

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2020

**ACIMIZ ÇOK BÜYÜK...  
ŞEHİTLERİMİZE ALLAH'TAN  
RAHMET DİLİYORUZ**

# UZMAR®



## 7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

**29 DENİZ ARACI**

MAKSİMUM VERİMLİLİK

## SIFIR RİSK

## TEK VİZYON

**ÖNCE EMNİYET**

1973'TEN BERİ

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

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

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00  
Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net



## **Acımız çok büyük...**

Mübarek üç ayların habercisi Regaip Kandilini idrak ettiğimiz gecede, Suriye İdlib'te 33 askerimizin şehit olduğu haberini almanın yasını yaşıyoruz. Rejim güçlerinin alçakça saldırısıyla şehit olan askerlerimize Allah'tan rahmet, yaralı Mehmetçiklerimize acil şifalar diliyoruz.

Türkiye olağanüstü bir süreçten geçmektedir. Cumhuriyet tarihimizde milli güvenliğimize yönelik en ciddi tehditleri yaşıyoruz. Gün, birlik, beraberlik ve kenetlenme günüdür. Bekamız için devletimizin alacağı siyasi ve askeri her kararın yanındayız ve destekçisiyiz. Devletimizin ve kahraman Silahlı Kuvvetlerimizin, bu alçakça saldırıları bertaraf edeceğine, şehitlerimizin kanını yerde bırakmayacağına güvenimiz, inancımız tamdır.

**TAMER KIRAN**  
**İMEAK DTO YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



# TÜRKİYE YASTA...

Yüreklerimizi dağlayan haber Regaip Kandili'ni idrak ettiğimiz gece geldi. İdlib'de rejim güçlerinin TSK unsurlarına yönelik hava saldırısında şehit olan asker sayısı 33'e yükseldi. 32 askerin ise yaralı olduğu açıklandı.

Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan başkanlığında Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde gerçekleştirilen "Güvenlik Zirvesi" sonrasında, beraberinde Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Dündar ve Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Küçükakyüz ile Suriye sınırına gitti. Akar komutanlarla birlikte Suriye sınırının sıfır noktasında, İdlib'deki rejim hedeflerine yönelik kara ve hava destek vasıtalarıyla gerçekleştirilen harekatı yerinde sevk ve idare ediyor.

NATO, İdlib'deki saldırı sonrası Türkiye'nin talebiyle olağanüstü toplanacağını açıkladı. NATO Genel Sekreteri Jens Stoltenberg, Türkiye'nin talebi üzerine NATO'nun Kuzey Atlantik Anlaşması'nın 4'üncü maddesinin işleildiğini duyurdu. Rusya Savunma Bakanlığı'ndan yapılan ilk açıklamada ise, Rus Hava Güçleri'nin Türk askerlerinin öldüğu saldırıya katılmadığı belirtildi. Amerika Birleşik Devletleri'nden de Suriye'de Türk askerlerine yönelik hava saldırısının ardından destek açıklaması geldi. ABD Dışışleri Bakanlığı, İdlib'de Türk askerine yönelik düzenlenen saldırıyı kınayarak, "NATO müttefiki Türkiye'nin yanındayız ve Esad rejimi, Rusya ve İran destekli güçlerini bu alçak saldırılara derhal son vermeye çağırıyoruz" açıklamasını yaptı.

33 şehidimiz, 32 yaralımız var. Acımız çok büyük... Şehitlerimize Allah'tan rahmet, yaralı askerlerimize acil şifalar diliyoruz.



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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



**CITADESIGN**  
Marine Interior Design







aselsan  
FERSAH



# FERSAH

KARINAYA MONTELI  
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



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

M. ZİYA KALKAVAN

M. ALİ YÜCE

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



**Yıl 36**

**MART 2020**

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

**SAHİBİ**

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

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK**

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**MUSTAFA MUHTAROĞLU**

**HARUN ŞİŞMANYAZICI**

**İDARE MERKEZİ**

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

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

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

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

**YAYINA HAZIRLIK**

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

**Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

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

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

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

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

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

**Editör: ÖZGE SAYDAM DEMİRKOL [editor@virahaber.com](mailto:editor@virahaber.com)**

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

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

**Katkıda Bulunanlar:  
SEVİM TARHAN ATASOY  
ESİN TARHAN**

**Baskı: ÖZGÜN OFSET**

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

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

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

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

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

ISSN 1301 – 5907





# GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

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

# FREEFALL LIFEBOATS



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

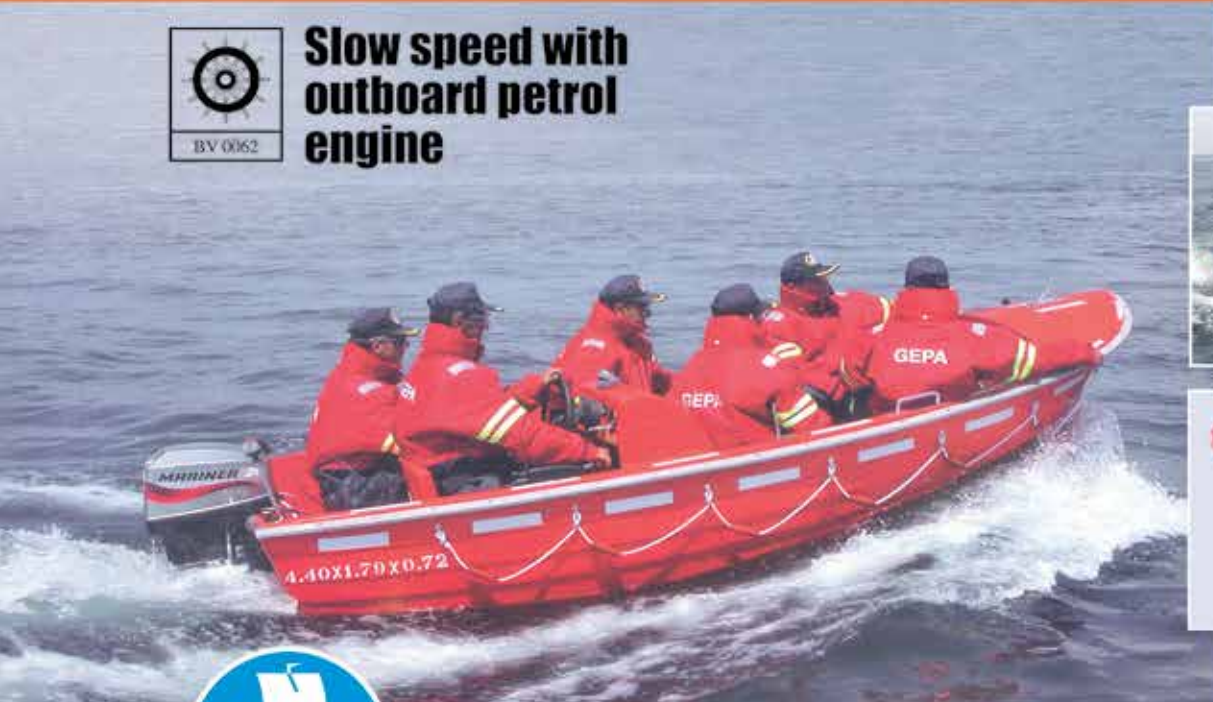


## RESCUE BOATS

**SAFE  
AND  
SOUND**



Slow speed with  
outboard petrol  
engine



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

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



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

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

# BULL OF TOWING

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

TOTAL 870 FIXTURES &  
OPERATIONS UNTILL 2020



ATA OFFSHORE  
SERVICES





# İÇİNDEKİLER



**16**

## MECLİS

MECLİS TOPLANTISI'NDA  
ÖNEMLİ KONUKLAR  
AĞIRLANDI

**52**

## GÜNDEM

105. YILINDA  
ÇANAKKALE ZAFERİ

**12**

## TAMER KIRAN

“”

**62**

## SÖYLEŞİ

DR. OSMAN KAN:  
KORONAVİRÜS SALGINI  
VE DENİZLERİMİZ

**64**

## AKADEMİK BAKIŞ

KORONAVİRÜSÜN DENİZ  
TİCARETİNE ETKİLERİ

**68**

## ULUSLARARASI TİCARET

HARUN ŞİŞMANYAZICI

**74**

## SÖYLEŞİ

COŞKUN ÇİN:  
“TECRÜBEMİZİ YURT  
DIŞINA TAŞIYACAĞIZ”

**76**

## MAKALE

AZİZ MUSLU

**94**

## LOJİSTİK

EMRE ELDENER

**96**

## BUNKER

MUSTAFA MUHTAROĞLU:  
IMO 2020 GÖZDEN  
GEÇİRME

ODADAN HABERLEŞ	36
ŞUBELERİMİZDEN	44
DTO AB BÜLTENİ	56
GEMİ TUTULMALARI	60
SEKTÖRDEN HABERLER	80
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU	110

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)





# Working together to deliver decarbonised shipping.

Collaborate with us as a strategic partner to enable the transition to a cleaner, safer and more sustainable world.

Engage with us at [lr.org](https://lr.org)





Güçlü  
**“yönümüz”**  
sizin  
memnuniyetiniz



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

# Acımız çok büyük...

Türkiye yasta... Mübarek üç ayların habercisi Regaip Kandili'ni idrak ettiğimiz gecede, Suriye İdlib'te 33 askerimizin şehit olduğu haberini almanın yasını yaşıyoruz. Rejim güçlerinin alçakça saldırısıyla şehit olan askerlerimize Allah'tan rahmet, yaralı Mehmetçiklerimize acil şifalar diliyoruz. Türkiye olağanüstü bir süreçten geçmektedir. Cumhuriyet tarihimizde milli güvenliğimize yönelik en ciddi tehditleri yaşıyoruz.

Genellikle işler ters gittiğinde 'hepimiz aynı gemideyiz' sözü çok kullanılır, ama biz denizciler için bu söz çok anlamlıdır. Bizler hayatın her anında aynı gemide olduğumuz için gemide birlik ve beraberliğin ne kadar önem arz ettiğini hepimiz iyi biliriz. Dünyanın küreselleşmesi ile birlikte avantaj ve dezavantajları da birlikte yaşıyoruz. Bu olumlu ve olumsuz gelişmelerden de en çok denizcilik sektörümüz etkilenmektedir. Özellikle Çin'de başlayan

fazla insanın hayatını kaybettiği virüsün çaresi bir an önce bulunur. Böylece dünyada yaşanan insan ölümleri ve panik son bulur.

Her zaman olduğu gibi sektörümüz için yoğun çalışmalarımız devam ediyor. Bir taraftan sektörün sorunlarının çözümü için çalışmalar yaparken, diğer taraftan da "Yaptıklarımızı daha iyi nasıl yapabiliriz?" konusunda taraflarla toplantılar yaparak, yeni stratejiler oluşturmaya çalışıyoruz. Turizm sezonun açılması ile birlikte öncelikli konularımızdan biri de deniz turizmini geliştirmek olacaktır. Bu sene 24. Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı EMITT 2020'ye katıldık. Fuara deniz turizminin yoğun olduğu şubelerimiz de katılım sağladı. Hem Odamızın tanıtımı ve bilinirliği, hem de deniz turizmi ile iştigal eden şubelerimizin kendilerini tanıtımları açısından güzel bir fırsat oldu.

Bilindiği gibi ülkemiz için turizm büyük önem arz etmektedir. Bacasız sanayi niteliğindeki bu iş kolu hem döviz girdisi, hem de istihdam açısından çok önemlidir. Türkiye'nin turizm gelirlerinin %20'sine yakını deniz turizminden gelmektedir. Bu oranı daha yukarı çekmek için hem yerel, hem de uluslararası boyutta çalışmalarımız ve tanıtımlarımız devam etmektedir. Marinalarımızın doluluk oranı geçen seneye göre daha iyi bir noktada, Mavi Tur da deniz turizminin çok önemli bir segmentini oluşturuyor. Elbette ki, deniz turizmi konusunda daha profesyonel tanıtımlara ihtiyacımız var, bu konu ile ilgili fuarlar komitemiz gereken çalışmaları yapıyor.

İran sınırında meydana gelen ve ne yazık ki Van'da şiddetle hissedilen depremde hayatını kaybedenlere de Allah'tan rahmet, yaralılara acil şifalar diliyorum. Yaşadığımız coğrafyada olup biten olaylar sebebiyle askerlerimiz ülkemizin güvenliğini sağlamak için görev yapıyor. Bu uğurda şehit olan askerlerimize bir kez daha Allah'tan rahmet diliyorum. Birlik olduğumuz zaman aşamayacağımız hiçbir şey olmadığına inanıyorum. Allah Türk milletinin yar ve yardımcısı olsun...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

Gün; birlik, beraberlik ve kenetlenme günüdür. Bekamız için devletimizin alacağı siyasi ve askeri her kararın yanındayız ve destekçisiyiz.

Devletimizin ve kahraman silahlı kuvvetlerimizin, bu alçakça saldırıları bertaraf edeceğine, şehitlerimizin kanını yerde bırakmayacağına güvenimiz ve inancımız tamdır. Vatanımızı canı pahasına müdafaa eden kahraman askerlerimiz için dua ediyor, muvaffakiyetler diliyoruz.

Korona Virüsü dünya ülkelerini olduğu gibi Türkiye'yi de tehdit etmektedir. Bu konuda devletimizin kararlı bir şekilde aldığı tedbirleri de takdirle karşılıyoruz. Bu sayımızda Piri Reis Üniversitemizden akademisyen arkadaşımız Korona Virüsü'nün deniz ticaretine etkilerini ele aldı. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü Dr. Osman Kan da Boğazlarda ve limanlarımızda alınan önlemleri anlattı. İlgili okuyacağınızdan eminim. Umarız insanlık tarihi için çok tehlikeli olan ve şu anda 2 bin 800'den





İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

# Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...







A. RIZA KINAY  
VAPUR ACENTELEĞİ  
VETİCARET A.Ş.



KINAY  
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI  
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ  
VETİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE  
MÜMESSİLLİK LTD. ŞTİ.



# Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

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



kinaygroup.com



---

## LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

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

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

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

[www.eagle.org](http://www.eagle.org)

**SAFETY LEADERSHIP**  
**DRIVING SUSTAINABILITY**

© Hestey Blomke-Shutemose ©



# MECLİS TOPLANTISI'NDA ÖNEMLİ KONUKLAR AĞIRLANDI

Şubat Ayı Olağan Meclis Toplantısı Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın 23. Meclis Oturumu'nu açmasıyla başladı. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Özel Danışmanı Ali Kurumahmut da katıldı.



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

Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Özel Danışmanı Ali Kurumahmut, eski denizcilik müsteşarlarından Hasan Naiboğlu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İstanbul Liman Başkanı Muhammed Erdoğan, önceki bölge müdürlerinden KKTC Türk Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü Cemalettin Şevli, İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi ve Eski Müsteşar Yardımcısı Özkan Poyraz da katıldı. Gündeme başlamadan önce 24 Ocak Elazığ Depremi, İdlib şehitleri ve Van Bahçesaray'daki çığ faciasında ve uçak kazasında hayatını kaybedenler rahmetle anıldı, ailelere başsağlığı

dilendi. Sonrasında Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından bu ay sektörde vefat edenlerin isimleri okundu. Serhat Barış Türkmen şöyle devam etti: "Odamız Üyesi Behzat Şenkaya'nın babası, Ebru Palyan Şenkaya'nın kayınbabası Erdoğan Şenkaya vefat etmiştir. İMEAK Yönetim Kurulu Üyesi, RMK Marine Gemi Yapım ve Setur Antalya Marina İşletmeciliği Yetkilisi Tamer Haşimoğlu'nun kız kardeşi Eser Haşimoğlu vefat etmiştir. Odamız Üyesi GEMTİŞ Tersanesi Sahibi Merhum Artan Sonay'ın eşi, Yunus, Hızır, Akif Sonay'ın anneleri, Emin Sonay'ın ablası Emine Sonay vefat etmiştir. Odamız Meslek Komite Başkanı Naci Aslan'ın annesi Odamız Meclis Üyesi Orhan Aslan'ın

yengesi İÇDAŞ Çelik Enerji ortaklarından ve MARDAS Marmara Deniz İşletmeciliği Kurucu Ortaklarından Tacettin Aslan'ın eşi Hacı Gülser Aslan vefat etmiştir. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine ve camiamıza başsağlığı dileriz."

Toplantıda birinci gündem maddesi olarak, Oda Meclisi'nin 09.01.2020 tarih ve 22 sayılı toplantı zabitleri onaylandı ve ikinci gündem maddesi olarak da, Oda'nın Yönetim Kurulu'nun Ocak ayı faaliyetlerinin sunumu yapıldı. Sunumun akabinde Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Ocak ayı faaliyetlerinden ötürü Yönetim Kurulu'na, ekibine ve emeği geçenlere teşekkür etti ve Yönetim





TAMER KIRAN

Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı kürsüye davet etti.

### “SAĞDA SOLDA SÖYLENENLERE BAKMADAN, CİDDİYETLE KONUYU TAKİP EDİYORUZ”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran sözlerine haziruna hoş geldiniz diyerek başladı. Konukların isimlerini tek tek sayan Tamer Kiran şöyle devam etti: “Sayın Ahmet Selçuk Sert, yeni Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile kurulan Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne, Genel Müdür olarak atandı. Sayın Sert'e görevinde başarılar diliyorum. Kendisini hepimiz yakından tanıyoruz, sektörümüzün sorunlarını çok yakından takip eden, bilen, birisi, kendisi birazdan bizlere de hitap edecekler.

Sayın Ali Kurumahmut da sektörümüzü yakından bilen zor zamanda görev alıp elini taşın altına koymuş, içimizden bir isim. Bizlere, kamuoyunun ilgiyle takip ettiği, İstanbul'u yakından ilgilendiren Kanal İstanbul Projesi kapsamında 'Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Montrö Zemininde Kanal İstanbul' konulu bir sunum gerçekleştirecek. Teşekkür ediyorum kendisine.”

Kanal İstanbul'un bir devlet projesi olduğunu belirten Tamer Kiran, “Bu projenin hazırlık aşamasında devletimizin farklı konularda yurt içinde ve yurt dışında konularında uzman bilim insanı, üniversite ve kuruluşlarla uzun yıllar süren çok ciddi çalışmalar gerçekleştirdiğini gözlemliyoruz. Yani bu proje sabahtan akşama alınan bir kararlar

değil, uzun yıllar süren ve ciddi bir emek hazırlanarak ortaya konulmuş bir proje” dedi. Deniz Ticaret Odası olarak bir meslek örgütü olduklarına vurgu yapan Kiran, “Dolayısıyla Kanal İstanbul'un bizi ilgilendiren tarafı deniz ticareti ile ilgili olan kısmıdır. Biz de sadece bugünü değil, geleceği de düşünerek Kanal İstanbul konusunu değerlendiriyoruz. Sağda solda söylenenlere bakmadan, ciddiyetle konuyu takip ediyoruz ve ülkemiz, milletimiz, geleceğimiz için en iyisi, en güzeli olacak şekilde sonuçlanmasını diliyoruz” şeklinde konuştu.

Tamer Kiran şöyle devam etti: “2020 yılının ilk ayını geride bıraktık. Ocak ayı boyunca gerek yurt içinde, gerekse yurt dışında önemli gelişmeler yaşandı. Ülkemizde, 24 Ocak Cuma akşamı, Elazığ Sivrice merkezli, 6.8 büyüklüğünde bir deprem felaketi meydana geldi. Maalesef Elazığ ve Malatya'da 41 vatandaşımız hayatını kaybetti. 1.631 vatandaşımız yaralandı. Bu hafta itibarıyla yaralılarından 1.587'sinin taburcu edildiğini, 5'i yoğun bakım altında olan 44 vatandaşımızın tedavisinin ise halen sürdüğünü öğrendik. Depremi duyar duymaz, milletçe seferber olduk. Deniz Ticaret Odası olarak mağdur olan vatandaşlarımıza nasıl destek sağlarız diye hemen harekete geçtik. Yardım organizasyonunu çatı kuruluşumuz Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) üstlendi. 81 ildeki oda ve borsalar ile birlikte depremin etkilediği Elazığ ve Malatya'ya tüm yardımlar eksiksiz ve zamanında gönderildi. 27 Ocak Pazartesi günü, Türkiye - AB Karma İstişare Komitesi Türkiye kanadı üyeleriyle deprem bölgesine gittik. Önce Elazığ, daha sonra Malatya'yı ziyaret ettik. Elazığ'da yıkımın yaşandığı Sürsürü mahallesine gittik, yapılan çalışmaları yerinde gördük, yaralı vatandaşlarımızı ziyaret ettik, geçmiş olsun dileğinde bulduk. Elazığ Valiliği İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü'ne giderek, İçişleri Bakanımız Süleyman Soylu, Sağlık Bakanımız Dr. Fahrettin Koca, Elazığ Valisi Çetin Oktay Kaldırım ve AFAD

Başkanı Mehmet Güllüoğlu ile bir araya geldik. Elazığ Ticaret ve Sanayi Odası, Elazığ Ticaret Borsası ile Elazığ Esnaf ve Sanatkarlar Odası'nı ziyaret ettik. Daha sonra Malatya'nın Doğanyol ilçesine giderek, burada Adalet Bakanımız Sayın Abdülhamit Gül ile birlikte depremde hayatını kaybedenlerin ailelerine taziyeye ziyaretinde bulduk. Malatya Valiliği, Büyükşehir Belediyesi, Malatya Ticaret ve Sanayi Odası ve Malatya Ticaret Borsası'nı ziyaret ederek, geçmiş olsun dileklerimizi sunduk. Malatya'da AFAD Lojistik Depolarına gidip, depoları yerinde gördük, inceledik.”

### “TÜM TÜRKİYE ELAZIĞ DEPREMİNDE ACIYI PAYLAŞMA BECERİSİ GÖSTERDİ”

“Öncelikle şunu belirtmek isterim ki; Elazığ depreminin ardından devletimizin deprem afeti karşısında ciddi bir tecrübe kazandığını bizzat yerinde tespit etme imkanımız oldu. Deprem haberinin ardından devletin ilgili birimlerinin hemen harekete geçtiğini, bütün koordinasyonu İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın (AFAD) üstlendiğini gördük. Etkin bir çalışma yapıldı. Depremin hemen ardından yapılan yardım talepleri o kadar çabuk karşılandı ki, 24 saat geçmeden Pazar akşamı bölgeden 'artık yardım göndermeyin' mesajı bizlere ulaştı” diyen Tamer Kiran sözlerine şöyle devam etti: “Tüm Türkiye Elazığ depreminde acıyı paylaşma becerisi gösterdi. Bütün kuruluşlar teyakuz halinde üzerine düşeni yerine getirdi. Depremde hayatını kaybeden vatandaşlarımıza bir kez daha Allah'tan rahmet, yaralı vatandaşlarımıza acil şifalar diliyoruz. Tüm dileğimiz, bundan sonra benzeri afetleri Allah bize göstermesin.”

Elazığ'daki deprem acısını üzerimizden atamadan, son bir hafta içinde yüreklerimizi yakan üç acı olayı daha yaşadıklarını vurgulayan Tamer Kiran; “Suriye'nin İdlib Bölgesi'nde, rejim askerlerinin alçakça saldırısı sonucu 7 asker ve 1 sivil personelimiz şehit oldu, sivil, asker, 7 kişi yaralandı. Dün, Van'ın Bahçesaray ilçesinde çıkan altında kalan minibüstekileri arayan

ekiplerin üzerine de çığ düştü. Olayda, jandarma, güvenlik korucuları, kamu görevlileri ve sivil vatandaşlarımızın da aralarında bulunduğu maalesef 39 insanımız hayatını kaybetti, 53 kişi yaralandı. Son olarak dün akşam Sabiha Gökçen Havalimanı'nda bir uçağın pistten çıkması sonucu üç kişi vefat etti, 180 kişi de yaralandı. Her üç olayda da ölenlere, şehitlerimize Allah'tan rahmet, yaralılarımıza acil şifalar diliyorum. Vatandaşlarımızın bekası için canını ortaya koyarak bölgede görev yapan askerlerimize Allah güç kuvvet versin, hepsinin yardımcısı olsun" dedi.

Ocak ayında denizcilik sektörünü ilgilendiren çok önemli bir gelişmenin de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda yaşandığına dikkat çeken Tamer Kiran, 56 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda kurulan Denizcilik Genel Müdürlüğü ile yola devam edilmesi kararı alındığını söyledi. Tamer Kiran; "Böylece denizcilik sektörümüz Denizcilik Genel Müdürlüğü ile Tersane ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü olarak iki genel müdürlükle yoluna devam edecek. Denizcilik sektörümüze hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum. Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne getirilen ve sektörün sorunlarını çok iyi bilen ve bugün aramızda olan Sayın Ahmet Selçuk Sert'e yeni görevinde tekrar başarılar diliyorum" şeklinde konuştu.

Tamer Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: "Kararnamenin ardından 'Müsteşarlık, sonra bakanlık içinde bir isim oldu. Şimdi genel müdürlüğe mi düştük' gibi serzenişler duyduk. Ben bu eleştirilere kesinlikle katılmıyorum. Öncelikle her zaman, her yerde dile getiriyorum, fevkalade iyi ilişkilerimiz olan anlayışlı bir idaremiz var. Bunu net olarak söylemeliyim. Ulaştırma Bakanlığımız fevkalade üretken ve bizimle iş birliği içerisinde. Sektörün sesine kulak veriyor. Bu değişikliklerle bürokrasinin azalacağı bir döneme gireceğimizi düşünüyorum, böylece sektör sorunlarının daha kısa zamanda çözüleceğine inanıyorum. Her zaman olduğu gibi yeni süreçte de

sektör-idare iş birliğine en üst seviyede devam edeceğiz."

"Yeni yıla İran-ABD gerginliği ile girmiştik hatırlayacağınız gibi. 'Bu yangın önce Orta Doğu, sonra da dünyayı yakar mı?' diye endişelenmiştik ki; neyse çabuk atlattık' diyen Tamer Kiran, geçtiğimiz üç yılın ana gündemlerinin başında gelen ticaret savaşları konusunda da Ocak ayı ortasında olumlu bir gelişme yaşandığını vurguladı. Kiran, iki dünya devi ABD ile Çin arasında birinci faz ticaret anlaşması imzalandığını belirterek şunları söyledi: "Anlaşma kapsamında; 'enerji', en çok ihracat yapılacak kalemler arasında yer aldı. Ardından sanayi üretimi, hizmetler ve tarım geliyor. Anlaşmaya göre Çin, 2017 yılını baz alarak ABD'den ithal ettiği mal ve hizmet tutarını 2020 ve 2021 yıllarında 162 milyar dolar, 38 milyar dolarlık hizmet olmak üzere toplamda 200 milyar dolar artıracak. Çin, 2017 yılında bu ülkeden, 130 milyar dolarlık mal, 58 milyar dolarlık hizmet olmak üzere 188 milyar dolarlık ithalat yapmıştı. Şimdi buna ek olarak 2020 yılında 76,7 milyar dolarlık, 2021 yılında ise 123,3 milyar dolarlık alım yapacak. Buna karşılık ABD, 160 milyar dolarlık cep telefonu, bilgisayar gibi Çin ürünlerine vergi koymayacak. 112 milyar dolarlık %15'lik vergisi olan ürünlerin vergi oranını %7,5'e indirecek. Geriye kalan ithalatın %25'lik vergisi ise planlandığı gibi %30'a çıkmayıp, mevcut seviyesi olan %25'te kalacak. Bu anlaşma denizcilik sektörü için de son derece önemli ve kurumlarımızın bunun üzerine stratejilerini revize etmeleri gerekiyor."

### **"VİRÜS DÜNYA EKONOMİSİ VE FİNANSAL PİYASALARI OLUMSUZ ETKİLİYOR"**

Tam bu gelişmeye sevinirken Çin'in Wuhan Kenti'nde ölümcül korona virüsünün ortaya çıktığını hatırlatan Tamer Kiran, hastalıktan şu ana kadar ölenlerin sayısının 564'e yükseldiğini, vaka sayısının ise 28 bini aştığını söyledi ve Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) salgınla ilgili olarak "küresel acil durum" ilan edildiğini açıkladığını vurguladı. Virüsün, kısa sürede dünyaya

yayılmasının, tabii ki ekonomide de yıkıcı etki yapmaya başladığını belirten Tamer Kiran, salgının başta Çin olmak üzere bu ülkelerle iş yapan herkesi etkilediğini, bu ülkelerde faaliyet gösteren yabancı şirketlerin faaliyetlerini azalttığını, normal ticaret akışının yavaşladığı söyledi. Tamer Kiran sözlerini şöyle sürdürdü: "Birçok ülke Çin ile sınırlarını kapatırken, bu ülkeye yapılan havayolu seferleri de takip ediyorsunuz, bir bir iptal ediliyor. Virüsün yayılması böyle devam ettiği sürece, dünya ekonomisi ve finansal piyasalar bu durumdan da olumsuz yönde etkilenecek."

Virüse karşı şu ana kadar etkili bir aşı veya tedavi bulunmadığını hatırlatan Tamer Kiran, alınan en etkili tedbirin, hastalığa karşı karantina yönteminin daha sıkı bir şekilde devam ettirilmesi olduğunu ama bunun da küresel ticaretin sorun yaşaması anlamına geldiğini söyledi. "Söz konusu yeni kriz sürecinde küresel ekonomideki duraklama eğilimi petrol ve emtia fiyatlarını düşürüyor. Bu da, Türkiye ekonomisi açısından bakıldığında olumsuz etkilerin dışında, petrol faturamızı nispeten olumlu şekilde etkiliyor. Diğer bir olumlu gelişme ise Çin tüketim mallarına talebin azalması, bu ülke ile aramızdaki ticaret rakamlarını pozitif yönde etkiliyor" diye konuşan Tamer Kiran, sözlerini şöyle sürdürdü: "Denizcilik piyasasına baktığımızda yılın ilk ayında özellikle dökmeçiler ve sonrasında ayın ikinci bölümünde tanker piyasasında olumsuz bir tablo yaşandığını görüyoruz. Dökmeçiler için tabii olumsuz demek mümkün değil, facia demek lazım. Kimyasal ve LPG'cilerde ise, bunlara göre daha olumlu seyir mevcut. Bir yanda Afrika ve Orta Doğu gelişmeleri, diğer yanda Çin'in durumu ve korona virüsü olumsuzluklarda etkili olurken, bu etkiler aşılardan toparlanmanın gelmesi güç gözüküyor."

Tüm olumsuz gelişmelere rağmen ülke olarak 2020 yılına güzel haberlerle giriş yaptıklarını ifade eden Tamer Kiran, "Turizm ve sanayiden gelen olumlu

haberlere ihracat da eklendi. Ocak ayında ihracat 14 milyar 765 milyon dolar olarak rekor tazeledi. Son 12 aylık ihracatımız ise 181 milyar 600 milyon dolar olarak gerçekleşti. Merkez Bankası'nın son kararlarıyla 25 Temmuz 2019 tarihinden 16 Ocak 2020'ye kadar kabaca altı ayda politika faizi %24'ten %11.25'e indirildi. Faizlerde yaşanan hızlı düzelmenin devamı en büyük temennimiz. Bu çerçevede aynı zamanda Merkez Bankası TCMB Başkanı ve yöneticilerini cesur ve proaktif kararlarından dolayı tebrik ediyoruz ve özellikle bu konunun sıkı takipçisi olan Sayın Cumhurbaşkanımıza şükranlarımızı sunuyorum" şeklinde konuştu. Tamer Kıran şöyle devam etti: "Sonuçta; 2020 yılının ülkemizdeki büyümenin başarılı dönemlerdeki performansına geri döneceği, enflasyonun tekrar tek haneli seviyelere ineceği, cari işlemler dengesinin Türkiye ekonomisi bakımından yakın ve orta vadede bir kırılma unsur olmaktan çıkacağı bir yıl olacağı yolundaki beklentimizi ve inancımızı sürdürmeye devam ediyoruz."

Tamer Kıran; "Bu dönem içerisinde Odamız üyesi İstanbul'daki 394 adet deniz turizmi aracı ile yolcu motorları ve gemilerini ilgilendiren, kent genelinde ecrimisil alınan 24 iskelede yolcu indirme-bindirme iskeleleri ve bağlama-barınma yerleri ile ilgili sorunların çözümü için İstanbul Valiliğimizde dört toplantı yaptık bir ay içerisinde" dedi. Kıran; "İstanbul Valimiz Sayın Ali Yerlikaya bu toplantıların hepsine başkanlık etti. Toplantılarda Yönetim Kurulu Üyemiz Sayın Uğur Sina Şen, Şehir Hatları Genel Müdürü Sayın Sinem Dedetaş, Mavi Marmara, Dentur-Avrasya ve Turyol firma temsilcileri ile Sekreteramız da yer aldı. Ben, Sayın Valimize bu sorunumuza gösterdiği ilgi ve hassasiyet için Odamız adına bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum. Şöyle ki, toplantının tamamına başkanlık etti ve çözüm odaklı bir hedefle bütün bu toplantıları yönetti. Bu konuda sonuca çok yaklaştığımızı görüyorum. Sayın Valimizle birlikte Çevre ve Şehircilik

Bakanımız Sayın Murat Kurum ile görüşüp son noktayı bu hususta koymayı ümit ediyorum" şeklinde konuştu. Ocak ayında sevindirici haberler de aldıklarını belirten Tamer Kıran, "Büyük organizasyonlarda Odamızı başarıyla temsil ettik. Türkiye'nin köklü sanayi kuruluşlarının çevreci ürünlerinin, daha az enerji ve hammadde ile üretim sağlayan projelerinin ve 'sürdürülebilirlik ve çevre yönetimi' konusundaki çalışmaların yarıştığı İstanbul Sanayi Odası (İSO) 2018 Çevre Ödülleri'nde, Piri Reis Üniversitesi'nin deniz kampüsü 'İSO Özel Kategori Çevre Ödülü'ne layık görüldü. Piri Reis Üniversitesi'nin her tarafında, denizcilerimizin alın teri ve göz nuru var. Bu gelişmeler bizi hem mutlu ediyor hem de gururlandırıyor" dedi. Tamer Kıran konuşmasını şöyle sonlandırdı: "Dünya denizcilerini bir araya getiren BootDüsseldorf Fuarı'na, Odamızın desteği ile üyelerimizin katılımını sağladık. Yine turizmde ülkemizin en önemli fuarlarından birisi olan 24. Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı EMITT 2020'de yerimizi aldık. Tüm bu organizasyonlarda emeği geçen hem üyelerimizi, hem sekreteryamızı tebrik ediyor, başarılarının devamını diliyorum. Değerli hazirun sözlerimi burada noktalarken, hepimizi, şahsım ve yönetim kurulumuz adına bir kere daha saygı ve sevgiyle selamlıyorum."

### **"YENİ GENEL MÜDÜRLÜK KOORDİNASYON VE İLETİŞİM KOLAYLIĞI SAĞLAYABİLİR"**

Tamer Kıran'ın ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert kürsüye geldi. Ahmet Selçuk Sert; "Deniz Ticaret Odamızın siz değerli üyeleri ile beraber bugün bir arada olmaktan duyduğum mutluluğu ifade etmek istiyorum. Ailenin içerisinde olmak her zaman bizleri ekstra motive ediyor ve bize ekstra mutluluk veriyor" diyerek sözlerine başladı. Sert; "Bugün yeni yapılanma ile kurulan Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün ilk genel müdürü olarak ve Deniz ve İçsular Düzenleme Müdürlüğü'nün son genel müdürü



**AHMET SELÇUK SERT**

olarak aranızda bulunuyorum diye konuştu. Yeni yapılanmanın da sektör ve bakanlığa hayırlı olmasını ve bundan sonra da hayırlı hizmetler yapılmasını dileyen Sert, diğer genel müdürlüklerin yeni kurulan genel müdürlüğün çatısı altında toplandığını söyledi. "Sektör açısından bakıldığı zaman, tersane ve kıyı yapıları genel müdürlüğü limanlar, tersaneler, gemi inşa dahil, bu alandaki bütün yetki ve sorumluluklar o tarafa verildi. Deniz elverişlilik belgesi alındıktan sonra denizle ilgili tüm iş ve işlemler ile denizcilikle ilgili tüm işlemler ise bir genel müdürlükte toplandı. Bu, sektör açısından bir koordinasyon ve iletişim kolaylığı sağlayabilir. Bürokrasiyi azaltabilir, bizim açımızdan baktığınız zaman da, hep bir arada olmanın getirdiği bir sinerji, yönetim kolaylığı bakımından faydası olabilir bunun dışında görevlerde, sorumluluklarda, yetkilerde, herhangi bir değişiklik yok, bununla ilgili özellikle düzenleme yetkisinin başka bir tarafa verilmesi gibi birçok model tartışıldı. Bu konularda da herhangi bir değişim herhangi bir görevi devralma yok" diyen Sert, sözlerini şöyle sürdürdü: "Ben bu vesileyle gerek Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü'nde, gerek Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nde başlıkta burada Sayın Müsteşarımız Özkan Bey de var, Cemalettin Bey var, daha önce görev almış olan tüm çalışma arkadaşlarıma bu zamana kadar verdikleri hizmetlerden dolayı teşekkür ediyorum, şükranlarımı sunuyorum."

Son yıllarda çok önemli hizmetler, çok önemli uygulamalar yapıldığını



söyleyen Ahmet Selçuk Sert bunların bir kısmına son yıllarda katkı sağlama fırsatı bulduğunu belirterek, son iki yıldır yoğun bir şekilde üzerinde çalıştıkları kılavuz ve römorkörcülük hizmetleri hakkında yönetmeliğin yürürlüğe girdiğini söyledi. Sert sözlerini şöyle sürdürdü:

“Cumhurbaşkanlığı yönetmeliğinde Türk Boğazları’nda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri bakanlık adına Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilir, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bu yetkileri devredemez hükmü yer almaktadır. Ayrıca yine Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği’nde de Türk Boğazları’nı kullanan gemilere Ulaştırma ve Altyapı Başkanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri bu yönetmeliğin kapsamı dışındadır hükmü yer almaktadır. Bunun gibi limanlar yönetmeliğinde ve her mevzuatımızda bu konu çok açık olarak belirlenmiştir” dedi.

Yönetmelikte 2019 yılındaki uygulamalarda geçmişe göre ne değiştiğine değinen Sert şöyle devam etti:

“2004’ten beri bir yönetmelik kapsamında yapılmayan hizmetler bir yönetmeliğe kavuştu, yasal altyapısı güçlenmiş oldu, bu en önemli kazanım. İkinci kazanım, tüm dünya örneklerinde olduğu gibi özellikle %19’luk pay alan kılavuzluk faaliyetinde inisiyatif o bölgede çalışan kılavuz kaptanlarda. Yani idare bu alanda sıfır inisiyatif kullanıyor, o kılavuz kaptanlar hangi teşkilat bünyesinde teşkilatlanmışsa, hangi teşkilat bünyesinde çalışıyorlarsa, yetki o kılavuz teşkilatına devrediliyor. Üçüncü ve önemli değişiklik de yapılan düzenlemelerle sektörde daha geniş bir alana, daha geniş bir tabana yayılmış oldu. Özellikle kılavuz kaptanlarının inisiyatifi geçmiş dönemlerde sadece İzmit Körfezi’nde böyle bir inisiyatif kullanma imkanları vardı. Şimdi dokuz bölgede de aynı uygulama yapılıyor ve önümüzdeki dönemlerdeki uygulamalar da bu şekilde devam edecek.”

### “SONUÇ ODAKLI ÇALIŞMALARIMIZLA SEKTÖRÜN TÜM OYUNCULARINA DESTEK VERECEĞİZ”

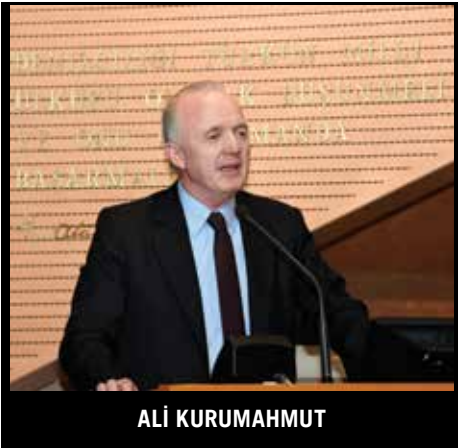
Genel Müdür Ahmet Selçuk Sert şöyle devam etti: “Özellikle yurt dışına gönderdiğimiz, ihraç ettiğimiz römorkörlerin kalitesi, sektörün römorkörcülük alanında geldiğimiz nokta, burada geçmiş yıllardaki uygulamaların da yanlış bir uygulama olmadığını ve zamanında doğru kararlar alındığını, doğru bir yöntem olduğunu gösteriyor. Dolayısıyla biz de aynı yöntemde devam ediyoruz.” 2019 yılı ile ilgili olarak yaptıkları diğer çalışmalarla ilgili Boğazlardaki bekleme süreleri ve Boğazlardaki geçişleri hızlandırdıklarını söyleyen Sert, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün bu dönemde çok önemli çalışmalar yaptıklarını vurguladı. İstanbul Boğazı’nda teknolojiye daha fazla faydalanarak, daha fazla motivasyonla ve daha dikkatli bir şekilde bekleme sürelerinin azaldığını, geçişlerin hızlandığını söyleyen Sert, özellikle Çanakkale Boğazı’nda bekleme sürelerinin azalmasının ve burada yapılan düzenlemelerin dikkat çekici olduğunun altını çizdi ve bunu tetikleyen en önemli konunun Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği’nin değişmesi olduğunu vurguladı. Bunun dışında Amatör Denizcilik Projesi’ni önemsediklerini söyleyen Sert, bunu denizciliğin altyapısı olarak gördüklerini belirtti ve gerek askeri bahriyede, gerek sivil denizcilikte çok önemli bir adım olduğunu; gemi adamlarının yetişmesine, Türk milletinin denize doğru dönmesine vesile olacağını düşündüğünü sözlerine ekledi. Ahmet Selçuk Sert şöyle devam etti: “Özel tekne bağlama yerlerinin artırılmasına yönelik bir projemiz var. Atıl kapasitede kullanılan balıkçı barınaklarını çok cüzi paralarla özel teknelerin hizmetine sunmayla ilgili projemiz devam ediyor. Bunun ilk pilot uygulamaları yapıldı. İlk etapta da çok küçük bir kaynakla Altyapı Genel Müdürlüğü’nün hazırladığı 1500 teknelik bir bağlama yeri oluşturuldu. Geçmişte genel müdürlüklerimiz bunun gibi birçok düzenleme ve birçok çalışma yaptı. Ben bu vesileyle buradaki çalışma

arkadaşlarıma teşekkür ediyorum, şükranlarımı sunuyorum, bundan sonra da aynı heyecanla, aynı motivasyonla, hep beraber yapmaya devam edeceğiz. Yapılanları çok fazla sayma ihtiyacı hissetmiyorum çünkü bunları zaten birlikte yaptık. Biz hafta geçmiyor ki Tamer Başkanım ile bir araya gelmeyelim, hangi mevzuatta neler, ne çalışmalar yapabiliriz, bunları tartışmalıyım. Zaman zaman meclis başkanımızla bir araya geliyoruz. Sektörde bu konularda çalışmalarımız sürüyor, bundan sonra da devam edecek” dedi ve sözlerini şöyle noktaladı: “Sizlerle bir araya gelerek yaşanan gelişmeleri birlikte değerlendirme fırsatını yarattığınız için tekrar teşekkürlerimi sunuyorum. Sözlerime son verirken, idari olarak yeni dönemde de sonuç odaklı çalışmalarımızla sektörün tüm oyuncularına destek vermeye devam edeceğimizi belirtiyorum, hepimizi saygı ile selamlıyorum.”

