

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2019

## 2019 IBIA BUNKER CONVENTION İSTANBUL'DA YAPILACAK



Özkan Girit:

**KABOTAJ HATTINDA ÇALIŞAN TİCARİ GEMİLER VE ÖTV'SİZ DENİZ YAKITLARI**

Harun Şişmanyazıcı:

**HAGUE RULES VE ALTIN KLOZU (BÖLÜM II)**



*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](mailto:info@berkgumruklem.com)

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

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





7/24

18 PILOT CAPTAINS  
300 TEAM MEMBERS

**20 VESSELS**

MAXIMUM PRODUCTIVITY

**ZERO RISK**

**ONE VISION**

**SAFETY FIRST**

SINCE 1973



UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.  
AKDENİZ MAH. CUMHURİYET BULVARI, NO:87/73 ERDEN İŞ HANI, PASAPORT, KONAK 35210  
İZMİR, TÜRKİYE INFO@UZMAR.NET - WWW.UZMAR.COM.TR



# EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

**Jotun Yapıları Korur**



**Jotun  
Yapıları  
Korur**

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



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar





**KEEP YOUR ENGINE RUN  
UNTIL YOU STOP**

**YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO**

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

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

[info@yafdiesel.com.tr](mailto:info@yafdiesel.com.tr)

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

ISO 9001  
BUREAU VERITAS  
Certification





DenizTicaretİ

MART 2019





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

**M. ZİYA KALKAVAN**

Burçak Aksöz

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



**Yıl 35**

**MART 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**

**YAYIN KURULU SEKRETERYASI: SERVİN KOTİLOĞLU**

[servin.kotiloglu@denizticaretodasi.org.tr](mailto:servin.kotiloglu@denizticaretodasi.org.tr)

**İDARE MERKEZİ**

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

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

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

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

**YAYINA HAZIRLIK**

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

**Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

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

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

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

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

**Reklam Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU**

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

**Editör: KEMAL CAN KAYAR [editor@tayfajans.com](mailto:editor@tayfajans.com)**

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

**Katkıda Bulunanlar: SEVİM TARHAN ATASOY**

**Baskı: BİLGİ MATBAA**

**Bedrettin Dalan Bulvarı, Aykosan San. Sit. 4'lü C Blok**

**Kat: -1 No: 86 / 87 İkitelli Başakşehir İSTANBUL**

**Tel: 0212 407 04 20 (pbx)**

**Faks: 0212 407 05 52**

*Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.  
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.  
Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.*

**ISSN 1301 – 5907**





**At your service, globally.**

**GLOBAL  
SHIP SUPPLY & CATERING**

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



# İÇİNDEKİLER

**TAMER KIRAN:**  
“BURASI TÜRKİYE, BURADA  
İŞ VAR”



06

**MECLİS:**  
“2019 IBIA BUNKER  
CONVENTION İSTANBUL’DA  
YAPILACAK”



12

**ODADAN HABERLER:**  
TÜDEV’İN YENİ BAŞKANI  
TAMER KIRAN



26



30

**ODADAN HABERLER:**  
DTO EGE BÖLGESİ’NDE  
ÇALMADIK KAPI  
BIRAKMADI

**SÖYLEŞİ:**  
BARBAROS ONUR:  
“BİRİNCİ OLMAK  
HANTALLIK  
GETİRMEMELİ”



56

**DOSYA: GEMİ İNŞAYA  
FİNANSAL DESTEK İÇİN  
ÇALIŞMALAR SÜRÜYOR**



58

|                                                                              |    |
|------------------------------------------------------------------------------|----|
| ODADAN HABERLER                                                              | 26 |
| DTO AB BÜLTENİ                                                               | 48 |
| GEMİ TUTULMALARI                                                             | 50 |
| KOMİTELER                                                                    | 52 |
| GÜNDEM: “Kabotaj hattında çalışan ticari gemiler ve ÖTV’siz deniz yakıtları” | 62 |
| MAKALE: Harun Şişmanyazıcı: Hague Rules ve Altın Klozu (Bölüm II)**          | 64 |
| AKADEMİK BAKIŞ                                                               | 68 |
| KONUK YAZAR – CELAL TOPRAK: “Denizin zenginliğini daha fazla hissetmeliyiz”  | 70 |
| HUKUK                                                                        | 72 |
| SEKTÖRDEN HABERLER                                                           | 76 |
| BUNKER                                                                       | 88 |
| SŞP                                                                          | 90 |
| YÜK İSTATİSTİKLERİ                                                           | 94 |
| İSTFİX                                                                       | 96 |
| HURDA RAPORU                                                                 | 98 |



# We believe in making a difference!



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

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

**Together we offer;**

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

Ağaoğlu My Office

Barbaros Mah. Lale Sok. No: 1 Kat: 13 Daire 54 Atasehir 34746 Istanbul / Turkey

Tel: +90 216 688 37 56 Fax: +90 216 688 00 37

web: [www.eskomarine.com.tr](http://www.eskomarine.com.tr), mail: [marine@eskomarine.com.tr](mailto:marine@eskomarine.com.tr)





## “Burası Türkiye, Burada İş Var”

Çok yoğun gündemli bir ayı geride bıraktık. Yoğun bir koşuşturmaca ile şubat ayında sektörümüz için de önemli gelişmeler yaşandı. Öncelikle TÜDEV sivil bahriyemiz için çok önemli bir kurum niteliğinde. TÜDEV’de bir bayrak değişikliği yaşandı ve yapılan olağan genel kurulda benim başkanlığında yeni bir yönetimle görevi devraldık. TÜDEV’in kuruluşundan bu yana emeği geçen herkese yürekten teşekkür ediyorum. Genel kurulda yapılan konuşmalarda birlik beraberlik mesajları verilmesi benim için son derece önemliydi. Çünkü biz göreve geldiğimizden bu yana en çok hassasiyet gösterdiğimiz konu sektörümüzdeki birlik ve beraberlik vurgusudur. TÜDEV’in Genel Kurulu’nda da herkesin ortak arzusunun bu olması benim için

yardımcıları katıldı. Toplantıda 61 sektör meclisi temsilcisi söz alarak, sektör sorunlarını ve çözüm önerilerini sundu. Şuraya bine yakın iş insanı katıldı.

Birinci şuranın devamı niteliğindeki bu önemli Şura’da denizcilik sektörünün öncelikli çözülmesi gereken sorunları ile ilgili bir sunum gerçekleştirdim. Bu sunumda bir öncekinde olduğu gibi başta, Kuzey Avrupa’daki yabancı bankaların Türk bankalarının verdiği teminat mektuplarını kabul etmemelerinin yanı sıra sektörün öncelikli sorunu haline gelen, 2872 sayılı Çevre Kanunu’nda gemi kaynaklı deniz kirliliği için getirilen idari para cezalarının gemilerin grostonuna göre değil; kirliliğin, miktarına göre verilmesi konusu,

“Burası Türkiye, Burada İş Var” sloganıyla başlattı. Bu kampanyanın yaygın şekilde tanıtılması ve en geniş katılımın sağlanması için TOBB olarak 81 ilde ve 160 ilçede tanıtım çalışması yapılacak. Geçmişte olduğu gibi, bu kampanyaya biz Deniz Ticaret Odası olarak her türlü desteği vereceğiz. Bu konuda denizcilik sektörümüzün geçmiş yıllarda olduğu gibi 2019 yılında da gereken hassasiyeti göstereceğinden hiç kuşku yok.

Seçim öncesi ‘sorunları sahaya giderek yerinde tespit edeceğiz’ sözünü yerine getirmeye devam ediyoruz. İskenderun, İzmir ve Aliğa şubelerimizi ziyaret ederek sektörle bir araya geldik, sorunları dinledik ve notlarımızı aldık. Bunun yanında bölgelerde kurum ve kuruluşlara da ziyaretler gerçekleştirdik. Sorunların çözümü konusunda gerekli çalışmaları hemen başlattık. Bu ziyaretlerimiz ve yerinde sorunların tespiti çalışmalarımız devam edecek. Diğer şubelerimize de aynı ziyaretleri gerçekleştirmeye devam edeceğiz.

Ticaret Bakanımız Ruhsar Pekcan, TOBB Başkanımız Rifat Hisarcıklıoğlu ve TOBB Akreditasyon Kurulu Başkan Faik Yavuz’un katılımıyla, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Konferans Salonu’nda Akreditasyon Sertifika Töreni gerçekleştirildi. Bu törende Fethiye ve İskenderun Şubelerimiz “TOBB’un Akreditasyon Sertifikası’nı” aldılar. Her iki şubemizi de kutluyorum. Bu çitayı daha da yükseltmek için çıkaracağımıza inanıyor, şubelerimizin başarılarının devamını diliyorum.

Göreve geldiğimizden bugüne kadar, her alanda en iyi hizmeti vermeye gayret ediyoruz. Bu hizmetlerimizi de Odamızın resmi yayın organı olan ‘Deniz Ticareti Dergisi’ aracılığıyla siz değerli üyelerimize ve denizcilere ulaştırıyoruz. Dergimizde yaptığımız bazı değişikliklerle birlikte çok olumlu tepkiler aldık. Bu değişikliklerimiz aşamalı olarak devam edecek. Bu sayımızda “Akademik Bakış” diye bir köşe başlattık. Bu köşeyi Piri Reis Üniversitemizin Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan ve onun yönlendirdiği değerli hocalarımız hazırlayacak. Bir diğer yenilik ise, dergimizde düzenli olarak ulusal medyada köşe yazarlığı ve ekonomi programları yapan isimlerin dergimize katkı yapacak olmaları. Bu sayımızda Türkiye Ekonomi Gazetecileri Derneği Başkanı ve TGRT Ekonomi Müdürü Celal Toprak’ın bir makalesi yer alıyor. Yapacağımız yenilikleri sizinle paylaşmaya devam edeceğiz. Sizlerden de derginize sahip çıkmanızı ve destek olmanızı istiyoruz. Ayrıca dergimizde görmek istediğiniz konuları da yayın kurulumuzla paylaşabilirsiniz. Bir sonraki sayıda buluşmak dileğiyle yolunuz açık ve aydınlık olsun, Allah selamet versin...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

hem sevindirici, hem de önemliydi. Bu bayrağı daha yukarıya taşımak için elimizden gelen azami çabayı göstereceğiz.

Ocak ayında Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan’ın himayesinde gerçekleşen, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası’nın ikincisi Hazine ve Maliye Bakanımız Berat Albayrak başkanlığında yapıldı. TOBB Başkanımız Rifat Hisarcıklıoğlu’nun ev sahipliğinde gerçekleştirilen şuraya, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli ile diğer bakanlıkların bakan

limanlarımızın ve gemi acentelerimizin yaptıkları hizmetler karşılığında bu hizmetlerin döviz kazandırıcı faaliyet sayılması, Koster Yenileme Projesi’nin hayata geçirilmesi, marinalarımızın kira bedelleri ve Taşucu Limanı’nın yeni bir modelle özelleştirmesinin yapılması neticesinde ekonomimize kazandırılması konularını içeren bir sunum yaptım. Bu sorunlarımızın en kısa zamanda çözüleceğine inanıyoruz.

Bir önceki TOBB Türkiye Ekonomi Şurası’nda Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan, yeni istihdam seferberliği başlatılması çağrısında bulunmuştu. Bu ikinci şurada, TOBB Başkanımız Rifat Hisarcıklıoğlu, Cumhurbaşkanımızın bu istihdam seferberliği çağrısına yönelik ilk adımı atarak kampanyayı;





İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

**Dünya'da  
ilklere**  
imza atmaya devam ediyoruz...



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

Sanmar Denizcilik A.Ş. Aydıntepe Mh. Güzin Sok. No: 31 34947 İçmeler / Tuzla, İstanbul - TÜRKİYE

T: 0 216 458 59 00 :: [info@sanmar.com.tr](mailto:info@sanmar.com.tr)

## THE SMART WAY TOWARDS COMPLIANCE



**0.5% SULPHUR COMPLIANCE STARTS IN FUEL TANK**

### BENEFITS

- No downtime/off-hire
- 6 months continuous treatment
- Reduces commingling risks
- Regenerates sludge into usable fuel
- Minimises sludge disposal, docking costs and risks.

### KEY CHARACTERISTICS

- 100% vegetal-organic, ashless, solvent-free and metal-free
- Classified as Non-Hazardous - no transport restrictions (flash point: 146°C)
- Compatible with HFO, HSFO, Hybrids, MGO/LSGO/ULSGO and ADERCO L1050 Lubricity Improver for LSGO/ULSGO
- REACH Compliant, BV Attested, EPA Registered
- DNV-GL statement of fact compliance.

### SIMPLE IMPLEMENTATION

Simply pour into storage tank prior to bunkering. Recommended dosage: 1 litre of Aderco 2055G per 55 metric tonnes.

#### Important:

To condition the fuel tank and achieve optimum results, initial dosage is 2 litres of Aderco 2055G per 55 metric tonnes. The same applies when resuming treatment after an extended period.

### TUNA SHIPPING INDUSTRY & TRADING LTD.

ADERCO Official Representative of TURKEY

Phone: 0090 216 414 42 36 • Mobile: 0090 532 762 96 82

E-mail: tunashipping@tunaden.com



2020@aderco.com  
www.aderco.com



# DENİZ SİSTEMLERİ



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



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

**aselsan**

*Güven Veren Teknoloji*





PİRİ REİS  
ÜNİVERSİTESİ



GLOBAL BUSINESS  
RESEARCH  
CONGRESS



PressAcademia

# GI AK 2019

## GLOBAL İŞLETME 30-31 MAYIS ARAŞTIRMALARI KONGRESİ

### PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

TUZLA DENİZ KAMPÜSÜ

### İSTANBUL



- |                                                      |                            |
|------------------------------------------------------|----------------------------|
| > BİLDİRİ ÖZET SON GÖNDERİM TARİHİ                   | : 30 OCAK 2019             |
| > BİLDİRİ ÖZETLERİ KABUL İLAN TARİHİ                 | : 15 ŞUBAT 2019            |
| > KONGRE ERKEN KAYIT DÖNEMİ                          | : 15 ŞUBAT - 15 MART 2019  |
| > KONGRE GEÇ KAYIT DÖNEMİ                            | : 16 MART - 16 NİSAN 2019  |
| > KONGRE SON KAYIT DÖNEMİ                            | : 17 NİSAN - 15 MAYIS 2019 |
| > KONFERANS                                          | : 30 - 31 MAYIS 2019       |
| > BİLDİRİ KİTABI TAM METİN SON GÖNDERİM TARİHİ       | : 01 TEMMUZ 2019           |
| > KONGRE MAKALELERİNİN DERGİLERE SON GÖNDERİM TARİHİ | : 01 TEMMUZ 2019           |

#### KONGRE BAŞKANLARI

\*Prof. Dr. Oral ERDOĞAN, Onursal Başkan, Piri Reis Üniversitesi

\*Prof. Dr. Suat TEKER, Eş Başkan, Işık Üniversitesi

\*Prof. Dr. Taner BERKSOY, Eş Başkan, Piri Reis Üniversitesi

#### DÜZENLEME KURULU

\*Prof. A. Zafer ACAR, Piri Reis Üniversitesi

\*Prof. Dr. Dilek TEKER, Işık Üniversitesi

\*Doç.Dr.B. Can KARAHASAN, Piri Reis Üniversitesi

\*Doç.Dr. Aykut ARSLAN, Piri Reis Üniversitesi

#### KONGRE SEKRETERYASI

\*Öğr. Gör. Sevdâ DEDE, Piri Reis Üniversitesi

\*Arg. Gör. Pınar GÜROL, Piri Reis Üniversitesi

<http://www.pressacademia.org/conferences/gbrc-2019/>



pirireisuni  
www.pirireis.edu.tr



pirireisuniversity  
graduate.pirireis.edu.tr



pirireisuniversitesi  
aday.pirireis.edu.tr



pirireisuniversitesi  
pusem.pirireis.edu.tr



pirireisuniversitesi  
bologna.pirireis.edu.tr

Postane Mahallesi, Eflatun Sk. No:8, 34940 Tuzla/İSTANBUL Tel +90 216 581 0050 Fax+90 216 581 0051 bilgi@pirireis.edu.tr

Gelecek Burada



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

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

# BULL OF TOWING

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

BETWEEN 2009 - 2018  
TOTAL 818 TOWAGES



ATA OFFSHORE  
SERVICES



# 2019 IBIA BUNKER CONVENTION İSTANBUL'DA YAPILACAK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şubat ayı meclis toplantısı denizcilik sektörü paydaşlarını bir araya getirdi. Toplantıda yeni Genel Sekreter İsmet Salihoğlu haziruna takdim edildi. Toplantıda IBIA Bunker Convention'un 2019'da İstanbul'da yapılacağı müjdesi verildi.



SERHAT BARIŞ TÜRKMEN - ARİF KENAN TÜRKANTOS - SALİH ZEKİ ÇAKIR - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK Deniz Ticaret Odası, 9. dönem 11. Toplantısı, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında Fındıklı'daki Genel Merkez Binası'nda düzenlendi. Salih Zeki Çakır bir bilgilendirme yaparak, Hazine ve Maliye Bakan Yardımcısı Nureddin Nebati'nin toplantıya katılacağını bildirdi. Meclis Başkanı Çakır, "Gündeme başlamadan önce değerli üyemiz Yılmaz Ulusoy, geçirdiği bir rahatsızlıktan dolayı toplantıya katılamıyor. Geçirdiği rahatsızlıktan dolayı kendisine meclisimiz adına acil şifalar diliyoruz" dedikten sonra vefat haberlerine geçildi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen cenaze haberlerini meclise okudu. Ardından da gündem maddelerinin okunmasına ve oylanmasına geçildi.

Yönetim Kurulu'nun faaliyetleri hakkındaki video sunum izletilmeden önce Tamer Kiran söz alarak şu hatırlatmayı yaptı: "2017 Aralık ayının hesaplarını henüz kapatmadığımız için, buna kanunda müsaade ettiği için aralık

ay hesaplarının onaylanması ve varsa münakale talepleri gündeme gelmiyor. Onun için Mart meclisinde 2018 yılının bilançosu yapılacak. 2018 yılı kapatılmış olacak. Odalar ve Borsa Birliği'nden bu şekilde görüş aldığımız için bu şekilde ilerleyeceğiz ve 2019 Ocak ayının hesabını kapatacağız." Tamer Kiran'ın konuşmasının ardından faaliyetlerin gösterildiği video sunum izletildi. Faaliyet sunumunun ardından şube başkanları, meslek komite başkanları ve üyelerin sektörel görüş ve önerilerine geçildi.

## AFRİKA'DA ÇALIŞAN BALIKÇILARA KREDİ İMKANI

İlk olarak 1 No'lu Meslek Komite Başkanı Murat Kul söz alıp, İstanbul Rumeli Feneri Su Ürünleri Balıkçılık Kooperatifi'nin sorunlarını dile getirdi Kul, "1996 yılından itibaren kendileri burada işletmeciler, fakat kiralari bitmiş. Tabii ki Milli Emlak ile ilgili bir problem var, uzatmıyorlar. Bu konunun kayıtlara geçmesini istiyorum Sayın Cengiz Kaptanoğlu bu konu ile ilgili çalışıyor.

Bunun bir an önce çözüm bulunmasını istiyoruz. Yönetimin desteği ile birlikte bu sorunu aşacağımızı düşünüyoruz. Maliye ile ilgili bugünkü Ziraat Bankası konusunu tekrar gündeme getirmek istiyorum. Çünkü Moritanya'da bizim balıkçılarımız çalışıyor. 50'ye yakın balıkçı teknesi var. Burada balık tutup parasını Türkiye'ye getiriyorlar. Bu da yıllık 50-60 milyon doları buluyor.

Ziraat Bankası'ndan devlet destekli sübvansiyonlu kredi kullanıyoruz. Ziraat Bankası bu kredileri geri çağırdı ve faizini yüksek alarak geri çağırmaya başladı. Bu çok büyük bir sıkıntı, biz bunları teşvik etmeliyiz. Yurtdışına açılalım derken buradan üzerimize biniyorlar. Bunu bir şekil çözmeliyiz diye düşünüyorum. Yatırım yapmanız gerekiyor, yeni tekneler yapıp oraya gitmemiz gerekiyor. Önümüzde bir Senegal var, Umman var. Oraları geçmemiz gerekiyor. Ziraat Bankası ve başkanımız görüştü ancak çıkmaza girdi. Maliye Bakanlığı ile mi görüşmek gerekiyor, nasıl yapmak





Mustafa Muhtaroglu

gerekiyor, hangi bakanlıkta görüşmek gerekiyor? Bunun çözümünü bekliyoruz” sözleriyle komitesinin sorunlarını dile getirdi.

### İSTANBUL, IBIA BUNKER CONVENTION'A EV SAHİBİ OLACAK

Murat Kul'un ardından 13 No'lu Gemi Akaryakıtları İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroglu, “İyi bir haber vermek için söz aldım. 2020’de başlayan regülasyondan önce dünyadaki en önemli toplantıyı İstanbul’da yapacağız” diyerek konuşmasına başladı. Muhtaroglu sözlerine şöyle devam etti: “DTO Başkanı Tamer Bey ve yönetim kurulu gerçekten çok büyük destek verdi. İstanbul Bunker 2020 grubunu kurduk. Oradaki arkadaşlarımız ciddi destek verdi. Bunun sayesinde IMO danışmanı IBIA (Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği) daha önce Kopenhag, Singapur, Hamburg gibi yerlerde yaptığı yıllık büyük toplantıyı 2019’da İstanbul’da yapacak. Şubat ayında verilecek yemeğe 1.400 kişi bekliyoruz bu sene. Orada İstanbul anons edilecek. Bu bizim sektörümüz için hakikatten önemli bir şey. Bu toplantılar için Hong Kong’a, Singapur’a giderdik; İstanbul’a geliyorlar şimdi. 2020’den önce yapılacak bu toplantıda herkesi görmek istiyoruz. Ufuk Bey Türk P&I’dan destek oluyor bize. O da söz alacaktır. Bilinen bir konu ama ben kayıtlara geçmesini istedim.”

### “ÇEVRE CEZALARI KAYBETTİRİYOR”

Muhtaroglu çevre cezaları ile ilgili



Kasım İnandı

olarak konuşmasına şöyle devam etti: “Başkanım biliyorum çözmeye çalışıyorsunuz. Bu çevre cezaları, bize çok canlı bir müşteriyi kaybettirdi. Çok küçük bir sızıntı için 2 milyon 700 bin lira ceza kesildi ve ciddi bir filo yakıtı Türkiye’den almayı bıraktı. Bu filo bize her yıl 8-10 milyon döviz bırakırdı. Kesin karar verdiler buradan almayacaklar. En küçük bir sızıntı, denize giden bir yakıt dahi yok ama acayip bir ceza. Bu Çevre Bakanlığı ile ilgili, bu kanunun değişmesi gerekiyor. Türkiye bir iklim merkezi olsun istiyoruz. 12 bin 500 tane gemi burada durup yakıt alıyor, yağ alıyor, su alıyor, kumanya alıyor, her şeyi alıyor. Bu adam burada durmaz artık. Bu hızla artacak. Birkaç yayın kuruluşu bunu haber yapıyor. Sigortalar, sirküler yayınlayacaklar. Bu bizi ciddi etkileyecek. Ecrimisil diğer bir konu. Sayın Başkan bizzat ilgileniyor. Bu konuyu da çözmeliyiz.”

### ECRİMİSİL İÇİN GİRİŞİMLER SÜRÜYOR

Mustafa Muhtaroglu’nun arkasından 31 No’lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkan Yardımcısı Kasım İnandı kürsüye gelerek şunları söyledi: “Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından İBB’den kiraladığımız iskeleler ve deniz alanlarıyla ilgili mükerrer nitelikte tahakkuk edilen ecrimisillerle ilgili girişim çalışmaları oldu. Bu konuda bilgi vermek istiyorum. Başkanımız Tamer Kıran’ın girişimi ve katılımıyla 30 Ocak 2019 tarihinde Milli Emlak Genel Müdürü ile görüşmede bulunduk. Sorunlarımızı anlattık. Çözüm



Yunus Can

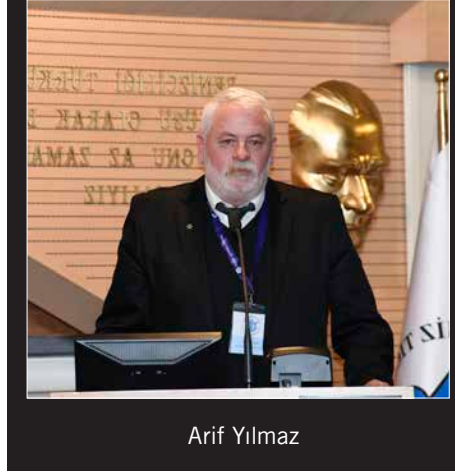
için yardımcı olma iradesi gösterdiler. İstanbul Avrupa ve Anadolu yakası Milli Emlak Müdürlerini arayarak şu an için tahakkuk edilen ecrimisiller ile ilgili işlem yapılmamasını istediler. Ankara’dan bizzat gelen bir ekiple iskelelerin kullanım durumunu tespit edecekler. Sonrasında oda heyetiyle bir toplantı daha yapıp, konunun çözümü yönünde çaba sarf edecekler. Ola ki, bu tespit sonunda kullandıkları iskelelerin bir kısmı Milli Emlak’ın bünyesinde ise bunların da Büyükşehir’e devredilmesini istedik. Bu ecrimisil probleminin çözümü için olumlu bir başlangıç. Bu konuda gayretlerinden dolayı Tamer Kıran Başkanımıza teşekkür ediyorum. Gelişmeler ilerledikçe sektörümüzü bilgilendireceğiz.”

### TOPLU TAŞIMADA KDV İNDİRİMİ

14 No’lu Meslek Komitesi adına söz alan Yunus Can geçtiğimiz aylarda başlatılan teknelerin bağlama yeri arayışları ile ilgili konuşmak istediğini belirterek şunları söyledi: “Şimdi o teknelerin belirli bir yere bağlanabilmesi için o teknelerin bağlı bulundukları dernek ve üyeleriyle yeniden bir araya gelerek tespit etmiş olduğumuz 4-5 yer üzerine bir seçim yapılmak üzere teklifimizi sunacağız. Eğer kabul ederlerse bu konuyla alakalı talebimizi yönetim kuruluna yapağz. Bu birinci aşamadır. İkincisi bu keşif gezilerimize güneyde de devam edeceğiz daha önce söz verdiğimiz üzere. Bunu da sanıyorum seçimlerden sonraki ilk ay başlatacağz. Bizim yıllardan bu yana yapmış olduğumuz işin niteliğinin toplu taşıma olması nedeniyle toplu



Yusuf Ziya Çakır



Arif Yılmaz



Kamil Kamiloglu

taşımlardan alınan KDV'nin makul, mantıklı bir seviyeye indirilmesi için taleplerimiz olmuştur. Ancak bizim oda nezdinde taleplerimiz olmasına rağmen tüm bu taleplerimiz yapılmamış gibi kısa süre önce bu talebi yapan ve yine bizimle birlikte eş değer işi yapan otobüslere KDV oranı 18'den 1,5'e indirildi. Bizden olağanüstü mükerrer ecrimisil taleplerinin yapıldığı ortamda, biz bunlarla uğraşırken aynı rakamlarda yolcu taşımacılığı yapmamıza rağmen karada çalışan, aynı hizmeti yapan araçların KDV oranının 18'den 1,5'e indirilmesine duyarsız kalınmasını üzülererek seyrediyoruz. Yıllardan beri yaptığımız taleplerin gerçeğe dönmesi için odamızdan çalışma başlatılmasını ve bu konuyla ilgili elimizdeki geçmiş taleplerimizi yenileyeceğimizi bilgilerinize sunmak istedim."

#### "ARMATÖRLERİN MAĞDURİYETİ"

Yunus Can'ın ardından söz alan Yusuf Ziya Çakır Trabzon Bölgesi ile ilgili bazı gelişmelere değinerek, şunları söyledi: "31 Aralık 2018 tarihine kadar Trabzon bölgesine tadilat için veya bir tamirat için, kaynak için gelen tüm gemiler Sürmene Limanı'ndaki Çamlı bölgesine sevk ediliyordu ve bununla ilgili ordino talepleri Trabzon Liman Başkanlığı tarafından organize edilmekteydi. Sürmene'de Liman Başkanlığı'na ordino vermek mümkün değildi. Fakat bakanlık ile yapılan görüşmeler sonucunda 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren tüm gemilerin ihtiyaçları Sürmene Liman Başkanlığı ve ordino ile beraber

karşılanmaya başlandı. Sürmene Limanı Çamburnu Tersanesi'ne gemiler girerek herhangi bir kılavuzluk ve römorkörük ücreti ödemeden hizmet almaya başlamışlardır. İkincisi Trabzon Limanı'na 2010 yılından 2018 yılına kadar olan Soçi-Trabzon arası yolcu taşımacılığı, yaşanan olaylar sebebiyle ve kurdaki sıkıntılar yüzünden ertelenmiş ve bazı seferler iptal edilerek armatörler büyük mağduriyetlere uğramıştır. O armatörlerin tamamı Rusya'ya ait vatandaşlardı. Şimdi, Trabzon Ticaret Odası ve TURSAB arasında bir görüşme var. Buna Soçi Ticaret ve Sanayi Odası da katılım sağlamış durumda. Bu yaz içerisinde Trabzon-Soçi arasında bunun içine Batum Limanı'nı da alarak yolcu taşımacılığının başlaması konusunda tekrar çalışmalar yapılmaktadır. Çakır, Rusya Türkiye arasındaki vize muafiyeti ile konuşmasına devam etti ve "Rusya Federasyonu Devlet Başkanı almış olduğu kararnameyle yeşil pasaportlular, Rusya'ya taşıma yapan Türk tır şoförleri ve iş adamlarından kısa süreli seyahatler için Rusya Federasyonu'nun talep ettiği vize tamamen kaldırılmıştır" dedi. Son olarak da Sümela Manastırı'nın da bu sene hizmete gireceğini belirten Çakır; "Trabzon Limanı, 2020 yılından itibaren kruvaziyer gemi talepleri ve rezervasyonları almaya başlamıştır" dedi.

#### "MESLEĞİMİZ YOK OLMA TEHLİKESİ ALTINDA"

Yusuf Ziya Çakır'ın ardından 48 No'lu Meslek Komitesi Başkanı Arif Yılmaz, "Komitemle ilgili birtakım bilgiler

vermek için geldim" diyerek sözlerine başladı ve şunları söyledi: "Önemli bir dönem. Çünkü odamızın sayesinde bir noktaya kadar yükseldik, bir meslek haline geldik. Şu anda da çöküşe doğru gidiyoruz, çökmeden önlem alalım diye sizlerle paylaşmak istedim. Bizim mesleğimiz oluşurken hiç devlet katkısı olmadı, kanunu hazırlanmadı, üniversitelerde branşları açılmadı. Turizmin gelişmesiyle beraber biz kendiliğimizden bir meslek icat ettik. Arkasından mevzuatı geldi. Yıllarca onu düzeltmek için hep beraber çaba verdik. Odamızda önce başka meslek komitelerinin içindeydik sonrasında kendi komitemizi kurduk. Şimdi odamızda iki meslek komitemiz var. Emeği geçen herkese de teşekkür ederim bunun için. Ancak bugün geldiğimiz noktada Turizm Bakanlığı bugün iyi niyetli bir yönetmelik değişikliği yaptı. Çünkü deniz turizminde her yıl belge alan sadece biz kalmıştık. Bazı müfettiş raporlarındaki eksik bilgilendirmeden dolayı özellikle halk meclislerinde bir ihale konusu ortaya çıktı. Bir ihale olabilir. Yıllarca ecrimisil verildi. Şu anda Türkiye'de mevcut su sporcularının haricinde bir yerde ihale açılrsa da, bu mesleği yapayım diyen kimse yok. Bölgelerimizde kim varsa olan insanlar onlar. Bunlar çalışmasa tekneler bir işe yaramayacak. Navlun bulamayan gemi sahibine döneriz. Dolayısıyla bir ihalede kriter olmalı. Sezon yaklaşıyor ama kriterler belli değil. Bu plaj güzelmış, ben burayı alayım iki de tekne koyayım diyen birileri mesleki





Ahmet Çetin



Cengiz Kaptanoğlu



Semih Dinçel

olarak bizi yok etmek üzere. Bakanlığın bunu bize sorması gerekir böyle bir ihale yapıyoruz diye. Türkiye’de bizim haricimizde su sporcuları ile ilgilenen kimse yok. Eğer bunu meslek haline getiren bizim odamızsa lütfen bize sahip çıksın.”

### HORTUM FACIASI ANTALYA’YI KÖTÜ ETKİLEDİ

38 No’lu Yat İşletmeciliği Komitesi Başkanı Kamil Kamiloğlu Antalya’da yaşanan hortum faciası ile ilgili konuşarak söze başladı: “Akdeniz bölgesindeki meslektaşlarımın üzüntüsünü ifade ederek sözlerime başlamak istiyorum. 24, 25 ve 26 Ocak’ta bölgemizde yaşanan hortumun vermiş olduğu çok ciddi zararlar ve hasarlar var. Bu mart öncesi yani Nevruz Bayramı’ndan önce teknecileri ve meslektaşları çok ciddi sıkıntıya soktu.

Sabredip, şükredip yaralarımızı sarmaya çalışıyoruz. Fakat bizleri daha çok üzen, bizleri daha çok yaralayan bu fırtınadan sonra, bu hasarlardan sonra maalesef bölgelerdeki şube başkanlarımız, merkezimizdeki sizler, değerli yönetim ve üyelerimiz, Antalya’yı yaşadığı fırtınadan dolayı ne hatırladınız ne de teknecilerimize, yatçılarımıza geçmiş olsun dileklerini ilettiniz.

Oysa, bu çok ciddi bir fırtınaydı”. Sıkıntıları kendi başlarına atlarmaya çalıştıklarını belirten Kamiloğlu, “Sigorta şirketleri çok ciddi sorunlar çıkartıyor. İstanbul’dan gelen eksperler kesinlikle yatçılık konusunda, yat malzemeleri

konusunda sıfır bilgiye sahip diyebilirim. Sizlerden yardım diliyoruz” dedi.

Kamiloğlu, “Sezon geliyor. Antalya’da en büyük sorun yine başlıyor” diyerek, sözlerini şöyle noktaladı: Antalya Kemer arası 9 mil, 3 mil sonra Kemer liman sahasına giriyoruz. Yine aynı gündem, aynı mevzular konuşuluyor. Yine liman ihlalinden bahsediliyor. Bu liman ihlalini de günlük turlardan kaldırmamız lazım. Bağlanma, liman fiyatları minimum %15, maksimum %115 artırılmış. Komitedeki arkadaşlar bunların bir an önce düzeltilmesini istiyorlar”.

Antalya Deniz Ticaret Odası Başkanı Ahmet Çetin Kamil Kamiloğlu’nun konuşması üzerine söz alıp şunları söyledi: “Ben Almanya dönüşümün sabahında bölgeyi gezdim. Almanya’ya gitmeden bir hafta 10 gün öncesi Kalkan ve Kaş’ta da fırtına olmuştu. 2 tane Kaş’ta, 3 tane Alanya tarafında tekne yatmıştı. Abartıldığı kadar rakamlar yoktu. Kumlu bölgesinde 50-60 tane balıkçı teknesi birbirine girmişti. 460 rakamı doğru değil.

Ama çok büyük bir badire atlatılmıştır. En az zarar gören yine de denizciler oldu. Ben kendim de bizzat her tarafı gezdim. Kumlu bölgesinde tespit yapacak birim olmadığı için Vali ve Kaymakam Bey ile görüştüğümüzde fotoğraflarla bize müracaat etsin dediler. Biz de 60 tane hasarlı tekne için müracaat ettik. Antalya büyük bir afet geçirdi ancak en az zararı denizciler yaşadı.”

### MURAT TUNCER’E TEŞEKKÜR

Ahmet Çetin’in ardından kürsüye gelen Cengiz Kaptanoğlu, “Arkadaşlar gurur duyuyorum. Kaç tane arkadaşımız var? 80 tane. Gerçekten sizlerle onur duyuyorum. 1990’lara gittik. Sayın başkan, yönetim kurulu seçim çalışması mı yapıyorsunuz? Maşallah. Her yapılan intibak bir karşılığa tabii. İkinci bir şey daha rica ediyorum. Bugün mali konulara değinmediniz. Gelecek ay DTO Petrol konusuyla ilgili kesintisiz bilgi istiyoruz. Üç, öbür başladığınız işi de bitirmenizi istiyoruz. Murat kardeşime çok teşekkür etmek istiyorum. Murat Tuncer burada mı? Fevkalade bir çalışma yaptık, vefayı unutamıyorum. Çalışmalarından dolayı kendisine çok teşekkür ediyorum. Yerine gelen genel sekreterimiz de fevkalade” açıklamasını yaptı.

### SEMİH DİNÇEL PİYASALARLA İLGİLİ SUNUM YAPTI

37 No’lu Gemi Brokerları ve Navlun Komisyoncuları Komitesi Başkanı Semih Dinçel, konuşmasında Kartal’da çöken bina faciasında kurtulan Havva’nın müjdesini vererek başladı. Dinçel şunları söyledi: “49 komitenin 21 tanesi armatörlük hizmeti veriyor. 14 tanesi de zaten bizatihi armatör. Güzel haberleri kafalar yanmadan önden söyleyeyim dedim, süreyi kompakt bir hale getirdim. Benim yapmaya çalıştığım şöyle: Tren rayına kulağını dayayıp tren hangi taraftan gelecek onu söylüyorum, bir yatırım tavsiyesi değil. O yüzden VNCC’den başlayarak söyleyeyim,

suezmax, afromax, dirty product, clean medium, clean handy ve chemical'lar 13500 ve 20000 arası."

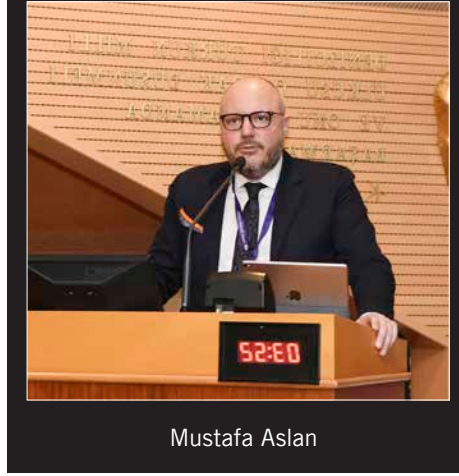
Dinçel konuşmasını şöyle sürdürdü: "Hepsi 2018'e göre iyi durumda. Hele birazdan dry kargoyu görünce siz de göreceksiniz. Tankerlerde rakamları hafta hafta yapmaya çalıştım. Bir düşüş olsa da 2018'e göre iyiler, rakamları görüyorsunuz hepsini tek tek okuyup vaktinizi almayayım. Ama 10 binin altında rakam yok gördüğünüz gibi. Tanker filosu 2019'de yüzde 1 büyüyecekti.

Amerika'nın petrol denetimi %10 arttı. Yani oil'de artık kötü gitmeyecek. Burada bir de şöyle bir şey oldu, spot bir yıllık kiralama ücretleri yükseldi. Piyasanın kabul ettiği 1, 3 ve 5 yıllıklarda, mesela 5 yıllıklarda 25 bin dolarlar konuşuluyor, kabul ettiler bu rakamları. Stoklarda bir düzeltme oldu ama rakamlar yine 30 binlerde. Şimdi dry kargoda düşüşün bittiğini size göstermek istiyorum". Semih Dinçel ardından grafikler üzerinden son yaşanan gelişmeleri anlattı.

### "PİYASA NAVLUNLARIN ÇIKACAĞINA İNANİYOR"

"Uzun zaman esaslı kiralamalar stok kazançlarının çok üstünde" diyerek sözlerine devam eden Dinçel, "Bu da şunu destekliyor ki, insanlar 2019'un ikinci hatta üçüncü yarısında navlunların tekrar düzeleceğine inanıyorlar, bu paraları ödüyorlar. Market neredeyse şu anda yarısında bunun. Geçen bunu konuşmuştuk. İnsanların düşerken bile düşüşe göre pozisyon aldıklarında nasıl kar yaptıklarını görüyorsunuz.

Ocak ayında konuştuğumuzda 13 bin dolar, şubat rakamları 8 bin 600. 2019'un ikinci yarısı 9 bin 750, daha önce 14 bin 400'dü. Yani burada düşeceğine dair kontrat alırsanız o farkı cebinize koyuyorsunuz. Bunu daha ziyade riskleri azaltmak için yapıyorlar. İşte sizlere sunuma başladığımdan beri kendim takip ettiğim, 9 Ekim'den beri bfx'teki düşüş verileri böyle."



Mustafa Aslan

### "KERÇ'TEN SONRA DENETİMLER ARTTI"

Dinçel konuşmasına capesize ile devam etti ve bu konuda Meclisi bilgilendirdi. Dinçel konuşmasını PMI ile bitirdi: "Geçen Engin Bey bir sunum yapmıştı orada PMI'dan bahsetti. Birkaç arkadaşına sordum, 'PMI'in ne olduğunu biliyor musunuz?' diye. Bilmiyorum dediler. Bunu araştırıp sizinle paylaşayım dedim. PMI Endeksi anketinde o ülkede hasılatın başını tutan 400'e yakın satın alma müdürü yöneticilerine geçen ay ne yaptığını soruyorlar. Beş soru soruyorlar. Üretim arzında, yeni siparişlerinde, işçi sayınızda, stoklarınızda artış ya da azalış var mı? Siparişlerin teslim sürecinde yavaşlama oldu mu? Bu sorulara olumlu cevap verirse bir puan, değişiklik yok derse 0.5 puan, işler kötü derse de 0 sıfır puan. Bunları alıp bir araya getiriyorlar. Zaten herkes yüzdesi 0.5'te ise 50 puan. O yüzden her ay 50 ile başlıyor. O ülkenin büyüme indekslerini veriyor. Ekonomi kanallarını seyrederken PMI sürekli kullanılıyor. 50'nin altında rakamlar konuşuluyor. Almanya en çok ihracat yaptığımız ülke. Orada bile ellinin altı rakamlar konuşuluyor."

### EGİAD'DA MUSTAFA ASLAN DÖNEMİ

Ege Genç İşinsanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Aslan toplantıda söz alıp geldiği görev ile ilgili açıklamalar yaptı. Aslan şunları söyledi: "12 Ocak'ta İzmir'de gerçekleşen EGİAD Genel Kurulu'nda üyelerin teveccühünü

olarak 15. dönem yönetim kurulu başkanlığı görevini iki senelik bir süre için devralmış bulunuyorum. Sizlere EGİAD hakkında bilgi vermek istiyorum. Genel kurulumuz 12 Ocak'ta bir tüzük değişikliği yaparak ismini Ege Genç İşinsanları Derneği yapmıştır ama kuruluşunda Ege Genç İşadamları Derneği olarak kurulmuştur. 47 kurucu üyenin hepsi erkekti ve işadımıydı. O sebeple Ege Genç İşadamları Derneği olarak kuruldu. Biz kısaltmamızı bu tüzük değişikliğinde EGİAD olarak koruduk, fakat açık ismimizi iş insanları derneği olarak değiştirdik. Amacımız üyelerimizin bulunduğu sektörlerde ve bölgemizin lehine olabilecek tanıtım faaliyetleri, denizcilik faaliyetleri ve üyeler arası ticareti geliştirmek gibi çalışmalarını yürütmek".

"EGİAD'ın kalite konusunda çok önemli bir duruşu var" diyerek sözlerine devam eden Aslan, "Birçok kalite belgesi bulunmakta. Bu geçtiğimiz dönemde de bunlara ilaveler gerçekleştirildi. Üniversiteler ile ortak çalışmalarımız çok fazla. İçeriğini tamamen üniversite öğrencilerinin oluşturduğu ve bizim sadece sponsor olduğumuz bir dergi çıkarıyoruz Beyond diye. Aynı zamanda EGİAD Yarın diye bir dergimiz var, üç ayda bir çıkardığımız. Yine iş insanlarını ilgilendiren aktüel konularda içerik geliştirip bunu paydaşları ile paylaşan ücretsiz bir dergi" şeklinde konuştu. Bunun dışında üyesi oldukları kuruluşları da sıralayan Aslan, yaptıkları sosyal projelerle ilgili de bilgi verdi.

Aslan sözlerine EGİAD çatısında kurmayı düşündükleri düşünce kuruluşu ile devam etti: "EGİAD düşünce kuruluşu olarak bir EGİAD Think Tank kurmak istiyoruz. Yurtdışında düşünce kuruluşları oldukça aktif, biliyorsunuz. Ülkemizde ise hala ikili hanelerde bulunmakta. Hele EGİAD Think Tank gibi sivil olarak kurulmuş düşünce kuruluşları ise oldukça az. Biz burada eğer başkanım uygun görürse bölgelerimizde bulunan şubelerimizle işbirliği içerisinde girmek istiyoruz. EGİAD'ın 15. dönem yönetim kurulu





Abbas Kolçalar

başkanı olarak, ben odamızın benim için baba ocağı olduğunu ifade etmek isterim. Bu çerçevede Salih Başkanımın, Tamer Başkanımın emrinde çalışıyor olmak benim için çok büyük bir gurur ve onur, burada bir meclisteki kardeşiniz olarak bulunuyor olmak gerçekten çok büyük ayrıcalık”.

### YABANCI BAYRAKLI HAVUZLAR

Mustafa Aslan'ın ardından söz alan Abbas Kolçalar, “Bilgilendirme maksadıyla söz alma gereği duydum” dedikten sonra konuşmasına başladı. Kolçalar şunları söyledi: “Geçen meclis toplantımızda hatırlarsanız Antalya'daki yabancı bayraklı havuzun çalışması ile ilgili oluşan aksaklıkları söylemiştim ve o günkü bilgim çerçevesinde odamız buna izin vermemiş olmasına rağmen bu iş yine de yapılabilecek duyumları almıştım. Geçen gün Antalya'dan canlı fotoğraflar aldık. Odamıza ‘Evet, izin vermedik’ diyen bakanlık bir başka şekilde, bir başka gerekçeyle izin vermiş. O dönemde bilgilendirmeleri ben Salih Bey'e yaptım. Eksik olmasın, teşekkür ediyorum. Gerçekten samimi bir şekilde o konuyla ilgilendi. Pazartesi salı çarşamba günü adam teknesini indirdi ve gitti. Şimdi geçen meclis toplantısında da arz etmiştim ki biz bunun oda olarak takipçisi olmazsak, bu soruşturmanın yapılmasını yönlendirecek şekilde genel müdürlüğümüzü bilgilendirmesek, buna benzer olayların önünü kesemeyiz. Bu sabah yaptığımız Meslek Komitesi Toplantısı'nda gördüm ki onun için teşekkür ediyorum, odamız 18'inde bu

konuyla ilgili olarak Ankara'ya sormuş. Ankara genel müdürümüz bu konuda bir cevap vermiş, iki tane teknik gerekçesi var o cevabın. Biri odanın teknik olarak Türkiye'deki havuzların yapılamayacağını anlattığı şeylerin hepsinin aksinin doğru olduğunu ifade etmek istiyoruz. İkincisi adamlar kendi beyanlarında bir önceki seferde aynı şekilde yaptık diye suçlarını itiraf ediyor. Bu konuda bir şey talep etmeliyiz.

### “ÇAKIR: KABOTAJ KONUSUNDA DAHA HASSAS OLMALIYIZ”

“Tabii bunun sonucunda da aynı yazıdan şöyle bir şey daha çıkıyor” diyen Kolçalar, “Bunu yazan direkt bakanlığın verdiği görüş yazısında şunu söylüyor. Diyor ki müşteri bize bir taleple geldi. Müşteri o taleple gelecek bilgiye sahip değil. Çünkü mevzuatını bilmez. Yabancı sermayeli bir şirket, tabii ki Türk personel çalışıyor, doğrudur. O orada bile farklı bir senaryo sebebiyle bu iş olmuştur ama Sayın Salih Bey'e de, Tamer Bey'e de ilgilerinden dolayı çok teşekkür ederim. Sektör olarak takipçisi olacağına inancımız artmıştır” sözlerinin ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır söz alıp şunları söyledi: “Dün ben Liman Başkanı ile bir yakınına görüştüm. Açıklamanız önemli, teknik olarak sizin önerdiğiniz havuzun rıhtım yüksekliği ve genişliği olarak bu işi yapamayacağı yönünde ısrarlılar. Benim söylediğim Liman Başkanlığı'nın konusu değil. Aslında bunu teknik başka bir komisyonun tespit etmesi lazım. Bence Oda bu ve bu benzeri konularla ilgilenmeli. Özellikle kabotaj konusunda da hassas olmamız lazım. Üzerine gidilmesi gerekiyor. Zannediyorum bakanlık da, idaremi de gereğini yapacaktır.”

