

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ŞUBAT / 2019

2019 YILININ İLK MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

Harun Şişmanyazıcı:

HAGUE RULES VE ALTIN KLOZU

Erdem Çoker:

IMO 2020 – KARAR VERME ZAMANI



7/24

18 PILOT CAPTAINS
300 TEAM MEMBERS

20 VESSELS

MAXIMUM PRODUCTIVITY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973



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

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

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

www.berklojistik.com



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

M. ZİYA KALKAVAN

Hakan Öztürk

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



Yıl 35

ŞUBAT 2019

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

YAYIN KURULU SEKRETERYASI: SERVİN KOTİLOĞLU

servin.kotiloglu@denizticaretodasi.org.tr

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL-TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

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

Editör: KEMAL CAN KAYAR editor@tayfajans.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Katkıda Bulunanlar: SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: BİLGİ MATBAA

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

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

Tel: 0212 407 04 20 (pbx)

Faks: 0212 407 05 52

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



Happy Berth Days!

D-Marin marinalarının herhangi biriyle yıllık anlaşması olan misafirler, diğer D-Marin marinalarının her birinde 7 güne kadar ücretsiz bağlama yapabilecekler.*

* Bu kampanya; 1 Mayıs 2018 tarihinde, geçerli yıllık bağlama sözleşmesi bulunan ve/veya 1 Mayıs 2018 ve 31 Aralık 2019 tarihleri arasında yıllık bağlama sözleşmesi yapan misafirlerimiz için uygulanacaktır. Ücretsiz bağlama hakkının yıllık bağlama sözleşmesinin süresi içinde kullanılması gerekmektedir. Bu kampanya sadece bağlama ücretini kapsamaktadır. Bu kampanyadan yararlanmak isteyen misafirlerin yıllık bağlama yaptığı marinanın tüm ücretlerini peşin olarak ödemiş olması gerekmektedir. Ücretsiz bağlama hakkı, ilgili marina'daki müsaitlik durumuna bağlıdır. Misafirler, ziyaret edeceği marina'ya en az 7 gün önce taleplerini yazılı olarak bildirmeli ve ziyaret ettiği marinanın fiyat listesi ve kurallarını yazılı olarak kabul etmelidir. 7 gün ücretsiz bağlama hakkı dolduktan sonra teknelerini daha uzun süre bağlamak isteyen misafirlere D-Marin World programı kapsamında 4 aya kadar %40 indirim uygulanacaktır. Şartlar ve koşullar ile ilgili detaylı bilgi için lütfen marina ön büroları ile iletişime geçiniz.

10 marina'da
toplam 70 gün
ÜCRETSİZ
bağlama



d-marin.com | dmarinmarinas | D-Marin | dmarinmarinas

D Marin

DOĞUŞ
TÜRKİYE



ONURSAN



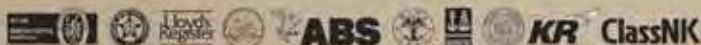
SPIROMATIC 90U is an entry level breathing apparatus (SCBA) for fire fighting, excellent for industrial and maritime environments.

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



INTERSPIRO

Breathing Experience Since 1920



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

www.onursan.net | onursan@onursan.net



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

MOST Denizcilik 5312 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği'nin 28. Maddesi ve 2010/4 Sayılı Eğitim ve Tatbikatları Genelgesi gereğince, 2019 Yılı İlkbahar Dönemi Eğitim ve Tatbikatları düzenlenmeye devam etmektedir. Eğitim ve tatbikatlarınıza katılımlarınız için lütfen irtibata geçiniz.



ACİL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

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

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

in MostDenizcilik
f MostDenizcilikTR
tw MostDenizcilik

İÇİNDEKİLER

TAMER KIRAN:
“HEP BİRLİKTE TÜRKİYE’YİZ”



08

MECLİS:
2019 YILININ İLK MECLİS
TOPLANTISI YAPILDI



10



24

ODADAN HABERLER:
TÜRKİYE EKONOMİ
ŞURASI CUMHURBAŞKANI
ERDOĞAN’IN KATILIMIYLA
TOPLANDI



48

SÖYLEŞİ:
FUAT ÇİMEN, “BATI
İSTANBUL’UN CAZİBE
MERKEZİ”

BOOT DÜSSELDORF
YARIM ASRI DEVİRDİ



62

BUNKER:
IMO 2020 - KARAR VERME
ZAMANI



74

ODADAN HABERLER	24
ŞUBELERİMİZDEN	34
DTO AB BÜLTENİ	38
GEMİ TUTULMALARI	44
KOMİTELER	46
GÜNDEM: “Gelincik Limanı’na Alternatif Aranıyor”	52
MAKALE: Harun Şişmanyazıcı: “Hague Rules ve Altın Klozu”	54
SEKTÖRDEN HABERLER	60
LOJİSTİK	72
Ş&P	78
YÜK İSTATİSTİKLERİ	82
İSTFİX	84
HURDA RAPORU	86

We believe in making a difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



Hep birlikte Türkiye'yiz...

TOBB'nin ev sahipliği yaptığı, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın ve birçok bakanın katılımıyla özelde sektörel sorunlarımızı, genelde ise ülkemizin sorunlarının masaya yatırıldığı ve çözüm önerilerinin tartışıldığı çok önemli bir Ekonomi Şurası gerçekleştirdik. Bu Şura; yaşanan bunca krize ve uluslararası yaptırıma rağmen ülkemizin büyüyerek daha güçlü bir ülke olarak yoluna devam ettiğinin bir göstergesi

ve mücadele azmi olmayanlarla yürünebilecek hiçbir yol yoktur. Bugüne kadar elde ettiğimiz her başarının gerisinde milletimize ve ülkemize olan inancımız yatıyor. Bu inançla geçtiğimiz her mücadeleyi Allah'ın izniyle zafere ulaştırdık" sözlerine yürekten katılıyoruz.

Bu önemli Şura'da denizcilik sektörünün öncelikli olarak çözülmesi gereken sorunları ile ilgili bir sunum

neticesinde ekonomimize kazandırılması konuları hakkında ve tabii çözüm önerileri noktasında bir konuşma yaptım. Bu sorunlarımızın en kısa zamanda çözüleceğine inanıyorum.

Diğer taraftan deniz turizm sezonunun açılmasına çok kısa bir zaman kaldı. Tanıtım amaçlı fuarlar da peş peşe açılmaya başladı. Dünyada karada yapılan en büyük yat fuarlarından olan Boot Düsseldorf Fuarı'na Yönetim Kurulu Üyemiz Başaran Bayrak başkanlığında, şube başkanlarımızın da katılımıyla adeta bir çıkarma yaptık.

Marinalarımız, yat üreticilerimiz ve deniz turizm faaliyetlerimiz aktif bir şekilde fuar boyunca başarılı bir şekilde tanıtıldı, hatta bir de basın toplantısı düzenlenerek basına Türkiye'deki deniz turizmi ile ilgili bilgi verildi. Aynı zamanda Odamız tarafından bu fuara özel İngilizce olarak hazırlanan "Deniz Ticareti Dergimiz" in de dağıtımı yapılmıştır. Sonuçta ülkemiz ve sektörümüzün tanıtımı açısından çok başarılı bir fuar gerçekleşmiştir. Bundan sonraki fuarlara da daha aktif katılarak sektörümüzün tanıtımını yapmayı ve Türk denizcilik sektörünü dünya denizcileriyle aynı platformlara taşımayı ben başta olmak üzere, hepimiz kendimize görev edineceğiz.

Burada önemli bir hatırlatma yapmak istiyorum. Sadece sahada yaptığı çalışmalarla değil, Türk denizcilik sektörüne bilimsel katkılar da sunmuş olan hocaların hocası Ord. Prof. Dr. Ata Nutku'nun aramızdan ayrılışının 25. yılı. Başta Ata Nutku, Teoman Özalp, Kemal Kafalı ve Yücel Odabaşı hocalarımız olmak üzere, denizcilik alanında yaptığı çalışmalardan dolayı aramızdan ayrılan büyüklerimize, hocalarımıza Allah'tan rahmet diliyorum, mekanları cennet olsun.

Evet, ülke olarak zor bir dönemden geçiyoruz ancak birlik beraberlik içinde olduğumuz sürece aşamayacağımız hiçbir engel yoktur. 2019'da hep birlikte çalışarak, çok daha kazançlı günlere ulaşacağız. Herkese "Allah selamet versin" diyorum...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO/Yönetim Kurulu Başkanı

oldu. Bunun için 81 il ve 160 ilçeden, bölgelerinin kanaat önderleri olan Oda ve Borsa başkanlarımızın hazır bulunduğu, bölgesel ve sektörel sorunların yerinde tespit edilip, çözüm için tartışıldığı çok başarılı bir Ekonomi Şurası'na tanıklık ettik.