### “MONTRÖ, 83 YIL 3 AY SÜREYLE DİMDİK TÜRKİYE’NİN GÖZETİMİNDE AYAKTA KALMIŞTIR”

Ahmet Selçuk Sert’in ardından kürsüye gelen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Özel Danışmanı Ali Kurumahmut da sözlerine şöyle başladı: “Sayın Meclis Başkanım, Sayın Yönetim Kurulu Başkanım, çok değerli Meclis Üyeleri, bugün burada sizlerle beraber olmaktan duyduğum kalbi memnuniyetimi öncelikle ifade ederek sözlerime başlarken hepimizi saygı, sevgi, muhabbetle selamlıyorum.”

“Türk Boğazları’nı, Karadeniz’in güvenliğini düzenleyen Türk Boğazları bölgesinden uğraksız geçişi düzenleyen Montrö Sözleşmesi’ni Türk Boğazları özellikle İstanbul Boğazı zemininde ve Montrö zemininde Kanal İstanbul’u, Kanal İstanbul Projesi’ni tartışmaksızın sizlere sunma gayreti içerisinde olacağım” diyen Ali Kurumahmut şöyle devam etti: “Türkiye Cumhuriyeti’nin 6. Cumhurbaşkanı Eski Deniz Kuvvetleri Komutanlarımızdan Merhum Oramiral Fahri Korutürk 22 Haziran 1936 Pazartesi günü başlayan Montrö



ALİ KURUMAHMUT

Konferansı'na deniz kurmay yüzbaşı rütbesi ile iştirak etmiş ve çok ciddi katkılar sağlamıştır. Bizlere de yazıları ve eserleri ile bu konuda ciddi bir miras bırakmıştır. Kendisini bu vesile ile tekrar rahmetle, hürmetle ve saygı ile anıyorum.”

Ali Kurumahmut sözlerini şöyle sürdürdü: “22 Haziran 1936 Pazartesi günü başlayan Montrö Konferansı'nın ilk oturumunda söz alan temsilci heyet başkanlarından Romanya Dışişleri Bakanı, açılış konuşmasının bir yerinde Türk Boğazları'nı Romanya'nın ciğeri, Türkiye'nin yüreği olarak ifade etmiştir. Dağılan Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği Dışişleri Halk Komiseri, bizim bildiğimiz manada Dışişleri Bakanı Maksim Litvinov ise Türk Boğazları'nı Sovyetler'in çeşitli parçalarını birbirine bağlayan ana damarlardan biri olarak ifade ederken, Sovyetler'in ülkesel bütünlüğünü de sağlayan bir can damarı niteliğinde olduğunu özellikle vurgulamıştır. Bu arada şunu ifade etmek isterim, 15 Ocak günü Milli Savunma Üniversitesi'nde yaptığım konferanstan sonra yanıma gelen değerli dostum, abim, Dr. Ahmet Ayyıldız bana bir şey hatırlattı ve ondan sonra ben bir sözü sizler gibi herkesle paylaşma arzusu ve gayreti içerisinde oldum, bana dedi ki: 'Ali Bey, biliyor musunuz, hayvanların hemen hepsi, mahlukatın hemen hepsi avını boğazından yakalayıp etkisiz hale getiriyor.' Dolayısıyla bu Boğazlar bizim devletimiz, ülkemiz, milletimiz için fevkalade önemli. Nasıl önemli olmasın, Türk Boğazları

sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin değil; Tuna, Ren suyunu saymazsak Karadeniz Havzası Devletleri'nin de ana ve tek giriş çıkış kapısıdır. Bu kapının sahibi, maliki, egemen gücü, şükürler olsun, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'dir. Hemen konferansımın başında, başkalarının yaptığı gibi 1936 Montrö Sözleşmesi ve ikinci maddeyi okuyarak değil, ama Montrö Sözleşmesi'ni birkaç cümle ile özetlemeye çalışacağım: 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmıştır. 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin eki protokol, imzalandığı tarih olan 20 Temmuz'da yürürlüğe girmiştir. Başlangıç yürürlük süresi 20 yıl olarak belirlenmiştir. 29 madde, 4 lahika, 1 protokolden oluşmaktadır. Lozan Barış Antlaşması'ndan sonra Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin en önemli siyasal antlaşması, siyasal belgesi olarak kabul edilmektedir. 20. yüzyılın da önemli siyasal antlaşmalarından biri, bir istikrar ve denge belgesidir. Başlangıç yürürlük süresi olan 20 yılın dolduğu 9 Kasım 1956'dan itibaren fesih sürecine açık olmasına rağmen noktasına virgüline dokunulmaksızın bugüne kadar 83 yıl 3 ay süreyle dimdik Türkiye'nin gözetiminde ayakta kalabilmiştir.”

“Bununla birlikte hatırlatmak isterim ki, sözleşmenin birinci maddesinin birinci fıkrasında yer alan Seyr-i Sefain yani boğazlardan geçiş, boğazlarda tam özgür seyir etme prensibi ile bu prensibin sonsuz bir süresinin olacağını belirten 28. maddesinin 2. fıkrası çok önemlidir. Sözleşmenin feshedilmesi yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda dahi bu böyle devam edecektir” diyen Ali Kurumahmut konuyu şu sözlerle aktarmaya devam etti: “Çok değerli Meclis üyeleri, Türk Boğazları ile Karadeniz'in hukuki statüsünü düzenleyen Montrö Sözleşmesi'ni lafzıyla ve ruhuyla yani geniş manada anlayabilmek, bu konuda politik, stratejik, ekonomik değerlendirmeler, analizler yaparak İstanbul Boğazı da Montrö zemininde Kanal İstanbul'un geleceğine ilişkin, geleceğe yönelik, analizler, değerlendirmelerde bulunabilmek için her biri başlı başına

bir konferans, bir takdim konusu olan, yansıda sunulan başlıklar altında konunun takdim edilmesinin önemini özellikle vurgulamak istiyorum.”

### “BELGEYE DAYANAN BİLGİYE İTİBAR EDERİM”

“Bu noktadan hareketle boğazların doğal su yolları olması özelliği onları insan yapımı olan kanallardan ayırır. Bu hepinizin malumudur. Süveyş Kanalı, Panama Kanalı, Süveyş Kanalı, Kiel Kanalı, Korint Kanalı, başlıca deniz ulaştırması amacıyla kurulan su yollarından olmasına rağmen boğazlardan ayırır. Bunların statüleri aksine bir uluslararası düzenleme yoksa özel, hukuksal rejimleri çerçevesinde ve bu kanala egemen olan devletin düzenlemeleri ile ciddi bir gelir kapısı olarak belirlenmektedir” şeklinde konuşan Kurumahmut; “Ben, siz değerli denizcilere, değerli denizci büyüklerime, dostlarıma, kardeşlerime, İstanbul Boğazı hakkında geniş bilgiler sunmaktan hicap duyarım. Bunu benden çok daha iyi bilen çok kişi var aramızda. En az benim kadar hepiniz biliyorsunuz, ama bilmenizi istediğim uluslararası deniz hukuku terminolojisinde ifade edilen boğaz kavramıyla Türk Boğazları'nın uzaktan yakından bir ilgisi, alakası yoktur” dedi.

Marmara Denizi'nde gidiş dönüş, kuzey güney, rotalarında farklılık gösterse de 110 millik bir ulaştırma koridoru olduğunu söyleyen Ali Kurumahmut Çanakkale Boğazı'nın da yine intikal rotaları üzerinde 37 deniz mili mesafede toplam 164 deniz millik bu su yolunun deniz ulaştırması bakımından tek bir su yolu olarak kabul edilmekte, değerlendirilmekte olduğunu belirtti. “Yoksa tek başına bir boğaz değildir, aksine İstanbul Boğazı uluslararası deniz hukuku terminolojisiyle açık deniz olan Karadeniz'i bir iç deniz olan Marmara Denizi'ne bağlayan bir ulusal boğazdır” diyen Kurumahmut, Marmara Denizi'nin Türkiye'nin yasama, yürütme, yargı yetkilerinin tam da mutlak olduğu bir iç deniz olduğunu vurguladı. Ali Kurumahmut “Çanakkale Boğazı bir iç



deniz olan Marmara Denizi'ni bir açık deniz olan Ege Denizi'ne bağlayan bir ulusal boğazdır. Bu özelliği hiçbir zaman değişmez" şeklinde konuştu.

"Sizlere şunu da hatırlatmak isterim; yakinen beni tanıyanlar bilirler, belgeye dayanan bilgiye itibar ederim. İnternet kaynağına, gazete kaynağına, belgeye dayanarak hazırlanmamış akademik çalışmalara çok itibar etmem" diyen Ali Kurumahmut sözlerini şöyle sürdürdü: "Yine merak ettim, değişik somut kaynaklara başvurdum, deniz ulaştırması amacıyla dünyada kullanılan belli başlı bütün kanal ve boğazların etrafındaki yerleşim yerlerinde yaşayan nüfusları topladım, birkaç kez, sonra İstanbul'un o günkü toplama yaptığım tarihte İstanbul'un nüfusuna baktım, 4.5 katı bir nüfusun İstanbul'da yaşamakta olduğunu gördüm. Dolayısıyla İstanbul Boğazı'nın bu önemini ve bu özelliğini hiçbir zaman göz ardı etmemeliyiz. Tarihi gelişim içerisinde Türk Boğazlarından geçişin tabii olduğu rejimi bilmeden bugün Montrö'yu ve Türk Boğazlarının geleceğini asla değerlendiremeyiz." "Üç dönemden bahsediyoruz" diyen Ali Kurumahmut şunları anlattı: "1390 yılında Yıldırım Bayezid önce, önceden var olan Gelibolu Tersanesi'ni yeniden

hayata geçiriyor. Arkasından hemen burada Anadolu Hisarı'nı inşa ediyor. Bu arada şunu da ifade etmek istiyorum, Yıldırım Bayezid ecdadımızda çok büyük bir stratejik öngörü var, bunları yaparak, İstanbul'a ve Karadeniz'e ulaşan deniz ulaştırmasını kontrol altına alma arzusu var. Boğazlarda ve bu bölgede deniz kontrolünü sağlama arzusu var. Fatih Sultan Mehmet Anadolu Hisarı'nı yeniden onarıyor, karşısında hemen Rumeli Hisarı'nı yapıyor fetihten hemen önce ve Osmanlı yeni bir uygulamaya başlıyor. İstanbul'un önlerine gelip Karadeniz'e çıkmak isteyen ticaret gemileri durmak zorunda kalıyorlar. Yelkenlerini indiriyorlar, yükleri kontrol ediliyor, 300 akçe Selamiye Vergisi ödedikten sonra kendilerine İzn-i Sefine denilen bir sefer izni veriliyor ve Karadeniz'e o tarihte öyle çıkabiliyorlar. 25 Kasım 1452 günü Osmanlı'nın bu talimatlarına uymayan bir Venedik gemisi Anadolu Hisarı ile Rumeli Hisarı arasında batırılıyor." Ali Kurumahmut; "1453, 1474 yıllarını bir tarafa bırakırsak, 1484 yıllarını bir tarafa bırakırsak niye 1484 diyorum, çünkü 1484 yılında Karadeniz bütün kıyılarıyla Osmanlı'nın egemenliğine girdi, Kili ve en son Akkerman'ın alınmasıyla idari ve hukuki bakımdan

bir Osmanlı iç denizine dönüşüyor ve 1484'ten 21 Temmuz 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar bu böyle devam ediyor. 1453'ten alırsanız 321 yıl, 1484'ten alırsanız 290 yıl, bir mutlak egemenlik dönemi var. Bunların istisnalarını bazı devletlerin gemilerine 15. yy. ortalarına kadar tanınan geçiş hakkından bahsetmek istemiyorum ama asıl olan da budur. Bu dönemde Karadeniz ve Boğazlar bütün devletlerin ticaret ve savaş gemilerine kapalı tutuluyor. Bu Osmanlı Devleti'nin imparatorluğun kadim kaidesi olarak bilinir." Ali Kurumahmut ikinci dönemi ise şöyle anlattı: "İkinci dönem 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar devam eden 67 yıllık dönemdir. Bu dönemde ikili antlaşmaların öne çıktığını görüyoruz. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus Ticaret Gemileri Karadeniz'e inme ve Boğazlardan serbestçe geçip, açık denize açılma ve ticaret yapma hakkını kazanıyorlar ve artık Karadeniz bir Osmanlı İç Denizi olma hüviyetini kaybetmeye başlıyor. Yine ikili antlaşmalarla önce Avusturya, sonra Fransız, İngiliz gemilerine ve daha sonra da Küçük Avrupa Devletlerinin ticaret gemilerine bu hak tanınıyor. 14 Eylül 1829 Edirne Antlaşması, bir tarafta Osmanlı İmparatorluğu, diğer tarafta Rusya. İki bakımdan devletimiz, milletimiz ve de geleceğimiz bakımından önemlidir bu antlaşma. Bugün, Yunanistan'ın tarih sahnesine çıkmasını hazırlayan Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu ilk antlaşmadır 14 Eylül 1829 Edirne Antlaşması. Diğer taraftan 14 Eylül 1829 Edirne Antlaşması bütün devletlerin ticaret gemilerinde Rus ticaret gemileriyle aynı şartlar altında Boğazlardan geçme, Karadeniz'e çıkma ve serbest ticaret yapma hakkı tanınıyor. Dolayısı ile uluslararası ilişkiler açısından siyaset bilimcilerimizin çok ciddi manada tarih bilgisine ihtiyaçları olduğunu özellikle sadece bu noktadan hareketle ifade etmek istiyorum."

"3. dönem ise 1841 Londra Deniz Kuvvetleri Sözleşmesi ile başlayan ve bugüne kadar devam eden dönemdir,



bu da çok taraflı antlaşmalar dönemidir. Bu dönemde de Boğazlar ticaret gemilerine açık, savaş gemilerine kapalı tutulmuştur” diyen Ali Kurumahmut; “14 Eylül 1829’dan beri Türk Boğazları bahsettiğim 164 millik ulaştırma amacıyla kullanılan tek bir su yolu olarak kabul edilen bu hat, bütün devletlerin ticaret gemilerine açık tutulmuştur. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin amacından bahsedeceğim, ama birinci maddesinin 1. fıkrasında bu prensip kabul edilmiş, 28. maddesinin ikinci fıkrasında ise sözleşme feshedilse dahi bunun uygulamasının sonsuz bir süreci olacağı ifade edilmiştir” şeklinde konuşmasını sürdürdü.

### “LOZAN BİZİM KURUCU ANLAŞMAMIZDIR”

Ali Kurumahmut; “Karadeniz, 1484-1774 Türk Gölü, 21 Temmuz 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Türk-Rus Denizi ve Edirne Antlaşması ile az önce ifade ettiğim gibi bütün devletlerin ticaret gemilerine açılıyor ve Karadeniz uluslararası bir hüviyet kazanıyor” dedi. Hiçbir zaman yürürlüğe girmemiş ve ölü doğmuş bir antlaşma olan Sevr ile Türk Boğazları bölgesinden ticaret gemisi, savaş gemisi, sivil-askeri uçak ayrımı gözetmeksizin, gündüz ve gece geçiş tam özgürlüğü prensibinin kabul edildiğini anlatan Ali Kurumahmut, Çanakkale Boğazı’nın Avrupa kıyıları Yunanistan’a verildiği için bir Boğazlar Komisyonu oluşturulduğunu, bu komisyonda diğer devletler ikişer üye ile temsil edilmesine rağmen Türkiye’nin tek üye ile temsil edilme pozisyonu ile karşı karşıya bırakıldığını belirtti.

“Lozan bizim kurucu Antlaşmamız” diyen Ali Kurumahmut; “Şunu hatırlatmak isterim, Allah, Yüce Rabbim lütfetti, Lozan’dan 71 yıl sonra Ege Denizi’nde egemenlik ihtilafını, var olan bir şey bulup ortaya çıkardım. Sonra tabi bu durumu başta cumhurbaşkanlarımız başbakanlar olmak üzere devletimizin en üst yetkilileri ile paylaştım. Birincisi son nefesinde de Osmanlı Devleti’nin güçlü bir devlet olduğunu gördüm. Arşiv belgeleri ile orijinal belgelerle; ikincisi,

yaptığım çalışmalar neticesinde Lozan’ı yapanları rahmetle, saygıyla, hürmetle andım. Gördüm ki o günkü şartlarda Lozan’ı yapanlar, bütün zorluklarına rağmen bizlere çok iyi bir miras bırakmışlar, bütün mesele Cumhuriyet hükümetlerinin onların mirasına sahip çıkamaması” diye konuştu.

Ali Kurumahmut şöyle devam etti; “Lozan Barış Antlaşması’nın 23. maddesi Boğazlardan denizde geçiş ve Seyr-i Sefain tam serbestisi prensibini kabul ediyor ve onun ayrılmaz bir parçası olarak Boğazların tabi olacağı usule dair mukavelename yani Boğazlar Sözleşmesi hazırlanıyor, onunla birlikte yürürlüğe giriyor. Temel prensip gündüz gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun ticaret gemisi savaş gemisi, askeri ve sivil ayrımı yapılmaksızın, yine geçiş serbestliği prensibi kabul ediliyor.” “Sevr’den önemli farklılığı, oluşturulan Boğazlar Komisyonu’nun başkanı Türk oluyor. Ama bununla birlikte İstanbul ve Çanakkale Boğazı’nın her iki kıyıları kıyıdağ itibaren ekli haritada tanımlanan 15 ila 20 km’lik derinliğe kadar olan bölgeler askersizleştiriliyor, askerden arındırılıyor ve tahkim edilemez şartı getiriliyor. İşte, Boğazlar Bölgesi’nin yine Marmara Denizi’nde amirali yani İmralı Adası hariç bütün adalar ile Boğaz ölü adaları askersizleştiriliyor” diyen Ali Kurumahmut, Lozan’ın 23. maddesi ve onun ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilen Boğazların tabi olacağı usule dayalı mukavelename değerlendirildiği zaman, Türkiye’nin Boğazlar Bölgesi üzerinde egemenliğinin çok ciddi ölçüde sınırlandırıldığını, kısıtlandığını, savunması için tedbir alma hakkından Türkiye’nin mahrum bırakıldığını belirtti ve şöyle devam etti: “Biz Lozan’ı başımızın üzerinde taşıyoruz. Yapanları rahmetle anıyoruz. Ama şunu demiyoruz, Lozan’a dokundurtmayız. Lozan’a dokundurtmayız ama bununla birlikte Mustafa Kemal Atatürk Lozan’a dokundu zaten. Hemen politik ve diplomatik şartları uygun gördü, bunları yürürlükten kaldırdı. Mustafa Kemal Atatürk Lozan’a dokundu. Hatay meselesinde dokundu. Mustafa

Kemal Atatürk, Ege meselesinde de Lozan’a dokundu. Kendisi, zamanın içişleri bakanıydı önce Dışişleri Bakanı merhum Şükrü Kaya Ege Denizi’nde egemenliği devretmediğimiz ada, adacık, kayalıklarımız var, bunlara sahip çıkmalıyız diye çıktığı zaman merhum Mareşal Genel Kurmay Başkanı Fevzi Çakmak şiddetle reaksiyon gösterdi: ‘Bizi İtalya ile Yunanistan ile savaşa mı sokacaksınız, nasıl sahip çıkarız?’ dedi. Atatürk’e çıkıyor, belgesi elimizde var, Mustafa Kemal Atatürk; ‘İhmal etmişiz bizim olan egemenliğini devretmediğimiz bu adalara sahip çıkalım’ diyor ve talimat veriyor. Ömrü vefa etmiyor tabii.”

Lozan’ın bir diğer hükmü olan 16. Maddesi’ne de değinen Ali Kurumahmut, bu maddenin Kıbrıs’ta hayatta oluşumuzun, Irak’ın kuzeyinde, Suriye’nin kuzeyinde var oluşumuzun, sebebi olduğunu söyledi. Uluslararası hukukun düzenlediklerine de değinen Kurumahmut, uluslararası teamül hukukunda, örf ve adet hukukunda Boğazlardan geçiş zararsız geçiş, karasularından zararsız geçiş gibi kabul edildiğini ve bunun ticaret gemisi ve savaş gemisi ayrımı yapılmaksızın bütün gemilerce kullanılması gerektiğinin belirtildiğini ve önceden izin alma şartının kabul edilmeyeceğinin söylendiğini vurguladı. Kurumahmut şöyle devam etti: “1958 Cenevre Konferansları sonunda hazırlanan dört sözleşmeden ilki olan karasuları ve bitişik bölge sözleşmesinde de Boğazlardan geçişin karasularından zararsız geçişle aynı hükümlere tabi olduğunu görüyoruz. Artı istisna ise Boğazlardan zararsız geçişin ertelenemeyeceği... Şimdi bütün mesele 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin düzenlediği açık denizi ve münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizi ve münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında yer alan kıyı ve kıyıdağ devletlerin karasuları ile kaplanan bir boğazdan geçişi düzenleyen transit geçiş rejimidir. Bizim Türk Boğazları bu nitelikte değildir. Eğer Marmara Denizi bir açık deniz olsaydı, İstanbul Boğazı’nı böyle bir boğaz sayabilirdik.

Ama sözleşme diyor ki, böyle olsa bile ki böyle değil, böyle olsa bile statüleri özel bir sözleşme ile düzenlenmiş bir boğaz varsa bu boğazda uygulanacak olan rejim özel olarak düzenlediği rejimdir. Yani deniz hukuku sözleşmesindeki transit geçiş rejimi değildir. Böyle bir boğazda dalmış durumda denizaltılar ve üzerindeki hava sahasından uçaklar rahatlıkla bu transit geçiş ve uçuş haklarından istifade ederler.”

“Şu ana kadar üç başlığı size özetlemeye çalıştım. Ve şimdi Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne geldim” diyor Kurumahmut sözlerini şöyle sürdürdü: “Bu zeminde bile ben size Montrö’yü anlatamam, sonraki iki başlığı da anlatmam lazım. Sözleşmenin amacı, Boğazlardan geçişi ve gemilerin ulaşımını Lozan Barış Antlaşması’nın 23. maddesi ile kabul edilen prensibi, Türkiye’nin güvenini ve Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak bir biçimde düzenleme olarak belirlenmiştir.

Biraz ileri gitmek istiyorum; Montrö’nün feshedildiğini, yeni bir sözleşme yapılamadığını düşünelim, kuşkusuz Lozan’ın eki olan Boğazların tabi olacağı mukavelename bir tarafta düşer ama Lozan’ın 23. maddesi her zaman ayakta kalmaya devam edecektir, Montrö’nün de birinci maddesinin birinci fıkrasıyla 28. maddesinin ikinci fıkrası yine ayakta kalmaya devam edecektir. Dolayısı ile Montrö Boğazlar sözleşmesi bir taraftan Türk Boğazları bölgesinde uğraksız geçişi, gemilerin uğraksız geçişini düzenlerken, diğer taraftan da Karadeniz’in güvenliğini düzenlemektedir.” Kurumahmut kendisi tarafından çizilmiş haritayı göstererek şöyle devam etti: “Karadeniz’e kıyıdaş devletlerle yapılan antlaşmalarla Karadeniz’in yaklaşık yarısı Türkiye’nin kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgesidir. Yani Türkiye’nin Mavi Vatanı’dır, hani Mavi Vatan diyoruz ya işte Mavi Vatan şu hattın güneyidir. Buna kimse karışmıyor. Bu tescil edilmiştir. Rusların en güçlü olduğu dönemde, soğuk savaş döneminde bu hattın çok

büyük bir bölümü belirlenmiştir.” Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin 29 madde, bir protokol, 4 lahika olduğunu hatırlatan ve bu sözleşmenin geçiş hükümlerinin üç başlık halinde düzenlendiğini söyleyen Kurumahmut sözlerine şöyle devam etti: “Ticaret gemileri 2 ile 7. maddeler, savaş gemileri 8 ile 22. maddeler ve uçaklar 23. maddeler. Diğer maddeler tamamlayıcı ve tali hükümler ve yine 4 ayrı zaman dilimini hesaba katıyor. Barış zamanı, Türkiye’nin tarafsız olduğu savaş zamanı, Türkiye’nin muharib olduğu savaş zamanı ve sadece Montrö’de var olan, Türkiye’nin kendisini, yakın savaş tehlikesine maruz görmesi durumunu ayrı ayrı düzenliyor.” İkinci maddede barış zamanında bayrağı, yükü ne olursa olsun, ticaret gemilerinin gündüz gece hiçbir formaliteye tabi olmaksızın Boğazlardan geçerler dediğini söyleyen Kurumahmut şöyle konuştu: “Montrö böyle diyor. 20 Temmuz 1936’da böyle diyor. Kılavuzluk en alt hükümde de kılavuzluk, romörkörüclük ihtiyaridir der. Ondan sonra yine 1 numaralı ekinde ona gönderme var, 3. madde, alınacak sağlık fener, tahlisiye, sağlık-sıhhiye rüsumları dışında hiçbir rüsum da alınmaz, Montrö böyle der. Ama böyle değil tabi.”

Uluslararası hukukun, Montrö’den sonra özellikle de deniz hukukunun 58’den sonra şekillendiğini belirten Kurumahmut, yabancı muhataplara Ege’deki egemenlik itilafına Montrö’yü çok rahat anlatabildiklerini söyledi ve şöyle devam etti: “Şimdi kılavuzluk ve romörkörüclük ihtiyari isteyen alır, isteyen almaz. Bununla birlikte, biz hazırladığımız ulusal düzenlemeyle eski tüzük, yeni cumhurbaşkanlığı yönetmeliği ile önemle tavsiye ediyoruz.” Kurumahmut, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün son 15 yıllık verilerini aldığını, inceledikten sonra 2005-2019 yıllarında geçiş yapan gemilerin %59’unu uğraksız gemi geçişlerinin oluşturduğunu gördüğünü ifade etti. Kurumahmut şöyle devam etti: “Montrö’nün uygulandığı alan bu, uğraksız gemi geçişleri. 164 millik tek bir su yolu olarak kabul edilen alandan geçiş. 48 saat, 168 saat bunun

istisnasıdır. Şunu da hatırlatmak isterim, yapamazsınız dediler, Ankara ayağa kalktı o tarihte, izah ettik anlatamadık. Dosya olumsuz olarak Danıştay’a intikal etti.” Kurumahmut, bakanlıktan Danıştay’da görev yaptığı dönemde kendisini çağırdıklarını, bir başkan ve bir üyeye durumu izah ettiğini, ancak bunun yeterli görülmediğini ve diğer üyelere de izah etmesi gerektiğini söylediğini belirtti. Karamahmut şöyle devam etti: “İzah ettim beni müzakereye aldılar, 1.5 saat izah ettim, her şeye rağmen oradan dörde bir oy çokluğu ile çıktı. Bir üst kurula İdari Dava Daire Kurulu’na gitti. Dediler ki, buradan çıkması için senin bize bir rapor hazırlaman lazım. Hazırladık raporu, bu arada kurum ve kuruluşlardan da dediler ki, yanlış yapıyorsun, tek tek görüşerek uygun görüş aldık. Yani şunu bilmenizi isterim, milli çözüm üretme gayreti içerisinde olan insanımız yok, bu bir hakikat. Dolayısı ile izah ettik, o 168 saat öyle çıktı.” Ali Kurumahmut şu noktaya dikkat çekti: “Yüzde 59 uğraksız geçiş, 168 saat bunu bozmaz, Montrö’de böyle bir hüküm yok. Egemen devlet biziz. Biz o zaman dedik ki, 1936 şartlarında tamam 48 saat kalabilirsiniz, ben bunu Montrö’nün ihlali olarak saymam, buna biz karar veriyoruz. Bugün de dedik ki, 80 yıl sonra, 168 saat kalabilirsiniz. Bu, Montrö’nün ihlali değildir, uğraksız geçişin ihlali değildir.” 2019 yılında her bir geminin payına düşen bekleme süresini nasıl azaltacaklarının gayreti içerisinde olduklarını, bu gayretin devam edeceğini söyleyen Kurumahmut; “Yani biz Montrö ve İstanbul Boğazı zemininde Kanal İstanbul’u tartışırken, öyle kamuoyunda ifade edildiği gibi, benim bildiğim bir çalışma yok. Seyir emniyeti, can, mal, deniz ve çevre güvenliği için gayret var ama Türk ve dünya denizciliğine nasıl katkı sağlarız bunun da arayışları var” dedi.

Barış zamanında, ticaret gemileri hükmünün önemine değinen Kurumahmut, savaş zamanında Türkiye ile harp halinde olan bir devlete ait ticaret gemilerinin hiçbir şekilde Boğazlardan geçemeyeceklerini,





Boğazlardan geçmesinin yasaklandığını, tarafsız devletlere ait ticaret gemilerinin, Türkiye'nin düşmanına, Türkiye'nin savaştığı devlete hiçbir şekilde yardım etmeme koşuluyla Boğazlardan geçebileceğini hatırlatan Kurumahmut şöyle devam etti: "Savaş gemileri, çok geniştir, 8 ile 22. maddeler. Sınıf sınırlaması var. Birincisi Türk Boğazları bölgesinden ister Karadeniz'e kıyıdaş olsun ister olmasın, sadece üç sınıf gemi geçiş yapabilir: Hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler. Bu gemilerin Boğazlardan geçmesi için ön bildirimde bulunmak zorunluluğu var. Bunun şekil ve esas şartları sözleşmede düzenlenmiştir, ama bu ön bildirim normal süresi 8 gündür." Savaş gemilerinin taşımakta oldukları hava vasıtalarını hiçbir şekilde uçuramayacaklarını, onları kullanma yasağı olduğunu vurgulayan Kurumahmut, tonaj ve sayı sınırlaması olduğunu da sözlerine ekledi. Kurumahmut şöyle devam etti: "Aynı anda Türk Boğazları bölgesinde yani bu 164 millik su yolunda geçiş halinde olan toplam gemi sayısı 9 gemiyi geçemeyecek, bunların da toplam tonajı 15 bin tonu geçemeyecek. Karadeniz'e kıyısı bulunan bir devlet 15 bin tondan daha büyük tonajdaki sözleşmede tanımlanan hatt-ı harp gemilerini

boğazlardan geçirebiliyor. Denizaltılarının geçme yasağı var, Karadeniz'e kıyıdaş devletler dışarıda inşa ettirmiş oldukları denizaltılarının inşasının başlangıcında Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ni haberdar etmek şartıyla Boğazlardan geçirebilirler ama satıhtan. Dalmış durumda geçiremezler. Ayrıca bu devletler büyük onarım amacı ile yine denizaltılarını Boğazlardan geçirebilirler. Biz bunu çok yakın takip ediyoruz."

### **"MONTRÖ'YE GÖRE SINIF, TONAJ VE SÜRE SINIRLAMASI VAR"**

Son dönemlerde Rusya Federasyonu'nun onarım amacıyla geçirdiği denizaltıları Doğu Akdeniz'de kullandığına şahit olduklarını söyleyen Kurumahmut bunun da takipçisi olduklarını vurguladı. "Türkiye Montrö Sözleşmesi'nin lafzıyla ve ruhuyla uygulanmasının gözetiminden, denetiminden sorumlu bir devlettir. Uçak gemilerinin Boğazlardan geçmesi yasaklanmıştır. Kıyıdaş olmayan bir devletin Karadeniz'de sadece hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı sınıf gemileri bulunabilir. Tonaj sınırlaması var, aynı anda Karadeniz'de bulunabilecek yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajı 45 bin tonu geçemez. Montrö'nün hesabına göre bugün bu tonaj 43 bin 500'e

düştü" diyen Kurumahmut, konuşmasını şöyle sürdürdü: "İkincisi, tek bir devlette bunun üçte ikisinden fazlasını bulunduramaz, yani Amerika Birleşik Devletleri istese de Karadeniz'de 30 bin tondan daha yüksek tonajdaki gemisini Karadeniz'de bulunduramaz. Bugün bu tonaj 29 bin tona düştü Montrö'nün hesabına göre ve süre 21 günle sınırlandırılmıştır. Yani sınıf, tonaj ve süre sınırlaması var." Türkiye'nin muharip olduğu savaş zamanı ve Türkiye'nin kendisini yakın savaş tehlikesi tehdidine maruz görmesi durumlarında, Boğazları bütünüyle savaş gemilerine kapatabildiğini, dilediği devletin savaş gemilerine de geçiş izni verebildiğini belirten Kurumahmut şunları söyledi: "Türkiye'nin güvenliği gözetilerek hazırlanmış bir sözleşme bu. Türkiye muharip değilse dahi savaşan herhangi bir devletin savaş gemileri Boğazlardan geçemez. Geçmiş 15 yıla, 20 yıla bakın, kamuoyu gündeminde olan konular var.

Sınıf, tonaj ve süre sınırlaması olmaksızın yeterli güçte bir deniz kuvvetini Karadeniz'e çıkararak, Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan açık deniz serbestilerinden istifade ederek Karadeniz'de bulunmak isteyen bir devletin önündeki tek engel dünyada Montrö Boğazlar Sözleşmesi'dir." Karadeniz'in dünyadaki denizler ve okyanuslar içerisinde toplam yüzde birlik bir sahne alanına sahip olan Akdeniz Havzası içerisinde küçük bir deniz alanı olduğunu ama dünyada Deniz Hukuku Sözleşmesi dışında özel statüsü olan tek deniz olduğunu hatırlatan Kurumahmut şöyle devam etti: "Karadeniz'in güvenliği düşünülerek konulmuş bu hükümler neticesinde sınıf, tonaj, süre sınırlaması olmaksızın, hiç kimse dilediği kadar deniz kuvvetini Karadeniz'de bulunduramaz.

İsterse gökyüzünden insan, isterse Tuna, Ren Suyu'ndan gelsin, isterse ticaret gemisi güvertesinden bir şekilde geçsin, sınıf, tonaj, süre sınırlaması Türkiye'nin gözetiminde Karadeniz'de uygulanmaya devam edecektir. Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları bölgesinden uğraksız



geçiş, Karadeniz'in güvenliğini ve Türk Boğazları'nın güvenliğini düzenler.”

Türk Boğazları bölgesinde Türkiye'nin yetki ve yükümlülüklerine değinen Kurumahmut, Türk Boğazları bölgesinde egemen devlet olan Türkiye'nin zabita, yargı ve geçişin zararsız olmasını isteme, en önemlisi de geçiş düzenleme yetkisi olduğunu söyledi. Kurumahmut sözlerine şöyle devam etti: "Şimdi gelelim son konuya, Montrö feshedildi. Fesih sürecine açık bir sözleşme. Başlangıç yürürlük süresi 20 yıl, bu başlangıç yürürlük süresinin sona erdiği 9 Kasım 1956'dan günümüze kadar geçen 63 yıl 3 ay süresince herhangi bir akit devletin fesih beyanına açık bir sözleşme. Fesih beyanını herhangi bir akit devlet, depoziter devlet olan Fransız hükümetine verdiği andan itibaren sözleşmede öngörülen iki yıllık süre işlemeye başlar. İki yıl içerisinde yeni bir sözleşme yapılırsa, o sözleşme yürürlüğe girer, yeni bir sözleşme yapılamazsa, kısaca bunu tartışmak istiyorum.”

9 Kasım 1936'dan itibaren 83 yıl 3 aydır, dimdik ayakta duran, noktasına virgülüne dokunulmayan bir sözleşmenin, yürürlüğe girdiği tarihten itibaren usul ve esas şartları belirlenmiş sözleşmede, 5'er yıllık

periyotlarla bir veya birkaç hükmünün değiştirilmesinin talep edilebileceği hükmüne açık bir sözleşme olduğunu söyleyen Kurumahmut şöyle devam etti: "Sözleşmenin feshedilmesi ve yeni bir sözleşme yapılamaması durumunda konferans toplandı diyelim, 2 yıl içerisinde, yeni bir sözleşme yapılamadı. Tabii ki Türkiye için, Türkiye'nin yanında Karadeniz'e kıyıdaş devletler için ama boğazları kullanan devletler için de belirsizliklerin yaşanmasına sebebiyet verebilecek olan bir fesih süreci, ama bununla birlikte tabii bu fesih beyanında bulunması muhtemel olan akit devletler ve bunları yönlendiren daha başla güçlü denizci devletler var." Fesih edildiğinde, yeni bir sözleşme yapılamadığında Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde yer alan transit geçiş rejimi, Montrö'nün çok gerisinde Türkiye'nin egemenlik haklarıyla, çıkarlarıyla, menfaatleriyle bağdaşmayan bir sözleşme, burada uygulaması mümkün olmayan bir sözleşmenin hükümleri uygulansın deneceğini söyleyen Kurumahmut, sözlerini şöyle sürdürdü: "Bunu kim der biliyor musunuz? Deniz Hukuku Sözleşmesi, AB Müktesebatı haline gelmiş, Avrupa Ekonomi Topluluğu tarafından imzalanmış, onay süreci tamamlanmış, AB üyesi bütün devletler tarafından onaylanmış, dolayısıyla yarın

bir gün sözleşme feshedilir, yeni bir sözleşme yapılamazsa ve Türkiye AB üyesi olursa bu sefer Avrupa Birliği'nin hukuki mevzuatı mahkemesi devreye girecek. Onlar Türkiye'yi bu transit geçiş rejimi uygulamaya zorlayacaklardır ama bunun hiçbir zaman mümkün olmayacağını söylemek istiyorum. Tabii ki Türkiye buna karşı çıkacaktır.”

Ali Kurumahmut; "Montrö feshedilir, yeni bir sözleşme yapılamazsa Türk Boğazları bölgesinde en az Montrö kadar bir statüyü bize verecek bir rejim kabul edilebilir. Bunun hukuki ve diplomatik argümanlarına fazlasıyla sahibiz. Ama Karadeniz bir açık deniz statüsünde olur. Şimdi Kanal İstanbul, başkanımın da ifade ettiği gibi ben de hiçbir zaman Montrö ve İstanbul Boğazları zemininden çıkmak istemem. Şunu söylemek isterim, bu kanal, Türkiye'nin egemenliği altında bir alanda yapıldığına şahit oldum. Dolayısı ile Kanal İstanbul üzerinde Türkiye'nin yasama, yürütme ve yargı yetkileri tam. Kanal İstanbul geçişleri de Türk Ulusal Hukuku'na göre düzenlenecek. Olması gereken, kanaatimi söyleyeyim, kanun ile olması gerekir. Daha alt bir düzenleme ile olmaz. Dolayısı ile birinci söyleyeceğim bu. İkinci söyleyeceğim, Kanal İstanbul Montrö'ye karşı değil, Montrö de Kanal İstanbul'a karşı değil. Ama hiçbir zaman 'Kanal İstanbul'u açtık, burada çok masraf yaptık, buradan gemilerin geçmesi gerekir, masrafı karşılamamız gerekir', işte bunu diyemeyiz. Kanal İstanbul yolu ile yapılacak geçişler, taleple olur, iradeyle olur. Bunu armatör yapar, acentesi yapar, işleteni yapar, gemi yetkilileri yapar, böyle bir talep geldiği zaman Kanal İstanbul'dan geçiş yapar. İstanbul Boğazı geçiş tabii ki" açık olacak" şeklinde konuştu.

İstanbul Boğazı'nda Türkiye'nin geçiş düzenleme yetkisini kullanarak seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğine yönelik tedbirlerini artırması gerektiğini söyleyen Kurumahmut konuşmasını şöyle tamamladı: "Dünyada deniz ulaştırması amacıyla kullanılan belli başlı su yolları etrafında toplam 3.5-





AYGÜN ÖZGEN



MURAT KUL



SEMİH DİNÇEL

4 milyon insan yaşarken, İstanbul'da 15 milyon insan yaşıyor. Böylesine nadide bir yapı, bir tarihi miras, bir kültürel miras, bunun da bir yangın merdivenine ihtiyacı var. Hemen içinizden diyorsunuz ki bunu Kıbrıs'ta söylediğim zaman bir arkadaşım söyledi, bu hoca galiba Kanal İstanbul taraftarı. Ben İstanbul Boğazı'nın bir yangın merdivenine de ihtiyacı olduğunu söylüyorum. Tekrar hepinizi saygı, sevgi ve muhabbetle selamlıyorum.”

Konuşmanın ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert ve Denizcilik Özel Danışmanı Ali Kurumahmut'a günün hatırasına Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından bir plaket takdim edildi. Plaket verilmesinin ardından, meclisin yönetimini Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu devraldı ve Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen tarafından 2019 Aralık ayı mizanı ve fasıllar arası aktarım okunarak Meclis'in onayına sunuldu. Her ikisi de Meclis tarafından oy birliği ile kabul edildi.

#### “AVLANACAK YER KONUSUNDA SIKINTI YAŞIYORUZ”

Oylamaların ardından kürsüye gelen Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul bir ay önce Rus bandıralı geminin çarptığı balıkçı teknesinde iki kişinin vefat ettiğini, bir kişinin ise kaybolduğunu söyledi. Dursun Ali Coşkun teknelinin sahibinin hala kayıp olduğunu, ailesinin kayıp

kişinin bulunması için özel olarak ricada bulunduğunu aktardı. Balık havuzlarındaki yetiştiricilikten bahseden Murat Kul, çiftliklerin avlak sahalarına kurulduğunu, artık avlanacak yer bulamadıklarını, bu konuda büyük sıkıntı yaşadıklarını da dile getirdi. Kanunda şu anki 24 metre yasağını 18 metre olarak Karadeniz'de indirdiklerini ifade eden Kul, bundan yana sorun olmadığını ancak istavrit boyunda bir sıkıntı olduğunu belirtti. İstavrit boyunun 12 cm'ye indirilmesini istediklerini belirtti.