Kolçalar, “Alakanız için tekrar teşekkür ediyorum” dedikten sonra, şöyle devam etti: “Bildığınız gibi Türk Akımı Projesi Rusya'dan bitip Kıyıköy'e geldi. Açık denizdeki bütün hizmetleri yabancı bayraklı gemiler yaptı, doğrudur. Türkiye'de çalışması ile ilgili Odamızdan ve dolayısıyla bizden de görüş istendi. Çaresiz, başka bir seçeneğimiz olmadığı



Arif Ertik

için ‘evet’ dedik. Ancak karasularımız içinde dalgıç hizmetlerimiz ilk defa yabancılara verilmeye çalışılıyor. Bizim sahil şeridimiz içinde tüm dalgıç şirketleri, bu işi yabancılar da yapıyor olsa Türk şirketleriyle çalıştı. Hangi gerekçedir bilmiyorum ama mazeretlerinin lisan olduğunu söylüyorlar ki, bu da sektörümüze karşı çok ayıp bir şey. Bu işi yapacak çok profesyonel arkadaşlarımız, şirketlerimiz var. Bazı şirketlerimiz Azerbaycan'dan tutun Birleşik Arap Emirlikleri'ne kadar sualtı hizmetleri vermiş olan şirketlerdir. Bugün gelen haberde görüşmeler son anda durdurulmuş ve yabancı dalgıçların geleceği öğrenilmiştir.” Kolçalar konuşmasına mevzuatla devam etti ve bu konudaki sıkıntıları da meclisle paylaştı.

### “ESKİ KABOTAJ KANUNU GERİ GELMELİ”

Abbas Kolçalar'ın sözlerine ek yapmak için kürsüye gelen Arif Ertik, “Kabotaj ile ilgili Abbas Bey'in anlattığı konuya bir ek yapmak istiyorum. 2008 ve 2013 senesinde Kabotaj Kanunu'nda yapılan değişiklikler ile 1926 senesinde kabul edilmiş olan, sayfalar süren Kabotaj Kanunu sadeleşmiştir. Sadece bir paragrafta geçiyor. Beşinci ve son maddesinde şu yazıyor: ‘1926'dan beri geçerlidir. İki liman arasında yabancı gemi Kabotaj ihlal ederse, cezası 5 bin liradan 25 bin liraya kadar. Liman Başkanı cezasını minimumdan kesecektir. Liman içinde bir faaliyet yaparsa yabancı bayraklı gemi kabotaj ihlal ederse,



Nazmi Doğru

cezası 500 liradan bin liraya kadardır. Liman Başkanı 500 liradan kesecektir.' Dalgıçlardan hiç bahsedilmiyor. Esas biz eski Kabotaj Kanunu'muzu tekrar geri getirmeliyiz. Bugün Kabotaj Kanunu'nda hayret edici bir durum var" diyerek Kabotaj Kanunu'ndaki eksikliklere vurgu yaptı.

### "TÜRK TEKNELERİ BALIKÇILIĞI BİLİYOR"

Kürsüye gelen Nazmi Doğru, Murat Kul'un değindiği Afrika'daki balıkçılık faaliyetlerine değinerek şunları söyledi: "Ben 2 No'lu Meslek Komitesi adına söz aldım. Murat Kul arkadaşımız işin avcılık tarafında, biz de yetiştiricilik tarafındayız. Moritanya ile ilgili konuda çok önemli bir noktaya değindi Murat. Biz 2016'da oraya iki tane gırgır teknesi götürdük ve Türklerin başarı hikâyesi orada başladı. Şimdi 50'ye yakın tekne var. Şimdilik sadece rakamlardan başlamamı istedi arkadaşlarım. Son iki yılı söyleyeyim sadece, 2017'de 450 bin ton, 2018'de 600 bin ton balığı tutmuş bizim arkadaşlarımız. Gururla söyleyeceğim bir konu var ki bizim Türk teknelerimiz balıkçılığı biliyor. Biz orada ilk fabrikayı aldığımız zaman yemin ediyorum size fabrikaların olduğu caddede in cin top oynuyordu. Biz fabrikayı kurduk, geliştirdik, inanın çok cahil insanlarla uğraştık. Her türlü şey başımıza geldi ama hiç yılmadık. Sonuçta biz kendi firmamızda yılda sadece 150 bin ton balık yemi üretiyoruz. Bunun hemen hemen %40'ı balık yemi, balık yağı. Sonuçta bize maliyeti sadece 1 dolar,



sadece 150 milyon dolarlık balık yemi üretiyoruz. %40'ı 60 milyon dolar. Bu balık yemleri Tunus'tan, Fas'tan, Moritanya'dan, Atlantik Okyanusu'ndan geliyor. Bizden sonra diğer iki firma daha fabrika satın aldı. Ben mesela geçen sene 13 bin ton balık unu, balık yağı getirdim. Bunun şu anda ki günlük değeri 20 milyon dolar. Diğer firmalar da bunları getirdi: 60 milyon dolar. Bu sadece bizim balık unu ve balık yağı olarak Moritanya'dan getirdiğimiz. Tutulan balık değerine dönüyorsunuz ilk 150 dolar ile başlatmıştık biz tonunu şu anda ortalama 155 dolar. 600 bin ton balık tutuldu oldu zaten 95-100 milyon dolar."

### DTO'DA GENEL SEKRETERLİK MAKAMINDA BAYRAK DEVİR TESLİMİ YAPILDI

Nazmi Doğru'nun ardından söz alan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Meclis sekreteryasında yapılan değişiklik üzerine Odanın önceki Genel Sekreteri Murat Tuncer'i görüş ve düşüncelerini almak için kürsüye davet etti.

Murat Tuncer kürsüye gelerek şunları söyledi: "30 yıllık askeri hayatımdan sonra 1997 yılında intisap ettiğim Deniz Ticaret Odası'nda 22 yıldır görev yapıyorum. O zaman yürürlükte olan 5090 sayılı kanun uyarınca yönetim

kurulumuzun önermesi üzerine 2003 yılında meclisimizin onayıyla genel sekreterliğe atandım. Bugün görevi Yönetim Kurulu kararıyla seçilen Yeni Genel Sekreter Sayın İsmet Salihoğlu'na devretmiş bulunuyorum. Bu dönem zarfında meclis için dört meclis başkanı, üç yönetim kurulu başkanı ve çok değişik, çeşitli yönetim kurulu üyeleriyle, meclis üyeleriyle birlikte görev yaptığım sırada sevgi ve dostlukla çok mutlu oldum. Çok mutlu bir hayat geçirdim. İşe gelirken adımlarım hiç geri gitmedi. Hep içimi sevinç kaplayarak geldim.

Liman gibi gördüm, deniz kuvvetlerinden sonra burası benim ikinci yuvam oldu. O desteği verdikleri için sayın üyelerimize, başkanlarımıza çok teşekkür ederim. Keza personelime de bir iki kelime söylemek isterim. Buraya geldiğimden beri çok şey değişti. O zaman filomuz 2, 5 milyon DWT, meslek komite sayımız 30, meclis üye sayımız 60, arkada gördüğünüz kütüphane meclis salonumuzdu. Bugünkü rakamlarımızı herkes biliyor. Nereden nereye geldik? Filo çok genişledi, sektör çok gelişti, Oda da gelişti. Kurumsallaşma yönünde çok büyük adımlar kat ettik. Beğenmiş olduğunuz hizmet çıktısını en üst seviyelere yükselttik. İnanıyorum ki bundan sonra da görevi devrettiğimiz arkadaşlarımızla





İsmet Salihoğlu

bu çıta, bayrak çok daha ileri noktalara taşınacaktır. Hiçbir zaman benden sonra tufan demedim.

Hep benden sonra ne olacak merak etmişimdir. Çünkü bir aidiyet duygusuyla bağlıyım buraya. Bu bakımdan içimi bir sevinç kaplıyor. Sevinç şurada, çünkü ben görevden ayrılmayı sadece kendime kalan ahir ömrümü istediğim gibi geçirmek için istedim. Başka da hiçbir gayem yoktu. Bu bakımdan sevinçliyim ama çok sevdiğim de bir camiadan ayrılacağım için üzüntülüymüm ama camiadan bir telefon kadar uzaktayım. Bana ne zaman, nerede ihtiyaç varsa oradayım. Tekrar tekrar tüm üyelerimize, başkanlarımıza çok teşekkür ederim.”

### TUNCER'E TEŞEKKÜR PLAKETİ VERİLDİ

Murat Tuncer'in sözlerinden sonra DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından kendisine denizcilik camiasına yapmış olduğu katkılardan dolayı plaket takdim edildi. Tamer Kıran plaket takdiminden önce şu konuşmayı yaptı: “Murat Bey öncelikle deniz kuvvetlerinde yaptığınız çok değerli hizmetlerden sonra Deniz Ticaret Odamıza gelerek sektörümüze hizmet ettiniz, sektörümüzün bu 19 yılı gelişmesinde çok emeğiniz var. Sektörümüz bunu unutmayacak ve sizleri her zaman müteşekkirci duygularla hatırlayacaktır. Ben bu sürenin anısına sadece baktığınızda burayı hatırlamanız adına bu plaketi takdim etmek istiyorum. Şunu biliyorum ki bundan

sonra sektörümüz hep sizin yanınızda olacak siz de sektörümüzün yanında olacaksınız. Teşekkür ediyorum.”

### YENİ GENEL SEKRETER İSMET SALİHOĞLU KENDİNİ TANITTI

Plaket takdiminin ardından Yeni Genel Sekreter İsmet Salihoğlu kürsüye gelerek bir konuşma yaptı. Salihoğlu, “Murat Tuncer Bey'e bundan sonraki hayatında sağlık, huzur, mutluluklar diliyorum. Bir bürokrat olarak, denizcilik camiasını vefalı bir camia, sektör olarak bilirdik. Buna burada şahit olduğum için de tekrar sizlere minnet duyuyorum” sözlerinin ardından hazıruna kendini tanıttı. Salihoğlu şunları söyledi: “1959 yılında Kahramanmaraş'ta doğdum. İlk ve ortaokulu Kahramanmaraş'ta, liseyi Adana Erkek Lisesi'nde okudum. Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi'nde İktisat ve Maliye Bölümü'nden mezun oldum. Daha sonra Gazi Üniversitesi'nde iktisat alanında master yaptım. 2006 yılı Milli Güvenlik Akademisi mezunuyum. İş hayatına rahmetli Adnan Kahveci'nin yanında 1984 yılında başladım. Sonra Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı'nda stajyer hazine kontrolü, hazine kontrolörü ve hazine başkontrolörü olarak görev yaptım. Bu süreç içerisinde Amerika'ya bir yıllık bir mesleki eğitim araştırma için gittim, ABD savunma sanayinin ihracatının araştırması için. Amerika dönüşü Hazine Müsteşarlığı'na bağlı Teşvik Uygulama Genel Müdürlüğü'nde 12 yıl genel müdür yardımcılığı yaptım. Bu camiayla o dönemde tanıştım ve denizcilik sektörüne, gemi inşaat sektörüne tesisatla ilgili konulara baktım ve camiayı o dönemde tanıdım. Yine aynı süreç içerisinde TOBB'da denizcilik meclis üyeliği Hazine adına toplantılarına katıldım. O süreçte camiayı yakından tanıma imkanı buldum. Hazine'de görev yaptığım dönem içerisinde Hazine adına 6 yıl Devlet Demir Yolları'nda yönetim kurulu üyeliği yaptım. 8-9 yıla yakın da Türkiye Petrolleri Anonim ortaklığında da yönetim kurulu üyeliği yaptım. 2012 yılı sonunda Ekonomi Bakanlığı adına Münih Ticaret Ataşesi olarak atandım. 4 buçuk yıl ticaret ataşeliği görevinde



Hüseyin Kocabaş

bulundum ve dönüşte yine Ekonomi Bakanlığı'nda dış ticaret uzmanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nda, Sanayi ve Teknoloji uzmanı orak görev yaptım. Evliyim, hukuk alanında doktora yapan bir kızım, elektrik mühendisliği okuyan bir oğlum var. Bu büyük denizcilik camiasının, bu büyük aileye hep sempati duydum, hep yakınlarında oldum, hep abilerim, dostlarım oldu. Şimdi içinde olmaktan onur duyduğumu belirtiyorum” sözleriyle biyografisinden bahsetti. Salihoğlu'ndan sonra altıncı gündem maddesi olarak, Tamer Kıran'ın TOBB Başkan Yardımcısı olarak katıldığı Ekonomi Şurası ile ilgili video sunum yapıldı. Gösterilen video sunumda denizcilik sektörünün altı temel sorununu Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'a ilettiği izletildi.

### “ZİYA KALKAVAN UNUTULMASIN”

Video sunumun ardından söz alan Muhittin Molla, “Bu odanın temelini atan Ziya Amca'yı hiç anmıyoruz” derken şu açıklamaları yaptı: “Bizim gibileri kaptan yapan Ziya Amca'dır. Burada Ziya Amca'yı anmamak bu toplantılara katılmama hissi veriyor insana. Ölülerimizin arkasından bir şey yapalım. Bir dakikalık saygı duruşu yapalım. Onları her zaman hatırlasak olmaz mı? İkinci konu ekmeğini yediğimiz için ayakta tutmaya çalıştığımız tarihi Beykoz İskelesi. Sayın başkanlarımız Beykoz İskelesi beyaz bayrağı çekti. Hemen burnumuzun dibinde taşımacılığa geçti devlet. Lütfen Beykoz İskelesi'ne değer verin diyorum.”



Tamer Kıran

### KOSDER ADINA TEŞEKKÜR

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş da toplantıda kısa bir konuşma yaptı: “Tamer Başkanım, Sayın Cumhurbaşkanı’na altı önemli konu arz etti. Bunlardan bir tanesi koster filosunun yenilenmesi ki uzun zamandan beri üzerinde çalıştığımız bir konu. Özellikle bu noktada teşekkür etmek istiyorum. 2014 yılında çalışmaya başladık. O dönemde Deniz Ticaret Odası’nın desteğini almadık desem yerinde olur. Şimdi görüyorum ki, başlamış olduğumuz bu çalışma Deniz Ticaret Odası’nın çatısı altında çok güzel yerlere ulaşmış durumda. Bundan dolayı derneğim ve üyelerim adına teşekkür etmek istiyorum. Hatta biliyorum ki önceki gün Ankara’daydınız sayın meclis başkanımı. Bununla ilgili iyi gelişmeler olduğunu düşünüyorum.”

### YAŞANAN ACI OLAYLAR İÇİN BAŞSAĞLIĞI

Hüseyin Kocabaş’ın ardından, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kapanış konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldi. “Sözlerime öncelikle geçtiğimiz çok kısa süre içerisinde yaşadığımız iki elim olayla başlamak istiyorum” diyen Tamer Kıran şunları söyledi: “Önce Kerç Boğazı’nda

yabancı bayraklı bir gemide çalışan Türk vatandaşlarımızın, Türk gemicilerimizin hayatlarını kaybetmesinden dolayı son derece üzüntülüüz. Kendilerine Allah’tan rahmet ve ailelerine sabırlar diliyoruz. Yine aynı kazada yaralanan gemicilerimize Allah’tan bir an önce şifalar vermesini diliyorum. Keza, yine Tuzla tersaneler bölgemizde yaşadığımız, maalesef iki ölümle neticelenen çok üzücü olayda hayatını kaybeden kardeşlerimize yine Allah’tan rahmet ve kederli ailelerine başsağlığı diliyorum. Yine aynı olayda yaralanan kardeşlerimize bir an önce Allah’tan şifa diliyorum.

Üyemiz olan tersane sahibi kardeşimize çok çok geçmiş olsun diyorum. Allah, böyle kötü olayların tekrarından sakınsın. Geçtiğimiz ay meclis toplantımızdan sonra üzücü bir hadiseyle karşılaştık yine. Meclisimizin en yaşlı üyesi Yılmaz Ulusoy bir hastalık neticesinde uzun süre yoğun bakımda yatmak zorunda kaldı. Ardından geçtiğimiz günlerde evine taburcu edildi. Şu anda evinde tedavisi sürüyor. Bir müddet daha sürecek tedavisi. Kendisine de çok geçmiş olsun diyor, acil şifalar diliyorum.”

### “SORUNLAR CUMHURBAŞKANI’NA İLETİLDİ”

Tamer Kıran sözlerine TOBB Ekonomi Şurası ile devam etti: “Öncelikle şunu söyleyeyim. Orada süre 5 dakikaydı. Bu sürede 5 sorunu söylemem gerekiyordu. Sonra ilk konuşmacı süresinde tamamlayamadığı için başkanımız 1 dakika ekstra süre verdi. Ondan sonra o genel bir kabul oldu ve süre altı dakikaya çıktı. Dolayısıyla benim de altı dakikada altı sorunu sıralamam gerekiyordu. Ciddi anlamda kısa, hızlı ve net konuşmam gereken bir ortamda ve 1100 kişinin önünde konuşmam gerekiyordu. Sesim biraz heyecanlı gibiydi ama onun heyecanla ilgisi yoktu. Benden önce dört konsey başkanı konuşmuştu. Onların söylediklerini salondaki bürokratlar çalışmaya başlamıştı. Dolayısıyla Cumhurbaşkanımıza konularla ilgili bilgiler aktarıyorlardı. Ben bu arada sunum yaparken bir anda dönüp baktığımda Cumhurbaşkanımızın etrafında iki bakanımızı görünce tabii benim anlatacaklarım duyulmayacak endişesiyle hem söylemeye çalıştım, hem de süreyi kontrol etmeye çalıştım. Ama sonradan şu fotoğrafı gösterdiğimde gördüğünüz gibi tüm ilgiyi üstüme çekmeyi başardım.

Bu fotoğraf hakikatten Sayın Cumhurbaşkanımız ve o koltukta oturan sekiz bakanımızın çok ilgisini çekti ve tamamen bununla ilgilendiler. Güzel bir örnek olduğunu ve amaca hizmet ettiğini düşünüyorum. Çünkü birtakım duyurular alıyoruz. Odamıza da resmi yazı geldi Çevre Bakanlığı’ndan çok şikayet alındığına dair. Bu da bir ilerlemedir. Çevre Bakanlığı bir şikayet dilekçesine cevap yazarak çalışma grubunda bu konuyu gündeme alacağız diye cevap verdi. Dolayısıyla çevre cezaları konusu inşallah devletimizin gündemine girdi ve makul bir orta yol tabii ki çevre duyarlılığını da kaybetmeden bulacağız ümidindeyim. Çevre cezalarının mantığı pek doğru işlemiyor. Buna alternatif sunmak gerekiyor. Bu yönde sekretaryamızla birlikte çalışmalarımızı sürdürüyoruz.”



### “CUMHURBAŞKANI’NDAN ‘SORUNLARI ÇÖZÜN’ TALİMATI”

Kıran konuşmasına şöyle devam etti: “Bunun önemli tarafı Cumhurbaşkanımız, herkes konuşmasını yaptıktan sonra şöyle bir talimat verdi. Dedi ki, ‘Şubat ayının ilk yarısında bu konuları birebir bakanlarla görüşerek, toplanarak çözebildiklerinizi çözün.’ Bunun akabinde dün haber geldi. Şubat ayı bitmeden sektör meclisi bazında toplanarak ilgili bakanlarla denizcilik sektörü meclisi olarak toplanarak bu gündeme getirdiğimiz konuları çözmeye çalışacağız. Bu da tabii, çok önemli bir ilerlemedir. Gündeme getirilen konuların, orada sadece gündeme getirilmediği, aynı zamanda bir aksiyon alma durumunun da olduğunu göstermesi açısından önemli. Türkiye Ekonomi Şurası her yıl yapılan hakikatten devletin çok üst seviyede katılım gösterdiği ve tüm Türkiye’nin sorunlarının dinlendiği ve neticesinde bir kitapçığın oluşturulduğu, kitapçığın da Cumhurbaşkanlığı dahil ilgili bakanlıklara gönderildiği, bakanlıkların ajandalarına girdiği bir şura. İnşallah neticeleri de hayırlı olur. Biz Allah’tan iki odayız. 110 küsur ticaret borsası, 110 küsur ticaret odası, 20 küsur sanayi odası; tabii bunların 5-6 sorun belirlemeleri gerekirken biz Mersin Deniz Ticaret Odası ile sorunlarımızı belirledik. Bazıları SEKA’nın ne alakası var diye düşünebilir ama Mersin DTO’nun söylemek istediği bir konuydu, onu da söyledik çok şükür. Tekrar Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanına, Cihan Lokmanoğlu Bey’e teşekkür ediyorum gösterdiği anlayış ve yapıcı tutum nedeniyle.”

### “ZİRAAT BANKASI İYİ İŞ YAPANI CEZALANDIRIYOR”

Ziraat Bankası’nın Afrika’daki balıkçılara kredi vermemesi konusuna değinen Kıran konuşmasına şöyle devam etti: “Ziraat Bankası konusu TOBB nedeniyle takip ettiğim bir konu. Nazmi kardeşim söyledi. Hani bazen iyi bir iş yapan cezalandırılır ya burada öyle bir durumla karşı karşıyayız. Ziraat Bankası son derece zorlama bir yorumla ülkemizde tarımsal faaliyetin

geliştirilmesi cümlesindeki ‘ülkemizde’ kelimesinden bu faaliyetin Türkiye Cumhuriyeti sınırlarında yapılması gerektiğini belirterek Moritanya’da balık avlayan teknelerin bu kapsama girmediğini söyledi. Daha sonra geriye dönük bakarak, İstanbul Liman Başkanlığı’ndan çıkış tarihini tespit edip 10 ay öncesine kadar giderek çok düşük faizli döviz kredilerinin günümüz şartlarıyla yenilediğini bildiriyor. Hakikaten çok kötü bir durum ama maalesef sebebi bu. Bununla ilgili çalışmamız sürüyor. 11 Şubat’ta Türkiye Bankalar Birliği ile sektör olarak bir toplantımız olacaktı. Fakat dün iptal edildi, ileri bir tarihe ertelendi. O tarih geldiğinde sizlere de duyurulacak. Muhtemelen Haliç Kongre Merkezi’nde yapılacak. Çünkü yaklaşık 2 bin kişinin katılacağı bir toplantı olacak ve buraya ilgili özel ve kamu bankalarının en üst düzey yöneticileri katılacaklar ve yaklaşık 5 saat sürecek. Bir konferansla sadece İstanbul Ticaret Odası, İstanbul Ticaret Borsası, İstanbul Sanayi Odası ve Deniz Ticaret Odası’nın üyelerinin katılımıyla böyle bir çalışma yapılacaktır. Bu çalışmanın sonunda yeni görüşmeler yapma imkanı doğacak. Dolayısıyla bu toplantıya katılmanız faydalı. Hem sorularınızı gündeme getirmeniz açısından hem de orada anlatılanları dinlemeniz açısından önemli olacaktır.”

### ECRİMİSİLDE ÇÖZÜM YAKIN

Kıran ecrimisil sıkıntısına da değinerek, “Ecrimisil konusu son derece can sıkıcı bir konu ve bizleri yoran, üzen bir konu. Milli Emlak Genel Müdürümüzle bu konularda konuşabiliyoruz. tartışabiliyoruz. Anlaşabiliyoruz pek diyemeyeceğim. Henüz pek anlaşabildiğimiz olmadı ama hiç olmazsa diyaloga açık, ulaşılabilir ve çözüm üretme çabasında. Ecrimisile bakış açısı devlette biraz daha farklı. Geçmişe dönük ceza olduğu için devlet biraz sert olabiliyor. Bununla ilgili 10 gün önce Genel Müdürümüzü ziyaret ettik. Bir şeyler yapabilmek için taahhüt verdi ve çalışmaya başladı. Biz şimdi bir çalışma yapıyoruz. İstanbul’da yolcu motorları ile ilgili sıkıntılar var. O firmalarımıza

gönderilen ecrimisiller çok yüksek, inanılır gibi değil ama tahakkuklar yapılmış durumda. Tahakkukların çözülmesi ve bir daha böyle bir şey olmaması için çalışmaya başladık. Genel Müdürümüz kabul edilebilir önerilerle bize gelecekler” ifadelerini kullandı.

### “BAKANLIK 15-20 MİLYON EURO İÇİN KABOTAJIN DELİNMESİNİ İSTEMİYOR”

Başkan Tamer Kıran şunları söyledi: “Abbas Bey’in konusunda üzgünüz. Biz yazımızı yazdık ama ona rağmen uygulanmadı. Yazımız dikkate alınmadı. Bunun üzerine biz boş durmadık. Niye böyle yaptınız diye bir yazı daha yazdık. Abbas Bey onu kast etti sanırım. Bizim şöyle bir tarzımız var. Biz basın, medya üzerinden bu işleri götürmüyoruz. Bire birde bu konudan duyduğumuz memnuniyetsizliği ilgili birimlere ileteceğiz. Basın üzerinden mesaj vermek doğru değil, bizim tarzımız da değil. Ama bunu ilgili birimlere ileteceğiz. Çünkü daha çok yeni yaşadığımız bir örnek var. Yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de hizmet vermesi konusunda Sayın Turizm Bakanımızın çok kararlı bir duruşu oldu. Mesleğin içinden de geldiği için konuya vakıf oldu ve net bir tavır koydu. Hepsı bizim üyemiz. Türk Bayraklı ticari tekne sahipleri ve buna karşılık yabancı bayraklı ticari tekne sahipleri Türkiye’de hizmet veriyorlardı. Sayın Bakanımız, yabancı bayraklı teknelerin Türkiye’de çalışmasının Kabotaja aykırı olduğu savıyla bunların çalışma izinlerini yenilemedi 2019 yılı için. Çalışma izinleri yenilenmediği için büyük bir infial oldu. Yaklaşık 250 tekne var ve satışlar yapılmış. Bunun için kalktık Ankara’ya gittik, görüştük. Bakanımız yaptı hesabı o belgeyi bir booking.com gibi örnekleyerek bunların ya Türkiye’ye gelip şirket kurmalarını bu şekilde ticari faaliyet göstermelerini ya da buna müsaade etmeyeceğini söyledi. Bunun da yaklaşık olarak Türkiye’ye kaybının 15-20 milyon Euro civarında olabileceğini hesap ettiğini söyledi. Biz, 15-20 milyon Euro için Türk Bayrağı’nın delinmesine, Türk kabotajının delinmesine müsaade etmeyiz, dedi ve noktayı koydu. Bizim çabalarımız



sürüyor. 2019 yılı için satılmış turlar var. Hiç olmazsa onlar yapılsın, ondan sonra 2020 yılı için dursun dedik ama daha bu konuda muvaffak olamadık. Sayın Bakanımızın fikrinde bir değişiklik olursa takip edeceğiz.”

#### “ÇALIŞMAMAKTA DİREKEN KOMİTELER VAR”

“Bir tarafta bakış açısı böyleyken, diğer taraftan bu kadar kolay yapılabileceği ısrarla söylenen bir hizmetin yabancı bayraklı gemiler tarafından verilmesini doğru bulmuyoruz” diyen Tamer Kıran; “Mevzuat çıkmadan meslek komitelerinde yine Abbas Bey’in söylemi komitelerle mutlaka görüşülüp tartışılmalı. Doğru. Meslek komiteleri Yönetim Kurulu’nu çalıştıran komiteler. Meslek komiteleri o işin erbabı olan kişilerden oluşuyor. Dolayısıyla onların sürüklemesiyle Yönetim Kurulu çalışıyor. Yoksa Yönetim Kurulu balıkçının sorununu bilemez kendisi o işle iştigal etmiyorsa. Dolayısıyla meslek komitelerinin çalışması çok önemli. Buradan şuraya geleceğim. Değerli hazırun gündemimize geldi. Çalışmayan ve çalışmamakta direnen meslek komitelerimiz var. Onlar kendilerini biliyorlar. Çalışmayan, hadi bunu anlıyoruz bir derece, ama çalışmamakta da direnen yani ben toplantı yapmayacağım, ben toplantı organize etmeyeceğim, ben toplantıya gelmeyeceğim, diyen ve biraz da oda personeli taciz eden komiteler var. Bu konuda hatırlatma yapmak istiyorum. Sakın Oda personeli taciz etmeyin. Oda personeli sizin için çalışıyor. Oda personeli size hizmet etmek için çalışıyor. İnsan, çalışanını

taciz etmez. Lütfen, kendilerine daha yapıcı, daha saygılı tutum içinde cevap vermeniz, söylemlerde bulunmanızı rica ediyorum. Lütfen, bu meslek komiteleri çalışmalarına dikkat etsinler. Kanunda, yönetmelikte çok net yazıyor yapacakları. Bunları atlamasınlar. Yoksa Yönetim Kurulu’na yapacak çok bir şey kalmıyor ve boşu boşuna tatsızlıklar gündeme gelmesin” şeklinde konuştu.

#### “HİÇBİR YERİ BIRAKMADIK”

Kıran şehir içi yolcu taşımacılığı yapan firmaların sorunlarına değinerek konuşmasına devam etti: “Muhittin Abi biz hiçbir yeri bırakmadık. Beykoz’u da kucaklayacağız. Ama günün gelişen şartlarında hayat ilerliyor, şartlar değişiyor. Eskiden Üsküdar-Beşiktaş motorları 12 kişilikti, şimdi 42 metrede kaç yüz kişi aldığı belli değil. Dolayısıyla hayatın akışı içerisinde maalesef birtakım aradan çıkmlar oluyor. Avrasya Tüneli, Marmaray en çok bizim sektörümüz üyesi yolcu motorlarını vurdu. Çünkü insanımız kara yolundan daha hızlı gittiği düşüncesiyle ve denize, sahile ulaşmadaki zorluklar sebebiyle tercih ediyor hem metrobüsü hem Marmaray’ı. Dolayısıyla bu bizim yolcu taşımacılığı yapan üyelerimizi etkiliyor. Ciddi bir yolcu azalması var. Bir zam yapılamaması ve bununla birlikte yaşadıkları tahsilat sorunu var. Ayrıca sayısal fazlalık da var. Yolcu motoru olan üyelerimizin sorunlarını yakından biliyoruz ve her türlü yardımı yapmaya, sorunlarını çözmeye gayret ediyoruz.”

#### “KOSGEB, KOSTER İÇİN DESTEĞE HAZIR”

Mustafa Muhtaroglu’nun belirttiği

Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği toplantısına da değinen Kıran şunları söyledi: “IBIA Konferansı 3-4 günlük bir faaliyet. İstanbul’da çok önemli bir faaliyet icra edeceğiz. Bu konvansiyonun İstanbul’a gelmesi için emek sarf eden Mustafa Muhtaroglu’na teşekkür ediyorum. Bu tip faaliyetler ülkemizin tanınırlığı, bilinirliği açısından hakikatten önemli. Üyelerimizin ticaretlerini arttıracak faaliyetler. Oda olarak desteğimiz yanlarında olacak. İnşallah da güzel bir faaliyet, kurul haftası olacak. Koster ile de ilgili Sanayi Bakanımız KOSGEB’e talimat verdi. KOSGEB Başkan Yardımcımız beni aradı, randevulaştık ve pazartesi günü Ankara’daydık. Salih Bey, Genel Sekreterimiz İsmet Bey ve Mali İşler Danışmanımız Murat Erişti Bey ile. Son derece samimi geçen bir toplantı oldu. KOSGEB bu proje ile ilgili neler yapabileceklerinin ana hatlarını çizdi, net bir şekilde ortaya koydu. Miktar, sayı, kanun, kural olarak. Bu bağlamda talebiniz olursa karşılamaya hazırız mesajı verdiler. Şu anda bizim arkadaşlarımız bu işi başarıp başaramayacağımız konusunda çalışmalarını sürdürüyorlar. İhtiyacımızı görecek, bu yolu açacak noktaya gelmiş durumdayız. Yakın bir tarihte Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri Ulaştırma Bakanı’na durumu anlatacaklar. Biliyorsunuz Ulaştırma Bakanımız 6-7 ay önce göreve geldi. Konuya henüz daha çok ısınmış değil. Bununla ilgili kendisine ‘Koster nedir?’den başlanarak bir anlatım yapılacak ve inşallah onun da desteğiyle bu proje yola çıkmaya hazır hale gelecek”.

#### “AMATÖR DENİZCİ BELGESİ İÇİN BAŞVURUN”

Tamer Kıran; “Ulaştırma Bakanlığı 1 milyon amatör denizci hedefi koydu. Bu hedefe destek olmak amacıyla odalarımızda, şubelerimizde kurslar, eğitimler ve sınavlar düzenliyoruz. Burada yaptığımız ilk sınava 172 kişi katıldı. Hakikatten büyük bir ilgi var. Dolayısıyla aklınızda olsun sizler; ailelerinizi, arkadaşlarınızı bu konudan haberdar edin. Şöyle söyleyeyim denizde





9.9'dan büyük tüm motorların kullanımı ehliyeteye tabii. 10 beygirlik bir joker bot kullanıyorsan bu belgeye sahip olmak zorundasın. Dolayısıyla hepiniz denizle iç içe insanlarsınız, tekneleriniz var. Ufak büyük fark etmez. Ne olursa olsun bunu kullanırken bu belgeye sahip olmalısınız. Biz tekrar tekrar bu eğitimleri, sınavları yapacağız. Takip edin ve katılın lütfen. İstanbul'da barınma ve bağlama yerleri ile ilgili çalışmalar devam ediyor. Bununla ilgili güzel gelişmeler var. İstanbul Belediye Meclisi'ne kadar gelmiş iki teklif var. İnşallah bu dönemde onaylanırsa özellikle Yenikapı ile ilgili güzel bir gelişme olacak. Şu anda onu bekliyoruz. Tuzla'daki İSTAÇ bölgesinde de bu konuyla ilgili bir beklentimiz var. İkisi de şu an oraya kadar gelmiş durumda. İnşallah gündeme girer. İyi ilerlemeler kaydediyoruz" dedi.

#### **"BİREBİR GÖRÜŞMEKTEN YANAYIZ"**

Kıran, Kamil Kamiloğlu'na cevaben ise şunları söyledi: "Kamil Bey, basın açıklaması vs. bizim tarzımız değil. Çok mecbur kalmadıkça basın açıklaması yoluyla pek işlerimizi yapma taraftarı değiliz. Ancak bir bilgi vermek amacıyla belki bir basın açıklaması yapılır. Tarzımız, birebir görüşerek, konuşarak bu sorunlarımızı çözmeye çalışmak. Antalya'yla ilgili şube başkanımız cevap verdi. Sayılarda anlaşmazlık olabilir. Siz, 400 dersiniz; o, 50 der ama neticede bizim buradan almamız gereken ders, evet, biz Oda Yönetim Kurulu olarak biraz daha yakın durmamız

gerekiyordu. Burada hata bizim. Biraz daha yakın durmamız gerekiyordu. Ben şube başkanımıyla konuştum. Şube başkanımın orayla ilgili bilgiyi aldım. Bunu yeterli gördüm. Bunu yeterli görmemem gerekiyordu. Orada daha fazla üyeye ulaşmam gerekiyordu. Buradan bu dersi almamız gerekiyordu. Hiçbir şey yapamamak bile, bir geçmiş olsun, daha fazla insana dememiz gerekiyordu.

İnşallah, bundan sonra daha tedbirli olacağız. İskenderun, Aliğa, İzmir, Kuşadası'na ziyaretlerimizi yaptık. Bu ziyaretler hakikatten hem bizim bölgedeki üyelerimizle yakınlaşmamız hem de onların bizi daha yakından tanımaları, dertlerini dile getirmeleri açısından faydalı oluyor. Biraz yoruluyoruz, para harcıyoruz, bir maliyeti oluyor ama üyelerimizin beklentisi bu yönde. Mutlaka duyuyorsunuzdur hep seçimden seçime geliyorsunuz diye serzenişlerde bulunuyorlardı."

#### **"BÜTÜN ŞUBELERİMİZİ GENİŞ KATILIMLI ZİYARET EDECEĞİZ"**

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran toplantıda son olarak şunları söyledi: "Biz inşallah bu dönemde her şubemizle geniş bir katılımı bir araya geleceğiz. Mesela Antalya'ya, İzmir'e üç kere gitmişim, Aliğa'ya gitmişim. Ama bu kapsamda kahvaltılı, uzun hitap ettiğimiz, üyelerimizle buluştuğumuz türden buluşmaları gerçekleştirerek, inşallah her şubemizi yılda bir kere

böyle ziyaret etmek arzusundayız. Bu şekilde de onların dertlerini, sıkıntılarını dinleyip yanlarında olduğumuzu hissettirmek arzusundayız. Bu ziyaretlerimiz esnasında o bölgelerin önemli kurumlarını da ziyaret ediyoruz: Belediye başkanı, kaymakamı, oda, borsa, yönetim kurulu gibi. Böylece hem Odamızın tanıtımını, hem de bizim oraları daha iyi tanıyıp anlamamız için çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Genel Sekreterimiz İsmet Bey'i hakikatten çok uzun bir çalışma neticesinde ikna ettik. Ama umut ediyorum sizler de benimle hemfikir olacaksınız. Gerçekten bundan sonrası için sektörümüze çok değerli katkılar yapacağına inandığımız bir genel sekreterimizle çalışacağız. Murat Bey'in demin de söylediğim gibi hakikatten çok önemli, faydalı ve zorluklar içerisinde çalışmalar yaptığını hepimiz biliyoruz. Dolayısıyla bu anlamda hakkı hakikatten ödenmez. Kendisi biz göreve yeni başladığımızda hayalini söylemişti.

Güzel bir teknesi var, o tekneyle dolaşabildiği kadar Akdeniz'i Karadeniz'i dolaşmaktı hayali. İnşallah şimdi ona o fırsatı yaratmış oluyoruz. İnşallah eşiyile, çocuklarıyla sağlıklı, huzurlu bir yaşam sürdürür. Ekibimizi burada kurmuş durumdayız. Genel sekreterimiz ve genel sekreter yardımcımızla DTO artık tam yol çalışmaya başlamıştır. Bundan sonra hep birlikte sizlerin desteğiyle elimizden gelenin en iyisini yapmaya devam edeceğiz. Çok açık net söyleyeyim yönetim kurulu arkadaşlarımızla çok mutluyuz. Bu gezileri yaparken, yönetim kurulu asil üyeleri, yönetim kurulu yedek üyeleri ve meclis başkanlık divanı üyelerini davet ediyorum. Çünkü bir yerde durmak lazım. Bütün meclis üyelerimizle bunu yapamayız. Hakikaten katılım son derece yoğun. Bu bizi çok mutlu ediyor. Hem Odamızın hem sektörümüzün geleceği açısından umutlanıyoruz. İnşallah Allah da bu çabalarımızın neticeye ulaşmasında yanımızda olur." Tamer Kıran meclis üyelerine sağlık, mutluluk ve refah diledikten sonra Şubat Ayı Meclis Toplantısı'nı noktaladı.

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası şubat ayı faaliyetleri arasında aşağıdaki toplantılar ve ziyaretler gerçekleşti.

**EGE BÖLGESİ ZİYARETLERİ**

31 Mart – 2 Şubat tarihleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyeleri, İzmir'e yaptıkları ziyarette, Aliğa'da, İzmir'de ve Kuşadası'ndaki toplantılarda üyelerle bir araya geldi. Denizcilerin sorunlarını ve taleplerini dinleyen Kıran ve Yönetim Kurulu Üyeleri, Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas'ı ziyaret ettiler ve bölgedeki limanları gezdiler. Swisotel Büyük Efes'te düzenlenen İzmir üye toplantısında İzmir ve Çeşme'deki; Yönetim, Kuşadası'nda düzenlenen toplantıda ise Seferihisar, Menderes, Kuşadası ve Didim'deki üyelerle buluştu.

**AMATÖR DENİZCİLİK BELGESİ EĞİTİMİ VE SINAVI**

4 Şubat 2019 tarihinde Deniz Ticaret Odası meclis salonunda amatör denizci belgesi eğitimi ve sınavı düzenlendi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu eğitim kapsamında katılımcıları bilgilendirdi.

**LİMAN GÜVENLİK KOMİSYONU TOP.**

5 Şubat 2019 günü, Liman Güvenlik Komisyon Toplantısı Başkan Tamer Kıran ve Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'in katılımıyla odamızda düzenlendi.

**BEYOĞLU SGK VE BEYOĞLU İŞKUR İLE KARŞILIKLI İŞBİRLİĞİ TOPLANTISI**

11 Şubat 2019 Pazartesi günü ise, Beyoğlu SGK ve Beyoğlu İşkur yetkililerinin katılımıyla DTO'da karşılıklı işbirliği toplantısı gerçekleştirildi.

**SEKTÖR İLE BAKANLIK BEKLENTİLERİ GÖRÜŞÜLDÜ**

12 Şubat 2019 günü de sektörle Ulaştırma Bakanlığı'nın beklentilerinin karşılıklı olarak görüşüldüğü çalıştay düzenlendi. Çalışmaya Başkan Tamer

Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Deniz Ticareti Genel Müdürü Okay Kılıç katıldı

**ŞADAN KAPTANOĞLU ANTALYA ŞUBESİ'NİN MECLİS TOPLANTISINA KATILDI**

12 Şubat 2019 günü İMEAK DTO Antalya Şubesi 12. Olağan Meclis toplantısı İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu'nun katılımıyla yapıldı. Toplantıda, TURMEPA Derneği adına yapılan çalışmalar DTO Antalya Şubesi Yönetimi ve üyelerine anlatıldı.

**OTONOM GEMİLERİN GELECEĞİ KONFERANSI**

13 Şubat 2019 günü, DTO meclis salonunda "Otonom Gemilerin Geleceği" konulu konferans düzenlendi. Konferansa Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da katıldı.

**TÜRK ARMATÖRÜNÜN KURUMSALLAŞMA DÜZEYİNİN ANALİZİ VE KURUMSALLAŞMA ÖNERİLERİ**

14 Şubat 2019 günü Türk Armatörünün Kurumsallaşma Düzeyinin Analizi ve Kurumsallaşma Önerileri konulu bilgilendirme semineri DTO meclis salonunda düzenlendi. Seminere, Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Üyeleri de katıldı.

**TÜRK UZAKYOL GEMİ KAPTANLARI DERNEĞİ'NİN KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI**

16 Şubat Cumartesi akşamı Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği'nin 60. Kuruluş Yıldönümü Marriott İstanbul Asia Otel'de kutlandı. Geceye katılan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can plaket aldı.

**İSTANBUL VALİSİ ALİ YERLİKAYA ZİYARET EDİLDİ**

18 Şubat 2019 günü, Başkan Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır

ve beraberindeki heyet İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'yı makamında ziyaret etti.

**TÜRK DENİZCİLİĞİNE BAKIŞ ADLI PANEL DÜZENLENDİ**

21 Şubat 2019 günü Tamer Kıran ve beraberindeki heyet Tuzla Viaport Marina'da düzenlenen Boat Show'u Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan ile birlikte gezdi. Daha sonra ise Başkan Tamer Kıran, Habertürk televizyonunun canlı yayınladığı Bakış adlı programa Ulaştırma Bakanı Cahit Turhan'ın ardından katıldı.

**NUH YAT SANAYİ SİTESİ ESNAFI ZİYARETİ**

22 Şubat 2019 günü Başkan Tamer Kıran ve beraberindeki heyet Tuzla'da bulunan Nuh Yat Sanayi Sitesi esnafı ile bir araya geldi.

**CNR AVRASYA BOAT SHOW KAPILARINI AÇTI**

22 Şubat Cuma günü denizseverleri 14. kez ağırlayan CNR Avrasya Boat Show'un açılışı Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın katılımıyla yapıldı. Açılışa DTO'yu temsilen Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak da katıldı.

**TÜDEV'İN BAŞKANI TAMER KIRAN OLDU**

Yine 22 Şubat Cuma günü TÜDEV'in genel merkezinde olağan genel kurul toplantısı yapıldı. 142 oy kullanılan seçimli genel kurul toplantısında TÜDEV'in yeni yönetimi belirlendi. DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran TÜDEV'in yeni Başkanı oldu.

**BAŞKAN TAMER KIRAN CNR AVRASYA BOAT SHOW'U GEZDİ**

23 Şubat Cumartesi günü, Başkan Tamer Kıran ve beraberindeki heyet CNR Expo Yeşilköy'de düzenlenen CNR Avrasya Boat Show'u gezdi. Şube Başkanlarının da eşlik ettiği ziyarette Başkan Tamer Kıran, incelemelerde bulundu.





*Shipbrokers & Consultants since 2006*

**[www.lighthousebroker.net](http://www.lighthousebroker.net)**

**Phone: +90 216 449 22 32**

**Fax: +90 216 449 22 31**

# TÜDEV'İN YENİ BAŞKANI TAMER KIRAN

Türk Deniz Eğitim Vakfı Olağan Mütevelliler Kurulu, TÜDEV'in Tuzla'daki binasında gerçekleşti. Yapılan seçimde İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran TÜDEV'in yeni yönetim kurulu başkanı oldu.



Tamer Kiran

Türk Deniz Eğitim Vakfı Olağan Mütevelliler Kurulu, TÜDEV'in Tuzla'daki binasında gerçekleşti. 142 oyun kullanıldığı toplantıda TÜDEV'in yeni başkanı Tamer Kiran oldu. Uzun yıllar sonra TÜDEV'in ilk kez bir olağan toplantısında bu yoğunlukta bir katılım oldu. Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Olağan Mütevelliler Kurulu, Tuzla'daki Türk Deniz Eğitim Vakfı'nda gerçekleştirildi. Olağan Mütevelliler Kurulu'nda Divan Heyeti seçimi yapıldı. Divan Kurulu Başkanı A.Bedri İnce, Divan Kurulu Başkan Yardımcısı Emin Eminoglu ve Katip Üye S. Barış Türkmen oldu.

Divan Kurulu'nun oluşturulması sonrası 2017-2018 yılına ait Yönetim Kurulu Faaliyetlerini TÜDEV Başkanı Süalp Ömer Ürkmez okudu. 2002 yılında göreve gelen Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Yönetim Kurulu Başkanı Süalp Ömer Ürkmez, 17 yıllık başkanlık döneminde yaptığı çalışmalarını katılımcılara anlattı. Ürkmez, 2002-2019 arasında yaptıkları çalışmaların TÜDEV'in misyonu ve vizyonuna yakışır bir şekilde gerçekleştirdiklerini dile getirdi.

2017-2018 yılı Yönetim Kurulu Faaliyetleri Raporları'nın okunmasının ardından Faruk Çelik, 2017-2018 yılına ait Denetim Kurulu Raporu'nu okudu.



Salih Zeki Çakır

2017 ve 2018 yıllarına ait Yönetim Kurulu oy birliğiyle ayrı ayrı ibra edildi. Yine 2017 ve 2018 yıllarına ait Denetim Kurulu oy birliğiyle ayrı ayrı ibra edildi.

TÜDEV'in 2019 yılı tahmini bütçesinin sunumu yapıldı. Sunumun ardından tahmini bütçe oybirliğiyle kabul edildi.

## “MÜTHİŞ BİR YATIRIM YAPILDI”

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yaptığı konuşmada, “Eğer odanın bütçesinin büyük bölümünü Piri Reis oluşturuyorsa. Bu vakfın odanın mütemmim cüzü haline getirilmesi gerekiyor. Başından beri söylediğim bu. Burada bana göre uygun olmayan, şık olmayan bir durum var. Bunun düzeltilmesini talep ettim. Bunların kamuoyunda ve basında tartışılmasından sonra oda meclis üyeleri müteveli olarak kabul edildi. Benim talebim vakıf senedinde gerekli düzeltmeler yapılarak TÜDEV'in DTO'ya bağlanması. Kurucu üyelerinin hakları korunarak” dedi.

