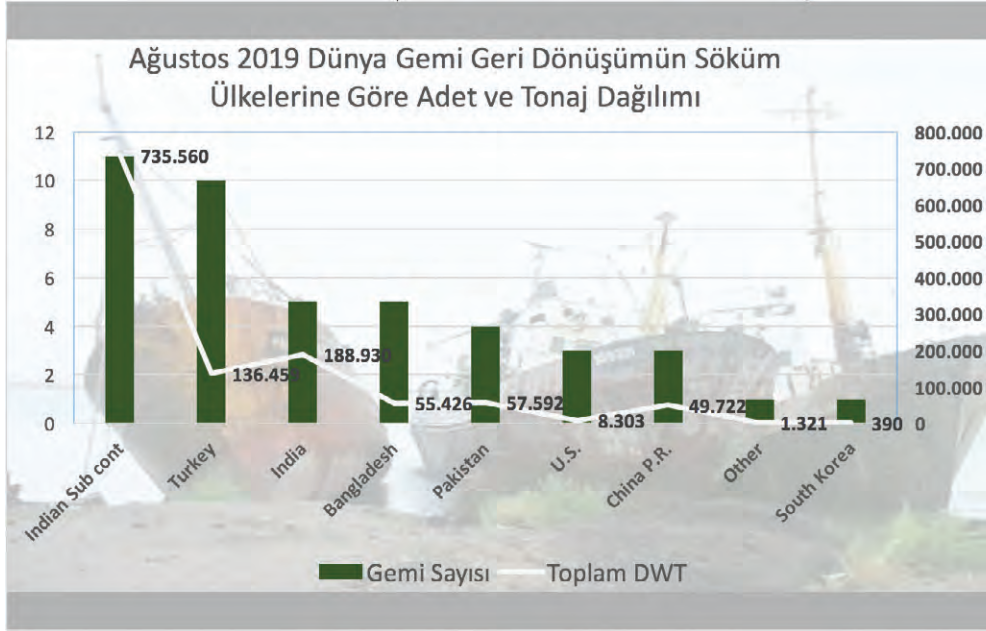
Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2019 DÜNYA GEMİ TİPLERİNE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜM (Son 3 Ay)

Gemi Tipi	HAZİRAN			TEMMUZ			AĞUSTOS		
	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması
Container	7	165.899	24,4	5	95.374	23,2	8	378.036	24,25
Ore	0	0	0	1	246.732	30	1	238.818	27
Tanker	1	300.361	23	0	0	0	1	98.805	23
Chip	1	48.772	23	0	0	0	2	87.509	23
Open Hatch	1	23.872	23	1	33.324	9	2	86.145	33,5
Bulk	2	70.437	31	4	264.036	35,8	3	84.654	34,3
FPSO	1	99.890	36	0	0	0	1	64.239	33
Products	5	94.911	37,6	0	0	0	4	54.672	38,25
Shuttle	0	0	0	0	0	0	1	44.700	20
MPP	0	0	0	1	20.501	20	3	32.632	36,3
Chem&Oil	2	45.702	24	1	45.999	24	3	20.328	30,6
Reefer	0	0	0	3	21.024	33,3	2	18.448	31,5
GCargo	2	4.477	43	6	33.692	32,5	4	6.653	34,75
AHT	0	0	0	1	595	44	3	6.554	26,6
Ro-Ro	2	21.490	27,5	0	0	0	1	5.737	22
Livestock	1	3.516	41	0	0	0	1	3.089	48
MSV	0	0	0	0	0	0	1	2.647	36
Pass/Car F.	2	10.618	20	1	3.726	44	2	37	39,5
AHTS	5	8.573	31,4	1	3.343	15	0	0	0
Asp.& Bit.	0	0	0	1	1.893	36	0	0	0
BucketDredg.	1	583	30	0	0	0	0	0	0
Cruise	0	0	0	1	1.100	47	0	0	0
CS/BW Dredger	0	0	0	1	887	32	0	0	0
Drillship	1	9.193	42	0	0	0	0	0	0
EdibleOil	0	0	0	1	2.208	39	0	0	0
Ethy/LPG	1	8.078	36	0	0	0	0	0	0
Geo. Survey	0	0	0	1	1.057	45	0	0	0
L.P.G.	0	0	0	1	3.753	30	0	0	0
Misc. Bulk	0	0	0	1	3.199	31	0	0	0
Pass	1	15	24	1	18.273	29	0	0	0
RfrFish C.	1	483	32	0	0	0	0	0	0
SlopReception	0	0	0	1	3.389	36	0	0	0
Supply	1	1.200	38	0	0	0	0	0	0
Tug	1	0	44	2	104	47	0	0	0
Genel	32	918.070	31	36	804.209	32	43	1.233.703	31