#### 5. ULUSLARARASI BOSPHORUS SHIP BROKERS DINNER

Murat Kul'un ardından kürsüye Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel geldi. Gemi Brokerleri Derneği'nin 2 bin kişinin katılacağı 5. Uluslararası Bosphorus Ship Brokers Dinner'ın Lütfü Kırdar Maçka Terası'nda yapılacak olduğunu duyurdu. Semih Dinçel; bazı örnekler vererek üretilen ve gemilerle taşınan ürünlerin fiyatının navlunlara yansımadağına değindi. Dinçel; “Arabanın fiyatını, buzdolabının fiyatını taşıma fiyatlarına eklediğimizde navlunların artması lazım. Ama bu yapılmıyor. Kimse piyasa kötü demesin. Navlunların üretimdeki ürünlere hiçbir etkisi yok. Armatörlerin bir lobi yapması, bir araya gelmesi lazım” dedi.

#### “MEVZUATIN DEĞİŞMESİNİ İSTİYORUZ”

Semih Dinçel'den sonra söz alan DTO Meclis Üyesi Arif Ertik ise şöyle konuştu: Bizim sektörümüzde devamlı olarak römorkörler ve yedek çekiyoruz.

Birtakım muafiyetler, birtakım imkanlar verildi limanlarda. Tuzla'da, İzmit'te, limanlarda romörkaj ve pilotajlar özel şirketlere verildi. Bu şirketlere mevzuat muafiyeti de verildi. Tuzla'da diyeyim mesela, Tuzla'da bu işi yapan GİSAŞ, bir dubayı bir yerden bir yere götürecekse, gidiyor halatını atıyor alıyor, götürüyor. Ama ben böyle yapamıyorum. Ben kendi dubamı Tuzla'da bir tersaneden öbür tarafa götürmek için liman başkanına gidip liman başkanından uzman getirip defalarca rapor yazıyorum. Diğer limanlarda da durum aynı, Tuzla'yı sadece örnek olarak verdim. Burada bir haksız rekabet durumu var. Eğer o dubayı ben çekeceksem, üç gün uğraşıyorum. Hafta sonu bekliyorum Pazartesi gününün gelmesini. Bu arada Tuzla liman başkanı arkadaşımız. Fakat buna rağmen ben her ay bir tane ceza yıyorum. Çünkü bana ceza düzenlemeleri lazım. Mevzuatta unutulduk biz. Kıyı Emniyeti de muaf. Mevzuat sanki sadece bizim çalışmamamız için yapılmış. Bunun değişmesini istiyoruz.”

#### “BOĞAZLARDAN GEÇEN GEMİLERİN BİR NEVİ DENETİME TUTULMASI LAZIM”

Arif Ertik'ten sonra kürsüye gelen DTO Meclis Üyesi Metin Düzgüt, Çanakkale Boğazı'ndaki hem yük, hem de gemi adedi olarak artışın İstanbul'dakinden çok daha fazla olduğunu söyledi. Bunun da muhtemel ana nedeninin Türkiye'nin dış ticaretinin özellikle Karadeniz ülkelerinden ziyade Karadeniz dışında kalan diğer ülkelerle olan ticaretin



ARIF ERTİK

artmasından kaynaklanmakta olduğunu belirtti. Düzgüt şöyle devam etti: “Dolayısı ile diğer dünya ile olan ticaret artışı Çanakkale Boğazı’ndaki yükü de artırıyor. Çanakkale Boğazı aslında daha geniş bir boğaz olmasına rağmen Çanakkale Boğazı’nda ana bekleme yaratan üç unsur var benim bildiğim. Birisi yıllardır orada bir LNG hareketi var, ama bu çok sık değildir. İkincisi son dönemde artan 300 metreyi aşan konteyner gemi hareketliliği ki, bu aslında biraz sıkıntı yaratıyor. Çünkü diyelim sizin bir geminin geliyor, 300 metrenin üstündeki geminin konteyner gemisine geçiş önceliği verildiği için herhangi bir gemi sizi orada bekliyor ve siz bekleme karşılığında maddi kayba uğruyorsunuz.”

Aslında bu 300 metre üstü gemilere izin verilirken, bu konu üstünde çok durulmamış birisi bunu hukuki konu boyutuna getirirse bu konu tekrar tartışmaya açılır. Yüzlerce gemi 300 metre üstünde bir konteyner gemisi geçecek diye haksız yere ticari kayba uğrayarak bekliyor.”

Geçici bir konu olan 3. konunun Boğaz köprü inşaatı olduğunu söyleyen Düzgüt; “Hal böyle olunca, eğer gemi trafiğindeki bekleme ve bunları yönetmek için bir Kanal İstanbul yapılması konusu olursa o zaman kanalı istismak bedelleri çok daha ucuz olan, 15 km’de yapılabilecek bir Saroz ve Şarköy bağlantısı yapılması varken neden önce İstanbul Kanalı ortaya atılıyor diye insan ister istemez soruyor” dedi.



METİN DÜZGÜT

Güvenlik konusuna da değinen Düzgüt, 94 yılından beri Boğazlarda ölümlü bir kaza olmadığına dikkat çekti ve 26 yıldır ölümlü bir kazanın olmadığı Boğaz trafiğinde abartıldığı kadar büyük bir riskin olmadığını düşündüğünü sözlerine ekledi. Düzgüt şöyle devam etti: “Ben bizzat kimyasal tanker çalıştırıyorum dünyanın herhangi terminaline giriyorum, buradaki emniyet kural dinamiklerinin nasıl çalıştığını her zaman görüyorum. Dünyanın herhangi bir yerinde tankerde bir kaza olduğunda, geçen en son Stolt Nielsen’in kazası oldu, Kore’de bize bir ay sonra bayrak devletinden, klas teşkilatından sigorta kulüplerinden bu kazanın oluş sebepleri ve olmaması için alınması gereken tedbirlerle ilgili sirküler geliyor.

Ben doğma büyüme Boğaz çocuğuyum, yıllardır burada gemi çalıştırıyoruz, geçiriyoruz, ben daha bugüne kadar Boğazlarda olan bir kaza ile ilgili detaylı raporun önüne geldiği bir sistemi görmedim.” Düzgüt sözlerini şöyle sürdürdü: “Yıllar önce bu Boğazlarda Montrö olduğu zaman en büyük hassasiyet konusu bulaşıcı hastalıklardı, sağlık ve pratika izi birinci öncelikti, Montrö’de yer alan geçişle ilgili bağlayıcı inceleme konusuydu. Bana sorarsanız, bugün değerlendirilmesi gereken Türk Boğazlar trafiğine gelen gemilerin aynı Port State denetimindeki analitik altyapıya bağlı olarak Türk Boğazlarında gemi kazalarını oluşturan belli başlıklar altında örneğin dümen arızası, dümen sisteminin olması, gemideki personel

emergency jeneratörü çalıştırabiliyor mu ya da gemi Boğazlara gelmeden ne kadar önce yakıt değişimi yaptı?”

Yani Boğazlarda olan her kazanın alt başlıklarındaki sebeplere bakıp buna istinaden, bununla kısıtlı rastgele olarak gemilerin bir nevi denetime tutulması lazım ve ben bunun karşısında kimsenin duracağını da zannetmiyorum. Benzerleri Suez’de Panama Kanalı’nda var. Yeter ki bizim amacımız emniyet olsun. Zamanında Boğazlar Tüzüğü geldiğinde, biz gemileri durdurduğumuzda siz ne hakla durdurursunuz denildiğinde; biz bunu zamanla emniyet için olduğunu ispat ettik ve bu sistem bugün oturdu. Aynı mantıkla da burada da bir uygulama yapılmasının değerlendirmesi gerekiyor. Esas amacımız emniyetse tabii.”

### “BOĞAZLAR BÖLGESİNDE ALTERNATİF BORU HATTINI CİDDİ ANLAMDA DÜŞÜNMEİYİZ”

Uluslararası Armatörler Birliği’nin toplantısına katıldığını, Dünya Enerji Konseyi’nden gelen bir kişinin yaptığı sunumda, petrolün talebinin 2025 ila 2032 arasında bir tarihte zirve yapacağını konuşulduğunu anlatan Düzgüt, sözlerini şöyle sürdürdü: “Dünyadaki çevre bilincinin artması da zaten gittikçe bunu hızlandırıyor. Boğazlardaki gemi trafiğindeki bekleme ve riski yaratan ana konu ham petrol tankerleri.

Petrol trafiğinin kendisinin zaten sonuna yaklaştığımızı konuştuğumuz bir günde petrol trafiğinin esas burada bekleme yarattığı bir yerde beklemenin ortadan kalkması gibi bir gelecek de olabilir. Ya da burada başka alternatifler de geliştirilebilir, aynı Suez Kanalı’nda alternatif Sumed Petrol Boru Hattı’nda olduğu gibi neden biz Boğazlar bölgesinde alternatif boru hattını ciddi anlamda konuşmuyoruz, düşünmüyoruz, değerlendirmiyoruz?” ICS’ten aldığı notları da aktaran Düzgüt, şöyle devam etti: “Dünyadaki çevre bilinci, beklediğimizden çok daha hızlı





KASIM İNANDI

bir şekilde artıyor. Bu çevre bilinci de ne yazık ki en çevreye duyarlı biz olmamıza rağmen ölçükleri büyük olduğu için insanların çok gözüne battığından dolayı bizlerin üzerindeki baskıyı daha da fazla artırıyor. En son seçilen Avrupa Birliği Komisyonu Başkanı da kendi seçilmesi sırasında taahhüt ettiği üzere emission trading sistemlerin benzerini denizcilik sektörüne getirmeye uğraşiyor. En son gelen yakıt uygulamasının zaten maliyet etkisi olduğunu hepimiz biliyoruz. İşin özü şu; yakın zamanda yapacağınız tüm yatırımlarda birinci öncelik ekonomik gemi yatırımı olması gerekiyor. Daha verimli işletme olması gerekiyor, yani balast seferi minimum olan bir işletme sistemine kendinizi hazırlamanız gerekiyor.”

Dünyada özellikle batılı ülkelerin, İskandinav ülkelerinin bu konularda çok ciddi yol aldıklarını belirten Düzgüt şunları söyledi: “Buralarda çirak çıkmamak için yaptığımız tüm ileriye dönük projeksiyonlarda ekonomik verimlilik optimizasyonun gemi çalıştırmada önemli olduğunu, bu konuda daha bir adım ileride düşünerek bakmanız gerektiğini düşünüyorum.

En son ICS birkaç örgütle beraber bir proje attı ortaya, her yakıttan 2 dolar bir katkı payı alınması ve burada oluşturulan yılda beş yüz milyon dolarlık bir fonla on yıl içerisinde 5 milyar dolarlık bir fonla 2050’de IMO’nun hedefleri olan emisyonların bugünkünün yarısına indirilmesiyle ilgili hedeflere varabilmek

için denizcilik sektörü olarak biz üstümüze düşeni yapıyoruz. Beş yüz milyon yılda, 10 yılda 5 milyar dolar para biriktirerek ‘Biz bu Ar-Ge’nin fonlaması için kaynağı yaratıyoruz’ diye yola çıkıyorlar. Bu kabul görür, görmez, bilmiyoruz, bunu neden yaptılar? Çünkü dışarıdaki lobilerin o kadar fazla baskısı var ki, eğer biz kendimiz bir çözüm üretmezsek bizim üstümüze çok daha yüklü olarak gelecekler. Bunun önüne en azından biraz set çekebilmek için bu olursa, tabii şu da demek üniversitemiz olarak teknik firmalarımız olarak burada ortada dönecek bu beş yüz milyon dolarlık Ar-Ge fonlarından da yararlanmak için hazırlıklı olmamız lazım. Yoksa yakıttan iki dolar öderiz, ama ülkemizdeki hiçbir üniversite ya da Ar-Ge projesine bu kaynaklar gelmez.”

Türk parasını koruma kanununda yapılan değişiklikten sonra döviz kredi kullanımında belli kısıtlamalar getirildiği konusuna da değinen Düzgüt, denizcilik sektörünün kendi dinamikleri gereği her gemi yatırımını ayrı bir şirket kurarak yaptığını hatırlattı ve şunları söyledi: “Sister Ship ilişkisini engellemek için yapılar genelde bu.

Siz diyelim yeni bir gemi alacaksınız, Türk bayrağı çekmek istiyorsunuz, Türkiye’de bir şirket kurdunuz, yeni bir şirket, bu şirketle şu anda gidip döviz kredisi kullanmanızın önü kapalı. Çünkü o şirketin geçmiş döviz geliri yok. Geçmiş döviz geliri olması lazım son üç yılda, mevcut döviz kredisi bakiyenizi düşüktükten sonra kalan bir boşluk varsa döviz kredisi kullanabilirsiniz ama taze kurduğunuz bir şirkette geçmiş döviz geliri yok. İleriye dönük 24 aylık bir döviz getirici tevsiki belge gösterirseniz, kullanabilirsiniz.

Diyelim ki elinizde bir kira kontratı var, bunu gösterebilirsiniz, fakat o zaman da kredi 24 ay vade ile kısıtlı, hangi gemi yatırımını 24 ay vade ile yapacaksınız? 24 ay vade ile alacağınız kredi ile ancak çürük gemi alırsınız. Bu

da Türk denizcilik sektörünü gittikçe yaşlı gemilere mecbur bırakır. Bir an için hadi dedik bunu da ayarladınız, kabotajda çalışan geminin geliri zaten döviz kazandırıcı hizmet sayılmadığı için kabotajdaki gelirlerden dolayı o taahhüdü de yerine getiremiyorsunuz. Biz Oda üstünden bununla ilgili Hazine Müsteşarlığı’na gerekli temaslarda bulduk, fakat hakikaten ciddi bir direnç var. Özellikle özel sektör kredilerinin çok yüksek olmasından dolayı burada herhangi bir esneklik yaratmak istemiyorlar. Biz de bunu anlatabildiğimiz kadar denizcilik sektörünün döviz geliri yaratan istihdam sağlayan SGK primi sağlayan bir sektör olduğunu vurgulamak istiyoruz.” Düzgüt sözlerini şöyle noktalandı: “Eğer bu konuda da bir çözüm üretilemezse Türk bayrağı ile ilgili celladın herhalde son hamlesini de buradan yemiş olacağız, zamanla gittikçe eskijen, küçülen bir TC bayrağı filomuz olacak. Teşekkür ederim.”

Metin Düzgüt’in ardından Meclis Üyesi Kasım İnanlı söz aldı. Sözlerine; “Sayın Başkan, Sayın Meclis Üyeleri hepinizi saygı ile selamlıyorum” diye başlayan İnanlı, şöyle devam etti: “En önemli sorunlarımızdan bir tanesi olan İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nden kiraladığımız iskele alanlarımıza aynı zamanda Milli Emlak Genel Müdürlüğü’nün tahakkuk ettirmiş olduğu ecri misiller konusu çözüm yoluna girmiş bulunmakta.

Özellikle Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Bey’in desteği ile ve İstanbul Valimizin inisiyatifi ile dört sefer üst üste yaptığımız seri toplantılar sonucu çözüm yoluna girmiş durumda. İnanlı sözlerini şöyle noktalandı: “Ben buraya sorunumuza destek veren ve dile getiren Sayın Tamer Bey’e ve İstanbul Valimiz Sayın Ali Yerlikaya’ya teşekkür etmek için geldim. Sorunlarımızı dile getiriyoruz, bu tür çözüm yoluna girdiğinde de teşekkür etmek boynumuzun borcu. Teşekkür eder, saygılar sunarım.”

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Şubat ayında gerçekleştirdiği ve yer aldığı faaliyetler kapsamında düzenlenen toplantı ve ziyaretlerden bazıları şöyle:

### TAMER KIRAN, CNR AVRASYA BOAT SHOW'U ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, CNR Expo İstanbul Fuar Merkezi'nde 22 Şubat – 01 Mart 2020 tarihleri arasında düzenlenen, 15. Uluslararası Deniz Araçları Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı - CNR Avrasya Boat Show'u ziyaret etti. Ziyarete, DTO Meclis Başkanlık Divanı, Yönetim Kurulu ve Meclis üyeleri, Bodrum ve Kocaeli Şube Başkanları ile Sekreteryası katıldı. Önce İMEAK DTO'nun standına giden Tamer Kiran, daha sonra fuarı gezerek katılan firmaları ziyaret etti, temsilcileriyle sohbet etti.

### "GÜNÜMÜZ DENİZ TAŞIMACILIĞINDA MAKİNA HASARLARI" SEMİNERİ YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve ClassNK'nın düzenlediği "Günümüz Deniz Taşımacılığında Makina Hasarları, Çıkarılan Dersler ve Alınabilecek Önlemler" konulu seminer, 4 Şubat 2020 Salı günü, Sheraton Grand Ataşehir'de yapıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran seminerde yaptığı konuşmada, dünya var olduğu sürece deniz taşımacılığının yapılmaya devam edeceğini belirtti. İnsansız, uzaktan kumandalı gemilerin denemeye başladığını ancak bu gemilerin tam anlamıyla devreye girmesi için önemli bir süre gerektiğini belirten Tamer Kiran,

bu süreçte gemi insanlarına daima ihtiyaç olacağını ifade etti. Tamer Kiran, bu gerçeğin farkında olarak gemilerde çalışan personelin eğitim seviyesinin yükseltilmesinin önemini vurguladı.

### DTO 24. DOĞU AKDENİZ ULUSLARARASI TURİZM VE SEYAHAT FUARI EMITT'E KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İstanbul TUYAP Fuar Merkezi'nde kapılarını açan 24. Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı EMITT 2020'yi ziyaret etti.

İMEAK DTO'nun standını gezen Tamer Kiran, burada fuara katılan Oda şubelerinin Yönetim Kurulu Başkanları, Müdürleri ve görevlileriyle bir araya geldi. Ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Meclis üyeleri ile Sekreteryası katıldı.

### İMEAK DTO'YA BAĞLI MESLEK KOMİTELERİ GİSBİR'DE TOPLANTI YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı 03 No'lu Gemi İnşa Yan Sanayi, 05 No'lu Gemi İnşa Tamir ve Bakım Tersaneleri, 06 No'lu Yat İnşa ve Tamir Bakım Faaliyetleri, 07 No'lu Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Meslek Komiteleri'nin başkan ve üyeleri bir araya gelerek toplantı yaptı. Tuzla'daki GİSBİR binasında gerçekleşen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran da katılarak başkanlık etti.

### İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ ENERJİ VERİMLİLİĞİNDE ÖDÜLE LAYIK GÖRÜLDÜ

Piri Reis Üniversitesi'nin Deniz Kampüsü, İSO Özel Kategori Enerji Verimliliği Birincilik Ödülü'ne layık görüldü. Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan ödülü, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez'in elinden aldı.

### TURİZM YATIRIMCILARI FORUMU DÜZENLENDİ

Türkiye Turizm Yatırımcıları Derneği (TTYD) tarafından ve Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi desteği ile düzenlenen "Turizm Yatırımcıları Forumu" küresel turizm yatırımcılarını İstanbul'da bir araya getirdi. Raffles İstanbul Hotel'de düzenlenen ve TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ile Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanı Naci Ağbal'ın da katıldığı forumun ilk gününe TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran da iştirak etti.

### İMEAK DTO'DA GEMİ ADAMLARI İLE İLGİLİ PANEL DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Meclis Salonu'nda, TÜRDEF iş birliğiyle "Gemi Adamları Sağlık Yönergesi ile Mürettebat Eğitimi ve Deniz Yaşamına Uyum Koşullarının Değerlendirilmesi" başlıklı panel düzenlendi. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ndeki (TOBB) görevi dolayısıyla İstanbul dışında olan İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran, panele Skype aracılığıyla katıldı.



TURKEY



**Simsekler**

GENERAL SHIP CHANDLERS &  
SHIP REPAIR INC.  
Since 1976

**7/24  
SERVICE  
ALL  
TURKISH  
PORTS &  
STRAITS**



**im pa** **ILS**



TradeNet  
#52240



EN ISO  
45001:2018  
22000:2018  
14001:2015  
9001:2015



**Head Office :**

Kazım Dirik Mah. Atatürk Cd. Merkez İşhanı No.70 K.4 D.8 35800 Aliğa / İZMİR - TURKEY

T. +90 232 616 16 92 F. +90 232 616 36 27 - info@simseklerltd.com.tr - www.simseklerltd.com.tr



# ONURSAN



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

## Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

#### Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts





## Certifying excellence since 1899

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

# ClassNK





# DTO YÖNETİMİ CNR AVRASYA BOAT SHOW'U ZİYARET ETTİ

Bu yıl 15.'si düzenlenen CNR Avrasya Boat Show'un açılışına DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Başaran Bayrak katıldı. Ertesi gün de DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve beraberindeki heyet fuarı ziyaret etti.



CNR Holding kuruluşlarından Pozitif Fuarçılık tarafından Deniz Endüstrisini ve Denizciliği Geliştirme Derneği (DENTUR) iş birliği ve KOSGEB

Erem ve DENTUR Yönetim Kurulu Başkanı Alparslan Sirkecioğlu'nun ev sahipliğinde yapılan törene; T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Bakan Yardımcısı



desteğiyle organize edilen 15. Uluslararası Deniz Araçları Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı - CNR Avrasya Boat Show'un resmi açılış töreniyle kapılarını ziyaretçilerine açtı. CNR Holding Yönetim Kurulu Başkanı Ceyda

Ahmet Misbah Demircan, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Cem Erdem, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Türkiye

İhracatçılar Meclisi (TİM) Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Gülle, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven ve sektör temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirildi.

Fuarın açılış töreninde konuşan CNR Holding İcra Kurulu Üyesi / CEO Ali Bulut, fuarın geçen yıla göre yüzde 20 civarında büyüdüğünü ifade etti. 2019 yılında 120 binin üzerinde ziyaretçi ağırladıklarını açıklayan Ali Bulut, bu yıl ise 150 bini aşkın deniz tutkununa ulaşmayı hedeflediklerini söyledi.

## SEKTÖRÜN GENEL İHRACAT İÇERİSİNDEKİ PAYI % 11

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Gülle ise; yaptığı konuşmasında denizcilik sektörünün ihracat potansiyeline değindi. Geçen yıl genel ihracat rakamı içerisinde yüzde 11'lik pay ile önemli bir başarı elde edildiğini de söyleyen İsmail Gülle, "101 ülkeye ihracat yapan bir sektörden söz ediyoruz.

Ulaşılması gereken pazarlara ulaştığımız, ama daha fazla yerde olmalıyız. Sektörümüze inanıyoruz. Bu sebeple de biz Türkiye Tanıtım Grubu olarak, sektörün her daim yanındayız" dedi.

## 560 VATANDAŞA AMATÖR DENİZCİLİK EĞİTİMİ VERİLDİ

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Cem Erdem ise konuşmasında, dünya üzerindeki deniz hakimiyetinin öneminden söz ederek, "Deniz ulaşımını geliştirmek amacıyla bakanlık olarak ticaret odalarımızla ve STK'larımızla





# DTO'DA MÜŞTEREK AVARYA SEMİNERİ GERÇEKLEŞTİRİLDİ

11 Şubat 2020 Salı günü, Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda Gemi Brokerleri Derneği ve Omni Sigorta'nın düzenlediği "Müşterek Avarya Açısından Yaşanmış Bir Kazanın Senaryo İncelemesi" semineri yapıldı.



Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Başkanı Semih Dinçel'in açılış konuşmasını yaptığı seminerde Richards Hogg Lindley Firması'ndan Avarya Dispeççileri Derneği Üyesi Marin Direktörü Heather Robinson (Dubai) ve Avarya Dispeççileri Derneği Üyesi Direktör Andrew Slade (Londra) bir sunum yaptılar.

Sunumda; müşterek avarya kavramına genel bakış, müşterek avarya ortaya çıktığında nasıl saptanır, York-Antwerp Kuralları'nın temel hükümlerinin gözden geçirilmesi, müşterek avarya paylaşılması, müşterek avarya dengeleme, güvenlik, uzmanlık, uluslararası normlar, mevzuat, hukuk davaları, sözleşme şartları, Müşterek Avarya Dispeççileri Derneği'nin (Birleşik Krallık), istikrarlı uygulama kuralları, avarya dispeççisinin rolü, danışmanın niteliği ve yükümlülükler, yük feda etme vakaları, müşterek avarya sorveyörünün



rolü gibi konu başlıkları ele alındı. Sunumun ardından izleyicilerin de katılımıyla vaka incelemesi yapıldı.

## "NAVLUNLARIN MUTLAKA YÜKSELMESİ LAZIM"

Seminerin açılışında konuşan Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel, navlun gelirinin bu sektörün tek gelir kalemi olduğuna dikkat çekti. Armatörün tek gelir kaleminin navlun olduğuna değinen Dinçel, bu gelirden sigorta, klas, P&I, acente, personel, yakıt gibi her kalem giderin ödendiğini vurguladı.

Ocak ayı ile birlikte bu sektörün girdisi olan navlunlarda büyük bir düşüş yaşandığını vurgulayan Dinçel, yaşanan adaletsizliği şöyle anlattı: "Keskin rekabet şartları var, low sülfür fuel oil'den dolayı yakıt fiyatları artmış olmasına rağmen ki o da 300 dolar farkla başladı, ardından 200'e indi. Makinası fuel oil yakan gemilerin yakıt

gideri katlandı. Yakıt fiyatlarının iki kat artmasına rağmen navlunlar, artmayı bırakın geriledi." Dinçel şöyle devam etti: "Bu durumda Müşterek Avarya aslında armatörlerin hepsinde var. Yani yangın var ve tüm armatörleri kapsayacak bir Müşterek Avarya tanımlaması bulunuyor.

Kesin olan bunun böyle devam etmeyeceği, biz onu şuradan anlıyoruz ki şu anda operasyon masraflarının altında gelir karşılığı güncel piyasa rakamlarından gemiyi kiraya alın bakalım bir sene.

Verir mi armatör? Vermiyor. Demek ki böyle gitmeyeceği zaten belli lakin bu düşüş uzun süre devam ederse, armatörün giderleri olan yakıt, kumanya, personel ücretleri bunların ödemeleri bir müddet sonra aksamaya başlar. O yüzden navlunların mutlaka çok hızlı bir şekilde opex rakamlarına ve hatta üzerine geri dönmesi gereklidir."





# DTO'DA DENİZ SİGORTALARI PANELİ YAPILDI

KOSDER Deniz Sigortaları Paneli İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda (DTO) gerçekleştirildi. Panele konuşmacı olarak Banu Ökem, Ali Çakır, Gürhan Kulle, Erdem Atabey ve Çağdaş Kırçalı katıldı.



**HÜSEYİN KOCABAŞ**

KOSDER Deniz Sigortaları Paneli dün İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda (DTO) gerçekleştirildi. Panele denizcilik sektöründen birçok kişi katılım gösterirken moderatörlüğünü ise KOSDER Yönetim Kurulu 2. Başkanı Pinar Kalkavan üstlendi. Açılış konuşmasını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş yaptı. Kocabaş, panele gösterilen ilgiden memnun olduğunu ifade ederek: "Gelişen ekonomilerle birlikte mal ve hizmet üretiminin artması, buna paralel olarak yukarı doğru ivme yakalayan talep miktarı, uluslararası taşımacılığı daha da önemli hale getirmiştir.

Dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı olması ve teknolojik gelişmeler göz önüne bulundurulduğunda, deniz taşımacılığı diğer taşımacılık faaliyetlerine göre avantajlı konumda yer almaktadır" dedi.

Her ticari faaliyette olduğu gibi, deniz yolu taşımacılığının da, içerisinde yer alan ve değer zincirini oluşturan bileşenlerle bir bütün olarak ele alınması gerektiğini söyleyen Hüseyin Kocabaş, bu bileşenlerin en önemlilerinden biri olarak deniz sigortalarının gemilerin can simidi olduğu vurgusunu yaptı.

## SİGORTALAR SEKTÖRÜN SÜREKLİLİĞİNİ SAĞLIYOR

Sigortacılık şirketlerinin bir prim karşılığında yapılmış deniz sigortası sözleşmesi ile sigortalıyı koruyan kurumlar olduğunu belirten KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş: "Tıpkı bizler gibi kâr amacı güden ve bu minvalde faaliyetlerini sürdüren kuruluşlardır. Taşımacılık esnasında geminin kendisinin, taşıdığı yükün ve diğer unsurların zarar görmesi, ticarete dahil olan bütün etmenleri olumsuz etkilediği gibi, büyük oranda maddi kayıplara da neden olmaktadır.



**PINAR KALKAVAN**

Tam da bu noktada deniz sigortaları; armatör ve işletmecilerin sermayelerini teminat altına almakla kalmayıp, sektörün sürekliliğini sağlama adına da önemli bir işlevi yerine getirmektedir" dedi.









# “GÜNÜMÜZ DENİZ TAŞIMACILIĞINDA MAKİNE HASARLARI” SEMİNERİ YAPILDI

Türk Armatörler Birliği, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve ClassNK'nın düzenlediği “Günümüz Deniz Taşımacılığında Makina Hasarları, Çıkarılan Dersler ve Alınabilecek Önlemler” konulu seminer, 4 Şubat 2020 Salı günü, Sheraton Grand Ataşehir’de yapıldı.



Denizcilik sektörünün öncü kuruluşları, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve ClassNK, sektörün temel sorunlarını analiz etmek ve çözüme kavuşturmak amacıyla, “Günümüz deniz taşımacılığında makine hasarları, çıkarılan dersler ve alınabilecek önlemler” konulu seminer düzenledi.

Sheraton Grand Ataşehir’de düzenlenen Seminere, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu ve Meclis Üyeleri, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkan Vekili Cihan Ergenç, TAB Yönetim Kurulu Üyeleri, ClassNK Türkiye Temsilcisi Hiroshi Shibako, NK Research Institute’den Koordinatör Naoko Sugawara, MAN Diesel SE Denmark Yöneticisi Peter Nerenst, denizcilik sektöründeki sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri, sektörün çeşitli alanlarındaki isimler ile birlikte

çok sayıda kişi katıldı. Seminerin açılış konuşmalarını ClassNK Türkiye Temsilcisi Hiroshi Shibako ile Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç yaptı.

## “AMACIMIZ HATALARDAN DERS ÇIKARTMAK”

Türk denizcilik sektörünün yaşadığı sorunların çözümüne katkı sunmasının hedeflendiğini ve sektörde, ülkede, hatta dünyada yüzde 70 oranında benzer hatalar yapıldığını ifade eden Türk Armatörler Birliği Başkan Vekili Cihan Ergenç; “Hata bir kere yapılır. Aynı hatayı iki kere yapıyorsak, bu artık hata değildir. Demek ki biz dersimizi iyi çalışmamışız. Bir şeyleri yanlış yapıyoruz. Amacımız hatalardan ders çıkarmak olmalı. Katma değeri olan bu derslerden kendi şirketimiz ve eğitimimiz için bir bilgi düzeyi oluşturmak. Katma değeri olan eğitimler yapalım, bilgiler paylaşalım. Bazen bir kelime, bazen de bir virgül bile



yeterli oluyor” dedi. Deneyimlerin paylaşılması ve hatalardan ders çıkarılarak tekrarlanmaması durumunda Türk Denizcilik İşletmelerinin üst düzeye taşınacağını aktaran Ergenç, “Daha çok kazanmış oluruz. Biz ekip olarak Türk armatörlerini ve gemi işletmecilerini daha ileriye taşımış oluruz. Bazen basit hatalardan dolayı 3-4 milyon dolarlık zararlara tanık oluyoruz. Dolayısıyla bu konu ciddiye alınması gereken, derinliği irdelenmesi gereken bir konudur” diye konuştu.

## “GEMİ PERSONELİ EĞİTİM SEVİYESİNİ YÜKSELTMELİYİZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran seminerde yaptığı konuşmada, dünya var olduğu sürece deniz taşımacılığının yapılmaya devam edeceğini belirtti. İnsansız, uzaktan kumandalı gemilerin denenmeye başlandığını ancak bu gemilerin tam anlamıyla devreye girmesi için önemli bir süre gerektiğini belirten



# MUSTAFA MUHTAROĞLU IBIA YÖNETİM KURULUNA SEÇİLDİ

Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) Yönetim Kurulu'nda görev yapan ilk ve tek Türk olan Mustafa Muhtaroglu 2020-2023 dönemi için yapılan seçimleri kazanarak, IBIA Yönetim Kurulu'na seçilerek görev yapan tek Türk olmayı başardı.



**Mustafa Muhtaroglu**

24 Şubat 2020 günü Londra'da yapılan IBIA genel kurulunda açıklanan seçim neticelerine göre Energy Petrol Yönetim Kurulu Başkanı ve DTO 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu ile birlikte sektörün devleri olarak nitelendirilen Maersk, Star Bulk gibi önemli oyuncuları da IBIA Yönetim Kurulu'na seçilmeyi başardılar. Sektörün büyük heyecanla

takip ettiği ve sonuçlarını merakla beklediği seçim sonrası IBIA Yönetim Kurulu şu şekilde oluştu: Henrik Zederkof, Bunker Holding A/S, Hon Treasurer, Nigel Draffin, Consultant, Peter Beekhuis, Maersk Oil Trading, Eugenia Benavides, Terpel SA, Constantinos Capetanakis, Starbulk, Timothy Cosulich, Fratelli Cosulich, Patrick Holloway, Webber Wentzel Attorneys, Mustafa Muhtaroglu, Energy Petrol, Adrian Pask, BP Marine, Adrian Tolson, Blue Insight, USA, Nicolas Vukelja, Terramar.

Mustafa Muhtaroglu seçimlerden sonra yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Üyelerin ciddi desteği ve yüksek teveccühü ile seçimi kazandım, destek veren herkese çok teşekkür ederim. Sonuçlar açıklandıktan sonra katıldığım resepsiyonda bir üye, 'Sen sektörün

doğrularını ve gerçek değerlerini temsil ediyorsun, onun için kazanıyorsun' dedi. Sanıyorum bu seçimin en net özeti bu cümledir, evet girdiğim her IBIA yönetim kurulu seçimini kazandım.

Bu başarıyı gösterebilen birkaç kişi var, belki kimse yok, defalarca giren ve kazanamayan adaylar var. Sanıyorum ne seçimi olursa olsun oy atanların bir feraseti, sağduyusu, vicdanı var. Siz onu asla gerçek dışı söylemlerle, yalan haberlerle, sahte yapmacık kurgularla değiştiremiyorsunuz. Herkes neyin ne olduğunu, kimin ne olduğunu çok iyi biliyor, görüyor ve doğru mutlaka tecelli ediyor. Hem sektörümüz, hem Türk bunker ve denizcilik camiası adına bu görevi yapmaktan çok mutluyum. Doğru bir kez daha kazandı, bu seçim eğriyi doğruyu akla karayı herkese gösterdi, ülkemize ve camiamıza hayırlı olsun."

## DTO'DA GERÇEKLEŞTİRİLECEK BIMCO SEMİNERLERİ

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (The Baltic and International Maritime Council-BIMCO) tarafından IMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis salonunda Mart ayında seminerler düzenlenecek.

Düzenlenecek Seminerler Şunlar:  
23-24 Mart 2020: Alım ve Satım Semineri (Sale and Purchase Seminar)  
Seminerde, gemi alım satım süreçlerinin ve mekanizmalarının arka planı, gemilerin fiziksel durumları, satış fiyatları, piyasa değerleri, satış vergileri ve masrafları, ödeme yöntemleri, anlaşmazlık çözümüne ilişkin analizlerin incelenmesi ve anlaşma hükümleri gibi konular ele alınacak, seminer süresince

vaka çalışmalarına da yer verilecek. Kontenjanın sınırlı olduğu seminerin detaylarına [https://www.bimco.org/training/courses/2020/0324\\_sale-and-purchase\\_istanbul](https://www.bimco.org/training/courses/2020/0324_sale-and-purchase_istanbul) sayfasından ulaşmak mümkün. 25-27 Mart 2020: Emtia Ticareti ve Kiralamaya İlişkin İleri Düzey Seminer (Commodity Trading and Chartering Masterclass)  
Seminerde, mal satış sözleşmeleri ilkeleri ve yaygın kullanım şekilleri,

satış, sigorta ve taşıma sözleşmeleri arasındaki ilişki, armatörler ve kiracıların görevleri, konşimento ve teminat mektubu hususları ele alınacak.

Kontenjanın sınırlı olduğu seminere ilişkin detaylı bilgilere [https://www.bimco.org/training/courses/2020/0325\\_commodity-trading-and-chartering\\_istanbul](https://www.bimco.org/training/courses/2020/0325_commodity-trading-and-chartering_istanbul) internet adresinden erişmek mümkün.



# TEK COATING- BİR ÇOK MARKET

APC KOROZYON PROBLEMİNİZİ ÇÖZÜYOR.



**ChemLINE**



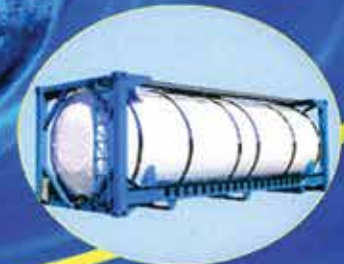
**ChemLINE**



**ChemLINE**



**MarineLINE**



**ChemLINE**

**KİMYASAL ÜRETİM- TAŞIMA-DEPOLAMA**

**ASİT-CAUSTIC-SOLVENT' TE EŞSİZ KAPLAMA DİRENCİ**

**BÜTÜN DÜNYADAKİ MAJOR ŞİRKETLER TARAFINDAN SAPTANDI!**

Advanced Polymer Coating, Ltd.  
Avon, OH 44011 U.S.A.  
Email: [marineline@adv-polymer.com](mailto:marineline@adv-polymer.com)  
Web: [www.adv-polymer.com](http://www.adv-polymer.com)  
Phone: +01-440-937-6218  
Fax: +01-440-937-5046



Marine Line Coating San. İç ve Dış Tic. A.Ş.  
Evliya Çelebi Mh. Genç Osman Cad.  
Ak İş Merkezi No:58 Kat:4 Tuzla / İSTANBUL  
Phn: +90 216 493 37 28  
Fax: +90 216 493 38 36  
[info@marinelineturkiye.com](mailto:info@marinelineturkiye.com)

# İMEAK DENİZ TİCARET ODASI BODRUM ŞUBESİ'NDEN BIOR'A DESTEK

3 Mart Salı günü Kumbahçe Meydanı'ndan Bodrum Belediye Meydanı'na düzenlenecek kortej yürüyüşü ve açılış seremonisi ile başlayacak olan BIOR (Bodrum International Optimist Regatta)'ya Türkiye Yelken Federasyonu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Bodrum Denizciler Derneği ve Akustik Tourism Center destek veriyor.

3 Mart Salı günü Kumbahçe Meydanı'ndan Bodrum Belediye Meydanı'na düzenlenecek kortej yürüyüşü ve açılış seremonisi ile başlayacak olan BIOR (Bodrum International Optimist Regatta)'ya Türkiye Yelken Federasyonu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Bodrum Denizciler Derneği ve Akustik Tourism Center destek veriyor.

Bodrum Belediyesi'nin himayesinde bu yıl 8'incisi düzenlenecek Bodrum International Optimist Regatta (BIOR) ön kayıtları tamamlandı. 3-7 Mart tarihleri arasında Bodrum



Belediyesi Bodrumspor Yelken Şubesi ev sahipliğinde gerçekleşecek 8'inci Bodrum International Optimist Regatta'ya Türkiye, Hırvatistan, İsveç, Avusturya, Ukrayna, Hollanda, Bulgaristan, Slovenya, Libya, Umman, Malta, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti,

Estonya, K. Makedonya, Gürcistan, Tayland, Fas, Mısır ve Rusya'nın yer aldığı 20 ülke 61 kulüpten 567 sporcu ön kayıt yaptırdı.

7 Mart Cumartesi günü tamamlanacak yarışlar 4 Mart Çarşamba günü başlayacak. 7 Mart'ta düzenlenecek ödül töreni ile sona erecek 8. Bodrum International Optimist Regatta, 4-14 Temmuz 2021 tarihleri arasında Bodrum'da düzenlenecek Dünya Optimist Şampiyonası öncesinde, sporcular için hazırlık niteliğinde.

**(DTO Bodrum Şubesi)**

## EREĞLİ İLÇE EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ'NE ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi (Karadeniz Ereğli) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem başkanlığındaki heyet, yeni atanan Ereğli İlçe Emniyet Müdürü'nü ziyaret etti.

Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi (Karadeniz Ereğli) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, Meclis Üyesi Nevzat Öztürk, Şube Müdürü Bülent Şanal, Şube İdari İşler Yetkilisi Çağla Turgut ve Ereğli'nin köklü acentelerinden İsmail Rifat Taneri, Ereğli İlçe Emniyet Müdürlüğü görevine atanan Mehmet Hakan Çelik'i makamında ziyaret ederek yeni görevinde başarılar dilediler. Bölgedeki genel sorunlardan, önemli gelişmelerden bahsederek fikir alışverişinde bulunan heyet, görüşmenin sonunda bir hatıra fotoğrafı çektiler.

**Batı Karadeniz Bölgesi (Karadeniz Ereğli) Şubesi**





# DTO ALIAĞA ŞUBESİ'NDEN ÇEVRECİ PROJE

Aliağa'da deniz yüzeyindeki kirlenmeleri önlemek amaçlı özel hizmet verecek olan 'BAŞARAN 2' isimli atık alım gemisi Aliağa Liman Başkanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi yetkililerinin katılımıyla hizmete açıldı.