Salih Zeki Çakır konuşmasına devam etti: “Türk ve dünya denizciliğinin gerçekleri dikkate alınarak ölçek ekonomisine göre fayda- maliyet analizi yapıp bu üniversitenin Türk denizciliğine marjinal faydasının sorgulanması lazım. Müthiş bir kaynak ile müthiş bir yatırım yapıldı. Ben



Cengiz Kaptanoğlu

sadece bunun tartışmaya açılmasını talep ettim. O anlamda bunun önümüzdeki süreçte tartışılması lazım.”

Salih Zeki Çakır'ın ardından söz alan Cengiz Kaptanoğlu, bizim TÜDEV'i TURMEPA'yı anlatmamız lazım derken, “TÜDEV'in kuruluşunda emekleri geçen emektar denizcileri hazırlama bildirip alkışlattı. Kaptanoğlu, biz bu vakfı büyük zorluklarla yönettik, bunları yaparsan iyi yönetici olursun sevilirsin, sayılırsın derken, “Ben olmasam o izinleri kim alabilirdi. Recep Tayyip Erdoğan'ı ben tanıdığım zaman hiç kimse tanııyordu. Sizi ben tanıştırdım. Bazı dedikoduları yok etmemiz lazım. TÜDEV'i ile Üniversitesi ile kullanılan paraları açık açık, bir yanlışlık varsa düzeltilmesi gerekir. Bu üniversitesinin Katar ile yapılan anlaşma dahil bağımsız kurulların kararı ile incelensin” sözleriyle taleplerini dile getirdi.

## “ÇOK ZOR GÜNLERDEN GEÇTİK”

Tamer Kiran TÜDEV'in kuruluş günlerini anlatarak konuşmasına başlangıç yaptı: “1990 yılının ikinci yarısında İngiltere'den döndüm işe başladım. Babam sen kasayı al bir yandan işi öğren. Bize kardeşler arasında bir iş bölümü yaptı. Personel işi bize kaldı. O zaman yazhanemiz Karaköy'de. Akşam saat akşam saat 10'da halen daha Nemrut Körfezi'nde demir



yüklemesini tamamlamış 26 bin tonluk gemimizi kaldırmak uzak yol birinci zabiti arıyordum. Gemi Çin'e gidecek kalkamıyor. 2. Kaptan yok diye. Telefon rehberini kolumun altına alıyorum. Rehberden tek tek kaptan aramaya devam ediyorum. Bu sektör bu günleri yaşadı. O günleri yaşadığı için TÜDEV'i kurmak üzere karar verdik. Allah hepinizden razı olsun. Cengiz abi, Eşref abi, Halim abi... İsim isim saymayayım. O gün bu kararı alan herkesten Allah razı olsun. Biz o günlerde Kıran ailesi üyeleri olarak, bu konulara çok fazla girmiyorduk. Biz işimizi öğrenmeye çalışıyoruz. Babam çünkü sadece Armatörler Birliği'nin yönetimine girmiş. Rahmetli Ziya Kalkavan sen demiş sağlam adamsın sen sayman üye ol. Bir bakmış bütün para falan onun üzerine 'Ben demiş kendi işimde bunları yapmıyorum. Uğraşmam' deyip çıkış o çıkış.

Biz de o zamanlar işi öğrenelim sonra bu işlere gireriz diyoruz ama maddi yükümlülüklerimizi yerine getiriyoruz. Neydi maddi yükümlülüğümüz dwt başına 1 dolar. Bizim 50 bin dwt'muz var. 50 bin dolarlık dört tane 12500 dolarlık senet imzaladım. Durumun sıkıntısına bakın. Cebinde olmayan para ile bağış yapıyorsun. Niye bu oluşumu desteklemek için. Böyle zor günlerden bizi bu kapıdan geçiren hepinizden Allah razı olsun."

Burada hepimizin bir emeği var. Kimi daha çok koştu kimi daha az koştu. Neticede bir bütün olarak bu işi başardık. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Olağan Mütevelliiler Kurulu'nda yaptığı konuşmada Piri Reis Üniversitesi'nin geçtiğimiz günlerde Katar Deniz Kuvvetleri'ne vereceği eğitimdeki uluslararası başarısından bahsetti. Kıran, üniversitenin Katar Deniz Kuvvetleri'yle yapılan anlaşma çerçevesinde 6 yıllık bir eğitim vereceğini belirterek Katar ile yapılan anlaşmada ortaya atılan iddiaların gerçeği yansıtmadığına vurgu yaptı. Özellikle eğitim kurumlarının gerek yurt içi gerekse de yurt dışıyla yaptığı bu tür anlaşmalarda YÖK'ün çok sıkı



Metin Kalkavan

bir şekilde denetime tabi tuttuğuna dikkat çeken Kıran, bu başarıda emeği geçenleri kutladı.

### "BAŞKANIN ARKASINDA BİRLEŞELİM"

Toplantıda zaman zaman gergin anlar yaşanırken, Katar ile yapılan eğitim anlaşması hakkında salonda sesler yükseldi. Anlaşmanın yapılması için ödenen komisyon oranına itirazlar gelmesi üzerine Sualp Ürkmez karşı cevap verdi. Konuşmaların karşılıklı atışmaya dönmesi üzerine divan başkanı araya girip söz kürsüye alıp tartışmaları noktaladı. Salonda oluşan gergin havayı dağıtmak için kürsüde bir konuşma yapan Erol Yücel, seçimden sonra artık herkesin Tamer Kıran'ın etrafında birleşmesi gerektiğini söyledi.

Erol Yücel'in konuşması salonda büyük alkış alırken, Yücel konuşmasında; TÜDEV'de emeği geçen herkese teşekkür edip, DTO'nun siyasi bir merci olmadığını bir STK olduğunu ve dolayısıyla kavgaya etmenin kimseye fayda sağlamayacağını söyledi.

Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan ise yaptığı konuşmasında, Katar ile Piri Reis Üniversitesi'nin yaptığı anlaşmanın önemine değinerek bunun büyük bir başarı olduğunu söyledi. Projeye başladıkları andan itibaren konuyla ilgili YÖK'ün haberinin olduğunu kaydeden Kalkavan, bu başarının farklı yönlerle çekilmeye çalışmasına anlam veremediğini belirtti. Böylesi misyon bir projeye gurur duymak yerine başarının karalama kampanyasına dönüştürülmesine isyan eden Kalkavan, bu başarının bir gurur abidesi olarak tarihteki yerini alacağını söyledi. Önemli olanın kurumları korumak olduğuna

vurgu yapan Kalkavan, eğitimin önemine dikkat çekti. Kurumların itibarlarını artıranların başkanlar olduğunu belirten Kalkavan, Piri Reis Üniversitesi'nin Katar Deniz Kuvvetleri'ne vereceği eğitim ile ilgili basında yeterli kadar yer bulmamasına sitem etti.

TÜDEV'in İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlanması konusuna da değinen Kalkavan, bunun mümkün olmadığını kaydetti. 17 yıllık TÜDEV bayrağını Sualp Ömer Ürkmez'den devralan Tamer Kıran'ın tek liste olarak gittiği seçimde 2019-2021 yılları arasını kapsayacak yeni yönetim şu isimlerden oluştu:

### Asil Üyeler

Tamer Kıran  
Eser Bayraktar  
Ümit Sandıkcı  
Zeynep Pınar Kalkavan Sesel  
Ahmet Can Bozkurt  
Abdolvahit Şimşek

### Deniz Ticaret Odası'nın Belirlediği

#### Asil Üyeler

Hakan Çendik  
Kasım İnandı  
Barış Türkmen

### TÜDEV Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri

Orkun Özek  
Yavuz Cihad Güler  
Adem Kocadağ  
Yalçın Akın  
Müge Üner Rızvani  
Şevki Semih Ege

### Deniz Ticaret Odası'nın Belirlediği

#### Yedek Üyeler

Hüseyin Mengi  
Selahattin Cem Burçkin  
Mustafa Aslan

### TÜDEV Denetim Kurulu Asil Üyeleri

Ahmet Aygün Özgen  
Emin Eminoglu  
Yılmaz Onur

### TÜDEV Denetim Kurulu Yedek Üyeleri

Korkut Omur  
Sefer Süheyl Demirtaş  
Tolga Tomba.

## TÜRK DENİZCİLİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ

Denizcilik sektörü paydaşları, Tuzla Boat Show'da düzenlenen, "Türk Denizciliğine Bakış" programında buluştu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın da katıldığı program Haber Türk'ten canlı yayınlanırken sektör paydaşları denizcilik sektörünün genel çerçevesini çizdi.

Tuzla Via Port Marinadaki fuar alanında gerçekleşen toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'ın yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Deniz Ticareti Genel Müdürü Okay Kılıç, Deniz İşsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Denizcilik Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, STK ve sektör temsilcileri ile birçok davetli katıldı.

Noyan Doğan'ın moderatörlüğünü yaptığı Tuzla Viaport Marina'da yapılan panelde emniyetli taşımacılığın gelişimi, deniz turizminin artması, deniz turizmi teşvikleri, fuarlar ve sektöre etkileri, amatör denizciliğin geliştirilmesi, istihdam ve deniz turizmine dair yatırımlar ile ilgili konulara dikkat çekildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'ın, Haber Türk TV'den de canlı yayınlanan "Türk Denizciliğine Bakış" Programından şu ifadeleri şunları söyledi: "Cumhuriyetimizin 100. Yılında dış ticaret hedefimizin 500 Milyar dolar olması hedefleniyor. Bunu 600-700 milyar dolara çıkartıp deniz taşımacılığı yapan denizciliğimizin kapasitelerini arttırmamız için gerekli desteği vermemiz gerekiyor. Bu manada seyir emniyeti, can ve mal güvenliği için koster filomuzu iyileştirmeliyiz. Bunlar küçük kapasiteli deniz nakliye araçları. Ama önemli ölçüde yaşlandılar. Destek verip bunların yenilenmesini sağlamalı, denizlerimizde bunların daha çok yük taşımalarını sağlamamız lazım. Denizcilerimizin hak ettiği payı alması için kendilerine gerekli desteği vermemiz lazım."



### "DENİZCİLİK KADERİMİZ"

Turhan konuşmasını sürdürdü: "Denizcilik ülkemizin kaderi. Ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili. Sınırlarımızın yüzde 70'i denizlerle çevrili. Böyle bir ülkede yaşıyoruz. Bu denizler vasıtasıyla Cebelitarık Boğazıyla Atlas Okyanusu'na, Süveyş Kanalı ile Atlas Okyanusu'na açıyoruz. Karadeniz ile Asya, Hazar Denizi ile uzak doğuya açılabiliriz. Bunlar bizim için çok değerli fırsatlar. Bunu değerlendirip kullanmamız lazım. Nüfusumuzun yüzde 50'si deniz kenarında yaşıyor. Coğrafyamızın global bir güç merkezi olması lazım. Dünyada 80 trilyon doların üzerinde hasıla var. Bu hasılanın da 25-30 trilyon doları denizden temin ediliyor. Bunun biz neresindeyiz? Bundan ne ölçüde faydalanıyoruz? Üretilen kaynakların yüzde 40'ı denizden temin ediliyor. Akdeniz çanağı ve onun bağlantıları deniz alanının yüzde 1'ini oluşturuyor. Ancak bulunduğumuz coğrafyanın bulunduğu avantaj ise deniz ticaretinin büyük kısmı bu çanaktan yapılıyor. Bundan faydalanmamız lazım."

Cahit Turhan, Türk sahipli filosunun istatistiklerine de değinerek, "2003 yılında deniz filomuz 9 Milyon DWT kapasiteye sahipti. 2018 itibarıyla 29 Milyon DWT'ye çıkarttık. Bunun daha da arttırmamız lazım. Dünya deniz ticaretinin yüzde 87'si dünyada anlık satılan malların yüzde 88'si deniz yoluyla yapılıyor" dedi.

### "EN FAZLA GEMİ ADAMI YETİŞTİREN ÜLKELERDEN BİRİYİZ"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan istihdam hakkında da açıklamalar yaparak şunları söyledi: "Denizcilik ciddi bir istihdam alanı. Gerek tersanecilik gerekse nakliyat hizmetlerinde 1 milyona yakın istihdam sağlanıyor. Direkt olarak tersanelerimiz ve gemilerimizde çalışan insan sayısı 400 binin üzerinde. Denizcilik sektöründe deniz adamı konusunda dünyada iyi durumdayız. En fazla gemi adamı yetiştiren ülkelerden biriyiz. Bunu da geliştirmemiz lazım. Amatör Denizci Belgesi projesi başlattık. Dünyada bu konuda çok gerideydik. İnsanımıza denizi



sevdirmeliyiz. 1 Milyon Amatör Denizci Projesi başlattık. Bugüne kadar 210 bin amatör denizci belgesi verilmişti. Son 6 ayda 180 bin amatör denizci belgesi verdik. İnsanların bu belgeyi almak için önündeki engelleri kaldırdık.”

Turhan, “Dünya coğrafyasına baktığımızda deniz ülkesi olduğumuz kuşkusuz. Geçen 16 yılın ardından denizde buluştuk ve buluşmaya devam edeceğiz. Denizcilikte dünyanın sayılı aktörlerinden biri olduk. 1 Milyon Amatör Denizci Projesimizi 2023 yılına kadar devam ettirmek istiyoruz. Bu sayı az. 100 kişiden birinin bu belgeye sahip olmasını istiyoruz. Orta vadeli hedefimiz bunu 50’de 1’e düşürmek. Norveç’te 12 kişiden birinin amatör veya sportif amaçlı teknesi var. Mevcut liman ve barınak kapasitelerimizi daha verimli kullanmak için bağlama yeri kapasitelerini arttırmamız lazım. Bu altyapıyı çözmeliyiz. Bu çok önemli. Deniz turizmi ile ilgili kruvaziyer turizmini geliştirmeliyiz. Yenikapı’da kruvaziyer liman tesis edip buraya kruvaziyer gemilerin gelmesini sağlamamız lazım” sözleriyle konuşmasını sonlandırdı.

#### “SİGORTA KARA GÜN DOSTUDUR”

Program kapsamında Bakan Mehmet Cahit Turhan’ın ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker da Haber Türk TV’de Noyan Doğan’ın sorularını yanıtladı.

#### “SİGORTASIZ OLMAZ”

Denizcilik sektörünün kötü geçen 2016 yılından sonra 2018’i daha kabul edilebilir bir seviye tamamladığını belirten Kıran, “Dünyada 2018’de 14.5 Milyar ton yükün 11.8 Milyar tonu deniz yoluyla taşındı. Bu işin esasıdır. Bu kadar yük miktarını başka türlü taşıyabilme imkanı yoktur. Taşımanın yüzde 85’i deniz yoluyla yapılıyor” dedi. Türkiye’nin de ithalat, ihracat ve transit olmak üzere dış ticarete 400 milyon ton yükün 355 milyon tonunun deniz yolu ile taşındığını hatırlatan Kıran, “Başta savaşlar, 2019 için karamsar bir tablo çiziyor. Deniz ticaretinin artması için üretim, üretime gereken hammadde ve bunların taşınması gerekiyor” diye konuştu.



Sigortanın denizcilerin kara gün dostu olduğuna, olmazsa olmazları arasında yer aldığına işaret eden Kıran, “Ama iyi firmalar olması şartıyla. Boğaz kazalarında bazı sigorta şirketlerinin ortadan kaybolduklarını biliyoruz. Atlantik’in ortasında bir gemi sıkıntı yaşarken armatör önce personeli düşünür. Can her şeyden önce gelir. İkinci konu ise yükü kurtarmadır. İşte burada sigorta hayati rol oynar. Sigortacının ağızından çıkacak tek cümle size şevk ve cesaret verir. Üyelerimize de buradan tavsiyede bulunuyorum. Sigorta pirimi bir masraf değil, kara gün için alınan bir tedbirdir” dedi.

#### “DENİZE YATIRIM YAPANLAR KORKMASIN”

Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker ise, “Kişi başına düşen tekne sayısı çok az. Sivil ve amatör denizciliğin geliştiği bir dönem diliyorum” diye başladığı konuşmasında insanların denizi karadan değil, tuzlu suyla temas ederek sevmelerini istedi. Teker, “Sigortacılığın doğuşu aslında deniz sigortası ile başlıyor. Karayolu ve kasko dahil tüm sigortaların çıkışı deniz. Babil dönemine dayanıyor. Denize yatırım yapmak isteyenlerin korkmasına gerek. Geniş teminatlar ile hem sorumluluk hem de mal olarak sigorta hizmetlerimiz son derece gelişti. Piyasa sigortasız iş yapmaz. Armatör açısından da doğal afetler, iklim değişiklikleri ve hortumlar da teminat altındadır. Özel veya ticari olarak denize yatırım yapmak isteyenler doğal

afetlerden korkmasınlar. Sigortacılar hep arkalarında” dedi.

#### KILAVUZLUKTA YDS TALEBİ

Canlı yayının bitmesinin ardından Bakan Yardımcısı Selim Dursun’un katıldığı bir panel düzenlendi. Dursun katılımcılardan soru alırken, özellikle kılavuz kaptanlarda YDS şartıyla ilgili gelen çok sayıda soruya cevap verdi. Bir katılımcının kılavuz kaptanlara getirilen YDS sınavının mesleki İngilizce yerine genel İngilizce olduğunu ve bu durumun değişmesi gerektiğini söylemesi üzerine Selim Dursun, “Biz kılavuz kaptanları denizlerimize misafir olarak gelen gemiye ilk çıkan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olarak gördüğümüz için. Kılavuz kaptanlar ülkemizi temsil eden konumdadır ve onların sadece mesleki İngilizce bilmesi yeterli değildir. Yeri geldiği zaman ülkemizi temsil edecek İngilizceye haiz olmalıdırlar” dedi. Seyirciler arasında bulunan Piri Reis Üniversitesi öğrencilerinin kılavuz kaptanlardan YDS şartının kalkmasına destek vermesine ise DTO Başkanı Tamer Kıran tepki gösterip, “Öğrencilerimizin İngilizce şartının kalkmasını alkışlamasına çok canım sıkıldı. Böyle bir şey kabul edilemez. Yıl olmuş 2019. Eskiden İngilizce bilen parmakla gösterilirken bu sektörde şimdi İngilizce cepte yanına hangi dil biliyorsun diye soruyor. İngilizce öğrenmeyeceğim diyorsanız, bu sektörde iş bulmayı unutun. En azından ben kendi şirketimde çalıştırmam başka bir yerde de bulacağınızı zannetmiyorum” dedi.

## DTO EGE BÖLGESİ'NDE ÇALMADIK KAPI BIRAKMADI

Deniz Ticaret Odası Yönetimi düzenli olarak yapılan geniş katılımlı şube ziyaretlerine Aliğa ve İzmir Şubeleri ile devam etti. DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve çalışma arkadaşları, yoğun geçen ziyaret programı kapsamında Ege Bölgesi üyeleri ile bir araya gelerek sorunları dinledi. Heyet ayrıca bölgedeki idari temsilciler ve denizcilik sektörü paydaşlarıyla da bir araya geldi.



Tamer Kiran - DTO Yönetim Kurulu Başkanı

DTO Yönetimi yoğun geçen programda Aliğa, İzmir ve Kuşadası'ndaki üyelerle düzenlenen kahvaltı organizasyonları ile bir araya geldi. Heyet belediye başkanlarından, ticari odalara ve denizcilik paydaşlarına kadar pek görüşme gerçekleştirdi. Ziyaret kapsamında ilk olarak ziyaret edilen Aliğa Şubesi ziyaretinde artık geleneksel olan geniş katılımlı bir kahvaltı tertip edildi. İMEAK DTO Aliğa Şubesi tarafından organize edilen kahvaltıya katılım yoğun oldu. Kahvaltı sonrası DTO Başkanı Tamer Kiran ve İMEAK DTO Aliğa Şubesi Başkanı Adem Şimşek birer konuşma yaptı. İlk olarak konuşma yapan Şimşek, 2018'de Aliğa'ya 5 bin 250 gemi geldiğine dikkat çekerken Aliğa-Midilli seferlerinin başlayacağını duyurdu.

Toplantıda İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın

yanı sıra, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak da katıldılar. Toplantıda mülki idare temsilcileri de hazır bulundu. Ayvalık Kaymakamı Gökhan Görgülüarslan, Dikili Kaymakamı Alper Faruk Güngör, HKK. Kartalburnu Eğitim Merkezi ve Garnizon Komutanı Faruk Altun, İlçe Jandarma Komutanı Rıfki Kulaksız, Aliğa İlçe Emniyet Müdürü Yasin Uğurtaş, Aliğa Sahil Güvenlik TCSG-61 Komutanı Özgür Acar, Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürü Erdal Bayhan, Aliğa Bölge Gümrük Amiri Erbil Aslı toplantıda yer alan isimler arasındaydı.

### “ALİĞA'NIN ÜLKE EKONOMİSİNE KATKISI YÜZDE 11”

Kahvaltı sonrası konuşma yapmak için kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu

Başkanı Adem Şimşek “3 Eylül 2018'de açılışını gerçekleştirdiğimiz odamızın açılmasında bizlere ve Aliğa'mıza vermiş olduğu değerle, bugüne kadar desteklerini esirgemeyen İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Başkanımız Tamer Kiran'a, Aliğa'daki denizciler adına teşekkür ediyorum. Aliğa'mız hakkında genel Başkanımız Tamer Kiran'a ve siz değerli üyelerimize bazı bilgiler aktarmak istiyorum. Aliğa'mız Türkiye ekonomisine yüzde 11 gibi büyük bir katkı sağlamaktadır. 2018 yılına baktığımızda Aliğa'ya gelen gemi sayısı 5 bin 250. Bu yıl içerisinde 90 milyon groston üzerinden ithalat ve ihracat gerçekleşmiş. 17 limanın bulunduğu en büyük ikinci liman şehriyiz. SOCAR'ın açtığı Star Rafinerisi'nin ilçemize yapmış olduğu yatırım ise 8 milyar dolar. SOCAR'ın üç limanının devreye girmesi ile birlikte bu üç limana beklenen gemi sayısı ise 750 ile 1000 arasında olacak” ifadelerini kullandı.

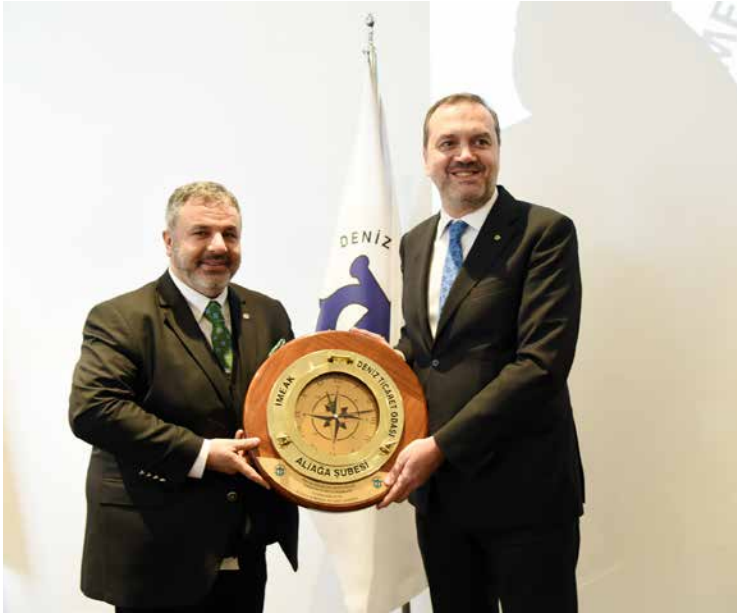
### “HURDA GEMİ SÖKÜM BÜYÜK BİR DEĞER”

Şimşek, konuşmasında hurda gemi sökümünün ülke ekonomisine büyük katkısı sağladığına değinerek şunları ifade etti: “Türkiye'ye katkısı ve katma değeri çok fazla olan hurda gemi söküm de yaklaşık 22 firma bulunmakta. Yıllık kapasitesi 1 milyon tondur. 2018 yılında gelen 161 gemi 580 bin ton laich olarak ekonomiye kazandırılmıştır. Bu sektörde yaklaşık 2 bin 500 kişi çalışmaktadır. Yan sanayisi ile birlikte 6 bin kişiyi bulmaktadır” dedi.

### “AMACIMIZ HER ÜYEYE DOKUNABİLMEK”

Konuşmasında odanın yapmış olduğu aktivitelere de değinen Şimşek, “Biz,





Aliağa Deniz Ticaret Odası olarak bu zamana kadar birkaçı Ankara'da olmak üzere İzmir ili protokolü, Ege bölge müdürlükleri, Ayvalık, Dikili, Foça, Aliağa ilçe protokollerine durmaksızın ziyaretlerimizi yaptık ve odamızın misyon ve vizyonlarını anlattık. Aliağa Deniz Ticaret Odası'nın bugüne kadar yapmış olduğu aktiviteler içinde Ayvalık'taki gaz sorununun çözülmesinden gemilerin gece belirli saatlerde yakıtların verilmemesi probleminin çözülmesine, Aliağa'mız da bulanık limanlara gelen gemici kardeşlerimizin Aliağa'ya çıkmasında olan engellerin ortadan kalkmasına kadar birçok sorunu sizlerle birlikte çözdük. Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve ekibine, seçilmesinin üzerinden bir yıl bile geçmeden ziyaretlerine başlayarak bizleri onurlandırdıkları için teşekkür ederiz. Denizciler olarak en büyük beklentimiz bu. Her üyeye dokunmak, tüm sektörlerle el ele Deniz Ticaret Odasını hepimizin Odası haline getirmek. Şubemiz olarak bu amaçla üzerimize düşen ne varsa yapmaya hazırız. Bölgemize gelerek bizi onurlandıran Yönetim Kurulumuza ve toplantıya katılıp bizi yalnız bırakmayan tüm dostlarımıza teşekkür ederim" diye konuştu.

### **"BİZİM İÇİN TEK RENK VAR O'DA DENİZ RENGİ"**

Toplantı, Şimşek'in konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası

Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın konuşması ile devam etti. "Bizler kendi evimize geldik, öyle hissediyoruz. Bizlere böyle hissettirdiniz ve hissettirmeye de devam ediyorsunuz" diyerek konuşmasına başlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "Bu misafirperverliğinizden dolayı hepinize çok teşekkür ediyorum. Bir sene önce buradaydık ve bir söz vermiştik. O sözümüzü de göreve geldikten sonra hayata geçirmek ilk yaptığımız icraatlardan biri oldu. Göreve gelirsek Aliağa şube olacak demıştık ve Aliağa'yı şube yaptık. Kurulmasının üzerinden çok bir süre geçmeden Başkanımız Adem Bey birçok işler yapmış. Ben buradan bir kez daha emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Ağustos 2017'de hizmet etmek için bu yola çıktık demıştık. Üyelerimizle bir olacak, birlik olacak, ulaşabilir ve en önemlisi de ulaşılabilir olacağız dedik. Bu süreçte Aliağa arkamızda dimdik durdu. İlk olarak İzmir'deki seçimlerde daha sonra merkezdeki seçimlerde sonuna kadar arkamızdaydılar. Ama seçimi kazandığımız gün yaptığım konuşmada da dediğim gibi biz seçimi o gün orada bitirdik. Bundan sonra tek renk var dedik oda deniz rengi. Bu konuda çok samimiyiz. Bu samimiyetimizi de sürdürüyoruz. Dolayısıyla bize oy versin vermesin herkes bizim üyemiz, herkesin sorunu bizim sorunuz. Onların

dertleriyle dertleneceğiz, çözmek için uğraşacağız. Hiç kimseye ayrı gayrı yapmadık, yapmıyoruz ve yapmayacağız. Bunun buradan sözünü bir kez daha vermek istiyorum" dedi.

### **"ALIAĞA, PİRE'YE RAKİP OLSUN İSTİYORUZ"**

Toplantı üyelerin sektördeki sorunları İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a aktarması ile devam etti. En dikkat çeken sorunlardan birisi ise Aliağa gibi önemli bir liman kentinin buradan transit geçen gemiler dışında limanlara gelen gemilere dahi yakıt ikmal yapamaması üzerine oldu.

Bu konuda söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi ve Ege Genç İş Adamları Derneği (EGİAD) Başkanı Mustafa Aslan, yeni bir atılım yeni bir proje olarak nitelendirdiği yakıt ikmal ile ilgileri olarak şunları dile getirdi: "Sadece gemilere yakıt verilebilmesi değil, artık bu noktadan sonra yakıt vermeye gelen gemilere de yakıt verilebilmesi gerekiyor. Supply liman olmalıyız. O zaman burada sadece akaryakıt değil acentelik konusunda da önemli bir gelişme sağlanabilir. Neden Aliağa, Pire'ye rakip olmasın. Amacımız bu. Bununla ilgili olarak da sizlerin de onayı ve desteği ile birlikte bu çalışmalara biran önce Adem Başkanımızla birlikte başlamak istiyoruz. Bu buluşmamızda bu projemiz için start



olsun. Bunun için gereken görüşmelere biran önce başlamak istiyoruz” dedi.

### “YEPYENİ BİR SEKTÖR YARATABİLİRİZ”

“İstanbul’dan yola çıkan gemiler için yakıt ikmali yapabilmek için akla gelen ilk yer Pire veya Port Said’tir” diyen Başkan Kıran, “Bu gemiler Aliğa’ya uğramaz. Neden? Çünkü böyle bir servis yok. Bu proje Aliğa için çok iyi bir alternatif olabilir. Bunu iyi irdeleyip iyi kurgulamakta fayda var. Bununla birlikte yepyeni bir sektör yaratılabilir. Teknik olarak yapılması mümkün. Yakıtın kendisi zaten Aliğa’da. Rafineri yanı başımızda. İnşallah arkadaşlarımızın bu projeyi başlatmasıyla buna vesile olacağız” dedi.

### ALİAĞA BELEDİYESİ’NE ZİYARET

Toplantı toplu fotoğraf çekimiyle son buldu. Toplantı sonrası İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Aliğa Şube Başkanı Adem Şimşek ve oda meclis üyeleri ile birlikte Aliğa’da bir dizi ziyaretler gerçekleştirdi. Başkan Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, TÜPRAŞ Genel Müdürü Arda Yıldırım’ı ziyaret etti. Bu kapsamda Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Önal da ziyaret edildi. Deniz Ticaret Odası Yönetimi, Aliğa Belediye Başkanı Serkan Acar’a da bir ziyarette bulundu. Başkan Acar ziyaretle ilgili şu açıklamayı yaptı: “Biz uzun zamandır Deniz Ticaret Odası’nın bir şubesinin açılmasını arzu ediyorduk. Sayın başkanımızın da desteğiyle burada bir şubemiz açıldı.

Bugün de hem şubelerini ziyarete geldi, hem nazik davranışı ile belediyemizi de ziyaret ederek bizi de onurlandırdı. İnşallah Aliğa’da hep birlikte Aliğa’da güzel şeyler yapacağımızı umuyorum.”

DTO Yönetimi Aliğa Ticaret Odası’na da bir ziyaret gerçekleştirdi. Ticaret Odası Başkanı Ömer Ertürk tarafından karşılanan heyet ikili işbirliği hakkında konuştu. Ömer Ertürk yaptığı açıklamada, Tamer Kıran’dan yaşanan sıkıntılar hakkında destek beklediklerini ilettiler. Heyet son olarak, TCE EGE Genel Müdürü Mehmet Bosna ve Ege Gübre Danışmanı Bülent Çakın’ı ziyaret etti.

### “GECE GÜNDÜZ ÇALIŞIYORUZ”

Tamer Kıran ve beraberindeki heyet Ege Bölgesi’ndeki temaslarının ikinci gününde İMEAK DTO İzmir Şubesi Üyeleri ile bir araya geldi. Başkan Tamer Kıran, İzmir üye toplantısında İzmir ve Çeşme’deki; Kuşadası’nda düzenlenen toplantıda ise Seferihisar, Menderes, Kuşadası ve Didim’deki üyelerle buluşan Kıran, Ege Bölgesi denizciliği ile ilgili çeşitli konularda müjde verdi. Türkiye’nin gündeminde denizciliğin ön planda yer almadığına dikkat çeken Kıran, “Denizciliği anlatmak ve sektörün sorunlarını çözmek için gece gündüz çalışıyoruz” dedi. Türkiye’de marinaların kira bedelleri nedeniyle çok zorlandığını ifade eden Kıran, “Ekonomi Şurası’nda Sayın Cumhurbaşkanımıza marinaların kira problemini arz ettik ve kira bedellerinin marinanın bağlama kapasitesi üzerinden alınmasını önerdik” bilgisini verdi.

### “ÇANDARLI LİMANI MUTLAKA YAPILACAK”

Kuzey Ege Çandarlı Limanı’nın, devletin planlamasında Çin’in başlattığı Bir Kuşak Bir Yol Projesi’nin demiryolu ayağının denize çıkış noktası olarak yer aldığını vurgulayan Kıran, “Burada liman projesi mutlaka bir şekilde yapılacaktır. Oda olarak bu projenin en optimum hangi şekilde yapılması gerektiğini bulup onun için çalışmalıyız” diye konuştu.

Üyesi olduğu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Lojistik Koordinasyon Kurulu’nun gündeminde Kemalpaşa Lojistik Bölgesi’nin bulunduğunu belirten Kıran, lojistik bölgenin hayata geçtiği zaman İzmir’e önemli bir ekonomik katkı ve avantaj sağlayacağını söyledi.

Bölgedeki tur teknelerinin bağlama, barınma sorunu ile çekek yeri sıkıntılarını dinleyen Kıran, “Sadece bu konuda bir genel sekreter yardımcımızı görevlendirdik. Çekek ve barınma yeri problemini çözebildiğimiz kadarıyla çözmeye çalışacağız” diye konuştu.

Komşu Yunanistan’ın 330 milyon DWT deniz filosuna sahipken, Türkiye’de bu rakamın 28 milyon DWT’te kaldığını belirten Kıran, denizci millet olmak için deniz kültürünün anaokulundan başlayarak Türk halkına benimsetilmesi gerektiğini vurguladı.

Türkiye’de 1.300 civarında yetki belgesi almış gemi acentesi olduğunu, bu sayının fazla görüldüğünü dile getiren Kıran, haksız rekabetin ortaya çıkmaması



için bu işi düzenleyip devletin kuralları çerçevesinde yürümesini sağlamayı amaçladıklarını açıkladı.

### “İZMİR LİMANI ÇOK ÖZEL BİR LİMAN”

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, üye buluşmasında Ege Bölgesi denizciliği ile ilgili detaylı bir sunum yaptı. İstanbul’un obez büyüdüğünü, Marmara Bölgesi’nin bu hızlı büyümeyi kaldıramadığını belirten Öztürk, “İzmir ve bölgesi yatırımcılar için eşi bulunmaz bir yer oldu. Kentimiz hem tarihi hem modern İpekyolu’nun üzerinde bulunuyor. İzmir Limanı çok özel bir liman. Limanda yatırımlarının devam etmesi çok önem arz ediyor. 1.5 milyon TEU kapasiteli liman, küçük yatırımlarla 2.5 milyon TEU kapasiteye ulaşabilir. Küçük düzenlemelerle trafik sorunu çözülebilir. Kuzey Ege Çandarlı Limanı, konteyner limanın yanı sıra gemi tedarik, depolama, soğuk hava depoları, gemi inşa bölgesi olarak planlanmalı ve mutlaka Yeni İpekyolu Projesi’nde yer almalıdır. Aliağa’daki limanlar, Çandarlı ve İzmir Limanı, lojistik merkezler ve bağlantı yollarıyla birbirleri ile bağlanmalıdır” dedi. Yusuf Öztürk yapılan ziyaretlerle ilgili, “Kendilerine çok teşekkür ediyoruz geldikleri için. Bütün şubelerde olduğu gibi İzmir’i de sıkça ziyaret ediyorlar. Ekipteki arkadaşları tanıtıyorlar. Bizler kendimizi tanıtıyoruz. Sıkıntılarımızı iletiyoruz. Harika bir işbirliği ile süren bir çalışma içindeyiz” dedi.

### ARKAS’A ZİYARET

Tamer Kiran ve çalışma arkadaşları Ege Bölgesi ziyaretleri kapsamında bölgenin önde gelen kurumlarına da ziyaretler gerçekleştirdi. Heyet temasları sırasında Arkas Holding’in Genel Merkez Binası’na da ziyarette bulundu. Burada Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas tarafından karşılanan heyet ikili görüşmelerde bulundu. Lucien Arkas, toplantı sonrası yaptığı açıklamada, “Bu zamana kadar bütün Yönetim Kurulu’nun buraya bir ziyareti olmamıştı. Bizi çok memnun etti. Desteğimiz her zaman arkasındadır” dedi.

### “İSTEDİĞİNİZ ZAMAN BİZİ ARAYIN”

Ziyaretlerin son günü Kuşadası, Çeşme, Güzelçamlı, Gümüldür, Didim, Seferihisar, Özdere ve Akbük üyeleri ile toplantı yapan Tamer Kiran üyelere yönetim olarak yapılan çalışmalarla ilgili bilgi verdi. Ziyaretler kapsamında yaptığı açıklamada “İşimiz müşterek menfaatler yönünde çalışma yapmak” diyen Tamer Kiran Müşterek menfaatlerde bir sıkıntı varsa ülke için sektör için hayırlı olanı yapmaya çalışıyoruz. Dediğimiz gibi buradayız. İnşallah seneye tekrar bir araya geliriz, burada oluruz. Seneye görüşmemize gerek yok. Her türlü sıkıntınızda önce şubenizi, ardından biri arayın haberdar edin” ifadelerini kullandı.



**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

## “TUTULAN GEMİLERE AFFIMIZ YOK”

Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu’nda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı temsilcileri ile denizcilik sektörü temsilcileri Paris MoU Çalıştayı’nda bir araya geldi.



**Tamer Kıran - DTO Yönetim Kurulu Başkanı**

Çalıştayda Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü’ne bağlı Gemi Denetim Dairesi Başkanlığı temsilcileri denizcilik sektörü ile fikir alışverişinde bulundu. Sektör ve idare temsilcileri geçmiş yıllarda yaşanan tecrübeler ve 2019 yılında idare ile sektörün işbirliğini geliştirmesi üzerine konuştu. Toplantı yoğun bir katılımı gerçekleştirirken, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da toplantıda hazır bulundu. Kıran toplantının açılış konuşmasında “İnşallah sektörümüz ve Bakanlık arasındaki ilişkilerimiz için faydalı olacak bir toplantı. Bizlerden beklentilerin ne olduğu yönünde biraz daha bilinçlenmemiz açısından hayırlı bir toplantı olmasını diliyorum” ifadelerini kullandı. Deniz Ticareti Genel Müdürü Okay Kılıç 2018 yılının 7 tutulma ile en az tutulma yaşanan yıl olduğunu söylerken, yabancı ülkelerde tutularak Türk Bayrağı’nın konumunu zedeleyen gemi sorumlularının kesinlikle affedilmediğini söyledi.

### “2018 YILI AZ TUTULMA YAŞANAN YIL OLDU”

Tamer Kıran’ın ardından kürsüye gelen o tarihte Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürü şimdi ise Deniz Ticareti Genel Müdürü olan Okay Kılıç, “Bu toplantıyı Ankara’da yapsak herkes gelemiyordu. DTO’ya bize bu imkanı sunduğu için teşekkür ediyoruz. Türk Bayrağı Beyaz Liste’de. Geçen sene 7 tutulmayla 2018 yılını kapattık. Bu zamana kadar ki en düşük tutulma oldu. Herkesin bir emeği var. Çok güzel bir işbirliği gerçekleştirdik. Bu da bunun göstergesi oldu. Hedefimiz 8’di 7’de kaldık. Aynı performansı daha da ileriye götüreceğiz” dedi. “2016 yılında beyaz listedeydik ama 42. Sıradaydık. 2017 yılında 39. sırada yer aldık. 2018 yılı daha açıklamadı ama ülkemiz daha ileri bir seviyede yer alacak. 2008 yılında beyaz listeye girdik, daha önce gri, ondan önce kara listedeydik” ifadelerini kullanan Okay Kılıç, “Bütün bu çaba Türk Bayrağı’nı taşıyan gemilerimiz için” dedi.

Gerek politik, gerek ticari sebeplerle çok sayıda tutulma olduğunu söyleyen Okay Kılıç, bir ara beyaz listeden çıkarılma gibi bir durumun yaşandığını 2017 yılında ticari yat tutulmalarıyla ilgili Yunanistan ile görüşülerek bu yatların ahşap tekne kategorisine sokularak denetim kapsamı dışına çıkarılması için anlaşıldığını söyledi. Okay Kılıç tutulma istatistiklerini paylaşarak şunları söyledi: “2016 yılında 415 gemide 21 geminin tutuldu, 2017 yılında 327 gemi denetlenmiş 14’ü tutulmuş, 2018 yılında ise 304 gemi denetlenmiş 7 tanesi tutulmuş. 2019 Şubat ayı itibarıyla 46 gemimiz denetlendi ama hiçbir tutulma olmadı. 2017 yılında yaşanan denetimlerde 14 geminin 4’ü ticari yattı. Bu kapsamda 343 ahşap gemimiz var. Yunanistan ile görüşerek bunları gemi denetiminin dışına aldık.”

### “ÖN SURVEY ÇOK ÖNEMLİ”

“Beyaz Bayrak’ta kalma başarısının en önemli anahtarı ön survey” diyen Kılıç, “Geçen yıl 1597 adet ön survey yapıldı. Bu gerçekten çok ciddi bir emek. Liman Başkanlıkları bu konuda ciddi emek harcıyorlar. Çok zaman alan bir konu” dedi. Deniz Ticaret Odası ve armatörlerle çok yakın çalışıldığını söyleyen Kılıç, “Bu başarı hepimizin ortak çabası diyerek” sektör ile idare ilişkilerinde yapıcılığa vurgu yaptı.

### “TUTULAN GEMİYE AF YOK”

Okay Kılıç yurtdışında tutulan gemiler ile ilgili ciddi yaptırımlar olduğunu vurgulayış şunları söyledi: Yurtdışında Türk Bayraklı gemi tutulunca ilgili şirketi, DPA, klas kuruluşu, ön surveyi yapan herkesi Ankara’ya çağırıyoruz. Savunmalarını alıyoruz. Gerçekten hiçbir şekilde affetmiyoruz.

Yurtdışında tutulan geminin personeli olan; kaptan, mühendis, zabiti gemi adamları disiplin kuruluna sevk ediyoruz. Gerekirse ehliyetlerini iptal ediyoruz. Gerekirse ehliyetini alıyor, alt seviyeye düşünüyoruz. Hiçbir şekilde affımız yok. Bunda herkesin sorumluluğu var. Bütün personelin ayrı ayrı ifadelerini alıyoruz. Şirketle ilgili yaptırımlar yapıyoruz, emniyet uyum belgesini denetliyoruz. Gerekirse klass kuruluşlarının yetkisini askıya alıyoruz.”

“Amaç denizcilik örf ve adetlerine uyan personelle bu işin yapılması” diyen Kılıç “Gemi adamlarımız için en iyisini yapıyor olmak. Gemi disiplin kararlarına mümkün olduğu kadar uyulması lazım. Bunlar gerekirse gemiye asılmalı” dedi. Kılıç, Paris Memorandum’unda 2,3 tutulma ortalaması ile genel ortalamanın altında kaldıklarını, bunun Deniz Ticaret Odası tarafından duyurulması gerektiğini söyledi.





- 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 Karakoy / 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](http://www.marticevre.com.tr)

## ARMATÖRLERİMİZİN KURUMSALLAŞMASI KONUŞULDU

İMEAK DTO Meclis Salonu'nda "Türk Armatörünün Kurumsallaşma Düzeyinin Analizi ve Kurumsallaşma Önerileri" konulu bilgilendirme semineri yapıldı. Seminere DTO Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu üyeleri de katıldı.



Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik Eğitimi Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Selçuk Nas moderatörlüğünde yapılan seminere denizcilik sektörü ilgi gösterdi. Seminere İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu üyeleri, Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkanı Erkan Dereli, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Akademisyenler, STK ve armatör firma temsilcileri ile birçok davetli katıldı. Yaşar Üniversitesi Öğretim Görevlisi Dr. Oya Turhaner, seminerde 'Türk Armatörünün Kurumsallaşma Düzeyinin Analizi ve Kurumsallaşma Önerileri' konulu bir sunum gerçekleştirdi.

Oya Turhaner'in sunumunda Deniz Ticaret Odası ile birlikte çalışma yaparak Denizcilik firmalarını kurumsal açıdan incelediklerini söyledi. Turhaner, armatörlerle yaptıkları çalışmaların sonuçlarını katılımcılarla paylaştı.

Turhaner, "Yapılan araştırma sonucunda kendi işletmelerini tam kurumsallaşmış olarak görenlerin oranı %39, kısmen kurumsallaşmış olduklarını düşünenlerin oranı ise %40. Denizcilik düzeyinde

kurumsallaşma açısından başka bir çalışma yok. Üniversite aracılığıyla araştırdık. Bu tip bir çalışmaya denk gelmedik. Dünya genelinde de böyle bir araştırma da bulamadık. Uluslararası armatörlerle görüştük. Anlaşmalar gereği sıkı kurallara bağlılar. Tüm evraklarının eksiksiz, prosedürlerin tam olması gerekiyor. Bu armatörler net cevap verdi. İşlerin bu şekilde ilerlemesi gerektiğini düşünüyorum. Aile konseyi çok önemli. Aile konseyi sık sık bir araya gelmeli. Bu kurumsallaşma açısından çok önemli. Aile konseyine 14 yaşından itibaren bireylerin alındığını biliyoruz. Bu toplantıların şirketlerin kurumsallaşması açısından çok önemli olduğunu gördük. Bu konuda danışmanlık hizmeti de veriliyor" ifadesini kullandı.

### "ŞİRKETLER KURUMSALLAŞMALI"

Sunumun ardından açıklamalarda bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "İşlerimizin bir sonraki nesle nasıl aktarılacağını öğrenmemiz açısından faydalı bir sunum oldu. Türk armatörünün yapısının röntgeni çekilmiş oldu. Bizim gibi ikinci neslin kurumsal hale gelebilmesi açısından olumluydu. Yüzde 100 kurumsal hale gelir mi bilemem ama şirketlerin kurumsal hale gelmesi için çalışmalıyız. Aile şirketlerinden ayrılanlar başka sektörlere yönelmiş olabilir. Bizlere düşen bu sektörün milli değer olduğunu kabul ederek sonraki nesillere iyi bir şekilde devredilmesi gerekliliğidir. Hepimize düşen pay var. Umarım herkes kendine düşen payı almıştır. Denizcilikte dünyaya baktığımızda yapının yüzde 100 kurumsallaşma olduğundan bahsetmek mümkün değil. Aile yapısı hep var. Çok uluslu şirketler hariç tüm kurumlarda belli bir ailenin daha fazla söz sahibi olduğunu rahatlıkla



Prof. Dr. Selçuk Nas

görürüz. Ailenin varlığı kurumun gelişmesi için engel değil aksine itici bir güçtür. Önemli olan kurumsallaşma seviyesini doğru ayarlayabilmektir. Türk armatörleri olarak geldiğimiz nokta daha operasyonel süreçlerde kurumsallaşma aşamasındayız. Karar alma süreçlerinde de yaşamaya başlamak durumundayız. Ailenin komple işin içinden çekilip profesyonellere teslim edip sadece bir hissedar olarak yılda bir rapor almasını beklemek mantıklı ve sürdürülebilir değil. Ailenin varlığı devam edecek ancak belli bir oranda kurumsallaşma sağlanması gerekiyor. Bunu yapanlar sonraki jenerasyonlara aktaracak yapamayanlar devre dışı kalacaktır" açıklamasını yaptı

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş ise "Gemi bir metadır. Bir iştir. Annenin ismini versen bile gemiye karşı o hisleri beslememeniz gerekir. İlk seferde bir heyecan hissediyorduk. Sonraki gemileri görmedim bile. İlerleyen dönemde işten bile çıkılabilir. Sektörün türevlerinde bir şey yapılabilir. Örnek olarak Koster tonajından Panamax'a geçilebilir. Kesinlikle duygusal bakılmamalı" ifadelerini kullandı.



1979'DAN BU YANA TÜRKİYE'NİN ZİNCİRİNİ ÜRETİYORUZ.