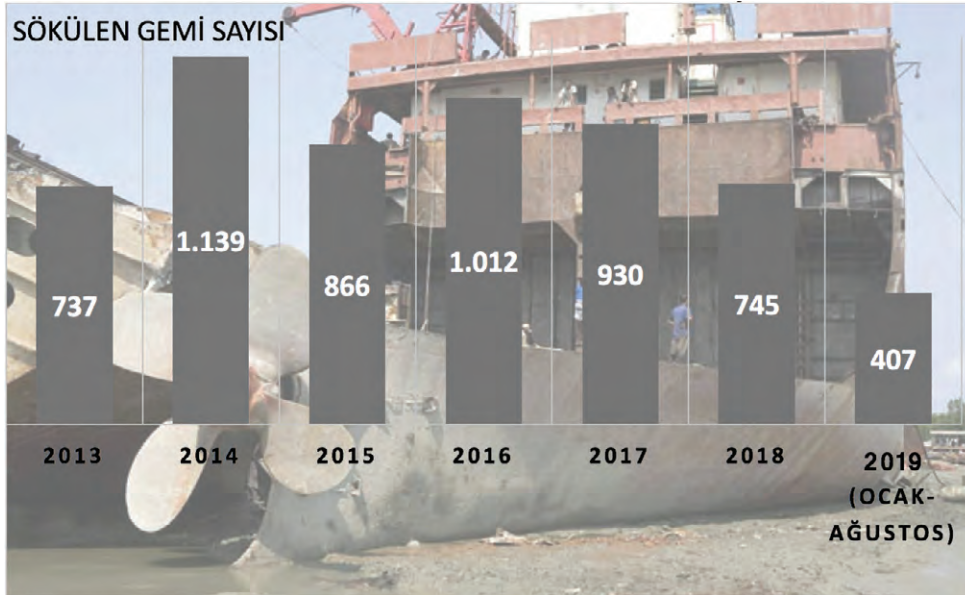
Kaynak: Clarksons Research Services Limited

AĞUSTOS 2019 DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2013-2019 DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM



HAZIRLAYANLAR:

Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZYILMAZ (Gemi İnşa Yetkilisi) • Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.



PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ

www.pirireis.edu.tr

Gelecek Burada

PÎRÎ REİS ÜNİVERSİTESİ TAM YOL İLERİ

*İyi bir denizci olmak,
İyi bir mühendis olmak,
İyi bir hukukçu olmak,
İyi bir işletmeci olmak,
Pîrî Reis'in yolunda olmak*

Denizcilik Fakültesi

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği*
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği*

Hukuk Fakültesi

Hukuk

İktisadi İdari Bilimler Fakültesi

Ekonomi ve Finans
Uluslararası İşletme ve Ticaret
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
Yönetim Bilişim Sistemleri

Mühendislik Fakültesi

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Müh.
Elektrik-Elektronik Mühendisliği
Makine Mühendisliği
Endüstri Mühendisliği
Bilişim Sistemleri Mühendisliği

Denizcilik Meslek Yüksekokulu

Deniz Ulaştırma İşletme
Deniz ve Liman İşletmeciliği
Gemi Makineleri İşletme
Gemi İnşaatı
Mekatronik
Marina ve Yat İşletmeciliği
Bilgisayar Programcılığı
Deniz Brokerliği
Lojistik
Gemi Aşçılığı

Enstitüler

Sosyal Bilimler Enstitüsü
Fen Bilimleri Enstitüsü

* Bu bölümlere/programlara bu sene girecek öğrencilerimiz için iş garantisi imkanı vardır.

İSTANBUL\TUZLA

www.pirireis.edu.tr graduate.pirireis.edu.tr aday.pirireis.edu.tr pusem.pirireis.edu.tr bologna.pirireis.edu.tr

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com





**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

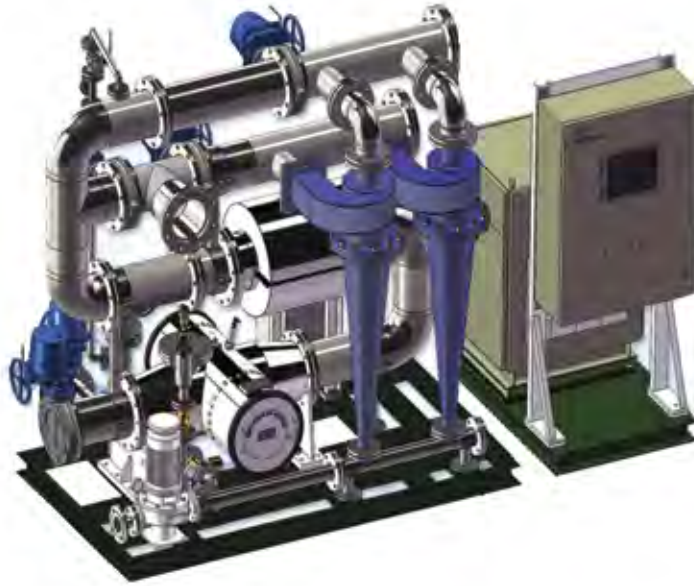
MESI INCORPORATION
Marine Engine Spares International Inc.
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

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 IS THE ONLY ONE IN THE WORLD
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYLONE FOR BWMS



ZERO MAINTENANCE

NO REPLACEMENT

NO CLOGGING

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO

EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