Sayın Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın konuşmasında özellikle altını çizdiği, "Hep birlikte Türkiye'yiz, hep birlikte Türk ekonomisiyiz" ifadesi ve sonrasında söylediği "Ticarette de, siyasette de, diğer alanlarda da başarının sırrı önce inanmak, sonra harekete geçmek, ardından da yılmadan mücadeleye devam etmektir. İnancı

gerçekleştirdim. Bu sunumda başta, Kuzey Avrupa'daki yabancı bankaların Türk bankalarının verdiği teminat mektuplarını kabul etmemelerinin yanı sıra sektörün öncelikli sorunu haline gelen 2872 sayılı Çevre Kanunu'ndaki gemi kaynaklı deniz kirliliği için getirilen idari para cezalarının gemilerin grostonuna göre değil; kirliliğin miktarına göre verilmesi konusu, limanlarımızın ve gemi acentelerimizin yaptıkları hizmetler karşılığında bu hizmetlerin döviz kazandırıcı faaliyet sayılması, Koster Yenileme Projesi'nin hayata geçirilmesi, marinalarımızın kira bedelleri ve Taşucu Limanı'nın yeni bir modelle özelleştirmesinin yapılması ve

KINGFISHER V

Ege'ye indi...



*Yüksek tonajlı yakıt ihtiyaçlarınız için İstanbul'a gitmenize gerek kalmadı.
810 tonluk dev kapasite ve saatte 200 ton ikmal hızına sahip Kingfisher V ile tanışın,
Asmira Bunker güvencesi ve hizmet kalitesini 7/24 yaşayın.*



2019 YILININ İLK MECLİS TOPLANTISI YAPILDI

2019 yılının ilk meclis toplantısı İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın açılış konuşması ile başladı.



Serhat Barış Türkmen

Salih Zeki Çakır

Arif Kenan Türkantos

9. dönemin 10. Meclis Toplantısı'nı açan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır gündem maddelerine geçmeden önce 2019'da meclisin işleyişiyle ilgili birkaç hususa dikkat çekmek istediğini belirterek konuşmasına başladı. Çakır, 9.dönemde ilk meclis toplantısında meclisin çalışmasıyla alakalı birtakım hususlara vurgu yaptıklarını ifade ederek, bunlardan en önemlisinin meclis üyelerinin devamlılığı hususu olduğuna dikkat çekti ve şunları söyledi:

“Genel olarak geçmiş yıllara göre kıyasladığımda meclis toplantılarına üyelerimizin katılım ortalaması yüzde 85 gibi bir oran ki, bu iyi bir şey. Bu orana rağmen sınırlarımızı zorlayan arkadaşlarımız oldu. Bu anlamda ben o günkü konuşmamda bu kurallara kesinlikle uyacağımıza vurgu yapmıştım.

Ama yeni arkadaşlarımız için tam şuurlunda olmamış olabilir. Tekrar söylüyorum 2019 yılında devam durumuna azami dikkat göstereceğiz. 2018 yılı için de ayrıca meclis üyelerimize bir karne göndereceğiz. İnşallah orada da notunuzu göreceksiniz ve düzenli Meclis'e katılan, görüş ve önerilere katkı sunan çalışmalara azami katılım içinde olan arkadaşlarımıza da dönem sonunda bir ödül plaketi uygulamamız olacak. Bir kıdemli meclis üyemiz de sağ olsun meclis üyesi seçildi. Hepimizin tanıdığı bir arkadaşımız, fakat aşağıdan imza atıp gitmektedir. Onu da buradan uyarımış olayım. Meclisesaygının gereği meclise katılmak gerekir. En azından kural gereği bir süre meclis salonunda bulunmak gerekiyor. Bu meclisteki çalışmalar saygının da icabıdır. Bu anlamda bu arkadaşımızı

da yazılı olarak uyaracağımı bildirmek istiyorum. Gündem maddemiz çok yoğun değil, ancak özel bir durumumuz var. Yönetim olarak 16:30'da ayrılmamız gerekiyor. Onun için görüş ve önerilerde süreyi verimli kullanmamız lazım, bunu arkadaşlarımızdan rica ediyoruz”.

KASIM AYI MİZANI VE KALEMLER ARASI AKTARIM TALEPLERİ KABUL EDİLDİ

Bu özel uyarının ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır vefat haberlerini okuttu ve vefat edenlere Allah'tan rahmet, ailelerine başsağlığı dileğinde bulundu. Daha sonra meclis başkanı Oda meclisinin 20 Aralık 2018 tarihindeki toplantı tutanaklarını meclisin onayına sundu, dokuz sayılı toplantı tutanakları meclis tarafından kabul edildi. İki numaralı gündem maddesi



Adem Kocadağ

olarak da oda ve şubelerin 2018 yılı kasım ayı nizamları ve kalemler arası aktarma taleplerinin okunması konusu ele alındı. DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ tarafından önce Kasım ayı geçici mizanı meclise sunuldu. Ardından da Oda ve şubelerin hesaplar arası aktarım talepleri okundu. Her iki madde de Meclis tarafından onaylandı. Üçüncü gündem maddesi olan yurt içi ve yurt dışı görevlendirmelerinde harcırah belirlenmesi hakkındaki Oda talebinin okunmasının ardından bu gündem maddesi de meclis tarafından onaylandı.

Dördüncü gündem maddesi olarak da; DTO'nun yüzde bir hissedarı olduğu Tarihi Kemeraltı İnşaat Yatırım Ticaret A.Ş.'nin 20/12/2018 tarihli olağanüstü genel kurul toplantısında şirketin sermayesinin 10 milyon TL artış ile 10 milyon TL'den 25 milyon TL'ye çıkarılması sebebiyle DTO İzmir Şubesi'nin yüzde bir hissesi oranında 50 bin TL ile sermaye artırımına iştirak edilmesi konusunun Oda yönetim kurulu tarafından uygun bulunması ile ilgili idi. Bu madde de meclis tarafından oylanarak kabul edildi. Diğer bir gündem maddesi olan Aralık ayı faaliyetleri de bir video sunum ile meclis üyelerine aktarıldı. Faaliyetlerin sunulmasının ardından İstanbul Navlun Endeksi Araştırma Müdürü Engin Koçak tarafından 2019 yılı küresel ekonominin gidişatı ile ilgili bir sunum yapıldı. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır; gençlere bu tür sunumlar yaptırarak, Prof. Dr.



Engin Koçak

Oral Erdoğan'ın yükünü hafifletmeye çalıştıklarını söyledi.

“BİZ DENİZCİLER OLARAK NEYE DİKKAT ETMELİ, NEYE ODAKLANMALIYIZ?”

Engin Koçak konuşmasına kısaca kendini tanıtarak başladı. Koçak, “Sayın başkanım, bu sunumun konusu itibarıyla, aslında ben iktisatçı değilim ama gemi inşa mühendisiyim, ekonomi ve finans üzerine mastır yaptım. Şu anda da deniz ulaştırma işletme yüksek mühendisliği mastırı yapmaktayım. İstanbul Navlun Endeksi'ndeki çalışmalarım zaten sektör tarafından da takip ediliyor. Arada sırada da naçizane uzmanlık alanımız olan kısa mesafe deniz taşımacılığı üzerine pek çok sunum yapıyoruz, sektörü bilgilendirmeye çalışıyoruz. Gemi Brokerleri Derneği sağ olsun bir takım isteklerde bulunuyor. Bunları karşıyoruz. Sektörde acısıyla tatlısıyla doğrudan etkilenen birisi olarak olayı ekonomik anlamda rakamlarla inceleme imkanım oluyor. Bu konuda sözü geçen bir iktisatçı olmadığım için, bu konuda sözü geçen kurum ve kuruluşların, kişilerin görüşlerine yer vererek, bir takım sonuçları insanların önüne koyuyor, düşüncelerini sevk etmeye çalışıyorum” dedi.