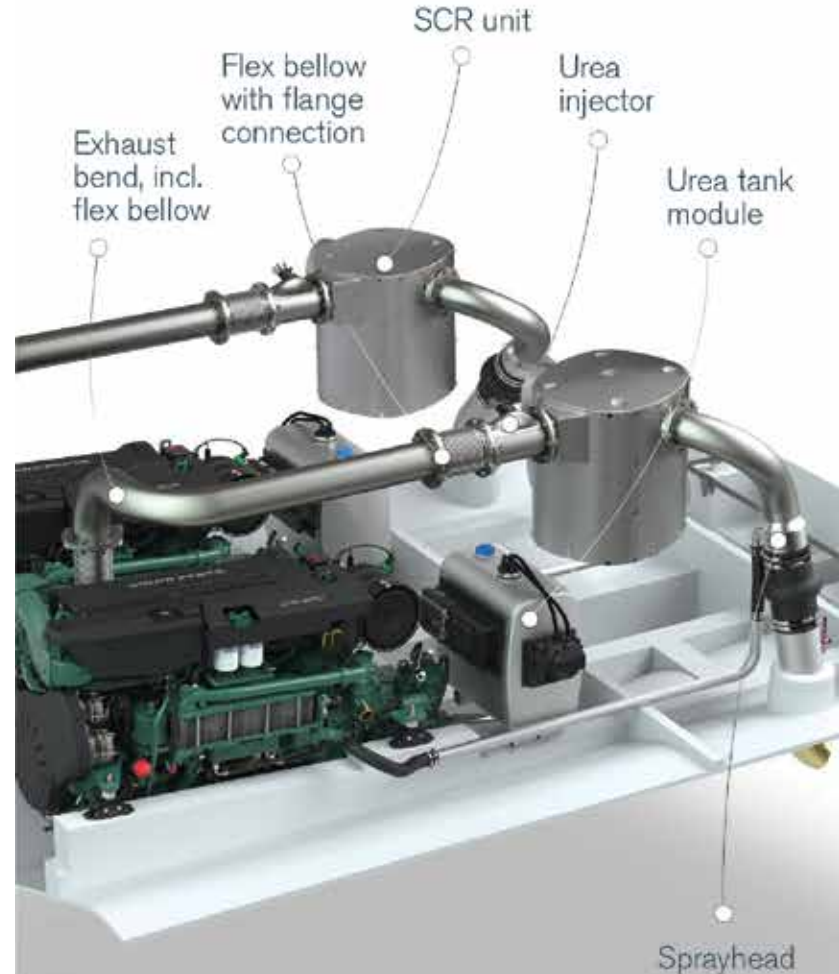


Bu kapsamda "BAŞARAN 2" isimli gemi, Aliağa'da yaşanacak deniz kirlenmelerine karşı görev yapacak. Geminin açılışı sonrası katılımcılara BAŞARAN-2'yi tanıtan Mavi Deniz Marine Environmental Protection Services Co. Yönetim Kurulu Başkanı Ali Altıntop, konuşmasında şunları dile getirdi: "Firmamızda BAŞARAN 2 gibi 15 adet gemi bulunmakta. İzmir'de ve Kocaeli'de deniz temizliği bizimle başladı. İzmir'de rahmetli Ahmet Piriştina döneminde 12 yıl önce bir gemiyi verdik. İzmir'de 12 yıl görev yaptı. Şu an Aydın'da, Bursa'da, Hatay'da ve Suriye sınırında Samandağı'nı da gemilerimiz temizliyor. Son 10 yılda Türkiye'de deniz unutuldu. Denizler, göller ve dereler temizlenmiyor. 'Üç tarafı denizlerle çevrili' demek yetmiyor. Fethiye, Göcek ve Marmaris'te öyle bir atık alım gemisi yok. Ama 15 bin yat tur yapıyor. Kimse kusura bakmasın hizmet yoksa denizler elden gider. Tatil köylerinde 10 yıl sonra da fareler gezer. Turistler kaçmaya başladı.

Aliağa'da Star Rafineri ve TÜPRAŞ gibi büyük tesisler bulunmakta. Buraya yanaşan gemi 'gel çöpümü gel atığımı al' dediğinde burada bir atık toplama gemisi yoktu. Biz buraya bu gemiyi getirdik. Ne için, atıklar alınsın diye. Yasa var, kanun var ama maalesef uygulama yok" dedi. Konuşma sonrası katılımcılar gemiyi gezdiler.

(DTO Aliağa Şubesi)

# VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

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

# BODRUM'DA DALIŞ TURİZMİ

Etrafını saran sularda sayısız canlıya ev sahipliği yapan Bodrum yarımadası, sualtı mağaralarından yapay ve doğal resiflere, gemi batıklarından uçak kalıntılarına uzanan keşif alanlarıyla maceranın eksik olmadığı bir deniz heyecanı vadediyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç'i ziyaret eden 46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri Üyesi Kenan Doğan, dalış bölgelerinin korunması gerektiğini söyledi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç de görüşme sırasında şunları söyledi; "Bodrum yarımadası dalış için dünyanın en çekici yerlerinden biridir. Bodrum'un sünger avcılığı geçmiş, kentte dalmayı önde gelen bir spor haline getiren, oldukça gelişmiş bir altyapı oluşmasını sağlamıştır. Sualtı müzesi olan ve dünyadaki en iyi 8 müzeden biri seçilmiş olan Bodrum Kalesi'nde sergilenen, bir müzede bulunabilecek en büyük Doğu Akdeniz amfora koleksiyonu, cam gemisi batığı, Roma batığı, Bizans batığı ve Gelidonya batığı, bölgenin sualtı geçmişine tanıklık etmektedir. Halk öykülerinin değişmez unsuru haline gelen Bodrumlu sünger avcılarının, bu hazinelerin bulunuşunda ve çıkartılmasında yadsınamayacak bir rolü olmuştur.

Beyaza boyanmış evleri, doğası ve masmavi deniziyle farklı bir görsel şölen sunan Bodrum, çeşitli noktalarındaki dalış merkezleriyle de ön plana çıkıyor. Yalnızca Türkiye'de değil, dünyada da turizm alanında oldukça iyi bilinen tatil merkezimiz, her yıl çok sayıda dalış tutkununu da ağırlıyor. Biz, sualtı arkeolojisi olarak da dünyada birinci ligde oynadığımızı biliyoruz."

Dinç, sualtı sporlarının gitgide geliştiğini belirterek; "Bu konuda, öncelikle ele almamız gereken, bizim de önceliklerimizden biri olan temiz denizler" diye konuştu. Dinç sözlerini



şöyle sürdürdü; "Sualtı meraklılarının ilgisini daha fazla çekmek ve daha keyif almalarını sağlamak için Bodrum açıklarında yapay resif sayısının artırılması gerektiğini düşünüyorum. Ayrıca geçmiş yıllarda Bodrum'da yapılmış olan Altın Palet Sualtı Görüntüleme Türkiye Şampiyonası gibi etkinliklerin çoğaltılması kaliteli turistin 12 ay Bodrum'a gelmesini sağlayacak, bu da Bodrum turizmine, sualtı turizmine ve dalış sporlarına büyük katkı sağlayacaktır. Bu konuda elimizden gelen desteği vermeye hazırız."

Bodrum yarımadasındaki dalış turizmi, benzersizliğini bir araya gelen bir dizi özellikten alıyor: Kristal berraklığındaki güvenli suları, dalış sahalarının çeşitliliği, deneyim sahibi ve lisanslı dalış eğitmenleri, konforlu dalış tekneleri, tarihi değer niteliği taşıyan sünger dalışı geçmişi ile arkeolojik

sualtı hazineleri gibi. Türkiye dalış sahaları 1980'lerin başından beri, Bodrum Kalesi'nde bulunan Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi'ne bağlı sualtı arkeologlarının tavsiyeleriyle düzenlenmekte. Kıyı araştırmalarının göstergeleri doğrultusunda, tarihi öneme sahip batıklar ile sahil alanlarını korumak adına, sadece bazı bölgelerde spor amaçlı dalış gerçekleştirilmesine izin veriliyor.

Ziyaret sırasında dalışa gelenlerin amacının sualtı canlılarını görmek olduğuna dikkati çeken Doğan; "Bodrum, sünger yapısının fazlalığı ve tüm canlılığı ile Akdeniz sualtı türlerinin neredeyse tamamına ev sahipliği yapıyor.

Bodrum sualtı yapısı her seviyeden dalgıca hitap ettiği gibi; ev sahipliği yaptığı 3 batığı ve doğa harikası mağaraları ile unutulmaz bir dalış deneyimi yaşıyor. Her mevsim kristal netliğinde olan suları, 20-30 metre görüş mesafesiyle Bodrum, sualtı fotoğrafçıları için de vazgeçilmez" diye konuştu.

Doğan; "Bodrum ülkemizin dalış turizmine imkan sağlayan nadide bölgelerinden biri, bu alanlarda avcılığın önüne geçilmesi lazım. Bu canlıları yok edersek görececek bir şey kalmayacağı için Bodrum'da sualtı güzellikleri değerini yitirecektir. Amacımız bu dalış bölgelerini her türlü avcılığa kapattırmak. Bodrum'da dalış yapanların çektiği görseller farklı ülkelerden görülüyor. Birçok kişi bu sayede Bodrum'un sualtı güzelliklerinin farkına varıyor" ifadelerini kullandı.

**(DTO Bodrum Şubesi)**



# NORWEGIAN CRUISE KUŞADASI'NA 30 İLAVE SEFER KOYDU

Küresel ekonominin yanı sıra dünya turizmde de şok yaratan koronavirüs salgını nedeniyle dev yolcu gemileri rotalarını Akdeniz'e çevirdi.



Dünyanın önde gelen kruvaziyer firmalarından Norwegian Cruise Line, Uzak Doğu'daki seferlerini iptal ederek gemilerinin yönünü Akdeniz'e çevirdi. Kruvaziyer firmasının 2020 yılında Ege Ports Kuşadası Limanı'na planlanmış 12 seferi olduğunu belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, firmanın koronavirüs endişesi nedeniyle Uzak Doğu seferlerini iptal ettiğini ve Kuşadası'na 60 bin yolcu kapasiteli ilave 30 sefer daha koyduğunu söyledi.

Öztürk, "İnsanlığı tehdit eden bu salgın nedeniyle üzüntülüüz. En büyük dileğimiz bu salgının insanlığa ve küresel ekonomiye daha fazla zarar vermeden önlenbilmesidir. Bu gelişmelerden dünya kruvaziyer sektörü de olumsuz etkilendi. Ancak mevcut tabloda Akdeniz'i ve ülkemizi güvenli liman olarak görmeleri memnuniyet vericidir. Yakın zamanda Norwegian Cruise firmasını diğer kruvaziyer operatörlerinin de takip edeceği ifade ediliyor.

Kruvaziyer firmalarının gemilerini Uzak Doğu'dan çekerek Akdeniz'e kaydırması, Kuşadası Limanı'nın yanı sıra İzmir Limanı ve ülkemizin diğer yolcu limanlarına yeni seferlerin düzenleneceği beklentilerini artırıyor" dedi.

(DTO İzmir Şubesi)

# MFT

MARINE FLUID TECHNOLOGY



## Key Benefits:

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

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



# elizya

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

Tel. +90 212 243 93 94

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

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

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

# MARİNALAR 2019'DA DOLDU TAŞTI

Türk yat turizmi ve marinalar, Türkiye'yi terk eden yabancı yatlardan dolayı yaşanan sıkıntılı dönemi geride bırakarak, yeniden yükselişe geçti.



Yabancı bayraklı teknelerin geri dönüşü ile beraber 2019 yılında Ege Denizi'nde yat trafiği hızlanırken, marinalarda doluluk oranları yüzde 125'e kadar çıktı. Artan talep, yeni marinaların yapımını da gündeme getirdi. Ege kıyılarında hizmet veren marinaların

istedi. İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, 15 Temmuz kalkışmasından sonra Türkiye'yi terk eden birçok teknenin 2019 sezonunda ülkemiz kıyılarına geri döndüğü açıkladı. Öztürk, "Ülkemiz marinalarının geçen yılı yüzde

Bu gelişmeler çok sevindirici" dedi. Öztürk, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından İzmir'de beş adet yeni yat limanı planlandığını belirterek, bu projelerin hayata geçmesini de beklediklerini söyledi. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın Türk karasularında yabancı bayraklı ticari yat yerine Türk bayraklı ticari yat çalıştırılması kararının da sektöre olumlu etkide bulunduğunu ifade eden Öztürk, bu uygulamanın ardından birçok Türk yatırımcının yat kiralama işine girdiğini açıkladı. Öztürk, "Yatların Türkler tarafından Türk karasularında Türk bayrağı ile hizmet edecek olması da bizi heyecanlandırdı" diye konuştu.

## SEKTÖR 2020'DEN UMUTLU

Setur Kuşadası Marina Müdürü Hakan Tellioglu da, "Marinamızın doluluk oranı yüzde 110 oldu. Yatçılık ve marinacılıkta yakaladığımız başarıyı iyi değerlendirerek bürokratik pürüzlerden arınmış yeni yatırım alanları yaratabilsek, önümüzdeki dönemde ülkemizde gerçekleştirilecek yatırımlara ivme kazandırabiliriz" dedi.

İC Çeşme Marina Genel Müdürü Can Akaltan da, marina yatırımı ve işletmesinde bürokrasinin basitleştirilmesini istedi. Akaltan, "Yat limanlarından tahsil edilen kira bedelleri düşürülmeli, özellikle yabancı yatçıların ülkemiz sularında ziyaret ve çarptır hizmeti almaları teşvik edilmelidir. Yeni jenerasyonun yatçılığa daha kolay ulaşımı için tekne paylaşımının hukuki zemini hazırlanmalıdır" diye konuştu.

D-Marin Didim Marina Müdürü Murat Gezgin, "2019 yılında sektör son birkaç yıldır yaşadığı sıkıntıları geride bırakmaya başladı. Özellikle yurtdışından bizi ziyaret eden tekne sayısında ciddi oranda artış oldu. Bu hareketlenmeyi soğutmadan devam



temsilcileri, 2020'de daha parlak bir sezon beklediklerini belirterek, yakalanan ivmenin devamı için destek

125 doluluk oranıyla kapattıklarını öğrendik. Bizim bölgemizde hizmet veren sekiz marında da tablo aynı.





ettirerek gelecek sezonu daha da ileri götürmek arzusundayız” dedi.

Teos Marina Genel Müdürü Faruk Günlü ise, “Modern anlayış ve rekabet ortamının yarattığı sinerji ve Türk misafirperverliği sayesinde, ülkemizde marina hizmeti dünya standartlarının üzerinde bir noktaya ulaştı. Ancak henüz potansiyelimizi yeterince değerlendirdiğimizi söyleyemeyiz.

Türkiye'nin denizcilikteki potansiyelini görmek için ülkemize “üç tarafı denizlerle çevrili” olarak değil “üç denizi 196 ülkeye açılan birer kapı” olarak bakmamız gerekiyor” şeklinde konuştu.

Setur Altinyunus Çeşme Marina Müdürü Onur Kunduz, “Son beş yıllık dönemde deniz turizminde oldukça zorlu bir dönem geçiresek de 2019 yılı itibarıyla turizm verilerinde yükselişler olduğunu,

marinalarda doluluk oranlarının arttığını mutlulukla takip ediyoruz” dedi.

### İZMİR'E BEŞ YAT LİMANI PROJESİ

Yat turizmine hizmet vermek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından İzmir'de Yeni Foça Yat Limanı (280 yat kapasiteli), Çeşmealtı Yat Limanı (330 yat kapasiteli), Şifne Yat Limanı (700 yat kapasiteli), Şakran Yat Limanı (550 yat kapasiteli) ve Bayraklı Yat Limanı (500 yat kapasiteli) olmak üzere beş yat limanının yapımı planlanıyor.

Margen Deniz ve Kara Araştırmaları Eğitim Danışmanlık Hizmetleri sahibi ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Başkan Danışmanı Dr. Ersel Zafer Oral, “Söz konusu yat limanı projeleri içerisinde Şifne ve Bayraklı Yat Limanı projeleri öne çıkmakta ve yakın zamanda Yap-İşlet-Devret modeli ile gerçekleştirilmek üzere ihaleye çıkması beklenmektedir. Coğrafi konumu ve temel özellikleri nedeniyle yeterli tanıtımın yapılması durumunda her iki projeye de yatırımcıların ilgisi olacaktır” dedi.

(DTO İzmir Şubesi)



## “EGE’Yİ BİRLİKTE PAZARLAYALIM”

Yunanistan Ankara Büyükelçisi Michael-Christos Diamessis, aralarında derin tarihi bağların bulunduğu İzmir ile Selanik şehirlerini deniz ulaşımı ve deniz turizmiyle birbirine bağlamanın ve kruvaziyer turizmde Ege’yi dünyaya birlikte pazarlamanın hem Türkiye’nin hem Yunanistan’ın menfaatine olduğunu söyledi.



Yunanistan İzmir Başkonsolosu Argyro Papoulia ile beraber İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi’ni ziyaret eden Büyükelçi Diamessis, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Başkanı Kenan Yalavaç, Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Yönetim Kurulu

Üyesi Hakkı Deniz ve Şube Müdürü Halil Hatipoğlu ile bir araya geldi. Görüşmede, kruvaziyer gemiler için Ege’nin birlikte tanıtılıp pazarlanmasına yönelik ortak paket hazırlanması, İzmir ile Selanik arasında planlanan deniz yolu hattının kurulması için çalışmaların hızlandırılması kararı alındı.

### KRUVAZİYER GEMİLER İÇİN ORTAK PAKET

Yunanistan Ankara Büyükelçisi Michael-Christos Diamessis ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, kruvaziyer turizmde iki ülkenin ortak paket hazırlayıp Ege’yi birlikte

tanıtıp pazarlayabileceklerini söyledi. İzmir-Selanik ve İzmir-Midilli arasındaki deniz ulaştırmasının geliştirilmesi üzerinde duran Diamessis, “İzmir ile Selanik arasında yolcu taşımacılığının yanı sıra Ro-Ro hattı ile iki limanı birbirine bağlamak, hepimize büyük avantaj sağlayacaktır” dedi. Büyükelçi Diamessis, Türk ve Yunan mutfaklarının birbirine çok benzediğini, Yunan yemeklerini tanıtan Türkçe broşürler bastırdıklarını belirterek, gastronomi alanında da iş birliği çağrısında bulundu.

(DTO İzmir Şubesi)

## DTO KOCAELİ ŞUBESİ’NDE EĞİTİM TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi’nde ‘Sülfür Uygulamaları (Marpol Ek VI) ve Balast Suyu Yönetimi Scrubber Eğitim Toplantısı’ yapıldı.

Katılımcılara denizcilik sektöründe yol gösterici olan ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kocaeli Liman Başkanlığı ile İMEAK DTO Kocaeli Şubesi ortaklığında gerçekleşen toplantıya, Kocaeli Liman Başkanı Murat Akpınar, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi üyeleri ve sektör temsilcileri katıldı. Programda Kocaeli Liman Başkanlığı’ndan Denizcilik Sörvey Mühendisleri Bünyamin Güneş, ‘Sülfür Uygulamaları’ konusunda sunum yaparken, Seyid Mahmut Esad Demirci ise ‘Balast Suyu Yönetimi’ konusunda detaylı bilgiler verdi.

Toplantının açılış konuşmasını Kocaeli Liman Başkanı Murat Akpınar yaptı.



Akpınar, denizyolu taşımacılığında Kocaeli’nin önemine dikkat çekerek; “Geçmişten günümüze dünyanın en önemli ticaret sahalarından biri olarak bilinen denizyolu taşımacılığında Kocaeli’nin sorumluluk sahası oldukça geniş. 2020 yılında alınan önlemlerle bir dizi yeni uygulamalar başlatıldı.

Kocaeli Liman Başkanlığı olarak çevre kirliliği konusunda çalışmalarımız Bakanlığımızla birlikte sürüyor” dedi. Konukların konuşmalarının ve sunumların ardından İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel kısa bir konuşma yaptı. Toplantıda ele alınan Sülfür Uygulamaları ve Balast Suyu Yönetimi konusunu değerlendiren İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel, “Tüm üyelerimizi bilinçlendirmek adına Kocaeli Liman Başkanlığımızla çalışmalarımız sürecektir” dedi. Doğusel, Kocaeli Liman Başkanı Murat Akpınar’a katkılarından dolayı teşekkür etti.

(DTO Kocaeli Şubesi)





**YANMAR**

TICARI MARIN

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

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



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

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

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

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



# 105. YILINDA ÇANAKKALE ZAFERİ

İtilaf ve ittifak devletlerinin arasında çıkan savaşa Osmanlı İmparatorluğu'nun da katılması sonucunda itilaf devletleri Osmanlı Devleti'ni etkisiz hale getirmek için İstanbul'u işgal etmeyi, bunun için de Çanakkale Boğazı'ndan geçmeyi planladılar. Ama hesaplayamadıkları şey şuydu: "Çanakkale Geçilmez."



**18 MART ÇANAKKALE DENİZ ZAFERİ**  
Osmanlı Devleti, itilaf devletlerinin Çanakkale'ye hareket düzenleyeceğini öngördü ve düşmanı yenmek için var

3 Eylül 1914 tarihinde Çanakkale'ye gelen, Almanya'da tasarlanan mayın dökme gemisi Nusret ise 8 Mart 1915'te düşman gemilerinin manevra

önünde toplandığında, Osmanlı'nın, mayın hatlarına bağlı olan savunma planı hazırды. Sahilde bu mayın hatlarını koruyan Osmanlı topçu birlikleri bekliyordu. Düşmanın denizin altından ilerlemesini engellemek için ise çelik telli deniz altı ağları çoktan hazırды. 18 Mart 1915'te düşman gemileri batırıldı, Çanakkale'nin sularına gömüldü. Düşmana kıyasla çok az sayıda donanmayla, Tümgeneral Cevat (Çobanlı) Paşa, Alman Mareşal Otto Liman von Sanders, Tümgeneral Mehmet Esat (Bülkat) Paşa ve Yarbay Mustafa Kemal Atatürk'ün komutanlığında kazanılan bu zaferin ardından, deniz yoluyla Çanakkale'yi geçemeyeceklerini anlayan müttefik donanması bir daha dönmek üzere Boğaz'dan ayrıldı.



gücüyle hazırlanmaya başladı. Savunma yapılacak noktalar güçlendirildi. Boğaz'ı savunmak için mayın hatları genişletildi.

alanlarına mayınları döşeyerek zaferin kazanılmasında büyük rol oynadı. Düşman donanması Çanakkale Boğazı

## ÇANAKKALE GEÇİLMEZ

Çanakkale'yi denizden geçemeyeceklerini anlayan itilaf



devletleri kara ordusu ile Gelibolu Yarımadası'nı işgal ederek hedeflerine ulaşmayı planlamaya başladılar. Bu planda itilaf devletlerinin, Marmara'ya girebilmek için donanmasını boğazdan geçirebilmesinin ilk adımı Boğazdaki mayınları temizlemektir.

Osmanlı'nın Anadolu ve Rumeli'deki topçu birliklerini etkisiz hale getirerek mayınları temizlemeyi planlayan düşman kuvvetleri, karadan operasyon yapmaya karar verdiler, bunun için de Gelibolu Yarımadası'nı ele geçirmeye kalkıştılar ve 25 Nisan 1915'te bu amaçla Arıburnu bölgesine geldiler. 19. Tümen Komutanı Yarbay Mustafa Kemal, bölgeyi savunmak üzere 57. Alay'ı buraya yolladı. Mustafa Kemal Atatürk'ün: "Ben size taarruz emretmiyorum ölmeyi emrediyorum" sözü ile 57. Alay ve diğer birlikler sayesinde düşman, denizden sonra karada da büyük bozguna uğratılarak yenildi.

### ÇANAKKALE SAVAŞI'NIN AZ BİLİLEN YÖNLERİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun İtilaf Devletleri'ne karşı verdiği mücadelenin kazanılma ihtimali milyonda birdi. Savaş istatistiklerine göre bir metrekareye altı bin mermi düşüyordu. Bu oran, dünya savaş tarihinin en yüksek rakamıydı. Savaş alanında, havada çarpışarak yapışan sayısız mermi bulundu. Havada iki merminin çarpışma ihtimali ise 600 milyonda birdi...

Üzerinde güneş batmayan imparatorluk olarak tanımlanan İngiltere İmparatorluğu Donanması, 200 yıl sonra ilk yenilgisini Çanakkale Deniz Muharebesi'nde aldı. Asla batırılmaz anlamına gelen "IRRESISTABLE" adlı gemileri, bizim Nusret Gemisi'nin döşediği mayınlarla ilk batan gemilerinden oldu.

7 Mart gece yarısı Nusret gemisi, düşman devriye gemilerini atlatıp Erenköy mevkiinde 26 mayını teker teker ve sessizce suya bırakarak, savaşın kaderini değiştirdi. O karanlık gecede Boğaz'ı gözetleyen düşmanlar Nusret'i görmedi. Geminin vatansever

komutanı Yüzbaşı Hakkı'nın hasta kalbi bu heyecanı kaldıramadı ve Türk milletine zaferi getiren görevi tamamlamanın huzuruyla şehit oldu.

Winston Churchill 1930 yılında bir dergiye verdiği demeçte Nusret Gemisi'nin önemini şöyle anlatır: "Birinci Dünya Savaşı'nda bu kadar insanın ölmesinin, harbin ağır masraflara mal olmasının, beş bin ticaret ve savaş gemisinin batmasının başlıca nedeni, Türkler tarafından bir gece önce atılan ve incecik bir çelik halat ucunda sallanan 26 adet mayındır."

1915'te Tıbbiye'ye kaydolun birinci sınıf öğrencilerinin tamamı Çanakkale'de şehit düştüğü için, Mekteb-i Tıbbiye-i



sonucu üç tane 275 kiloluk mermiyi tek başına arka arkaya kaldırarak ateşledi. O mermiler üçüncü atışta İngilizlerin "Ocean" zırhlısını batırdı.

Arıburnu çıkarması sırasında büyük kahramanlık gösteren 57. Alay, en büyük kaybı verdi. O günden beri Türk ordusunda 57. Alay yoktur... 57. Alay,



Şahane 1921 yılında mezun veremedi. Savaşta şehit düşen askerlerin yaş aralığı 15-42 idi. Türk tarafının toplam kaybı 251 bin 309, İtilaf Devletleri'nin ise 252 bin 446 idi. Bu sayılara şehit, yaralı, esir/kayıp sayısı dahildir. Edremitli Seyit Onbaşı, topun ağzına mermi süren vincin arıza yapması

dünyada en fazla madalyaya sahip olmasıyla, dünyanın en kahraman alayı olarak nitelendirilir. Kısacası; Çanakkale Savaşı onca zorluğa rağmen Türk askerinin istiklal mücadelesi ve vatan topraklarını koruma kuvvet ve inancıyla kazanılmış eşi benzeri görülmemiş bir savaş olarak tarihteki yerini almıştır.



# POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

Türkiye'de ilk ve tek olan Denizcilik Yakıtları Kalite ve Miktar Güvence Sistemi ile tüm POMarine ikmalleri 365 gün, 7/24 bağımsız ve akredite gözetmenler eşliğinde yapılır.



- Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.

- Gözetmen tarafından hazırlanan BDN'ler gemi ve barcın başmühendisleri ve kaptanları tarafından imzalanır.

**PO** Marine

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



# Türkiye'de ilk ve tek

- İkmal öncesi, esnası ve sonrasında tüm operasyon detayları kayıt altına alınır.

- İkmal ile ilgili tüm raporlar ikmalden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.

- Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barge'nin ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.

- Alınan şahit numuneler akredite laboratuvarlarda 3 ay süre ile muhafaza edilir.

- Gemi ve barge personeli gözetiminde bağımsız gözetmen tarafından numuneler alınır.



Petrol Ofisi



# HNS SÖZLEŞMESİNİN ONAYLANMASI BİR ACİLİYET MESELESİDİR



**Martin Dorsman**

Armatörler, 17-21 Şubat 2020 tarihleri arasında Brüksel'de gerçekleştirilen 2020 Avrupa Denizcilik Haftası kapsamında, Deniz Yoluyla Taşınan Tehlikeli ve Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkındaki 2010 tarihli Uluslararası Sözleşme'nin (HNS Sözleşmesi) onaylanmasına yönelik kampanyaları kapsamında bir etkinlik düzenlediler.

Söz konusu etkinlikte Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (IOPC Fund), Avrupa Komisyonu, Üye Devletler ve endüstri temsilcileri, HNS Sözleşmesinin amacı ve yararı, Sözleşmenin uluslararası sorumluluk çerçevesini nasıl güçlendireceği ve devletlerin Sözleşmeyi mümkün olan en kısa süre içerisinde onaylamaya ya da kabul etmeye neden teşvik edilmesi gerektiği hususlarını ele aldılar.

Etkinlikte Avrupa Komisyonu temsilcisi, Sözleşmenin önemini vurguladı ve AB Üye Devletlerini Mayıs 2021'e kadar Sözleşmeyi onaylamaya teşvik eden 2017 Konsey Kararını hatırlattı. Buna göre; 25 Nisan 2017 tarihli 2017/769 Konsey Kararı ile Avrupa Birliği Konseyi, Üye Devletlerine, sivil konularda

adli iş birliği ile ilgili hususlar hariç olmak üzere, 2010 HNS Protokolünü onaylamaya ya da taraf olmaya yetki verdi. Bu doğrultuda, Üye Devletlerden 2010 Protokolünü onaylama veya Protokole taraf olma belgelerini makul bir süre içinde ve mümkünse 6 Mayıs 2021'e kadar tevdi etmek için gerekli adımları atmaları istendi.

Söz konusu Konsey Kararını hatırlatan Komisyon ayrıca, bu süreçte mümkün olan hallerde yardımda bulunma teklifini de sundu.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association-ECSA) Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "HNS Sözleşmesi, gemiler tarafından taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan kirlilik hasarını kapsayan etraflı bir plan oluşturduğu için uluslararası denizcilik yükümlülük ve tazminat rejiminin önemli bir parçası. Denizcilik endüstrisi sözleşmenin onaylanmasını güçlü bir şekilde desteklemektedir."

ECSA Hukuk Danışma Komitesi Başkanı Viggo Bondi de şunları ekledi: "Bugüne kadar Sözleşmeyi onaylayan tek AB Üye Devleti Danimarka'dır ve bugün Danimarka'nın Sözleşmeyi onaylamayı neden çok önemli bulduğunu ve onay sürecine nasıl hazırlandığını dinledik. Bugün Fransa, Hollanda ve Belçika da dâhil olmak üzere bir dizi diğer AB Üyesi Devletin de yakın gelecekte Sözleşmeyi onaylamayı planladığını duymak bizi cesaretlendirdi."

Bu önemli gelişmeyi memnuniyetle karşılıyor ve diğer tüm Üye Devletleri Sözleşmeyi mümkün olan en kısa sürede onaylamaya yönelik çabalarını sürdürmeye teşvik ediyoruz. Bu şekilde AB, örnek teşkil edecek ve Sözleşmenin



yürürlüğe girmesini sağlayacaktır. Bu, deniz taşımacılığının uluslararası boyutunun diğer sektörlere kıyasla daha fazla olması ve küresel kurallara ve eşit koşullara ihtiyaç duyması nedeniyle önemlidir."

HNS Sözleşmesi 2010 Protokolü, gemiler tarafından taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan kirlilik hasarının yanı sıra can kaybı, kişisel yaralanma ve kayıp veya hasar dâhil yangın ve patlama risklerini de içeren kapsamlı, tek tip ve küresel bir sorumluluk kuralları seti oluşturmakta. Hasarların armatörün sınırını aştığı daha büyük kirlilik olaylarında, HNS Fonu "ilave" (top-up) tazminat ödemekte.

Bu iki aşamalı sorumluluk rejimi, denizde tehlikeli ve zararlı maddelerin dâhil olduğu bir olayın potansiyel kurbanları için daha fazla koruma ve tazminat sağlamakta. Tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınması, konteyner gemileri, kimyasal, sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) ve sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) tankerleri de dâhil olmak üzere neredeyse tüm gemi tipleri tarafından giderek daha fazla oranda yapıldığı için Sözleşme de giderek daha önemli hale gelmekte.

Sözleşme, en az 12 Devlet tarafından onaylandıktan 18 ay sonra yürürlüğe girecek. Norveç Nisan 2017'de Sözleşmenin 2010 Protokolünü onaylayan ilk devlet oldu ve Norveç'i 2018'de Kanada, Türkiye ve Danimarka ve Temmuz 2019'da Güney Afrika izledi.

**(Kaynak: ECSA)**



# ROTTERDAM LİMANI BREXIT'İN SONUÇLARI İÇİN HAZIRLANIYOR



İngiltere'nin 31 Ocak 2020'de Avrupa Birliği'nden ayrılmasının ardından Rotterdam Limanı, İngiltere ile olan ticari ilişkisi hakkındaki endişelerini dile getirdi. Anlaşılan şartlara bağlı olarak,

Limanı, iki pazar arasında malların ithalatı, ihracatı ve transit geçişi için en uygun koşulları ve anlaşma düzenlemelerini sağlamak zorunda kalacak.

2009 yılında Rotterdam Limanı ve Amsterdam Limanı tarafından kurulan Portbase, liman iş dünyasının geniş desteğine sahip. Portbase'in amacı Hollanda limanlarının lojistik zincirlerini tek duraklı hizmet anlayışıyla mümkün olduğunca çekici hale getirmek. Portbase, Hollanda limanlarının lojistik zincirlerindeki tüm tarafları bu amaçla birleştiriyor. Portbase "Port Community System" aracılığıyla, daha hızlı, daha verimli ve daha düşük maliyetlerle çalışmak için şirketler arasında veri paylaşımını ve hükümetlerle bilgi alışverişini kolaylaştırmakta.

Rotterdam Limanı'ndaki feribot terminallerine her gün yaklaşık 3.000 kamyon gelip gitmekte, Rotterdam ve İngiliz terminalleri arasında yaklaşık 40 milyon ton mal ithal veya ihraç edilmekte.

AB'nin 2020 yılı sonuna kadar İngiltere ile ticaret anlaşması yapmaması durumunda, Rotterdam, Hollanda Gümrükleri, Rijkswaterstaat ve Rotterdam Belediyesi durumu bir kez daha değerlendirecek ve Brexit'in etkilerini azaltmaya ilişkin çabalarını birleştirecekler.

Rotterdam Limanı'na göre; AB-İngiltere ortaklığının önümüzdeki yıllarda alacağı şekil ne olursa olsun, her durumda ek formaliteler ve kontroller olacağı için Portbase'e kaydolmak faydalı bir yatırım olacak.

Söz konusu durum ışığında, AB deniz taşımacılığı İngiltere ile ticari ilişkilerini sürdürmeyi hedeflediğini açıkladı ve hem entegre hem de kesintisiz bir deniz taşımacılığı merkezi olarak kalmanın her iki taraf için de daha faydalı olacağını vurguladı.

(Kaynak: [www.safety4sea.com](http://www.safety4sea.com))



serbest ticaretin yeni formaliteler, tarifeler, kalite düzenlemeleri ve çevre standartları getirmesi beklenmekte.

Rotterdam Limanı'nın bildirdiğine göre, 31 Ocak 2020 bir geçiş döneminin başlangıcı olduğu için 31 Aralık 2020'ye kadar önemli bir değişiklik olmayacak, Brexit'in söz konusu geçiş dönemi süresince, AB ve İngiltere müzakere edecek ve 31 Aralık 2020'den sonraki iş birliğine odaklanacak. Sonuç olarak, Rotterdam

Rotterdam Limanı; Portbase, Hollanda Gümrükleri, Hollanda Bayındırlık ve Su Yönetimi Genel Müdürlüğü (Rijkswaterstaat) ve feribot terminalleri ile birlikte Brexit'e gerektiğinde hazırlık yapmak için elinden geleni yaptığını, tarafların Portbase'i kullanarak, sorun yaşamadan malları ihraç ve ithal etmeye devam edebileceklerini, bu bağlamda zincirdeki tüm tarafların Portbase'e kayıt yaptırmasının önemli olduğunu vurguladı.

# TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ CESUR VE GERÇEKÇİ BİR AVRUPA YEŞİL ANLAŞMASI ÇAĞRISINDA BULUNUYOR

Avrupa Yeşil Anlaşması (European Green Deal) Avrupa'nın emisyonlarını 2030 yılına kadar en az %50 azaltma ve ekonomisini 2050 yılına kadar karbon nötr hale getirme kararlılığı konusunda AB için çok iddialı hedefler koymakta ve dünyanın geri kalanına güçlü bir mesaj vermekte.

Lojistik hizmet sağlayıcılarını, liman ve iç liman yetkililerini, nakliyecileri, iç su yollarını, kombine taşımacılık işletmecilerini, demiryolu yük operatörlerini, liman ve terminal işletmecilerini, deniz ekipmanı üreticilerini ve tersaneleri temsil eden Avrupalı 15 kuruluş (CLECAT, ESC, ETA, ECASBA, FEPORT, UIRR, ERFA, European IWT Platform, EFIP, ESPO, EUDA, SEA EUROPE, UIP, EBU, EMPA), Avrupa Yeşil Anlaşması'nı memnuniyetle karşıladı. Söz konusu kuruluşlar, Anlaşmanın AB endüstrilerinin sürdürülebilirliklerini ve rekabet güçlerini artıracak "yeni bir büyüme stratejisinden" faydalanmalarına olanak tanıması halinde Avrupa için bir fırsat olabileceği ve bunun da dünyanın diğer bölgeleriyle eşit koşullar korunarak gerçekleştirilmesi gerektiği görüşünde.

AB taşımacılık sektörünün, sürdürülebilir ticaretin ve ekonomik büyümenin kilit sağlayıcısı olmaya devam etmesi gerektiğini savunan bahse konu kuruluşlara göre Avrupa Yeşil Anlaşması'nın başarısı, inovasyonu ve uygulamayı desteklemek için harekete geçirilecek düzenleyici çerçeveye ve finansal araçlara bağlı olacak.

Özel yatırımlar için yasal kesinliğin sağlanması ve "ilk girişimcilerin"



finansal olarak desteklenmesi Yeşil Anlaşma'nın nihai başarısı için önemli olacak.

Anlaşmanın başarılı olmasının bir diğer koşulu, tüm paydaşların bağımsız taşıma modları ve diğer lojistik hizmetlerinden ziyade daha iyi bir entegre taşımacılık sistemine odaklanmasını sağlayacak zihniyete sahip olmaları.

AB üyesi olmayan ülkelerin de aynı doğrultuda hareket etmeye ikna edilmesi konusunda AB'nin oynayacağı liderlik rolü de Anlaşmanın başarısını etkileyecek. Kuruluşlar bu nedenle, Avrupa Komisyon'un "yeşil anlaşma diplomasini" geliştirme ve diğer hükümetleri iddialı iklim hedefleri belirlemeye ikna ederek eşit koşulları sağlama çabalarını memnuniyetle karşılamakta.

Yeşil Anlaşma aynı zamanda, her bir taşıma türünün kendine özgü güçlü yönlerini ve sınırlarını göz önünde bulundurarak, tüm taşıma modlarının sürdürülebilir bir kombinasyonunu teşvik eden yasal bir çerçeveye üzerinde

anlaşmaya varılması için bir fırsat olarak da kullanılmalı. Demiryolu, karayolu, kısa mesafeli deniz taşımacılığı, iç su yolları ve hava taşımacılığını akıllı ve verimli bir şekilde birleştirmek, olumsuz dışsallıkların azaltılmasını sağlayacak.

Taşımacılık sektörü uluslararası politikaya ve/veya AB politikasına uygun olarak teknik gelişmelere ve yeniliklere hazırlanırken, yasal kesinlik ve öngörülebilirlik hem uluslararası düzeyde hem de AB düzeyinde garanti edilmeli. Söz konusu garanti, ilk girişimciler için önemlidir ve hedeflenen emisyon azaltımlarını gerçekleştirmek için yatırımların desteklenmesi ve teşvik edilmesi için gerekli bir koşul.

Yeşil Anlaşma'nın hedeflerine ulaşmak için, yenilikçi teknolojilerin araştırılması ve geliştirilmesine yapılacak yatırımlar da kilit önemde olacak. Daha da önemlisi, tüm ulaştırma modlarını daha yeşil, enerji tasarruflu, temiz ve emniyetli hale getirmeyi amaçlayan yenilikçi teknolojilerin devreye alınması için finansmana ihtiyaç duyulacak.

**(Kaynak: Avrupa Barç Birliği - EBU)**



# THETIS-MED AKDENİZ MEMORANDUMU ÜYELERİ İÇİN HİZMETE GİRDİ



Şubat ayında faaliyete geçen THETIS-Med, Akdeniz Bölgesi'nde gemilerin denetlenmesi konusunda belirleyici olan faktörler, bu denetimlerin nasıl kaydedildiği ve sonuçlarının nasıl kullanıma sunulduğuna ilişkin yeni bir döneme işaret etmekte. THETIS-Med bilgi sistemi, Liman Devleti Kontrolüne İlişkin Akdeniz Memorandumu (The Memorandum of Understanding on

proje kapsamında desteklemekte.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA) İcra Direktörü Maja Markovcic Kostelac söz konusu sistem hakkında şunları söyledi: “Liman Devleti Kontrolü denetimleri için yeni THETIS-Med sistemini duyurmaktan memnuniyet duyuyoruz. Sistemin varlığı, dâhil olan tüm Akdeniz ülkeleri arasındaki yakın iş birliğinin kanıtıdır. Söz konusu sistem, açık bir şekilde uluslararası denizcilik yasal çerçevesini güçlendirmekte ve aynı zamanda diğer MoU'ların üyesi olan AB üyesi bazı ülkeler için çift raporlama ihtiyacını da ortadan kaldırmaktadır.”

THETIS-Med, hâlihazırda EMSA tarafından yönetilen ve AB Üye Devletleri ve AB üyesi olmayan Paris



vermek için oluşturuldu ve özelleştirildi.

THETIS-Med, Akdeniz MoU üye ülkelerini Liman Devleti Kontrolü denetimlerine ilişkin yükümlülüklerini yerine getirmeleri konusunda destekleyecek. THETIS-Med bu kapsamda;

- Denetim için doğru geminin seçilmesine yönelik güncellenmiş bir gemi profili aracılığıyla otomatik bir hedefleme sistemi sunarak Üye Devletlere yardımcı olacak,
- Denetim sonuçları ve performansı hakkında istatistik sağlayarak Akdeniz MoU Komitesine ve Üye Devletlere yardımcı olacak,
- Paris MoU'ya üye iki AB ülkesinden (Malta ve Kıbrıs) gelen benzer bilgileri işleyecek bir sistem sağlayacak,
- Liman Devleti Kontrolü Görevlilerinin (Port State Control Officer-PSCO), eksiklikler üzerinden bir EMSA aracı ve güncel Deniz Mevzuatı Havuzu olan RuleCheck'e doğrudan bağlanabilmelerini sağlayacak,
- PSCO'ların diğer MoU'lar, tanınmış kuruluşlar (Ros), EQUASIS, RuleCheck vb. ile bütünlük bağlantılar kurmalarını sağlayacak.