**ZİNTAS**

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

### ZİNTAŞ AMBAR KAPAK ZİNCİRİ



22252-2 STANDARTINA GÖRE YÜKSEK ALAŞIMLI ÇELİKTE İMAL EDİLMİŞTİR. MAKSİMUM GÜVENLİK İÇİN TÜM BAĞLALAR TEST EDİLMİŞTİR. GRADE 80 KALİTESİNDEDİR.

### ZİNTAŞ GALVANİZLİ KALİBRE ZİNCİR



DIN 766 STANDARTINA GÖRE KALİBRE EDİLİP YÜZEYİNE SICAK DALDIRMA GALVANİZ YAPILMIŞTIR. MAKSİMUM GÜVENLİK İÇİN TÜM BAĞLALAR TEST EDİLMİŞTİR.

**EN İYİ KAYNAK VE GALVANİZ KALİTESİ**

Zintaş Zincir San. ve Tic. A.Ş.  
Fabrika / Satış Ofisi Ankara Yolu 5. km. 37130 Kastamonu / TR  
T : +90.366 214 23 37 - 214 99 01 M : +90 507 819 16 61 [www.zintas.com](http://www.zintas.com) [zintas@zintas.com](mailto:zintas@zintas.com)

# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 11 YAŞINDA

Türkiye'nin ilk ve tek denizcilik temalı üniversitesi Piri Reis Üniversitesi 11. yaşını kutluyor. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın maddi ve manevi katkılarıyla kurulan Piri Reis Üniversitesi her geçen gün yetiştirdiği nitelikli denizcilerle sektörün geleceğini şekillendirmeye devam ediyor.



11 yıldır eğitim hayatına devam eden Piri Reis Üniversitesi yeni yaşı dolayısıyla bir açıklama yayınladı. Açıklamada “Büyük Denizci Bilim Adamı Pîrî Reis’in adıyla çıktığımız bu yolda büyük bir mirasın sorumluluğu ile birlikte Türk ve Dünya denizciliği için uzmanlar yetiştirmek amacıyla kurulan Üniversitemizde, denizciliğin her alanında ihtisaslaşma ve bilimsel çalışmalar geliştirmenin yanı sıra teknolojiye hakim, özgüveni yüksek, katılımcı, bilgiye ulaşmasını bilen, sorgulayan bireyleri yetiştirmeyi hedefleyerek yola çıktık” ifadeleriyle Piri Reis Üniversitesi’nin vizyonuna değinildi.

## YENİ HUKUK FAKÜLTESİ

Açıklama şöyle devam etti: “2009-2010 Akademik yılında 2 lisans programında okuyan toplam 140 öğrenci ile eğitim öğretime başlayan üniversitemiz, kısa süre sonra açtığı yeni birimlerle üstün eğitim kademesinde hizmet vererek öğrenci sayısını hızla arttırmış ve bugün itibarıyla 4000’i aşkın öğrenci sayısına ulaşmıştır. Geçtiğimiz yıl Üniversitemizde mevcut bölüm ve programlarımıza ilaveten İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesinde; Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü, Mühendislik Fakültesinde; Bilişim

Mühendisliği Bölümü, Denizcilik Meslek Yüksekokulunda; Lojistik Programı, Deniz Brokerliği Programı, Bilgisayar Programcılığı ve Gemi Aşçılığı Programı açılmıştır. Üniversitemize bağlı olarak Hukuk Fakültesi’nin kurulduğu hususu 16.02.2018 tarih ve 30334 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış olup; Hukuk Fakültesi bünyesinde Kamu Hukuku ve Özel Hukuk Bölümü, YÖK Başkanlığı tarafından uygun bulunmuştur.”

2015 yılında kullanıma açılan Pîrî Reis Üniversitesi Eğitim Gemisi’ne de değinen açıklamada, “İMEAK Deniz Ticaret Odası ve DATİ Holding A.Ş.’nin katkılarıyla üniversitemize kazandırılan, Ankara Feribotu artık ‘Pîrî Reis Üniversitesi Eğitim Gemisi’ olarak faaliyet göstermektedir. 2015-2018 yaz dönemi stajları ile Üniversitemiz öğrencilerinin yanı sıra, yerli ve yabancı başka üniversitelerden toplamda 1000 kadar öğrenciye uzman akademisyenlerimiz eşliğinde deniz stajı imkanı sağlamıştır. Deniz Kampüsünde kurulan Simülator Merkezi, Dünya denizcilik eğitim standartlarına tümüyle uygun, çağdaşlarının içinde en güncel işletim biçimine sahip imkânları ile tamamlanmış ve 2016-2017 eğitim-öğretim yılında kullanılmaya başlanmıştır. Üniversitemiz bünyesinde ‘Araştırma, Raporlama, AR-GE, UR-GE ve AB Projeleri vb’ hususlarda faaliyette bulunmak üzere Teknopark İstanbul Teknoloji Geliştirme Bölgesi’nde ‘Pîrî Reis Üniversitesi Teknopark İktisadi İşletmesi’ kurulmuştur” ifadeleri kullanıldı.

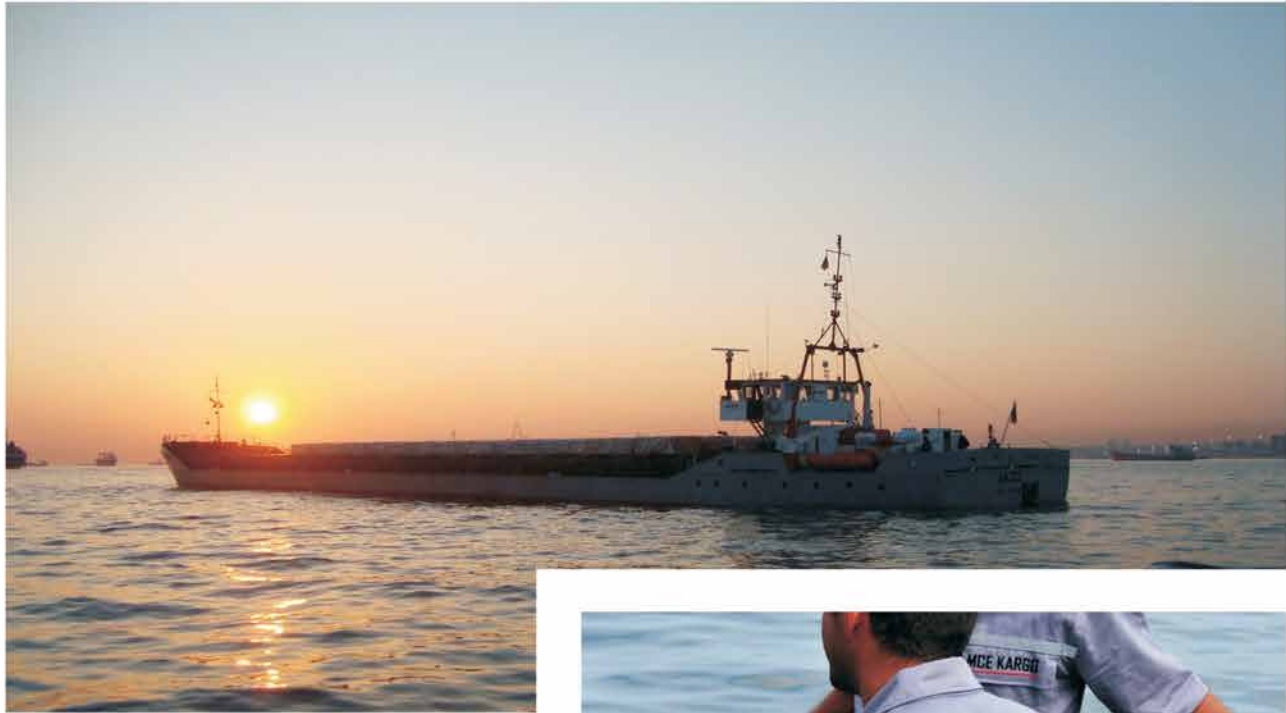
## ARGE'YE VURGU

Açıklama şu sözlerle devam etti: “Üniversitemiz; Sanayi ile işbirliği içinde kuruluşumuzdan bugüne değin

çok sayıda projeye dahil olmuştur. Pîrî Reis Üniversitesinin Teknoloji geliştirme/kazanımı/aktarımı projeleri ile AR-GE ve uygulama projeleri kapsamında endüstri ile ilişkilerinin geliştirilmesi çabaları artarak sürdürülmektedir. Bu kapsamda 1.150.000 Euro’luk ‘Armelsan Mayın Avlama ve Sonar Gemi’ projesi halen yürütülmektedir. Denizcilikle ilgili bölüm ve programlarla eğitim-öğretim yapmakta olduğumuz dikkate alınarak, ulusal ve uluslararası düzeyde denizcilik tarihini araştırarak yapılacak yayınlarla gerekli belge ve bilgileri genç nesillere iletmek amacıyla ‘Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi’ kurulmuş ve kısa sürede başarılı çalışmalar yapmıştır. Önümüzdeki ilk yeni etkinlik ise 20-21 Haziran 2019 tarihlerinde Monaco’da düzenlenecek olan ‘Uluslararası Monaco Konferansı’dır.”

Açıklamada Pîrî Reis Üniversitesi tarafından Katar Silahlı Kuvvetlerine uluslararası standartlar çerçevesinde en üst derecede denizcilik eğitimi sağlanması konusunda 2018 yılında yapılan anlaşmaya da değinilirken son olarak, “Türk Denizcilik ve Yükseköğretim camiasının harmanlandığı ve Denizcilik alanında ‘know how’ merkezi haline gelen Üniversitemizin 11. Kuruluş Yıldönümünü kutlar, Pîrî Reis Ailesi olarak nice başarılarla dolu yıllar diler; büyük bir özveri ve emekle Pîrî Reis Üniversitesi’nin bugünlere gelmesinde katkısı olan başta Devletimiz, Türk Deniz Eğitim Vakfımız ve Deniz Ticaret Odamız olmak üzere Denizcilik camiasına, emeği geçen herkese, tüm akademik, idari personele ve tabii ki öğrencilerimize içtenlikle teşekkür ederiz” ifadeleriyle başarıda emeği geçenlere teşekkür edildi.





# MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

## DTO'DAN İSTANBUL VALİSİ YERLİKAYA'YA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve beraberindeki heyet İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'yı makamında ziyaret etti.

Deniz Ticaret Odası adına gerçekleştirilen ziyarete Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Salih Zeki Çakır'ın yanı sıra İMEAK DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos, Yönetim Kurulu Üyesi Timur Taylan Kalkavan, Genel Sekreter İsmet İslamoğlu ve genel sekreter yardımcıları katıldı.

İstanbul Cağaloğlu'ndaki tarihi Valilik Binası'nda gerçekleşen ziyarette Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ali Yerlikaya'ya günün anısına bir plaket takdim etti. Ziyarette Vali Ali Yerlikaya ile Türk denizciliğinin güncel durumu hakkında bilgiler paylaşıldı.



## FETHİYE VE İSKENDERUN ŞUBELERİNE TOBB AKREDİTASYON SERTİFİKASI

Deniz Ticaret Odası'na bağlı Fethiye ve İskenderun DTO Şubeleri düzenlenen törenle TOBB Akreditasyon sertifikalarını aldılar. TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleşen törene Ticaret Bakan Ruhsar Pekcan da katıldı.

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, "Bu denli rekabetçi bir düzende, oda ve borsalarımızın akreditasyonu son derece önemlidir. Akreditasyon, oda ve borsalarımızın güvenilir ve kaliteli hizmet sunduğunun önemli bir göstergesidir" dedi.

Pekcan, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) İkiz Kuleler'de gerçekleştirilen TOBB Akreditasyon Sertifika Töreni'nde yaptığı konuşmada, bakanlık olarak politika oluşturma süreçlerinde sivil toplumun görüş ve önerilerini çok önemsediklerini belirterek, oda ve borsalarla Türkiye'nin güçlü yarınları için birlikte çalıştıklarını söyledi.





# ENERGY



## Kaliteyi Seçin

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



[www.energypetrol.com](http://www.energypetrol.com) • [energy@energypetrol.com](mailto: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](mailto:energy@energypetrol.com)

# TOBB TÜRKİYE SEKTÖREL EKONOMİ ŞURASI TOPLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Tamer Kıran'ın TOBB Başkan Yardımcısı sıfatıyla katıldığı ekonomi şurası TOBB İkiz Kuleler'de gerçekleşti.

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde gerçekleştirilen şuraya, Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli ile diğer bakanlıkların bakan yardımcılar katıldı.

## “BANKALARIMIZIN DEVREYE GİRMELİ”

Bine yakın iş insanının katıldığı Şura'da konuşan İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran, denizcilikle ilgili yaşanan sorunlara dikkat çekerek çözüm önerilerinde bulundu. Yabancı bankaların Türk tersanelerinin teminat mektuplarını kabul etmeme sorunu devam ettiğini kaydeden Kıran, “Bunun siyasi bir karar olduğu çok net ortadadır. Bununla ilgili bankalarımızın devreye girip gücü yerinde olan tersanelerimizin teminat mektuplarının kabulü için gerekli aracılığı göstermeleri gerekmektedir” dedi.

Çevre Kanunu kapsamında uygulanan idari para cezalarına değinerek çözüm önerilerinde bulunan Kıran, “Çevre kanunundaki idari para cezaları bir önceki yıla göre 16.5 kat arttırılmıştır. Bu çok ciddi iş kaybına sebep olmaktadır. Şu anda İstanbul'da yakıt için ikmal yapan gemiler bu ikmallerden vazgeçmişlerdir.

Çok ciddi ticari kaybımız söz konusudur. Bununla ilgili çözüm önerimizde bir önceki yıl olan cezaların üzerine yeniden değerlendirme



oranında fark getirilerek oradan devam etmesidir” diye konuştu.

## “SEKA LİMANI ÖZELLEŞMELİ”

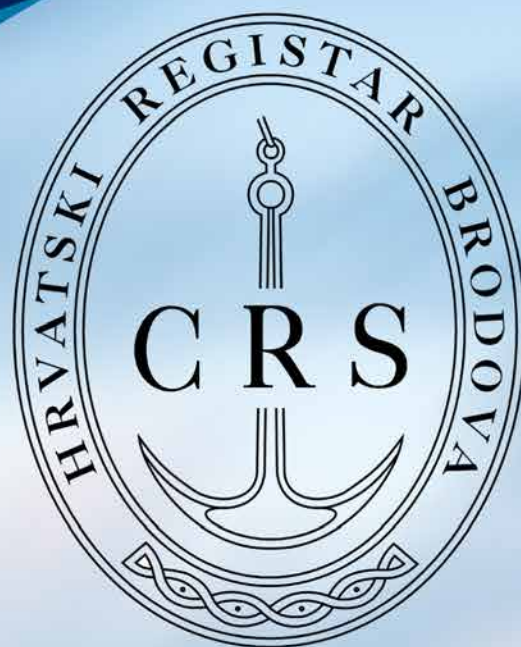
SEKA Taşucu Limanı'nın özelleştirilmesi konusuna ilişkin de konuşan Kıran, “SEKA Taşucu Limanı'nın 25 yıldır özelleştirilmesi yapılamamıştır. Bu hayata geçirilirse hem bir kaynak yaratacak hem de Mersin Bölgesi'nin ve ona bağlı hinterlandın daha rekabetçi bir şekilde dünyaya açılmasını sağlayacaktır” ifadelerini kullandı.

Kıran, marinaların Milli Emlak'ın talep ettiği kira artışlarıyla ilgili olarak da şöyle konuştu: “Marinalarda Milli

Emlak'ın talep ettiği kira artışları artık ödenemez bir hal almıştır. Hiçbir sorunu olmayan marinaları bir anda içinden çıkılmaz bir duruma sokmuştur.

Bununla ilgili olarak da teklifimiz kira artışlarının bu marinaların sahip olduğu bağlama kapasitelerinin üzerinden yapılmasıdır. Bu bağlama kapasiteleri Turizm Bakanlığının verdiği işletme belgesinde net bir şekilde yazmaktadır. Dolayısıyla da çok rahat bir şekilde tespit edilebilir.” Türk Koster Filosu'na ilişkin ise Kıran, “24 Haziran seçimlerinden önce açıklanan 143 büyük projeden bir tanesi olan Türk Koster Filosu'nun yenilemesi artık zaruri bir hal almıştır” dedi.





## **“New Horizons With CRS”**

The Istanbul Office: Tatlısu Mah. Elalmis Cad. Sekip Sok. No: 5 Our Dream Residence  
Kat: 2 Kapı: 10 Ümraniye - İstanbul - Turkey 34774  
Phone: +90 (216) 314 90 25 • Phone: +90 (216) 314 90 26 • Email: [info@leadsmar.com](mailto:info@leadsmar.com)

Croatian Register of Shipping Marasovica 67 21000 Split  
REPUBLIC OF CROATIA • E-mail (collective): [tech.coord@crs.hr](mailto:tech.coord@crs.hr)  
Phone: +385 (0) 21 408 111 • Fax: +385 (0) 21 358 159

**web: [www.crs.hr](http://www.crs.hr)**

# KATARLI DENİZCİLERİ PİRİ REİS EĞİTECEK

Piri Reis Üniversitesi, Katar Deniz Kuvvetleri'ne eğitim verecek. Katar, 6 yıl sürecek eğitim için üniversiteye 55 Milyon Euro ödeyecek.

2008 yılında kurulan Piri Reis Üniversitesi, uluslararası iş birliklerine Katar devletini de kattı. 2015 yılından beri Piri Reis'e öğrenci gönderen Katar, Rektör Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın ASELSAN'daki yönetim kurulu üyeliği ile savunma sanayiindeki yerini de tanıma fırsatı buldu. Türkiye'nin Doha'da kurduğu El Rayyan Üssü ile askeri işbirliğini geliştirmek isteyen Katar, Deniz Harp Okulu'nun kuruluşunu Piri Reis Üniversitesi'ne verdi. Üniversitenin, Katar Silahlı Kuvvetleri bünyesinde yeni kurulan harp akademisine 6 yıllık eğitim hizmeti



vermesi üzerine anlaşma planlanarak 55 milyon euro'luk bir anlaşma imzalandı. Türkiye'den de aldığı karakol ve eğitim gemileriyle donanmasını güçlendiren Katar, geleceğin deniz subaylarının yetiştirilmesi için yine ülkemizden yararlanacak. Akademinin ilk eğitimi, Katar Silahlı Kuvvetler

Eğitim Komutanı, Katar Deniz Kuvvetleri Komutanı, Katar Kara Kuvvetleri Komutanı, Katar Deniz Harp Akademisi Komutanı, Türkiye'nin Doha Büyükelçisi Fikret Özer, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan ve Rektör Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın katılımıyla başladı. Prof. Erdoğan, iş birliğiyle ilgili olarak, "Türkiye, Katar'a ekonomik ve siyasi işbirlikleriyle güven veriyor. Bu projeyi güçlü rakiplere karşı Türkiye aldı. Vereceğimiz eğitimle Katar deniz subaylarının yetişmesine yardım edeceğiz. İlk etapta 4 programda eğitim vereceğiz" ifadelerini kullandı.

# OTONOM GEMİLERİN GELECEĞİ KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda "Otonom Gemilerin Geleceği" isimli bir konferans düzenlendi. Konferansta önümüzdeki yıllarda gemilerdeki otomasyon sistemlerinin nasıl gelişeceği ve bu konuda dünyada yaşanan tecrübeler paylaşıldı.

Toplantıda; Görkem Serbay Akıl ve Norveç'ten John Arne Ask, Jonas Wenstrom sunumlar gerçekleştirdi. Toplantıda otonom gemilerin dünyadaki ilk uygulamaları ve karşılaşılan sorunların yanı sıra mevcut gemilerin otomasyonunda yapılacak yenilikler konuşuldu. Toplantıya İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da katıldı. Görkem Serbay Akıl toplantıda yaptığı açıklamada gemilerde otonomi süreciyle alakalı, "Özellikle otonom gemilerde önümüzdeki yıllarda gemilerde çalışan personelimize, ana makine ve jeneratör gibi sistemlere otonom sistemlerle uzaktan ulaşabileceğiz.

Bu sadece birinci adım oluyor. İkinci adımda bu sistemle beraber hem yakıtın, hem personelin, hem de diğer sistemlerin performansındaki iyileşmeler konusu olacak. Üçüncü adımda, klass ile beraber gelecek



sertifikasyon süreçleriyle tamamen insansız gemiler konuşulacak. Özellikle 2017'de başlayan alarm sistemleriyle beraber 2022'den sonra otonomu daha fazla konuşmaya başlayacağız. 2025'e kadar da bu süreç iyice netleşecek" ifadelerini kullandı.

## "FEED BACK'LERİ KULLANMAK ZORUNDAYIZ"

Akıl sistemin işlerliği için feed back'lerin önemine değinip şunları söyledi: "Şu ana kadar yapılan testlerde özellikle yakıtta yüzde 10'luk bir avantaj

sağlayacak otonom sistemler. Biz bunu üç kademeye ayırırsak; sistemleri kontrol edilebilir hale getiriyoruz, sistem kontrol edilebilir hale geldikten sonra iyileştirmeleri yapıyoruz, daha sonra otonomu ise adım adım işliyoruz.

Mevcut gemilerimizde biz dataları alamadığımız için kullanıcı bağımlı sistemlere mecburuz. Kullanıcıdan gelen feed back'leri kullanmak zorundayız. Burada hangi kaptanın aynı gemiyi, aynı yolda hangi süreyle aldığına baktığımızda bir kaptan 100'le gidiyorsa diğer kaptan 70'le gidiyor gibi dataları çıkartabiliyoruz. Mevcut olan sistemle personelde iyileştirme yapabiliyoruz. Kaptan tarafından baktığımızda gemilerde güç kontrolü sağlanmış oluyor. İyileştirme hem personelde oluyor, hem personelin eğitim sistemini iyileştiriyoruz. Bakım performansına bakıp bakımının yapıp yapılmadığını takip edebiliyoruz."



# 32 YILDIR EN İYİSİNİ YAPIYORUZ GÖREMEZSİNİZ ANCAK FARK EDERSİNİZ!



## Ka-BANT BÖLGESEL VSAT INTELLIAN V60



**ÖZELLİKLERİ :** Yüksek performanslı Ka-bant uydu sistemlerinin öncüsü Telenor'un Thor 7 uydusunu kullanan ve Karadeniz, Akdeniz ve Avrupa çevresinde çalışan gemiler için haberleşme maliyetlerini ciddi anlamda düşüren bölgesel Ka-bant VSAT servisi, 2015 Ocak ayından beri aktif olarak Arskom'un portföyündedir. iDirect'in yeni nesil Velocity platformu ve gelişmiş anten teknolojileri ile desteklenen bu servis, her hava koşulunda ve spot beam geçişlerinde kullanıcıya kesintisiz servis sağlamakta, Arskom'un uydu teknolojileri için özel tasarlanmış yazılımları ve ağ yönetme platformları ile tam uyum içerisinde çalışarak gerek ticari gemilerde, gerekse yatlarda benzersiz bir internet deneyimi sunmaktadır.

Ka-bant VSAT'ın sunduğu fiyat avantajlarının yanı sıra, 60 cm'lik anten desteği ile kurulum ve bakım kolaylığı sağlayan bu servis, 36 ve 60 aylık kontratlarda anten, modem ve diğer aksesuarlarda taksit seçenekleri ile L-Band alternatiflerin tamamından daha hesaplı ve verimli bir servis sunmaktadır.

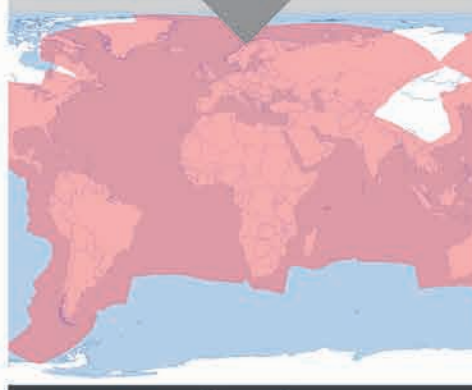
Başlangıç Fiyatları

**195 USD/AY**  
1MBit Sınırsız

SADECE HABERLEŞME CİHAZ HARİÇ



## Ku-BANT KÜRESEL VSAT INTELLIAN V100



**ÖZELLİKLERİ :** Speedcast'ın gelişmiş ağ teknolojileri ve yüksek uydu kapasitelerini birleştirerek sunduğu 30'un üzerinde beam barındıran global Ku-bant servisi, yıllardır güvenilirliğini kanıtlamış, her geçen gün gelişen ve geniş paket seçenekleri sağlayan bir servistir. Arskom'un katma değerli servisleri ile birleştirildiğinde, denizde güvenli, kesintisiz ve yüksek performanslı bir bağlantı deneyimi sağlayan Ku-bant global servisi, aynı bölgede birden fazla beam seçeneği ile ana direk blokajından da sınıfta en az etkilenen VSAT servisleri arasında gelir. Arskom'un yönetiminde, gemi takip ve raporlama yöntemleri ve esnek kontrat seçenekleri de bu servisin öne çıkan özellikleri arasındadır.

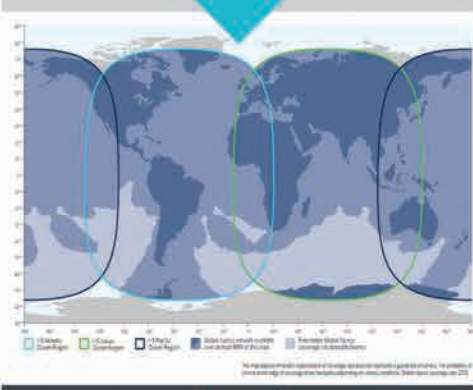
Başlangıç Fiyatları

**995 USD/AY**  
2MBit Sınırsız

SADECE HABERLEŞME CİHAZ HARİÇ



## Ka-BANT KÜRESEL VSAT INTELLIAN V100



**ÖZELLİKLERİ :** Inmarsat'ın yeni nesil Ka-Band Global Xpress uydularının yüksek performansı ve FleetBroadband'ın güvenilirliğinin birleşimi olan FleetXpress servisi, Dünya çapında, tüm denizlerde yüksek hızlı internet erişimi sağlamaktadır. Türkiye'de ilk FleetXpress test ve kurulumlarını gerçekleştirmiş Arskom, kendi katma değerli servislerini yıllara dayanan Inmarsat ortaklığından faydalanarak FX altyapısına entegre etmiş ve verimli bir şekilde müşterilerine sunmuştur. FleetXpress servisi özellikle L-band yedeklemesini sınırsız ve çok kısa sürelerde müşterilerine sunarak, gemi operasyonunun sürekliliğini sağlarken aynı zamanda geniş ve hesaplı paket seçenekleri ile L-band yedeklemesini de içinde barındıran son derece güvenilir bir çözüm sunmaktadır. 60 cm'lik antenler ile de son derece verimli çalışan FX servisi, kurulum kolaylığı ve başlangıç maliyetinin düşüklüğü ile de dikkat çekmektedir.

Başlangıç Fiyatları

**1750 USD/AY**  
2MBit Sınırsız

SADECE HABERLEŞME CİHAZ HARİÇ

**Tel: +90 216 493 82 28**

[www.arskom.com.tr](http://www.arskom.com.tr) - [info@arskomgroup.com](mailto:info@arskomgroup.com)

# VEFAT VE BAŞSAĞLIĞI

## KADİR SARI VEFAT ETTİ

İMEAK DTO Üyesi Trabzon Denizcilik Camiası armatörlerinden Mecit Sarı'nın ağabeyi Kadir Sarı vefat etti.

DTO Üyesi Trabzon Denizcilik Camiası armatörlerinden Mecit Sarı'nın ağabeyi Kadir Sarı'nın cenazesi 2 Şubat 2019 Cumartesi günü Trabzon İskenderpaşa Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından aile kabristanına defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Kadir Sarı'ya Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

## ATILLA BALIK'IN ACI GÜNÜ

İMEAK DTO Üyesi GE-TA Genel Tasarım Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Atilla Balık'ın annesi Ferihan Balık vefat etti.

DTO Üyesi GE-TA Genel Tasarım Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Atilla Balık'ın annesi Ferihan Balık'ın cenazesi 4 Şubat 2019 Pazartesi günü Karacaahmet Şakirin Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Ferihan Balık'a Allah'tan rahmet, kederli ailesi ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

## YUNUS CAN'IN EŞİ TATIANA CAN VEFAT ETTİ

İMEAK DTO Meclis Üyesi ve TURYOL A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can'ın eşi Tatiana Can vefat etti.

İMEAK DTO Meclis Üyesi ve TURYOL A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can'ın eşi Tatiana Can'ın cenazesi 8 Şubat Cuma günü Şakirin Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Karacaahmet Aile Kabristanı'na defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Tatiana Can'a Allah'tan rahmet, başta Yunus Can olmak üzere kederli ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

## ÖMÜR KARATAŞ'IN ACI GÜNÜ

İMEAK DTO Üyesi Ortech Marine Yönetim Kurulu Üyesi Ömür Karataş'ın annesi Emine Karataş vefat etti.

Merhume Emine Karataş'ın cenazesi 14 Şubat 2019 Çarşamba günü Samsun Bafra Büyükcamisi'nde öğle namazını müteakip kılınacak cenaze namazının ardından defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Emine Karataş'a Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

## HANIM YENER VEFAT ETTİ

DTO Üyesi ve Cenk Deniz Taşımacılığı Yönetim Kurulu Başkanı Atilla Yener'in annesi Hanım Yener Vefat etti.

DTO Üyesi ve Cenk Deniz Taşımacılığı Yönetim Kurulu Başkanı Atilla Yener'in annesi Hanım Yener'in cenazesi 18 Şubat 2019 Pazartesi günü Altunizade İlahiyat Fakültesi Camisi'nde ikindi namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Küçükso Aile Kabristanı'na defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Hanım Yener'e Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.





**TÜRK P&I**

# Denizciliğin Güvenli Limanı

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yükünüzü paylaşıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda yer alıyoruz. Türk P&I ile güvende kalın.



**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 [turkpandi.com](http://turkpandi.com)



## AVRUPALI ARMATÖRLER, SOPHIA OPERASYONU'NUN SÜREKLİLİĞİ İÇİN AB'Yİ HAREKETE GEÇMEYE ÇAĞIRIYOR

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), Almanya'nın Sophia Operasyonu'ndan çekilme kararını üzüntüyle karşılamaktadır.

Almanya, İtalya'nın Akdeniz'de kurtarılan mültecilerin kendi karasına çıkmasını reddetmesi nedeniyle Sophia Operasyonu'ndan ayrılmıştır. Sophia Operasyonu'na göre, kurtarılan mültecilerin en yakın ve en güvenli ülke limanına götürülmesi gerekmektedir ve mevcut durumda en çok mülteci kabul eden ülke İtalya olmuştur. İtalya'nın bahse konu kuralın değişmemesi halinde Operasyonun sona ereceğini beyan etmesi ile Almanya Sophia Operasyonu'ndan ayrılmıştır. Almanya, Avrupa tarafından ortak bir prosedür kararı alınmadığı sürece operasyonda tekrar yer almayacağını belirtmiştir.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman; "Almanya'nın Sophia Operasyonu'na katılımını askıya alma kararından dolayı hayal kırıklığına uğradık. Sophia Operasyonu'nun Orta Akdeniz'de deniz güvenliğine olan katkısı çok önemlidir" dedi. EUNAVFOR Sophia Operasyonu, göçmen geçişlerinde önemli bir azalma, kurtarma faaliyetlerinde ise artış sağlamıştır.

Dorsman; "AB'nin konu ile ilgili olarak hemen harekete geçmesi ve somut çözümler sunması gerekmektedir. AB Üye Devletleri anlaşmazlıkları bir kenara bırakmalı ve Akdeniz'de kurtarılan

mültecilerle nasıl başa çıkılacağına karar vermelidir. Armatörler muhakkak uluslararası sözleşmelere uyum sağlayacak ve Akdeniz'de zor durumda olan insanlara yardım etmek için yasal yükümlülüklerini yerine getireceklerdir" dedi.

ECSA, anlaşmazlığı çözmesi için AB'ye çağrıda bulunmakta ve Sophia Operasyonu'nun görev süresinin bitiş tarihi olan Mart 2019'dan sonra da sürdürülmesi konusundaki isteğini yinelemektedir.

(Kaynak: ECSA)

## AB, BİRLEŞMİŞ MİLLETLER GENEL KURULU'NDA OKYANUS YÖNETİMİNİ TEŞVİK EDİYOR

Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu, AB'nin okyanus yönetimi gündemine paralel olarak; okyanuslar, Deniz Hukuku ve sürdürülebilir balıkçılık ile ilgili iki karar almıştır.

Genel Kurul, bu kararları kabul ederek uluslararası toplumu Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesini (UNCLOS) uygulamaya koymaya ve ulusal mevzuatları buna uyumlu hale getirmeye çağırılmaktadır. Genel Kurul aynı zamanda, canlı deniz kaynaklarının uzun süreli korunmasının, yönetiminin ve sürdürülebilir kullanımının önemini yeniden teyit etmiştir.

İstikrarlı okyanus yönetimi, AB için bir önceliktir. Denizlerimizin karşılaştığı sorunların çoğu (iklim değişikliği, kirlilik, aşırı avlanma, vb.) doğaları gereği küreseldir. Bu nedenle, küresel toplumdan uluslararası uzlaşma ve işbirliği yoluyla ortak bir cevaba ihtiyacımız bulunmaktadır. Ülkeler kalkınmalarını desteklemek için mavi

ekonomiye daha fazla yöneldiği için güçlü eylemlere her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyulmaktadır. Deniz Hukuku ve sürdürülebilir balıkçılık ile ilgili her iki kararın müzakeresinde de aktif rol oynayan AB, okyanus yönetimine ilişkin çok önemli bir yasal çerçeve olarak Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin önemini ve Sözleşmenin; hukukun üstünlüğüne, barışçıl ilişkilere ve sürdürülebilir kalkınmaya olan katkılarına vurgu yapmıştır. AB ayrıca, "açık denizler" olarak bilinen, ulusal yargı alanı dışındaki bölgeler için (BBNJ) yeni UNCLOS uygulama anlaşmasının müzakerelerinde elde edilen ilerlemeyi de memnuniyetle karşılamıştır. AB son olarak, Dünya Ticaret Örgütü kapsamında balıkçılık



sübvansiyonları ile ilgili müzakerelerin sonuçlandırılmasına dair kararlılığını yinelemiş ve aşırı avlanma, kapasite üstü ve yasadışı, rapor edilmemiş ve kaçak (IUU) balık avlamaya yol açan sübvansiyonların sürdürülebilir balıkçılığın gerçekleştirilmesi önünde önemli bir engel olduğunu vurgulamıştır.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)





# GEMİ TUTULMALARI

Bölgelere ve yıllara göre gemi tutulmaları aşağıdaki tablolarda belirtilmiştir.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

| LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ                            | EKİM 2018     | KASIM 2018    | ARALIK 2018      | OCAK 2019                   | ŞUBAT 2019                                                 |
|------------------------------------------------------------|---------------|---------------|------------------|-----------------------------|------------------------------------------------------------|
| PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)           | FRANSA (SETE) | TUTULMA YOK   | TUTULMA YOK      | TUTULMA YOK                 | TUTULMA YOK                                                |
| TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)           | TUTULMA YOK   | TUTULMA YOK   | TUTULMA YOK      | RUSYA FEDERASYONU (NAHODKA) | TUTULMA YOK                                                |
| KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)   | TUTULMA YOK   | TUTULMA YOK   | UKRAYNA (HERSON) | TUTULMA YOK                 | TUTULMA YOK                                                |
| AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU) | TUTULMA YOK   | TUNUS (GABES) | TUTULMA YOK      | TUTULMA YOK                 | TUTULMA YOK                                                |
| AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)          | TUTULMA YOK   | TUTULMA YOK   | TUTULMA YOK      | TUTULMA YOK                 | GÜNCEL BİLGİ MÜTEAKİP AYIN İLK HAFTASINDA YAYINLANMAKTADIR |

## YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 OCAK)\*

| LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018                   | 2019                |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|------|------------------------|---------------------|
| PARİS MOU                       | 26   | 15   | 20   | 24   | 21   | 14   | 7<br>(304 Denetleme)   | 0<br>(56 Denetleme) |
| TOKYO MOU                       | 2    | 4    | 2    | 1    | 2    | 3    | 0<br>(38 Denetleme)    | 1<br>(12 Denetleme) |
| BS MOU                          | 19   | 14   | 14   | 31   | 39   | 11   | 2<br>(349 Denetleme)   | 0<br>(58 Denetleme) |
| MED MOU                         | 13   | 9    | 6    | 1    | 1    | 0    | 5<br>(163 Denetleme)   | 0<br>(25 Denetleme) |
| USCG                            | 0    | 1    | 1    | -    | -    | -    | 1 Tutulma (Ocak)<br>** | 0 Tutulma<br>**     |

\* 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*



# PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rıhtımlara kadar ulaşan  
ulusal demiryolu bağlantısı  
ile bölgenin TEK LİMANI

Yük elleçme ve depolama  
kapasitesi ile bölgenin  
EN BÜYÜĞÜ

Operasyon hızı ile  
GÜNEY MARMARA'NIN  
LİDERİ



**ÇELEBİ**  
PORT OF BANDIRMA  
[www.portofbandirma.com.tr](http://www.portofbandirma.com.tr)

## GEMİ BROKERLARI VE NAVLUN KOMİSYONCULARI KOMİTESİ



**SEMİH DİNÇEL**  
**37 NO'LU GEMİ BROKERLARI VE NAVLUN**  
**KOMİSYONCULARI KOMİTESİ BAŞKANI**

kalmaları bizim için oldukça önemli. Üyelerimizi toplantılarımıza davet ediyoruz. Toplantılardan sonra toplantının içeriği ile ilgili onlara mail atıyoruz. Bunun için bir mail grubu da kurduk. Düzenli olarak burada çalışmalarımızı paylaşıyoruz.

Amacımız kimsenin karşısına dört senede bir, seçimden seçime çıkmak değil. Hepimizin Odası Hareketi'ni başlattığımızdan beri bunu söyledik. Bu yüzden üyelerimizin toplantılarımıza katılması çok önemli. En azından gelemeseler bile mail yoluyla dönerek isteklerini belirtmeliler. Aramızdaki bu iletişim işe yaradığı en son TİO Belgesi'nde gördük.

Bu uygulamadan mağdur olan üyelerin bana ulaşmasıyla bunu direkt Müşterek Meslek Komiteler Toplantısı'nda Bakan Yardımcımıza iletme şansımız oldu. Daha önce özellikle sahte brokerlik firmaları üzerinden armatörlerin dolandırılması durumu ortaya çıkmıştı. Armatörlerle pahalı bağlayıp, kiracı ile ucuz bağlayıp navlunu üzerine alıp ortadan kaybolma şeklinde bir yöntemdi bu. Bu sorun üzerine yine DTO ve komitemiz işbirliği

ile bir uyarı hazırlandı. Bu uyarı bütün DTO üyelerine gönderildi ve muhtelif platformlarda yayınlandı. 37. Komite olarak bu işin de takibini başarılı ile yürüttüğümüzü düşünüyorum. Ayrıca komite olarak yakın zamanda bir sosyal sorumluluk projesi de hazırlama şansımız oldu. Yoksul ve yetim denizci ailelerini denizle tanıştırmak ve onların hafta sonları keyifli vakit geçirmesini sağlamaya gayret ediyoruz. Komite olarak faaliyetlerimizi geliştirmek ve yararlı olabilmek için her zaman tüm denizcilik ailesiyle dirsek temasında bulunuyoruz.

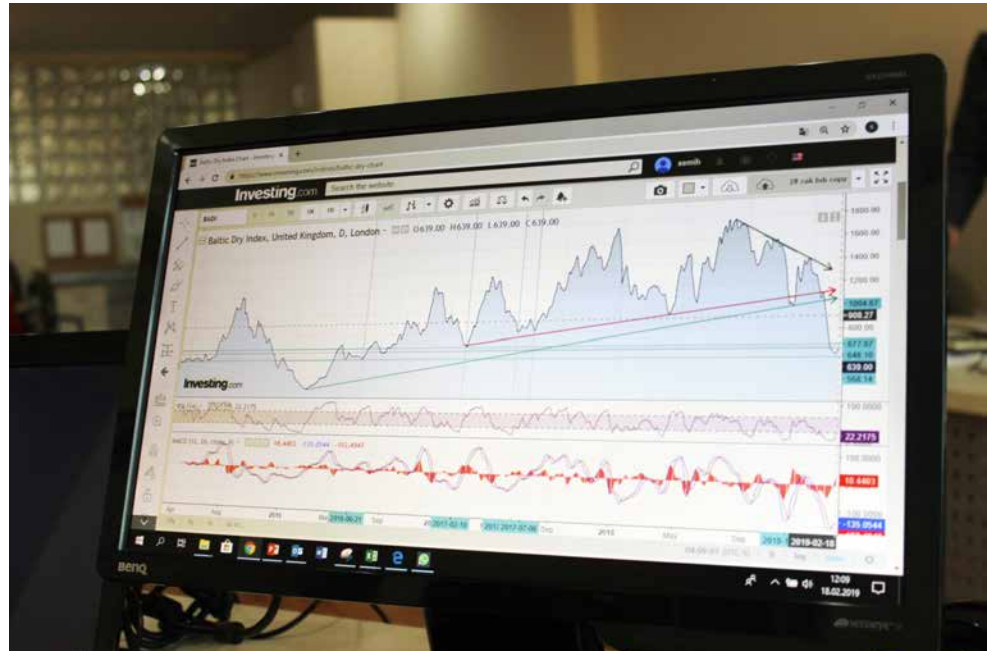
### YERLİ BROKER HERKESE YARAR

Baştaki konuya dönecek olursak, navlundan ülke olarak kazanacağımız gelirin maksimuma çıkartılması, bu gelirin yurt dışına çıkmasının önüne geçmek son derece mühimdir. Ulaşılabilirlik ve iş takibin kolaylaştırılması açısından yerli brokerla çalışmak armatörümüz için daha avantajlıdır. Özellikle ilave bir maliyet getirmeyen, yükü aynı komisyonla sirküle eden firmalarla çalışılabilirler.

Türk broker firmaları arasında panel broker olarak çalışan firmaların sayısının artması ve ayrıca yaptıkları başarılı işler

37. Gemi Brokerları ve Navlun Komisyoncuları Komitesi her şeyden önce bir hizmet komitesidir. Deniz Ticaret Odası bünyesinde komitemizin direkt ilişkide olduğu 14 ayrı armatör komitesi var. Bu komitelere bağlı armatörlerin navlun gelirleri arttığı zaman bizim de komisyon gelirimiz artmış oluyor. Dolayısıyla broker armatörden ayrı düşünülemez. Ülkemiz armatörleriyle brokerlarımızın ilişkileri gayet iyi olsa da bu ilişkiler geliştirilmelidir. Özellikle Türk armatörünün dünya yükünü sirküle eden yabancı brokerlar arasında Türk firmalarını tercih etmeleri, yerli ve milli ekonomi açısından hepimizin yararına olacaktır.

37. Komite olarak, üyelerimizle ilişkilere önem veriyoruz. Onların bizle iletişimde





dolayısıyla Türk brokeri dünyada tercih edilebilir bir seçenektir. Türk brokeri artık dünyanın hemen hemen her yerinde faaliyet gösterebilmekte ve dünyanın en büyük trading firmalarıyla çalışmaktadır. Bir Danimarkalı kiracının yükünü arada bir Danimarkalı broker olmadan bağlayamazdın. Bu bilinci oturtmuşlar. Kendi ülkesinin şirketine destek veriyor. Buna biz de dikkat etmeliyiz.

### LİDERLER YIKILIRSA ÜLKE YIKILIR

Kasım ayından beri piyasada estirilen bir olumsuz hava olduğu gerçek. Sadece Türkiye’de değil tüm dünyada moralleri bozma yönünde bir trend var. Bizim armatörlerimiz istihdam sağlayan büyük oyuncular. Bu insanlar işveren konumundaki piyasa aktörleri olarak hareketleri izlenen kişiler. Dolayısıyla 37. Komite olarak biz navlun sunumlarında kötüyü öne çıkarmak yerine piyasaların yüzde 25 yükselme ihtimali varsa da onu işliyoruz.

Herkesin zaten olumsuz bir psikolojide olduğu günlerde bir de bizim bu olumsuz havayı işlememiz yerine, piyasayı iyiye götürecek yollara ışık tutmamız gerekiyor. Çünkü armatör dediğimiz insanlar lider konumundaki insanlar, dönüp ofislerine gittikleri zaman ‘bittik eyvah’ diye olmayacak adımlar atmamalıdır. Zaten onların bu konu ile teknik ilgilenen çalışanları, danışmanları vardır ama bu işlerde psikoloji çok önemli.

Armatörlerimize şunu söylemek istiyorum, sizler lidersiniz, siz yıkılırsanız ülke yıkılır. Bu yüzden liderin dönüp şunu demesi lazım: “Ya yeni bir yol bulacağız. Ya da yeni bir yol yapacağız.” Bu insanların morale ihtiyacı var. Yeni bir yol yaparlar. Daha önce de bunu yapmışlar, başarmışlar...

Piyasa için pozitif etkileri öne çıkarmamız lazım ki işlerde tikanıklık yaşanmasın. 1 ton demirin navlunu 40 dolar olmuş, 10 dolar olmuş ne fark eder. Senin yediğin ekmekte ya da bu demirin arabada kullanımında navlunun etkisi yok derecededir. Bu demir, buğday, gübre her neyse taşınmaya devam edecek. Zaten son dönemde bu olumsuz havanın kendisine de zarar vermesinden



korkan ABD faiz oranlarını en azından yükselmeyeceği ile ilgili sinyaller vermeye başladı. Bunun arkasından paranın tekrardan gelişmekte olan ülkelere gelmesinin önü açılabilir. Bu yüzden enseyi karatmaya gerek yok.

### NAVLUNLAR “V” DÖNÜŞ YAPABİLİR

37. Komite olarak navlun sunumlarını düzenli ve geleneksel hale getirmek istiyoruz. Daha önceki sunumlarımda 21 Haziran 2016 desteğinden navlunların dönebileceğini söylüyordum. Çünkü geçmişten bugüne piyasalar destek noktaları bulduklarında “V” dönüş yapabilirler. Keskin bir düşüş yaşadık.

Ben bunun tekrardan 900'lere doğru tırmanacağını düşünüyorum. Yatay hareketi en son 2015 yılında görmüşüz. Buna “U” hareketi deniyor ama genelde bu hareketler “V” şeklinde oluyor. Ayrıca emtia fiyatlarındaki oynaklık navlunlara kıyasla daha fazla. Bu rakamların

hepsinin aslında arkasında bir hikâye var. Zaten bunları okuyabilmekte teknik analiz oluyor.

Piyasa bu rakamları geçmişte çok yüksek kazanılan fiyatlarla kıyaslayıp olumsuz düşünmemeli. 2008 yılında 12500'leri konuşuyordu piyasa. Bu durum aslında anormaldi. ABD’de türev kâğıtlardan patlak veren krizlerin tetiklemesiyle uzun süredir görülmemiş bir keskin düşüş yaşadı piyasa. Bu düşüşün üzerinden 10 seneden fazla geçti. Artık 2008 yılında ulaşılan rakamlar 10 senelik ortalama dışında kalıyor. Dolayısıyla ortalamayı olumsuz anlamda etkilemiyor. Çünkü 2008’i koyduğunuz zaman bu ortalama bankalar nezdinde sektörün durumun kötü olduğu gibi bir hava yaratıyordu.

Şimdi daha normal rakamlarda seyre ediyoruz. Bu rakamlara alışarak itidalli davranmak en iyi seçenek gibi önümüzde duruyor.

## 37 NO’LU GEMİ BROKERLARI VE NAVLUN KOMİSYONCULARI KOMİTESİ

**BAŞKAN:** ORHAN SEMİH DİNÇEL

**BAŞKAN YARDIMCISI:** CİHAN ÖZKAL

**ÜYELER:** HAKAN ÇENDİK, CİHAN YUSUFİ , ZEYNEP PINAR KALKAVAN SESEL, HÜSEYİN UYSAL, DENİZ AYDINCAN



# PO Marine Türkiye'nin ve dünyanın her limanında yanınızda.

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

Türkiye'nin sahil şeridi boyunca konumlandırılmış 8 deniz terminali, deneyimli ekibi, g cl  barge & kara tankeri filosu ile ihtiyacınızı en hızlı ve güvenilir şekilde kar ılamanızı sa lar, denizlerdeki gücünüz olur. PO Marine ayrıcalığı ile pruvanız neta, d meniniz viya olsun.