Engin Koçak bugün geldiğimiz noktada yılbaşına çok kötü giren bir ekonomiden bahsedildiğini vurgulayarak, “Çok kötü beklentilerle, kararan bir görüntüyle girdik yeni yıla ama bu kara bulutlar dağılıyor. Piyasada ortaya atılan bir

takım iddialar var. Bunların bazen altı dolu, bazen boş” şeklinde konuştu. “Biz denizciler olarak bunlardan ne kadarına dikkat etmeliyiz, neye odaklanmalıyız, neyi abartılı buluyorum burada kendi adıma? Onları gündeme getirmek istiyorum” diyen Koçak şöyle devam etti: “Başlıca endişe kaynağı herkesin söylediği Merkez Bankası politikaları... Burada Avrupa Merkez Bankası, Amerikan Merkez Bankası bilançolarının brifinglerinin zamanla seyrini görüyoruz. Gördüğümüz gibi bilanço belli bir süreden sonra büyümesinin sınırlandırıyor ve bundan sonra da artık düşürüyor. Merkez Bankaları bilançolarını küçülttüğü zaman, yani likidite almaya başladıkları zaman bir takım sarsıntılar söz konusu oluyor. Birinci endişe kaynağı bu... Bugüne kadar FED 500 milyon dolar kadar düşürdü bilançosunu, 2019'da ayda 7 milyon dolar daha düşürecek. Şu konu önemli, faizler artmasa bile; faizi en son bir artırdı, geçtiğimiz 10-15 günde konuşulanlar üzerine 2019'daki faiz artışlarını en azından 2019'un ortalarına kadar erteleyebileceği son iki gündür konuşuluyor. Ama faizler artmasa bile bilanço düşürmeye devam edecek diyorlar ki, bu da bir baskı unsuru. Ama ne kadar ciddi bir baskı unsuru? Kriz yaratır mı? Onu da tartışacağız”.

Piyasada 24-25 trilyon dolarlık bir merkez bankası parası olduğunu belirten Koçak; “Avrupa Merkez Bankası da şu noktaya geldi, fakat bundan sonra bilanço küçültmeye ne zaman başlayacak o konuda bir açıklaması yok. Japonya Merkez Bankası bilançosu gayri safi milli yurt içi hasılasını 5 trilyon dolar olarak geçti. Çin'de de bir 5 trilyon dolar var” dedi. Engin Koçak sunumuna şöyle devam etti: Amerika Birleşik Devletleri ile ilgili dikkat etmemiz gereken beş nokta var. İstatistikler Amerika'nın karşısında. İşte 10 yılda bir kriz görülmesi lazım. Faiz artırdığı beş dönemin dördü resesyonla bitmiş. Tahvil getiri eğrisinin durumu izlenmeli, yani bir yıllık tahvillerle 10 yıllık tahvillerin arasındaki getiri eğrisinin, getiri farkının sifıra inmesi krize tekabül ediyor.

Bunun görsel prezantasyonu da var onu da söyleyeceğim. Oral Hoca'nın da çok ciddi bir şekilde kullandığı bir argümandır. Bu isabetli bir gösterge ve bu şu anda yakın ama ne kadar yakın. Kapasite fazlası, aynı tahvil getiri eğrisi gibi kapasitenin dolması yani kapasiteyle üretim arasındaki farkın sıfıra inmesi de hayra alamet olmuyor”.

Engin Koçak, FED'in her parasal genişlemesinden sonra paldır küldür düşüşler olduğuna dikkat çekerek; “Burada FED'in bir takım konularda geç kalması ya da bir takım konularda çok erken hareket etmesiyle ilgili bir sıkıntı oluyor. Fakat şu anki durumda sistemin risklerini kontrol altına aldığı için ne kadar erken ya da geç olduğundan bahsedebiliriz. FED faiz artırmaya başlamadan önce defalarca bahsetti, şimdi faiz artırmayı durdurursa erken mi, geç mi kaldı bunun tartışması var. Amerika'da FED üzerinden bir kriz söz konusu olacağını iktisatçılar da en azından önümüzdeki orta vadede beklemiyorlar. Getiri eğrisi de burada, bu isabetli bir gösterge” dedi.

Engin Koçak şunları söyledi: “Geçen hafta FED'den toparlama mesajları geldi. Şimdi her hâlükârda bu noktaya gelmiş olmak hayra alamet değil, biraz endişelenebiliriz küresel ekonomi oyuncularını olarak, ama şu an krizin asıl çıkacağı yerin bizitetiklemesi zor görünüyor. Bir diğer endişe kaynağı borçlar. 10 yıldır Japonya'nın borcunun gayri safi yurt içi hasılaya oranı kamu borçları. Bu kadar borçlu bulunan bir ülkede hem Avrupa Birliği dâhilinde, hem de FED dâhilinde faizi artırmak ne kadar mümkün olacak? Denizciler faiz artırımına odaklanmalı. Neden, çünkü bu emtia fiyatları ekonomik büyümeleri etkiler. Faizi artırabilecekleri, eyvah şimdi faiz artırımını geliyor diye düşünmek için borçlanmaya bakmamız lazım. Orada da yüksek borçluluk pek mümkün değil gibi görünüyor. Gelişmiş ekonomilerde borçların arttığını görüyoruz. Özel borçlar, kamudan daha hızlı artıyor. Gördüğünüz gibi kamu borcunun asıl harcı krizden sonraki beş yıldır. Bunların

nedenini zaten biliyoruz. Çin'e özel bir bölüm ayırdım, burada sadece girizgâh yapıyorum. Bu kadar hızlı bir borç büyümesi var. Şu anda şu gördüğünüz şey kamu borcu. Kamu borcu şu an kontrol edilebilir seviyelerde, yüzde 47'lerde. Hane halkı da ciddi değil. Ama özel sektör borcu gayri safiyurt içi hasılaya oranının yüzde 160'ı seviyesinde ve toplam borçluluk yüzde 260 seviyesinde. IMF'nin araştırması, yine istatistikler Çin'in de karşısında; 5 yılda kredilyurt içi hasılanın yüzde 30'u ve üzerinde artmışsa 43 vakanın 38'inde yavaşlama veya finansal kriz olmuş. Çin yüzde 54'te vebu noktada endişe var. Daha ürkütücü rakamlar da var, ama onların da açıklaması bulunuyor”.

Büyüme ve ticaret konusunda da değerlendirmelerde bulunan Engin Koçak, Dünya Bankası'nın büyümenin 2.9'da yani bu seviyelerde sabit kalacağını belirttiğine dikkat çekerek, bu noktada ihracat siparişlerinin düşüşünün kendisini endişelendirdiğini söyledi. İktisatçıların da bu konuya dikkat çektiklerine değinen Engin Koçak şunları söyledi: “Dünya bankası forumunun açılışının bu grafikte olmasının bir anlamı var. Gelişmişler çok borçlu kamu olarak ama büyümeleri yavaşlıyor, gelişenler büyüyor ama onlar da daha kırılgan. Dünya Bankası'nda forum başlığı, kararın gökyüzü... Dünya Bankası'nın böyle bir başlık atmasını ne yalan söyleyeyim ben biraz enteresan buldum. Kararan gökyüzü biraz panik enjekte etmek gibi geldi. Çünkü raporunda da birtakım konulara dikkat çekiyor. Sert düşen ihracat siparişlerine, düşen gelişmekte olan ülke piyasalarına atıfta bulunuyor”.

“TİCARET SAVAŞLARI PIYASAYI ETKİLEYEBİLİR”

Ticaret konusunda bir Hollandalı kuruluşun çalışmasına atıfta bulunan Koçak; “Son çeyreğe kadar, bu son çeyrek verisini muhtemelen yansıtmıyordur ama kuvvetli bir ihracat grafiği var. Bu denizcileri özellikle ton-mil olarak çok ilgilendirir. Yani bunun bu ihracatların karşılıklarına bir de benzer

biçimde ithalat koyduğunuz zaman oradan oraya akışları görebiliyorsunuz. Buna rağmen beklentiler dünya ticaret görünüm indikatörünün 100'den aşağıya düştüğü için birazcık aşağıya doğru, ticarete bir baskılanmaya gidileceği söz konusu olabilir. Peki, dünya global olarak yüzde 3 büyürse ve son iki zamanda Clarkson'ın çarpanını 1.1 civarında düşünürsek eğer, ters bir şey olmazsa yine yüzde 3.3, 3.4 deniz ticaretibüyümesinden bahsediyor olabiliriz” dedi.

Burada da endeksin çok kötü olmadığına değinen Koçak; “Ticarete şu an ortada bir belirsizlik var, ama deniz ticaretini çok ciddi bir şekilde etkileyecek bir şeyden bahsedemiyoruz. Ticaret savaşları etkileyebilir. Onun da hesaplarını yapıyorlar. Eğer Çin'le Amerika Birleşik Devletleri anlaşamaz ve ticaret savaşları yoğunlaşırsa 2020'ye kadar Amerika Birleşik Devletleri önümüzdeki üç yılda yüzde 1, Çin'le yüzde 1.4, Hong Kong'la 1.4, Avrupa Birliği'nde de yüzde 0.1, 0.7 kadar kümülatif olarak gayri safi yurt içi hasılaya negatif etkisi olabilir. Bunun bu kriz söylemleriyle, hiç kimsenin ben göz göre göre ticaret savaşlarına, faiz artırmaya, bir takım riskleri gerçekleştirip iktisatçıların çeşitli mecralardan yaptığı uyarıları haklı çıkarmayı cesaret edebileceğini düşünmüyorum” şeklinde konuştu.