(Kaynak: EMSA)



Port State Control in the Mediterranean Region-Med MoU) üyeleri olan Cezayir, Kıbrıs, Mısır, İsrail, Ürdün, Lübnan, Malta, Fas, Tunus ve Türkiye'yi Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen bir

MoU ülkeleri tarafından kullanılan mevcut THETIS sisteminin bir kopyası. Bununla birlikte THETIS-Med, tamamen Akdeniz MoU'nun gereksinimlerine, kurallarına ve prosedürlerine yanıt

1 Ocak – 25 Şubat 2020 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir. 1 Ocak – 25 Şubat 2020 tarihleri arasında Amerika Birleşik Devletleri dışında herhangi bir Memorandumda Türk Bayraklı gemi tutulması yaşanmamıştır.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	EYLÜL 2019	EKİM 2019	KASIM 2019	ARALIK 2019	OCAK 2020	ŞUBAT 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	İTALYA (TRİESTE)	YUNANİSTAN (RESMO/GİRİT)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ABD (NEW ORLEANS)

## YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2013-2020 ŞUBAT) \*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (ŞUBAT)
PARİS MOU	15	20	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	0 (42 Denetleme)
TOKYO MOU	4	2	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (6 Denetleme)
BS MOU	14	14	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	0 (37 Denetleme)
MED MOU	9	6	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (18 Denetleme)
USCG	1	1	-	-	-	1	0 Tutulma	1 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

**\*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü**



# Denizleri birlikte aşıyoruz.

2500'e yakın su aracının denizlerde güvenle seyrini garanti altına alan Türk P&I olarak her geçen gün yükselen finansal gücümüzle 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle **dünyanın tüm denizlerinde yanınızdayız.**



## TURKP&I

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



# KORONAVİRÜS SALGINI VE DENİZLERİMİZ



DR. OSMAN KAN

SAĞLIK BAKANLIĞI TÜRKİYE HUDUT VE SAHİLLER SAĞLIK GENEL MÜDÜRÜ

“2019 yılı Aralık ayında Çin’in Wuhan kentinde ortaya çıkan koronavirüs salgını tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de endişeye neden oldu. Koronavirüs salgınına karşı limanlarda ve Türk Boğazları’nda alınan önlemler artırıldı. Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü Dr. Osman Kan, Koronavirüs salgınına karşı alınan önlemler hakkında açıklamalarda bulundu.”

## Koronavirüs salgınına karşı ülkemizde alınan önlemlerle ilgili neler söylemek istersiniz?

Dünya Sağlık Örgütü’nün “uluslararası halk sağlığını tehdit eden acil durum” olarak ilan ettiği salgın pek çok ülkeyi ve sektörü etkilemiştir. Türkiye olarak salgının ilk başladığı andan itibaren koronavirüs salgınına karşı üst düzey önlemler aldık. Dünya Sağlık Örgütü’nü ve diğer ülkelerdeki gelişmeleri çok yakından takip ediyoruz. Bu konuda Bakanlığımız bünyesinde oluşturulan “Koronavirüs Bilim Kurulu”,

çalışmalarımıza yön veriyor. Başta Sayın Sağlık Bakanımız Dr. Fahrettin Koca olmak üzere bizzat bu konu hakkında tüm sağlık çalışanlarımız seferber olmuş durumda. Amacımız riski sifıra indirerek vatandaşlarımızı yeni tip koronavirüse karşı korumak.

## Virüsün ülkemize girişini önlemek için ne tür çalışmalar yapılıyor?

Koronavirüs ve diğer tüm salgın hastalıkların ülkemize girişini önlemek için çalışan Sağlık Bakanlığı’na bağlı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel

Müdürlüğü olarak; havalimanları, limanlar, kara hudut kapıları ve Türk Boğazlarında aldığımız sağlık önlemlerini artırdık. Öncelikle Çin’den direkt uçuşların olduğu İstanbul Havalimanı’nda başlayan termal kamera taramasını uluslararası uçuşa açık tüm havalimanlarımızda yaygınlaştırdık. Artık ülkemize yurt dışından gelen tüm yolcular havalimanlarında termal kameralarla ateş ölçümünden geçiriliyor. Şüpheli vakalar havalimanlarında görev yapan Havalimanı Sağlık Denetleme Merkezlerimizce değerlendirilerek,





gerek görülenler tam donanımlı ambulanslarımızla önceden belirlenmiş referans hastanelerimize gönderiliyor.

#### **Deniz yolunda nasıl önlemler alındı?**

Salgının deniz yoluyla ülkemize bulaşma riski az olmasına rağmen, limanlar ve Türk Boğazlarında alınan sağlık önlemlerimizi de artırmış durumdayız. Bilindiği gibi Türkiye'ye Çin'den gelen yolcu gemisi bulunmuyor. Çin'den gelen yük gemileri ise ülkemize oldukça uzun bir sürede geliyor. Ayrıca havayoluyla bulaştığı bilinen salgının gemilerdeki yükler ile bulaşması söz konusu değil. Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğüne bağlı olarak limanlarda ve Türk Boğazlarında görev yapan Sahil Sağlık Denetleme Merkezlerimiz salgına karşı yurt dışından gelen tüm gemileri kontrol ediyor. Yurt dışından gelen tüm gemiler limana giriş yapmadan önce Sahil Sağlık Denetleme Merkezi'ne Liman Tek Pencere Sistemi üzerinden elektronik olarak Deniz Sağlık Bildirimi gönderiyor. Gemideki sağlık durumunu belirten Deniz Sağlık Bildiriminde gemide hasta yolcu veya mürettebat olup olmadığı, geminin uğradığı limanlar ve gemiye katılan kişilere dair bilgiler bulunuyor. Bu bildirim ve geminin diğer belgelerini değerlendiren Merkezlerimizdeki sağlık görevlileri, sağlık problemi olmayan gemiler için Serbest Pratika Belgesi düzenleyerek geminin limana yanaşmasına izin veriyor.

Uluslararası sefer yapan gemiler ayrıca 6 ayda bir sağlık denetiminden geçiriliyor ve gemilere Gemi Sağlık Sertifikası düzenleniyor. Ülkemiz limanlarına gelen tüm gemilerin Gemi Sağlık Sertifikaları da kontrol ediliyor. Salgının görüldüğü limanlara uğramış olan veya şüpheli vaka bulunan gemiler limanlardaki karantina sahalarına alınarak Sahil Sağlık Denetleme Merkezimiz görevlilerince kontrol ediliyor. Bu kontrollerde gemideki şüpheli vakalar ateş taramasından geçirilerek muayene ediliyor ve geminin sağlık kayıtları inceleniyor. Hasta kişilerle ilgili gerekli önlemler alınarak gerekirse gemilerin dezenfekte edilmesi sağlanıyor. Yapılan incelemede herhangi bir sağlık sorunu bulunmayan gemilere ise limana yanaşma izni veriliyor.

#### **Boğazlardan geçiş yapan gemilerin sağlık kontrolü nasıl gerçekleşiyor?**

Türk Boğazlarından geçiş yapan gemilerin sağlık kontrolü yine Çanakkale ve İstanbul Boğazı'nda görev yapan Boğaz Sağlık Denetleme Merkezlerimizce gerçekleştiriliyor. Bilindiği gibi, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereği Türk Boğazlarından geçen gemilere yalnızca sağlık kontrolü yapılabiliyor. Türkiye, sözleşmeden kaynaklanan bu hakkını kullanarak boğazlardan geçen gemileri sağlık kontrolünden geçiriyor. Boğazlardan geçiş yapmak isteyen gemilerin boğaza giriş yapmadan önce Boğaz Sağlık

Denetleme Merkezlerine Deniz Sağlık Bildirimi göndermeleri gerekiyor. Deniz Sağlık Bildirimlerini inceleyen Merkez görevlilerimiz, aynı zamanda Boğaz'a giriş yapan gemilere botlarla yanaşarak gemilerin sağlık sorgusunu yapıyor.

Gemide bir sağlık problemi olmaması durumunda gemiye Türk Boğazlarından geçiş yapabileceğini gösteren Transit Pratika Belgesi düzenleniyor. Gemide sağlık açısından şüpheli bir durum olması halinde sağlık personeli gemiye çıkarak gemiyi kontrol ediyor, gerekirse yolcu ve mürettebatı ateş taramasından geçiriyor. Şüpheli durumlarda ayrıca Türk Boğazları Gemi Trafiği Hizmetleri Merkezi bilgilendirilerek kılavuz kaptanların tıbbi maske ve eldiven takarak gemiye çıkması sağlanıyor.

#### **Son olarak, eklemek istedikleriniz?**

Görüldüğü üzere, koronavirüs salgınının ülkemize girmesini önlemek için havalimanlarımızın yanı sıra limanlarımız ve Türk Boğazlarında da etkili önlemler aldık. Hatta aldığımız önlemlerin diğer ülkelerin daha ilerisinde olduğunu söyleyebilirim. Türkiye olarak hem teknik hem personel hem de altyapı anlamında çok güçlüyüz. Burada tek amacımız ülkemizi ve vatandaşlarımızı salgın tehlikesinden korumak. Bu şekilde denizcilik sektörümüzün de bu salgın tehlikesinden etkilenmeden yoluna devam edeceğini ümit ediyoruz.

# Koronavirüsün deniz ticaretine etkileri...



**DR. ÖĞRETİM ÜYESİ TAMER YALÇIN \***

İnsanlarda ve hayvanlarda hastalığa yol açabilen ve birçok türü bulunan virüslere “Koronavirüs” denilmektedir . İnsanlarda soğuk algınlığından pnömoni (zatürreye) kadar değişen çok çeşitli solunum yolu enfeksiyonlarına neden olmakla beraber hayat kayıplarına varan tablolara da neden olabilmektedir. 31 Aralık 2019 tarihinde Çin’de Hubei Eyaleti’ne bağlı 11 milyon nüfuslu Wuhan Kenti’nde ortaya çıkan “gizemli virüs” olarak da adlandırılan koronavirüsler (CoV), soğuk algınlığından Orta Doğu Solunum Sendromu (MERS-CoV) ve Şiddetli Akut Solunum Sendromu (SARS-CoV) gibi daha ciddi hastalıklara kadar çeşitli hastalıklara neden olan büyük bir virüs ailesidir .

Kaynağı henüz tam olarak netlik kazanmamıştır. Koronavirüslerin kökeni hala araştırılmaktadır. Bununla birlikte elde edilen veriler, Huanan Deniz Ürünleri Toptan Satış Pazarı’nda yasa

dışı olarak satılan vahşi hayvanları işaret etmektedir . 2019 yılının son günlerinde Çin’in Hubei Eyaleti’ne bağlı Wuhan Şehri’nde hastaneye başvuran pnömoni (zatürre) vakalarında bir artış olduğu fark edilmiştir. İlk vakalar, Wuhan’daki bir hayvan pazarı ile ilişkilidir. Dünya Sağlık Örgütü, hastalığın özellikle sağlık alt yapısı zayıf ülkelere yayılmasını engellemek amacıyla 30 Ocak 2020 tarihinde Uluslararası Acil Durum ilan etmiştir. Yeni koronavirüs 2019, 25 Şubat 2020 itibarıyla dünya çapında 27.661 kişiye bulaşmış ve 2.699 kişinin hayatını kaybetmesine neden olmuştur . Hastaların çoğu Çin’de yaşamaktadır. Ayrıca şüpheli vaka sayısı da 80.147’ye ulaşmıştır. Bu vakalar, Çin’de 77.658 kişide görülmüş olup, Çin haricinde; 691’i diğer ülkelerde olmak üzere, 90’ı Singapur, 160’ı Japonya, 893 kişi Güney Kore, 229 kişi İtalya’da olmak üzere sıralanmaktadır . Hastalığa yakalanan kişilerin yüzde 56’sı erkektir ve yaş ortalamaları 59’dur. Her hasta insanın 2.2 kişiye hastalık bulaştırabileceği düşünülmekte ve bu sayının giderek artabileceğinden endişe edilmektedir .

İlk vakanın rapor edilmesinden itibaren koronavirüsün etkileri özellikle Çin ekonomisini etkilemeye başladı. Örneğin; Hubei Eyaleti’nin başkenti olan Wuhan, Honda, Nissan gibi otomobil devlerinin ve Avrupalı rakiplerinin fabrikalarının olduğu Çin’deki endüstri merkezlerinden bir tanesidir. Aynı zamanda bölgede araç yedek parçalarının, elektronik bileşenlerin ve endüstriyel ekipmanların üretildiği bir sanayi şehri olarak karşımıza çıkmaktadır. Virüsün etkisiyle global şirketlerin Asya’daki tedarik zincirlerinin sekteye uğradığı görülmekte anakara Çin’in ve Hong Kong’a yapılan, ihracatta GDP

(Gayrisafi Yurtiçi Hasıla) rakamlarına göre en çok Tayvan’ın etkilendiği, ardından Vietnam’ın geldiği ve bu ülkeyi Malezya ve Güney Kore’nin takip ettiği görülmektedir. Bölgede çalışanlar ilave bir tedarik şoku daha yaşamaktadırlar çünkü birçok Çinli çalışan Japonya ve Asya’nın diğer ülkelerinde çalışmakta olduğundan Çin’e dönememekte ya da Çin’den ayrılamamaktadırlar. Ayrıca, koronavirüs salgını Çin ürünlerinin Japonya’ya ihracının da azalmasına sebep olmakla beraber, özellikle işlenmiş gıda ve yiyecek sektörü oldukça etkilenmiş durumdadır. Tüm bu faktörlerin Çin’in ticari partnerleri arasında tedarik zincirinde gerilemeye ve ekonomik büyümenin azalması yönünde bir etkisi olduğu görülmektedir . Koronavirüs aynı zamanda büyük bir talep şokuna neden olmuştur, Çinli turistler birçok ülkenin turizm sektörü açısından oldukça büyük önem arz etmekteydi. Salgınla birlikte bazı ülkeler Çinli turistlere kapılarını kapatırken, bir kısmının da sınırlama getirerek ülkeye girişlerini kontrol altında tutmayı tercih ettiği görülmektedir. Çinli turistlerin popüler destinasyonları arasında yer alan Tayland, Vietnam ve Singapur, bu açıdan en çok etkilenen ülkeler olmuştur.

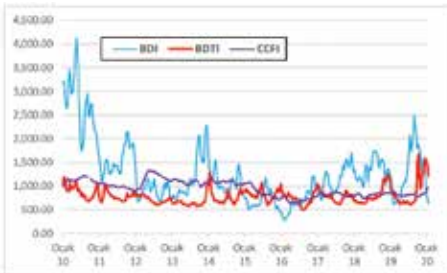
## DENİZ TİCARETİ ORTALAMALARIN ALTINDA SEYREDİYOR

Deniz ticareti açısından durum değerlendirildiğinde; deniz ticaretinin uzun vadeli ortalamalarının altında seyretmeye devam ettiği anlaşılmaktadır. 2019 yılını %1.5 gibi oranla tamamlaması beklenirken, 2020 yılı için de son yıllarda yaşanan trendin kırılması zor görünmektedir. IMF’in son güncellemelerle birlikte global büyüme oranlarını hafif de olsa aşağı yönlü revize etmesi ticaret hacmi açısından daha önemli sonuçlara



Yol açabilecektir. 2020 yılında dünya ekonomisinin %3.3, gelecek yıl ise %3.4 oranında büyümesi beklenmektedir. Deniz ticareti için ise öngörüler 2020 yılı için %2.5 civarında bir artışa işaret etmektedir. Çin ekonomisinin dinamikleri bu ticaretin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Deniz ticaretinin neredeyse beşte birine sahip bu ülkede son birkaç aydır yaşanan salgın ve doğurduğu sonuçlar ise bu rakamları aşağı yönlü yeni bir revizyona götürebilir. Salgının iş dünyası üzerinde etkileri henüz sınırlı kalsa da, uygulanan tedbirler seyahat, nakliye, tüketim ve üretim gibi önemli bileşenler üzerinde baskısını hissettirmektedir. Dünya ekonomisi de ABD ve Çin arasında bir nevi buzları eriten ticaret anlaşmasının imzalanmasıyla bir toparlanma sürecine girmişken, koronavirüsü gibi beklenmedik bir şokun yaşanması enerji ve hammadde ticareti için biraz daha dikkatli olunması gerektiğini hatırlatmaktadır. Baltık Endeksi 2014 yılında gördüğü seviyeleri yakalayıp geçtikten sonra tekrar aşağı yönlü hareketine başlamış ve tarihi dip seviyelerine çok kısa bir sürede tekrar yaklaşmıştır. 2500'lerden 400'lere kadar yaşanan bu gerileme, taşımacılık anlamında ufukta tekrar kara bulutların belirmesi anlamına gelmektedir. Endekste gözlemlenen mevsimselliğin bir sonucu olarak yaz ve kış aylarındaki dalgalanmalar, 2020'ye gelindiğinde daha önce bahsedilen olumlu gelişmelere rağmen çok sert bir düşüşle neticelenmiştir.

### Şekil 1: Kuru Yük, Petrol ve Konteyner Endeks Gelişimleri: 2010-2020

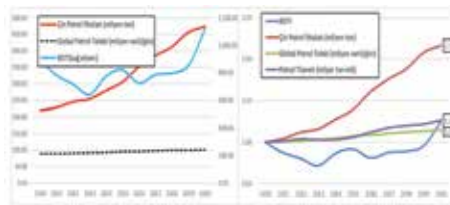


Kaynak: Clarksons

Diğer taraftan mevcut gelişmelerin emtia fiyatlarına tam olarak yansıyor yansımadığı netlik kazanmamıştır. Örneğin, petrol fiyatlarındaki aşağı yönlü hareket için Çin'deki gelişmeler sebep olarak gösterilirken, geçen yılın benzer dönemindeki (Kasım-Aralık-Ocak-Şubat) ortalama Brent fiyatı 61.69 dolar iken bu yıl 61.56 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu farkın istatistiki açıdan önemli bir fark olmadığı söylenebilir. Benzer bir şekilde mısır fiyatlarında artış, buğday fiyatlarında ise düşüş sergilemiştir. Hammadde ve diğer enerji fiyatlarına baktığımızda ise, demir cevheri fiyatları yüzde 20'nin üzerinde bir artışa sahipken, bunu işlemek için kullanılan kömür fiyatlarının yüzde 30'dan fazla düştüğü görülmektedir. Bunlar bize, en azından hammadde arz ve talep dinamiklerinde Çin kaynaklı bir şokun tam olarak olmadığını ya da henüz fiyatlara yansımadığını göstermektedir. Arz ve talep dinamiklerini etkileyen faktörlerin çokluğu ve bununla beraber mevcut daralmanın Çin geneline nasıl bir yayılım göstereceği bilinmediğinden fiyatlamaya açısından yön belirleyici bir etkiye de sahip olmamaktadır.

### Şekil 2: Petrol Ticareti ve Kazanç Gelişimi / 2010-2020 (Sağdaki şekilde veriler aynı başlangıç noktasına endekslenip ulaştıkları son değer yüzde değişimi ifade etmektedir:

Örneğin, Çin'in petrol ihracatı 2010 yılına göre %116 artarken, global petrol talebi %15 artmıştır.)



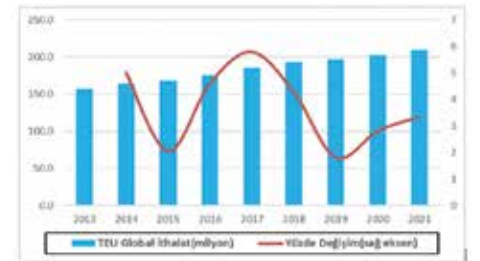
Kaynak: Clarksons

### KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DÜŞÜŞ YAŞANIYOR

Konteyner taşımacılığında ise, 2019 yılı toplam 197 milyon TEU olarak

gerçekleşmiş, ancak %1.8'lik artış ile zayıf bir görüntüye sahip olduğu açıktır. Daha önceki üç yılın ortalama artışı %4.8 civarında iken böyle bir düşüşün önemli olduğu açıktır. 2020 ve 2021 yıllarında dünya ekonomisinin bir miktar toparlanmasıyla ve Çin-ABD ilişkilerin normalleşme beklentisiyle birlikte 2019'da yaşanan kısırlı büyüme yerine %3 civarına beklentiler taşınarak, biraz daha iyimser beklentilerin hakim olduğu söylenebilir. 2019 yılında konteyner ticaretinde performansı beklentilerin altında kalan ve daralmayla sonuçlanan bölgeler K. Amerika, Orta Doğu ve Güney yarımküre olarak karşımıza çıkmaktadır. Önümüzdeki dönemler için ise toparlanmanın ana itici bölgelerinin Avrupa ve K. Amerika dışında kalan bölgelerde olması beklenmektedir. Bu gelişmelerin temelinde bir yandan Çin-ABD arasında imzalanan Birinci Faz anlaşmasına rağmen ticarete konu olan malların büyük bir bölümünün hala gümrük şemsiyesi altında kalıyor olması, diğer yandan Avrupa Bölgesi'nde Brexit ile birlikte kendi iç dinamiklerinin büyüme ve tüketim konusunda ekonomileri bir türlü harekete geçirememiş olmalarından kaynaklanmaktadır.

### Şekil 3: Konteyner Ticareti



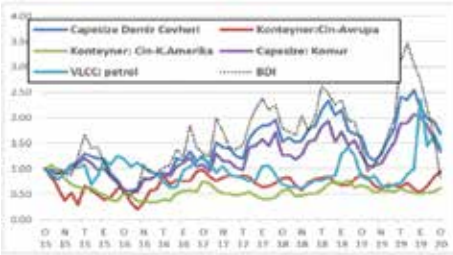
Kaynak: Clarksons

Şekil 4'te farklı rotalarda oluşan navlunların 2015 yılından itibaren olan gelişimi gösterilmiştir. BDI endeksi hariç olmak üzere, rotaların bir ucu Çin olarak belirlenmiştir. Kasım-Aralık dönemlerinde mevsimselliğin yarattığı etkilerin haricinde 2018 ve 2019 yıllarında oynaklığın da önemli ölçüde arttığı söylenebilir. Bu düzensiz hareketler beklentilerin oluşumunu güçleştirirken, yapılması muhtemel hata paylarını da artırmaktadır. Ancak açık olan, demir cevheri, petrol, kömür



gibi enerji ve hammaddelerin navlunları bu oynaklığa rağmen 2015'teki değerlerin üzerinde şimdilik de olsa tutunabildikleri görülmektedir. Diğer yandan Çin-Avrupa veya Çin-K. Amerika navlunların düzelme hareketine başlamış olmalarına rağmen, hala Ocak-2015 değerlerinin altında kaldığı anlaşılmaktadır.

#### Şekil 4: Bir Birimlik Navlunun Ocak 2015'ten İtibaren Gelişimi



#### Kaynak: Clarkson

Sonuç olarak koronavirüsün ortaya çıkışıyla beraber, deniz ticaretinin neredeyse beşte birine sahip Çin'de son birkaç aydır yaşananlar ve doğurduğu sonuçlar ile 2020 yılı için öngörülen deniz ticaretindeki

büyümenin beklentilerin altında kalabileceği, bir virüs salgının ne derece etkili ve yıkıcı sonuçları olabileceği dikkate alınarak; başta Dünya Sağlık Örgütü'nün belirlediği tedbirler olmak üzere gerekli önlemlerin alınmasının ileride karşılaşılmaması muhtemel benzer durumda müdahale yöntemleri, insan sağlığı ve küresel ekonomi açısından önemini ortaya koymaktadır.

#### KAYNAKLAR

Kawamoto A., *The Economic Consequences of the Coronavirus*, Project Syndicate, Şubat 2020.

#### Clarksonsdatasheets

<https://www.imf.org/external/index.htm>

<https://www.worldbank.org>

<https://www.guven.com.tr/blog/coronavirus-hakkinda-her-sey>

<https://www.ntv.com.tr/saglik/coronavirusu-nedir-ve-belirtileri-nelerdir-sars-benzeri-gizemli-cin-virusu-cor,xqRAGx32iE-YDa8vOqq8A>  
[https://hsgm.saglik.gov.tr/depo/haberler/ncov/2019-nCov\\_Hastal\\_Salk\\_alanlar\\_Rehberi.pdf](https://hsgm.saglik.gov.tr/depo/haberler/ncov/2019-nCov_Hastal_Salk_alanlar_Rehberi.pdf)

<https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/85320e2ea5424dfaaa75ae62e5c06e61>

#### Dipnotlar:

<sup>1</sup><https://www.guven.com.tr/blog/coronavirus-hakkinda-her-sey>

<sup>2</sup><https://www.ntv.com.tr/saglik/coronavirusu-nedir-ve-belirtileri-nelerdir-sars-benzeri-gizemli-cin-virusu-cor,xqRAGx32iE-YDa8vOqq8A>

<sup>3</sup>[https://hsgm.saglik.gov.tr/depo/haberler/ncov/2019-nCov\\_Hastal\\_Salk\\_alanlar\\_Rehberi.pdf](https://hsgm.saglik.gov.tr/depo/haberler/ncov/2019-nCov_Hastal_Salk_alanlar_Rehberi.pdf)

<sup>4</sup><https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/85320e2ea5424dfaaa75ae62e5c06e61>

<sup>5</sup><https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/85320e2ea5424dfaaa75ae62e5c06e61>

<sup>6</sup><https://www.guven.com.tr/blog/coronavirus-hakkinda-her-sey>

<sup>7</sup>Kawamoto A., *The Economic Consequences of the Coronavirus*, Project Syndicate, Şubat 2020.

<sup>8</sup><https://www.imf.org/external/index.htm>



# TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...



**TEMAR DENİZCİLİK**  
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

[f](#) [in](#) /temardenizcilik

## HER ZAMAN EN İYİ HİZMETİ SUNMAK İÇİN...

Temar Denizcilik, denizcilik sektöründeki deniz araçlarına ÖTV' siz akaryakıt, madeni yağ ve deniz boyaları temin edebilmek ve hizmet sunabilmek için 1997 yılında İstanbul'da kurulmuştur.

Türkiye'nin önde gelen denizcilik firmalarına hizmet veren şirketimiz kaliteli hizmet sunabilmek ve iş verimliliğini arttırabilmek için müşteri odaklı bir politika izlemektedir. Her bir müşterimize olan sorumluluğumuzun bilincinde hareket ederek, seri hizmet ve teknik düzeydeki donanımımızı kullanmakta, müşterilerimizin 24 saat bize ulaşabilecekleri iletişim ağıımız ile zamanı en iyi şekilde değerlendirmekteyiz. Çözümüne yönelik hizmetler sunuyoruz.

Ülkemizin tüm liman ve sahil bölgelerinde deniz araçlarına ve farklı pek çok sektöre çeşitli hizmetleri ile ulaşan şirketimiz, ÖTV' siz akaryakıt, transit ve ÖTV'li, KDV'li akaryakıt bayisi olarak hizmet vermektedir.



**AKARYAKIT**



**BOYA**



**YAĞ**



**ULAŞILABİLİR**

## ŞUBELER VE MAĞAZALAR



### Merkez Ofis

0216 582 00 52  
info@temar.com.tr  
İçmeler Mah. Aydınlı yolu Cad. No:34/4  
Tuzla / İSTANBUL



### Trabzon Mağaza

0 462 752 25 61  
Yeni Ay Mah. Liman Kumru Cd. Engin  
Terzioğlu Apt. No:104/B  
Sürmene / Trabzon



### Teos Marina

0 232 743 24 41  
Sığacık Mah. Akkum Cad.  
No:4/29  
Seferihisar / İzmir



### Sarıyer Ofis

0212 342 09 56  
Zekeriyaköy Mah. Acarlar Sitesi Kasımpatı  
Sk. No: 10/B  
Sarıyer - İstanbul



### Tuzla Mağaza

0216 582 00 52  
Evlia Çelebi Mah. Mehmet Akif Sk.  
No:3/1  
Tuzla / İstanbul



### Akçakoca İstasyon

0 380 618 86 64  
Ayazlı Mah. Ereğli Cad.  
No:142/1  
Akçakoca / Düzce

## 1 Ocak 2020'de yürürlüğe giren yeni INCOTERMSLER'de yapılan değişiklikler



**HARUN ŞİŞMANYAZICI \***

### I-GİRİŞ

Ticari terimlerin sözleşmelerde kullanılmaya başlaması İngiltere'de 18'inci yüzyılın sonlarında başlamıştır. Tarihsel olarak ilk ortaya çıkan satış şartı da FOB'dur.

Çünkü gemi ile seyahat eden tüccar satıcılardan malı gemide teslim etmesini istemekte ve uğradığı limanda bir taraftan daha önce yüklediği malları satarken, diğer taraftan yeni mallar satın almaktaydı. Bu üç harfli teslim şartlarının kullanılması süreci, uluslararası ticarete kullanılan terimlerin uyumlu hale getirilerek standartlaştırılmasını teşvik etmekle beraber, bu terimlerin devletler arasında ve ticari hayatın dallarında farklı yorumlarının bulunması bu oluşumu yavaşlatmıştır. ICC, kurulduğu tarihten itibaren uluslararası ticari terimleri derleme çalışmaları yürüterek taraflar arasındaki ticari ilişkinin

hukuki açıdan güvenliğini artırmaya çalışmıştır.

Tarihsel olarak ortaya ilk çıkan kural yukarıda da söylenildiği üzere FOB Kuralı'dır; bunu CIF Kuralı izlemiştir. Birçok ülkede kullanılan farklı FOB ve CIF terimleri olduğu için bunların harmonizasyonu ve yeknesak haline getirilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu yapılmadığı takdirde CIF terimi başka bir ülke ya da ticaret alanında farklı bir anlama gelirken, başka bir alanda bambaşka bir hükme sahip olabilmekteydi. Bu nedenle önce Warsaw Oxford kuralları ile başlayan bu süreç INCOTERMS'ler ile devam etmiştir. Zaman içerisinde koşulların ve ticaretin şeklinin değişmesine ve teknolojik gelişmelere paralel olarak, tespit edilen ve karşılaşılan problemler de dikkate alınarak bu kurallar revize edilmiştir. Böylece 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe giren 2020 düzenlemeleri ile INCOTERMS sekizinci defa tadil edilmiştir. Aşağıdan da görüleceği üzere son yıllarda her 10 senede bir bu kuralların tadil edilmesi gibi bir sonuç çıksa da, bu bir kural değildir.

Kısaca INCO-TERMS olarak ifade edilen "Uluslararası Ticaret Terimleri", ICC (Uluslararası Ticaret Odası) tarafından ilk olarak 1936 yılında derlenmeye başlamıştır.

Bilhare 1953, 1967, 1976, 1980, 1990, 2000, 2010 ve 2020 yıllarında ihtiyaçlar ve uygulamada görülen sorunlar dikkate alınarak yeniden elden geçirilerek güncellenmiştir. 1936 ila 1953 yılları arasındaki değişiklik yapılmayan uzun süre araya İkinci Dünya Savaşı'nın girmesinden kaynaklanmıştır. Uluslararası Ticaret Odası (ICC), 1920 yılında başlattığı sık kullanılan ticari terimlerin derlenmesi ile ilgili çalışmasını, 1923 yılında

yayınlayarak piyasanın ve ticaret erbabının hizmetine sunmuştur. Bu ilk çalışma, o tarihlerde 13 devlette uygulanan altı kural ya da akronim ile sınırlı bulunmaktaydı. Bu derlemeyi takiben 1928 yılında yayınlanan ikinci derleme yapılmıştır. İkinci derlemede ise 30'dan fazla devlette kullanılan ticari terimler toplanmaya çalışılmıştır.

Yapılan çalışmalar, ticari terimlerin yorumlanmasındaki uyumsuzlukları gidermenin önemini INCOTERMS'in ilk versiyonu olan 1936 tarihli derlemede kendini göstermiştir. O dönemde denizde yük taşıma ile ilgili ticari terimler FAS, FOB, C&F (daha sonra hiç gerek olmamasına ve çok da hoş karşılanmamasına rağmen CFR olarak adlandırılmıştır), CIF, Ex Ship, Ex Quay (daha sonra DES ve DEQ, 2010 tadili ile de DAP ve DAT şeklinde değişmiştir) olarak sıralanmıştır.

INCOTERMS'in 1936 tarihli ilk versiyonunda özellikle ticari mal alış verişi ve teslim noktaları üzerine odaklanılmıştır. Rizikonun intikali hususunda ise yükün geminin küpeştesini (rail) geçtiği an esas alınmıştır. Rizikonun bu şekilde intikali FOB, CFR ve CIF kurallarında önem arz etmektedir. Malların geminin yanı başında rıhtımda ya da Barge'da teslim edilmesi kararlaştırılmış ise FAS teriminin kullanılması önerilmiştir. Bilhare yapılan tadiller sonucu bu uluslararası satış sözleşmesi ya da teslim şartlarına ilave ve çıkartmalar yapılmış en köklü değişimlerden biri de 2010 versiyonu ile gerçekleştirilmiştir.

Burada öne çıkan en önemli özellik uzun yıllardır uygulamada olan bazı teslim şartlarındaki satıcının masraf ve sorumluluğunun sona erdiği ve teslim şartını yerine getirdiği sınır olan gemi küpeştesi (passing vessel





rail) yerine malın gemiye konması (placed) esas alınmıştır. Birçok eski geleneksel akronim kalkmış konteyner taşımacılığı dikkate alınarak, yerine yenileri konmuş, Incoterms'lerin dahili taşımalara da uygulanması kabul edilmiştir. Diğer önemli değişiklik ise; her taşıma moduna uygulanan teslim şartları ve sadece deniz taşımacılığı ve iç su yolu taşımacılığına uygulanan teslim şartları olmak üzere bir ayırım yapılmıştır.

Aslında başka değişiklikler de olmakla beraber makalenin sayfa sayısı sınırlı ve asıl konumuz Incotems'in 2020 versiyonu olduğundan, 2010 ve öncesine ait hususlar yukarıda belirttiklerimiz ile sınırlı tutulmuştur. Yalnız unutulmaması gereken husus, her yeni gelen revizyonun öncekileri uygulamadan kaldırmayacağı gerçeğidir. Kullanılan Incoterms teslim şartı ile birlikte, yanına yılı yazılmak sureti ile hangi yıla ait kuralların taraflar arasında kabul

edildiği sübut bulmaktadır. Diğer önemli olan husus Incoterms'lerin bir uluslararası sözleşme ya da ulusal yasa hükmü olmadığıdır (Ulusal yasada atıf yapılmak sureti ile işlerlik kazandırılmayacağı anlamında değildir.) Yani kısaca SOFT LAW'dur. Bunun anlamı sözleşme serbestisinden yararlanmak sureti ile satış sözleşmesinin taraflarının özgür iradeleri ile satış sözleşmesinde Incoterms teslim şartlarına atıf yapmaları sureti ile bu şartlar geçerli olmaktadır.

Bunun dışında bu konuda ülkelerin kendi ulusal yasaları olduğu gibi (İngiltere'nin SOGA 79, Eski TTK'daki CIF ve FOB şartı gibi), uluslararası satış sözleşmelerine uygulanan ve Türkiye'nin de taraf olduğu CISG 1980/ Viyana Sözleşmesi bulunmaktadır. (Sözleşme serbestisi tahtında satış sözleşmesinin tarafları bunu uygulamakla mükellef oldukları durumlarda bile, satış sözleşmesine

koyacakları bir madde ile bunun uygulama alanının dışında kalabilmekte ya da bazı maddelerinin uygulanmasını kabul edebilmektedirler.)

## II-INCOTERMS'İN AMAÇ VE KAPSAMI

### A. Amaç

INCOTERMS derlemelerinin amacı dış ticarete satış sözleşmelerinde kullanılan terimlerin uygulanmasında yeknesaklığı sağlamaktır. Milletlerarası özellik arz eden satım sözleşmeleri uygulamada aralarında mesafe bulunan ve farklı hukuk sistemlerine tabi olan kimseler arasında gerçekleşmekte ve bu özellik ticaretin gerektirdiği hızlilik ve güven ihtiyacını zedeleyebilmektedir. Bu sayede yabancılik unsuru içeren satış sözleşmelerinde terminolojiye ilişkin birbirinden farklı yorumların sebep olabileceği karmaşa önlenmeye çalışılarak yorum farklılıkları dolayısıyla uluslararası satış sözleşmelerinin işleyişinin sektöre uğramaması amaçlanmaktadır.

## B. Kapsam

Esas itibarıyla Incoterms (Ticaret terimleri ya da teslim şartları) ile taraflar arasındaki satış sözleşmesinde teslim ilişkisi esasları düzenlemek amaçlanmaktadır. 2010 metni ile Incoterms'in kapsamının iç satımları da içine alacak biçimde genişletilmiştir. Bu ABD açısından da son derece uygun olmuştur. Çünkü Incoterms RAFTD yerine kaim olmuştur.

Tarafların satım sözleşmesinde Incoterms kurallarına atıfta bulunmaları ile gümrük ve sair dış ticaret işlemlerini kimin yapacağı; malların teslim yerinin neresi olduğu; taşıma sözleşmesini kimin yapacağı ve taşıma ücretini kimin ödeyeceği; sigortaya ilişkin esaslar; malların teslimine kadar geçen zamanda ortaya çıkan masraflardan kimin sorumlu olacağı; teslim anına kadar geçen zamanda mallara gelen zarara kimin katlanacağı, gerekli belgelerin gönderilmesi son revize ile güvenlik bakımından istenilen bilgilerin sağlanması vb. gibi hususlara hukuki çözüm getirilmeye çalışılmaktadır.

Incoterms kuralları sadece fiziki varlığı olan malların ticaretine uygulanabilmektedir. Bilgisayar yazılımı gibi fikri mülkiyet konusu olan mallar fiziki varlığa sahip olmadan satıma konu olmuş ise; Incoterms kurallarının kapsamı dışında kalacaktır.

Benzer bir sonucun hizmet sektörü için de geçerli olduğunu söylemek mümkündür. Incoterms uygulamasında sıklıkla satış tabiri kullanılmasına rağmen bu kavramın Borçlar Hukuku'ndaki anlamını aşacak nitelikte geniş yorumlanması ve Incoterms uygulamasına konu olabilecek mal teslimini konu edinen herhangi bir sözleşme tipinde uygulanabilmesi gerekir.

Ticari uygulamada yaygın kullanımı olan ithalatçı-ihracatçı terimlerinin Incoterms uygulamasında genellikle satıcı-alıcı tabirini karşılayacak şekilde kullanıldığına da bu bağlamda dikkat çekmek yerinde olacaktır.

## Kapsam Dışı Haller

**Mülkiyetin nakli:** Incoterms kuralları mülkiyetin ne zaman geçeceğine ilişkin esaslara ait düzenleme ihtiva etmezler. Mülkiyetin intikali meselesini devletler arasında yeknesak bir uygulamaya tabi tutmanın zorluğu Viyana Satım Konvansiyonu'nda da dikkate alınarak, bu husus düzenlemeye tabi tutulmamıştır. (4/b)37. Uluslararası satımlarda satıcılar mümkün olduğu kadar satılan malların mülkiyetini geç devretme yanlısıdır.

Uygulamadaki bu eğilime uygun olarak ICC tarafından ticaret camiasına yol gösterme maksadıyla mülkiyetin geçişi ve mülkiyeti muhafaza kaydıyla satıma ilişkin farklı devletlerdeki hukuki düzenlemeleri bir araya toplayan bir kitapçık hazırlanmıştır.

**Ödeme Yöntemleri:** Ayrıca satım sözleşmesinde bedelin ödenmesine ilişkin bir düzenleme de Incoterms'te yer almamaktadır. Ödeme yönteminin alıcının bulunduğu devletin ekonomi politikası, bankacılık sistemi ile yakından ilgili olması ve bu hususta yeknesak uygulamaya ulaşmanın başka broşürlere konu olması Incoterms derlemelerinin bu tercihi gerekeceği olarak gösterilmektedir.

**Taşıma Sözleşmesi:** Incoterms içerisinde taşıma terimi sıklıkla kullanılmakla birlikte taşıyan ile satış sözleşmesinin tarafları arasındaki ilişkiler ve navlun sözleşmesine ilişkin esaslar kapsam dışı bırakılmıştır.

2000 versiyonu ile birlikte charter party (kira sözleşmesi) ile konşimentonun birlikte düzenlendiği hallerde kira sözleşmesinin bir örneğini verme yükümlülüğü de kaldırılmıştır. UPC 600 ya da 500 ve diğer bazı hukuk sistemlerine göre ise bu gereklidir. En azından, daha sonradan bu konşimentonun ciro edilmesi ile tarafı olan alıcının söz konusu taşıma sözleşmesini yapan yükleyici ya da taşıtanın, taşıyan ile aralarında ne tür bir navlun sözleşmesi yaptıklarını bilmesi iktiza etmektedir.

**Sigorta Sözleşmesi:** Incoterms metninde esas itibarıyla CIF ve CIP Kuralları'nda sigorta yükümlülüğü getirilmiştir. Ancak bu yaklaşım tarzı diğer kurallarda sigortanın yasaklanması anlamına gelmemektedir. 2010 versiyonunda Institute Cargo Clauses ile bağlantı kurularak yeni bir düzen getirilmeye çalışılmıştır. (Çünkü bu klotlar zaman içinde revize edilmiştir. 2020'de ise CIP için daha geniş bir sigorta kuvertürü sağlanması hükme bağlanmıştır.)

**Varyantlar:** Satım sözleşmesinde tarafların bir Incoterms kuralı üzerinde değişiklik yapma istekleri daha önceki versiyonlarda olduğu gibi 2010 versiyonunda da yasaklanmamıştır.

Ancak uygulamada ortaya çıkabilecek muhtemel sorunları önleyebilmek maksadıyla taraflara yapmak istedikleri değişiklikleri satış sözleşmesinde açık biçimde düzenlemeleri tavsiye edilmiştir. Bu varyantlar; Fob Stowed, Fob Stowed lashed and secured, ya da FOB Stowed and trimmed ve diğerleridir. (2010 versiyonu ile malın gemide teslimi, hücreli konteyner gemileri ile konteynerin gemide nihai istif yerinde teslimi. Self trimming gemiler ve modern dökme yük yükleme ekipmanları ile malın gemiye spout trim ya da kepçe ile trim yapılarak yüklenmesi bu varyantlara ihtiyacı azaltmıştır.)