[petrolofisi.com.tr](http://petrolofisi.com.tr) [pobunker@petrolofisi.com.tr](mailto:pobunker@petrolofisi.com.tr) [denizsatislari@petrolofisi.com.tr](mailto:denizsatislari@petrolofisi.com.tr)





**Petrol Ofisi**



## “BİRİNCİ OLMAK HANTALLIK GETİRMEMELİ”



BARBAROS ONUR / ONURSAN GENEL KOORDİNATÖRÜ

*“36 yıldır deniz güvenliği alanında sektörün öncü kuruluşları arasında yer alan ONURSAN’ın genel koordinatörlük görevini başarıyla yürüten Barbaros Onur ve Genel Müdür Yılmaz Onur ile keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.”*

### **36 yıldır faaliyet gösteren bir firma olarak bu günlere nasıl gelindi, ONURSAN neler yapmaktadır?**

**Y. Onur:** Firmamız 1983 yılında Perşembe Pazarı’nda Kalafat Yeri’nde kuruldu. Bu firmanın Kurucu Genel Müdürü olarak 36 yıldır ONURSAN’da çalışmaktayım. 85 yılında deniz emniyeti işine birkaç sene sonra da can salı servis işlerine başladık. Onu takip eden yıllarda filika servisi ve gaz ölçüm cihazlarının kalibrasyon hizmetleri konularında yatırımlarımız oldu. Uluslararası birçok firmanın temsilciliğini yapmaktayız. Mersin ve İskenderun’da şubeler açtık. Son olarak Amerika’da Houston’da bir yer açmış bulunmaktayız. Bu yatırımları yenileri takip edecek. Bunun çalışmaları içerisindeyiz. ONURSAN senede yaklaşık olarak 1000 gemiye hizmet vermekte.

### **Amerika’daki yatırımlar nasıl gidiyor?**

**Y. Onur:** Amerika’da Adnan Akpınar ile beraber yeni bir firma kurduk. Üç senedir Amerika ayağı işlemekte. Güzel gidiyor oradaki işler. Tabii daha da iyi olacağını tahmin ediyorum. Amerika’da sizi tanıyacaklar yaptığınız işin kalitesine bakacaklar ona göre karar veriyorlar.

**B. Onur:** Ben 2003-2005 yılları arasında Amerika’da bulundum. Orada Suny Maritime Collage New York’ta denizcilik alanında master eğitimi aldım. Aynı şekilde kardeşim de 2009 yılında orada eğitim aldı. Özellikle Amerika’da geçirdiğim süre içinde sürekli profesyonel anlamda bir şeyler yapma isteği taşımaktaydım. 2014 yılında babamla birlikte New Orleans’ta bir denizcilik fuarına katılmıştık ziyaretçi olarak. O ziyaret sonrasında

Amerika’da iş yapmayı detaylı şekilde planlamaya başlamıştık. Orada şu anki firmamız American Marine Safety, ortaklı bir kuruluş. ONURSAN ve Deckhouse Ship Supply firmalarının ortak bir kuruluşu. Biz işin teknik tarafına hakimiz, onlar da işin daha çok yönetim ve idare tarafına hakimler. Böyle bir joint venture oluşturduk. Burada yaptığımız işlerin aslında daha küçük ölçekli bir halini orada da müşterilerimize sunuyoruz. Aynı şekilde yangın, can salı, filika ve kalibrasyon hizmetlerimiz var. Teksas’ta Houston bölgesindeyiz. Tabii bu bölgeden New Orleans ve Corpus Christi gibi alanlara da hizmet verebiliyoruz. Mutluyuz burada olduğumuz için. Türkiye’de yıllardır servis verdiğimiz firmaların gemilerine orada da çıkıp hizmet verebilmek bizim için ayrıca bir mutluluk.



### **Yurtdışı ile ilgili ilerleyen dönemde yeni projeleriniz olacak mı?**

**B.Onur:** Uluslararası anlamda Türkiye dışında bizim en önemli önceliğimiz Amerika şu anda. Çünkü orada sağlam güvenilir bir ortağımız var. New Jersey'de New Orleans'ta halihazırda ortağımızın bir takım yatırımları var.

Biz de bunlar dahilinde daha da geliştirmek istiyoruz servis ağıımızı. Amerika'daki Doğu ve Batı limanları arasındaki en önemli yerlerde servis istasyonları oluşturmak istiyoruz. Bizim buradaki en önemli avantajımız, oradaki bizim gibi çalışan firmalarının gördüğümüz var olan bazı eksikliklerini kendi tecrübemiz ve iş yapış şeklimizle doldurmaya çalışmak. Orası tabii ki bizim için tamamen yeni bir yer, yeni bir ülke. Ama biz işin nasıl yapılması gerektiğini iyi bilen bir firmayız.

### **Amerika'da iş yapmanın ne gibi zorlukları var?**

**B. Onur:** Genel olarak Türk firmalarının yurt dışındaki kötü şöhreti orada bize de bir önyargı ile bakılması durumuna yol açtı. Biz bu imajı kısa süre içinde verdiğimiz servisle ve güvenilirlikle değiştirmeye uğraştık. Bizi tanıyan bilen müşterilerimiz orda da aynı şekilde hizmet kalitemizi devam ettirmek için destek oldular sağ olsunlar. Biz de tabii onları mahcup etmeden işleri devam ettirmeye çalışıyoruz.

### **2018 yılı nasıl geçti 2019 yılı için beklentileriniz nelerdir?**

**B. Onur:** Amerika ile ilgili çalışmalar dolayısıyla 2018 yılı bizim için çok yoğun geçti. Onun dışında özellikle firmamızda çalışan sayımızı artırdık. Bazı yeni servis hizmet işleri içine girdik. Bunlardan biri filika bakım ve tamir işleri. Bu işi aracı firmalar üzerinden yapıyorduk. Artık bunları kendi bünyemizde yapıyoruz. Filikaların A'dan Z'ye bütün bakımlarını kendi personelimizle yapmaktayız. Bu işlerden iyi dönüşler almaktayız. Özellikle tersanelerde çok fazla tamir işi oluyor. Bunları yerinde ve zamanında



yapacak personelimiz ve tecrübeli bir ekibimiz var. Müşterilerimizden aldığımız geri dönüşlerde özellikle tersaneler için 2019 yılının 2015 yılı gibi çok yoğun bir yıl olacağını düşünüyoruz. Herkesin görüşü bu yönde. Buna hazırlık için iyi bir ekip ve ekipman durumunda olmamız lazım. O nedenle çalışan sayımız hızlanarak artıyor. Şu an sadece İstanbul'da 70 kişi çalışıyor. Bunun yaklaşık 45'i teknik servis elemanı. Yalova artan gemi trafiği ile bizim için önemli bir bölge oldu. Neredeyse Tuzla ile eşit sayıda elemanımızı oraya gönderiyoruz. Bu bölgede de bir yapılanma içindeyiz. 2019 yılında daha da netleşecektir diye düşünüyoruz.

### **Fuarlarda ONURSAN'ı görebilecek miyiz?**

**Y.Onur:** Aşağı yukarı bütün denizcilik fuarlarına katılmaya gayret ediyoruz. Senede en az 5-6 fuara katılıyoruz. Bunlardan en büyükleri SMM Fuarı diyebilirim. İki yıl önce Japonya'da bir fuara katıldık. Oradaki tek Türk firmasıydık.

**B. Onur:** Özellikle uluslararası fuarlar önemseydiğimiz bir alan çünkü müşterilerimizin çoğunluğunu yabancı

firmalar oluşturuyor. Uluslararası fuarlara katıldığımızda buradaki müşterilerimizle birebir görüşme fırsatımız oluyor. Aynı zamanda firmamızı orada da tanıtmaya olanağı buluyoruz. Bu sene içerisinde Singapurda Sea Asia Fuarı'na katılacağız. Ardından Nor Shipping Fuarı olacak. Onun öncesinde İstanbul'da ExpoShipping Fuarı'na katılacağız.

### **Alanınızda Türkiye'de öncü olmak işinizi nasıl etkiliyor?**

**B. Onur:** Bizim gibi aile şirketlerinin üçüncü veya dördüncü jenerasyona geçme oranları Türkiye'de çok düşük. Bence bunun nedeni de firmaların rekabet koşulları içerisinde diğer firmalardan ayrı olarak ne yapacaklarını bulma yönünde yeterince çaba sarf edememesi. Biraz o yöne kanalizasyon olmaya çalışıyoruz. Bizim gibi çalışan firmalardan farklı olarak neler yapabiliriz sorusunu her zaman soruyoruz. Bu işi ilk yapan TRT konumunda bir firma gibiyiz ama ilk firma olmak bir ağırlık getirmemeli. Tam tersine en son piyasada olan firma gibi yeniliklere açık olmak lazım. Farklı ne yapabiliriz. Müşterilerimize bunları sunmaya çalışıyoruz.

# GEMİ İNŞAYA FİNANSAL DESTEK İÇİN ÇALIŞMALAR SÜRÜYOR

Gemi inşa sanayimizin önündeki en büyük sorunlardan birisi olan finans sorununda; özellikle teminat mektuplarının bazı Avrupa bankaları tarafından kabul edilmemesi sektörü zora soktu. Sorunun çözümü için hem sektör, hem de Eximbank yetkilileri çalışmaları hızlandırdı.



**Adnan Yıldırım**  
Eximbank Genel Müdürü

Gemi inşa sanayimizin önündeki en büyük sorunlardan birisi olan finans sorunu konusu; özellikle teminat mektuplarının bazı Avrupa bankaları tarafından kabul edilmemesi gemi inşa sektörünü zora soktu. Özellikle Norveç başta olmak üzere bu bölgedeki armatörlere gemi üreten tersanecilerin sıkıntılarının çözülmesi için hükümetten de destek istenmişti. Sorunun çözülmesi için geniş kapsamlı bir sektör Eximbank buluşması Gemi İnşa Sanayiciler Birliği ev sahipliğinde 10 Ocak 2019'da gerçekleşti.

Toplantıda hem teminat sorunu, hem de Eximbank kredilerinin gemi inşa sanayi yapısına uygun olmaması nedeniyle neler yapılabileceği konusu masaya yatırıldı. Diğer taraftan 2018 yılında teminat mektubu yüzünden gemi

ihracatında yüzde 26 düşüş yaşanması Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'ni de harekete geçirdi. Hem Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, hem de TİM Yönetim Kurulu Üyesi, Gemi Yat ve Hizmetleri Konsey Başkanı Başaran Bayrak ilgili bakanlıklar ve Eximbank nezdinde girişimlerde bulundular. Sorunu çözmeye çalışan bütün taraflar Deniz Ticareti Dergimize; geldikleri son noktayı, bugüne kadar yaptıklarını, beklentilerini anlattılar.

## **ADNAN YILDIRIM: "GEMİ İNŞA SANAYİNİN SORUNLARINA ÇÖZÜM İÇİN HAREKETE GEÇTİK"**

30 yılı aşan süredir Türk Eximbank, ihracata desteğini artırarak sürdürüyor. Türkiye'nin ihracat yapısı değiştikçe, Türk Eximbank'ın da hizmet verdiği

firmalara sunduğu destek programları çeşitleniyor. 30 farklı finansman programıyla verdiğimiz destekler 2018 yılında 44,2 milyar dolara ulaştı. İhracata sağladığımız finansmanda bir önceki yıla göre yüzde 12,5 oranında büyümeye yakaladık. Desteklerimizi daha da büyütmek için çalışma prensiplerimizde değişiklikler yapmamız gerekiyordu. Bankamız daha önce sadece teminat mektubu karşılığı kredi verirken, 2017'deki mevzuat değişikliğiyle teminat mektubu olmadan da kredi verir hale geldi. Yani ihracatın değişen yapısına hemen uyum sağladık. Bir de tabii ki elimizde bulunan 30 finansman programına yeni ihtiyaçlar doğrultusunda ekleme yapma gereği oluştu. Türkiye'nin dört bir yanında görüştüğümüz ihracatçılarımızdan gelen talepler doğrultusunda ihracatımızın



ihtiyacı olan yeni ürünlerin neler olabileceği üzerinde çalıştık ve 11 yeni ürün üzerinde çalışmalarımızı yoğunlaştırdık, her birini takvime bağladık. Sene sonuna kadar 11 yeni ürün ve programı devreye alarak 2018'de verdiğimiz 44,2 milyar dolar desteği daha da artıracaktır.

### **"SEKTÖRÜN SORUNLARINI ÇÖZMEK İÇİN ÇALIŞMALARINI HIZLANDIRDIK"**

Türk Eximbank'tan destek bekleyen sektörlerden biri de gemi inşa sanayi. Büyük tutarlı ve uzun vadeli kredilere ihtiyaç duyan sektöre yönelik finansman desteklerinin artırılmasının ihracatımızı da aynı oranda artıracaklarını biliyoruz. Bu yılbaşında gemi inşa sanayicileri ile yaptığımız görüşmelerde sektörün sorunlarını dinledik. Biz, krediye ulaşmakta zorluk çeken sektöre ihtiyaç duyduğu finansmanı sağlama konusuna özel önem veriyoruz. Bu kapsamda ihracatta önemli rol oynayan sektörün desteklenmesi için çalışmalarımıza hız verdik.

Gemi inşa sektörünün önemli bir sorunu daha var. Yurt dışı bankaların sektörün teminat mektuplarını kabul etmemeleri finansmana erişimde önemli bir kısıt yaratıyor. Bu sorun çözülmeyi bekleyen bir sorun. Biz de bu konuda neler yapabileceğimizi araştırdık. Bu çerçevede dünyanın önde gelen bankaları ile kontrgaranti sağlamaları için görüşmeler yapıyoruz. İlk görüşmelerimizi gerçekleştirdik, buradan sonuç aldıktan sonra önümüzdeki dönemde bu konuda diğer bankalarla da görüşmelerimizi sürdüreceğiz. Ayrıca Türkiye'de faaliyet gösteren yabancı ve yabancı ortaklı bankalar bu kapsamda sanayicilerimize rekabetçi imkanlar sunabiliyor. Bu seçenek de değerlendirilmeli. Ayrıca şunu da ifade etmeliyim. Biz zaten yurt dışında da ihracatçılara teminat ve fon enstrümanlarını etkin şekilde sunuyoruz. Bu desteği genişletmek için uluslararası büyük bankalarla hem fonlama, hem de ticaretin diğer enstrümanlarında daha yakın çalışmalara başladık. Bu kapsamda özellikle Avrupa bankaları



**Murat Kıran**  
**GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı**

nezdinde Türk bankalarına yönelik teminat limiti oluşturulmasına katkı vereceğiz. İşlem bazında değerlendirme yaparak finansman desteğimizi artıracaktır.

### **MURAT KIRAN: GİSBİR VE EXİMBANK 'FİNANSMANA ERİŞİM' KONUSUNU ÇÖZMEYE HAZIRLANIYOR**

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ev sahipliğinde 10 Ocak 2019 tarihinde gerçekleşen GİSBİR-Eximbank özel toplantısını Türk Eximbank Genel Müdürü Sayın Adnan Yıldırım, Pazarlama Daire Başkanı Sayın Pervin Curaoglu, Tahsis Daire Başkanı Sayın Ercüment Levent, Genel Müdür Danışmanı Sayın Y. Ertuğrul Bal ve gemi inşa alanında sektör temsilcilerinin de katılımıyla gerçekleşen toplantıda finansal problemler ve çözümleri, sektörün kalkınması için yapılabilecek işbirliklerine dair konular değerlendirildi. Gemi inşa sanayi döviz ikame eden, yan sanayiye sürükleyen, teknoloji transferini gerçekleştiren, istihdam sağlayan, milli deniz ticaret filosunu destekleyen ve ülkemizin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi koludur. Gemi inşa sanayi, her sektörde olduğu gibi gerekli olan şartlar ve girişimlerin birlikte yürütülebilmesiyle başarıyı yakalayabilir. Bu koşulların dışında doğru pazarların

belirlenip, o pazarlara uygun pazarlama yöntemlerinin kullanılması da gelmektedir. Belirlenen pazarlarda, pazarlanabilecek ürünlerin seçimi, dizaynı ve üretiminin kaliteli olarak zamanında yapılabilmesi, pazarlamada başarı şansını arttıracaktır. Alınan siparişin ve gemi inşaatının başarılı bir şekilde bitirilmesinin en önemli koşulu ise finansmandır. Bu finansman kapsamına; hem gemi sahibinin orta vadeli, hem de üretici tersanenin kısa süreli finansmanı girmektedir. Türkiye'de mevcut şartlarda belirtmiş olduğum noktaların hiçbirisi doğru ve zamanlı olarak gerçekleşmemektedir. Bu bağlamda, ülkemizde gemi inşa alanında sektör temsilcilerinin en temel problemi, finansman alanında yeterli desteklerin sağlanamaması olarak karşılırlarına çıkmaktadır. Bu sorunun özel sektör ve kamu kuruluşlarınca ele alınmasında yarar vardır. Özel sektör tersaneleri göz önüne alındığında problem, tersane genişletme ve modernleştirme yatırımlarının finansmanı, tersane işletme ve üretim faaliyetlerinin finansmanı, gemi inşa yatırımlarının finansmanı ve teşvik uygulamaları gibi başlıklar altında toparlayabiliriz. Sektör sorunlarının çözüme kavuşması için hem tarafların birbirlerini iyi anlaması, hem de



Eximbank tarafından verilen ihracat kredilerinde süreçlerin hızlandırılması için ortak bir komite kurulmasıyla ilgili hemfikir olunmuştur. Eximbank başvurularında zaman ve maliyet kaybının en aza indirilmesinin, hem tersane hem de banka tarafında önemli tasarruflar sağlayacağına inanmaktayız. Gemi inşa da yıllara sari, bir yıl süren, iki yıl süren projelerimiz var. Dolayısıyla tersanelere verilen vadenin uzun vadede olması gerekiyor. Sonuç olarak tüm bu bahsettiğim süreçlerin uzamaması adına; GİSBİR olarak bir tampon bölge oluşturup, GİSBİR bünyesinde bir komite kurma kararı alındı. Bu komitenin içinde hem Eximbank'tan, hem de sektörden yetkililer yer alacak ve komite yapacağı çalışmalarla, sektörel Eximbank'ı 'Nasıl Bütünleştirebiliriz?'in yol haritasını belirleyecektir. Bu adımdan sonra üyelerimizin Eximbank ile ilgili başvurularını ilk etapta bu komiteye iletmesi ve bu komitenin de eksiklerin tamamlanması konusunda üyelere bir yol haritası belirleyip, bir eylem çalışması yapması hususunda mutabakata varıldığını memnuniyetle belirtmek isterim. Eximbank başvurularında yaşanan tek bir eksikliğin dört ay gibi bir zaman kaybına neden olduğunun örneğiyle "Bu komitede, Eximbank'ı temsil eden yetkililerin olmasının, sektörü tanıyarak, gemi inşa alanındaki süreçlere vakıf olması, kaybedilen süreyi çok kısa bir zamanda geri kazanmamızı sağlayacaktır" düşüncesindeyiz.

#### **FINANSMAN SORUNU ÇÖZÜLÜRSE İHRACATIMIZ 2-3 KAT ARTAR**

Finansman sorunu 1,5 milyar dolarlık iş kaybına yol açmıştır. Geçtiğimiz yıl gemi ve yat inşa alanında 990 milyon dolarlık ihracat yapıldı, 450-500 milyon dolar civarında da tamir-bakım ihracatı yapıldı. Altını çizmek isteriz ki; finansman bulamadığımızdan dolayı kaçırdığımız işler, minimum 1,5 milyar dolar civarındadır. Şayet finansman sorununu çözersek, ihracatımızı kademeli olarak 2'ye, 3'e katlama



**Cem Seven**  
**Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları**  
**Birliği Yön. Kur. Bşk.**

olasılığımız çok yüksek olacaktır. Çünkü bölgedeki kalitemiz ve iş teslimat sürelerimiz güvenilir hale geldi, bunları kaybetmememiz lazım. Gemi ve yat inşa pazarında rekabetin artarak devam ettiğini belirtmek isterim ve özellikle Hırvatistan çok kuvvetli geliyor. Yunanistan'ın bazı hamleler yapma peşinde olduğunu duyuyoruz. Buna karşılık ülkemizde de ciddi yatırımlar mevcut. Havuz yatırımları, kızak inşa etme yatırımları yapan üyelerimiz var, ancak bu yatırımların hepsi bir maliyet demektir. Bu yatırımların sürdürülebilirliğinde pazardaki etkinliğimizi kaybetme lüksümüz olmadığı gibi, kaybetmememiz de gerekiyor. Diğer taraftan, tamir bakım konusunda kârlılıkların 2017'ye kıyasla 2018'de önemli bir oranda azaldığını söyleyebilirim. Üyelerimize her fırsatta, 'Tamir bakım alanında yaptığınız yatırımları dikkatli yapın' diyorum. Tamir bakım ihracatında 2017'de yaptığımız cironun üzerinde bir ciroya ulaştık. Buna karşın kârlılığımız 2017'nin neredeyse yarısı oldu. Nedeni ise; artan kapasite ve sonrasında ise yaşanan ağır rekabet şartlarıdır. Ağır rekabet şartlarının gelmesi noktasında ise kârlılığınız oldukça düşüyor. Bu çizgide gidersek kârlılığımız zamanla azalarak

yok olur, hatta ve hatta eksiye gider.

#### **"PRENSİPTE HEMFİKİR OLDUK"**

Eximbank ile yapılan görüşmelerde, finansman takibi için eksper ihtiyacı doğacağını dile getirerek, bankanın teknik olarak her şeyi bilmesinin mümkün olmadığını ve bir finansman sağlanması gerektiği konusunda hem fikir olduk. Ancak bu paranın nereye gittiği, ne ile ilgili olduğu gibi konularda eksper bulundurma'nın yararlı olacağını da altını çizmek gerekiyor. Burada tıpkı bir hak ediş hesaplaması gibi bir işlem söz konusu... Biz, Eximbank'taki yetkililere GİSBİR olarak bu işi üstelenebileceğimizi söyledik. Şu tersanede, şu gemi, şu aşamaya gelmiştir; yüzde 60, yüzde 70, yüzde 80 oranında ilerleme yaşanıyor şeklinde rapor verebilir ve bu çalışmaların alt yapısını oluşturarak takibini yapabiliriz. Siz de GİSBİR'den gelen bu rapora göre, banka olarak tersaneye ödemenizi yaparsınız' dedik. Bizim sorumluluğumuz verdiğimiz raporun arkasında durmaktır. Sonrasında finansmanı verip vermemek bankanın elinde olmakla beraber, biz burada sadece bir nevi hakemlik yapacağız. Bu çok büyük bir iş ve GİSBİR bunu bugün, bu imkânlarla yapacak durumda ne yazık ki değil. Bu işin maliyetini proje sahibine fatura edecek şekilde bir sistem oluşturabiliriz. Bu önerimizi de olumlu karşılayarak, prensipte hepsinde hemfikir olduk, şimdi ise banka tarafında onlar çalışacaklar. Son olarak özellikle gemi inşa sanayimizde yaşanan avans teminat mektupları sorunu konusunda, Eximbank'ın Avrupa yerleşik ve kredi notu yüksek muhabir bankaları aracılığıyla bir çözüm üretmesi konusunda bir beklentimiz olduğunu da söylemek isterim.

#### **CEM SEVEN: TEMİNAT MEKTUBU / KONTRGARANTİ PROBLEMLERİ**

Norveç, son 5- 6 yıldır Türk gemicilik sektörünün en çok ihracat gerçekleştirdiği pazardır. Özellikle Norveç'in balıkçı gemileri konusunda en fazla ithalat gerçekleştirdiği ülke Türkiye'dir. Türk tersaneleri, balıkçı





**Hüseyin Kocabaş**  
**KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı**

gemileri ile birlikte, inovatif ve yüksek mühendislik örnekleri arasında yer alan, dünyadaki ilk LNG ile işletilen, uzaktan kumandalı römorkörlerin ve de hybrid tahrik sistemine haiz gemilerin teslimini başarı ile gerçekleştirmiştir. Ayrıca, Norveç'in diğer gemi ithalatında yıllar itibariyle de ülkemiz hep ilk beş içerisinde yer almaktadır. 2019 Ocak ayında birliğimize bağlı firmaların gerçekleştirdiği ihracat tutarı olan 91 Milyon USD'nin 48 Milyon USD'si Norveç'e yapılmıştır.

Ancak son yıllarda Kuzey Avrupa ülkelerinin bakış açılarını değiştirmesi, bankalarımızın ratinglerinin uluslararası değerlendirme kuruluşları tarafından düşürülmesi hem Norveç, hem de diğer Avrupa'da mukim müşterilerimiz ile olan ticari ilişkilerimizi de zora sokmaktadır. Bildiğiniz üzere gemi inşa sektöründe gemi cinsine bağlı olarak teslimatlar 12-36 ay sürmektedir. Uzun dönemli kontratların söz konusu olduğu sektörde teminat mektupları alıcı ile satıcı arasında güven sağlayıp alıcının ödemiş olduğu iş avanslarını garanti altına almaktadır. Uzun bir teslim sürecinin söz konusu olduğu sektörümüzde, 2018 yılı ilk çeyreğine kadar, Türk firmalarımız alıcılarına Türk bankalarından aldıkları teminat

mektuplarını vermekteydiler. Ancak bir süredir Norveç bankaları başta olmak üzere Avrupa bankaları, Türk bankalarının teminat mektuplarını kredi değerlendirme kuruluşlarının yayınlamış olduğu "rating" nedeniyle kabul etmekte sıkıntı yaratmakta, ortalama 6 ay vadeli kontr garanti vermeyi teklif etmektedirler. Bu durum, yüz milyonlarca Euro tutarındaki siparişlerin başka ülkelere gitmesine neden olmaktadır. Birliğimiz, konunun çözülebilmesi adına Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Eximbank ve TİM nezdinde istişarelerde bulunmaya devam etmektedir. Eximbank'ın muhabirleri üzerinden, sektör lehine kontr garanti verebilecek Avrupa Bankaları ile görüşmeleri devam etmektedir. Yaklaşık 200 Milyon Euro tutarında bir hattın ivedi olarak tesis edilmesi ihracatçımıza büyük destek sağlayacaktır.

#### **GEMİ İNŞA SÜRECİNDE FİNANSAL DESTEK**

Türk bankalarının ihracatçıya kullandığı TL ve döviz kredi faiz oranlarının yüksek oluşu, diğer tüm ihracatçı sektörlerin de ortak sorunu olmakla beraber gemi inşa sürecinin, özelliği itibarı ile 12-36 ay sürdüğü düşünüldüğünde ve de kontr garanti zorluğu nedeni ile iş avansı almanın zorluğu da eklendiğinde, tersanelerin inşa sürecinde finansal desteğe (düşük faizli kredi) çok fazla ihtiyaç duydukları aşikardır. İhraç amaçlı inşalarda Eximbank tarafından, sektöre özel, proje finansman programlarının hazırlanması birliğimiz tarafından Eximbank ve ilgili bakanlıklar nezdinde dile getirilmiştir.

#### **EXİMBANK ALICI KREDİLERİ DESTEĞİ**

Eximbank tarafından uygulanan alıcıya yönelik olan kredilendirmelerde, ihracatçı, ihraç ettiği ürünün yaklaşık %12'lik tutarını alıcının taksitlerini ödemesine bağlı tahsil etmektedir. %12 tutarındaki vadeli alacak hiç bir şekilde vadesinden önce tahsil edilememekte ve garanti altına alınamamakta, ihracatçı için büyük

risk oluşturmaktadır. Bu risk nedeni ile malın fiyatı yükseltildiğinde ise rekabet avantajı kaybedilmektedir. Vadeli alacağın bir şekilde iskonto edilerek ihracatçıya ihraç etmiş olduğu ürünün ödemesinin sevk sırasında tam yapılmasının gerekliliği hususu da ilgili mercilere birliğimiz tarafından aktarılmıştır.

#### **HÜSEYİN KOCABAŞ: EXİMBANK KREDİSİNE SEKTÖRÜN İHTİYACI VAR**

Eximbank'ın Türk ihracatçısına verdiği destek ortadadır. Kendilerinin de ifadesiyle Türk bankaları arasında ihracat alacak sigortalarında en büyük kurumdurlar. Döviz getiren şirketlere sağlanan reeskont kredisinin sistemi gereği sağladığı esneklik de tüm sektörlerin takdiridir. Koster yenileme projemiz için ihtiyacımız olan finansmanın uzun vadeli, başlangıçta ödemesiz ve mümkün mertebe uzun vadeli olması gerekmektedir. Bu tür bir Eximbank kredisi olanağı anladığımız kadarıyla gemi inşa sanayine yönelik olarak Türkiye'de inşa edilecek ve yabancı ülkelere ihraç edilecek gemilerin alıcıları için 2017 yılında geliştirilmiş veya geliştirilmeye başlanmıştır. Şubat 2017'de yani iki yıl öce de Eximbank GİSBİR'e bir ziyarette bulunmuştu ve Krediler Müdür Yardımcısı Alaattin Metin Türk tersanelerine bu kredinin sağlanacağını ifade etmişti. Bizim de ihtiyacımız, mantık ve prensip olarak budur. Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nde Eximbank Genel Müdürü Sayın Adnan Yıldırım aktardığı üzere uluslararası kaynaklardan Türkiye'ye çekilen uygun maliyetli ve uzun vadeli fonların bu projeye aktarılması için çalışmalar yapılması veya bu fonları sağlayan fonlara bu projenin özel olarak tanıtılarak "road show" yapılması düşünülebilir. KOSDER ve Deniz Ticaret Odası olarak ve senelerdir bu işe büyük mesai aktarmış, bu tip projelerde deneyimli ve yüksek kapasiteli uzmanlarımız bulunmaktadır ve bu işe taliptirler.



Özkan Girit \*

## ÖNSÖZ

2004 yılında başlayan kabotajda çalışan ticari gemilere ÖTV teşviki ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından deniz yakıtı kullanan gemiler balıkçı gemileri, römorkörler ve hizmet gemileri, ticari yatlar, yolcu gemileri ve feribotlar, tankerler ve yakıt yağ su barçları, dökme ve kuru yük gemileri olarak sınıflandırılmıştır.

Kabotaj hattında çalışan gemilerin iş hacimlerinin büyümesi ile deniz yakıtları sarfiyatları aynı oranlarda büyümektedir. Kabotaj hattındaki gemilerde kullanılan ÖTV'siz yakıt miktarı 2004 yılında 240 bin ton iken, bu rakam 2018 yılında yaklaşık olarak toplam 383 bin tona ulaşarak 1.6 kat artış göstermiştir. Bu yakıtların yüzde 9'unu fuel oil türleri (180 CST, 380 CST), yüzde 91'ni ise motorin türleri (Euro 5 standardında 10 PPM) oluşturmuştur.

## ÖTV'SİZ AKARYAKIT ÇALIŞMA GRUBU VE FAALİYETLERİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası bünyesinde faaliyet gösteren 13 No'lu Gemi Akaryakıtları İkmal Sağlama Faaliyetleri Komitesi, Sayın Mustafa Muhtaroglu öncülüğünde kurulan ve ÖTV'siz lisans sahibi firmalardan oluşan (Akpet, Lukoil, Petrol Ofisi, Opet, Termopet, Balpet) ÖTV'siz Akaryakıt Çalışma Grubu, işin işleyişi ile ilgili

## Kabotaj hattında çalışan ticari gemiler ve ÖTV'siz deniz yakıtları

aksaklıkların giderilmesi doğrultusunda bazı sorunları dile getirmişlerdir.

ÖTV'siz lisans sahibi firmalar tarafından belirtilen sorunlar ele alınarak, aşağıdaki faaliyetler sonucunda çözümlere ulaşılmıştır:

• **ÖTV'siz yakıt alım defterine (YAD) fatura tutarının yazılmaması:** Deniz yakıtı teslimine ilişkin uygulamada ÖTV'siz YAD'ın 8. sayfasında doldurulması gerekli olan bilgilerden “verilen yakıt tutarının (KDV dahil) Türk Ticaret Kanunu hükümleri kapsamında ürün bedelleri ve satış koşullarının sadece alıcı ve satıcı arasında ticari sır olarak muhafaza edilmesinin hukuki bir zorunluluk olduğu, bu tür ticari bilgilerin herhangi bir şekilde alenileştirilmesinin ve rakip dağıtım şirketleri tarafından kolaylıkla ulaşılabilir hale getirilmesinin hukuka uygun olmadığı belirtilmesi hususları göz önüne alınarak, ÖTV'siz YAD'daki fatura tutarının yazılmaması hususunda T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü tarafından sakınca görülmediği cevabı ile bu sorun çözülmüştür.

• **(D) Kodlu Balıkçı Gemilerinin Yakıt Tank Kapasitelerinin Ölçümlerinin Yapılması:** ÖTV'siz YAD'da “bir defada verilecek azami yakıt miktarı” olarak ifade edilen yakıt tankı kapasiteleri ile gerçek ölçüm değerleri arasında özellikle boyu 10 metreden küçük teknelerde önemli farkların bulunması nedeniyle ÖTV'siz lisans sahibi firmalar bu farktan kaynaklanan ve verilemeyen yakıt sebebiyle özellikle yol denetimi ve dolum tesisine iadesi konularında sorun yaşamaktaydı.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün, 2019 yılı itibarıyla YAD onayı için gemilerdeki tank kapasite planlarının Gemi Mühendisleri Odası tarafından

onaylı olmasını talep etmesiyle sorun çözülmüştür.

• **İstanbul Gürpınar Balık Hali Yakıt İkmal Sorunu:** İstanbul Gürpınar Balık Hali'nde yakıt ikmal yapılamamaktaydı. Bu sebeple balıkçı gemileri yakıt ikmal konusunda sorunlar yaşamaktaydı. Çalışma grubu olarak yapılan girişimlerimiz sonucu yakıt ikmal faaliyetleri yeniden yapılmaya başlanmıştır.

• **T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığı Ziyareti:** Gelir İdaresi Başkanlığı ÖTV'siz Akaryakıt Çalışma Grubumuz tarafından ziyaret edilerek ÖTV'siz akaryakıtta mahsuplaşma konuları görüşülmüştür.

## ÖTV'SİZ AKARYAKIT İSTATİSTİKLERİ

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi tarafından yayınlanan tebliğlere göre, 2012 yılında ÖTV'siz lisans sahipli firmaların sayısı 29 iken, ÖTV'siz yakıt satışlarında teminat bedeli 10 milyon TL'ye yükseltilerek 2013 yılında yürürlüğe girmiştir. 2019 yılı itibarıyla ÖTV'siz akaryakıt satışı 7 firma ile devam etmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Atlantis veri tabanı tarafından yıllar itibarıyla ÖTV'siz akaryakıt istatistikleri yayınlanmaktadır. Ülkemiz kabotaj hattında 2018 yılı itibarıyla 8402 gemi ÖTV'siz akaryakıt kullanmıştır. 2005 yılında düzenlenen yakıt alım defter sayısı 5421 ile 2018 yılında yakıt alım defteri sayısı 1.7 kat artışla 8402'ye yükselmiştir.

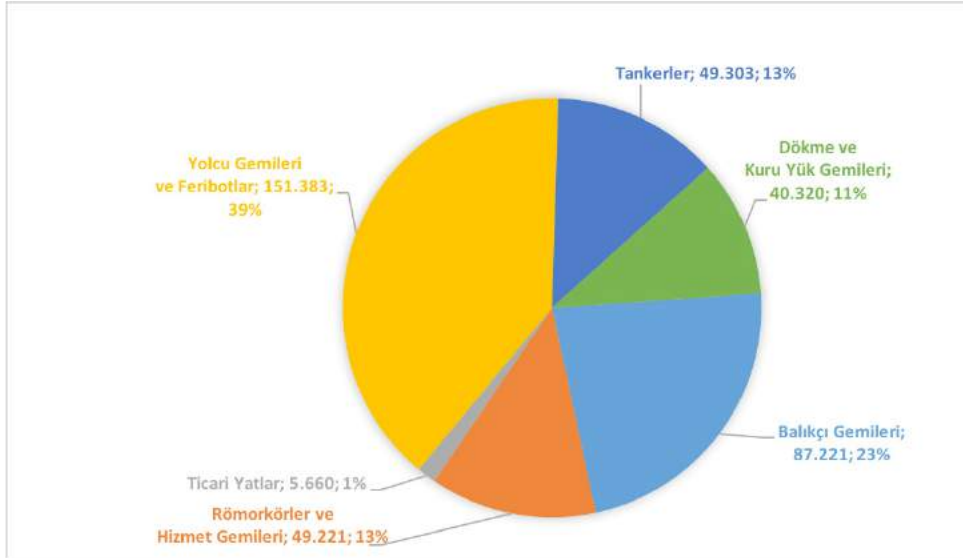
Gemi türleri bazında düzenlenen yakıt alım defterleri sayılarına bakıldığında; 2005'ten 2018'e balıkçı gemilerinde yüzde 67, römorkörler ve hizmet gemilerinde yüzde 211, ticari yatlarda yüzde 3, yolcu gemisi ve feribotlarda yüzde 19 artış görülürken, tankerlerde ise -%29 azalış görülmüştür. Dökme



yük ve kuru yük gemilerinde ise, yakıt alım defteri sayısı hemen hemen aynı kalmıştır.

ÖTV'siz deniz yakıtları için 2004-2018 yılları arasındaki kamu-özel sektör dağılımına göre, ÖTV teşviki ile birlikte, özel sektörün denizcilik sektörüne olan ilgisi canlanmış, bu sayede hızlı ve başarılı bir

özeleştirme sağlanabilmiştir. 2004 - 2018 yılları arasında ÖTV'siz deniz yakıtlarının kamu sektör payının yüzde 52'den yüzde 14'e düşmesi, özel sektör payının yüzde 48'den yüzde 86'ya yükselmesi bunun en güzel göstergesidir. Özel sektörün payının artmasıyla denizlerimizde daha modern taşımacılık anlayışı meydana gelmiştir.



Şekil 1: ÖTV' siz deniz yakıtının 2018 yılı itibarıyla gemi cinslerine göre dağılımı (ton).

2018 yılı için ÖTV'siz deniz yakıtlarının gemi türlerine göre dağılımı Şekil 1'de gösterilmiştir. Yolcu gemileri ve feribotlar yüzde 39 ile en büyük paya sahiptir.

2004-2018 yılları arasında ÖTV'siz deniz yakıtlarına devlet tarafından toplam 7.002.420.960 TL teşvik verilmiştir. Yolcu gemileri ve feribotlar yüzde 45 ile en fazla teşvik alan ticari gemiler olmuştur. Balıkçı gemileri yüzde 27, römorkör ve hizmet gemileri yüzde 10, dökme ve kuru yük gemileri yüzde 9, tankerler yüzde 8 ve ticari yatlar yüzde 2 olarak teşvikten yararlanmışlardır.

2017-2018 yılları kıyaslandığında, 2018 yılının ikinci yarısından itibaren ekonomideki durgunluk nedeniyle akaryakıt pompa fiyatlarındaki ÖTV oranının bir kısmının devletimiz tarafından karşılanması sonucunda, ÖTV'siz deniz yakıtı ile pompa satış

fiyatları düzeyi birbirine yaklaşarak kabotaj hattında çalışan gemilere yapılan teşvikin azalmasına sebep olmuştur. Her iki yılda yaklaşık 383 bin ton ÖTV'siz deniz yakıtı kullanılmasına rağmen, 2017 yılındaki ÖTV teşviki yaklaşık 745 milyon TL iken, 2018 yılında 650 milyon TL' ye gerilemiştir.

Bölgelere göre ÖTV'siz akaryakıt teslim miktarları Tablo 1'de gösterilmektedir.

Tablo 1: Bölgelere Göre 2018 yılı ÖTV'siz Deniz Yakıtı Teslim Miktarları (ton).

| Bölge         | Motorin        | Fueloil       |
|---------------|----------------|---------------|
| Karadeniz     | 36.838         | 188           |
| Marmara       | 229.324        | 21.586        |
| Ege           | 50.610         | 12.345        |
| Akdeniz       | 28.893         | 92            |
| Doğu Anadolu  | 3.110          | -             |
| <b>Toplam</b> | <b>348.849</b> | <b>34.258</b> |

Türkiye'de ÖTV'siz yakıt ikmalî kara tankeri, deniz barcı, mobil (gezici) tank ve deniz istasyonları olmak üzere farklı şekillerde gerçekleştirilmektedir. Bunların dışında TÜPRAŞ deniz hattı veya dağıtım şirketi deniz hatlarından da ÖTV'siz deniz yakıtı verilmektedir. Ülkemiz genelinde ÖTV'siz deniz akaryakıtları 978 adet kara, 348 adet deniz olmak üzere toplam 1326 teslim noktasından gerçekleştirilmektedir. (Bazı teslim noktaları uygun koşullar oluşmadığı durumlarda ikmale kapalı olabilmektedir).

## ÖNERİLER

Kabotaj hattı çalışan gemilerin ÖTV'siz deniz yakıtı alım prosedürlerinin ve yakıt teslimatında kullanılan belgelerin (fatura, irsaliye, YAD, vb.) dijitalleştirilmesi ve Deniz Ticaret Odası, Liman Başkanlığı, Vergi Dairesi, ÖTV'siz lisans sahibi firmalar ve ilgili Bakanlıkların çevrimiçi erişimine imkan sağlayan bütünsel bir sistemin oluşturulmasıyla, aynı zamanda kağıt belge ve depolama maliyetlerinin azaltılması sağlanabilir. Günümüzde teknolojilerin ilerlemesi ile konum, zaman, hız, yön ve seyir bilgileri GSM ve uydu iletişim araçları ile izlenmekte ve dijital ortamda kayıt altına alınmaktadır. Gemi hareket kayıt jurnali (elektronik seyir sistemi), deniz vasıtalarında bulunan tekne takip sistemine bağlanarak günlük seyir izi takibi ve yakıt sarfiyat verilerinin elektronik ortama taşınması ile gemi sahibine de kolaylıklar sağlayacaktır. Çalışma grubunun kurulmasını sağlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ile 13 No'lu Meslek Komitesi çalışma arkadaşlarıyla, katkı yapan dağıtıcı şirketlere ve akademik bazda emeklerinden dolayı Bandırma On yedi Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dr. Alper Kılıç'a teşekkür ederim.

*Kaynak: TC Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Atlantis veri tabanı*

**\* 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ MESLEK KOMİTESİ BAŞKAN YARDIMCISI**



Harun Şişmanyazıcı \*

### YENİ ZELANDA MAHKEMESİ KARARI

Yeni Zelanda'da görülen Dairy Containers LTD v The Ship "Tasman Discoverer" (2002) 3 NZLR 353 (2002) Lloyds Rep 528 CA olayında yüksek mahkeme madde IV ve IX arasındaki ilişkiyi kabul edip altın değerini uygulasa da, temyiz mahkemesi bu konşimentoya konvansiyonun zorunlu olarak uygulanmadığını; tarafların böyle bir zorunluluk olmadan kendi rızaları ile konşimentoda vücut bulan anlaşma maddesi olarak revize bir madde muvacehesinde 100 sterlinin altın değerinin uygulanmamasına karar vermiş ve yüksek mahkeme kararını bozmuştur.

Bu taşımada konşimento Tasman Orient Line (Tasman Orient) tarafından 70 adet electrolytic tin plates in Busan/ Kore'den Tuarange/Yeni Zelanda'ya taşınması için keşide edilmiş ve yolda bazı coil'ler hasarlanmıştır. Konşimentoda bir paramount klot ile taraflar bu taşımaya Hague Rules'in uygulanacağını ancak taşıyanın sorumluluk limitinin 100 sterlinin kağıt değeri ile sınırlı olacağını madde IX ile değerlendirilmeyeceğini hükme bağlamışlardır. Sonuç itibari ile Kore'den yapılan taşımalara zorunlu bir sorumluluk rejimi uygulanmadığından (?), konşimentodaki maddeye göre Hague Rules zorunlu olarak değil mukavele maddesi olarak

## Hague Rules ve Altın Klotu (Bölüm II)\*\*

uygulandığından taşıyanın lehine olan bu tadil ve taşıyanın itirazı uygun görülerek sorumluluk limiti maksimum 100 sterlinin kağıt değeri olarak kabul edilmiştir. Privy Council'de daha sonra temyiz mahkemesinin bu kararını onaylamıştır. (Ancak daha sonra başka bir olay ile ilgili olarak Kore mahkemesi kararında görüleceği üzere, Kore mahkemesi Kore Ticaret Kanunu'nun ilgili maddesi uyarınca taşıyanın burada belirtilen sınırlı sorumluluk miktarını dikkate almış ve zorunlu olarak bunun uygulanacağını hükme bağlamıştır.)

### V- ALTIN STANDARDI ARTIK UYGULANMADIĞINA GÖRE STERLİNİN ALTIN DEĞERİNİN UYGULANMASININ SONA ERMESİ GEREKMEZ Mİ?

Altın standardının uygulamada olmaması nedeni ile madde IV ile IX arasında bir ilintinin artık geçerli olmaması gerektiği düşünülebilir. Bilindiği üzere altın standardının klasik çağından sonra I. Dünya Savaşı nedeni ile verilen arayı takiben 1926 yılında bu sistemin ikinci uygulamasına geçilmiş, (Keynes'in bunun yanlış olduğunu söylemesine rağmen) fakat kısa sürede dünya bir iktisadi buhrana sürüklenmiş ve 1931 yılında da İngiltere bu sistemi terk etmiştir.

Yukarıda açıklandığı üzere 1968 yılında Hague Rules tadil edilmiştir. Eğer akit ülkelerin bu altın değer uygulamasını kaldırma gibi bir düşünceleri olsaydı ya da orijinal olarak 1924 yılında bu konvansiyonu yaparken IX maddeyi bu maksatla koymamış olsalardı, Hague Visby'nin sınırlı sorumluluk limitini belirlerken Poincare Frank (Altın Frank) kullanılmazdı.

### 1968 Hague Visby'nin bu konu ile ilgili maddesinin ifadesi aşağıdaki gibidir:

"Yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce yükleyen tarafından bildirilmiş ve bu beyanın konşimentoya yazılmış bulunması hariç, taşıyan tıpkı gemi gibi yükün ziya ve hasarından veya ona ilişkin zarardan hangisi

yüksek ise, o uygulanmak üzere paket ya da birim başına 10.000 Frank veya brüt kg başına 30 Frank muadili bir meblağdan daha yüksek bir miktar ile asla sorumlu tutulmayacaktır".

Buradaki Frank; Poincare Frank yani Gold Franktır. Frank 65.5 Miligram saf altına (%99.5) tekabül etmektedir. Bu Altın Frank birimi daha sonra 1979 SDR Protokolü ile SDR'ye dönüşmüştür. (666.67 SDR veya kg başına 2 SDR)

Eğer akit devletlerin altın gibi stabil bir değeri kullanmama gibi bir düşünceleri olsaydı konvansiyonun yapılmasından itibaren 44 yıl, yürürlüğe girmesinden itibaren ise 37 yıl içinde uygulamadaki sıkıntıları görüp Hague Rules'in tadilinde bu maddeyi farklı bir şekilde kaleme alırlar ve altın değeri ile ilintisini kaldırabilirlerdi. Oysa böyle bir uygulama olmamıştır.

### ALTIN KLOT YA DA DEĞER UYGULANMASINI DESTEKLEYEN DİĞER HUKUKÇULAR:

MJ Devlin Pyrene v Scindia Navigation olayında Madde IV Kural 5'de sözü edilen ünit'in 100 olduğunu, ancak bunun Madde IX'a tabi olduğunu, bu maddenin de altın değeri olarak uygulanması gereken miktarı belirlediğini ifade etmiştir. Ancak bundan fazla detay vermemiştir. Bu mütalaa da Rosa S olayında yargıç Hobhouse tarafından dikkate alınmıştır. "Scrutton on Charterparties and Bills of Lading" in editörleri Altın Klotu'nun geniş ölçüde kabul gördüğünü vurgulamışlardır.