Türkiye ile ilgili olarak son açıklanan KOBİ kredisinden bahseden Engin Koçak, bankaların aslında ekonomiye para enjekte ettiklerini belirtti. Emtia taşımaları ile ilgili de bilgi veren Koçak, Çin'in kaliteli cevher ithal etmek zorunda olduğuna dikkat çekti ve ülkelerin paralarının değer kaybetmesi noktasında alım güçlerinin azaldığını, bu da eğer faizler artarsa, dolar ülkelerden çıkıp kendi evine dönerse, bu ülkelerin gelişmekte olan piyasalarının finansman bulmasını negatif etkileyebileceğini belirtti. Engin Koçak sunumunun sonunda Çin ile ilgili bilgiler de verdi. Çin'deki gayrimenkul piyasasının kendine has dinamikleri



Yılmaz Ulusoy

olduğunu söyleyen Koçak şöyle devam etti: “Orada gayrimenkul şirketleri çok aşırı borçlu, ev satmak zorundalar ama satamıyorlar, kiraya veriyorlar. Beş yıllık kiraya vereyim diyorlar. Adam gidiyor 5 yıllık kirayı başka bir bankadan kredi olarak alıyor, veriyor. O da beş yıllık peşin kirayı alıp, kısa süreli beş yıllık bir likidite yaratıyor. Bu belki beş yıl ya da 2-3 yıl döndüğünde yine sürdürülemez olacak. Başka bir şey bulunması gerekiyor, büyüyerek devam etmek zorundalar. O yüzden ipotekli krediler sürekli büyüyor. Yatırımlara da devam ediliyor; yatırımlar sürekli düşüyor demiştik, bu da onun göstergesi. Çin’de bankaların yüzde 10’u yüksek risk taşıyor. Neredeyse batık. Ama Çin liberal bir ülke değil. Siyasi baskıyla bırakayım bankalar batsın demiyor. Bence Çin’in liberal bir ekonomiyle yönetilmiyor olması, dünya ekonomisi ve denizciler için aslında bir avantaj”.

Çin ile ilgili başka bilgiler de paylaşan Engin Koçak, Çin’de rakamların masa başında oluşturulmuş olduğuna değinerek; Çin’in toplam borcunun 92 trilyon dolar olduğunu belirtti ve sözlerini şöyle noktaladı: “Çin’in gayri safi yurtiçi hasılası 12.4 trilyon. 92 trilyon da toplam borcu var, gölge ve gerçek bankacılık olarak. Bu sürdürülebilir değil. Çin dünya marjının yüzde 27’sinden sorumlu büyük bir ağırlık merkezi. Ama bu borçların ne kadarı sorunlu, ne kadar varlıklar borcu kurtarıyor. Raporlara inanmayan iktisatçı nüfusu artırıyor. Raporlara inanmayan iktisatçı nüfusunun değilim. Raporlara inanan iktisatçı grubundanım. Çin’deki

çelik sanayi büyük denizcileri çok ilgilendiren bir konudur. Çin 145 milyon tonluk kapasiteyi kapattı, aşırı arzkonusunu halletmiş oldu. Cevher kalitesini halletti ve eventini sabit tuttu. Kendi cevherini kullanmadığından bu denizciler için pozitif haber. Kendi altyapı yatırımları sıkıntıya girse bile One Belt One Road (OBOR) Projesi var. Burada 8 trilyon dolarlık alt yapı harcaması yapılması bekleniyor. Zannediyorsam sadece bir trilyon doları harcadı. Bütün Güneydoğu Asya’da bir kalkınma hareketini tetikleyebilir. Bu sadece bir tane proje... Güneydoğu Asya’nın başka altyapı yatırımlarına da ihtiyacı da var”.

“16 STRATEJİK SEKTÖRÜN BİR TANESİ DENİZCİLİK OLMALIDIR”

Engin Koçak’ın sunumunun ardından Meclis Üyesi Yılmaz Ulusoy söz aldı. Sözlerine; “2019’un hayırlara vesile olmasını diliyorum. Her şeyden önce sulh içinde bir dünyada yaşarız inşallah” diyerek başlayan Yılmaz Ulusoy, Engin Koçak’ın sunumuna değinerek biraz rahatladığını belirtti. Ulusoy şöyle devam etti: “Lakin dünya böyle değil. Kimin ne yaptığı belli değil. Türkiye daha kötü... Dünyada milletler değil, devletler tarumar olmuşlar. Gelecek yılların fevkalade ürkütücü olacağı söyleniyor. Bunu, çok iyi bankaların genel müdürleri söylüyor. Bankanın işi para satmaktır, parayı çalıştırmaktır. Bankalar bundan kaçıyor. Böyle olur mu? 2008’de kriz vurduğu zaman ben dedim, 10 sene bitmez diye. İnşallah 3. Dünya Savaşı olmaz dedim. Ağzımdan yel alsın 3. Dünya Savaşı’nın ayak sesleri geliyor. Bir anda hızlanmaya başladı. İnsanlar haddini bilmiyor. Selamı sabahı unutmuş durumdalar. Dünyada her şey azalır. Verilerek artan tek şey sevgidir. Allah bizi sevmekten, okumaktan, çalışmaktan ve vermekten geri kılmasın”. Kürsüye çıkışının sebebinin IMO’nun aldığı kararla 2020’de uygulanmaya başlanacak olan kükürt oranı düşük yakıt kullanımı olduğuna değinen Yılmaz Ulusoy, 11 ay sonra geçilecek bu sistemin uygulanamayacağını düşündüğünü söyledi. Ulusoy şöyle devam etti: “Nedir?, Ne değildir? Ben

araştırdım. Mühendis de, kaptan da değilim. Ama 60 senedir ticarete 33 tane değişik iş yapan bir insanım. 11 ay sonra bu sisteme geçileceği söyleniyor. Olur mu öyle şey? Misal ben size şunu anlatabayım: Yeşil motor çıktı. Uluslararası Nakliyeciler Derneği olarak gittim, İsviçre’de oturdum. Şu tarih, bu tarih yok dedim. Hala yeşil motor olmayan vasıtalar çalışıyor. Ama bizim denizcilik kurulları çalışmıyor. Devlet nezdinde adamdan sayılmıyoruz. 16 stratejik sektörün bir tanesi denizcilik olmalıdır.

Olmadığı takdirde konuşulanların hepsi laf-ı güzafıdır. Bizim can suyumuz bile kalmadı, ölüyoruz. Bu sektör çok zor durumdadır. Kim ne derse desin kuyruğu dik tutmaya çalışmayın. Bu sektörü bu oda temsil ediyor. Buraya oturanlar bu meslek sahiplerinin sıkıntılarına sahip çıkmalı ve bunları gidermelidir”. “Meselenin temelini halledemezsen yukarıya çıkamazsın. Çıkarsan bile ayakta duramazsın” diyen Yılmaz Ulusoy, “Değerli arkadaşlarım eğer gemilere IMO’nun almış olduğu bu karara gelince, bunların bir toplantısı var, buna hepimiz gidelim. Gerekiyorsa biletlerin parasını ben vereyim” şeklinde konuştu. IMO denen müessesenin bu kuralla getirdiği büyük sıkıntıyı anlaması lazım olduğunu vurgulayan Yılmaz Ulusoy konuyla ilgili sıkıntıyı şöyle ifade etti: “Başkan bunu tek tek anlatmak durumundadır. Senenin sonu geldi, yol bitti. Böyle bir mantık, rahatlık olamaz. Ben ne yaptım? Ulaştırma bakanıyla ve ticaret bakanıyla konuştum, imkansızlıkları anlattım. Para bulacaksınız dediler. Biz 96’da uluslararası nakliyeciler olarak 50 milyon lira para aldık, karşılıksız. Çıkıp televizyonda anlatacağım, nakliyatın olmadığı yerde hayat durur diye. Scrubber takacaksınız diyorlar, 4-5 milyon dolar fiyatı. Böyle bir mantıksızlık olur mu? Bu toplantıya katılmak lazım... Bak başkan bunlar zor işler. Ankara’ya gidip sektörün finans meselelerini halletmek gerekiyor”.