**İhtilafların Çözümü:** Uluslararası nitelik arz eden satış sözleşmelerinde genellikle ortaya çıkabilecek uyuşmazlıkların nasıl çözülebileceğine dair hükümler yer almaktadır. İhtilafların çözümü konusu, özel önemi dolayısıyla ayrı bir düzenlemeye tabi tutulmuş, satış sözleşmesinin taraflarına açık ve özel bir tahkim şartı koymaları tavsiye edilmek suretiyle sözleşmenin uygulanmasından doğan ihtilafların çözüme kavuşturulması amaçlanmıştır. Incoterms'ler ihtilafların çözümü ile ilgili hükümleri içermezler.

**Malın ambalajlanması:** Incoterms taşıma ekipmanlarına, malların nasıl yükleneceği ya da tahliye edileceği hususu ile ilgilenmez. Örneğin malların



konteynere kimin tarafından ve ne şekilde yükleneceğini hükme bağlamaz. (INCOTERMS 2010). Sadece malların normal ambalajlanması ile ilgili sınırlı bir ifadeye sahiptir.

### III-INCOTERMS'LERİN KULLANIM ŞEKİLLERİ:

Incoterms'ler satım sözleşmesinde atıfta bulunulmak sureti ile işlerlik kazanacaklardır. Sadece FOB İstanbul yazmak Incoterms'lerin kullanılacağı anlamına gelmemektedir. Böyle bir ifadenin kullanılması halinde Incoterms'teki FOB değil, söz konusu satım sözleşmesinde bu sözleşmeden doğan ihtilafların hallinde kullanılacak olan ülke hukukundaki FOB'un karşılığı neyse o geçerli olacaktır.

Incotermsler'in belli aralıklar ile revize edilmesi demek; geçmişte yapılanların geçersiz olduğu anlamına gelmemektedir. Bu nedenle Incotermsler'in hangi revizyonu tercih edilmiş ise onun belirtilmesi yararlı olacaktır. Örneğin FOB İSTANBUL INCOTERMS 2000 gibi. Eğer hangi Incoterms olduğuna (tarihine) bir atıf yapılmayıp sadece INCOTERMS yazıyorsa, örneğin FOB İSTANBUL INCOTERMS bu durumda son versiyonu dikkate alınacaktır. Tüm bunlar mukavelede aksine bir hüküm olmamasına vabestedir. Incoterms 2010 yılında ilk defa kural olarak tanımlanmış ve dahili taşımacılıkta da kullanılmasına imkan sağlanmıştır.

Incoterms münferiden satım sözleşmesinde atıf yapılmak sureti ile uygulanabileceği gibi, ülkeler geçmişte INCOTERMS hükümlerini kendi kanunlarına derç etmek sureti ile aynen ya da revize ederek kanun maddesi haline de dönüştürmekteydiler. Bu terimler bu şekilde hemen hemen mevcut ülkelerin %75'inin yasası içine girmiştir. Ancak bu terimlerin kanun maddesi olmasına sıcak bakılmamaktadır. Çünkü bu terimler piyasanın ihtiyacı dikkate alınarak zaman içinde değişmekte, fakat kanun maddeleri aynı hızda ya da sıklıkta değişmemektedir. O zaman da daha önce ABD'de karşılaşılan problem ile

karşılaşılmaktadır. Bir tarafta RAFTD ve bunun UCC içindeki şekli ve onun ifadesinden farklı olan revize edilmiş Incoterms hükümleri arasında büyük farklılıklar olmakta ve buna bağlı olarak kargaşa çıkmaktadır.

Bu nedenle bu terimlerin ihtiyari yani uygulanmasının tarafların tercihine bağlı olması tavsiye edilmektedir. Nitekim bizde de TTK içinde iken ICC ticaret terimleri ya da taşıma şartlarının kullanıldığı dikkate alınarak, yeni TTK hazırlanırken bu kurallar kanun dışında tutulmuştur.

### IV-2020 INCOTERMS'LER İLE GETİRİLEN DEĞİŞİKLİKLER

#### 1-DAT yerine DPU ikame edilmiştir:

Bilindiği üzere uzun yıllardır kullanılan alıcının ülkesinde satış şartı ya da başka bir deyişle alıcının ülkesindeki teslim noktasına kadar taşıma yükümlülüğü ile yapılan satış şartı olan D'li akronimler içinde yer alan DEX (Delivered EX Ship )/tahliye limanında geminin içinde tahliye yapmadan alıcıya teslim ve DEQ (Delivered Ex Quay)/tahliye limanında tahliye yapıldıktan sonra rıhtımda teslim 2010 tadili ile değiştirilerek DEX'in yerine DAP (Delivered at Place), DEQ'unun yerine ise DAT (Delivered at Terminal) gelmiştir. (Quay aslında hem geminin kenarındaki yükleme ve tahliye yapılan yer olarak tanımlandığı gibi liman terminolojisinde solid kapalı (ağırlıklı rıhtım duvarları ve palplanş) rıhtım inşasında rıhtım anlamına da gelmektedir. Wharf ise açık rıhtımlarda rıhtım anlamındadır.

Fakat bazen Quay terminal olarak da karıştırılmaktadır.) Bu yeni iki akronimin iki temel unsuru bulunmaktadır. i) Teslim yeri; DAT da bu terminal yani o tahliye yapılan limanda belirtilen terminalde veya belirtilen yerde (place), DAP'da ise belirtilen yerde/noktada alıcıya teslim ii)Son taşıma aracından boşaltma; DAT'ta son taşıma aracından tahliye edildikten sonra teslim, DAP'ta ise tahliye edilmeden aracın üstünde teslim. İşte bu iki yeni akronim

kullanımda kafa karıştırmıştır. DAT'taki terminal ifadesi; rıhtım, kapalı antrepo, konteyner istif alanı veya karayolu, demiryolu veya havayolu kargo terminali gibi bir yeri kapsamaktadır. Yani terminalin kapsamı çok geniştir. Fakat uygulamada bazıları bunu dar anlamı ile uygulamaya kalktıklarından problemler çıkmıştır. İşte bu karışıklığı ortadan kaldırmak üzere 2020'de son teslim aracından boşaltmadan ve boşalttıktan sonra teslim kavramına ağırlık verilerek ve kafa karıştıran terminal ifadesini kaldırıp "belirtilen teslim yerine" vurgu yapılarak DAT'ın yerine DPU (Delivered Place Unloaded) teslim yerinde son taşıma aracından boşaltılmış şekilde ifadeye havi teslim şartı ikame edilmiştir. Bunun dışında üç harfli akronim ya da kısaltmalara herhangi bir ilave ya da çıkartma olmamıştır.

**2- 2020 Incoterms'ler dört akronim deniz ve iç su yolu taşımacılığı, yedi adet ise tüm ulaştırma modları için geçerli olmak üzere toplam 11 adet akronimden oluşmaktadır. Bunlar aşağıda belirtilmiştir:**

#### SATICININ ÜLKESİNDEKİ SATIŞLAR

Satıcının gönderme ya da götürme yükümlülüğü olmadığı satışlar:

**EXW (EX WORK)** İş yerinde teslim satıcı için masraf ve risklerin en az olduğu satış şartıdır. İhraç müsaadesi de alıcı tarafından alınmaktadır. Alıcının aracına yükleme de kendisi tarafından yapılmaktadır.

Ancak ihraç müsaadesinin alınması Türkiye dahil birçok ülkede sorun yarattığından, dahili taşıma dışında bu satış şartı alıcılar için çok uygun olmamakta bunun yerine FCA tavsiye edilmektedir. Bu satış şartının dışındaki tüm satış ya da teslim şartlarında ihraç müsaadesi satıcı tarafından alınmaktadır.

**FCA (FREE CARRIER)** Taşıyana masrafsız teslim. 2020'de bu satış şartında konşimento ile ilgili olarak bir değişiklik yapılmış olup, buna aşağıda ilgili maddede detayı ile açıklık getirilmiş ve FCA orada tanımlanmıştır.

## FAS (FREE ALONGSIDE SHIP)

(Deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılmaktadır). Gemi doğrultusunda kenarında alıcıya masrafsız teslim. Bundan sonra masraf ve risk alıcıya geçmektedir (Gemiye yükleme dahil). Geminin yanı sıra rıhtımda olabilir, açıkta gemiye yanaşan mavnada olabilir.

## FOB (FREE ON BOARD)

(Deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılmaktadır). Gemide alıcıya masrafsız teslim... Bu noktadan sonra risk ve masraflar alıcıya geçmektedir. Ancak satıcı malı rıhtımda hazır edip bunu alıcıya bildirdikten sonra, alıcı gemi tahsis ederek malı alması gereken son tarihe kadar almaz ise, bu tarih geçirildikten sonra tüm masraf ve riskler alıcıya geçecektir. (Bu nedenle risk ve masrafın alıcıya geçmesi sadece malın gemiye konması ile değil iki farklı durumda ortaya çıkabilmektedir).

## Satıcının Gönderme Yükümlülüğü Olan Satışlar:

**CPT (Carriage Paid to)** Taşıma ücreti ödenmiş olarak. İlk taşıma şirketine teslim ile satıcı teslim şartını yerine getirmiş olup bundan sonra risk alıcıya geçmektedir. Ancak satıcı malın gideceği yere kadar navlunu ödemekle sorumludur. Taşıma süresince navlun dışındaki diğer masraflar alıcıya aittir. Taşıma işini de aksi belirtilmemiş ise satıcı organize etmektedir.

## CIP (Carriage and Insurance Paid to)

Gideceği yere kadar taşıma ücreti ve sigorta ödenmiş olarak teslim. Yukarıdaki ile aynı olup, farkı satıcı nakliye sigortasını da yaptırmaktadır. 2010'dan farkı ise, artık satıcı nakliye sigortasını dar teminat olarak değil, daha kapsamlı bir sigorta kuvertürünü sağlayacak şekilde yaptırmaktadır.

## CFR (Cost and Freight)

(Deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılmaktadır.) Cost (Malın bedeli) ve gideceği yere kadar navlun dahil olmak üzere gemide teslim esaslı satış şartıdır. İki noktalı satıştır. Mal gemide teslim edildikten, gemiye konulduktan sonra risk ve masraflar alıcıya geçmekte, ancak satıcının satış

sözleşmesinde belirtilen yere kadar malı gönderme ve bunun ücretini yani navlununu ödeme sorumluluğu devam etmektedir. Tahliye limanında boşaltma masrafı alıcıya aittir. Fakat satıcı navlunu full liner terms ya da liner out olarak ödemiş ise, navlunun içinde olduğundan ve bu tahliye masrafı satıcı tarafından ödendiğinden artık ona ait bir gider olup, alıcıdan bir kez daha tahsil edilemez.

## CIF (Cost, Insurance and Freight)

(Deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılmaktadır) Yukarıdaki satış şartı ile aynı olup, ilaveten dar teminatı yani Institute Cargo Clause (c) kuvertürünü malın bedelinin %10 fazlası kadar bir değer üzerinden yaptırmak da satıcının yükümlülüğündedir.

## ALICININ YA DA TESLİM ÜLKESİNDEKİ SATIŞLAR

Bu satış ya da teslim şartları Incoterms'lerde D'li akronimler olarak yer almakta olup, satıcı artık gönderme değil teslim yerine götürme sorumluluğuna da sahip olmaktadır. Bu nedenle sorumluluğu risk ve masraflar bakımından teslimle yükümlü olduğu noktaya kadar devam etmektedir. Satıcı bakımından masraf ve risklerin en fazla olduğu satış şartlarıdır.

## DAP (Delivered at Place)

Belirtilen yerde teslim. Herhangi bir ulaşım modu ya da onların kombinasyonu ile taşımayı gerçekleştirip satış sözleşmesinde belirtilen yerde/noktada teslim edilinceye kadar tüm masraf ve riskler satıcıya ait olmak üzere yapılan satış sözleşmesi şartıdır.

Alıcı varma yerinde araçtan boşaltma ve ithal vergi ve masraflarını ödemektedir. Bunun dışında tüm masraflar ve risk satıcıya ait olmaktadır.

## DPU (Delivered at Place Unloaded)

Belirtilen yerde araçtan boşaltılmış şekilde teslim. 2020 ile getirilen yeni akronimdir. Yukarıdakinden farkı satıcının varma yerinde araçtan malı boşaltarak teslim yükümlülüğüdür. Diğer hususlar yukarıdaki teslim şartı ile aynıdır.

**DDU(Delivered Duty Unpaid)** 2010 versiyonu ile çıkartılmıştır. 2020'de de yer verilmemiştir.

**DDP (Delivered Duty Paid)** DAP'tan farkı satıcı ithal vergi ve muamele masraflarını da ödemektedir. Alıcı sadece varma yerinde araçtan boşaltma masrafını karşılamaktadır.

**Not:** CIP ve CIF dışında satıcının alıcı adına sigorta yapma zorunluluğu yoktur. Ancak D'li akronimlerde mal belirtilen yerde teslim edilinceye kadar riskin satıcının üstünde kalacağını da unutmamak gerekir.

## 3- 2020 kuralları yukarıda da belirtildiği gibi CIF ve CIP için farklı sigorta kuvertürü öngörmektedir.

Bilindiği üzere FOB gibi CIF teslim şartı da deniz ve iç su yolu taşımacılığında kullanılmaktadır. Böyle bir teslim şartı ile yapılan satış sözleşmesinde satıcının sigorta bakımından sorumluluğu en düşük kuvertür sınırı olarak Institute Cargo Clauses (C) esaslı ile sigorta kuvertürünü yaptırmaktadır. Ancak tarafların aralarında anlaşma ile daha kapsamlı ve geniş bir sigorta kuvertürü yapma opsiyonları da mevcuttur. CIF'te Institute Cargo Clause (C) kuvertürü istenmesinin nedeni deniz taşımacılığında çoklukla bedeli düşük hammadde ve yarı mamul maddeler taşındığından bu mallara Institute Cargo Clause (A) ya da muadili bir sigorta kuvertürü sağlanması halinde malın CIF değeri içinde sigortanın payı oran olarak yükseleceğinden malın nihai CIF değerini de yükseltecek, bu da satış müzakerelerinde satıcıyı zora sokacaktır. Karayolu ve diğer ulaşım modlarında ise çoklukla değerli mallar taşınmaktadır. Bunları ise en düşük kuvertür olan Institute Cargo Clause (C) ile sigortalamak mal hasarı halinde malın sahibini büyük ölçüde zarara sokmaktadır. Bu nedenle semenin akreditifle ödenmesinin hükme bağlandığı CIP satış şartlarında geniş sigorta kuvertürünün sağlanmasının zorunlu olacağı şeklinde anlaşabilecekleri hükme bağlanmıştır.



**4- FCA ile ilgili yapılan tadil:** Eğer satış sözleşmesinde teslim şartı olarak FCA kullanılmış ve semenin ödenmesi akreditif ile yapılacak, akreditif şartı olarak da “on board bills of lading” yani yükleme konşimentosu keşide edilecek ise, satıcı malı taşıma şirketine teslim ettiğinde yani FCA'ya göre teslim şartını yerine getirdiğinde alıcının taşıyana böyle bir yükleme konşimentosunu satıcıya vermesi için talimat vermesi hususunda tarafların anlaşabilecekleri hükme bağlanmıştır. Böylece konteyner taşımacılığında FCA'nın kullanılması durumunda karşılaşılan bir sorunun önüne geçilmesi düşünülmüştür. Bilindiği üzere konteyner taşımacılığında FOB yerine FCA'nın satıcılar bakımından daha uygun olduğu ileri sürülmektedir. Gerekçesi de; FCA'da konteyner terminalde konteyner taşıma şirketine teslim edildiğinde satıcı vecibesini yerine getirmekte, bundan sonraki masraf ve riskler alıcıya geçmektedir. FOB'ta ise satıcı konteyneri gemiye yüklediğinde bu sorumluluğunu yerine getirmektedir.

Terminale teslim ile gemiye yükleme süresi arasındaki risk ve masraflar satıcıya ait olmaktadır. Japonya depremi sırasında terminallerdeki konteynerler hasar görmüş ve FOB satıcılar bundan etkilenmiştir. FCA esaslı ile satışı yapanlar ise riski alıcıya transfer ettiklerinden etkilenmemişlerdir. Bu nedenle de bu riski kuvertür altına alan sigorta kuvertürleri yaygınlaşmıştır. Özellikle İzlanda piyasasında...

Taşıması deniz yolu ile yapılacak FCA esaslı satışlarda ise, semenin ödenmesi akreditif ile yapılacak ise satıcı teslim vecibesini yerine getirdiğinde doğal olarak taşıma şirketinden akreditif şartı olan “yükleme konşimentosunu” talep etmektedir. Taşıma şirketi ise böyle bir konşimentoyu keşide ettiğinde, bundan sonra mala gelecek olan hasar ve kayıp riski kendine geçeceğinden bunu kabul etmemekte ve taraflar arasında sorun ortaya çıkmaktaydı. Aradaki Forwarder'lar ya da NVOCC'ler risk üstlenerek kendi House konşimentoları

ile bu sorunu halletmeye çalışmaktaydılar. Taşıma şirketlerinin “on board bills of lading” yerine “receipt bills of lading” (Tesellüm Konşimentosu) verme imkanları ise akreditif şartını karşılamaması nedeni ile sorunu çözmemekteydi. İşte bu nedenle yukarıdaki yeni uygulama getirilmiştir. (FCA A6/B6) Bununla birlikte bu konuda taşıma sözleşmesini yapan ve konşimentoları almaya hak kazanan alıcının bu konuda taşıma şirketi ile anlaşması gerekmekte olup, tatmin edici bir garanti vermedikçe bunu sağlaması pek mümkün olmayacaktır.

#### **5- Alıcı ve satıcının FCA, DAP, DPU ve DDP teslim şartında kendi nakliye vasıtaları ile taşımayı gerçekleştirmeleri:**

Kuralların önceki ifadelerinde, malların satıcıdan alıcıya taşınmasında alıcı ve satıcının kendi nakliye vasıtaları ile taşımayı gerçekleştirmelerinin mümkün olmayacağı varsayımı ile taşımanın alıcı veya satıcı tarafından bir dış kaynak kullanılarak, üçüncü bir tarafça yapılacağı varsayılmıştır.

Oysaki alıcı ve satıcının da bu taşımayı yapabilecek kendi vasıtaları ve taşıma arzuları bulunabilir. Bu nedenle Incoterms 2020 açıkça FCA, DAP, DPU ve DDP'nin A4 ve B4 maddeleri ile alıcı ya da satıcıya gerektiğinde kendi vasıtaları ile bu taşımayı gerçekleştirmek için düzenleme ve kontrat yapma fırsatı sağlamıştır.

#### **6- Taşıma ve Gümrük ile ilgili yükümlülük ve masraflar bakımından taraflara ait güvenlik ile ilgili yükümlülükler 2020 Incoterms'te daha açık ve detaylı olarak yer verilmiştir:**

Buna göre her bir Incoterms teslim şartının A4 nakliye ve A7 ithalat ve ihracat müsaadesi (clearance) maddelerindeki güvenlik ile ilgili yükümlülükler daha detaylı olarak tanımlanmıştır. Eşyanın ya da malın nakliyesi süresince güvenlik ile ilgili yükümlülükler gönderme ya da götürme taahhüdüne sahip olarak taşıma sözleşmesini yapan tarafa ait olmaktadır. Bu taraf CPT, CFR, CIP,

CIF, DAP, DPU ve DDP'de yani C ve D'li teslim şartlarında SATICI, EXW, FCA, FAS ve FOB'da yani E ve F'li teslim şartlarında ALICI olmaktadır. Gümrük müsaadesi ile ilgili olarak ise, bu clearance'ı kim yapıyorsa güvenlik ile ilgili sorumluluk ve yükümlülükler ona ait olmaktadır. EXW'de hem ihracat, hem de ithalat bakımından bu sorumluluk alıcıdadır. Bunun tersi DDP'dir, burada ise satıcıdadır.

Bunların dışında ihraç müsaadesi ve güvenlik ile ilgili sorumluluk satıcıda, İthalat ve güvenlik ile ilgili sorumluluk ise alıcıdadır.

#### **SONUÇ**

Incoterms'lerin 2020 versiyonunda geçtiğimiz 10 yıl içerisinde uygulamada karşılaşılan sorun ve anlaşmazlıkları, yanlış tefsirleri dikkate alarak bunlara çözüm getirmek üzere bazı tadiller yapılmış, kurallar daha basit ve açık olarak izah edilmiştir. Bunu yaparken uluslararası ticaretin yapısında ve eşyanın taşınmasındaki değişiklik ve yenilikler, gelecekteki muhtemel ilave değişiklikler de dikkate alınmıştır.

Ancak bu tüm sorunları çözdüğü anlamını taşımamaktadır. Günlük hayatta farklı anlaşmazlıklar ve düşünülmemiş yeni sorunlar çıkabilecektir.

Bunlar ise 10 yıl sonraki yeni revizyonda halledilecektir. Burada çok özet olarak genel konulara değinilmiştir. Özel hususlar bakımından konunun uzmanlarına danışılması, bu konudaki yapılan seminer ve eğitimlere iştirak edilmesi ve/veya ICC'nin Ankara bürosundan Incoterms 2020 ile ilgili açıklayıcı rehber kitabı satın alarak, detaylı olarak üzerinde çalışılması yararlı olacaktır. Bu konuda piyasada yoğun bir bilgi kirliliğinin olduğunu da unutmamak gerekmektedir.

28.01.2020, İstanbul.

# TECRÜBEMİZİ YURT DIŞINA TAŞIYACAĞIZ



COŞKUN ÇİN  
ÇİTA DESIGN YÖNETİM KURULU BAŞKANI

“Deniz kuralları konusunda çeyrek asırlık tecrübe ve donanıma sahip Çita Marine tarafından kurulan ve Türkiye’de ticari gemi alanında hizmet veren ilk konsept tasarım firması olan Çita Design, müşterilerinin taleplerine ve hayal dünyalarına uygun özel konsept tasarımları hayata geçiriyor. Yeni kurulan şirketin Yönetim Kurulu Başkanı Coşkun Çin ile hedeflerini ve hayallerini konuştuk.”

**Çita Design’ın 2019 yılında kurulduğunu biliyoruz bu anlamda yeni ama 24 yıllık bir tecrübenin sonucu kurulan bir firma. Nasıl bir yol izleyeceksiniz?**

Öncelikle dünyadaki pastadan da pay almak istiyoruz, firmayı da bu nedenle kurduk. Sadece Türkiye’ye yönelik hizmet vermiyoruz. Aslında Türkiye’de de ilk olarak bu alana profesyonelce giren tek şirketiz

diyebiliriz. 24 yıllık tecrübemizi ileriye taşıyarak, dünyaya açılmak ve özel projelerde yer almak istiyoruz. Tabii dünyada farklı rakiplerimiz var, ama biz de gerçekten Türkiye’de çok güzel çalışmalar yaptık. Türkiye’de gemi içi tasarım anlamında ilk dizayn, tasarım ofisi kuran firmayız. Tecrübemizi yurt dışına taşıyacağız. Bunun için de çok sıkı marketing çalışması yapıyoruz. Uzak Doğu hariç bütün ülkelerdeki projelerde

yer alabiliriz. 2020 ve 2021 yılında marketing konusunda stratejik hedefler belirledik, katılacağımız fuarlar ve yapacağımız görüşmeler de netleşti.

**Daha çok hangi ülkelerdeki, hangi fuarlara katılım sağlayacaksınız? Marketing anlamında başka çalışmalarınız da olacak mı?**

2020 yılında 16-17 Haziran Cruise Ship Interior Expo America, Miami ve 2-3





Aralık Cruise Ship Interiors Expo Europe, London fuarlarına katılım sağlayacağız. 2020 yılı içinde katılmayı planladığımız birçok event ve müşteri ziyaretimiz var.

### **Çita Design için nasıl bir hedef öngörüyorsunuz?**

Şu anda görüşmek istediğimiz hedef firmalarımız var. Zaten dünyaca ünlü 40'a yakın kruvaziyer gemisi olan bir İsveç şirketinin bir gemisinin içini biz yaptık. Hatta bu firmaya iki gemi daha yapacağız. Bizim avantajımız Çita Marine firmamızın ihalesi alındıktan sonra anahtar teslim yaptığı birçok proje var. Yani biz bu konuda zaten çok tecrübeliyiz. Şu anda da dünyaya açıldık. Dünyada kontratı yapılmış, inşa edilecek 107'ye yakın kruvaziyer gemi var.

Hatta bu sayı 2030'a kadar artacak, biz bu rüzgardan pay almak istiyoruz. Çünkü hem bunu yapabilecek tecrübemiz, hem de bu projeleri hayata geçirecek ekibimiz var. Şu aşamada yapmak istediğimiz Çita Design'ı dünyaya tanıtmak olacak. Hedefimiz sadece para kazanmak değil, aynı zamanda Türk mimar ve mühendislerinin bu tür projeleri yapabilecek yetenek ve kabiliyette olduklarını da göstermek.

Ben bir yatırımcı olarak kazandığım paradan çok, bu işi yapabildiğimizi dünyaya göstermekten gurur duyuyorum. Böyle bir açık vardı Türkiye'de, biz bu açığı kapatan ilk Türk firması olmanın haklı gururunu yaşıyoruz. Design firması olarak konsept tasarım yapıyoruz, yaptığımız işlerde müşteri memnuniyetini de en üst düzeyde tutuyoruz.

### **Sizi diğer firmalardan farklı kılan özellikler nedir? Nasıl bir yol haritanız olacak?**

Biz Türkiye'de çok farklı tip ve tonajda ticari gemi projesinde çalıştık. Ticari gemi dediğimiz zaman içine Norveç balıkçı gemisi de giriyor, feribot da giriyor, yük gemisi de giriyor. Biz konsept tasarımda müşterinin taleplerine ve hayal dünyasına göre müşteriye özel tasarım yapıyoruz. Bunu yaparken denizcilikteki kurallara uygun konseptler yaratıyoruz. Türkiye'de bu işler zaten son 10 yıldır yapılıyor ama bizim yaptığımız gibi konsept tasarım yoktu. Bu noktada öncelikle denizcilik sektörünü ve bu sektördeki kuralları iyi bilmek gerekir. Denizde hangi kumaşı kullanmamız lazım, hangi ahşabı kullanırsak ne olur, bir insanın temel ihtiyacı nedir, bütün

bunları bildiğiniz zaman ortaya güzel sonuçlar çıkıyor. Denizde hangi ürünlerin kullanılacağını iyi bilen bir firmayız, çünkü çeyrek asırlık tecrübemiz var.

İşte bu nedenle de Türkiye'deki boşluğu doldurmak için yeni kurduğumuz, global hedefleri olan bu firmada çok daha hızlı ilerleyeceğiz. İlk beş yıllık hedefimizde; en az 1-2 kruvaziyer gemi tasarımı yapıp, bu tasarımları hayata geçirmek istiyoruz. Kendi adıma 18 ila 24 ay içinde böyle bir projede çalışmaya başlayabileceğimizi düşünüyorum. 10 yıllık hedefimizde ise dünyada belli size'ları yakalamış bir firma olmak istiyoruz. Mesela bu işin merkezlerinden biri İtalya, diğeri Miami'dir. İleride buralarda pazarlama ofisleri açmak da planlarımız arasında.

### **Son olarak özellikle altını çizmek istediğiniz bir konu var mı?**

CITADESIGN çok yeni bir firma... Türkiye'de kruvaziyer ticari gemiler için dizayn çalışması yapan ilk firmayız. Dünyada bu alanda isim yapmış önemli firmalar var, biz de bu firmalardan biri olmak, marka yaratmak için yola çıktık. Türkiye'nin dünyada bu alandaki markası olmak için çalışacağız.

# Denizcilik işletmelerinde gemi adamlarının bireysel iyi oluşu<sup>1</sup>(2)



**AZİZ MUSLU \***

## GEMİ ADAMLARININ BİREYSEL İYİ OLUŞUNU OLUMLU ETKİLEYECEK YÖNTEMLER

Gemide sosyal izolasyona sebep olacak en önemli neden iletişimi kaldırmak ya da kısıtlamaktır. Sosyal alan ve tesisleri geliştirmek ve bazı kuralların yeniden düşünülmesi gerekmektedir. MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonu'nu onaylamayan ülkelerin de onaylaması, düzenlemenin bu ülkelerde de hayata geçirilmesi gerekmektedir. Gemi adamı danışmanlık büroları açılarak, gemi adamlarının iyi oluşu ile ilgili çalışmalar yapılmalıdır. Gemi adamlarına mentörlük yapacak sivil toplum kuruluşlarına ihtiyaç vardır. Tele sağlık hizmetleri ile gemi adamlarının akıl sağlığına ilişkin uzaktan teşhis konulacak donanımlara yatırımlar yapılmalıdır. Denizcilerin sağlığı ile ilgili dijitalleşmenin olduğu yerler muazzam bir potansiyel sunan örneklerdir. Gemilerle iletişim olanaklarının artması gemi adamlarına sağlık konusunda yaratıcı görüntüleme ve destek sağlayan tele sağlık hizmetleri, giyilebilir ekipmanlarla uzaktan aynı anda hastalık teşhisi yapılabilmektedir (Crew Connect Global, 2018:3). Bu

takım ve teknolojilerle sağlık sorunları teşhis edilerek gemi adamlarının bireysel iyi oluşu için çözüm yollarına odaklanılmalıdır. İnternet ve mobil uygulamalar ile psikolojik tedavi yöntemleri kullanılmalıdır. Gemi adamları için bu gibi dijital teknoloji tabanlı psikolojik destek hizmetleri oluşturulmalıdır. Dijital teknolojinin geliştirilmesi gemi adamlarının sosyal ve iş çevresi ile iletişimine hizmet edecektir.

Gemi adamları boş zamanlarını nasıl geçiriyor (Crew Connect Global, 2018:3)

Kabine gidip uyuma ve dinlenme %41.60

Kabine gidip DVD ve TV seyretme %20.90

Kabinde internet ve wifi %13.20

Kabine gidip müzik dinlemek %9.10

Sosyal paylaşım alanlarında DVD seyretmek %5.40

Sosyal paylaşım alanlarında sohbet etmek %2.80

Diğer arkadaşlarıyla karaoke ve şarkı söylemek %1.70

Toplu spor yapmak %1.50

Yalnız spor ve jimnastik yapmak %1.20

Diğer arkadaşlarıyla spor yapmak %1.10

İnternet odasını kullanmak %0.50

Sağlıklı iletişimin geliştirilmesi ve gemi adamlarının iletişim yeteneklerini artırılması gemi adamlarının bireysel iyi oluşuna önemli katkı sunacaktır. Boş zamanlarını sağlıklı şekilde geçirmeleri hobilerinin olması bireysel

iyi oluşu olumlu etkilemektedir. Yukarıdaki çalışmada gemi adamlarının boş zamanlarını nasıl geçirdiği araştırılmıştır. Gemi adamlarının uyuma ve dinlenme haricinde boş vakitlerini geçirmek için yaptıkları faaliyetler internet ve teknolojik imkânlarla gerçekleştirilecek aktivitelerdir. Bu durum bize gemi adamlarının bireysel iyi oluşu için internet erişiminin önemini göstermektedir. Londra Üniversitesi'nden Rikke Jensen, 1'den 10'a kadar sıralı bir ölçekle gemi adamlarına yaptığı saha araştırmasından elde edilen sonuçlarda, internet bağlantısı 8. sırada yer almıştır. Bir üst sırada yiyecek içecek yer almıştır. Dr. Jensen internet bağlantısının gemi adamlarının yakınları ile bağlarını güçlendirdiğini, bu durumun da artan moralleri ile daha iyi performans göstermelerine neden olduğunu iddia etmiştir (Wellness at Sea, 2018). Bu çalışma bize gösteriyor ki, internet erişimi gemi adamları için öncelikli bir ihtiyaçtır.

İşe alım süreçlerinde ve gemi adamlarının meslek gelişimi için son teknolojinin kullanımı ayrıca önemlidir. Denizcilik eğitimi ve öğretimi hakkındaki 2015 IMO Sempozyumu'nda, gemilerde internete sahip olmanın öneminin altı çizilmiştir. Sektördeki gemi adamlarının ilgisini çekmek, işe almak ve elde tutmak için kilit bir faktör olduğu vurgulanmıştır (IMO, 2015). İnternet olan ve internet olmayan gemiler arasındaki ana fark, internet erişimi olan gemilerde bulunan gemi adamları, bu erişim ile arkadaşları ve ailelerinden düzenli olarak sosyal destek almaktadırlar. Bu durum onların eve döndüklerinde daha uyumlu ve daha güçlü sosyal bağlar kurmalarını sağlamaktadır. Tüm bunlar stres ve izolasyonun azaltılmasına katkıda bulunarak, hiç şüphesiz bireysel iyi oluşu muhafaza etmektedir. Bu durum özellikle yeni nesil gemi



adamlarının bir kısmı için doğrudur. Onlardan biraz yaşlı az sayıdaki gemi adamı denize çıkmamaktadır; sosyal uyum ve bütünleşme ile başa çıkmaya çalışmakta ve yalnız haldedirler. (Crew Connect Global, 2018:3).

Tele sağlık hizmetlerinin verilebilmesi için internet erişiminin olması gerekmektedir. Christina De Simone, tele sağlık konusunda gemi adamlarının iyi oluşuna ilişkin sunumunda karada tedavi hizmetlerinin çok pahalı olduğunu genellikle \$ 2,000 ve 5.000 \$ civarında maliyet oluşturduğunu söylemiş, Future Care sağlık merkezi ise sağlık hizmetleri için daha pratik ve uygun fiyatlı bir seçenek sunduğunu, bu hizmet içeriğinde akıl hastalığının başlangıcını teşhis etmek ve tedavi etmek için 15-20 dakika süren sağlıklı yaşam danışmanlığı yer aldığını belirtmiştir. Bir gemide tele sağlık hizmeti kullanımının, gemi adamı iyi oluşu için iyi bir yatırım ve sorunları büyümeden önce tespit etmek ve çözmek için kullanılabilir olduğunu ifade etmiştir (Wellness at Sea, 2018).

Visvikis ve Panayides, editörlüğünde oluşturulan Gemi Operasyon Yönetimi isimli eserde denizcilik sektöründe başarılı değişim yönetimi için beş anahtar taktikten dördüncüsünde şu şekilde ifade edilmektedir; iş motivasyonunun yüksek olması, gemi adamının bireysel iyi oluşunu önemli etkilemektedir. İş motivasyonunu kariyer planlaması doğrultusunda amaç ve hedefler belirlese de önemli bir etken de ödüllendirilmedir. Hem finansal (maaş ve performansa bağlı ücret), hem de parasal olmayan ödülleri birleştiren kilit performans göstergelerine dayanan bir çalışan ödüllendirme ve tanıma sistemi uygulanmalıdır. Parasal olmayan ödüller, esnek çalışma biçimleri, eğitim, aile etkinlikleri ve sağlık programları şeklinde olabilir. Taşımacılık liderleri, çalışanları adil ve tutarlı bir şekilde ödüllendirmeyi amaçlayan politikalar tasarlayarak, çalışanlarını motive etmelidir. Şeffaf bir prim sistemi, çalışanların ürettiği sonuçlar üzerinde muazzam bir etkiye sahiptir ve personelin iş tutumlarını daha etkili bir şekilde değiştirmelerini teşvik edecektir. (Pastra v. diğ., 2017:43).



Değişim yönetiminin yukarıdaki anahtar taktiği aynı zamanda gemi adamının bireysel iyi oluşumuna da olumlu katkı sunacaktır.

İşletmenin gemi adamları ile sağlıklı iletişim kurması iş motivasyonunu artıracaktır. Gemi işletmesi düzenli olarak gemi personeliyle iletişimde bulunmalı ve denizcilerin zihinsel durumlarına ilişkin bilgi almak için yaptıkları anketlerde bireysel iyi oluş hallerini takip etmelidir. Bireysel iyi oluşlarını etkileyecek çalışma koşulları, meslektaşlarla iletişim, iş yaşam dengesi, kurum içi çatışma ve işle ilgili veya diğer stres kaynakları tespit edilmelidir. Negatif kaygıların tespit edildiği hususlarda şirket hazırlıklı olmalıdır ve bu gibi negatif durumlara karşı eylem planları uygulamalıdır.

Greenberg'in önerdiği gibi, "Gemi adamlarını psikolojik odaklı yetenekler ile doğru bir şekilde donatmak ve düzenli psikolojik durumlarını izleme, güçlü psikolojik dayanıklılık geliştirmek için etkili yöntemler olabilir, sorunları erken tespit etme, zamanında destek, erken teşhis ile bulgular ve sinyaller temelinde tıbbi müdahaleler yapılmalıdır" (March on Stress, 2013).

Denizcilik sektörünün lider işletmelerinden MSC'nin Gemi Adamı Personel ve Strateji Direktörü Magali Bertolucci, gemi adamlarının bağlılık düzeyini artırmak için bazı çalışmalar

yaptıklarını ifade etmiştir. Bu çalışmalar kapsamında düzenli geri bildirimlerle gemi adamlarını dikkatli bir şekilde dinlediklerini, her sefer sonunda görüşme yaptıklarını belirtmiştir. Ayrıca iki yılda bir yapılan personel katılım denetimlerinde mürettebatın %98'i için çok önemli olan bağlılıklarını etkileyen aşağıdaki beş kilit noktayı tespit ettiklerini söylemiştir:

- Her gemi adamı için eğitim ve mesleki gelişim kursları (liderlik gelişimi, takım oluşturma ve kıdemli personel için kültürel eğitimler)
- Sağlık ve emniyet konularında iyi çalışma koşulları, sağlıklı ve güvenilir internet girişi
- İşverenden net bilgi ve iletişim, mürettebat yönetiminde fırsatlar hakkında geri bildirim
- İstikrarlı, uzun vadeli istihdam olanağı, pazarda güçlü bir üne sahip şirkette olması
- Ücretin zamanında ödenmesi (Crew Connect Global, 2018:6)

### **GEMİ ADAMLARININ BİREYSEL İYİ OLUŞUYLA İLGİLİ YASAL DÜZENLEMELER**

Küresel düzeyde yeni düzenlemeler oluşturulmuştur. Bunların en önemlilerinden biri, gemi adamlarının sosyal haklarını, çalışma koşullarını

düzenleyen MLC 2006 Deniz Çalışma Konvansiyonu'dur. Yaşam alanı ve eğlence-dinlenme MLC 3.1 maddede sözünü ettiği masraflar gemi adamına yansıtılmadan düzenlenmelidir. MLC A3.1 maddesine göre gemi adamının sağlığı ve bireysel iyi oluşu emniyet için desteklenmelidir. Bu hususta denetimler yapılmalı, MLC Madde 4.3'teki düzenlemeleri içeren minimum standartların sağlandığından emin olunmalıdır. STCW, MLC ve ISM kodu gibi kurallar tarafından yönetilmesine rağmen, kaza olay raporlarına bakarsanız, bu kazalar gemi adamlarının başarısız olan kişiler arası iletişim eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Yetersiz iletişim, deniz kazalarında üç ana faktörden biri olarak listelenmiştir. Bu nedenle ilişki yeteneklerinin geliştirilmesine daha güçlü odaklanılmalıdır (Rothblum, 2000: 8).

Gemi adamlarının sağlıklı iletişim kurması bireysel iyi oluşlarıyla doğrudan ilişkilidir. Geçmişe oranla gemi adamının bireysel iyi oluşunu sağlamaya yönelik önemli gelişmeler olmaktadır. Gemilerin ergonomisi, gemi içi sosyal alanlar, ses, gürültü ve ısı değişkenlerine yönelik inovatif gelişmeler yaşanmış ve uygulanmıştır. Özellikle internet erişiminin gemi adamlarına sağlanması yönünde bir talep mevcuttur. Gemilerde internet erişiminin olması, tele sağlık ve çevrimiçi terapi hizmetlerinin sağlanması işletmelere zorunluluk olarak getirilebilir. Yasal düzenlemeler oluşturularak liman devleti kontrollerinde bu hususlara yönelik objektif denetimler gerçekleştirilmelidir.

## SONUÇ

Gemi adamlarının bireysel iyi oluşu ile ilgili önemli bir kısım bireyin özgeçmiş, genetik yapısı, karakteri, kişiliği gibi faktörlerin etkisiyle oluşsa da sosyal ortam, aile ilişkileri, çalışma ilişkileri, geminin ergonomik yapısı, geminin sosyal yaşam alanları gibi işletme ve yöneticilerinin müdahil olabileceği etkenler de mevcuttur. Deniz çalışma yaşamının sosyal yaşamdan izole bir ortam olması, gemi adamının bireysel iyi oluşunu negatif etkileyen başat faktörlerden biridir. Bu sosyal

izolasyonu bertaraf edip, minimum düzeye ulaştırmak için gemilerde internet erişiminin geliştirilmesi önemli bir ihtiyaç olarak sektörün ilgili paydaşlarınca ifade edilmiştir. Kalifiye gemi adamının sürekliliğini sağlamak ve iş yaşam dengesini kurmak için internet bağlantısının geliştirilmesi gereklidir. Inmarsat'ın SVP Market Stratejisti Drew Brandy ifadesine göre gelişen teknolojiyle birlikte uydudan internet erişiminin maliyeti toplam gemi işletme maliyetinin içinde %1'lik bir orana tekabül etmektedir. Gemi adamının yönetiminde sistematik bir yönetim yaklaşımıyla şirket politikasının bir parçası olarak gemi adamlarının bireysel iyi oluşlarına önem gösterilmelidir.

Bu konuda hem gemi işletmecilerince, hem de sektörün diğer paydaşlarınca kaynak ayrılarak yatırım yapılmalıdır. Günümüzde işletmelerin psikolojik sermayesi önemli bir işletme performans göstergesidir. Bireysel iyi oluşun bozulması; gemi içi örgüt iklimini bozacak, çalışma motivasyonunu azaltacak ve iş kazalarına neden olacaktır. Gemi kazaları ve gemi adamının intiharı sonucu geminin rotasından sapması ve gecikmelerin oluşması işletmeler için hesapta olmayan yüksek maliyetler oluşturmaktadır. Gemi işletmeleri; gemi adamının bireysel iyi oluşunu olumlu düzeyde etkileyecek gemi içi sosyal alanlar oluşturmalıdır. Geleneksel olan kış üstü ziyafet organizasyonlarının gemilerde yapılmasının gemi iklimine olumlu etkileri olacaktır. Gemi adamının doğum günü, evlilik, çocuğunun olması gibi özel günler tebrik edilmelidir. Çalışan gemi adamının ulusal ve dini bayramları tebrik edilmeli, bu özel günlerde gemi adamına izin verilmeli, hediye takdim edilmelidir.