"Carver on bills of Lading editörleri de Madde IX'un anlamının sonuç itibari ile Rosa S ile belirlenmiş olduğunu, sadece yargıç Cook'un (Bkz: Cooke J Voyage Charter LLP (1993) AP P 779) değil, yargıç Wilson'un da (Wilson j Carriage of Goods by Sea 4 th ed Longman 2001 at p 199) MJ Hobhouse ile bu konuda hemfikir olduğunu vurgulamışlardır".





### KARŞI TEZ:

Literatür de bu hususa “Foundation of Contract Theory” açısından yaklaşanlar da olmuştur. Bu cümleden olmak üzere yukarıda zikredilen aksiyom hususunda şüphesi olan düşünce okulu bulunmaktadır. Bu yaklaşım gerek Rosa S gerekse Brown Bovari v Baltic Shipping caselerindeki savı zora sokmaktadır. Bu argüman yukarıda açıkladığımız Altın Klotu’nun geçmişine ve altın standardı uygulamasının tarihçesine büyük önem atfetmektedir. Daha da ötesinde bu tez ya da iddia İngiliz Sözleşme Hukuku’nda, sözleşmeyi hukuken sona erdirmenin (frustration) esasi bakımından uygulanan “foundation of the contract” teorisini benimsemektedir. Bu teori ilk defa bu makalenin konusu ile ilgili olmayan Tamplin SS V Anglo Mexican Petroleum 1916 olayında muhalif görüş bildiren Lord Haldane tarafından ifade edilmiştir.

“Taraflar spesifik bir şeyin sürekli varlığına bağlı olarak bu sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirebildikleri bir akdi ilişki içine girmişlerse, tarafların iradeleri ve kontrolleri dışındaki nedenler yüzünden bu süreklilik sona eriyorsa, yükümlülüklerini yerine getirmelerine imkan sağlayan spesifik şey ortadan

kalkıyorsa, bu durumda üzerine akdedilen sözleşme de sona erer”. Tabii bu sona ermenin nedenlerini ve üzerine anlaşma tesis edilen şeyin gerçekten sona erip ermediğini, kesintiye mi uğradığını incelemek gerekecektir. Bu gerçekten hareketle bu yaklaşım içinde bulunan ekol, Altın Klotu’nun ve altın standardı uygulamasının büyük küresel buhran sonucu 1931 yılında terk edildiğini, uygulamada olmadığını, bu sistem sona erdiğine göre bunun üzerine inşa edilen buna bağlı olan bu altın değer uygulamasının da sona ermesi gerektiğini düşünmektedir. Hal böyle olmakla beraber, kahir ekseriyet yukarıdaki case’ler ile de açıklandığı üzere bu konuda farklı düşünmekte ve bu ilintinin olduğunu savunmaktadır.

### FARKLI MAHKEME KARARI

Yukarıdakilerden farklı mahkeme kararı; 2003 yılı Ocak ayında Kore mahkemesinde bu konuda alınan ilk karar olarak The Spar Two olayında görülmüştür. Mahkeme Hague Rule Madde IV Kural 5’deki paket ya da ünit başına 100 parasal birimin, yani 100 sterlinin güncel değeri (nominal) olduğuna altın değeri olmadığına hükmetmiştir.

### THE SPAR TWO OLAYININ DETAYI

Kore bilindiği üzere Hague Rules

ve Hague Visby’e taraf değildir. Bunun yerine Kore Ticaret Kodu (Korean Commercial Code) taşıyanın sorumluluğunun sınırlanması ile ilgili özel maddeye (Klot’a) havidir. Buna göre gemiyi seaworthy yapmaması ya da yüke gerekli ihtimamı göstermemesi yüzünden malda meydana gelecek hasar ve kayıplar bakımından taşıyanın maksimum sorumluluğu paket ya da shipping ünit başına 500 SDR ile sınırlı bulunmaktadır. Ancak taşıma sözleşmesinin tarafları konşimentoya konacak bir madde ile bunu artırabilirler. Bu sorumluluk limitini azaltan ya da hariç tutan bir sözleşme maddesi bu kanuna göre geçersiz olmaktadır. (Burada zikredilen tahtında Yeni Zelanda mahkemesinde verilen karara esas teşkil eden Kore mevzuatında taşıyanın sınırlı sorumluluğu hususunda zorunlu bir hükmün olmadığı şeklindeki argümanın doğruluğu bizi şüpheye düşürmektedir. Her iki mahkemenin tarihlerine baktığımızda hemen hemen aynı yıllardır.)

Bu kanun gereği mahkeme, tarafların konşimento da; taşıyanın sorumluluğunun 100 sterlinin bu günkü değeri ile sınırlı olmasını bu miktarın 500 SDR’den düşük olması nedeni ile kabul etmemiş ve konşimentoda yer alan bu özel maddenin uygulanmasını uygun görmeyerek, 500 SDR’nin uygulanmasına hükmetmiştir.

Bu olayda 766 galvanized steel coils yükü müdafinin Spar Two adlı gemisine Endonezya’dan Kanada’ya taşınmak üzere 1999 yılında yüklenmiştir. Bu taşıma için müdafi adına konşimento keşide edilmiş ve bu konşimentoda Hague Rules’in uygulanacağını hükme bağlayan bir madde yer almıştır. Endonezya o tarihte Hague-Visby kurallarına taraf olmayıp, tahliye limanı bakımından Kanada COGWA 1993 ile Hague-Visby’i kanunlaştırmış olsa da bu konşimentoya zorunlu olarak uygulanmamıştır. Çünkü söz konusu Kanada Kanunu ancak outbound taşımalara uygulanmaktadır. Böylece



Hague Rules taşıma sözleşmesi hükmü olarak konşimentoya derç edilmiştir. (Contractualy)

Yolculuk sırasında fırtına nedeni ile 766 coil'den 241 adedi hasarlanmıştır. Konşimentonun 25. maddesine göre; konşimentodan doğan ihtilafların çözülmesi için tek yetkili yargı yeri Kore ve Kore kanunlarının olması hasebiyle dava Kore'de görülmüştür. Bu konşimentodaki diğer bir önemli madde ise Hague Rules hükümlerinin uygulanacağıdır. Seul Yerel Mahkemesi yük sahiplerinin ROSA S olayındaki karar paralelinde Madde IV Kural 5 ile madde IX'in birlikte değerlendirilmesi ve altın değerinin uygulanması talebini kabul etmemiştir. Bu kararı dikkate almamıştır. Bununla birlikte; taşıyanın altın değer yerine 100 sterlinin cari güncel değerinin dikkate alınmasını da kabul etmemiştir. Mahkeme davanın Kore'de görüldüğünü, zorunlu olarak dikkate alınan Kore Ticaret Kanunu'na göre, taşıyanın mala gelecek hasar ve kayıplar için parça başı sorumluluğunun 500 SDR'nin altında olmasına dair bir sözleşme maddesinin geçersiz olacağı yönündeki ifadesine göre konşimentodaki özel klos'un uygulanamayacağına karar vermiştir. Çünkü bu özel madde taşıma sözleşmesi maddesi niteliğinde olup, zorunlu yasa maddesinin üstünde bir güce sahip bulunmamaktadır. (Sözleşme serbestisine rağmen,

sözleşme maddeleri zorunlu yasa hükümlerine aykırı olamazlar)

#### **VI –GENEL BİR PARAMOUNT KLOZ KONŞİMENTODA YER ALIYORSA BU GÜNÜMÜZDE AYNI ZAMANDA ONUN TADİL PROTOKOLÜ OLAN HAGUE VİSBY'NİN UYGULANMASINA İMKAN SAĞLAR MI?**

Bu da uygulamada karşılaşılan bir sorun olmuştur. Aslında Hague Vizby ile taşıyanın sınırlı sorumluluk limiti Hague Rules'a göre artarak 666.67 SDR ya da kg başına 2 SDR'ye çıksa da (hangisi daha fazla yük ilgilisi lehine ise o uygulanacaktır) bazı durumlarda paket ya da kg ilişkisi tahtında, ağır olmayan paketler bakımından Hague Rules'un 100 sterlinin altın değeri, Hague Visby'nin yüksek sınırlılık limitine göre yük ilgilisi bakımından daha avantajlı olmaktadır. Yük ilgilisi de hasar gören ya da zayı olan paket ya da birim başına HR ve HRV'den hangisi daha lehine sonuç veriyorsa onu uygulamak istemiştir. Hatta bunu o taşımaya Hague Visby uygulanmışken bazı paketler için Hague Rules sorumluluk limitinin uygulanması icap ettiği şeklinde ortaya koymuş ve gerekçe olarak da Hague Visby'nin madde IV Kural 5 (g) maddesine göre tarafların özgürce daha yüksek bir sorumluluk limitini kabul edebileceklerini ve Hague Rules'ın Paramounth Klos ile anlaşmada yer alarak onun tadili olan Hague Visby'nin

de otomatik olarak uygulanacağını ve bu maddenin işlerlik kazanacağını ileri sürmüşlerdir.

Bu konuda gerek mahkeme kararı, gerekse hukuk otoritelerinin düşüncesi olarak sözleşme maddesinde bu husus açıkça yazmıyorsa bunun mümkün olmayacağı genel kabul görmüştür. Yani o sözleşmeye Hague Visby uygulandığında Hague Rules'ın bazı paketler bakımından yüksek sınırlılık limitinin ya da HRV'ye göre daha yüksek bir sorumluluk limiti uygulanacak ise Paramount Klos'da bunun açıkça yer alması icap etmektedir. Eğer klasik bir Paramount Klos'da ya da Congen Bill'in Paramount Klos'u gibi bir madde tahtında sadece Hague Rules bu konşimentoya dahil edilmiş ise, bu taşımaya HRV'nin uygulanması için yükleme limanı kanununa göre bu protokolün zorunlu olarak uygulanabilir olması gerekecektir. Yoksa böyle bir zorunluluk olmadan, Paramount Klos'da da uygulanacağı açıkça yer almamış ise HR uygulanacaktır.

Bu olay İngiliz Yüksek Ticaret Mahkemesi'nde 2 Nisan 2014 tarihinde görülen bilahare 2016 yılında temyiz edilen Yemgas Fzco v Superior SA olayında değerlendirilmiş ve aşağıdaki kararlar istihsal edilmiştir. Temyiz mahkemesi de bu kararı onaylamıştır.

i)Altın değer uygulanacak ise; altının değeri bakımından davanın açıldığı ya da sonuçlandığı tarihteki değeri değil, malın tahliye limanında teslim edildiği andaki ya da yük zayı olmuş ise normal şartlar altında teslim edilebileceği tarihteki değeri dikkate alınacaktır.

ii) Taraflar sözleşmenin kuruluşunda neye niyet etmişlerdir? Paramounth Klos HVR'un uygulanmasına amir ise sorun yoktur. Yok, HR'un uygulanmasına amir ise o zaman HVR'un yüksek sınırlı sorumluluk limiti yerine HR'un ya da HVR'ye göre daha yüksek bir sorumluluk limitinin uygulanması isteniyorsa bunun konşimentoda Paramounth içinde yer



alması gerekecektir. (Bu olayda bazı konşimentolarda 10 kg.'dan düşük hasarlı paketler için HR sorumluluk limiti HVR'a göre daha fazla olmuş bu da toplamda 200.000 USD gibi fark yaratmıştır. Ancak klasik paramount ifadesi böyle bir uygulamaya imkan tanımadığından hakim sadece HVR'ın sınırlı sorumluluk limitinin uygulanmasına karar vermiştir.

iii) Genel bir Paramount Klotu'nda Hague Visby'nin uygulanacağına dair bir hüküm yoksa Hague Rules uygulanacaktır. Ancak yargı yeri veya yükleme limanı hukuku nedeni ile bu taşımaya zorunlu olarak Hague Visby uygulanacak ise bu takdirde bu sözleşme maddesinin önüne geçerek Hague Visby hükmü uygulanacaktır. Yargıç bu olayda Paramount Klot'a göre buna HR'un uygulanacağını ancak Belçika HVR'a taraf olduğundan, İngiliz COGSA 1971'in X1(2)'sine göre zorunlu olarak HRV'nin uygulanmasına karar vermiş, HR ile HRV'nin sorumluluk limitlerinin hangisinin yük ilgisinin lehine ise onun uygulanması hususunda Paramount'da açık bir ifadenin bulunmadığını karar vererek yük ilgisinin bu talebini reddetmiştir.

## SONUÇ

1-Eğer bir konşimentoya zorunlu olarak Hague Rules uygulanıyorsa; madde IV Kural 5 uyarınca taşıyanın parça başı sorumluluk limitinin paket ya da birim başına maksimum 100 sterlin ile sınırlı olduğunu sanmamak icap etmektedir. Eğer bu taşımaya ve konşimentoya HR zorunlu olarak uygulanacak ise, kanunu uygulanacak ülkenin mevzuatına göre bu sorumluluk limitinin miktarının ne olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir. Çünkü bu bazen Altın Klot uygulamasına göre düşük olmaktadır. Eğer zorunlu olarak orijinal HR uygulanacak ise, bu durumda madde IX hükmü tahtında bu maksimum sorumluluk limiti paket ya da birim başına maksimum 100 sterlin 1924 yılında kaç gram altına tekabül ediyorsa, onun malın teslim edildiği ya da edilmesi icap eden tarihteki değeri üzerinden hesaplanan miktar olacaktır.

2- Konşimentoya bir Paramount Klot koyarak taşıyan bu Altın Klot uygulamasından kaçınarak sadece 100 sterlinin nominal değeri ile sorumlu olacağını hükme bağlayabilir. Bunun için taşıyan Hague Rules'un I-VIII maddelerinin uygulanacağını sonrasının uygulanmayacağını ya da HR'un Madde IX hariç olmak üzere uygulanacağını ve mal hasar ve kaybı için maksimum sorumluluğunun paket ya da birim başına 100 sterlin pound ile sınırlı olmasını hükme bağlayabilir. Bu Paramount Klotu'nun işlerlik kazanması için o taşımada HR'un bu taşımaya ve konşimentoya zorunlu olarak uygulanmaması icap edecektir. Örneğin yükleme limanında HR kanunlaşarak vücut bulmuş ya da bu ülke sözleşmeye taraf ise bu takdirde HR Madde 3 Kural 8 gereği taşıyanın sorumluluğunu düşüren Paramount hükmü geçerli olmayacaktır. Bu ancak HR zorunlu yasa gereği değil de, taşıma yapılan limanlar bakımından HR uygulaması dışındaki limanlar arasındaki bir taşımada tarafların özgür iradeleri ile konşimentodaki bir Paramount Klot ile bu konşimentoya uygulanıyorsa yani sözleşme maddesi olarak uygulanıyorsa mümkün olacaktır. Ancak bu durumda HR'un ilgili maddelerinin hükümlerinin hilafına maddeler bu Paramount Klot'da yer alabilir ve geçerli olur.

3- Taşıyan olarak bu sınırlı sorumluluk limitinin HR ya da HVR bakımından dökme yük taşımacılığına da uygulanacağını uygun bir ifade ile Paramount Klot'da yer alması en azından yargı yerinin İngiltere olması durumunda madde IV Kural 5 hükmünün bu yüklerle de uygulanmasına imkan sağlayacaktır. Tabii eğer taşıma buna imkan sağlayan ülkeler arasında yapılmıyorsa ve HR zorunlu olarak bu taşıma ve konşimentoya uygulanmıyorsa. Zorunlu olarak uygulanıyorsa, taşıyanın bu imkanı olmayacaktır. Zorunlu olarak uygulanmıyorsa, fakat konşimentoda ve taşıma sözleşmesinde de bu konuda taşıyanı koruyacak bir madde yoksa ve yargı yeri İngiltere ise, bu sefer İngiliz

Hukuku tahtında taşıyanın yine dökme yüklerde sözü edilen sınırlı sorumluluk hakkı olmayacaktır. Malin bedeli konşimentoda yazıyorsa ya da HVR'nın uygulandığı bir durumda taşıyan kasten bir mal hasarı ya da kaybına sebep olmuşsa ya da böyle bir durumun olabileceğini bilmesine rağmen gerekli önlemi almamış ise yine bu sınırlı sorumluluk hakkını kaybedecektir.

4-Rosa S olayı ve mahkeme kararı bir kült dava ve adeta kural olan bir karar olarak kabul edilse de, yukarıda belirttiğimiz Kore mahkemesi kararında olduğu gibi bazı yargıçlar ve hukukçular Hague Rule Madde IV Kural 5 ile Madde IX arasında bir ilintinin kabulünü aşağıdaki iki hususun gerçekleşmesine bağlamaktadırlar: i)Konşimentoda Madde IX dahil Hague Rules'un tüm maddelerinin uygulanacağına dair açık bir maddenin olması ve

ii)Bu konşimentodan doğan ihtilafların halinde uygulanacak olan hukukun İngiliz Hukuku olması veya Coinage Act 1971'e tekabül eden bir yasa hükmünün olduğu ulusal yasanın uygulanması.

Bu iki kriteri dikkate alarak bazı hukukçular (Kore Mahkemesi de böyle düşünmüştür) ROSA S olayında (i) maddesinin karşılanmadığını, bu nedenle de ROSA S olayındaki mahkeme kararı ya da kuralı dikkate alınırken, daha titiz bir değerlendirme yapılmasının gerektiğine işaret etmişlerdir. (Bkz: Gold Clause of the Hague Rules why the Korean Court Rejected the Rosa S-Choon Won Lee)

5-Gerek yük ilgililerinin, gerekse taşıyanların bu hususları kulüp temsilcileri ve avukatları ile görüşmelerinde fayda bulunmaktadır.

**13.02.2019 İstanbul**

**\* EKONOMİST**

**\*\* Bu makale bir önceki sayımızda yayınlanan aynı başlıklı yazının devamıdır.**



Dr. Sinan Bayındır \*

## I- GİRİŞ

Günümüzde özellikle gemi sayısında ve gemi hacimlerindeki artış sonucu gemilerdeki yük ve personel sayısı da artmıştır. Aynı şekilde daha hızlı gemilerin üretilmesi sonucu çatma ve diğer deniz kazası olayları daha önemli hale gelmiştir. Deniz kazalarını önlemeye yönelik olarak teknolojik imkânların her geçen gün artarak kullanılması ve hukuki açıdan bağlayıcı birçok kural öngörülmesine rağmen deniz kazalarının maalesef önüne geçilememektedir. İstatistikî verilere göre deniz kazalarının büyük çoğunluğu çatma şeklinde meydana gelmekte ve kazalarda insan faktörü ön plana çıkmaktadır.

Öncelikle çatma veya diğer deniz kazaları açısından kazaya karışan aracın gemi olması şarttır. Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinde "Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından 'gemi' sayılır" denilerek gemi tanımı yapılmıştır.

## II- ÇATMA VE DENİZ KAZASI

Çatma, iki veya daha çok geminin çarpışmasını ifade eder. Diğer bir ifadeyle çatmadan söz edebilmek için en az iki geminin çarpışması gerekir. Burada ayrıca çarpışan iki veya daha

# ÇATMA VEYA DİĞER DENİZ KAZALARI SONUCU MEYDANA GELEN ÖLÜM VE YARALANMALARDAN DOĞAN CEZAI SORUMLULUK

fazla geminin birbirinden bağımsız olması şarttır. Denizde çatma olayları sonucunda çoğu kez yaralanma ve ölüm olayları meydana gelebilmektedir. Deniz kazası ise çatma dışında kalan, geminin enkaz hâline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, gemideki infilâkı, yangını ve arızayı vb. olayları ifade eder. Çatma dışındaki diğer deniz kazaları da, bir veya birden fazla kişinin ölümü veya yaralanması, kaybolması gibi birçok olumsuz neticeye yol açmaktadır.

Ceza hukuku bakımından meydana gelen ölüm veya yaralama neticesinin, çatma veya deniz kazasından kaynaklı olması pratik açıdan önem taşımaz. Zira ceza hukukunda fiilden kaynaklı sorumluluk esası benimsendiğinden, kazanın gerçekleşme şekline (çatma, deniz kazası) ziyade, olayın kimin, hangi kusurlu hareketi sonucu meydana geldiği önem arz etmektedir.

## III- CEZA HUKUKU BAKIMINDAN SONUÇLARI

Çatma, özel hukuka ilişkin sonuçları yanında ceza hukuku bakımından bazı sonuçlar doğurmaktadır. Öyle ki, çatma sonucunda gemide bulunan veya gemi dışındaki kişilerin ölümü ve veya yaralanması hallerinde kusuru bulunan kişi veya kişilerin cezai sorumlulukları gündeme gelmektedir. Bunun yanında çatma ve diğer deniz kazaları dışında seyrüsefer sırasında meydana gelen kimi olaylarla deniz kirliliği gibi konularda da ceza hukuku yaptırımlarının uygulanması gündeme gelmektedir. Ancak burada sadece çatma veya diğer deniz kazaları sonucunda meydana gelen ölüm ve yaralanmalardan doğan cezai sorumluluk konusu ele alınacaktır.

5237 sayılı TCK m. 21'de "Suçun oluşması kastın varlığına bağlıdır. Kast suçun kanuni tanımındaki unsurların bilerek ve istenerek

gerçekleştirilmesidir" denilerek kast kavramı tanımlanmıştır. Ceza sorumluluğu için kasten veya taksirle gerçekleştirilmiş bir fiilin varlığı şarttır. Bu bakımdan kişinin kast veya taksirinin olmadığı hallerde (objektif sorumluluk) ceza sorumluluğu gündeme gelmeyecektir. Keza öngörülmesi ve önlenmesi mümkün olmayan doğa olayları da ceza sorumluluğunun dışında kalmaktadır. Ceza hukukunda kural olarak kişi kasten, yani bilerek ve isteyerek sebebiyet verdiği fiillerden sorumlu tutulmaktadır. Dolayısıyla taksirli sorumluluk istisnai bir sorumluluk şekli olup, ancak fiilin taksirli halinin kanunda açıkça suç olarak düzenlenmiş olması halinde bu sorumluluk türü gündeme gelmektedir.

Taksir ise, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmemekle gerçekleştirilmesidir. Kişinin taksirli fiilinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için istenmeyen zararlı neticenin somut olayda meydana gelmiş olması şarttır. Kişinin taksirli hareketinden söz edebilmek için hukuk kuralları, genel hayat tecrübeleri, yerel denizcilik örf ve adetleri gibi kişiye belli konuda ödev yükleyen bir davranış kuralına (dikkat ve özen yükümlülüğü) aykırı davranmış olması gerekir. Aksi takdirde taksirli bir fiilden söz edilemez. Kanun koyucu bazı fiillerin taksirli hallerini de suç olarak düzenlemek suretiyle kişilerin günlük hayatta daha dikkatli ve özenli davranmalarını ve böylece bireylerin toplumsal hayatta güvenliklerini sağlamayı amaçlamıştır. Bu açıklamalar ışığında çatma sonucunda eğer taksirli bir fiil varsa, taksirle ölüme sebebiyet verme (TCK m. 85), taksirle yaralama (TCK m. 89) suçları eğer kasten bir çatma söz konusu olmuşsa bunun sonucunda kasten öldürme (TCK m. 81) veya kasten yaralama (TCK m. 86)



suçları gündeme gelebilecektir. Cezai sorumluluğunun esası kusur prensibine dayandığından ancak kusurlu olan kişinin cezalandırılabilmesi mümkündür. Bu ilke gereğince ceza sorumluluğu şahsi olup, kimse başkasının fiilinden dolayı cezai yaptırıma tabi tutulamaz. Örneğin, salt kaptanın kusurlu hareketinden kaynaklı olarak gemide bulunan veya gemi dışındaki üçüncü kişilerin ölümü veya yaralanması neticesinden donatanın cezai sorumluluğu olmayacaktır. Tamamen gemi adamlarının (kaptan, gemi zabıtları, tayfa ve gemide çalışan diğer kişiler) kusurlu fiilleri sonucu meydana gelen çatmadan kaynaklanan ölüm ve yaralanma neticelerinden donatanın kendi kusuru olmadıkça sorumlu olmayacaktır. Ancak, neticenin donatanın kusurlu hareketinden kaynaklanması halinde donatan sorumlu olacaktır. Örneğin, donatanın gemide bulunması gereken herhangi bir cihazı koymaması ve çalışan vaziyette tutulmasını sağlamaması bu kapsamdadır. Ayrıca donatanın gemi adamlarına gereken eğitimleri vermemiş olmasından kaynaklı kusurlu fiillerinden sorumlu olacaktır. Aynı şekilde, yangın teçhizatını çalışan vaziyette tutmaması, denize ve yola elverişlilik açısından yeterli olmadığı halde gemiyi sefere çıkarması hallerinde de bu kusurlu fiillerinden doğan ölüm ve yaralanma neticelerinden donatan sorumlu olabilecektir.

#### IV- BİLİRKİŞİ İNCELEMESİ

5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanunu m. 63/1'de "Çözümü uzmanlığı, özel veya teknik bilgiyi gerektiren hâllerde bilirkişinin oy ve görüşünün alınmasına re'sen, Cumhuriyet savcısının, katılanın, vekilinin, şüphelinin veya sanığının, müdafiinin veya kanunî temsilcinin istemi üzerine karar verilebilir..." denilmiştir.

Ceza Hukuku'ndaki kusur ilkesi uyarınca yukarıda da belirttiği üzere ancak kusurlu olan kişinin cezalandırılması esastır. Aynı ilke gereğince kusurlu olan kişiye verilecek ceza kusuruyla orantılı olacak ne kusurundan az, ne de kusurundan daha çok bir cezaya mahkûm



edilmeyecektir. Ceza mahkemesince kusurun kime ait olduğunun ve oranının belirlenmesi bakımından bilirkişiden rapor alınmaktadır. Burada ceza hakimi, hukuk hakiminin kusura ilişkin değerlendirmesinden bağımsız olarak kusur değerlendirilmesi yapacaktır. Aynı şekilde kişi hakkında ceza mahkemesince mahkûmiyet kararı verilmiş olması hukuk mahkemesindeki kusur tespiti bakımından bağlayıcı değildir.

Kişinin taksirli hareketten kaynaklı kusurunun olup olmadığının belirlenmesi açısından savcılık ve mahkemece bilirkişi incelemesi yaptırılır. Belirtelim ki bilirkişinin incelemesi konunun teknik boyutuyla sınırlı olup, hâkimin yerine geçerek hukuki değerlendirme yapması mümkün değildir. Hâkim alınan bilirkişi raporuyla bağlı olmadığından gerek görmesi halinde yeniden rapor alınmasına karar verebilir. Ancak hâkim bilirkişinin yerine geçerek kusur tespiti yapamaz. Bilirkişi tarafından yapılacak incelemede hangi kuralın kim tarafından ne şekilde ihlal edilmiş olduğu, meydana gelen neticenin teknik bir arızadan kaynaklı olup olmadığı, teknik arızadan kaynaklı ise ne tür bir arızadan kaynaklanmış olduğu belirlenecektir. Taksirden doğan kusurluluğun matematiksel olarak ifadesi mümkün değildir. Kişinin ihlal ettiği kuralın onun kusurunu ne ölçüde etkileyeceği her somut olayın özelliğine göre farklılık arz edebilecektir.

Ceza yargılamasında amaç maddi gerçeğin ortaya çıkarılmasıdır. Bu bakımdan delillerin toplanması ve muhafazası oldukça önemlidir. Zira bu delillerin değerlendirilmesiyle

oluşturulacak rapor hükme esas teşkil edecektir. Örneğin, bir çatma durumunda köprü üstü ve makine dairesine ait kayıtlar, gemi ve makine jurnalleri, telsiz kayıtları, seyir hareketlerine ilişkin bilgi kayıtları, radar bilgileri ve diğer seyir yardımcılara ait bilgiler, eğer gemi VTS bölgesinde ise buna ilişkin kayıtlar, bakım-tutum çizelgeleri vb. kayıtların tamamı toplanarak bunlar üzerinde alanında uzman bilirkişilerce inceleme ve değerlendirme yapılacaktır.

Ayrıca bilirkişi kusur oranını belirlerken başta Denizde Çatışmanın Önlenmesi Tüzüğü (COLREG) olmak üzere; deniz trafiğine yönelik mevzuattaki diğer düzenlemelerle geminin sevk ve idaresine ilişkin tecrübe kurallarını göz önünde bulunduracaktır. Çatmada çoğu kez iki geminin de kural ihlali gündeme gelebilmektedir. İki tarafın da kusurlu olması halinde hangisinin hangi kuralları ihlal ettiğinin ayrı ayrı belirtilerek kusur oranlarının tespit edilmesi gerekir. Belirtelim ki, deniz kazası sonucu idari makamlar tarafından tutulan deniz kazası inceleme raporları mahkeme açısından bağlayıcı değildir. Ancak bunların taraflarca delil olarak sunulması mümkündür. Bilirkişi tarafından yapılan bu tespitler doğrultusunda ceza hâkimi kusurlu kişinin kim olduğunu belirleyerek bu kişiye kusuru oranında kanunda alt ve üst sınırları belirlenen bir cezaya hükmedecektir. Birden fazla kişinin taksirle işlediği suçlarda herkes kendi kusuru göz önünde bulundurulmak suretiyle sorumlu tutulacaktır.

*\* Piri Reis Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi*



Celal Toprak \*

Sevgili meslektaşım Hakkı Şen'den yıllar önce bir kavram öğrendim. Deniz kültürü... Hatta Hakkı Şen bu kavramın yaygınlaşması için etkinlikler yaptı ve yapmaya devam ediyor. Deniz kültürünü her yerde anlatıyor. İyi ki de anlatıyor. Üç tarafının denizlerle çevrili olduğu, çok sayıda iç suyu bulunan Türkiye bu önemli avantajı yeterince değerlendiremiyor.

### DENİZİ DOĞRU KULLANAN, DÜNYADA DA SÖZ SAHİBİ OLUYOR

Türkiye coğrafik olarak dört deniz ile çevrili yarım ada ülkesi, denize kıyısı olan 28 ilimiz var ve ülke nüfusunun yüzde 65'i bu illerimizde oturuyor. Ne yazık ki, denizci ülke olmak konusunda istediğimiz yere gelemedik. Bu illerimizde hala deniz görmemiş çocuklarımız olduğunu düşündüğümüzde, durumun vahametini de görmüş oluyoruz. Medeniyetler su kenarlarında gelişmiş ve serpilmiştir, özellikle Batı Ege medeniyetlerin başkentidir. Medeniyetler Batı Ege'den dünyaya yayılmıştır. İcatlar, keşifler hep denizci ülkeler vasıtasıyla gerçekleşmiştir. Gelişmiş ülkelere baktığımızda, hepsinin denizci ülkeler olduğunu görüyoruz. Yani denizi doğru kullanan, dünyada da söz sahibi oluyor.

Deniz demek, zenginlik demek... Deniz demek en kolay ulaşım demek, deniz demek sağlıklı beslenme demek. Denizler olmasa, insanlığın yarısı soğuktan yarısı da açlıktan ölür. Denizci

## Denizin zenginliğini daha fazla hissetmeliyiz

Ülkelere baktığımızda, bu ülkelerdeki çocukların ilkokuldan itibaren deniz kültürü ile donatıldığını görürüz. Çocuklar ilkokulda okuma yazma ile yüzmeyi aynı anda öğreniyorlar. Bu ülkelerdeki çocukların hayatlarında ilk aldıkları diploma yüzmeye diplomasıdır. Bizde ise, çocuklarımız göllerde ve derelerde boğuluyorlar.

Denizin bütün bu özelliklerini en iyi Norveç'te görebiliyorsunuz... Norveç boşuna dünyanın en zengin ülkesi değil. Bu yüzden deniz kültürüne katkı koyacak, yaygınlaştıracak, emek verecek insanların sayısı artmalı. Daha çok insan deniz kültürünü anlatmalı. Hele bu bir bakan olursa daha da etkili olur. Türkiye'de Deniz Kültür Derneği tarafından 2004, 2008 ve 2010'da yapılan Uluslararası Deniz Kültürü Festivali'ne, bizler Ekonomi Gazetecileri Derneği olarak her türlü desteği vermiştik, bundan sonra da vermeye devam edeceğiz.

### DENİZİN ZENGİNLİĞİNİ HİSSETMELİ, HİSSETTİRMELİYİZ

Dünya ticaretinin yüzde 89'u deniz yoluyla taşınıyor, bizim ülke olarak bu yüzdeden aldığımız pay neredeyse yok denecek kadar az. Komşumuz Yunanistan kadar olamıyoruz. Aslında olmamız için hiçbir neden yok. Yeter ki; denizci ülke olma yolunda biraz çaba, biraz gayret sarf edelim. Bırakalım dünya deniz taşımacılığındaki payımızı, kendi ihracatımızın da çok küçük bir kısmını kendi ticari filomuzla taşıyoruz. Devletin bu konuda bir eylem planı olmalı ve denizcilerin önünü açmalıdır. Amerika'yı yeniden keşfetmemize gerek yok, denizci ülkeler ne yapıyorsa bizimde aynı desteği denizcilik sektörüne vermemiz gerekiyor. Bu nedenle denizciliğin de bağlı olduğu Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'ın "yüzümüzü denizlere dönmeliyiz" çağrısını çok önemsemeliyiz. Turhan bakın başka



neler diyor: "Tarih boyunca denize kıyısı olan ülkeler hep daha avantajlı oldu. Türkiye dünyanın en büyük coğrafi deniz potansiyellerinden birine sahip bulunuyor".

Yani daha avantajlıyız diğer ülkelere göre... Ama bugüne kadar bu avantajı kullanabildik mi? Bu soruyu olumlu yanıt vermek biraz zor. Denize sırtı dönük evler yaptık. Denize küstük. Yeterince deniz ürünü tüketemedik. Denizleri kirletme konusunda fark yarattık. Ama iyi şeyler de oldu. Her şey kötü de diyemeyiz. Deniz ticaret filosu konusunda iki basamak yükseldik. Yat üretiminde marka haline gelmek üzeriyiz. Tersane sayımız son 15 yılda ikiye katlandı. Hedef daha iyisi... Daha fazla deniz kültürünü anlatmalıyız. Bakanlığın başlattığı "Hedef 2023'te 1 milyon amatör denizci" hareketine katkı sağlamalıyız. Deniz kültürü etkinliklerine yeniden hız ve destek vermeliyiz. Denizi sevmek yetmez, ona yüzümüzü de dönmeliyiz. Dünyada önce Rönesans (Kültür devrimi) oldu, sonra sanayi devrimi gerçekleşti. Unutmayalım, "kültürün ustası olamayan, sanayinin çırağı olamaz". Denizcilikten sorumlu bakanlar bu işe daha fazla ilgi göstermeli. Ve en önemlisi denizin zenginliğini hissetmeli, hissettirmeliyiz...

**\*EKONOMİ GAZETECİLERİ DERNEĞİ BAŞKANI**





# RINA. Excellence Behind Excellence.

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

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



**DR. ÖĞR. ÜYESİ BELMA BULUT \***

İngiliz İstinaf Mahkemesi (Court of Appeal), Glencore International AG v MSC Mediterranean Shipping Co SA davasında, konişmentodaki açık kayda rağmen taşıyanın yükün teslimi için Teslim Ordinosu (Delivery Order) vermek yerine PIN numarası vermesini ve sonrasında yükün alıcıya değil de PIN numarasını ibraz eden başka bir şahsa (veya şahıslara) teslim edilmiş olmasını taşıma ve emanet (bailment) sözleşmelerine aykırı bularak MSC Şirketi'nin (taşıyan-carrier), Glencore Şirketi'nin (yükleten-shipper) uğradığı zarardan sorumlu tutulmasına karar verdi.

### 1) OLAY

Glencore ile MSC şirketleri arasında, Ocak 2011 den Temmuz 2012 'ye kadar Fremantle'den Antwerp'e kobalt briket taşınması ile ilgili deniz yoluyla taşıma sözleşmeleri yapılmış ve bu bağlamda sorunsuz toplam 69 sevkiyat yapılmış iken 70. sevkiyatta toplam değeri \$1.5 milyon üzerinde olan 3 adet konteynerden 2 tanesinin teslimatı yanlış kişiye yapılmıştır.

Glencore yükleten (shipper), Glencore şirketinin boşaltma limanı olan Antwerp'teki acentesi Steinweg gönderilen (consignee) ve MSC ise taşıyan (carrier) olup, MSC tarafından düzenlenen ciro edilebilir ve emre yazılı olan konişmentoda, "eğer bu belge ciro edilebilir ve emre yazılı nitelikte

## Yükün teslim ordinosu olmaksızın PIN numarası karşılığında teslim edilmesi

Yükün teslim ordinosu olmaksızın PIN numarası karşılığında teslim edilmesi: İngiliz İstinaf Mahkemesi'nin Glencore International AG v MSC Mediterranean Shipping Co SA kararı...

ise orijinal konişmentolardan birinin alıcı tarafından ciro edilerek taşıyana (ödenmemiş navlun ile birlikte) teslimi karşılığında fiziki olarak yük teslimi yapılır veya Teslim Ordinosu verilir" kaydı yer almaktadır.

O dönemde, yükün teslim limanı olan Antwerp'te konteyner kargolarının tesliminde, Electronic Release System (ERS) adı verilen yani taşıyanın konişmento karşılığında Teslim Ordinosu (Delivery Order) veya Teslim Emri (Release Note) düzenlemek yerine, bilgisayarda üretilen bir PIN numarası verdiği ve alıcıların PIN numaralarını göstererek, yükü terminalden teslim aldıkları bir sistem kullanılmaktaydı. Somut olayda, MSC Şirketi'nin boşaltma limanındaki acentesi, içinde her bir konteyner için ayrı bir PIN numarası bulunan Elektronik Teslim Emrini, Steinweg Şirketi'ne e-mail göndermiş ancak Steinweg Şirketi'nin nakliyecisi konteynerleri teslim almak için gittiğinde toplam üç adet konteynerden iki tanesinin başka kişi (veya kişiler) tarafından önceden teslim alındığını öğrenmiştir.

### 2) TARAFLARIN İDDİALARI VE MAHKEME KARARLARI

Glencore, yukarıda bahsedilen konişmento kaydı gereğince, taşıyanın konişmento karşılığında ya yükü fiziken teslim etmesi veya yükün teslimi için Teslim Ordinosu (Delivery Order) düzenlemesi gerektiğini, oysaki somut olayda konişmento karşılığında PIN numarasının verildiğini ve bunun Teslim Ordinosu niteliğinde olmadığını

bu nedenle taşıyanın konişmento kaydına aykırı hareket ettiğini, taşıyanın taşıma ve emanet (bailment) sözleşmelerini ihlal ettiğini dolayısıyla iki adet konteynerin başkasına teslim edilmesinden sorumlu tutulması gerektiğini iddia ederek MSC şirketi aleyhine dava açarak zararının tazminini talep etmiştir.

MSC ise, teslim ordinosu belgesinin geniş yorumlanması gerektiğini, ciro edilmiş orijinal konişmentolardan biri karşılığında ERS sistemi kullanılarak PIN numarası verilmesinin konişmento kaydında yer alan taşıyanın Teslim Ordinosu verme yükümlülüğünün ifası bakımından yeterli olarak kabul edilmesi gerektiğini, kadı ki, taraflar arasında süregelen PIN numarası karşılığında yükün teslimi uygulamasının aslında Glencore Şirketi'nin Teslim Ordinosu yerine ERS sistemi kullanımını zımnen kabul ettiğini ispatladığını dolayısıyla Glencore Şirketi'nin bu hususta itirazda bulunma hakkından vazgeçmiş olduğunu iddia ederek davanın reddini talep etmiştir. MSC İlk Derece Mahkemesi aşamasında PIN numarası verilmesi ile birlikte aslında yükün teslimi borcunun ifasının tamamlanmış olduğuna dair herhangi bir savunma yapmamıştır.

İlk Derece Mahkemesi olarak davaya bakan İngiliz Ticaret Mahkemesi (Queen's Bench Division- Commercial Court), MSC Şirketi'nin taşıma ve emanet sözleşmelerini ihlal ettiğine karar vererek Glencore Şirketi'nin iki adet konteynerin PIN numarası





ibrazı karşılığında başkasına teslim edilmesinden uğradığı zarardan, istinaf yolu açık olmak üzere, MSC şirketinin sorumlu olduğuna karar vermiştir.

MSC aşağıdaki iddialarla İstinaf Mahkemesi'ne başvurmuş, ancak başvurusu İlk Derece Mahkemesi kararındaki aynı gerekçelerle İstinaf Mahkemesi'nce de reddedilmiştir.

**Sembolik Teslim İddiası:** MSC, İlk Derece Mahkemesinde ileri sürmediği teslim (delivery) iddiasını İstinaf Mahkemesi aşamasında ileri sürmüş ve PIN numarasının Glencore Şirketi'nin acentesi Steinweg Şirketi'ne verilmesi ile yükün sembolik olarak teslim edilmiş olduğunu iddia etmiştir. İstinaf Mahkemesi ise bu iddiayı yerinde bulmayarak reddetmiştir. Mahkeme kararında; PIN numarası temini ile yüke erişim imkanının sağlanmış olmasının yükün teslimi sayılıp sayılmayacağının ancak taraflar arasındaki sözleşmede yer alan kayıtlara göre tespit edilebileceğini belirterek, somut olaydaki, konişmento karşılığında ya yükün fiziki olarak teslimi ya da Teslim Ordinosu verilmesi şeklindeki konişmento kaydına dikkat çekmiş ve PIN numarası verilmesinin teslim olarak kabul edilemeyeceği sonucuna ulaşmıştır. Mahkeme ayrıca, teslim kavramının yüke erişim imkanından ziyade genellikle fiziki

olarak yükün teslimini ifade ettiğini fakat taraflar sözleşmede sembolik teslim konusunda anlaşmışlar ise ancak o zaman sembolün teslimi ile birlikte teslim ediminin ifasının gerçekleşebileceğini, somut olayda Teslim Ordinosu hususunda (konişmentodaki kayıt gereğince) taraflar arasında bir anlaşma varken Teslim Emri ve PIN numarasının verilmesinin sembolik teslim olacağına dair taraflar arasında herhangi bir açık anlaşma olmaması sebebiyle taşıyanın PIN numarası vermesinin teslim ediminin ifası bakımında yeterli olmadığına karar vermiştir.

**Elektronik Teslim Emri (Electronic Release Note) ve PIN Numarasının Teslim Ordinosu (Delivery Order) Olduğu İddiası:** MSC, İlk Derece Mahkemesi'ndeki iddiasını tekrarlayarak, konişmentoda yer alan Teslim Ordinosu kaydının geniş olarak yorumlanması gerektiğini ve Elektronik Teslim Emri ile PIN numarası verilmesinin, 1992 tarihli Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Kanununun (Carriage of Goods by Sea Act 1992 (COGSA 1992), s.1(4) 'te tanımlanan Gemi Teslim Ordinosu (Ship's Delivery Order) tanımı kapsamında olduğunu iddia etmiştir. İstinaf Mahkemesi, "Teslim Ordinosu" kavramının somut olaya göre değişik manalara gelebileceğini; örneğin, yük sahibi (örn. yükleten (shipper) veya yükü zilyetliğinde

bulunduran kişi (örn. taşıyan (carrier)) tarafından düzenlenebilen ve yüklerin belirli bir kişiye teslim edilmesine dair hem talimat (instruction) hem de taahhüt (undertaking) içeren bir belge olabileceğini ifade etmiştir. Mahkeme kararında, somut olayda "Teslim Ordinosu" kavramının konişmentoda tanımlanmadığını fakat konişmentodaki kayda göre, tarafların konişmento karşılığında yüklerin fiziki olarak teslimine bir alternatif olarak Teslim Ordinosu düzenlenmesini kabul ettiklerini, dolayısıyla, bu kayıt gereğince, tarafların niyetinin "Teslim Ordinosu" belgesinin konişmentonun temel özelliğine sahip olması yani taşıyanın, belgede gösterilen kişiye yükü teslim etme taahhüdünü içermesi olduğu sonucuna varılmış ve "Teslim Ordinosu" ile COGSA 1992 s.1(4)'te tanımlanan "Gemi Teslim Ordinosu" kavramlarının somut olay bakımından aynı anlama geldiği kabul edilmiştir.

Mahkeme, MSC şirketinin "Teslim Ordinosu" kavramının PIN Numarası ve Teslim Emrini kapsayacak şekilde geniş yorumlanması gerektiği yönündeki iddiasını ise kabul etmemiştir. Kararda, bir belgenin Teslim Ordinosu olabilmesi için belge üzerinde belirtilen kişiye (yani somut olayda Glencore veya Steinweg şirketlerine) yükün teslimi hususunda taşıyanın bir taahhüdünün (undertaking) bulunması gerektiği, somut olayda kullanılan Teslim Emrinin bu bağlamda değerlendirilemeyeceği çünkü terminale PIN numarası karşılığında yükü teslim etme talimatı dışında yükün Glencore veya Steinweg şirketlerine teslimi hususunda taşıyanın bir taahhüdünü içermediği dolayısıyla teslim taahhüdü içermeyen Teslim Emrinin, COGSA 1992 s.1(4) kapsamında değerlendirilemeyeceği kanaatine varılarak MSC şirketinin iddiaları reddedilmiştir.

**Konışmentodaki Kaydın Süregelen Uygulamalar Sebebiyle Zimnen Değiştirdiği İddiası:** MCS, yine İlk Derece Mahkemesindeki iddiasını tekrarlayarak taraflar arasında süregelen PIN numarası karşılığında

yükün teslimi uygulamasının önceki 69 taşımada kullanıldığını, bu nedenle Glencore şirketinin teslim ordinosu yerine ERS sistemi kullanımını zımnen kabul ettiğini, dolayısıyla Glencore şirketinin bu hususta itirazda bulunma hakkından vazgeçmiş olduğunu iddia etmiştir. İstinaf Mahkemesi, MSC şirketinin bu iddiasını da reddetmiştir. Zira, mahkeme kararında, önceki 69 taşımada yüklerin Glencore veya Steinweg şirketine teslim edilmiş olması sebebiyle PIN numarası karşılığında yüklerin teslim edilmiş olması ile ilgili herhangi bir uyuşmazlık ortaya çıkmadığını, oysa ki huzurdaki davada, Glencore Şirketi'nin sözleşme ihlali iddiasının aslında yükün PIN numarası karşılığında başkasına teslim edilmesinden ziyade yükün taşıma sözleşmesine uygun olarak Glencore veya acentesi Steinweg şirketlerine teslim edilmemesi olduğu dolayısıyla taşıyanın konşimentodaki yükün teslimi ile ilgili kaydı ihlal etmiş olduğu belirtilmiştir.

MSC ayrıca, Steinweg Şirketi ile yapmış olduğu yazışmaları dayanak göstererek; PIN numaralarının Steinweg Şirketi'nin bildirmiş olduğu e-mail adresine gönderildiğini dolayısıyla Steinweg Şirketi'nin PIN numarası içeren Teslim Emri kayıtlarını kabul etmesi ile konişmento kayıtlarının zımnî olarak değiştiğini bu nedenle PIN numarasını Steinweg Şirketi'ne gönderdiği anda teslim yükümlülüğünü ifa etmiş olduğunu iddia etmiştir. İstinaf Mahkemesi, Glencore Şirketi'nin acentesi olarak hareket eden Steinweg Şirketi'nin konişmento kayıtlarını değiştirme hususunda açık veya zımnî bir yetkisinin olmadığını belirtilerek MSC Şirketi'nin bu iddiası da reddetmiştir.

### 3) KARARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Glencore v MSC davası, ERS sistemi kullanımı sonucunda yükün başkasına tesliminin hukuku sonuçlarını inceleyen ilk dava olması bakımında önem arz etmektedir. İşbu karardan yola çıkarak İngiliz mahkemelerinin gelenekçi bir tavırla hareket ettikleri

ve deniz taşımalarındaki yeni teknoloji kullanımlarına açık olmadıkları iddia edilebilir. Ancak, mahkeme kararında da açıkça ifade edildiği üzere, modern teknolojinin kullanımına uygun olarak yeni sözleşmesel ve/veya yasal düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Aksi halde, bu veya benzeri durumlarda taşıyanların yükün yanlış teslimi sebebiyle sorumlulukları doğabilecektir.