16 tane stratejik sektör içinde denizcilik sektörünün bulunmamasını eleştiren



İrfan Erdem

Ulusoy, “Biz o kadar itibarsız bir sektör müyüz?” diye sordu. Sık sık kıyılarımızı, denizlerimizi temiz tutalım diye açıklama yaptığını ifade eden Ulusoy “Kıyılarımızı, denizlerimizi temiz tutalım. Devlet, millet işidir bu; eğitim işidir. Bu scrubber işine de çare bulacaksınız, para bulacaksınız, uzun ve düşük vadeli. Her sektöre yapılıyor. Hükümete giden öyle ya da böyle alır bir şeyler” dedi. Scrubber konusunda parayı buldum, yapayım deseniz dahi zorlukları olduğunu söyleyen Ulusoy Ankara’ya gidilip, bu işin çözülmesi gerektiğine vurgu yaptı.

“ZOR BİR DÖNEMDEN GEÇİYORUZ”

Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz) Şubesi Başkanı İrfan Erdem de söz alarak bölgesinde yaşanan gelişmeleri meclisle paylaştı. İrfan Erdem şunları söyledi: “2018 bütçemiz, 2018 yılında toplam gelirlerimiz 2 milyon 800 bin TL’yi geçmiş, geçen yıla oranla yüzde 22’lik bir artış gerçekleşmiştir. 2018 yılı bütçemizi yüzde 110’nun üstünde gerçekleştirdik. Limanlarımızla alakalı istatistik bilgimiz de şudur: Karadeniz Ereğli Limanı’na 798 gemi, Zonguldak Limanı’na 585 gemi, Bartın Limanı’na 333 gemi, Karabük Limanı’na 200 gemi olmak suretiyle toplamda 1916 gemi bölgemiz limanlarını ziyaret etmiştir. Geçen yıla oranla gemi sayısında yaklaşık yüzde 5’lik bir artış olmuştur. Elleçlenen yüklere baktığımızda yaklaşık 4 milyon 310 bin ton yükleme, 19 milyon 690 bin boşaltma yapılarak toplamda 24 milyon ton yük elleçlenmiş, geçen yıla oranla yüzde 7’lik bir artış

gerçekleşmiştir. 1,5 yıl önce açılan Karasu Limanı’yla alakalı da size şu bilgiyi vermek istiyorum. Toplam 250 bin metrekare Karasu Limanı’nın 6 milyon ton genel kargo elleçleme kapasitesi, 150 bin ton da konteyner elleçleme kapasitesi vardır. Mevcut karayolu bağlantısı duble yol ile sağlanan Karasu Limanı’nın karayolu bağlantı alternatifleri sayesinde fabrikalar ve liman arasında yapılan taşımalar şehir merkezine uğranılmadan sağlanmaktadır. Limanın Ankara-İstanbul ana demiryolu bağlantısı inşa edilmekte olup, 2020 yılı içerisinde tamamlanması planlanmaktadır. Demir yolu bağlantısı Sakarya üzerinden Ankara ve diğer şehirlere düşük maliyetli ve çevreci taşıma alternatifleri sunmaktadır. Otomobil sektöründen cam sanayiye, savunma sanayiye kadar birçok sektörü barındıran liman, hemen yanda kurulması planlanan 300 bin ton lojistik hizmetler merkezi, Samsun lojistik merkezinden sonra Türkiye’nin demiryolu bağlantısı olan ikinci lojistik merkezi olacaktır. 2016 yılı sonunda faaliyete geçen Karasu Limanı’na 2018 yılında 26’sı Türk bayraklı, 174’ü yabancı bayraklı olmak üzere 200 gemi gelerek bir önceki yıla göre de yüzde 116 oranında artış gerçekleştirmiştir. Elleçlenen yüklere baktığımızda ise 360 bin ton yükleme, 603 bin ton boşaltma yapılarak 963.000 ton yük elleçlenmiştir”.

Zor bir dönemden geçtiğimizi vurgulayan İrfan Erdem; Ereğli, Karasu, Bartın ve Zonguldak’ta da sanayinin kötü durumda olduğuna vurgu yaptı. Karadeniz Ereğli’de üçüncü icra dairesinin açıldığını ifade eden Karadeniz Ereğli Şube Başkanı İrfan Erdem, Ereğli nüfusunun 120 bin olduğunu, kadın ve çocuklar çıkartıldığı zaman bu sayının 50 bine düştüğünü söyledi. Erdem, “Üçüncü icradaki icra dosyası sayısı 42 bin. Ümidimizi kaybetmeden, başımızı önümüze eğerek, ilerideki yılları daha ümitle karşılamak istiyoruz. Alman bir düşünür diyor ki; ‘Ümit acıları uzatır’. Bu günlerimizi inşallah aramayız” şeklinde konuştu. İrfan Erdem sözlerini şöyle noktaladı: “Bölgemizin



Cengiz Kaptanoğlu

en büyük limanı olan Erdemir Limanı kendi limanını kendi işletmesi olan Oyak Denizcilik İşletmesi’ne verdi. Dedi ki; bütün gemilerin acenteliği benim acentem olan Oyak Liman İşletmesi tarafından yapılacaktır. Ereğli de 10’a yakın acentemiz var. İki tane acenteye iş verdiler. Bir tanesini İzmir’den, bir tanesi de Ereğli’de olmak üzere. Bizim diğer dokuz acentemiz işsiz kaldı. Etrafınıza ağaç dikerseniz, gölgesinde gezebilirsiniz. Uzun çalışmalarla hep anlattık. Sizler seçilmeden önce Sayın Metin Kalkavan Bey de bu hususla ilgili uğraştı. Ama en sonunda hadiseyi şuraya getirdik. Ocak ayı içinde Ereğli Demir Çelik yönetimi, Oyak Liman İşletmeleri yönetimi iki acenteye iş vereceğini belirtti. İlerideki zamana göre de, bu acentelerin sayısını arttıracaklarını söyledi. Böylece Ereğli’deki acentelerin sorunlarını halletmeye çalışıyoruz. Huzurlarınızda bu hususta bugüne kadar ilerleme kaydetmemizi sağlayan Tamer Kıran’a, Cengiz Kaptanoğlu’na ve Recep Düzyit’e Batı Karadeniz Bölgesi ve acentelerimiz adına teşekkür ediyorum”.

“BAŞARI; BİRLİKTEN, SEVGİDEN GEÇER”

Yönetim kuruluna teşekkür ederek sözlerine başlayan TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, “Birinci olarak Odamızın bu kadar senedir üzerinde hassasiyetle durduğu, hemen hemen Türkiye’de benim bildiğim 7-8 senedir devam eden ve üyelerimizce çok büyük



Semih Dinçel

cevap veren kredi imkanlarından faydalandığımız arkadaşlarımız var. Bunlar 62 firma. Zamanında ben bunun odamız tarafından da çok kullanılmasını istemiştım” dedi. İkinci olarak TÜDEV için teşekkür eden Kaptanoğlu şunları söyledi: “22 Şubat’ta olacak kongreye bütün arkadaşlarımızı bekliyoruz. Yalnız burada geçen yapılan toplantıda 5 arkadaşın mütevelli heyetine devam etmesi kararı alınmış, böyle bir şey yok. 22’sinde kazanan alır. Mütevelli heyetinde 15 senedir duruyorsunuz, vazifenizi yaptınız, teşekkür ederiz”.

“Ulaştırma Bakanlığı’ndan şikayetimin var dersem yanlış olur. Cahit Bey benim kardeşim. Tertemiz bir insan” diyen Cengiz Kaptanoğlu şöyle devam etti: “Ben bir devlet kademesinde danışmanın bu kadar yetkili olmasını kabul etmiyorum. Biz sayın bakana gittik, haberiniz vardı. Haberiniz olmadan bir yere gitmiyoruz. Donatanlar olarak bir kanayan yara vardı. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği... Sayın bakanım diyor ki, bu arkadaşlar geldi, hepsi bize denizciliği yanlış anlattı. Ali Bey’e de söyledik, Oda olarak bizi çağırmadılar. İmkani dağıtmıyoruz. Böyle bir şey olur mu? Bu konularda İMEAK DTO’nun önderlik yapmasını istiyoruz. Ben neferim, bütün arkadaşlarıma da gönülden yardımcı olmak istiyorum. ‘Denizci millet, denizci ülke’ diyoruz. Ülkenin denizci olması için ölürüm. ‘Denizci millet, denizci ülke’ derken bunları boşuna demiyoruz. 50 sene evvelki genel müdür

seviyesinde bile değiliz. Bülent Ulusu Paşa’nın dönemindeki o günkü teşvik uygulamasıyla bizim deniz ticaret filomuz bitti. Bir de bizim Türk bayrağından yabancı bayrağa geçiş sorunumuz da var. Bu teşvikleri yabancı bayraklı gemiye veremez bu millet. Bu teşviki aldığımız zaman bayrakları değiştireceğiz. Onu da düşünmemiz lazım. Başarı; birlikten, sevgiden geçer”.

“BOĞAZLARDAN GECE GEÇİŞİ ÇİFT YÖNLÜ YAPILABİLİR Mİ?”