Rotasyon uygulamaları ile gemi adamına iş güvencesi imkanı yaratılması, kontrat bitiminden kaynaklanan ve tekrar iş arama kaygısıyla oluşacak stresi ortadan kaldıracaktır. Belirli hizmet yılını dolduran gemi adamlarının maddi olarak ödüllendirilmesi, kutlama yapılması, onurluk verilmesi gibi uygulamalar şirket tarafından düzenli

olarak yapılmalıdır. Bu konuda gemi kaptanları bilgilendirilmelidir. Günümüzde limanların kentlerin dışında ve sanayi bölgelerine yakın yerlere taşınması, hızlı yükleme boşaltma operasyonlarının gerçekleşmesi, limanlarda çarşı izinlerinin kent merkezine gitmek için zamanın yeterli olmaması sonucunu getirmektedir. Günümüzde otoritelerce liman bölgelerinde gemi adamları için sosyal alanların oluşturulması ihtiyacı mevcuttur. Limanlardan şehir merkezlerine gemi adamları için ücretsiz ulaşım olanakları sunulmalıdır.

Gemi adamlarının akıl sağlıkları hususunda erken teşhis önem taşımaktadır. Gemi işletmeleri sunulan uzaktan tele sağlık hizmetleri ile gemi adamlarını rutin kontrol edebileceklerdir. Gözlem, mülakat ve anketler yöntemleri ile bireysel iyi oluşları kontrol edilebilir. Gemi içinde sorunlu uygulama ve rutinler mevcut ise yönetim tarafından tespit edilerek müdahale edilebilir. Gemi işletmelerinin psikolojik sermayesi işletmeleri rekabet üstü konuma getirebilecektir. Psikolojik sermayesine yatırım yapan işletmeler kurumsal itibar ve imajını iyi bir noktaya taşıyabileceklerdir. Küresel ölçekte bir faaliyet olan denizcilikte gemi adamlarının bireysel iyi oluşu daha da önem kazanacaktır. Gemi adamlarının bireysel iyi oluşunu sağlayamayacak işletmeler gelecekte faaliyetlerini sürdürmekte daha da zorlanacaklardır.

<sup>1</sup>Bu çalışma *Issues in Tourism, Human Rights & Sustainable Environment* isimli kitapta IJOPEC yayınevi tarafından yayınlanmıştır. *CUDES 2018 Ekim Sosyal Bilimler Kongresi'nde sunulmuştur.*

## Kaynakça

**Akdoğan, A. & Polatçı, S. (2013). Psikolojik Sermayenin Performans Üzerindeki Etkisinde İş Aile Yayımları ve Psikolojik İyi Oluşun Etkisi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 17(1), 273-293.**

**Argyle, M., Martin, M., & Crossland, J. (1989). Happiness as a function of personality and social encounters. In J.P. Forgas & J.M. Innes (Eds.), Recent advances**



in social psychology: An international perspective (pp. 189- 203). Amsterdam: North Hbolland, Elsevier Science.

Bergheim, K., Nielsen, M. B., Mearns, K., & Eid, J. (2015). The relationship between psychological capital, job satisfaction and safety perceptions in the maritime industry. *Safety Science*, 74,27–36. doi:10.1016/j.ssci.2014.11.024

Cheng, H., Furnham, A. (2002) "Personality, Peer Relations And Self-Confidence As Predictors Of Happiness And Loneliness". *Journal of Adolescence*, 25, 327–339.

Cortina, L. M. & Magley, V. J. (2009). Patterns and profiles of response to incivility in the workplace. *Journal of Occupational Health Psychology*, 14(3), 272–288

Diener, E. (2000). Subjective well-being. The science of happiness and a proposal for a national index. *American Psychologist*, 55(1), 34-43

Diener, E. ve Seligman, M. (2002). Very happy people. *American Psychological Society*, 13 (1), 81-84.

Deci, E. L., & Ryan, R. M. (2000). The "what" and "why" of goal pursuits: Human needs and the self-determination of behavior. *Psychological Inquiry*, 11(4), 227–268.

Diener, E. (1984). Subjective well-being. *Psychological Bulletin*,95(3), 542-575.

Diener, E., Lucas, R. E. & Oishi, S. (2002). Subjective well-being: The science of happiness and life satisfaction. *The Handbook of Positive Psychology*, 5, 63-73.

Esen, E. (2016), Esenlikler... , <https://hbirturkiye.com/blog/esenlikler> (Erişim Tarihi 18 Ağustos 2018)

Guidelines to shipping companies on mental health awareness (2018). National Maritime Occupational health and Safety Committee, [https://www.ukchamberofshipping.com/documents/1086/Mental\\_health\\_guidelines\\_-\\_2\\_-\\_full\\_document\\_-\\_2018.pdf](https://www.ukchamberofshipping.com/documents/1086/Mental_health_guidelines_-_2_-_full_document_-_2018.pdf) (Erişim Tarihi 16 Ağustos 2018).

Lyubomirsky S (2001) Why are some people happier than others: The role of cognitive and motivational processes in wellbeing. *American Psychologist*, 56, 239-249. Lyubomirsky, S., King, L. &

Diener, E. (2005). The benefits of frequent positive affect: Does happiness lead to success? *Psychological Bulletin*, 131, 803-855.

Doğan, T. (2018), Pozitif Psikoloji Ve Psikolojik İyi Oluş, <https://nbeyin.com.tr/pozitif-psikoloji-psikolojik-iyi-olus/> (Erişim Tarihi 18 Ağustos 2018).

Erdil O., Ertosun Ö. G. (2011) "The Relationship between Social Climate and Loneliness in the Workplace and Effects on Employee Well-Being". *Procedia Social and Behavioral Sciences* 24, 505525

IMO, 2015. Internet on ships a key to recruiting and retaining seafarers, IMO symposium told. *IMO Briefing*: 40, 25/09/2015.

Iversen R.T.B. ,(2012), International Service Committee, Rotary Club of Melbourne South, The Mental Health of Seafarers2012 *Via Medica* ISSN 1641–9251

Lykken, D., & Tellegen, A. (1996). Happiness is a stochastic phenomenon. *Psychological Science*, 7, 186-189.

Lyubomirsky, S., Sheldon, K.M., & Schkade, D. (2005) Pursuing happiness: The architecture of sustainable change. *Review of General Psychology*, 9, 111-131.

Lyubomirsky, S., King, L. & Diener, E. (2005). The benefits of frequent positive affect: Does happiness lead to success? *Psychological Bulletin*, 131, 803-855

Lyubomirsky, S. (2007). *The How of Happiness: A scientific approach to getting the life you want*. The Penguin Press, NY.

March on Stress. (2013). March on stress news: Supporting occupational mental health in the shipping industry. Retrieved from <http://www.marchonstress.com/index.php/news/article/73>

Marques, Susana C., Pais-Ribeiro, J.L. Ve Lopez, Shane J. (2007). "Validation of a Portuguese Version of the Students Life Satisfaction Scale", *Applied Research in Quality of Life*, Vol: 2, ss. 83-94.

Myers, D., & Deiner, E. (1995). Who is happy. *American Psychological Society*, 6(1),1-19.

Oldenburg, M., Jensen, H. J., Latza, U., & Baur, X. (2009). Seafaring stressors aboard merchant and passenger ships. *International Journal of Public Health*, 54(2), 96–105. doi:10.1007/00038-009-7067-z

Oldenburg, M., Baur, X., & Schlaich, C. (2010). Occupational risks and challenges of seafaring. *Journal of Occupational Health*, 52(5), 249–256

Tuzgöl Dost., M. (2005). Öznel İyi Oluş Ölçeği'nin geliştirilmesi: Geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Türk Psikolojik Danışma ve Rehberlik Dergisi*, 3(23), 103111.

Pastra, A., Gkliatis, I. and Koufopoulos D. N. (2017). *Organisational Behaviour in Shipping, Shipping Operations Management* Editors I.D. Visvikis , P.M. Panayides, Springer.

Peplau, L.A., Perlman, D. (1982) *Perspectives on Loneliness*. In: Peplau, L.A., and Perlman, D., eds. *Loneliness: A Sourcebook of Current theory, research and therapy*. New York: Wiley-Interscience.

Pearson, C. M. & Porath, C. L. (2005). On the nature, consequences and remedies of workplace incivility: No time for "nice"? Think again. *The Academy of Management Executive*, 19(1), 7-18

Rydstedt, L. W., & Lundh, M. (2012). Work demands are related to mental health problems forolder engine room officers. *International Maritime Health*, 63(4), 176–180.

Veenhoven, R. (2000). "The four qualities of life: Ordering concepts and measures of the good life", *Journal of Happiness Studies*, Vol:1, ss. 1-39.

Roberts SE1, Jaremin B, Chalasani P, Rodgers Suicides among seafarers in UK merchant shipping, 1919-2005. *Occupational Medicine*, Volume 60, Issue 1, 1 January 2010, Pages 54–61.

Rothblum, A. (2000), "Human error and marine safety", *Maritime Human Factors Conference*, Linthicum, MD, 13-14 March. [Google Scholar]çalışmıştır

Seligman, M. E. P. (2011). *Flourish: A visionary new understanding of happiness and well-being*. New York: Free Press

Wellness at Sea Conference in March 2018 *Sonuç Bildirgesi* (2018). 16 March 2018, 99 City Road Conference Centre, London

Yavuz Ç. (2006). Rehberlik ve psikolojik danışmanlık öğrencilerinde öznel iyi olma hali, psikiyatrik belirtiler ve bazı kişilik özellikleri: Karşılaştırmalı bir çalışma (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi. İstanbul.

# BUREAU VERITAS DIGITAL DAY SEMİNERİ İSTANBUL'DA DÜZENLENDİ

4 Şubat Salı günü öğleden sonra Bureau Veritas tarafından İstanbul Marriott Hotel Asia'da Bureau Veritas Digital Day isimli bir seminer düzenlendi. Armatörlerin ve denizcilik sektörü üst düzey yöneticilerinin büyük ilgi gösterdiği seminere katılım yoğundu.



Cafer Tekkan

Sunumları Bureau Veritas Merkez Ofisi'nden bu seminere katılmak üzere Türkiye'ye gelen iki uzman Najmeh Masoudi-Dionne ve Vincent Joly yaptılar.

İki bölüm olarak düzenlenen seminerin ilk kısmında siber güvenlik konusuna değinildi. Siberetik Mühendisi, Bureau Veritas Akıllı Gemiler Global Teknoloji Lideri Najmeh Masoudi-Dionne seminerin ilk kısmında, Smart Ships (Akıllı Gemiler) konusunda yürütülen projelerle ilgili bilgiler verdi; gemilerde

sibergüvenlik uygulamaları ile otonom (insansız) gemilerin geliştirilmesi detaylarını paylaştı.

Lezzetli ikramların yapıldığı kahve molasının ardından seminerin ikinci bölümüne geçildi. Bu bölümde ise Bureau Veritas tarafından geliştirilen dijital uygulamalar ele alındı. Seminerin bu bölümünde Bureau Veritas Dijital Çözümler Yöneticisi Vincent Joly, 3 boyutlu proje onayı ile klaslama, elektronik sertifika yayımlanması

ve uzaktan ve yapay zeka destekli sörveylerde ulaşılan aşamaları anlattı. Bureau Veritas'ın geliştirdiği PSC Ready, Approval Explorer ve Veristar Equipment yazılım ve uygulamaları hakkında bilgiler verdi.

Gelen soruların yanıtlanmasından sonra tamamlanan seminerin ardından katılımcıların çok keyif aldığı kokteyl ile Bureau Veritas'ın denizcilikteki gelişmelere ışık tutan organizasyonu sona erdi.





# PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan  
ulusal demiryolu bağlantısı  
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile  
GÜNEY MARMARA'NIN  
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama  
kapasitesi ile bölgenin  
EN BÜYÜĞÜ



**ÇELEBİ**  
PORT OF BANDIRMA

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

## 8 MART'TA “KADINLAR DENİZDE”

SheFarers Platformu, bu yıl 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü farklı bir etkinlikle kutlamaya hazırlanıyor.

TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) tarafından 2016'dan bu yana her yıl kutlanan 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü, GEMİMO'nun çatısı altında projelendirilen SheFarers Platformu, bu yıl “Yakamoz: Deniz ve Kadın Sempozyumu” ile “Kadınlar Denizde” mottosu altında kutlamaya hazırlanıyor.

Her sene olduğu gibi bu sene de denizcilik sektörünün her alanından kadını bir araya getirerek eşsiz bir organizasyona imza atma yolunda olduğunu duyuran SheFarers Kadın Denizci Platformu, bu sene bir ilk gerçekleştirerek denizcilik camiasını “denize” davet ediyor.

Denizcilik sektörünün tek ve en büyük kadın organizasyonu olan “Yakamoz: Deniz ve Kadın Sempozyumu”, SheFarers Platformu ile bu sene 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'ne özel büyük sürprizler içeren organizasyonunu İstanbul Boğazi'nde tarihle iç içe kutlamaya hazırlanıyor. Uluslararası camiadan sürpriz katılımcıların yer alacağı bu organizasyon, 8 Mart Pazar günü teknede kahvaltı ile başlayacak. Konuşmacıların panel oturumları ve ardından denizcilik sektörünün her alanından kadın denizcilerin yaşadığı sektördeki sorunların, eksikliklerin ve bunların çözümlerinin yer alacağı 6 farklı konu hakkında “SeaThon Beyin Fırtınası” gerçekleştirilecek.

“SeaThon Beyin Fırtınası”, denizcilik sektöründeki kadınlar için daha iyi koşullar sağlanması adına fikirler üretmek üzere 6 farklı başlık altında toplanacak. Gruplar, verilen konunun zorluklarını veya problemlerini belirtmek ve çözümleri hakkında tartışmak için serbest kürsüde söz sahibi olacaklar. Beyin fırtınasının tamamlanmasının ardından, ekip liderleri fikirleri



toplayacak ve konular hakkında kısa bir sunum yapacaklar. Herkesin söz sahibi olacağı bu “SeaThon Beyin Fırtınası” oturumu sonuç bildirgesi, denizcilik sektöründe söz sahibi ulusal ve uluslararası platformlara rapor olarak sunulacak.

Geçtiğimiz yıl iki kadın gemi kaptanı Ayşe Aslı Başak ve Hülya Güler tarafından sosyal girişim olarak kurulan “SheFarers Platformu” daha çok sayıda kadın denizci yetiştirmek üzere mentorluğa odaklanıyor. Uluslararası alanda Türk kadın denizcilerin daha fazla söz sahibi olması, tanınması, kariyerlerinde doğru rotalar çizilmesi ve özellikle istihdam olanaklarının iyileşmesiyle ilgili sosyal girişimcilik çalışmaları devam ediyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun desteğiyle proje ve etkinliklerine devam eden SheFarers Platformu, kısa zamanda

dünya denizcileri tarafından tanınan, popüler bir platform haline gelmeye devam ediyor.

“SeaThon Beyin Fırtınası” etkinliği konuları ise şu şekilde olacak:

1. Denizde yaşam: Gemide çalışırken annelik, sosyal haklar, kadın sağlığı
2. Kotalı veya kotasız? Denizcilikte cinsiyet eşitliği münazarası
3. Kadın stajyerler
4. Cinsiyet eşitliği savunucuları: Kadınları destekleyen erkekler
5. Denizcilik sektöründe kadın girişimciliği
6. Kadın denizciler için mentorluk, kariyer rotası ve istihdam olanakları





# ARKAS LINE KARBON SALINIMINI YÜZDE 24 AZALTTI

IMO tarafından bu yıl yürürlüğe sokulan uluslararası düzenlemeler dünya denizcilik sektörünü harekete geçirirken, Arkas Line, sürdürülebilirlik konusunda yıllardır yürüttüğü çalışmaların meyvesini topluyor.



Düşük kükürtlü yakıttan hız optimizasyonuna, yakıt tasarruflu gemilere geçilmesinden uygun rota seçimine kadar tüm süreçlerde yapılan değişimlerle 2011 yılından bu yana karbondioksit emisyonlarında yüzde 24 düşüş sağlandı. 2020 hedefi ise yüzde 25.

Küresel iklim değişikliğinin tehlikeli boyutlara varması, bir yandan doğal kaynakların korunmasını mecburi kılarken, diğer yandan sürdürülebilir kalkınmanın gerekliliğine işaret ederken, sürdürülebilirlik kavramını "Şimdiki ihtiyaçların, gelecek kuşakların ihtiyaçlarını karşılamayı tehlikeye sokmaması" olarak tanımlayan Arkas Line, iş süreçlerini yıllardır çevre faktörünü göz önüne alarak ve uzun vadeli hedefler koyarak geliştiriyor.

Bu bağlamda sürdürülebilirlik performansının Ecovadis tarafından gümüş madalya ile taçlandırılması bundan sonraki süreçte atacağı adımları daha güçlü kılıyor. Çevre, Çalışan hakları, Etik ve Sürdürülebilirlik

olmak üzere dört ana başlıktan ve bunların altında 21 kriterden oluşan CSR (Kurumsal Sosyal Sorumluluk) değerlendirmesine göre 2017 yılından beri aktif Ecovadis üyesi olan Arkas Line, 2019 CSR derecelendirmesine göre Gümüş Madalya'ya sahiptir.

## 2020'de Karbondioksit Emisyonlarını Yüzde 25 Azaltacak

Ölçüm, değerlendirme ve raporlama yoluyla konteyner taşımacılığında çevresel performans iyileştirmesine yönelik çalışmalar yapan ve dünya konteyner taşımacılığının yüzde 84'ünü temsil eden 22 armatörü temsil eden CCWG'a (CLEAN CARGO WORKING GROUP) üye olan Arkas Line, grubun Türkiye'deki ilk ve tek üyesi olarak öne çıkıyor. Arkas Line bu kapsamda mevcut operasyonlarını tekrar değerlendirerek, yakıt tüketimi ve buna bağlı olarak karbon ve kükürt emisyonlarını azaltmak için yeni projeler geliştirmeye devam ediyor. Öte yandan 1 Ocak 2013 tarihinde yürürlüğe giren Enerji Verimliliği Yönetmeliği kuralları

ise Arkas'ın 6 yakıt tankeri ve 52 konteyner gemisinden oluşan filosu için Arkas Deniz Filosu bir Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı oluşturmasına kaynak oldu.

Tüm bu hedefler çerçevesinde 2011 yılından beri gemilerinde de trim ve balastı optimize eden, düşük kükürtlü yakıt temin eden, tekne tabanlarını ve pervaneleri belirli aralıklarla temizleyen, SPOS uygulaması kullanarak en uygun rota seçimleri yapan ve Shipping Explorer programı ile hız optimizasyonunu sağlayan Arkas Line bu sayede 2019 yılı itibarıyla (2011 referans yılı olmak üzere) karbondioksit emisyonlarında yüzde 23,51 azalma sağladı. Arkas Line'in 2020 hedefi ise yüzde 25 olarak belirlendi.

## Yeni Yakıt ve Yeni Nesil Gemilerle Çevre Dostu Taşımacılık

İşletilen tüm gemilerde IFO 380 yerine Düşük Sülfürlü Fuel Oil kullanımına başlayan Arkas Line, filosuna kattığı dört yeni yeni nesil eko-tasarım gemi ile de hem yatırımlarında hem de regülasyonlar kapsamında çevreye duyarlı süreçler yürütüyor.

Yeni nesil eko-tasarım gemiler, makine özellikleri, tekne tasarımı (pervane ve dümen sistemleri) sayesinde çok fazla enerji tasarrufu yapabilen gemiler olarak dikkat çekiyor. MAN G tipi motorla donatılmış gemiler, önceki nesil gemilere göre yüzde 25'e varan yakıt tasarrufu sağlayarak çevreye zararlı gazların salınmasını en aza indirirken geniş gövde yapısının sağladığı güçlü stabilite değerleri yük kapasitesinin artmasını ve balast suyu taşıma ihtiyacının ise azalmasını sağlıyor.



# PEARL NAVAL GRUP- PANAMA MARITIME GRUP ANLAŞMA İMZALADI

Pearl Naval Grup, Sörvey Bölümü altında; bayrak tescili, klaslama, eğitim ve sörvey sorunları hakkındaki faaliyetlerini artırmak amacıyla, Türkiye & Karadeniz & Avrupa için ittifakı dikkate alarak Panama Maritime Grup ile anlaştı.

Pearl Naval Grup, Sörvey Bölümü altında; bayrak tescili, klaslama, eğitim ve sörvey sorunları hakkındaki faaliyetlerini artırmak amacıyla, Türkiye & Karadeniz & Avrupa için ittifakı dikkate alarak Panama Maritime Grup ile anlaştı.

Pearl Naval'ın Kurucusu Başmühendis Gürhan Burak Alkoç ve PMDS adına Mühendis Reynaldo Garibaldi, söz konusu anlaşmayı imzaladılar. Panama Maritime Group, hizmet tedarikçileri için

Panama Denizcilik Başkanlığı'ndan önce gemi tescilinde tüm deneyime sahip ve şu anda başvuruları işleyen tanınmış bir hukuk firması olan Torrijos & Asociados gibi kardeş şirketlere sahip, Panama'nın önde gelen ve çok iyi organize edilmiş gruplarından birisi.

Diğer şirketleri için, Denizcilik Eğitim ve Sertifikasyon Merkezi; eğitim kurslarında, COC onaylarında (endorsement), yenileme, iyileştirmelerden sorumlu ve kapsamlı deneyime sahip.



## PEARL NAVAL

Son olarak, diğerleri kadar önemli, bayrak devleti denetiminde uzmanlaşmış kardeş şirket olan IMI'nin asıl amacı, eksikliklerin miktarını azaltmak için operatörlere, gemi sahiplerine ya da denizcilik ve güvenlik alanıyla ilgili herhangi bir şirkete katkı sağlayarak destek olmak.



## LEO MARINE



Biz sizin  
**Limano**  
nasıl ulaştığınızı  
ile ilgileniyoruz



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

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.  
Evlıya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sıtı. No. 1/ BA  
[info@leomarine.com.tr](mailto:info@leomarine.com.tr)



# TÜRK TAŞIMACILARA UYGULANAN KOTALAR, AVRUPALI ÜRETİCİYİ VURUYOR

Küresel tedarik zincirleri, korona virüs salgınının risklerinin artarak sürmesiyle birlikte Çin seçeneğini gözden çıkarırken, Türkiye'nin üretim ve lojistik gücü yeniden gündeme geldi.



Korona virüsün etkileri küresel çapta yayılırken küresel tedarik haritası yeniden çiziliyor. Ticaret savaşları, Brexit ve jeopolitik gerginlikler ile sarsılan dünya ekonomisinde uzun süredir yeni açılımlar arayışında olan küresel tedarik zincirleri, korona virüs salgınının risklerinin artarak sürmesiyle birlikte Çin seçeneğini gözden çıkarırken, Türkiye'nin üretim ve lojistik gücü yeniden gündeme geldi. Çin'de başlayıp dünyaya yayılan virüs salgını sonrasında çok sayıda şirket Çin'deki üretimini durdurdu, mağaza ve ofislerini kapattı, bu ülkeden mal tedarikini sonlandırdı. "Just In Time" (Tam Zamanında) üretim modelinin sürdürülebilirliğini tehlikeye sokan son gelişmelerle birlikte, tedarik kaynaklarında yeni arayışlara giren otomotiv üreticileri, Türkiye seçeneğini yeniden değerlendirmeye başladı. Avrupa'daki ve Çin'deki otomotiv üreticileri için Türkiye'deki yan sanayi tedarikçileri yeniden tercih sebebi olurken, ülkemizin bu alanda yetkin çok az sayıda ülkeden biri olması avantajını kullanabilmemiz için yan sanayi ürünlerinin lojistiğinin de desteklenmesi ve güçlendirilmesi gerekiyor.

**"ÜRETİMDE ZAMAN KAYBINA YER YOK"**  
Otomotiv yan sanayicilerinin medyadaki açıklamalarına değinen Uluslararası

Nakliyeciler Derneği (UND) İcra Kurulu Başkanı Alper Özel; "İhracatımızın itici gücü olan otomotiv sektöründe başta Almanya olmak üzere, Avrupa'daki üretici firmaların üretim planlarını değiştirdikleri ve Türkiye'deki yan sanayicilerle 'acil kodlu yeni siparişlerle' yeniden masaya oturmaya başladığı haberlerini alıyoruz.

Transit taşımalarımıza getirilen kota ve transit ücreti gibi kısıtlamalar nedeniyle yurt dışındaki alıcı firmalara talep ettikleri transit sürelerini sunmadığımız için geçmişte yitirdiğimiz ticaret fırsatları, hatta ülkemize yönelik yeni yabancı yatırım fırsatları ülkemize geri dönmeye başladı.

Çünkü üretimde zaman kaybına artık tahammül yok, özellikle otomotiv sektörünün temel unsuru olan "just in time" modeli üretimin geleceği açısından teslim sürelerinin uzamaması kritik önem taşıyor. Otomotiv sektörü dışında, özellikle tekstil ve perakende gibi sektörlerde faaliyet gösteren Avrupalı şirketler de 'Çin'e bağımlılığı' ciddi olarak sorgulamaya başlamış bulunuyor. Bu süreç, Avrupa Birliği'nin Çin'den sonra en büyük tekstil ve hammaddeleri tedarikçisi konumunda olan Türkiye için üretim ve Avrupa ile ticaret açısından çok önemli fırsatlar sunuyor" dedi.

Türkiye lojistik sektörü adına, özellikle Avrupa'daki üretici firmalara çağrıda bulduklarını ifade eden Özel, "En büyük ihracat pazarımız olan Almanya'nın Türk taşımacılara yeterli sayıda kota vererek serbest ulaşım imkanı veriyor olmasına karşın, Türkiye ile Almanya arasındaki güzergahta yer alan bazı ülkelerin Türk taşımacılarının transit geçişlerine getirdiği haksız kısıtlamalar yüzünden Almanya'nın yanı

sıra Almanya ardı ülkelerdeki üreticiler, ihracatçılar ve ithalatçılar ciddi ölçüde zarar görüyor. Korona virüsü süreciyle bu mağduriyetler tolere edilemez düzeye geldi. Türkiye-Avrupa ticaretinin gerçek potansiyeline ulaşmasına engel olan haksız ve gereksiz transit kısıtlamalarından artık kurtarılması gerekir" diye belirtti.

## "TÜRKİYE'YE STRATEJİK ENGELLER VAR"

Türkiye olarak stratejik avantajı kullanmamızda ciddi engeller olduğuna değinen Özel sözlerine şöyle devam etti: "Avrupa'ya yönelik karayolu yük taşımalarımızın ana güzergah ülkelerinden Macaristan, UND'nin TİM desteğiyle Avrupa Birliği Adalet Divanı'nda açtığı davanın kazanılması sonucunda ilave transit ücretini kaldırmış olsa da, transit taşımalarımıza kota uygulamaya devam ediyor, kotaları artırmamakta direniyor.

Bu yılın Şubat ayının ortalarına kadar Kapıkule'de 100'den fazla aracımız sadece Macaristan transit geçiş belgesi olmadığı için beklemek zorunda kaldı. Macaristan üzeri transit taşıma yapan firmalarımız 2019 yılında yaklaşık 160 gün belgesiz kaldı. Aynı şekilde, yetersiz transit kotası nedeniyle geçtiğimiz yıl Haziran ayında Slovenya transit geçiş belgeleri, Eylül ayında Çekya transit geçiş belgeleri ve Kasım ayında Avusturya transit geçiş belgeleri tamamen tükendi ve ek geçiş belgesi 2020 yılı başına kadar verilmedi.

Tüm bu kısıtlamalar karşılıklı olarak Avrupa'ya giden ve Avrupa'dan gelen ürünlerin hareketini kısıtlayarak, ek maliyetler yaratıyor. Özellikle Türkiye olarak alternatif üretici ve tedarikçi olarak öne çıktığımız bu dönemde, taşımalarımızın durması, Avrupa'da da üretimin aksaması anlamına geliyor."



# BTC ACİL MÜDAHALE HİZMETİ İHALESİNİ MEKE KAZANDI

Bakü-Tiflis-Ceyhan, (BTC) Petrol Boru Hattı'nın 1.076 km'lik Türkiye bölümü "Seviye 2 Acil Müdahale Hizmeti Sağlanması" ihalesini 2020 yılında MEKE kazandı.

## MEKE

BTC Petrol Boru Hattı'nın 2020 yılında yenilenen Seviye 2 Acil Müdahale Hizmeti Sağlanması ihalesini

MEKE kazandı. 2004 yılında, Türk-Amerikan ortaklığı SESMEKE şirketi tarafından verilmeye başlanan bu hizmet, 2012'den bu yana Amerikan NRC şirketi tarafından sağlanmaktaydı. Söz konusu hizmet, "Boru hattından kaynaklanan bir sızıntı olduğu takdirde Acil Müdahale ile zararın büyümeden önlenmesi ve kirlenen yerlerin rehabilite edilmesi" anlamına geliyor.

İhaleyi kazanan, Türkiye'nin ilk "Petrol Döküntülerine Acil Müdahale" firması olan MEKE, açık deniz petrol platformlarından limanlara, baraj göllerinden karasal boru hatlarına petrolün geçtiği her yerde koruyucu hizmetler vermektedir. Firmanın sunduğu hizmetler sadece müdahale ile sınırlı olmayıp, önleyici mühendislik hizmetlerini de kapsamaktadır. Acil Müdahale Planı hazırlanması, Hassas Bölge haritaları yapılması, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) OPRC eğitimlerinin verilmesinin yanı sıra; TÜBİTAK



destekli ilk Türk "Yayılim Modelleme" yazılımını üreten MEKE, Orta Doğu ve Kafkaslar'da aktif olarak benzer projelerde çalışmaktadır. Kendi sektöründe

Türkiye'yi başarıyla temsil eden ve bayrağımızı yurt dışında gururla dalgalandıran MEKE; Türkiye'de sektörün en büyük projesinde yabancı firmalara karşı tek Türk firma olarak yarışmış ve ipi göğüslemiş olmaktan tüm halkımız adına gurur duymaktadır. Ülkemizdeki en büyük ekipman envanterine sahip olan MEKE'nin, ulusal ve uluslararası pek çok akreditasyonu bulunmaktadır.



## DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS

## elizya

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

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

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

# EN BÜYÜK YÜZER HAVUZ TESLİM EDİLDİ

Askeri Fabrika ve Tersane İşletmesi (ASFAT) ile HAT-SAN arasında imzalanan sözleşmeyle inşa edilen, Türk Loydu Klaslı askeri yüzer havuz tamamlandı.

Askeri Fabrika ve Tersane İşletmesi (ASFAT) ile HAT-SAN arasında imzalanan sözleşmeyle inşa edilen, Türk Loydu Klaslı askeri yüzer havuz tamamlandı. Türk Loydu tarafından klas sertifikası teslim edilen yüzer havuz; 175 metre boy, 42 metre genişliği ve 10.000 ton kaldırma kapasitesi ile daha önce Türkiye'de yapılmış en büyük yüzer havuzlardan bir tanesi olma özelliğine sahip.



# MİLGEM PROJESİNİN İLK GEMİSİ TESLİMATTA HAZIRLANIYOR

MİLGEM konseptinin devamı olarak yürütülen İ sınıfı fırkateyn projesi tüm hızıyla sürüyor. Projenin ilk gemisinin planlanan tarihten önce teslimatı hedefleniyor.

STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş. Genel Müdürü Murat İkinci, yaptığı açıklamada, İ sınıfı fırkateyn projesindeki son duruma ilişkin değerlendirmelerde bulundu. MİLGEM'in 5'inci gemisinin, İ sınıfı fırkateyn projesi olarak Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı öncülüğünde, STM ana yükleniciliğinde, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'yla birlikte İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda inşa edildiğini belirten İkinci, projenin hemen hemen Türk savunma sanayisinin tüm kesimlerinin katılımıyla gerçekleştirildiğini dile getirdi. "İ sınıfı fırkateyn, yerlilik oranı en yüksek, Türkiye'nin kendi imkanlarıyla geliştirdiği en büyük milli savaş gemisi ve fırkateyn sınıfındaki ilk gemi olacak.

Türk Deniz Kuvvetleri'ne en kısa sürede teslim edilecek" diyen İkinci, böylesine önemli ve ilkleri barındıran bir projede ana yüklenici olarak görev almaktan büyük bir gurur ve mutluluk duyduklarını vurguladı.



## “FAALİYETLER TAM GAZ DEVAM EDİYOR”

Geminin bir an önce teslimiyle ilgili çok yoğun çalışma içerisinde olduklarını dile getiren İkinci, şunları kaydetti: "Geminin inşasıyla ilgili faaliyetler tam gaz devam ediyor. Son olarak ASELSAN ile HAVELSAN arasında oluşturulan iş ortaklığı ile savaş sistemleriyle ilgili sözleşme imzaladık. Böylece silah sistemlerinin teslim edilmesine yönelik çalışmalar başlatıldı. Gemimizin silah sistemleri, mühimmatları, hava savunma kısmı da dahil olmak üzere

milli imkanlarla gerçekleştirilmiş olacak. Türkiye'nin içinde bulunduğu hassasiyetleri, bölgedeki gergin durumu da göz önüne alarak, savunma sanayimizdeki diğer firmalarla beraber geminin bir an önce Türk Deniz Kuvvetleri'ne teslim edilmesiyle ilgili yoğun bir çalışma içerisindeyiz.

Gemi, üzerindeki silah sistemleri ve yerlilik oranıyla çok ciddi bir örnek teşkil edecek ve Türk savunma sanayisinin en üst noktada katma değer üreten platformu olarak gurur kaynağı olacak."



# ÇALIŞMASI İNSANLARIN DENİZE İLGİSİNİ ARTIRDI

Blavatnik Ödülü alan ilk Türk bilim kadını Derya Akkaynak; “Çalışmam insanların denizlere daha çok ilgi duymasını sağladı” dedi.



Blavatnik Genç Bilim İnsanı Ödülü'ne layık görülen ilk Türk bilim kadını Dr. Derya Akkaynak, İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi'nde düzenlenen seminerde, geliştirmiş olduğu “Sea Thru” algoritmasını anlattı. 2007 yılından beri araştırmaları ile fark yaratan genç

bilim insanlarına “Blavatnik Genç Bilim İnsanı” ödülü veriliyor. 2019 yılında ilk defa bir Türk bilim kadını bu ödüle layık görüldü. Princeton Üniversitesi'nde doktora sonrası çalışmaları yapan Makine Mühendisi ve Deniz Bilimcisi (Oşinograf) Dr. Derya Akkaynak, sualtı görüntüleme alanındaki çığır açan çalışmalarıyla fizik ve mühendislik alanında finalist oldu.

ODTÜ Havacılık ve Uzay Mühendisliği mezunu olan, daha sonra MIT'de (Massachusetts Institute of Technology) yüksek lisans ve doktora yapan Akkaynak, ilk olarak sualtı görüntüleme ve görüntü işlemede sıklıkla kullanılan bir denklemin aslında deniz değil atmosferik koşullar için formüle edilmiş olduğunu, dolayısıyla sualtı fotoğraflarında kullanılmasının önemli hatalara yol açtığını gösterdi. Akkaynak'ın sualtı koşullarına göre yeniden formüle ettiği ve Akkaynak-Treibitz modeli olarak anılan denklem, son 35 yıldır bilgisayar bilimleri ve sualtı görüntü işleme konusunda kullanılan yanlış denklemin yerine geçmiş oldu. Daha sonra Akkaynak, ilk defa sualtı fotoğraflarından son derece etkili bir şekilde “suyu çıkararak” bir bilgisayarla görme (computer vision) algoritması da geliştirdi. Sea-Thru adını verdiği bu algoritma, sualtı fotoğraflardaki renkleri düzeltmeye çalışan önceki (atmosfer bazlı) algoritmalarından farklı şekilde, sualtında ışığın nasıl ilerlediğini fiziksel olarak doğru temsil eden Akkaynak-Treibitz modelini kullandığı için daha önce elde edilemeyecek kadar başarılı sonuçlar alıyor.

Meeting Point of All Routes



**TUNA**  
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

*Your Safety Partner in TURKEY*

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

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

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# SAAM TOWAGE'A İLK SANMAR RÖMORKÖRÜ

Sanmar Tersaneleri tarafından 2018 yılında yapımı tamamlanan RAmports 2400-SX ASD tipi BOĞACAY XXXI isimli römorkörün SAAM Towage firmasının Panama filosuna teslim edildiği gururla duyuruldu.



Tekne yeni operatörü tarafından "SAAM VALPARAISO" olarak isimlendirildi. 24,40 metre tam boya ve 11,25 metre genişliğe sahip bu tekne toplam 4200 kW güç üreten 2 adet CAT 3516C ana makine ve Kongsberg (Eski Rolls-Royce) marka US 255 FP model pervane ile 70 tona kadar çekme gücüne sahip. Yeni sahibine teslim edilmeden önce SAAM VALPARAISO, Sanmar Tersaneleri'nin Altınova Tersanesi'nde bulunan yüzer havuzuna alınarak SAAM Towage filosunun renklerine boyandı.

"İnanıyoruz ki, bu sözleşme ile birlikte gelecek yıllarda da başarılı bir biçimde sürecek yeni bir ortaklığın temeli

atılacak" sözleriyle bu sözleşmeyi yorumlayan Sanmar Tersaneleri Ticari Direktörü Rüçhan Çıvgın sözlerine; "BOĞACAY serisi geçtiğimiz 5 yılda 12 ülkeden 21 farklı müşteriye teslim ettiğimiz 40'tan fazla ASD tipi römorkörümüzün amiral gemisidir. Bu tekne SAAM Towage'a teslim edilen ve Orta Amerika'da, Panama'da hizmet verecek olan ilk Sanmar Römorkörü olacak" şeklinde devam etti. SAAM VALPARAISO, Panama'da Manzanillo ve Colon Limanları bölgesinde hizmet verecek.

SAAM'ın bu tekneyi seçmesinin en önemli nedeni, uzunluğuna göre yüksek

güç kapasitesine sahip olması ve çok yönlü kullanıma müsait olmasıdır. SAAM Towage Teknik Direktörü Pablo E. Cacaes; "Çok büyük ticari gemilerin yanaştığı limanlarda özellikle dar alanlardaki yüksek manevra ihtiyacının karşılanması için filoya katılmıştır" sözleri ile yorumlarda bulundu.

SAAM Towage firması Amerika kıtasında 11 limanda 150'den fazla römorkörü ile hizmet vermektedir. Firmanın Panama filosu operasyon faaliyetlerini halihazırda 15 adet römorkör ile yürütüyor. Daha fazla bilgi için firmanın internet sitesini [www.saamtowage.com](http://www.saamtowage.com) adresinden ziyaret edebilirsiniz.





# İLK DENİZ TEMİZLİK ARACI VE İKİNCİ PİLOT BOTU HİZMETE GİRDİ

Yalova Altınova Tersaneler Bölgesi'nde ilk deniz temizlik aracı ve ikinci pilot botu 11 Şubat 2020 tarihinde yapılan törenle hizmete girdi.



Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San. ve Tic. A.Ş. ve Yalova Tersaneciler Derneği çevre koruma tedbirlerini çok önemsiyor.

römorkör hizmetleri veren Yalova Pilotaj A.Ş.'nin ikinci Pilot Botu; Sanmar Altınova Tersanesi'nde düzenlenen törenle hizmete alındı.



Kirliliğin önlenmesi için bölgede hizmet edecek bir Deniz Temizleme Teknesi ve Yalova'daki tersane işletmecilerince kurulan ve Yalova Liman Başkanlığı sorumluluk sahasında kılavuzluk ve

Törene; Yalova Valisi Muammer Erol, Yalova Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Suat Cebeci, Altınova Belediye Başkanı Metin Oral, Yalova Liman Başkanı Hakan Pekşen, Yalova Çevre ve Şehircilik İl Müdürü Ümit Yılmaz, Yalova ve Altınova'daki diğer resmi kurum amirleri, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, YATGİAŞ, YATER ve YALPAŞ Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazıl Uzun, Sanmar Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Gürün ve çok sayıda sektör temsilcisi katıldı.

## YILDA 750 GEMİYE BAKIM ONARIM HİZMETİ VERİLİYOR

Törenin açılış konuşmasını yapan Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San. ve Tic. A.Ş., Yalova Tersaneciler Derneği ve Yalova Pilotaj A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazıl Uzun, Yalova'da çevre tedbirlerinin ve denizde emniyetin artırılması için hizmet edecek iki teknenin hizmete alınmasından duyduğu memnuniyeti ifade etti.

Mavi Vatan'ı korumak, temiz tutmak için alınan diğer önlemleri ve bölgenin ağaçlandırılması gibi faaliyetleri de anlatan Uzun, tüm olanakları ile Yalova kıyıları ve denizlerinde resmî kurumlar ve belediyelere desteğe hazır olduklarını söyledi.

Yalova Liman Başkanı Hakan Pekşen, Yalova Çevre ve Şehircilik İl Müdürü Ümit Yılmaz ve Altınova Belediye Başkanı Metin Oral'ın konuşmalarıyla devam eden törenin sonunda kurdele kesilerek deniz temizlik teknesi ve pilot botu hizmete alındı.

Törenin ardından Yalova Valisi Muammer Erol ve beraberindekiler, denizin petrol ve diğer zararlı maddelerden korunması acil müdahale ekipmanları sergisini gezerek yetkililerden bilgi aldılar.