Somut olayda, mahkeme taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine ve COGSA 1992, s.1(4)'teki düzenlemeye uygun olarak karar vermiştir. Nitekim sözleşmeye göre, konişmento karşılığında ya yüklerin fiziki olarak teslim edilmesi ya da yükü teslim almak için Teslim Ordinosu verilmesi kararlaştırılmıştır. PIN numarası ibrazı karşılığında yükün tesliminden ise taraflar arasındaki sözleşmede hiç bahsedilmemiştir. Her ne kadar PIN numarasının tesliminin yükün sembolik teslimi olarak yorumlanması gerektiği yönündeki MSC şirketinin ileri sürmüş olduğu iddia makul gibi gözükse de İstinaf Mahkemesinin hem konişmento kayıtlarına (-ki konişmentoda PIN numarasının verilmesinin sembolik teslim olduğuna dair kayıt bulunmamaktadır) hem de taşıyanın PIN numarasını verme niyetini (-ki MSC şirketinin niyeti, terminale talimat vermek yoksa teslim yükümlülüğünün ifası değil) dikkate alarak MSC şirketinin iddiasını ret etmiş olması yerinde bir karardır.

Ayrıca, İstinaf Mahkemesi, COGSA 1992 s.1(4)'te açıkça düzenlendiği üzere, taşıyanın yükün teslimi ile ilgili bir taahhüdünün (undertaking) bulunmasını, bir belgenin Teslim Ordinosu olabilmesinin temel şartı olarak kabul etmiştir. Dolayısıyla, taşıyanın taahhüdünü içermeyen yalnızca PIN numarasını içeren ve terminale doğru PIN numarasını kim sunar ise yükü ona teslim etme talimatı verme dışında bir fonksiyonu bulunmayan Teslim Emrinin, Teslim Ordinosu olarak kabul edilmemesi yönündeki İlk Derece ve İstinaf Mahkemeleri kararları yerindedir.

Somut olayda eğer konişmento karşılığında taşıyanın Teslim Emri düzenleyebileceği ve yükün PIN numarası ibrazı karşılığında teslim edilebileceği veya PIN numarasının konişmento ibrazı karşılığında gönderilene tesliminin yükün teslimi sayılacağı veya yükün liman yetkililerine teslimi ile taşıyanın teslim borcunu ifa etmiş sayılacağı şeklinde taraflar arasındaki sözleşmede bir kayıt bulunsaydı bu durumda dava, MSC şirketi lehine sonuçlanabilirdi. Dolayısıyla, ileri dönemlerde taşıyanlar, sözleşmelerinde bir takım değişiklikler yaparak sözleşme hükümlerini kullanılan teknolojiye uygun hale getirebilir ve böylece Glencore v MSC davasındaki gibi durumlar yaşadığında sorumluluktan kurtulabilirler.

**Kaynak:** <sup>1</sup>[2017] 2 Lloyd's Rep 186 (Court of Appeal, Judges: Sir Christopher Clarke; Lewison LJ; Henderson LJ).

<sup>2</sup>Konşimentodaki kaydın İngilizcesi şu şekildedir: "If this is a negotiable (To order/of) Bill of Lading, one original Bill of Lading, duly endorsed must be surrendered by the Merchant to the Carrier (together with outstanding freight) in exchange for the Goods or a Delivery Order." Bu kayıt MSC şirketinin konşimentolarında kullanılan standart kayıtlardandır, bkz <https://www.msc.com/getattachment/a2c61e0a-90d9-4c80-89aa-686e346e62a/63635560193148764125.01.2019>.

<sup>3</sup>[2015] 2 Lloyd's Rep 508 (QBD, Judge: Andrew Smith J).

<sup>4</sup>[2017] 2 Lloyd's Rep 186 (CA), para 31,41-42.

<sup>5</sup>Para 46,50,55.

<sup>6</sup>COGSA 1992, s.1(4): "References in this Act to a ship's delivery order are references to any document which is neither a bill of lading nor a sea waybill but contains an undertaking which- (a) is given under or for the purposes of a contract for the carriage by sea of the goods to which the document relates, or of goods which include those goods; and (b) is an undertaking by the carrier to a person identified in the document to deliver the goods to which the document relates to that person."

<sup>7</sup>[2017] 2 Lloyd's Rep 186 (CA), para 67,69.

<sup>8</sup>M Song & M Tsimplis, *Innovation and the Law: Legacy v Efficiency and Optimisation* [2017] Lloyd's Shipping & Trade Law, Vol. 17, No.1.

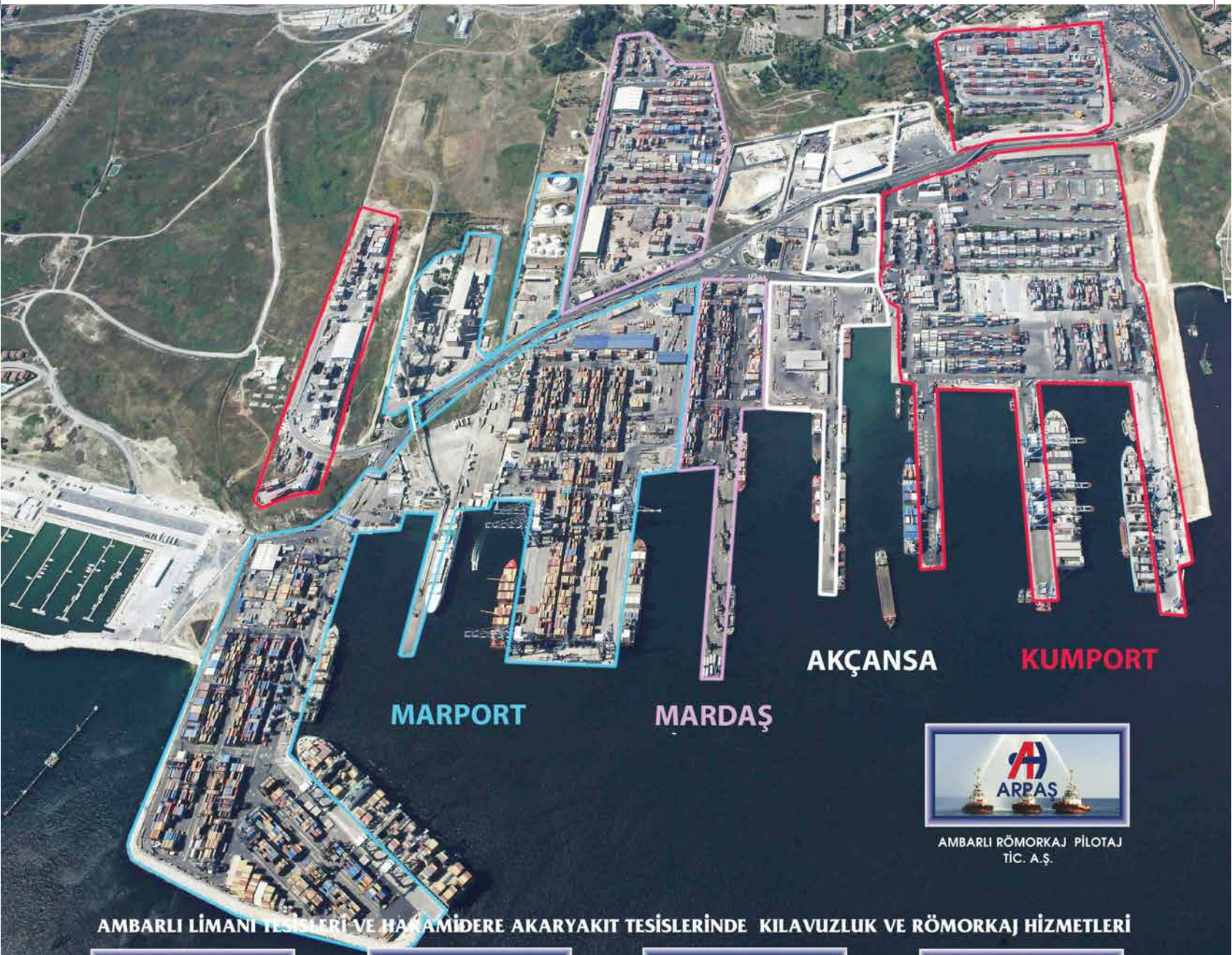
<sup>9</sup>[2017] 2 Lloyd's Rep 186 (CA), para 60.

<sup>10</sup>M Goldby, *What is Needed to Get Rid off a Paper? A New Look at Delivery Orders* [2016] JIML Vol 21, 339.

<sup>11</sup>A Tettenborn, *Bills of Lading and Electronic Misdelivery* [2017] LMCLQ 479..

**\* Deniz Emniyeti ve Güvenliği Anabilim Dalı, Jandarma ve Sahil Güvenlik Akademisi, Ankara. (PhD (Southampton), LLM (Manchester), LLB (Marmara)**





AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ  
TİC. A.Ş.

AMBARLI LİMAN TESİSLERİ VE HAKAMİDERE AKARYAKIT TESİSLERİNDE KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİ



KONTEYNER TERMİNALİ



KONTEYNER/GEN. KARGO TERMİNALİ



RO-RO/GEN. KARGO TERMİNALİ



KONTEYNER TERMİNALİ

**KALİTELİ - GÜVENLİ - SÜRATLI KESİNTİSİZ HİZMET**



**ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.**

Ambarlı Liman Tesisleri, Marmara Mh. Liman Cd. No:49 İç-Kapı No:96 Kat:5 34524 Beylikdüzü - İstanbul / Türkiye  
Pilot İstasyonu Tel:(0 212) 875 40 50 (51 - 52) Fax:(0 212) 875 40 53 info@arpas-pilotaj.com.tr www.arpas-pilotaj.com.tr



# MİLLİ GURUR UFUK DENİZE İNDİRİLDİ

Türkiye'nin ilk istihbarat gemisi 'Ufuk Korveti', Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar'ın da katıldığı bir törenle Tuzla'da denize indirildi. Törende konuşma yapan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan "Ufuk Türkiye'nin denizlerdeki gözü olacaktır" dedi.

İstanbul Tuzla'da bulunan İstanbul Tersanesi'nde inşa edilen 'Test ve Eğitim Gemisi Ufuk (A-591)' için denize indiriliş töreni düzenlendi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Türkiye'nin ilk istihbarat gemisi özelliğini de taşıyan; test ve eğitim gemisi Ufuk'un denize indiriliş töreninde konuştu. Cumhurbaşkanı Erdoğan, savunma sanayiinde tarihi bir adım atıldığını belirterek, "Ufuk korveti; ülkemizin ilk istihbarat gemisi olma özelliği taşıyor. Özellikle sinyal istihbaratının hayati önem kazandığı günümüz dünyasında Ufuk korvetinin çok büyük bir boşluğu dolduracağına inanıyorum. Ufuk korveti, Türkiye'nin denizlerdeki gören gözü olacaktır" dedi.



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan

## "GEMİCİLİK SANAYİ ÜZERİNDEKİ ÖLÜ TOPRAĞI KALKTI"

Cumhurbaşkanı Tuzla'daki inşa faaliyetlerine değinip şunları söyledi: "Buradaki kardeşlerimiz kışın soğuşuna denizin rüzgârına aldırmayarak, çalışarak Türkiye'nin kalkınma hamlesine öncülük ediyorlar. Sadece Tuzla bölgesindeki tersanelerde son 16 yılda iki bin geminin tamiri, onarımı gerçekleşmiştir. Tersanelerimizin bu seviyelere ulaşması ülkemiz ekonomisi adına çok çok önemlidir. İşçi kardeşlerimizin emekleri, elbette devletimizin de teşvik ve destekleriyle Türk gemicilik sanayi üzerindeki ölü toprağını silkeleyerek son 16 senede yeniden şaha kalkmıştır."

Erdoğan, "İnşallah önümüzdeki dönemde el birliği içinde başarı çitımızı daha da yükseltmekle taşıyacağız. Türkiye'yi diğer alanlarda olduğu gibi, gemi üretimi, tamiri alanında da dünyanın lider ülkelerinden biri yapacağız" ifadeleriyle Türk gemi inşa sanayine en yüksek kademedeki destek verdi.

## "ALANININ LİDERİ OLACAK"

Erdoğan konuşmasına şöyle devam etti: "1,5 yıl önce denize indirdiğimiz Kınalıada Korveti'nin ardından beşinci gemimiz Ufuk Korvetini de denize indireceğiz. Ben Türkiye Cumhurbaşkanı olarak ülkemize bu gururu yaşatan yüklenici firmalarımıza, mühendislerimize, emekçi kardeşlerimizin her birine ayrı ayrı şahsım ve milletim adına teşekkür ediyorum. 94,5 metre tam boyu, 3,6 metre su çekimiyle Ufuk korveti alanının lideri olmana namzet bir gemidir. Gemi, 10 tonluk bir helikopter için gerekli platforma sahiptir."

## TÜRKİYE'NİN İLK İSTİHBARAT GEMİSİ...

"Ufuk korveti; ülkemizin ilk istihbarat gemisi olma özelliği taşıyor" diyen Recep Tayyip Erdoğan, "Ufuk korvetimiz ağır iklim ve deniz şartlarında 45 gün boyunca kesintisiz seyir yaparak milli güvenliğimize yönelik tehditleri anında tespit edebilecektir. Özellikle sinyal istihbaratının hayati önem kazandığı günümüz dünyasında

Ufuk korvetinin çok büyük bir boşluğu dolduracağına inanıyorum. Ufuk korveti, Türkiye'nin denizlerdeki gören gözü olacaktır" ifadelerini kullandı.

## TEHDİTLERE KARŞI...

Ufuk Korveti'nin Türkiye'nin güvenliğinde de kritik bir öneme sahip olduğunun altını çizen Erdoğan, "Suriye kaynaklı tehditlerle, Ege ve Karadeniz'deki gelişmeler sonrasında bu ihtiyaç çok daha acil hale gelmiştir. Her zaman ifade ettiğim gibi sahada varlık göstermeyen masada kendine yer bulamaz" sözlerini kullandı.

## UFUK (A-591) ÖZELLİKLERİ

**Boy:** 99,5 metre  
**Azami Genişlik:** 14,4 metre  
**Deplasman:** 2 bin 400 ton  
**Su Çekimi:** 3,6 metre  
**Güç:** 8 bin 600 KW  
**Azami Sürat:** 18+ knot  
**Seyir Süresi:** 45 gün  
**Helikopter Platform Kapasitesi:** 10 Ton  
**Komuta Kontrol, Elektronik ve Test Eğitim Sistemleri:** ASELSEN



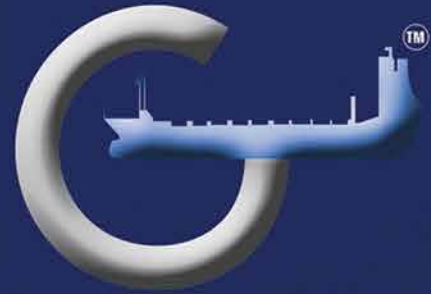


## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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 kreyinlerinin, 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 olarak 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





# YAF DIESEL YENİ SİSTEMİNİ TANITTI

YAF DIESEL ile Çin merkezli BSKY ortaklığında piyasaya sürülen yeni Ballast Water Management System'in tanıtımı denizcilik sektörünü bir araya getirdi.



YAF DIESEL ile dünyanın önde gelen Ballast Water Management System üreticisi Çin Menşeli BSKY işbirliğinde düzenlenen tanıtım toplantısı Tuzla'daki Holiday Inn Otel'de gerçekleşti. Sektörde uzun yıllara dayanan bir tecrübeyle hizmet veren YAF DIESEL ile Çin merkezli BSKY işbirliğiyle düzenlenen seminerde patenti BSKY'ye ait olan hidrosiklon teknolojisine sahip yeni Ballast Water Management System'inin tanıtımı gerçekleştirildi.

BSKY firmasının başmühendisi Bae Chang Hyun toplantı kapsamında gerçekleştirdiği konuşmada, balast suyu sistemlerinde yaşanan tipik sorunlara çözüm önerileri getirerek uyguladıklarını ifade etti. Hyun, fiziksel endişelerle çok fazla ekipman gerektiren kimyasal süreç yerine UV teknolojisini kullanmayı tercih ettiklerini söyledi. Hyun, bakım konusundaki endişelerini gidermek için piyasadaki en yüksek kaliteli filtreleri

kullanmayı tercih ettiklerini ama bunların bir süre sonra bozulabildiğini, ve dolayısıyla filtre sistemini dışarda bıraktıklarını belirtti. Toplantıda yeni sistemin birçok uluslararası klass kuruluşu tarafından sertifikalandırıldığı belirtildi.

Denizcilik sektörünün yoğun ilgisinin olduğu yeni ürünle ilgili seminare katılanlar çok sayıda soru yönelttiler.

## “GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİSİ VAR”

Yaf Diesel Direktörü Yusuf Kanıcı yeni ürün hakkında yaptığı açıklamada, “Dünya denizlerini kirleten 4 önemli nedenden biri balast suları. Bu sistem tabii ki dünya denizlerinin temiz kalması sağlanıyor. Yaf Diesel BSKY marka balast suyu sistemlerinin satış temsilciğini aldı. Dünyada filtresiz ve kimyasalsız çalışan tek sistem. Hidrosiklon denilen ön filtreleme yoluyla merkez kaç kuvvetiyle filtreleme

yapıyor. Aslında herhangi bir filtre yok. Herhangi bir değişen parça yok, herhangi bir bakım gerektiren bir şey yok. Bizim filtre yerine kullandığımız hidrosiklonun gemi ömrü kadar garantisi var. Gemi ömrü boyunca hiç açıp bakmanızı bile gerektirmeyen bir parça. Bu şekilde garanti veriyoruz. Ultrasonic reaktörle bir takım organizmalar ölüyor, onda ölmeyenler de ultra viole'ye giriyor.

Ondan sonra balast tankına temizlenmiş olarak biz o suyu alıyoruz. Gemi yanaştığı limanda aldığı suyu denize boşaltırken, o mikro organizmalardan ve pisliklerden arındırılmış olarak, başka yerde boşaltıyor. Böylece denizlerin ekolojik dengesi sağlanıyor. Sistem, Kore - Çin ortak yapımı ve Çin'de üretim. Major parçaların çoğu Kore, Japonya ve Avrupa'da üretiliyor” ifadelerini kullandı.



**YANMAR****TICARI MARIN**

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

**250-500HP****30-250HP****500-1500 HP****3000-6000 HP****1500-3000 HP**

# ***Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol***

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

**Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi**

[www.yanmar.eu](http://www.yanmar.eu)  
[www.yanmar.com](http://www.yanmar.com)



# TUZLA BOAT SHOW GÖZ DOLDURDU

Dünyanın en büyük geçici mega yapısının kurulduğu Tuzla Boat Show Fuarı için, denizseverler Viaport Marina'ya akın etti.



Bu yıl ikincisi düzenlenen ve hem karada hem denizde gerçekleşen Tuzla Boat Show 16–25 Şubat tarihleri arasında ziyaretçilerle buluştu. 150'den fazla firmanın katılım sağladığı fuara, 75 bin'e yakın ziyaretçi geldi.

Türkiye'de son yıllarda özellikle savunma sanayi alanında gelişme kaydeden denizcilik sektörü, özel

sektörün de hareketlenmesine neden oldu. Yat üretimi konusunda da dünyanın sayılı ülkeleri arasında yer alan Türkiye, bu başarısını denizcilik fuarlarıyla taçlandırdı.

Dünyanın en önemli fuarları arasında gösterilen Boat Show Tuzla Kara Fuarı için 100 kişilik bir inşaat ekibi, gece gündüz demeden çalışarak 35



bin metrekarelik geçici mega yapının kurulumu, 20 gün gibi bir sürede tamamladı. Sergilenen teknelerin 1 milyar lira değerine ulaşırken, süper lüks mega yatlar arasında 20 metreden büyük tekneler deniz alanında sergilendi.

Sergilenecek teknelerin de sıkıştırılmadan daha rahat sergilenmesine imkan sağlayan ve ölçülerıyla Türkiye'de ki en geniş konstrüksiyon sistemi olan yapı, ısıtma-soğutma sistemi altyapısı ile her türlü hava koşuluna da hazırlıklı bir şekilde hazırlandı.

Özellikle lokasyonu ile gemi ve yat sektörünün üretim merkezi olan Tuzla'da yer almasıyla sektöre büyük kolaylıklar sağlayan fuarda, beğendikleri tekneleri denizde test etme imkanı da ilk defa bir Kara Fuarı'nda sağlamış oldu.

Ayrıca Boat Show Tuzla Fuarı, 20 metre üstü tekneleri, katamaranları ve guletleri denizde sergileyerek Türkiye Boat Show fuarını dünya üçüncülüğüne taşıdı. Sektörün lider markalarının, en önemli yerli üreticileri ile dünya devi yabancı markaların katıldığı Boat Show Tuzla Kara Fuarı'nda bu yıl fiyatları 50 bin TL ile 120 milyon TL arasında değişen 200'den fazla tekne sergilendi.







**CertAsig** increases its geographical and product diversity, including new products.

#### **ROMANIA**

Romanian non-life / non-motor corporate and specialist insurance products  
**57% of total GWP**

#### **TURKEY AND BLACK SEA**

Marine / aviation  
**20% of total GWP**

#### **BULGARIA**

Non-life / non-motor corporate and specialist insurance products  
**23% of total GWP**

Our core business is **Romanian, Bulgarian and Turkish** commercial fleets and Cargo. **CertAsig** provides marine coverage using **London Market** wordings but can consider alternative wordings. English Law & Jurisdiction is usually imposed on policies underwritten.

#### **MARINE PRODUCTS**

- Blue and Brown Water Hull & Machinery
- Builders' Risks
- Pleasure Craft & Yachts
- Cargo

- Other Marine Liabilities including:  
Ship Repairers', Port Authorities & Operators' Liabilities
- Cash in Transit / Cash in Vault
- Specie
- Single voyages (non-scrap)

**CertAsig** is a non-life / non-motor insurance company primarily selling specialist insurance products to corporate and **SME** customers through brokers in **Romania, Turkey and Bulgaria**.

**CertAsig** is ranked **8<sup>th</sup>** in the non-life / non-motor market, measured by GWP out of 36 companies.

**CertAsig** employs **96 insurance professionals** in **6 offices**.

Shareholder structure

**alpha associates**

**European Bank**  
for Reconstruction and Development

**EUROPEAN INVESTMENT FUND**

#### **BUCHAREST HEADQUARTERS**

Address: 61B Nicolae Caramfil Street, Sector 1, Bucharest, Romania 014142  
Phone: +40 21 311 91 04  
Fax: +40 21 311 50 56  
e-mail: office@certasig.ro

#### **TURKEY REPRESENTATIVE**

Seda Eraslan Baransel  
Gsm: +90 533 088 87 46

[www.certasig.eu](http://www.certasig.eu)



# GÖZLER EXPOMARİTT'E ÇEVİRİLDİ

Denizcilik sektörü, 2-5 Nisan'da rotasını Exposhipping Expomaritt İstanbul Denizcilik Fuarı'na Çevirdi...



Exposhipping Expomaritt İstanbul 15. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı, 02-05 Nisan'da Viaport Marina Tuzla'da yapılacak. İMEAK Deniz Ticaret Odası adına UBM Fuarcılık tarafından düzenlenen fuarın ön değerlendirme toplantısı, Tuzla'da yapıldı. Toplantıda, fuarın bir önceki döneme göre hem metrekare hem de katılımcı açısından büyüdüğü ve satışların tamamlandığı açıklandı.

Fuarlar Direktörü Esin Aslıhan Göksel, Exposhipping Expomaritt İstanbul katılımcılarının yer aldığı Radison Blu Tuzla Otel'de düzenlenen fuar değerlendirme toplantısında, şu ana kadar yapılan pazarlama ve tanıtım çalışmaları hakkında bilgiler verdi. Fuarın bir önceki yıla göre

hem metrekare hem de katılımcı açısından büyüdüğüne ve satışların tamamlandığına dikkat çeken Göksel, Türk gemi inşa sektörünün hedeflediği ülke ve ziyaretçi profilinin fuarda ziyaretçi olarak yer alması için pazarlama çalışmalarının yoğun bir şekilde devam ettiğini belirtti.

Hedef ziyaretçi profili arasında armatörler, gemi donatım ve malzeme, denizcilik savunma sanayi, elektronik iletişim ve navigasyon, mekanik ve yardımcı donanım ve mega yat ekipman teknoloji firmalarının yer aldığı fuarda, şu an itibarıyla uluslararası pavilyon sayısının 6 olduğunu belirten Göksel, "Hollanda, Norveç, Singapur gibi ülkelerden katılımcılarımız var. 6 binin üzerinde sektör profesyonelinin fuarı

ziyaret etmesini bekliyoruz. Bu yıl amacımız Exposhipping Expomaritt İstanbul için en yüksek katılımcı ve doğru ziyaretçi sayısına ulaşmak" dedi.

## DENİZCİLİĞİN KALBI YİNE TUZLA'DA ATACAK

Gemi inşa sektörünün merkezi Tuzla'da Viaport Marina'da yapılacak Exposhipping Expomaritt İstanbul, Altınova tersaneler bölgesinden ulaşımın kolaylığı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'na yakınlığı ile hem uluslararası hem de ulusal katılımlar için büyük avantaja sahip konumda yer alıyor. Fuarın hedef pazar ülkeleri arasında ABD'den Çin'e, Katar'dan İspanya'ya, Norveç'ten Singapur ve Yunanistan'a kadar değişik coğrafyalardan denizcilik sektörünün önemli oyuncularını yer alıyor.

Sektörün hedeflediği uluslararası ziyaretçilerin fuarda ağırlanması için ihracatçı birlikleri ile iletişim halinde olduklarının altını çizen Esin Aslıhan Göksel, "Ticaret müşavirlikleri ve ataşelikler ile özel destek çalışması içindeyiz. Yurtdışı fuar ziyaretleri yaparak, tanıtımlar gerçekleştirmekteyiz. 40 bin yerli ve yabancı dataya mailing, SMS, Data built-up ve 4 dilde telemarketing çalışmamız ve uygulamamız var.

Yine fuar kapsamında Alım Heyeti'nden, tersane ziyaretlerine ve B2B programlarına kadar birçok etkinlik düzenlemek için çalışmalara başladık. Digital pazarlama çalışmalarımız kapsamında Türkçe, İngilizce, Rusça ve Farsça olmak üzere 4 dilde kampanya web sayfası, google, facebook, linkedin, instagram gibi önemli sosyal medya mecralarında içerik yönetimi, ücretli ve ziyaretçi odaklı reklam çalışmaları yapılıyor" dedi.





# Denizlerimiz bize emanet.

Yıllardır... 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



## CNR BOAT SHOW'DA 2019'DA ZİYARETÇİ ARTIŞI

Alanında dünyanın ikinci en büyük fuarı olan 14. Uluslararası Deniz Araçları, Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı (CNR Avrasya Boat Show), denizseverlerin yoğun ilgisini topladı. Fuarın katılımcısı sayısında ise geçen yıla göre yüzde 30'luk bir artış vardı.



Başaran Bayrak

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Deniz Ticareti Genel Müdürü Okay Kılıç ve İMEAK DTO Üyesi Başaran Bayrak'ın da katıldığı açılışta Bakan Turhan bir konuşma yaparak şunları söyledi: "Denizcilik sektörünün hak ettiği noktaya gelmesi için gerekli düzenlemeleri yapıyoruz. ÖTV kaldırdık, KDV'yi yüzde 1'e indirdik. Gemilerimiz dünyanın bütün sularında seyahat ediyor. Bayrağımız dünyanın dört bir yanında dalgalanıyor. Yaptığımız düzenlemeler sonucun 6 bin 208 tekne Türk bayrağına geçti. Yat turizminde 25 bin olan bağlama kapasitemiz 50 bine çıkardık. Bu rakamı daha da yukarılara taşıyacağız. Denizcilik sektörümüzün büyüklüğü 17.5 milyar dolara yükseldi."

### BAYRAK: "DENİZ TURİZMİNİN BÜYÜK BİR POTANSİYELİ VAR"

DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak yaptığı konuşmada Türk deniz turizminin potansiyeline değinip şunları söyledi: "Yatçılık Türkiye'de uzun bir geçmişe sahip olmasına rağmen yalnızca son 15 yılda kitle turizminin bir parçası haline gelmiştir. Ülkemizin yaratmış olduğu Mavi Tur önemli bir örnektir.

Gulet tipi teknelerle yapılan Mavi Tur dünyada benzerleri arasında tektir. Gelişen deniz turizminin genel turizm içindeki oranı yüzde 22'nin üzerindedir. Özellikle deniz turizminden almış olduğumuz pay diğer turizm gelirlerine oranla çok yüksektir ve daha büyük bir kapasitesi vardır. Bu kapasiteyi uygun olduğu yerlere taşımak bizim görevimizdir. Maalesef Akdeniz Çanağı'nda marinacılık alanında en pahalı ülke konumundayız.

Bu konuda ilgili bakanlıklara DTO olarak müracaat ettik. Bunun da gerekçesi marinaların kiralama ücretlerinin çok fazla olması. Bunların emlak değerleri üzerinden değil de kapasiteleri ve lokasyonları fiyatlandırılması iyileşme sağlayacaktır. Aksi takdirde bu konuda yakın ülkelere bağlamaya gidecektir gelenler."

Bayrak, ülkemizin 2020 yılındaki gelecek potansiyelinin kısılanılacak seviye olduğunu söyledikten sonra, tekne başına düşen kişi sayısının 2356 olduğunu belirtti. Bayrak bu oranın Avrupa'ya kıyasla oldukça düşük kaldığını sözlerine ekledi.

### DTO STANDINA ZİYARETÇİ İLGİSİ

Deniz Ticaret Odası'nın da bir stant açtığı fuar alanında standı çok sayıda denizsever ziyaret ederken, Deniz Ticareti Dergisi fuarda ziyaretçileri ile buluştu.

Fuar hakkında bilgi veren CNR Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ceyda Erem, "Her yıl yoğun ilgi çeken fuarımız aracılığıyla dünya yat üretiminde 3'üncü sıraya yükselen ülkemizin bu alandaki ticaret hacimlerini daha da artırmak için çalışıyoruz. CNR Avrasya Boat Show başladığı günden itibaren yat ve tekne satışları sonrasında katılımcı firmalar tarafından geleneksel olarak çalınan siren sesleri CNR EXPO alanımızda daha ilk günden yankılanmaya başladı. Bu da bize fuarın ticari hacminin geçen yıla oranla daha da yükseleceğinin sinyali veriyor" ifadelerini kullandı. 23 Şubat Cumartesi günü ise, Başkan Tamer Kıran ve beraberindeki heyet CNR Expo Yeşilköy'de düzenlenen CNR Avrasya Boat Show'u gezdi. Şube Başkanlarının da eşlik ettiği ziyarette Başkan Tamer Kıran, incelemelerde bulundu.



EXPOMARITT  
**EXPOSHIPPING**  
ISTANBUL

**02-05**  
NİSAN 2019  
VIAPORT MARINA

## 15. Uluslararası Denizcilik Fuar & Konferansı

+200 KATILIMCI 700 MARKA 35 ÜLKE 67% TÜRK KATILIMCI 33% ULUSLARARASI KATILIMCI 6 PAVİLYON  
+6000 DENİZCİLİK SEKTÖRÜ PROFESYONELİ 57 ÜLKE

T.C.Ticaret Bakanlığı  
koordinatörlüğünde  
30 farklı ülkeden  
alım heyeti programı

Armatörler  
Networking Etkinliği

B2B  
Matchmaking

Tersane Ziyaret  
Programı

İnovasyon  
Pavilyonu

New Market  
Pavilion

Resmi Havayolu



Katılımcı ve ziyaretçilerimize özel  
indirim fırsatları sunuyor.



SEKTÖRÜN GLOBAL OYUNCULARININ  
BULUŞMA NOKTASI

[www.expomaritt.com](http://www.expomaritt.com)  
[info@expomaritt.com](mailto:info@expomaritt.com)  
+90 216 425 63 00

MEDYA  
PARTNERLERİ

B2B  
medya

boatbuilder  
Türkiye

DenizEndüstri

Inside|marine

DenizHaber

Deniz

Mediatrix

NEA SEA

السفينة

Seatrade  
Maritime News

SeaNews

SHIP MANAGEMENT

SHIP2SHORE

CYAOXACTBO  
SHIPPING

tersane

WorldOils

virahaber

7deniz

NAFTIKA CHRONIKA

DESTEKLEYENLER



Stratejik Partner

VIA

GLOBAL MARITIME SUMMIT  
Powered by  
**Seatrade**

Organizasyon



UBM

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.



## ADAYLAR MAYIS AYINDA YAPILACAK ICS SINAVLARINA HAZIRLANIYOR

Mayıs ayında diğer yabancı sınav merkezleri ile aynı tarihlerde yapılacak olan ICS sınavlarına hazırlıklar başladı. ICS sınavlarına hazırlık eğitimleri ülkemizde Martred “Maritime Training and Education Center” - (www.martred.com) tarafından akredite eğitmenler ile veriliyor.



**ICS Turkey Başkanı Bahadır Tonguç**

ICS'in uzaktan eğitim programı olan Tutor Ship ve geçtiğimiz sene başlayan London School of Shipping bünyesindeki ikinci öğretim fırsatlarına ek olarak ICS sınavlarına hazırlık eğitimleri ülkemizde Martred “Maritime Training and Education Center” - (www.martred.com) tarafından akredite eğitmenler ile veriliyor. Verilen eğitimlere hem ICS sınavlarına hazırlanan adaylar, hem de gemi kiralama, operasyon, acentelik, deniz hukuku vb. gibi konularda eğitim ve sertifika almak isteyen kişiler katılıyor. ICS üyeliğinin bazı firmaların işe alımlarında zorunlu koşulması, birçok uluslararası firma tarafından da ‘tercih sebebi’ olarak belirlenmesi, üyelerin dünya çapındaki iş fırsatlarını yakalamasına olanak tanıyor.

### INSTITUTE OF CHARTERED SHIPBROKERS (ICS)

İmtiyazlı Gemi Brokerleri Enstitüsü “Institute of Chartered Shipbrokers (ICS)” dünya çapındaki şubelerine bağlı 4000'den fazla üye ile profesyonel brokerlik mesleğini temsil ediyor. 1911 senesinde kurulan ve 1920'de Kraliyet İmtiyaznamesi (Royal Charter) alan kurum; gemi

brokerlerini, gemi işletmecilerini ve gemi acentelerini dünya çapında temsil eden tek yetkili ve tanınmış kurum olmanın ötesinde, diğer uluslararası örgütlerle birlikte çalışmaktadır ve danışmanlık statüsüne sahiptir. İki tür üyeliği bulunan ICS, her yıl Mayıs ve Kasım aylarında sınav yaparak adayların yeterliliklerini tespit eder, başarılı olan adaylara ICS üyeliğine başvuru hakkı tanır. ICS üyeleri “Our Word, Our Bond” yani “Sözümüz senedimizdir” sloganını benimseyen, belirli prensipler çerçevesinde çalışan profesyonellerden oluşmaktadır. Üyelik tipleri MICS – Member of ICS (ICS Üyesi) ve FICS – Fellow of ICS (İmtiyazlı ICS Üyesi) şeklinde olup, FICS unvanına haiz kişilere “Chartered Shipbroker” yani İmtiyazlı Gemi Brokeri sıfatı verilmektedir. Armac, Clarkson, Shell, Spnl, Voughan-James, E.A. Gibson, CoryBrothers, Reed Smith gibi dünyaca tanınmış firmaların yanında, Port of London Authority (London Limanı işletmesi) de her sınavda en yüksek başarıyı gösteren adaya ödül vermektedir.

### ÜLKEMİZDE ICS

Gemi brokerliğinin kalitesini yükseltmeyi ve itibarını korumayı amaç edinen Enstitü, ülkemizde “ICS Turkey” tarafından temsil edilmekte ve sınavları yapmaktadır.

ICS üyeliği, uluslararası bir network'ün üyesi olmak ve profesyonel dayanışmayı beraberinde getirmektedir. ICS Turkey tarafından üyelere özel seminerler, workshop'lar ve sosyal etkinlikler yapılmaktadır. Bu aktiviteleri yurtdışından da fevkalade değerli konuşmacılar katılarak destek olmaktadır. 2018 yılının son seminerinde Standard Club mesul müdürü James Beam ve beraberindeki



değerli isimleri ağırlayan ICS Turkey, Time Charters konusunda da ezber bozan bir etkinliğe daha imza attı. ICS Turkey başkanı Bahadır Tonguç, eğitimlerin önemi ile ilgili şunları söyledi: “Deniz ticareti piyasamızda da farklı akademik eğitimlere sahip birçok başarılı iş insanı var. Hele ki, gemi brokerliği gibi fevkalade spesifik bir meslek dalında mektepli kişiler ve alaylı yani otodidakt iş insanları yıllardır birlikte çalışıyorlar. Deniz ticaretinin temelleri okulda veriliyor olsa da, gemi brokerliği (shipbroking) ve gemi kiralama (chartering) mesleğinin kendine has teorik ve pratik yönlerini öğrenmek için kabul görmüş programlardan faydalanmak en doğru hamle olacaktır”. Bahadır Tonguç, tam rekabet piyasalarını manipüle etme lüksümüz olmadığından yola çıkarak, kaliteyi düşürmeden maliyetleri azaltmak ve ek maliyetlerden kaçınabilmek için kaliteli iş gücü istihdam etmenin en mantıklı yatırım olarak nitelendirilebileceğini söyledi.

“Kötü eleman pahalıya mal olur” sözünün her gün yüzlerce işletme tarafından tecrübe edildiğine dikkat çeken Tonguç, “Baskı altındaki piyasalarda böyle bir lüksümüz yok, artık kaçak giderlerden kurtulmalı, hatasız kiralama ve operasyon yapmalıyız” dedi. ICS Turkey Başkanı Bahadır Tonguç, gemi kiralama, acentelik ve operasyon departmanlarında hizmet veren profesyonellerin uluslararası akreditasyon ve sertifikasyonlarının Londra merkezli “Institute of Chartered Shipbrokers” tarafından yapılan sınavlar neticesinde verildiğine de dikkat çekti.





# 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 İlkbahar 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

**İletişim:**

Telefon : +(90) 216 394 02 69  
Fax : +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com  
www.mostdenizcilik.com



MostDenizcilik



MostDenizcilikTR



MostDenizcilik



# 2019 IBIA CONVENTION İSTANBUL'DA

2020 kural değişimi öncesi IBIA'nın en önemli ve kapsamlı organizasyonu 22-25 Ekim 2019 tarihlerinde İstanbul'da yapılacak.



\*MUSTAFA MUHTAROĞLU

İstanbul önemli bir başarıya imza attı... Uluslararası bunker sektörünün tek derneği olan ve IMO'da temsil pozisyonuna sahip olup, 2018 yılında kural koymada en etkin ilk 10 kurum arasında yer alan IBIA'nın (International Bunker Industry Association, www.ibia.net) 25 Şubat 2019 Pazartesi akşamı Londra'da geleneksel 25. akşam yemeği yapıldı. IBIA'nın bu geleneksel akşam yemeğinde katılımcı 1000 kişinin huzurunda bir açıklama yapılarak, 2020 kural değişimi öncesi en önemli ve kapsamlı organizasyonun 22-25 Ekim 2019 tarihlerinde İstanbul'da yapılacağı duyuruldu.

Daha önce Hamburg, Singapur, Hong Kong, Kopenhag gibi dünyanın önemli denizcilik merkezlerinde yapılan bu yıllık toplantının bu kez İstanbul'da yapılacağı olmasının haklı gururunu yaşıyoruz. Samimi olmak gerekirse,

malum sebeplerle son dönemde bu tip organizasyonlar ülkemize sıcak bakmıyorlardı, hatta nazikçe olmaz diyorlardı.

O nedenle bu gerçekten önemli bir başarı ve moral oldu. Bu başarıyı bir tek şeye borçluyuz; "BİRLİKTELİK"... Ülkemizin önde gelen yakıt ikmalcileri PETROL OFİSİ, ARKAS BUNKER, SOCAR, ENERGY PETROL tarafından İMEAK DTO çatısı altında kurulan İSTANBULBUNKER2020 grubunun büyük ve açık desteği ile bu organizasyonu İstanbul'a getirmeyi sağladık, herkese çok teşekkür ederiz. Tabii ki Odamızın büyük desteği, başta başkanımız Tamer Kıran olmak üzere tüm Yönetim Kurulumuzun özel ilgi ve desteği bu başarıyı getirdi. Tamer bey bizzat ilgilendi, destek verdi, emeği geçen herkese müteşekkirimiz. Başladığımız zaman ayda 2500 ton satınca kutlama yaptığımız günden, yılda 3 milyon ton yakıt satılıp bölgenin en büyük ikmal merkezi haline gelen İstanbul'umuz bunu fazlasıyla hak etti.

## BÜYÜK VE GÜÇLÜ BİR AİLE OLDUK

Bu süreçte önemli bir kazanımımız daha oldu. sektörün önemli oyuncularından Peninsula Petroleum's Gibraltar'ın üst yönetiminde bulunan arkadaşımız Can Beşev'in başlattığı bir girişimle tüm dünyada bunker şirketlerinde görev yapan Türk arkadaşlarımızı bir araya getirdiği platform bir anda 55 kişiye ulaştı ve hızlı bir organizasyonla Londra'da toplandık.

Masada bir anda tüm dünyada 70 milyon tonun üzerinde yakıt satışı yapan firmaların Türk temsilcileri bir araya geldi, bu çok ciddi ve büyük bir güç. İnanın orada olup bu arkadaşlarımızın

vatan sevgisini, heyecanını, pırlanta gibi yüreklerini, dünyanın dört bir yanında verdikleri emekleri ama hep Türk olmayı, hep Türkiye'ye sevgilerini, gönül bağlarını görmenizi isterdim. Singapur, Danimarka, Hollanda, Almanya, İngiltere, Yunanistan, Birleşik Arap Emirlikleri başta olmak üzere dünyanın dört bir yanında Türk bayrağını dalgalandıran bu arkadaşlarımız çok ciddi bir güç, bilgi ve tecrübe oluşturuyorlar. Bu sayede çok daha büyük, çok daha güçlü bir aile olduk, katılımcılara tek tek teşekkür eder, bu ruhu anlayamayanlara, ayırtıranlara ders olmasını temenni ederim. Bunker sektöründe nereye gitseniz hep iyi pozisyonda bir Türk var ve hepsi gönülden bizimle birlikteler. Sektör arkadaşlarımda görüp bizzat şahit olduğum ruhla bu birlikteliği, güç birliğini hiç kimsenin bozamayacağını söyleyebilirim. Esasen tüm ülkemizin ihtiyacı olan birlikteliği çok geniş anlamda sadece bir iki önemsiz çürük dişle sergiliyoruz, bu çok önemli...

Kural değişimine sadece 10 ay kaldı, herkesin hem fikir olduğu bunun tüm denizcilik ve ikmal piyasalarını kökten değiştireceği, ancak tek bir reçete olmadığı yönünde. Her gün hem üretim konusunda, hem scrubber alanında gelişmeler oluyor. Tüm bunların, uygulama başlamadan kısa bir süre önce sektör liderlerince İstanbul'da konuşulacak olması büyük bir avantaj. Bu anlamda da 2020 öncesi son büyük yakıt toplantısını İstanbul'da yapmakla ciddi bir kazanım elde ediyoruz. Çin'den Amerika'ya, Norveç'ten Rusya'ya Afrika'ya Brezilya'dan, Singapur'a Panama'ya, Kanada'dan Kolombiya'ya Yunanistan'a, Malezya'dan Hindistan'a kadar çok geniş bir coğrafyadan,



tüm dünyadan insanlar İstanbul'da toplanıp, denizciliğin bu tarihi değişimini konuşacak, herkesin bu önemli konferansa katılmasını bekliyoruz. Bu arada ISTANBULBUNKER2020 grubumuz çalışmalarını yoğunlaştırdı, daha sık toplanıp sektör paydaşları ile bilgi alış veriş ve değerlendirmeler yaparak bu değişimden ülkemize en büyük kazancı sağlamak, hem armatörlerimize hem ikmal sektörümüze en yüksek katkıyı yapmak için yoğun emeklerle çalışıyoruz. Platformumuz herkese açıktır, her şey ülkemiz ve sektörümüz için...

### “HER TALEP KENDİ ARZINI YARATIR”

Londra'da geçirdiğim 5 gün içinde 2020 konusunda 100'ün üstünde insanla konuştum, rafineriden tedarikçiye, armatörden kiracıya brokerdan makineciye her alandan insanla görüşme fırsatım oldu. Ağırlıkla herkes

halen daha “bekle gör” pozisyonunda. Tabii ki durumu netleşmiş olanlar da var, ancak bunlar daha ziyade büyük hatlar, belli tonaj üstü gemiler, konteyner ve cruiserlar, büyük filolar. Şu an itibari ile scrubber takanlar belli, bugün sipariş verseniz ne zaman hazır olacak biliniyor, ne kadar gemide scrubber olup HFO talep etmeye devam edeceği hesaplanabiliyor. Büyük hublar, büyük hatlar kendi yakıtlarını sağlama gibi bir çalışma içindeler, onların işi daha kolay ve net. Belli bölgelerde, belli hublar arası, belli tarihlerle çalışıyorlar; buna göre plan yapabiliyorlar. İkmal tarafına bakınca, Fujairah'da bir rafineri Iso0.5 üretilip sunacağını açıkladı. Akdeniz'de Cepsa Algeciras rafinerisinden sunacak, ARA Bölgesi'nde genelde blend olarak sunumlar var. Uzakdoğu'da arz var, Japonya'da bir ikmalci ekimde ikmale başlayacağını açıkladı. Rusya'nın belli bölgelerinde üretim olacak, ancak bunlar

tabii genel toplam içinde oldukça küçük yer tutuyor. Şu anda dünyada yılda yaklaşık 200 milyon ton HFO kullanılıyor, bunun tamamının 0.5 dönüşmesini sağlayacak rafinaj yok.

Bu nedenle gasoil talebinin çok yükselip, fiyatın ciddi miktarda artacağı tahmin ediliyor. Ben ekonomi okumanın sonucu olsa gerek her zaman “her talep kendi arzını yaratır” cümlesine inandım ve 33 yıllık iş hayatımda ekstrem veya fahiş, olağanüstü denebilecek şeylerin uzun süreli olmadığını, olamayacağını, sürdürülebilir olmadığını gördüm. Bu inançla piyasaların mutlaka dengeyi bulacağını düşünüyorum, bu ne kadar sürede gerçekleşecek; yaşayıp göreceğiz, ben bir yılı aşmayacağını düşünüyorum.

\* GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BAŞKANI

## ŞUBAT 2019 YAKIT FİYATLARI

| 06.02.2019   |             |             |               |
|--------------|-------------|-------------|---------------|
|              | IFO 380 cst | IFO 180 cst | Marine Gasoil |
| İstanbul     | 420.000     | 435.000     | 623.000       |
| Piraeus      | 415.000     | 434.000     | 605.000       |
| Malta        | 408.000     | 431.000     | 600.000       |
| Novorossissk | 385.000     | 409.000     | 634.000       |
| Ceuta        | 412.000     | 437.000     | 602.000       |
| Gibraltar    | 412.000     | 437.000     | 602.000       |
| Rotterdam    | 388.000     | 410.000     | 550.000       |
| Fujairah     | 395.000     | 400.000     | 723.000       |
| Singapore    | 411.500     | 414.000     | 564.000       |
| Brent 62.44  |             |             |               |

| 13.02.2019   |             |             |               |
|--------------|-------------|-------------|---------------|
|              | IFO 380 cst | IFO 180 cst | Marine Gasoil |
| İstanbul     | 420.000     | 435.000     | 620.000       |
| Piraeus      | 414.000     | 431.000     | 605.000       |
| Malta        | 415.000     | 436.000     | 609.000       |
| Novorossissk | 390.000     | 414.000     | 630.000       |
| Ceuta        | 420.000     | 444.000     | 615.000       |
| Gibraltar    | 420.000     | 444.000     | 615.000       |
| Rotterdam    | 393.000     | 415.000     | 557.000       |
| Fujairah     | 409.000     | 414.000     | 725.000       |
| Singapore    | 419.500     | 423.000     | 577.000       |
| Brent 62.90  |             |             |               |

| 20.02.2019   |             |             |               |
|--------------|-------------|-------------|---------------|
|              | IFO 380 cst | IFO 180 cst | Marine Gasoil |
| İstanbul     | 437.000     | 457.000     | 651.000       |
| Piraeus      | 431.000     | 448.000     | 640.000       |
| Malta        | 424.000     | 445.000     | 630.000       |
| Novorossissk | 420.000     | 444.000     | 640.000       |
| Ceuta        | 436.000     | 460.000     | 645.000       |
| Gibraltar    | 436.000     | 460.000     | 645.000       |
| Rotterdam    | 418.000     | 440.000     | 587.000       |
| Fujairah     | 422.850     | 427.850     | 725.000       |
| Singapore    | 423.750     | 428.250     | 602.500       |
| Brent 65.97  |             |             |               |

| 27.02.2019   |             |             |               |
|--------------|-------------|-------------|---------------|
|              | IFO 380 cst | IFO 180 cst | Marine Gasoil |
| İstanbul     | 434.000     | 454.000     | 643.000       |
| Piraeus      | 421.000     | 438.000     | 635.000       |
| Malta        | 419.000     | 440.000     | 631.000       |
| Novorossissk | 423.000     | 447.000     | 635.000       |
| Ceuta        | 430.000     | 454.000     | 642.000       |
| Gibraltar    | 430.000     | 454.000     | 642.000       |
| Rotterdam    | 405.000     | 429.000     | 592.000       |
| Fujairah     | 418.750     | 423.750     | 720.000       |
| Singapore    | 419.000     | 424.000     | 607.000       |
| Brent 66.58  |             |             |               |

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



ULUÇ KEDME\*

## Nasıl bir ortalama ile seneyi bitireceğimiz konusu belirsizliğini koruyor...

Son yazımızdan bu yana market verilerinde bir toparlanmanın göze çarpması ile birlikte, evvelki sert düşüş sebebi ile halen piyasaların nasıl yön çizeceğine ilişkin sinyal verdiğini söylememiz pek mümkün gözükmemektedir.

Endeks olarak baktığımızda sadece Baltık Capesize Endeksi'ndeki trajedik düşüşün devam ettiğini ve sadece Şubat ayı içerisinde yüzde 50'ye yakın bir düşüş yaşadığını söylememiz mümkün. Buna karşılık Baltık Supramax Endeksi'nin yüzde 75 gibi ciddi bir oranda yukarı çıkmasının yanında Panamax ve Handysize endekslerindeki yüzde 20 civarlarındaki artışın bir nebze de olsa piyasalara moral aşıladığını ve yılın başındaki karamsar tablonun azda olsa düşünülmesine engel olduğunu söyleyebiliriz. Ancak düşünülmesine engel olduğunu varsayarken, önümüzde

kısa bir süreç sonrası yaz döneminin durgunluğuna olası girişimiz olacağını göz önüne aldığımızda henüz nasıl bir ortalama ile seneyi bitireceğimiz konusu belirsizliğini korumaktadır. Bununla beraber gemi alım-satımlarında bir yavaşlama ve eski gemilerin hurdaya satışlarında ise aksine bir hızlanma olduğuna tanıklık ediyoruz.

Brent petrol'de ise piyasaların aksine yüzde 10 civarı bir artış olduğunu görüyoruz. Bunun temelinde OPEC ve ortaklarının arzı kısması ve beraberinde Venezualla'da yaşanan iç problemler,

ABD Çin arası ilişkilerin düzeleceği beklentilerinin etkin olduğunu söyleyebiliriz.

Demir çelik ve hurda fiyatlarında ise dünyanın en büyük hurda alıcılarından biri olan Türkiye'deki durağanlık ile alımları kısması ve beraberinde arz fazlalığından sebep hurda fiyatlarında sert düşüşe geçtiğimiz aylarda tanıklık etsek de, son bir ayda Türkiye'de toplu alımların yapılması ve beraberinde arz/talep dengesinin bir nebze olsun düzelmesi ile fiyatlarda bir toparlanma olduğunu görüyoruz.

### ŞUBAT 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

| Gemi İsmi      | DWT     | İnşa Yılı | İnşa Ülkesi | Gemi Tipi | Alıcı Ülkesi | Fiyat US\$ M |
|----------------|---------|-----------|-------------|-----------|--------------|--------------|
| DENSA COBRA    | 180.491 | 2011      | KOREA       | BULK      | NA           | 27,50        |
| TENDER SALUTE  | 95.695  | 2011      | JAPAN       | BULK      | LUXEMBURG    | 17,00        |
| OSMARINE       | 76.596  | 2006      | JAPAN       | BULK      | GREEK        | 9,50         |
| MEDI BALTIMORE | 76.469  | 2005      | JAPAN       | BULK      | FAR EASTERN  | 8,40*        |
| MEDI CAGLIARI  | 75.772  | 2004      | JAPAN       | BULK      | FAR EASTERN  | 7,90*        |
| PONTONIKIS     | 74.362  | 2002      | KOREA       | BULK      | CHINA        | 6,80         |
| AQUAPROSPER    | 61.208  | 2015      | JAPAN       | BULK      | NA           | 25,00        |
| ALSTER BAY     | 55.430  | 2008      | JAPAN       | BULK      | GREEK        | 12,00        |
| SAUBAAGYA 5    | 53.505  | 2002      | JAPAN       | BULK      | CHINA        | 7,30         |
| STAR KAPPA     | 52.055  | 2001      | JAPAN       | BULK      | NA           | 6,20         |
| PARADISE BAY   | 46.232  | 2003      | JAPAN       | BULK      | CANADIAN     | 9,80         |
| MANDARIN RIVER | 56.774  | 2011      | JAPAN       | BULK      | CHINA        | 12,75        |



## ŞUBAT 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

|                     |         |      |         |        |                |        |
|---------------------|---------|------|---------|--------|----------------|--------|
| SASEBO SASEBO 854   | 84.700  | 2019 | JAPAN   | BULK   | TAIWAN         | 32,00* |
| SASEBO SASEBO 858   | 84.700  | 2019 | JAPAN   | BULK   | TAIWAN         | 32,00* |
| REBORN              | 74.063  | 1999 | JAPAN   | BULK   | CHINESE        | 6,20   |
| MINOAN FLAME        | 73.937  | 1998 | JAPAN   | BULK   | CHINESE        | 6,25   |
| NAVALIS             | 73.114  | 1998 | JAPAN   | BULK   | CHINESE        | 6,10   |
| ADVENTURE I         | 62.472  | 2017 | JAPAN   | BULK   | INDIAN         | 26,50  |
| NORD TOKYO          | 28.343  | 2009 | JAPAN   | BULK   | GREEK          | 8,50   |
| A NAVIGATION        | 93.236  | 2010 | CHINA   | BULK   | HONG KONG      | 14,90  |
| AN HO               | 77.834  | 2004 | TAIWAN  | BULK   | NA             | 7,80   |
| SEA CONFIDENCE      | 52.300  | 2005 | JAPAN   | BULK   | CHINESE        | 9,20   |
| OCEAN NEPTUNE       | 37.189  | 2012 | KOREA   | BULK   | GREEK          | 13,80  |
| AEC BELIEF          | 33.540  | 2004 | JAPAN   | BULK   | NA             | 9,20   |
| CRYSTAL STAR        | 82.172  | 2014 | JAPAN   | BULK   | GREEK          | 24,00  |
| GRAND AMANDA        | 79.467  | 2011 | CHINA   | BULK   | NA             | 12,00  |
| SAGE SANAGA         | 63.500  | 2013 | CHINA   | BULK   | GREEK          | 20,50  |
| SSI EXPEDITION      | 56.971  | 2010 | CHINA   | BULK   | CHINESE        | 12,40  |
| GLORIOUS SUNRISE    | 37.718  | 2016 | JAPAN   | BULK   | NA             | 18,50  |
| J. PIONEER          | 6.772   | 1994 | KOREA   | CONT.  | NA             | 1,10   |
| ASTERIX             | 23.792  | 2010 | GERMANY | CONT.  | NA             | 8,75   |
| ALIDRA              | 21.331  | 2000 | KOREA   | MPP    | GREEK          | 3,80   |
| SOFRANA SURVILLE    | 12.754  | 2012 | KOREA   | CONT.  | ALGERIAN       | 13,00  |
| TAMMO               | 17.191  | 2011 | CHINA   | CONT.  | GREEK          | *      |
| ARIAN               | 17.158  | 2011 | CHINA   | CONT.  | GREEK          | *      |
|                     |         |      |         |        |                | 17,00* |
| YING RICH           | 8.708   | 1997 | CHINA   | GC     | CHINESE        | 1,10   |
| ENERGY TRIUMPH      | 157.470 | 2018 | KOREA   | TANKER | SWISS          | 62,00  |
| QUEEN EXPRESS       | 45.965  | 2009 | JAPAN   | TANKER | GREEK          | 16,20  |
| AXELOTL             | 37.330  | 2004 | KOREA   | TANKER | INDONESIAN     | 7,30   |
| VL SAKURA           | 298.641 | 2001 | JAPAN   | TANKER | FAR EASTERN    | 24,00  |
| EUROHOPE            | 159.539 | 1999 | KOREA   | TANKER | MIDDLE EASTERN | 12,85  |
| KINGS ROAD          | 74.986  | 2012 | KOREA   | TANKER | PAKISTAN       | 29,80* |
| ABBAY ROAD          | 74.919  | 2013 | KOREA   | TANKER | PAKISTAN       | 30,80* |
| CONTI HUMBOLDT      | 37.602  | 2008 | KOREA   | TANKER | GERMAN         | 11,75  |
| KRISJANIS VALDEMARS | 37.266  | 2007 | KOREA   | TANKER | EUROPEAN       | 11,80* |
| KANDAVA             | 37.258  | 2007 | KOREA   | TANKER | EUROPEAN       | 11,80* |
| ENERGY TROPHY       | 157.470 | 2018 | KOREA   | TANKER | SWISS          | 62,50  |
| FSL HAMBURG         | 47.496  | 2005 | KOREA   | TANKER | GREEK          | 11,60  |
| TORM AMAZON         | 47.275  | 2002 | JAPAN   | TANKER | INDIAN         | 8,50   |
| FOUR SMILE          | 160.753 | 2001 | KOREA   | TANKER | TURKISH        | 11,50  |

## ŞUBAT 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

|                |         |      |       |        |            |       |
|----------------|---------|------|-------|--------|------------|-------|
| FELICITY       | 157.667 | 2009 | KOREA | TANKER | JAPANESE   | 42,00 |
| MARINE EXPRESS | 45.989  | 2009 | JAPAN | TANKER | INDIAN     | 16,00 |
| CONTI EQUATOR  | 37.527  | 2008 | KOREA | TANKER | GERMAN     | 11,50 |
| TORM CHARENTE  | 35.751  | 2001 | KOREA | TANKER | INDONESIAN | 6,00  |
| XINGCHANG 21   | 11.780  | 2019 | CHINA | TANKER | CHINESE    | 3,10* |
| XINGCHANG 22   | 11.780  | 2019 | CHINA | TANKER | CHINESE    | 3,10* |

\*Enbloc satışı ifade eder

|  <b>HURDA FİYATLARI</b><br><b>ŞUBAT 2019</b> |                               |                          |                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------------|
| ÜLKE                                                                                                                          | Dökme Kuru yük<br>(per T/LTD) | Konteyner<br>(per T/LTD) | Tanker<br>(per T/LTD) |
| BANGLADEŞ                                                                                                                     | US\$ 425-435                  | US\$ 445-455             | US\$ 435-445          |
| HİNDİSTAN                                                                                                                     | US\$ 415-425                  | US\$ 435-445             | US\$ 425-435          |
| PAKİSTAN                                                                                                                      | US\$ 405-415                  | US\$ 425-435             | US\$ 415-425          |
| TÜRKİYE                                                                                                                       | US\$ 265-275                  | US\$ 265-275             | US\$ 275-285          |

## ŞUBAT 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

| Gemi İsmi          | DWT     | LWT    | İnşaa Yılı | Gemi Tipi | Alıcı Ülkesi    | USD per T/LWT |
|--------------------|---------|--------|------------|-----------|-----------------|---------------|
| MG SHIPPING        | 250.903 | 39.778 | 1993       | BULK      | INDIA           | 390           |
| TAKA               | 18.433  | 5.788  | 1979       | BULK      | BANGLADESH      | 433           |
| LEVANT ORIENT      | 14.650  | 5.690  | 1962       | BULK      | BANGLADESH      | 430           |
| ELITE GRACE        | 8.879   | 2.445  | 1985       | BULK      | BANGLADESH      | 407           |
| PEARL ACE          | 15.194  | 12.739 | 1994       | PCC       | INDIA           | 425           |
| KOPERNİK           | 3.034   | 7.500  | 1977       | ROPAX     | AS IS POLAND    | 275           |
| BERİL              | 2.431   | 2.752  | 1977       | RORO      | BANGLADESH      | 400           |
| GOLDIE             | 45.425  | 9.913  | 1992       | TANKER    | BANGLADESH      | 445           |
| DANGJIN FRIENDSHIP | 151.439 | 18.343 | 1994       | BULK      | BANGLADESH      | 445           |
| LINDAVIA           | 30.600  | 10.332 | 1996       | CONT.     | AS IS SINGAPORE | 420           |
| SALAM MULIA        | 24.650  | 6.734  | 1996       | CONT.     | BANGLADESH      | 440           |
| ANONA IPSA         | 24.279  | 10.659 | 2004       | CONT.     | AS IS SINGAPORE | 420           |
| CNP PAITA          | 23.047  | 7.600  | 1998       | CONT.     | INDIA           | 440           |
| KG COEN            | 150.966 | 18.046 | 1994       | BULK      | BANGLADESH      | 436           |
| K. PROMISE         | 150.877 | 17.972 | 1994       | BULK      | AS IS BEIHAI    | 420           |
| KEN HO             | 22.271  | 5.835  | 1989       | BULK      | AS IS KAOHSIUNG | 350*          |
| SHINE HO           | 17.071  | 5.248  | 1984       | BULK      | AS IS KAOHSIUNG | 350*          |
| EVER UNION         | 63.388  | 24.018 | 1997       | CONT.     | AS IS COLOMBO   | 440           |





|               |         |        |      |        |                  |     |
|---------------|---------|--------|------|--------|------------------|-----|
| KOTA HASIL    | 19.235  | 5.312  | 1996 | CONT.  | BANGLADESH       | 453 |
| EVER ALLY     | 15.606  | 7.004  | 1996 | CONT.  | AS IS SINGAPORE  | 420 |
| EVER APEX     | 15.606  | 7.004  | 1997 | CONT.  | AS IS KAOHSIUNG  | 400 |
| MARINE STAR   | 299.700 | 40.970 | 1994 | TANKER | AS IS MALAYSIA   | 410 |
| SCARLET       | 126.749 | 26.087 | 1998 | TANKER | AS IS SINGAPORE  | 420 |
| ZHEN HUA21    | 34.588  | 14.424 | 1983 | BULK   | BANGLADESH       | 445 |
| CONTI BASEL   | 68.200  | 24.337 | 2003 | CONT.  | BANGLADESH       | 470 |
| NOEL          | 3.016   | 2.428  | 1989 | CONT.  | BANGLADESH       | 448 |
| MIN HANG 8    | 11.797  | 5.175  | 1984 | REEFER | BANGLADESH       | 430 |
| HARMONY SEVEN | 33.836  | 6.096  | 1989 | TANKER | BANGLADESH       | 446 |
| ATLANTIC      | 29.999  | 6.194  | 1991 | TANKER | BANGLADESH       | 446 |
| VIRGIN STAR   | 66.644  | 21.188 | 2005 | CONT.  | BANGLADESH       | 488 |
| BOXY LADY     | 18.447  | 6.758  | 1996 | CONT.  | SUBCONTINENT OPT | 460 |
| SERVAL        | 13.700  | 5.825  | 1995 | CONT.  | INDIA            | 450 |
| JASA BAKTI    | 12.308  | 13.774 | 1992 | RORO   | INDIA            | 436 |

\*Enbloc satışı ifade eder \* Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasls



200'DEN FAZLA  
UZMAN

7,000'DEN FAZLA  
GEMİ

66 YILLIK  
TECRÜBE

100'DEN FAZLA  
ÜLKE

Hizmet Kalitemizle  
Fark Yaratıyoruz

1,000'DEN FAZLA  
LİMAN

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



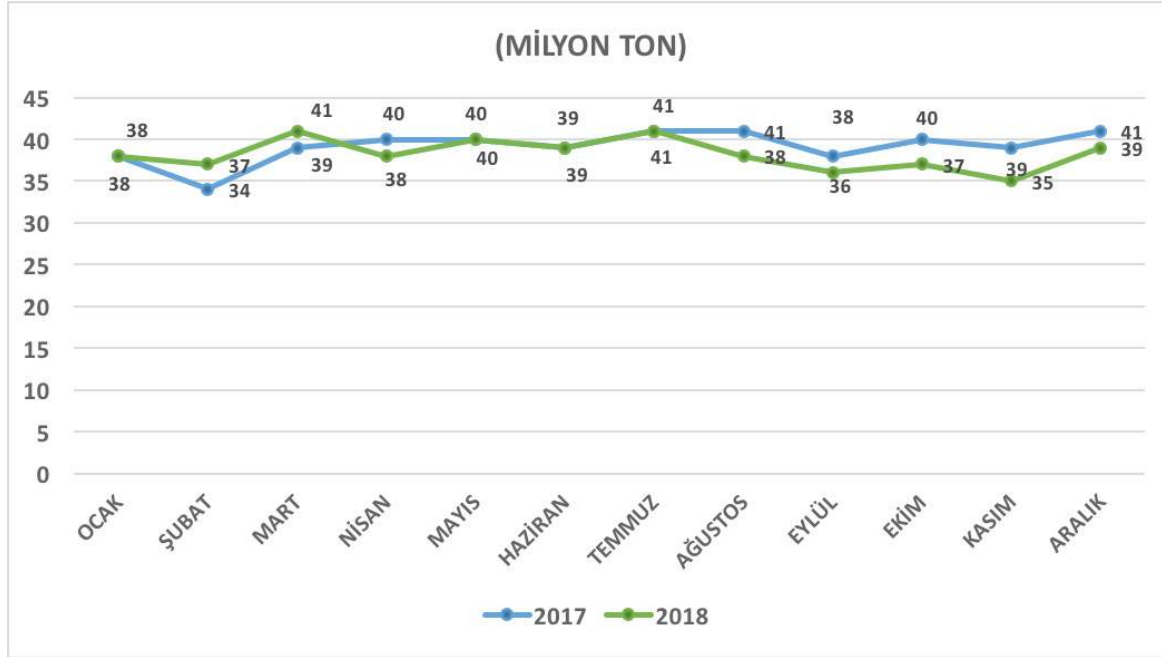
**TOTAL**

Committed to Better Energy

## 2017-2018 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2018 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 4,25 azalarak 39 milyon tona gerilemiştir.

### Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Aralık 2018



### Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2018 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 5 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2018 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 20,36 artarak 10,9 milyon tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2018 yılı Aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 15,94 azalarak 17,7 milyon tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 5 gerileyerek 28,7 milyon ton olmuştur.

| DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET |      |             |             |             |             |             |             |
|---------------------------|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Aylar                     | Yıl  | İHRACAT     |             | İTHALAT     |             | DIŞ TİCARET |             |
|                           |      | Miktar      | Değişim (%) | Miktar      | Değişim (%) | Miktar      | Değişim (%) |
| Aralık                    | 2017 | 9.104.449   | 20,36%      | 21.109.636  | -15,94%     | 30.214.085  | -5,00%      |
|                           | 2018 | 10.957.764  |             | 17.745.100  |             | 28.702.864  |             |
| Ocak-Aralık               | 2017 | 113.692.068 | -2,87%      | 233.656.024 | -6,47%      | 347.348.092 | -5,29%      |
|                           | 2018 | 110.424.635 |             | 218.544.820 |             | 328.969.455 |             |

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

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





# ANGORA SHIPPING

*“Choose The Best, Forget The Rest!”*



We Are Member Of



**Address:** Kavacık Mah. Fatih Sultan Mehmet Cad. Turnacıoğlu Plaza No:52 Kat 4 Beykoz/İstanbul -TURKEY

**Phone:** +90 216 909 32 05 ■ +90 216 909 43 57 ■ +90 216 909 28 49 ■ **Fax:** +90 216 693 17 26

**Mail:** chartering@angorashipping.com ■ **web:** www.angorashipping.com

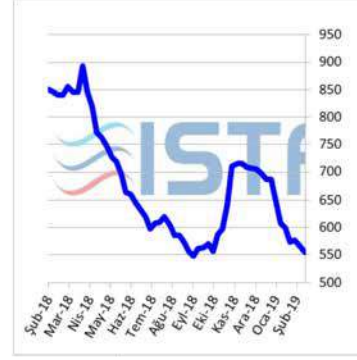
25.02.2019

## 09. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta da 10 puan düşüşle 555 puana geriledi ve 2018 yaz sonu kaydedilen dipleri çok yaklaştı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeksi 2008-2019



ISTFIX Son 1 Yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

Haftanın haberlerine ticaret savaşları ile başlarsak, Birleşik Devletler Başkanı Donald Trump'ın geçen haftalarda, anlaşmaya yaklaşılmaması halinde Çin ile kararlaştırılan ateşkesin bitiş tarihi olan 1 Mart tarihinin ötelenmesinin mümkün olacağı yönündeki açıklamalarından sonra bu hafta işler biraz daha yolunda gözükmekteydi. Hafta sonuna doğru anlaşmaya yaklaşılan konularda her iki tarafın da imzalayacağı mutabakat zabıtlarının hazırlandığı ve Çin'in de önümüzdeki dönemde Birleşik Devletler'den 30 milyar dolarlık tarım ürünü satın almayı teklif ettiği belirtildi.

Almanya geçen hafta teknik resesyona düşmekten kılpayı kurtuldu. 2018'in son çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre yüzde "0" büyüyen Almanya ekonomisi üçüncü çeyrekte de yüzde 0.2 daralmıştı.

Öte yandan Almanya'da sanayi üretimi de üst üste dördüncü kez daralarak bir facia halini aldı. Ülkenin sanayi üretimi Aralık ayında yüzde 0.4 daraldı; Kasım ayında ise yüzde 1.3 daralmıştı. Bu arada Deutsche Bank Almanya'nın 2019 GSYİH büyüme öngörüsünü yüzde 0.5'e çekerek resmi beklenti olan yüzde 1'in yarısına kadar düşürdü.

Avrupa'nın geri kalanı için ise avro bölgesinin sanayi üretimi Aralık 2018

döneminde bir önceki senenin aynı dönemine göre yüzde 4.2 düştü. Bu daralma 2009 yılının Kasım ayından beri görülen en sert gerilemeye işaret etti.

Avrupa'dan gelen diğer karamsar haberlere göre İtalya son 10 yılın üçüncü resesyona düştü. Ülke 2018'in üçüncü çeyreğinde yüzde 0.1, son çeyreğinde ise yüzde 0.2 daralarak teknik resesyona girmiş oldu. Öte yandan İspanya 2018'in son çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre yüzde 0.7 büyüdü ve istikrarını sürdürdü.

Hollanda ve Fransa ise yüzde 0.3 büyüyerek güven verdi.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta artışa devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 57, Brent ise 67 dolar/varil seviyesini biraz aşmayı başardı.

Bu arada, Uluslararası Enerji Ajansı'na (IEA) göre, OPEC'in üretim kesintileri ve Birleşik Devletler'in Venezuela ve İran yaptırımlarına rağmen, ham petrol arz fazlasının hala önüne geçilemiyor. Kuruluş, talebin, Çin ve Amerikan petrokimya sanayileri dışında destek görmediğini aktardı. Öte yandan OPEC'in ürettiği petrole olan talebin de hızla düştüğü ve birliğin, üyelerini, üretim kesintisi hedeflerine uymaya davet ettiği belirtiliyor.

Rusagrotrans'ın son raporuna göre, Rusya Haziran 2019'da sona erecek olan 2018/2019 hasat yılında 8 milyonu buğday olmak üzere 10 milyon ton tahıl ihraç edebilir. Mevcut tahıl yılının başı olan 1 Temmuz 2019'dan beri Rusya 27 milyon tonu buğday olmak üzere 31,9 milyon ton tahıl ihraç etmiş bulunuyor.

Öte yandan yine Rusagrotrans'a göre ülke, Şubat ayında 2,5 milyon ton tahıl ihraç edebilir, ki bu rakam Şubat 2018'in performansı olan 4.2 milyon tonun altında kalabilir. İhracatın Mart ayında da 2,1 milyon tona gerilemesi bekleniyor.

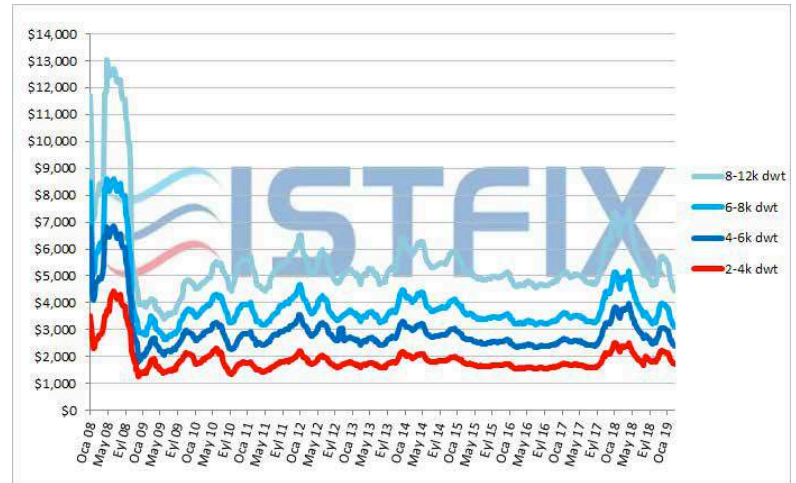
Türkiye soğuk hadde sac (CRC) ihracatı 2018 yılında yüzde 17 artarak 490.000 tonu aştı. İtalya ve Belçika Türkiye'nin Avrupa Birliği içindeki başlıca ticaret ortağı olurken, İspanya, Romanya, Polonya ve Bulgaristan ile beraber bu ihracatın yarısı Avrupa'dan gelen talep sayesinde gerçekleştirildi.

Diğer yandan 2019 yılında Türkiye'nin çelik üreticileri bir önceki yıl yakaladıkları 21.4 milyon tonluk toplam ihracat rakamını bu sene yakalayamayabilir. Türkiye'nin ihracatlarının Birleşik Devletler tarifeleri, Avrupa Birliği kotaları ve Çin'in ihracat pazarlarına muhtemel hızlı dönüşü sebebiyle 15-16 milyon tona gerileyebileceği ifade ediliyor.



## NAVLUNLAR

| USD / gün          | 2-4k dwt | 4-6k dwt | 6-8k dwt | 8-12k dwt |
|--------------------|----------|----------|----------|-----------|
| <b>Bu Hafta</b>    | 1,712    | 2,387    | 3,091    | 4,436     |
| <b>Geçen Hafta</b> | 1,743    | 2,430    | 3,147    | 4,516     |
| <b>Geçen Ay</b>    | 1,851    | 2,581    | 3,342    | 4,796     |
| <b>Geçen Yıl</b>   | 2,371    | 3,757    | 4,903    | 7,037     |



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

| Tonnage | Cargo                | LOAD. - DISCH. PORT              | L/D Rate (t/day)     | Freight (\$/tonne) |
|---------|----------------------|----------------------------------|----------------------|--------------------|
| 1,000   | SHREDDED TYRES (80') | ELEUSIS-GEMLİK                   | 750/750              | 25.00              |
| 1,350   | RAPESEED (53')       | BANDIRMA-THESSALONIKI            | 900/900              | 25.00              |
| 1,500   | MINERALS IN BULK     | KHERSON-MARMARA                  | 1000/1000            | 21.00              |
| 1,800   | AGRI PRODUCTS        | AMALIAPOLIS-FAMAGUSTA            | 1500/1000            | 25.50              |
| 1,800   | WRIC                 | ISKENDERUN-CONSTANTA             | 900/900              | 21.50              |
| 2,000   | SCRAP (75')          | PLOCE-NEMRUT                     | 900/900              | 20.00              |
| 2,700   | PRILLED UREA (51')   | TUAPSE-HAIFA                     | 2000C/2000X          | 35.00              |
| 2,750   | WHEAT BRAN (54')     | KHERSON-MARMARA                  | 1000/1000            | 18.50              |
| 3,000   | ZINC CONCENTRATES    | THESSALONIKI-AVİLES              | 2000/2000            | 43.00              |
| 3,300   | CRC                  | ZONGULDAK-SAGUNTO                | 1500/1500            | 31.00              |
| 3,500   | WOODPULP             | FIGUEIRA DA FOZ-MARMARA + BARTIN | 1275 + FDA Both ends | 30.25              |
| 3,600   | STEEL PRODUCTS       | ZONGULDAK-GHENT                  | 1500/1500            | 49.75              |
| 4,350   | GRAVEL               | TEKIRDAG-GHENT                   | 3000/3000            | 36.00              |
| 4,500   | GRAINS (53')         | MARIUPOL-SAMSUN                  | 2000/1500            | 18.00              |
| 6,000   | MINERALS IN BULK     | MARMARA-POTI                     | 2000/2000            | 12.00              |
| 6,000   | SFM PELLETS (56')    | NIKOLAEV-AGADIR                  | 3000c/2000x          | 36.00              |
| 7,000   | STEEL BILLETS        | CHIOGGIA-JORF LASFAR             | 2000/2000            | 26.00              |

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

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

## YAKIT

Petrol fiyatlarıyla birlikte gemi yakıt fiyatları da tüm bölgelerin ortalamasında yüzde 5 civarı artış kaydetti.

|                    | Rotterdam |        | Cebelitarık |        | Malta   |        | İstanbul |        |
|--------------------|-----------|--------|-------------|--------|---------|--------|----------|--------|
| USD / mt           | IFO 180   | MGO    | IFO 180     | MGO    | IFO 180 | MGO    | IFO 180  | MGO    |
| <b>Bu Hafta</b>    | 480.00    | 595.00 | 464.00      | 646.00 | 457.96  | 632.00 | 472.00   | 655.00 |
| <b>Geçen Hafta</b> | 438.00    | 575.00 | 453.00      | 629.00 | 459.03  | 627.00 | 446.50   | 633.00 |
| <b>Değişim</b>     | 9.59%     | 3.48%  | 2.43%       | 2.70%  | -0.23%  | 0.80%  | 5.71%    | 3.48%  |



## S&P VE HURDA

Bu hafta rapor edilen bir koster satışı yoktu.

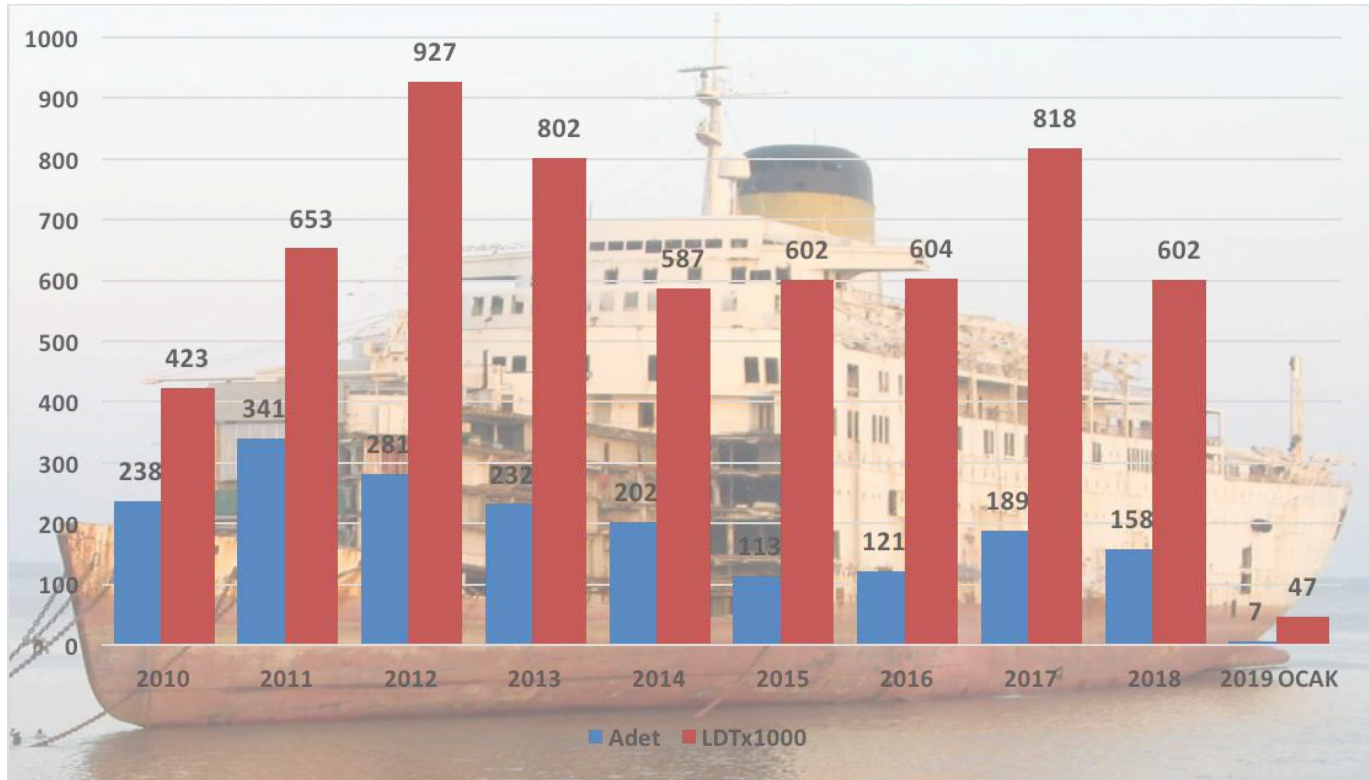
Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları, [www.shipandbunker.com](http://www.shipandbunker.com)

## TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) OCAK 2019

| SIRA NO | IMO NO  | GEMİ ADI      | TİPİ        | BAYRAK       | TONAJI GT | TONAJI DWT | TONAJI LDT | İNŞA YILI | GELİŞ TARİHİ |
|---------|---------|---------------|-------------|--------------|-----------|------------|------------|-----------|--------------|
| 1       | 9050670 | SONNY         | TANKER      | LİBERYA      | 1773      | 6417       | 2484       | 1994      | 24.01.2019   |
| 2       | 7203637 | HORIZON       | RORO-YOLCU  | SİERRA LEONE | 7707      | 1520       | 4041       | 1971      | 09.01.2019   |
| 3       | 9189885 | GSF.C.R LUIGS | SONDAJ      | VANUATU      | 47079     | 60000      | 31350      | 1998      | 24.01.2019   |
| 4       | 6913340 | TAXIARCHIS S  | KURUYÜK     | YUNANİSTAN   | 1428      | 1464       | 946        | 1952      | 24.01.2019   |
| 5       | 7355272 | EXPRES        | RO-RO YOLCU | YUNANİSTAN   | 15074     | 5432       | 7689       | 1974      | 29.01.2019   |
| 6       | 7333457 | NESTOR        | BARÇ        | YUNANİSTAN   | 372       | 500        | 290        | 1970      | 21.01.2019   |
| 7       | 5071547 | MACEDONA      | ROMORKÖR    | YUNANİSTAN   | 179       | 400        | 230        | 1952      | 21.01.2019   |

Kaynak: Gemisander

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



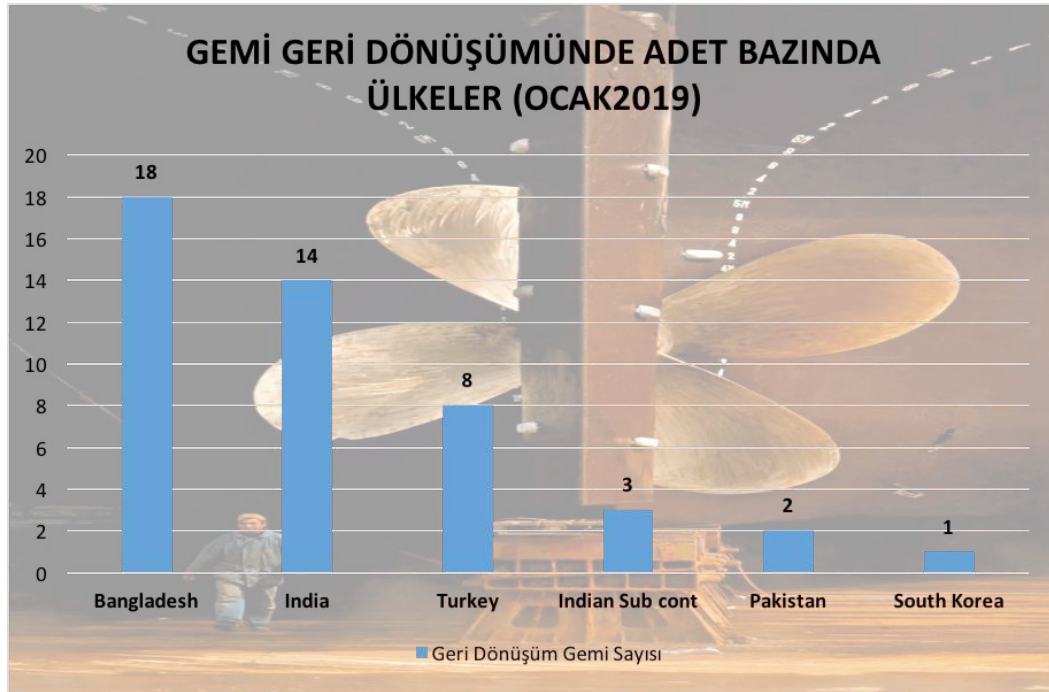
Kaynak: Gemisander



## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ Ocak 2019



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited

**İMEAK Deniz Ticaret Odası**

**Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.**

**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.

**Türkmen Kimya İhalesi Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11174>

**Gemiciler İçin Liman Şehir İzin Belgesi (Landing Card) Düzenlenmesi Uygulaması Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11175>

**Kosova Uluslararası Fuarı, 24-26 Nisan 2019 Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11176>

**10. Saraybosna Yatırım Forumu, 17-19 Nisan 2019, Bosna Hersek Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11177>

**Sri Lanka'da Serbest Bölge Projesi Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11178>

**Kamu Taşınmazlarının Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11173>

**Türkiye-Polonya 4. Dönem Düzenli İstişare Toplantısı Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11170>

**ICS Yıllık İnceleme 2019 Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11171>

**Şirketlerin Gemiadamlarının Yorgunluğu ile ilgili Halihazırda Kullandığı Uygulama Örnekleri Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11172>

**Libya Karasularında Karşılaşılan Sorunlar Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11166>

**"Deniz Kirliliği Cezaları" Konferansı 26 Şubat 2019**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11167>

**IMO'nun Denizde Olağanüstü Cesaret Ödülü Adaylığı Çağrısı Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11168>

**Sierra Leone Yatırımcı Semineri Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11169>

**Araştırma İzin Talebi Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11160>

**2016 York Anvers Kuralları Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11161>

**IMO Seyir, Haberleşme, Arama ve Kurtarma 6 Toplantısı Sonuç Raporu Özeti Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11162>

**"ICC Bankacılık Komisyonu Görüşleri/Docdex Bilirkişilik Kararları / Yargıtay Kararları & Isbp745745 Paragraflarından Seçmeler Ve Yorumları" Eğitimi, 2 - 3 Mart 2019**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11163>

**Estonya Otomotiv Tedarik Sanayi, Yazılım ve İnovasyonları Alanında İşbirliği Toplantısı, 26 Şubat 2019, İstanbul**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11164>

**Kırgızistan Cumhuriyeti'nde Tarımsal Üretim ve Enerji Alanında Yatırım Olanakları" Toplantısı, 20 Şubat 2019, İstanbul River Plaza**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11165>

**IMO'nun İnsan Unsurunun Dikkate Alınması Kontrol Listesinin Revizyon Önerisi Hk.**

<http://www.denizticaretodasi.org.tr/Sayfalar/sirkulerdetay.aspx?duyuru=11159>

\*Konularla ilgili detaylı bilgiyi DTO'nın resmi web sitesinde bulabilirsiniz.





# ONURSAN



**SPIROMATIC 90U** is an entry level breathing apparatus (SCBA) for fire fighting, excellent for industrial and maritime environments.

**Spiromatic 90U** is built upon the proven and reliable S-facemask/breathing valve and plug-in regulator, delivering Interspiro performance at a competitive price.



## INTERSPIRO

Breathing Experience Since 1920



A : Icmeler, Rauf Orbay Caddesi, Guldere Sokak No:8 Tuzla / Istanbul / TURKEY  
T : +90 216 395 82 27 F : +90 216 395 04 60

[www.onursan.net](http://www.onursan.net) | [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)

# **REKLAM DESTEĞİ VERDİĞİNİZ İÇİN** **TEŞEKKÜR EDERİZ**

**ANGORA SHİPPİNG – [www.angorashipping.com](http://www.angorashipping.com)**

**ARPAŞ – [www.arpas-pilotaj.com.tr](http://www.arpas-pilotaj.com.tr)**

**ARSKOM MARİN – [www.arskom.com.tr](http://www.arskom.com.tr)**

**ASELSAN – [www.aselsan.com.tr](http://www.aselsan.com.tr)**

**ATA RÖMORKÖR – [www.atasalvage.com/](http://www.atasalvage.com/) [www.ataagent.com](http://www.ataagent.com)**

**AVS – [www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)**

**BERK GÜMRÜK – [www.berkgumrukleme.com/](http://www.berkgumrukleme.com/) [www.berklojistik.com](http://www.berklojistik.com)**

**CERTASİG – [www.certasig.ro](http://www.certasig.ro)**

**CRS – [www.crs.hr](http://www.crs.hr)**

**ÇELEBİ BANDIRMA – [www.portofbandirma.com.tr](http://www.portofbandirma.com.tr)**

**ENERJİ PETROL – [www.energypetrol.com](http://www.energypetrol.com)**

**ESKO – [www.eskomarine.com.tr](http://www.eskomarine.com.tr)**

**GÜRDESAN – [www.gurdesan.com.tr](http://www.gurdesan.com.tr)**

**JOTUN – [www.jotun.com.tr](http://www.jotun.com.tr)**

**LIGHTHOUSE – [www.lighthousebroker.net](http://www.lighthousebroker.net)**

**MCE KARGO – [www.mcekargo.com](http://www.mcekargo.com)**

**MED MARİNE – [www.medmarine.com.tr](http://www.medmarine.com.tr)**

**MOST – [www.mostdenizcilik.com](http://www.mostdenizcilik.com)**

**ONURSAN – [www.onursan.net](http://www.onursan.net)**

**PETROL OFİSİ – [www.petrolofisi.com.tr](http://www.petrolofisi.com.tr)**

**PIRİ REİS – [www.pirireis.edu.tr](http://www.pirireis.edu.tr)**

**RİNA – [www.rina.org](http://www.rina.org)**

**SANMAR – [www.sanmar.com.tr](http://www.sanmar.com.tr)**

**SEAGULL – [www.marticevre.com.tr](http://www.marticevre.com.tr)**

**TOTAL – [www.totallubmarine.com](http://www.totallubmarine.com)**

**TUNA SHİPPİNG – [www.tunashipping.com](http://www.tunashipping.com)**

**TUNA DENİZCİLİK – [www.tunaden.com](http://www.tunaden.com)**

**TÜRK P&I – [www.turkpandi.com](http://www.turkpandi.com)**

**UBM – [www.expomaritt.com](http://www.expomaritt.com)**

**UZMAR – [www.uzmar.com.tr](http://www.uzmar.com.tr)**

**YAF DIESEL – [www.yafdiesel.com](http://www.yafdiesel.com)**

**ZİNTAŞ – [www.zintas.com](http://www.zintas.com)**



# 2019

## DÜNYA DENİZCİLİK VE ENERJİ FUAR TAKVİMİ

### 2019

#### MART

17 MART 2019  
WIN EURASIA 2019  
OTOMASYON, HİDROLİK,  
ELEKTRONİK, SAC İŞLEME,  
KAYNAK, İÇ LOJİSTİK FUARI  
İSTANBUL  
[www.wineurasia.com](http://www.wineurasia.com)

#### NİSAN

02 - 05 NİSAN 2019  
EXPOSHIPPING ISTANBUL  
15. ULUSLARARASI DENİZCİLİK FUAR &  
KONFERANSI  
VIAPORT MARİNA, TUZLA, ISTANBUL  
<https://www.expomaritt.com/tr>

10-12 NİSAN 2019 EURASIA RAIL  
8. ULUSLARARASI DEMİRYOLU,  
HAFİF RAYLI SİSTEMLER,  
ALTYAPI VE LOJİSTİK FUARI  
İZMİR GAZİEMİR  
FUAR İZMİR  
<http://www.eurasiarail.eu>

10-12 NİSAN  
SIMS EXPO2019  
SHANGHAI INTERNATIONAL MARITIME  
SAFETY AND DEFENSE EXHIBITION  
ULUSLARARASI DENİZ SAVUNMA  
SANAYİ FUARI  
ÇİN - ŞANGAY  
<http://www.sims-expo.com>

30 Nisan - 03 Mayıs 2019  
DEF'19, 14'üncü ULUSLARARASI SAVUNMA  
SANAYİİ FUARI  
Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi  
Büyükdere İSTANBUL  
[www.idef.com.tr](http://www.idef.com.tr)

#### MAYIS

15-17 Mayıs 2019  
25. ULUSLARARASI ENERJİ VE ÇEVRE  
FUARI VE KONFERANSI  
İSTANBUL FUAR MERKEZİ  
<http://www.icci.com.tr/tr>

28 Mayıs - 01 Haziran 2019  
SEAFOOD DONDURULMUŞ SU VE DENİZ  
ÜRÜNLERİ FUARI  
TAYLAND – Bangkok  
<http://www.worldofseafood.com/>

#### HAZİRAN

5-6 HAZİRAN 2019  
SU TEKNOLOJİSİ FUARI VE KONFERANSI  
ÇİN - ŞANGAY  
[www.aquatechtrade.com/china/  
Pages/default.aspx](http://www.aquatechtrade.com/china/Pages/default.aspx)

25-29 HAZİRAN 2019  
NEWCAST  
ULUSLARARASI DÖKÜM FUARI  
DÜSELDORF-ALMANYA  
[www.newcast.de](http://www.newcast.de)

#### EYLÜL

24-26 Eylül 2019  
CEMAT RUSSIA: ULUSLARARASI  
LOJİSTİK FUARI  
<https://www.cemat-russia.ru/en/>  
RUSYA – Moskova

26-29 Eylül 2019  
WaterEx Deniz Mahsulleri, Su Ürünleri  
ve Teknolojileri Fuarı  
ANTALYA  
<http://www.zumrutfuarcilik.com.tr/>

#### EKİM

01-07 Ekim 2019  
Boat Show Eurasia  
TUZLA – İSTANBUL  
<http://www.viafuar.com/>

## ► BAZI İŞLER ŞAKAYA GELMEZ

artık dalgaların üzerinde sörf yapma dönemi bitti,  
şimdi o dalgaları yaratan rüzgar olma zamanı

- Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar
- PR Çalışmaları (Basın ve Halkla ilişkiler)
- TV Programları
- Belgesel, Tanıtım ve Reklam Filmi
- Kurumsal Kimlik Çalışması
- Broşür ve Katalog Çalışması
- Tasarım

**TAYFAJANS**

Koşuyolu Cad. Katip Salih Sok. No:60  
Kat:1 D:1 Validebağ-Kadıköy/ İSTANBUL  
Tel: 0216 339 13 40-41  
[www.tayfajans.com](http://www.tayfajans.com)

**vira**  
DENİZ KÜLTÜRÜ VE HABER YORUM DERGİSİ





**KEEP YOUR ENGINE RUN  
UNTIL YOU STOP**

**YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO**

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

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

[info@yafdiesel.com.tr](mailto:info@yafdiesel.com.tr)

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

ISO 9001

**BUREAU VERITAS**  
Certification