Her meclis toplantısında bir sunum yapan Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi Başkanı Semih Dinçel konuşmasına; “2019’da en çok ne duyacağız diye düşünüyordum. Bu senenin en çok duyacağımız laflarından biri oynaklık olacak” diyerek başladı. İkinci en çok duyulacak laflardan birinin de ayı-boğa piyasaları olduğunu vurgulayan Dinçel şunları söyledi: “Bilmeyenler için ayı rakibini indirir, boğa da boynuzları ile yukarı doğru kaldırır anlamında olacak. Teknoloji hisselerini çok duyacağız. Onu da şöyle çok hızlı söylemek istiyorum. Bugün Microsoft, Amazon, Google, Apple var. Bunların toplam değeri 3.1 trilyon dolar. Şimdi bir tane Apple 200 gram, 5 bin Apple bin gram. 84 milyar dolara çekti Apple yılbaşı öncesi birinci çeyrek ciro hedefini. Bunun yüzde 70’i Iphone satışları. Apple hedefini 89’dan 84’e çekti diye dünya karıştı. Yani 5 bin Apple 1 ton. Adamın satışı 84,5 milyar. Bunun yüzde 70’i, 70 milyon dolar.

Bunu Apple sayısına böldüğünüz zaman 25 bin tonluk bir gemiye sığar. 25 bin tonluk bir gemi alır hepsini götürür. Yani o yüzden bizim Türkiye borsasındaki bütün şirketlerin değeri de 156 milyar dolar bu arada. Yani 30’da biri ama biz ne yapıyoruz istihdam sağlıyoruz. 3.1 trilyon dolar korkutmasın Apple yüzde 25 düşmüş, düşsün, düşebilir. Ama bunlar yangın çıkıyorlar, insanları ürkütüyorlar. Ürkmemek lazım”.

Hükümetin 2017’de Kredi Garanti Fonu gibi bir uygulamayla insanların kredi kartı borçlarını üstlenmesini çok

olumlu bulduğunu aktaran Semih Dinçel, bunun piyasayı artıracaklarını anlatarak, hükümetin önümüzdeki üç ayı cebine koyduğuna dikkat çekti. Dinçel şunları kaydetti: “Bilim insanları insanların tüketim alışkanlıklarına bakıyorlar. Kredi kartı harcandığından beyin tomografisinde haz bölümü ışınlanıyor. Nakitte öyle değil. Nakitte acı duyuyorsunuz; cebinizden bir para çıkıyor, cebinizdeki para azalıyor. Hükümetin aldığı bu önlem perakende sektörüne, beyaz eşyaya, mobilya alışverişlerine yansıyor. Ben hükümetin çok akıllı bir hamle yaptığını inanıyorum. Çünkü kredi kartı harcama alışkanlığı insanı değiştirmez”.

Tanker piyasasını en son 20 Aralık’ta konuştuklarını belirten Semih Dinçel; “Burada tankerlerin navlun piyasasından çok Çanakkale’yi konuşmamız lazım” dedi. 80 tane geminin Boğaz’da beklediğine dikkat çeken ve bu konuda ne yapılabilir diye soran Dinçel; “Belki bir gece geçişi çift yönlü yapılabilir. Ben uzak yol kaptanıyım. Benzin yüklü olarak New York’un o kadar içlerine gece seyri yaptım ki... Belki böyle bir çalıştay yapılabilir” dedi. Tankere bakıldığında küçük bir düşme olduğunu, ancak hala fiyatın yüksek olduğunu söyleyen Semih Dinçel şunları söyledi: “Tankerlerde, bir yıl kiralama fiyatları spot fiyatlamaya kiralara doğru yaklaşıyor. Oyuncular inanıyorlar bu marketin böyle kalıcı olduğuna, bu güzel haber... Bu ay içinde Arap Körfezi’ne gidecek gemi sayısında artış var. 2017’den gelen yükselme trendi devam ediyor ama ben bugün baktığımda 1262 oldu endeks sonra 13 puan düştü, 1247’ye geldi. Bu bize güç endeksinde bir sıkıntı göstermiyor”.

Capesize, panamax ve ultramaxlarla ilgili de bilgi veren Dinçel, emtialar gittiğinde yakıtın hızla yükseldiğine dikkat çekti. Dinçel; “Cevher ve kömür fiyatları zaten uzun kontratlarla belirlendikleri için o kadar hızlı hareket etmediler ama yakıttaki ciddi v çıkışı görüyorsunuz. Yakıt için de şöyle deniyor; 70’in üstü ve 50’nin altı olmadığı sürece sıkıntı



Altan Köseoğlu

yok. İki arada gidebilir. Baltık Dry Endeks bir süre dinlenecek herhalde böyle. Capesize bugün biraz yükselir gibi oldu, panamax ve ultramax zayıflıyor. Tatillerden dolayı olabilir. Şunu söyleyebilirim ki, şu an yıllık kiralama yapanlar zararda” şeklinde konuştu. Semih Dinçel ihracat yüklerinde bekleme süresinin çok arttığına dikkat çekti ve navlunlar için ISTFIX’den faydalandığını belirterek, küçük gemilerde piyasaların yavaşladığına dikkat çekti. Semih Dinçel şöyle devam etti: “5-12 bin tonda gemi bulmak zor olduğu için kiracılar ne kadar düşürmek isteseler de piyasalar düşürmüyor. Seyir süreleri ve limanlardaki gecikmeler arttığı için günlük kazançlar düşüyor. Yoksa navlunlarda büyük bir düşüş yok, sadece nehir gemilerinde düşüş var”. Piyasalarla ilgili bilgi vermeye devam eden Dinçel konuşmasının sonunda o ay doğan üyeleri sıralayarak doğum günlerini kutladı.

“BU KADAR HASSAS BİR MESELEDE DTO’NUN GÖRÜŞÜ BELLİ OLMALIDIR”

DTO Meclis Üyesi ve DTO Liman İşletmeciliği Komitesi Başkanı Altan Köseoğlu kürsüye gelerek son çıkan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği ile ilgili konuştu. Köseoğlu şunları söyledi: “DTO dahil benim bildiğim kimsenin görüşü alınmadan Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği yapılmıştır. Yanlış söylüyorsam düzeltin. Hiç kimsenin görüşü alınmadan yılın son günü çıkarılan bu yönetmelik, hemen hemen her konudaki birçok kişiyi



Meral Mengi

rahatsız etmiştir. Rahatsız olmayan belki bir şirket var. Dolayısıyla meslek komitesi başkanı olarak benim ricam bizi ilgilendirdiği kadar diğer birçok guruptan arkadaşımızı da bu konu ilgilendiriyor. DTO’da zaman zaman bu konuyla ilgili toplantılar hatta sadece bu konuya mahsus toplantılar da yapılmıştır. Bu kadar hassas bir meselede DTO’nun görüşü belli olmalıdır. Nedir, ne değildir? Bu konunun tartışılacağı bir ortam yaratınız ve orada da DTO’nun görüşünü bilmek zorundayız ve bu görüşü de sayın bakana, cumhurbaşkanımıza iletiriz. Yanlışlar yapılmış olabilir, düzeltilebilir. Ama düzeltmeler kişisel ya da grupsal çıkarlara göre yapılmamalıdır”.

“ÇEVREMİZ ATALARIMIZDAN KALAN, RAHATÇA HARCAYACAĞIMIZ BİR MİRAS DEĞİLDİR”

DTO Meclis Üyesi Meral Mengi de konuşmasına “Burada olmama vesile olan Hüsnü Çöllü ve ekibine, Antalya ekibime çok teşekkür ediyorum. Başkanımızın bu geniş kalpliliğine ve bugüne kadarki idaresindeki samimiyetine teşekkür ediyorum” diyerek başladı. Meral Mengi burasının herkesin odası olduğunu belirterek; “Hepimiz aynı geminin, ülkenin yolcusuyuz. Burada vermek istediğim mesaj birlik ve beraberlik. Üst üste aynı konuşmalar tekrarlandı gibi oldu. Ben çevre mühendisi olmam dolayısıyla buradayım. 8. meslek komitesi ve çevre komisyonunda görevliyim. 25 senedir çevre mühendisliğinden, çevreden para kazanan bir şirketi iyi kötü idare ediyorum. Kendi gemimim



Abbas Kolçalar

kaptanı olmaya çalışıyorum. Hakikatten ülkemizde çok önemli sorunlarımız var. Bunu eleştirmek için söylemiyorum, hep aynı noktaya kalıyoruz. Bir noktada, son konuşmacımızın da söylediği gibi bir noktada tıkanıyoruz” dedi.