Şükrü Fazıl Uzun'un konuşmasından önemli notlar ise şöyle:

"Yalova Altınova Tersane Bölgesi, yaklaşık 2 milyon metrekare alan üzerinde kurulu olup; 37 tersanemizde üretimde doğrudan çalışan 25 bin çalışanımız ile yılda 50 gemi inşa





# Korona Virüsü tedariklerini Çin'den sağlayan firmaları olumsuz etkiliyor



EMRE ELDENER \*

Ürünlerin, fikirlerin, kültürlerin ve dünya görüşlerinin alışverişinden doğan bir uluslararası bütünleşme süreci olarak tanımlanan küreselleşme, uzun yıllardır gündemimizde olan kavramlardan biri. Özellikle lojistik sektörü açısından bu tanımdaki 'ürünlerin alışverişindeki bütünleşme' süreci büyük önem taşıyor. Küreselleşme kavramı ile hayatımıza giren önemli değişimlerin başında, güçlü ekonomiye sahip ülkelerin görece daha küçük ve insan gücü yüksek ekonomilere sahip olan ülkelere yatırım yapması geliyordu.

Hammaddelerini bu ülkelere gönderen başta ABD ve AB ülkeleri, çok düşük maliyetlerle tüketiciye hazır hale gelen ürünlerini kendi ülkelerinde satışa sunabiliyordu. Bu sistemin ilk duraklarından biri de ülkemiz olmuştu. Özellikle tekstil ve otomotiv sektörü açısından Türkiye, ABD ve AB ülkeleri için doğru bir noktaydı. Ancak aradan geçen yıllarda ucuz iş gücü ve hammadde bakımından önemli

kaynaklara sahip olan Çin, adeta tün dünyayı kendine bağımlı hale getirdi. Üretimdeki başarılarının yanı sıra Yeni İpek yolu adıyla da anılan Bir Kuşak Bir Yol Projesi, uzakları çok düşük maliyetlerle yakınlaştırmayı başardı. Ta ki 2020 yılının ilk ayına kadar...

Şu an hali hazırda tıbbi anlamda sadece Çin'i etkisi altına almış gibi görünse de Korona Virüsü salgını küresel ticarete çok ciddi sonuçlara neden olmaya başladı. Ülkemiz ve lojistik sektörü açısından bu süreci iki şekilde değerlendirmek mümkün. İlki tabii ki küreselleşmenin etkileri altında virüsün dünya piyasalarında yarattığı olumsuz etki. Çünkü Çin, büyük bir pazar olması yanında, küresel otomotiv sanayinin ve elektronik sektörünün ana tedarikçi ülkesi durumundaydı. Bildiğimiz birçok markanın otomobilleri, oto yedek parçaları, mobil telefonları, bilgisayarları ve elektronik parçaları Çin'de üretiliyordu.

Ancak virüs salgınının ardından Toyota, Apple, Starbucks, Ikea gibi küresel şirketler Çin'deki operasyonlarını ya tamamen durdurdu ya da çok kısıtlı bir noktaya çekti. THY'nin de aralarında bulunduğu 70'ten fazla havayolu şirketi Çin'e olan uçuşlarını askıya aldı. Bu gelişmeler hem küresel tedarik zincirinde hem de dış ticaret ile paralel şekilde hareket eden lojistik sektöründe çok büyük kayıplara yol açtı.

Ve önümüzdeki günlerde Korona virüsü kontrol altına alınamazsa başta otomotiv ve elektronik firmaları olmak üzere tedariklerini Çin üzerinden sağlayan bütün firmalar için ciddi sorunlar ortaya çıkacaktır. Olası en büyük tehlike ise şüphesiz virüsün yayılması ve dünyayı etkisi altına almasıdır.

Bu korkulu gelişmelerin ve senaryoların diğer yüzünde ise ülkemiz açısından farklı bir gelişme yaşanmaktadır. ABD-

Çin arasındaki ticaret savaşları, Brexit ve farklı coğrafyalarda yaşanan siyasi ve askeri gerginliklerden bunalan küresel tedarik zincirlerinin yönünü ülkemize çevirdiklerini de gözlemleyebiliyoruz. Son gelişmeler Türkiye'nin üretim gücü ve jeopolitik durumundan güç alan lojistik potansiyelini de tekrar hatırlattı. Özellikle son iki aya baktığımızda AB ülkelerinin ülkemize yöneldiğini söyleyebiliriz.

Bu durum tabii ki kısa vadede ihracatımız açısından önemli bir ivmeye sebep olacaktır. Bu ivmenin etkilerini lojistik sektörü olarak bizler de yaşayacağız. Ancak şunu da unutmamak gerekir ki; Türkiye 2019'da Çin'den 19.1 milyar dolarlık ithalat yaparken, bu ülkeye 2.6 milyar dolarlık ihracat yapmıştır.

Türkiye'nin yaklaşık 16.5 milyar dolarla büyük bir dış ticaret açığı verdiği Çin'den ithal ettiği başlıca ürünler makine-teçhizat ve elektrik-elektronik ürünleridir. İhraç ettiği başlıca kalemler ise mermer, krom ve borattır.

2019'da ticaret savaşları etkisiyle gelen yavaşlama nedeniyle bu ürünlerde Çin'e ihracat ciddi şekilde gerilemişti. Ticaret savaşında ABD ile Çin arasında ateşkesin olmasıyla bu yıl Çin'e ihracatta artış hedeflenmekteydi, ancak salgın kısa vadede bu yöndeki ihracatı da olumsuz etkileyecektir.

Tüm bunların yanı sıra binlerce kişinin ölümüne neden olan bir salgından ticari kazanç sağlamak gibi bir fikri eminim ki kimse aklına bile getirmek istemez. Bu sebeple salgının bir an evvel sonlanması, tıbbi müdahalelerin sonuç vermesi tabii ki hepimizin öncelikli dileğidir.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

# IMO 2020 gözden geçirme...



**MUSTAFA MUHTAROĞLU \***

Başlık aslında 08 Nisan 2020 günü 13 No'lu Yakıt Komitesi tarafından Deniz Ticaret Odası uhdesinde gerçekleştirilecek IMO 2020 kural değişimi konusunda ilk gözden geçirme seminerinin başlığı.

Odamız Yönetim Kurulu kararıyla Türk Armatörler Birliği ve KOSDER de davet edilerek yapılacak olan bu seminer uygulamanın başlamasından sonraki ilk kapsamlı değerlendirme olacak ve hem yakıtçılar hem armatörler konuyu ele alarak; teknik hususlar, kullanıcı tespit ve tecrübeleri, kalite, fiyatlama, finans, bulunabilirlik gibi tüm detaylar gözden geçirilecek. Şimdiden tüm camiamızı davet ediyoruz.

Evet, bu yazıyı yazarken uygulamanın başlamasının üzerinden 50 gün geçmişti ve elimizde epey veri bilgi oluştu denebilir. En başta söylenmesi gereken öyle felaketler olmadı, özellikle Yunan Armatörler Birliği'nin endişe duyduğu gibi can ve mal kayıpları yaşanmadı, gemiler okyanusun ortasında kalmadı, "Dört dörtlük sorunsuz bir geçiş oldu mu?"

derseniz cevabı "Hayır" olur, ancak beklenenden çok daha iyi olduğu bir gerçek. Fakat sorunların olduğu da yadsınamaz...

## **EN ÖNEMLİ KONU KALİTE**

Buna aslında çok uzun yıllar kullanılan yakıttan yeni bir yakıtla geçmenin tanıma süreçleri denebilir. Daha önce olmayan, kullanmadığımız bir yakıt kullanıyoruz, alıp satıyoruz, inanın teknik yanında ticari tecrübesi de son derece sığ durumda. Hepimiz öğreniyoruz, anlıyoruz, onun dışında elle tutulur çok ciddi büyük bir fiziki olumsuzluk yok.

Hatta KOSDER seminerinde sevgili okul abim Yaşar Canca ile aynı anda zikrettiğimiz şekilde yeni yakıtların eskisinden iyi olması söz konusu ya da tersinden söylersek, yeni yakıtlar eskiden kullandığımız yakıttan kötü değil. Bu yayınlanan raporlarla da sabit... Şöyle ki şu ana kadar rapor edilen kalite problemi (quality claim) sayısı eski yakıtla göre oldukça az ve Ocak/Şubat itibarıyla da azalan bir seyir gösteriyor. Kasım 2019-Şubat





2020 aralığında yapılan 38.000 yakıt numune testi neticelerine dayalı raporlara göre analiz edilen ürünlerin sadece %3.7'sinde sorun tespit edilip, bunun da büyük ölçüde küçük kükürt oranı farkları (örneğin 0.5050 ya da 0.51 bulunması gibi) olduğu görülüyor ki %3.5'tan birden bire %0.5 inilmesi düşünüldüğünde oldukça başarılı görülmekte ve VLSFO yakıtların beklenenin (ve korkulanın) aksine daha az sıkıntılı olacağını teyit etmektedir. Kısaca piyasa yeni ürünü "better quality but watch for critical paramaters" şeklinde tanımlamaktadır.

En önemli husus yeni yakıtlarda yaygın bir standart henüz oluşmadı. Piyasada 10-30cst'den 80-120cst ile 340-380cst kadar farklı viskozitelerde ve aromatik parafinik farklılıklarına kadar çok çeşit yakıtlarla karşılaşılıyor ve genelde ISO RMG altında teyit ediliyor. Tek yeknesak nokta kükürt oranının gerçekten çok sınırlarda gezindiği, daha doğrusu hemen hemen her yerde kükürt oranı 0.48-0.50 bandında teslim edildiği, bu tabii çok sınırlarda riskli bir durum yaratıyor.

Onun dışında genel olarak gözlemlenen sediment, stability ve compability konuları var, belli yerlerde yüksek sediment tespit edildi. Akma noktasının (pour point) eskisinden yüksek olduğu gerçeği, her zamanki hassasiyet metalleri (cat fines al+si) 25-40 parçacık gibi beklenenden yüksek ortaya çıkıyor, ancak genel anlamda büyük bir kaos travmatik olaylar yok. Bu hususlara dikkat ederek sağlıklı bir noktaya ulaşabiliriz.

### **BİLGİLERİMİZİ PAYLAŞMAMIZ GEREKİYOR**

Bu konuda geçen hafta bir enstitü VLSFO yakıtları üç başlık altında yani aynı RMG/RME gibi RMV30, RMV130 ve RMV380 şeklinde standartlaştırmayı önerdi. Evet daha belirgin bir kalite standardı gerekli ve mutlaka oluşacak. Yakıt kalitesinin gemi makinelerinin performansını direkt olarak etkilediği, hatta zarar

verme olasılıkları bildiğimiz bir gerçek. Piyasa şu anda yeni yakıtlarda bunu tanımaya, tanımlamaya çalışıyor. Zaman lehimize çalışıyor, daha fazla kullanıp tecrübe edindikçe daha sağlıklı bir noktaya ulaşacağız, bunun için bilgilerimizi paylaşmamız lazım.

Bu konuda önemli bir not birçok kullanıcının tereddütsüz MGO kullanımına geçtiği, özellikle gemileri günde 8-10 ton yakan armatörlerin fueloil ısıtma elleçleme seperasyon çökme karışma uyum gibi operasyonel zorlukları ve maliyetleri ile kalite konusundaki riskler nedeniyle MGO tercih ettiği söylenebilir ki bence çok doğru bir yaklaşım.

Özellikle fiyat farkı çok az olunca düşünülecek tarafı yok. Diğer önemli konu "bulunabilirlik" (availability). Bu gerçekten başlangıçta çok ciddi sorun oldu, birçok limanda yakıt bulunamadı, çok az bulundu. 300 ton isteyene 100 ton teklif edildi, beklemler oldu, ancak bu da nispeten hızlı atlatıldı. Samimi olmak gerekirse; bu sıkıntının çok uzun sürmemesi en başta üst üste gelen tatiller ve ardından maalesef kötü bir haberle (corona virüsü) sarsılan ve çok ciddi bir durgunluğa giren piyasalar nedeniyle oldu.

Gün itibarıyla neredeyse hiçbir yerde mal sıkıntısı yok, her yerde VLSFO bulunabiliyor ama talebin ciddi düşük olduğunu göz önüne almak gerekiyor. Piyasalar normaleştiğinde yine bir nebze sıkıntı olabilir, ancak devreye girecek yeni kaynaklarla altıncı ay itibarıyla dengeleme oluşacağını söyleyebiliriz. Zira VLSFO rafineri satış fiyatları üreticiler için oldukça kazançlı

bir noktadadır. Ve tabii ki fiyat... Evet, en başta hiç beklemediğimiz şeyler oldu, Singapur gibi dünyanın en büyük limanında yeni yakıt 700-750 dolarlara yükseldi. Bu salt spekülasyon bir süreç miydi, ayrı bir yazının konusu olabilir, ancak gerçek olan yakıt alıcıları yeni yakıtta 2019 son çeyreğindeki fiyatlara göre iki katı rakamlar ödediler.

Tabii ikmalciler de aynı şekilde bu denli farklı fiyatlardan tedarik edip sundular, bu süreç esas olarak arz talep dengesinden hem üreticilerin hem kullanıcıların tam olarak talebi öngörememelerinden oluştu. Arzında kifayetsiz olması bir an çok yüksek fiyat seviyelerinin görülmesine yol açtı, nihayetinde birkaç haftalık dengesizlikten sonra piyasalar bir nebze sakinleşip oturdu.

Örneğin, dünya ortalaması 08 Ocak 2020 günü USD 693.50 iken, 15 Şubat 2020 günü USD 544.5 gerileyerek global ortalamada yaklaşık 150 dolarlık bir düşüş oldu ve fiyatlar belli bir istikrar kazanarak makul seviyelere geldiği söylenebilir. Bu dalgalanmanın en belirgin özeti aslında VLSFO fiyatı ile MGO fiyat farkının hiç beklenmedik kadar az olmasıydı. Evet, farkın 5-10 dolara hatta sıfıra indiği, daha enteresani bazı yerlerde VLSFO fiyatının MGO üstüne çıktığı oldu. Bu yazı yazılırken cari fiyatları aşağıda özetledim, kısaca HSFO/VLSFO farkı USD 200 ve VLSFO/MGO farkı 20 dolar civarlarında görünüyor. Benim şahsi tahminim ilk periyotta VLSFO/MGO farkının 50 dolar civarında oluşacağı şeklinde.

	<b>HSFO</b>	<b>VLSFO</b>	<b>MGO</b>
<b>SİNGAPUR</b>	\$ 310,00	\$ 520,00	\$ 525,00
<b>ROTTERDAM</b>	\$ 283,00	\$ 464,00	\$ 493,00
<b>GİBRALTAR</b>	\$ 320,00	\$ 515,00	\$ 550,00
<b>PİRE</b>	\$ 315,00	\$ 530,00	\$ 540,00
<b>İSTANBUL</b>	\$ 390,00	\$ 545,00	\$ 555,00
<b>NOVO</b>	\$ 355,00	\$ 455,00	\$ 555,00

Fiyat konusunda son bir not, 13.02.2020 günü Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2020 senesi ham petrol fiyat öngörüsünü USD 61 olarak açıklamasıdır. Böyle olunca, Çin (Corona) etkisi ile 53-55 dolar seviyelerinde seyreden ham petrolün hafif yükselerek yakıt fiyatlarının da 550-600 bandında oluşması beklenebilir.

Hesaplar buna göre yapılabilir, ancak kötü senaryoların devam etmesi halinde geçen seneki yazımda belirttiğim ham petrolün 40 dolara gerileyip yakıtların USD 300'lerde oluşması da olmayacak

şey değil, geçmişte böyle durumlar yaşadık.

Bu armatörlerimizi memnun eder mi? Hiç sanmıyorum, umarım yılın başındaki dalgalanma ve büyük travma sonrası ikinci yarıdan itibaren daha sakin, istikrarlı ve herkes için kazançlı piyasalar görebiliriz.

Yazımın sonunda şu ana kadar en başta kalite ve bulunabilirlik ardından fiyat dalgalanmalarıyla geçen süreçte unutulmuş konuya değinmek istiyorum, o da finansman... Piyasaların sakin olması bunun gerçek etkisini

göstermesini engelledi, ancak bu mesele yanı başımızda bizi bekliyor. En iyi senaryoda aynı miktar yakıtı temin etmek için senede 50 milyar dolar fazla finansman gerekiyor. Bunu kim, hangi şartlarla sağlayacak yaşayarak göreceğiz. Siyasilerin geleneğidir ilk 100 günü değerlendirirler, biz tez canlı ticaret erbabı olarak ilk 50 günü değerlendirdik, tesadüf eseri seminer günümüz yılın 99. gününe denk geliyor, gerçekten 100 günü değerlendireceğiz, bekleriz...

**\*DTO MECLİS ÜYESİ VE 13 NO'LU KOMİTE BAŞKANI**

## ŞUBAT 2020 YAKIT FİYATLARI

05.02.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	400.000	560.000	580.000
Piraeus	325.000	520.000	540.000
Malta	335.000	500.000	515.000
Novorossisk	355.000	490.000	600.000
Ceuta	319.000	505.000	525.000
Gibraltar	319.000	505.000	525.000
Rotterdam	300.000	460.000	479.000
Fujairah	288.000	520.000	635.000
Singapore	313.000	530.000	535.000
Brent 55.28			

12.02.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	396.000	544.000	554.000
Piraeus	314.000	529.000	539.000
Malta	325.000	500.000	518.000
Novorossisk	355.000	455.000	555.000
Ceuta	319.000	515.000	548.000
Gibraltar	319.000	515.000	548.000
Rotterdam	283.000	464.000	493.000
Fujairah	300.000	510.000	635.000
Singapore	309.000	520.000	520.000
Brent 55.79			

19.02.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	395.000	525.000	540.000
Piraeus	340.000	538.000	543.000
Malta	345.000	505.000	530.000
Novorossisk	362.000	460.000	580.000
Ceuta	345.000	520.000	565.000
Gibraltar	345.000	520.000	565.000
Rotterdam	300.000	468.000	502.000
Fujairah	313.000	495.000	629.000
Singapore	317.000	505.000	515.000
Brent 59.12			

26.02.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	404.000	521.000	536.000
Piraeus	338.000	535.000	541.000
Malta	350.000	501.000	528.000
Novorossisk	362.000	460.000	565.000
Ceuta	364.000	498.000	534.000
Gibraltar	364.000	498.000	534.000
Rotterdam	287.000	442.000	472.000
Fujairah	300.000	475.000	615.000
Singapore	304.000	475.000	490.000
Brent 55.77			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



# 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)



ULUÇ KEDME\*\*

Endekslere baktığımızda özellikle son haftada bir kıpırdanmanın olduğunu görsek de henüz markete tam anlamı ile yansımalarının olduğundan söz etmek pek mümkün gözükmemektedir. Özellikle koronavirüs salgınının diğer ülkelerde de belirmesi, yatırımcı ve üretici tarafında endişe yaratması ve beraberinde ticari kaygılara sebep vermesinden ötürü piyasalarda henüz ileriye dönük ışık alınamamakta ve dolayısı ile önümüzde nasıl bir sürecin bizi beklediğine ilişkin yorum yapmamıza imkan tanımamaktadır.

Özellikle gerek tüketim, gerek ise üretim açısından dünyanın en önemli aktörlerinden biri olan Çin'de yaşanan

## Koronavirüs piyasaları etkiliyor...

bu sert durağanlığın sadece Çin'in 2020 senesi içerisindeki büyüme verilerini değil; beraberinde özellikle gerek ihracatında, gerek ise ithalatında Çin'e bağımlı birçok ülkenin ekonomisini etkilemekte olduğunu görüyoruz. Malum ufak çapta üretimden, teknolojinin her alanına, otomotive kadar uzanan oldukça büyük bir ürün yelpazesinin Çin'de üretildiğini düşünürsek, dünyanın ne denli bir belirsizlik içerisinde olduğunu tahayyül etmemiz zor olmayacaktır.

Baltık Kuruyük Endekslerini tek tek ele aldığımızda Baltık Handysize Endeksi'nde son bir ay öncesine göre halen marketin %15 civarı, son üç ay öncesine göre %38 civarı ve son altı ay öncesine göre ise %50 civarı kayıpta olduğunu görmekteyiz. Baltık Supramax Endeksi'nde ise 6/3 aylık periyodlara baktığımızda kayıpların sırası ile %57 ve %27 mertebelerinde olduğunu ancak son bir aylık periyotta kayıplarını nispeten kazandığını söyleyebiliriz, benzeri yorumu Panamax Endeksi için de yapabiliriz.

Ancak tüm endekslerin özeti olarak niteleyebileceğimiz Baltık Kuruyük Endeksi'ne (BDI) baktığımızda ise 6/3 ve son bir aylık kayıpların sırası ile %78, %60 ve %10 seviyelerinde olduğunu

görmekteyiz. Hurda piyasalarında özellikle Hindistan/Bengaldeş bölgeleri için alınan gemilerde yerinde teslim opsiyonlarının virüs sebebi ile gitgide azaldığından ve beraberinde gerek Çin gemilerinin gerek ise üzerinde Çin mürettebat olan gemilerin girişinin yasaklanması sebebi ile hurda fiyatlarında hafif aşağı yönlü bir hareket beklenmesine karşın virüs sebebi ile aday kısıtlamasından sebep stabil seyir ettiğinden söz etmemiz mümkün gözükmemektedir. Aliğa Bölgesi'nde ise gerek demir fiyatlarının düşmesi, gerek ise kurdaki hareketlerden sebep düşüş göze batmaktadır.

Brent petrolde ise düşüşün devam ettiğini ve virüsün etkisinin Brent petrol üzerinde ciddi olarak hissedildiğini gözlemlemekteyiz. Şu an için 53 doları göstermekle birlikte 2018 senesi sonlarından beri ilk kez 50 dolar bandına yaklaştığını söyleyebiliriz.

Son olarak gemi alım-satım piyasalarına baktığımızda ise, geçtiğimiz aylara kıyasla daha fazla el değiştirme olduğundan söz edebiliriz ki muhtemel alım tarafının piyasalardaki bu düşüşün fiyatlara da yansımalarından sebep, avantaja çevirmek istediğini bizlere göstermektedir.

### ŞUBAT 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
HARVEST PEACE	74.193	2000	JAPAN	BULK	CHINESE	6,30
WOORYANG QUEEN	71.298	1997	JAPAN	BULK	NA	4,35
WHITE HAWK	61.360	2012	JAPAN	BULK	GREEK	15,20
CYGNUS OCEAN	58.609	2013	CHINA	BULK	GREEK	13,25
MARIA	57.114	2010	CHINA	BULK	CHINESE	*
LIETTA	57.070	2009	CHINA	BULK	CHINESE	*
						17,50*





NOVO MESTO	53.626	2005	CHINA	BULK	INDONESIAN	6,30
NPS MOSA	53.556	2007	JAPAN	BULK	NA	10,00
MARIANA	50.665	1998	JAPAN	BULK	NORWEGIAN	5,00*
MOBILANA	50.665	1998	JAPAN	BULK	NORWEGIAN	5,00*
ARCADIA	50.362	2002	CHINA	BULK	CHINESE	4,80
GLORIA GALAXY	32.701	2010	CHINA	BULK	VIETNAMESE	6,00
DUBAI MOON-I	31.800	2009	CHINA	BULK	RUSSIAN	6,20
APUANA D	31.962	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	3,45
HAPPY VENTURE	28.587	1996	CHINA	BULK	CHINESE	3,20
MINERAL HOKKAIDO	180.159	2008	JAPAN	BULK	GREEK	16,75
LANCELOT	177.028	2010	CHINA	BULK	NA	19,00
SHINYO ALLIANCE	176.269	2005	JAPAN	BULK	KOREAN	14,00
ALAM PADU	87.051	2005	JAPAN	BULK	KOREAN	10,00
SBI BOLERO	81.210	2015	CHINA	BULK	GREEK	18,50
FANTHOLMEN	32.581	2010	CHINA	BULK	CHINESE	5,80
HOKKAIDO BULKER	31.858	2013	JAPAN	BULK	NA	11,00
GENCO CHARGER	28.398	2005	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	5,20
AQUA VISION	180.353	2011	CHINA	BULK	NA	20,00
AQUACARRIER	175.935	2011	CHINA	BULK	NORWEGIAN	18,00
AQUAJoy	171.009	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	11,30
OCEAN GARNET	93.018	2010	CHINA	BULK	NA	11,00
TRITON VALK	55.651	2009	JAPAN	BULK	GREEK	11,25
PATRICK STAR	52.454	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	8,00
ALEX A	50.399	2002	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	6,50
AS LEONA	12.790	2008	KOREA	CONT.	NA	6,50*
AS LAURETTA	11.814	2008	KOREA	CONT.	NA	6,50*
AL WAAB	9.131	2003	KOREA	CONT.	UAE	1,60
SM HONG KONG	80.855	2008	KOREA	CONT.	KOREAN	*
SM SEATTLE	80.855	2008	KOREA	CONT.	KOREAN	*
						40,00*
GISELE A	35.814	2004	POLAND	CONT.	UAE	6,50
MS HAWK	39.418	2007	KOREA	CONT.	NA	9,80*
MS EAGLE	39.276	2007	KOREA	CONT.	NA	9,80*
WEHR SCHULAU	23.016	1999	POLAND	CONT.	NA	2,50
BFP GALAXY	14.035	1997	SPAIN	CONT.	MIDDLE EASTERN	2,10
CSCL TOKYO	12.550	2008	CHINA	CONT.	VIETNAMESE	4,20
YM UTOPIA	103.614	2008	TAIWAN	CONT.	GREEK	28,50
MEGANISI	72.515	2004	KOREA	TANKER	NA	10,20*
ANDIMILOS	72.514	2004	KOREA	TANKER	NA	10,20*
ANICHKOV BRIDGE	47.842	2003	KOREA	TANKER	NA	10,00
ECO HOLMBY HILLS	49.703	2018	VIETNAM	TANKER	USA	35,00*
ECO PALM DESERT	49.703	2018	VIETNAM	TANKER	USA	35,00*
YUHO MARU	5.486	2012	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	7,00

KOWIE	16.886	2010	CHINA	TANKER	CHINESE	9,00
LIAN RUN 168	4.382	2015	CHINA	TANKER	CHINESE	6,00
CAPE BELLAVISTA	159.453	2002	KOREA	TANKER	GREEK	21,00*
CAPE BAXLEY	159.385	2003	KOREA	TANKER	GREEK	21,00*
MADICON ORCA	320.054	2010	KOREA	TANKER	NA	50,00
AGIOS NIKOLAS	318.980	2019	KOREA	TANKER	NA	106,50
MANUELA BOTTIGLIERI	40.166	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	*
ALESSANDRA BOTTIGLIERI	40.165	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	*
MAIELA BOTTIGLIERI	40.165	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	*
GHETTY BOTTIGLIERI	40.165	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	*
						40,00*

\*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 365-375	US\$ 375-385	US\$ 385-395
HINDİSTAN	US\$ 375-385	US\$ 385-395	US\$ 395-405
PAKİSTAN	US\$ 365-375	US\$ 365-375	US\$ 375-385
TÜRKİYE	US\$ 225-235	US\$ 235-245	US\$ 235-245

### ŞUBAT 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
MARIA A. ANGELICOUSSI	169.163	22.016	2001	BULK	AS IS SINGAPORE	408
NORFOLK	164.218	23.954	2002	BULK	AS IS SINGAPORE	398
F. STAR	87.996	12.611	1995	BULK	AS IS INCHON	372
AMUR	7.335	3.860	1997	MPP	INDIA	416
GHAWAR	300.361	48.100	1996	TANKER	AS IS RED SEA	407
ULA	37.227	8.040	1982	BULK	INDIA	385
JIN XING	22.782	5.355	1985	BULK	BANGLADESH	360
JI TAI NO. 8	5.379	2.091	1982	TANKER	BANGLADESH	369
SRI PHANG-NGA	1.998	682	1987	TANKER	BANGLADESH	382

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



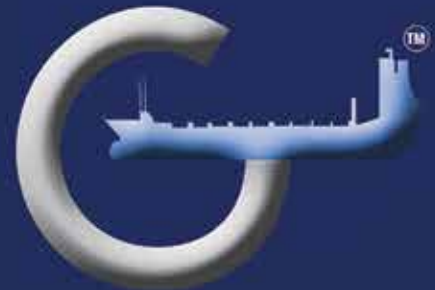


## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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 m<sup>2</sup>'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



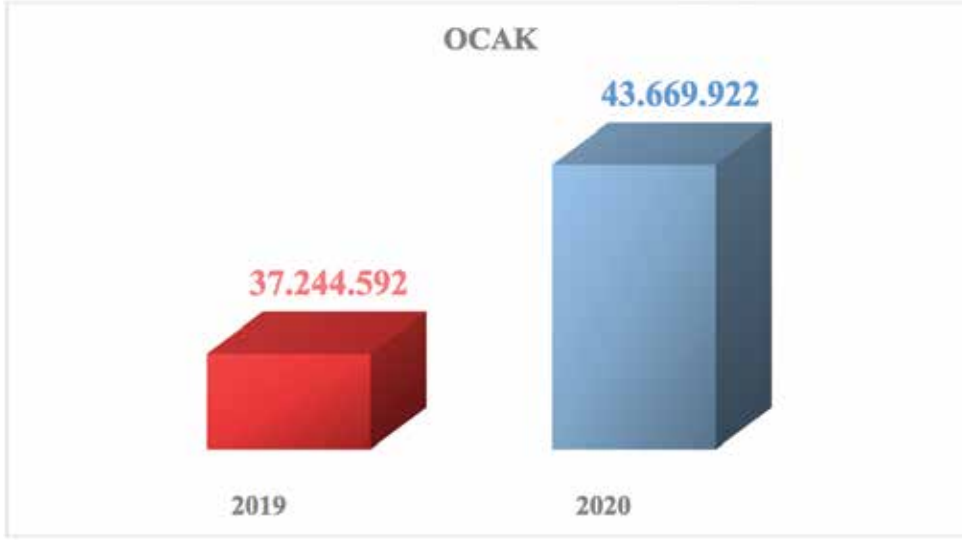
Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.  
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi  
4. Kısım D-4016 Sok. No:1  
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE  
Phone : 0532 755 43 64  
Phone : 0262-724 85 46  
Fax : 0262 724 85 54  
Web : www.gurdesan.com.tr  
e-mail : info@gurdesan.com.tr



## 2019 - 2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 17,25 artış göstererek 43.669.922 ton olmuştur.

### Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Ocak 2020



### Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 20,56 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 14,43 artarak 11.530.494 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Ocak ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 24,14 artarak 21.425.247 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 20,56 artarak 32.955.741 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Ocak - Eylül	2019	10.076.540	14,43%	17.258.922	24,14%	27.335.462	20,56%
	2020	11.530.494		21.425.247		32.955.741	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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



reliable partner!"



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

"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahalenin gerçekleştirilmesi amacı ile kurulduk. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"



**ACIL ÇAĞRI:**

+90 530 940 8787

+90 531 773 3733

**MOST Denizcilik Merkez Ofis:**

Tuzla Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi  
No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE

**Telefon:** +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com • [www.mostdenizcilik.com](http://www.mostdenizcilik.com)

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik



24.02.2020

## 9. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Karadeniz ve Doğu Akdeniz'deki düşük navlunlara rağmen artan yük akışları sayesinde bu hafta ufak iyileşmeler görüldüğü söylenebilir. ISTFIX Bileşik Endeks de geçen haftaki dip seviyelerden yüzde 2'lik bir toparlanmayla 466 puana çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

Avrupa Komisyonu'nun güncel ekonomik tahminler raporuna göre, Avrupa Birliği'nin 2020 yılında yüzde 1,4 büyümesi bekleniyor. Avro bölgesi ise aynı dönemde yüzde 1,2 büyüyebilir. Rapor, 2021 için de benzer büyüme oranları öngörüyor. Almanya ve Fransa'nın 2020'de yüzde 1,1 büyümesi beklenirken İspanya'nın yüzde 1.6 büyüyeceği tahmin ediliyor. İtalya'da ise büyüme yüzde 0,3 ile sınırlı kalabilir.

Euro Alanı'nda sanayi üretimi Aralık'ta aylık bazda yüzde 2,1 ile yaklaşık son 4 yılın en hızlı düşünü gerçekleştirdi. Brexit süreci ve ABD ile yaşanan ticari sürtüşmelerin gölgesinde geçen 2019 yılı genelinde bölgenin toplam çıktı miktarı yüzde 1,7 oranında geriledi. Bölge ekonomisi koronavirüs salgınının sebep olduğu belirsizlikler nedeniyle 2020 yılına da olumsuz başladı.

Çin'de ekonomik büyüme koronavirüs yüzünden tahminlerin çok gerisinde kalabilir. Ekonomistler 2019'un ilk çeyreği için Çin'in büyüme tahminini

yüzde 4,9'dan yüzde 1'e çektiler. Ülkenin 2019'un son çeyreğine yönelik büyüme verisinin de yüzde 6'altında kalması bekleniyor.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları ikinci yükseliş haftasını geride bıraktı. Batı Teksas tipi ham petrol 54 dolar/varil seviyesini görürken Brent ise 59 dolar/varil seviyesini aştı.

Gübre haberlerine baktığımızda Kıta Avrupası'nda amonyum nitrat talebi artmakta ve stokların düşük olduğu belirtilmekte. Yeni ekim planları belirlendikçe Avrupa kaynaklı amonyum nitrat talebinin artacağı öngörülüyor.

Bölgeden gele çimento haberlerinde ise, Cezayir 2019'un ilk 11 ayında çimento ve klinker ihracatını geçene senenin aynı döneminde gerçekleşen 17,5 milyon tondan 60 milyon tona çıkarttı. Cezayir'in halihazırda çimento üretim kapasitesi 40 milyon ton civarındayken bunun 22 milyon tonu yerel olarak tüketilmekte.

Tarım haberlerinde ise Rusya'nın hasat yılının başlangıcı olan 1 Temmuz

2019'dan bu yana 121,2 milyon ton tahıl hasadı gerçekleştirdiği raporlandı. Bu durumda hasadın geçen senenin aynı dönemine göre 7 milyon ton arttığı anlaşılacaktır. Rusya 2025'e kadar toplam hasadını 140 milyon tona çıkartmayı planlıyor.

Ukrayna'nın 1 Temmuz 2019'dan 2020 yılının Şubat ayına kadar gerçekleştirdiği tahıl ihracatı 37 milyon tonu buldu ve geçen senenin aynı dönemine göre 8,5 milyon ton artış kaydetmiş oldu. Bu miktarın 16 milyon tonu buğday ihracatından oluşarak geçen senenin aynı dönemini 4,3 milyon ton kadar geride bıraktı. Benzer şekilde bu miktarın 16.6 milyon tonu da mısır ihracatından geldi ve geçen seneye göre 3,7 milyon tonluk artışa sahne oldu.

Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği'nden geçen hafta itibariyle çıkmasını takiben Avrupalı tahıl tüccarları ülkenin tahıl ticaretinde bir değişiklik beklemiyor. Daha önce belirtildiği üzere 31 Aralık 2020'ye kadar yürürlükte kalacak olan geçiş süreci boyunca yeni ticaret anlaşmalarıyla tahıl ticaretinin de geleceği ortaya konulacak.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,413	2,020	2,615	3,753
Geçen Hafta	1,385	1,981	2,564	3,681
Geçen Ay	1,419	2,028	2,626	3,769
Geçen Yıl	1,712	2,387	3,091	4,436



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

## S&P ve HURDA

Bu hafta "Industrial More (10.000 dwt, 2013, Hollanda inşası, BV klası) 8 milyon dolara satıldı.

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2,250	SRF	ORTONA-VARNA	750/750	29.50
2,500	SFS (87')	BRAILA-SAMSUN	750/750	28.00
3,000	CORN (48')	IZMAIL-FAMAGUSTA	1000/1000	22.00
3,000	WOOD PULP (60')	KOPER-MARTAS (LO 6 USD/TONNE)	1000/750	20.00
3,000	SFS (72')	CONSTANTA-BANDIRMA	1000/1000	18.75
3,500	UREA	YUZHNY-INEBOLU	2500/1500	15.00
4,000	SODA IN BULK	DERINCE-RAVENNA	1500/750	25.00
4,000	UREA	YUZHNY-TENES	2500/1000	32.00
4,000	REBARS	TSINGELI-CONSTANTA	1500/1500	11.00
4,100	AGRI PRODUCT (74')	CONSTANTA-VALENCIA	1500/1500	37.50
4,400	RAPESEED MEAL (56)	YUZHNY-ASHDOD	1500/1500	21.00
5,000	WHEAT (45')	BANDIRMA-RAVENNA	2000/2000	24.75
5,000	SOYBEANS (50')	KHERSON-TBS	2000/2000	17.00
5,000	SHREDDED TIRES (70')	MOERDIJK-BARTIN	5000/2500	33.00
5,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-THESSALONIKI	1500/1500	19.00
6,000	AGRI PRODUCT (52')	CHERNOMORSK-IZMIR	2500/2500	15.50
6,000	UREA (52')	DAMIETTA-ALICANTE	2500/2000	18.00
6,000	CORN (50')	RENI-NADOR	1500/1500	27.00
6,000	COKE	CORUNNA-AVEIRO	6000/6000	9.35
6,500	SALT	RADES-AALESUND + BERGEN	2000/2000	32.00
7,000	WHEAT	BERDYANSK-BARI	2000/2000	20.00
7,000	BULK CLAY	PLYMOUTH + FOWEY-ABUQIR	1750/1250	34.00
7,000	WHEAT	GDANSK-VOLOS	2000/2000	33.00
10,000	PIG IRON	NOVOROSSIYSK-PORTO MARGHERA	3000/3000	22.00

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

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

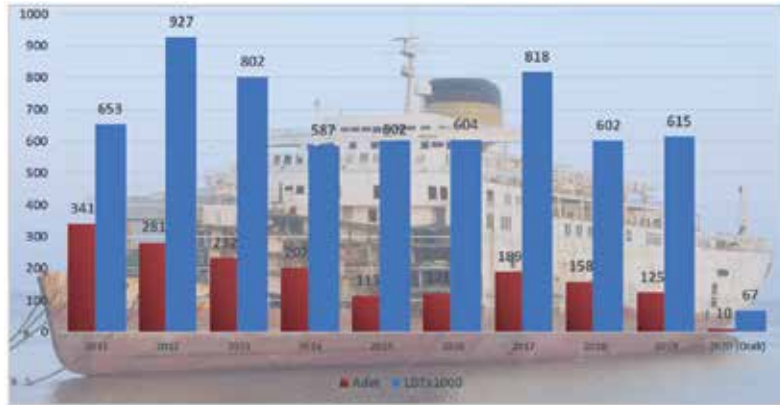
## TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) OCAK 2020

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LTD	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
2	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
3	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	9.01.2020
4	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	9.01.2020
5	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
6	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
7	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
8	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
9	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
10	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020

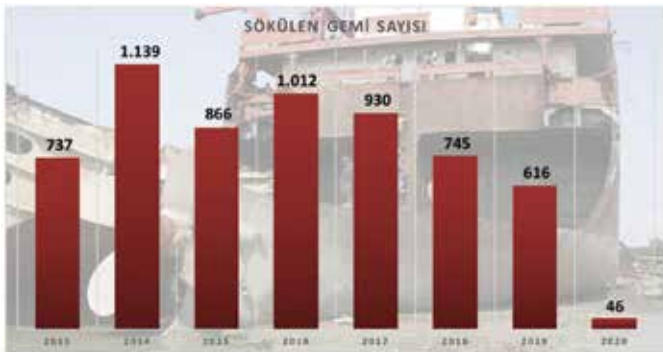
Kaynak: Gemisander

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



Kaynak: Gemisander

## 2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited



Kaynak: Clarksons Research Services Limited



## 2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	OCAK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	4	29,0	8.666
Bulk	7	25,0	832.697
Cable Layer	1	41,0	5.717
Chem & Oil	4	33,3	70.688
Chip	3	25,3	145.631
Container	3	23,0	177.550
Ethy/LPG	1	30,0	9.490
GCargo	1	35,0	8.863
LNG	1	41,0	72.650
Maintenance	2	38,5	2.132
MPP	1	23,0	7.207
MSV	1	46,0	1.386
Ore	1	29,0	289.470
Pass	1	43,0	180
Products	5	33,4	116.796
PSV	1	18,0	4.015
Reefer	1	36,0	6.376
Rfr/Pallets	1	35,0	3.520
Ro-Ro	1	42,0	4.250
Seis. Survey	1	48,0	600
Shuttle	1	21,0	126.183
Tanker	1	38,0	5.351
TSH Dredger	1	42,0	1.419
Tug	1	43,0	
Utility	1	43,0	836
Genel	46	31,3	1.126.171

**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited

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

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



# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!



"Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsüne  
İSO Özel Kategori Enerji Verimliliği  
Birincilik Ödülü Verildi."

Denizcilik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksekokulu

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Fen Bilimleri Enstitüsü

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



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi



pirreis.edu.tr





**SPARE PARTS  
SERVICE**

**MAXIMIZE  
ENGINE  
PERFORMANCE**

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

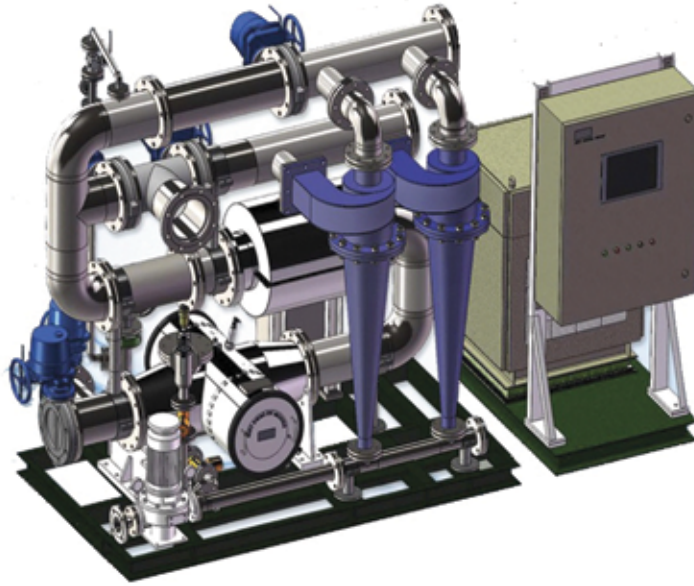
**P:** +90 216 346 17 00-03  
**F:** +90 216 346 00 02  
**M:** sales@mesimarine.com  
**W:** www.mesimarine.com

**in** mesimarine  
**@** mesimarineinc



# BSKY

**BSKY** IS THE ONLY ONE IN THE WORLD  
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYCLONE FOR BWMS



**ZERO MAINTENANCE**

**NO REPLACEMENT**

**NO CLOGGING**

**YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO**  
EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

0090 216 494 49 02  
0090 533 281 24 77  
0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr  
www.yafdiesel.com.tr