Birlik ve beraberlik içinde olunursa bütün sorunların çok rahat aşılabileceğini vurgulayan Mengi şunları söyledi: “Buraya gelmeden önce hiç tanımadığım insanlar tanıdım, denizcilik sektöründen son derece uzak bir sektörden geliyorum. Burada öğrenmeye çalıştım bulunduğum süreçte. Bana yardım eden herkese çok teşekkür ediyorum. Komisyonumuzda çalışmalarımız devam ediyor. Buraya geldiğimden beri çevre biraz daha ülkede gündeme oturdu. Doğal kaynaklarımız tükeniyor. Yılmaz Bey her toplantıda bunu söylüyor, deniz bitti. Kızılderili atasözleri çevre konusunda çok söylenir. Çevremiz atalarımızdan kalan, rahatça harcayacağımız bir miras değildir. Bir süreliğine çocuklarımızdan aldığımız emanettir. Bunu bilerek yaşayalım, sizden ricam. Demiş ki Kızılderili, ‘Beyaz adam bir gün paranın yenmeyen bir şey olduğunu anlayacak’”.

“EN KOLAY PARA KAZANMA YOLU TASARRUF ETMEKTİR”

Meral Mengi’nin ardından kürsüye DTO Meclis Üyesi Abbas Kolçalar geldi. Kolçalar, armatörlük piyasasının bir şeyler yaparak üretmek durumunda olduğunu, devamı sağlanamazsa da her sektörde olduğu gibi sıkıntılı bir duruma gideceğini söyledi. Abbas

Kolçalar, üyelere ama özellikle de Ankara'ya bir kez daha bir şey iletmek için kürsüye çıktığını belirterek şunları ifade etti: "Altan Bey'in de söylediği gibi acaba Ankara odamızı ciddiye almıyor mu noktasına geliyorum. Tabii bunu sadece bugünkü yönetimle alakalı söylemiyorum. Bu eleştirileri ben Metin Bey zamanında da yapardım. Bunun devamını görüyor olmak beni böyle düşündürmeye itti. Altan Bey'in söylediği gibi yönetmelik çıktıktan sonra odaya danışmamalı idare. İdare yönetmeliği bize danışmalı, odanın onayladığı bir şeyi yaparsa, o zaman bu işler bir yere götürür bizi. Biz bu konuda en çok zarar görmüş kesimlerden birisiyiz. Kabotaj konusu öyle bir konu ki, bir şeyi yapmak, bir para kazanmak için bir şeyler harcamak gerekiyor. Bugün Kabotaj Kanunu'nun delinmesiyle ilgili kaybettiklerimiz o kadar çok ki... Ne armatörlerimiz, ne de bizim sektörümüz kazanabiliyor. Bugüne kadar kabotajla ilgili gerek sondaj faaliyeti, gerek tarama, gerek boru hattı için yabancı gemilere izin istenmesi konusunda görüşlerimizi bildirdik. Gerçekten bizim sektörümüzde o işi yapacak ekipman olmayınca izin vermek durumunda kalıyoruz; biz de, bakanlığımız da".

Antalya'da yaşanan basit bir olaydan örnek veren Abbas Kolçalar, Antalya Serbest Bölge'de kendi imkanları ile inemeyecek bir yatın indirilmesi konusunda Oda'ya soru yönelttiğini belirterek, kendilerinin de bu işin yapan Türkiye'de beş tane yüzer havuz olduğunu bildirdiklerini söyledi. Ardından yaşananları Abbas Kolçalar şöyle özetledi: "Sorunun cevabını Ankara'ya bildirdik. Ankara 3 Aralık'ta bize bu yabancı geminin çalışmasına izin verilemeyeceğini söyledi. Benim duyularım Antalya Liman Başkanı tarafından bu gemiye izin verildiği yönünde. Oysa 3 Aralık'taki yazıda odamıza izin verilmeyecek dendi. Bunun istihbaratını yapmaya çalıştım. 6 Aralık'ta Antalya Liman başkanının bir dilekçeyle Ankara'ya yeniden müracaat ettiğini, izin verilmesi gerektiğini, bu ekipmanların bu işi yapamayacağı fikirlerini söyleyerek



Kamil Kamiloglu

ki, fikirleri yanlış, havuzların bu işi yapamayacağı, bu geminin çok özel olduğu konusunda vurgulama yapmıştır. Ayrıca diyor ki, bir önceki gemi indirdiğimizde de aynı gemi indirdi bunu. O tarihte böyle bir izin istenmedi, ama bu işin yapıldığı anlaşılıyor. Bunlar izinsiz yapılabilir zannediyordum, ama izin talep edildiğine göre bu döngü izinsiz olmuyor. Bu hakikatten odamızı ciddiye almamak gibi yorumlanıyor mu? Kendime çok sıkıntı veriyor bu konu. Bizim meslek komitesi olarak odamızdan ricamız bu haberin doğru olup olmadığının araştırılması. Ankara'nın bu izni verip vermediğinin soruşturulmasıdır".

Türkiye'de bu işin yapılabilceğini anlatabilmek için herkesten destek isteyen Abbas Kolçalar, Türkiye'de bu işin layıkıyla yapıldığını da bir örnekle anlattı: "Türkiye'de The Maltese Falcon isimli bir gemi yapıldı. Dünyada eşi enderi bulunmayan bir yat. Antalya'daki yat 67 metre, The Maltese Falcon 88 metre. Bu yat 900 ton, diğeri 2450 ton. Türkiye'de yapıldı ve Türkiye'de de havuzla indirildi. Para konusuna gelince, tabii adamın kaç paraya bu işe teklif verdiğini bilemem ama bir önceki eğer aynı gemi yaptıysa ki öyle söylüyor, bir önceki bir sürü kişiden teyit ettiğim bir rakam demek ki bugünkü KDV ile adamlar 800 bin Euro'ya bu işi bitirmek için Hollanda'dan gemi getiriyor. O tarihten önce bizim benzer, emsal işleme verdiğimiz fiyat 250-300 bin dolar arası. Biz de para kazanmaktan bahsediyoruz. Öncelikle en kolay para kazanma yolu tasarruf etmektir arkadaşlar. Biz

bu parayı döviz olarak çıkartacak kadar zengin miyiz? Bu parayı dışarı göndermemekle bile kazançlı oluruz, parayı bir Türk şirketini ödesek. Bu ciddi bir kaynak israfıdır. Araştırılması gereken bir konudur. Alakanızı istiyorum sayın başkanım. Gerekli bilgileri, temasları ben desteklerim".

"ANTALYA'DAKİ YATÇILARIN ÇOK CİDDİ SORUNLARI VAR"

Konuşmasına "Bugüne kadar sümen altında kalmış bölgemizin ve bölgelerin sorunlarını önemseyip, ciddiyle yaklaşmış için meslektaşlarım, komitem ve şahsım adıma teşekkür ediyorum" diyerek başlayan DTO Meclis Üyesi Kamil Kamiloglu, komitelerde alınan kararların da aynı hassasiyetle önemsenip geri dönüşlerinin sağlanmasının herkesi mutlu ettiğini belirtti ve teşekkür etti. Kamiloglu şöyle devam etti: "Büyüklerimiz konuştu, bizim burada konuşmamız çok etik değildir ama hepinizin fikirlerinden faydalanmamız, tecrübe kazanmamız için yanlış doğru değerlendirmenizi rica ediyorum. Dedelerimiz bize karamsarlık yok, dertlerden büyük Allah var, eğer imanınız varsa sorunları talep edeceğiniz yer önce Allah sonra makamlardır deyip korkmamamız gerektiğini, denizde ekmeğin paylaşarak, paylaştıkça da sermayenin arttığını öğretti. Çok tecrübeli değilim, yat işletmecisiyim. Sandal, balıkçılık, gemicilik, reislik, kaptanlık derken 22 yıldır kendi işletmemin başındayım. Bizim sektörün Antalya'da ciddi problemleri var. Turizmde patlama oldu deniyor. Evet, patlayan bizler olduk.

Samimiyetle söylüyorum 2014 yılında kişi başı gelir net 90 dolardı. Bugün 25 dolar kişi başı gelir var. Bunun nasıl patladığını hepiniz benden daha iyi idrak edebiliyorsunuz. Antalya'daki yatçıların çok ciddi sorunları var: Öncelikle çekek yeri. Başkanımız sağ olsun bunları dile getiriyor. Bunların bir an önce giderilip 2019 sezonunda sorunsuz, sıkıntısız bir sezon yaşamak istiyoruz. Tamamen giderilmesi mümkün değil ama en azından kısmen giderilmesini talep ediyoruz. Antalya'da demirleme



Recep Düzgüt

yerimiz var bir tane büyük Çaltıcak Koyu. Maalesef işletmeye verildi, biz de oraya demirleyemiyoruz. Antalya; Göcek, Bodrum, Marmaris gibi değil. Diğer bölgelerde de sağ olsun teknelerden dolayı giremiyoruz. Biz turizm yapıyoruz, ekmeğimizi turizmden kazanıyoruz. Orası işletmeye verildiğinde tekneci nereye demir atacak, ihtiyaçlarını nerede görecek?”

ÖTV'siz yakıtların normal pompa fiyatlarına yaklaşmasının yatçılar için çok ciddi ekonomik kayıplara neden olduğunu söyleyen Kamiloğlu, “Elimize bir şey kalmıyor desek yeridir. Marina fiyatlarını konuştuk, ödenecek gibi değil. Bugün komite toplantısında arkadaşlar söyledi. Belediye limanları bile yüzde 110 zam yapmış. Böyle bir zam altından hangi tekneci kalkacak. Gelir gider dengesi bozuldu. Turizmcilerin özellikle yatçıların bir talebi var. Devlet nefes kredisi falan diyor inanın bir tane kullanan yok. Nefes kredisi ne zaman lazım? Sezon ödemeli olursa yatçılar bu krediyi kullanabilir. Kışın yatçının cebinde para yok” dedi.

“ANKARA’DAN İSTEĞİMİZ BU KADAR ALT DETAYA GİRMEYELİM”

Vapur Donatanları Derneği adına söz aldığını ifade eden DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt kısa konuşacağını belirtti ve şunları söyledi: “Ne yazık ki liman başkanımız gitti, kendisine çok söyledik. Bir gün bir toplantıda biri söylemiş. 100 tane acente botu var, bunlara kamera takılsın diye. Gereksiz bir uygulama,



Tamer Kıran

denizde bu kameralar bozulur. Yoksa korktuğumuz bir şey yok dedik. AIS cihazı takmak zorundayız. Bunlara bile bakan yokken kameraya kim bakacak? İstiyoruz dediler, 100 tekneye kamera takıldı. 1500 dolar en düşüğü, 150 bin dolar yurtdışına para verdik. Çünkü bunlar Türkiye’de üretilmiyor. Kimse bunlara bakmıyor. Kötü niyeti olan zaten kameranın fişini çeker. Çok komik şeyler yapıyoruz. Geçen bir tekneyi karaya çekti. Bir arkadaş geldi Antalya’dan. İçindeki makineleri alacak, dizel makine. Tam devir yapacakken adam dedi ki; ‘Tersaneler Genel Müdürlüğü bir yazı yayınlamış, alamıyorum’. ‘Neden?’ dedik. Ben ikinci el tekneyi ikinci el ticaret yapan başka birine verebiliyorum, ama sürat teknesi işletmeciliği yapan birine veremiyoruz. Özel tekneye de veremiyoruz ama başka bir acente botu sahibine verebiliyormuşuz. O kadar ince detaylara giriliyor ki artık. Ankara’dan özellikle isteğimiz bu kadar alt detaya girmeyelim. Anormal bekleme sürelerine geçildi. Bunun çözümü var aslında. Biz Türkiye Cumhuriyeti Devleti olarak gemileri boğazlarda bilinçli olarak bekletiyorsak, bunu bilme hakkımız var. Ama yok eğer aldığımız tedbirlerden dolayı öyle oluyor diyorsa hayır öyle değil. Çünkü bu ülkede Marmaray inşaatında da, tek

yönlü geçişe geçildiğinde de bu kadar bekleme olmadı. 1 Eylül’de bir uygulama talimatı çıktı, uyardık. Uyarmamızla ciddi bir düzelme oldu, ama gelinen nokta bu. Bunların daha iyi değerlendirilmesi gerekiyor. Sonra da inisiyatif kullanmak zorlaşıyor. Bekleme süreleri 15 güne çıktı. Altan Ağabey haklısın. Benim bildiğim odadan da, kurumdan da görüş alınmadı. Ama oraya görüşlerini dikte ettiren kişi ve kuruluşlar ne yazık ki var. Yine de teşekkür ediyoruz. 2002’de iptal edilen mevzuatı er ya da geç çıkardı. Mutlaka eğrisi doğrusuna gelir ve inşallah bu sektörde yaşanan sıkıntıların atlatıldığı bir süreç başlayacaktır”.

“STAJ SORUNUNU ÇÖZMEK İÇİN ARMATÖRLERİMİZDEN DESTEK BEKLİYORUZ”

Son olarak İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasını yapmak üzere kürsüye geldi. Gündemin çok yoğun olduğuna değinen Kıran, YILPORT Liman İşletmeleri’nin Londra’daki Lloyd List ödül töreninde dünyanın en iyi liman işletmesi seçilmiş olduğu haberini Altan Köseoğlu’ndan aldığını belirterek; “Londra diye özellikle üstüne basıyorum. Çünkü birtakım spekülasyonlara neden olabilecek yanlış anlaşılmalara olabiliyor. Hakikaten önemli bir başarı, gururlandık” dedi. Oda

olarak kurdukları staj komisyonunun çalışmasını bitirmek üzere olduğunu belirten Tamer Kıran, “Sizlerden, özellikle armatörlerden ricamız biz oda olarak staj taleplerini odaya almaya başladık ama onları yönlendireceğimiz gemiler lazım. Dolayısıyla burada armatör üyelerimizin çok eli bol bir şekilde bizimle temas halinde olmasını ve staj sorununu atlatabilmemiz için bizlere destek olmasını bekliyoruz” dedi. Bu süreçte bunu teşvik edebilecek bir yapı kurulması yönünde bir fikir çıkarsa onu da değerlendirmeye hazır olduklarını vurgulayan Tamer Kıran; “Ancak şu anda oda bünyesinde gelen staj taleplerini toplayarak bunları armatörlere yönlendirerek bu işi bu dönemlik Şubat stajlarına kadar halletmeye çalışıyoruz” şeklinde konuştu.

Toplantıyı erken bitirmek istemelerinin sebebinin Eximbank Genel Müdürü Sayın Adnan Yıldırım’ın GİSBİR’in davetlisi olarak saat 18.00’de GİSBİR’e gidecek olması olduğuna değinen Kıran şöyle devam etti: “Orada Eximbank ekibiyle bir toplantı yapılacak. Bizim de bu toplantıya katılma isteğimiz sebebiyle erken bitirme arzumuz vardı, ama her soruyu cevaplamaya çalışacağım. Evvelsi gün Ankara’daydık. Ankara’da Koster Yenileme Projesi ile ilgili olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın aldığı inisiyatif neticesinde toplantıya katıldık. Toplantıdaki önemli husus; Sanayi Bakanlığı Verimlilik Dairesi de toplantıdaydı. Hem genel müdür, hem de daire başkanı. Açıkçası ‘Koster nedir?’ ile başladı toplantı ve Sanayi Bakanlığı yetkililerine bu projeyi hayata geçirmek için gerekli olan devlet desteği anlatılmaya çalışıldı. Ben devletin katkısı açısından olumlu bir toplantı olduğunu düşünüyorum. Devletin ne katkı sağlayabileceği konusunda çalışma başlatıldı. Kosterde iş dönüp dolaşıp yüzde 70 civarındaki finansmanın ne kadar bir maliyetle, nasıl bulunacağı konusunda kilitleniyor. O konuyu aşamazsak şu an için hayata geçmesi çok zor bir proje. 30-35 faizle TL’ye, yüzde 13-15 faizle dolara kredi alıp böyle bir yatırım yapma durumu

olmaz. Faizleri aşağı çekebilecek neler yapılabilir, bunlar araştırılıyor, bunu tespit etmeye çalışıyoruz”.

Kültür ve Turizm Bakanı’nı ziyaret ettiklerini anlatan Tamer Kıran, bakanın iş adamı olarak konulara rasyonel baktığına değindi. Kıran ziyaret sebeplerini de şöyle özetledi: “Ziyaret sebebimiz yabancı bayrakla Türkiye’de çalışan yatlırdı. Bunlarla ilgili tespitleri olduğunu söyledi. Bu tespitlerin sonucunda ülkenin 3-5 milyon dolar karşılığında kabotajın delindiğini, buna müsaade etmek istemediklerini söyledi. Bu konuyla ilgili bir toplantı fırsatı bize sağladı. Bunu değiştirebilecek bir şey sunarsanız tekrar gündeme alalım, sadece 115 dolar yatak başı devlet vergi alsın, turist havaalanından tekneye transfer olsun, bunlar düşük meblağlar karşılığında kabul edilemez. ‘Kabotajı bunlar karşısında deldirmeyiz’ düşüncesinde olduğunu, buna alternatif bir şey üretirsek bu konuyu tekrar gündeme alacağını söyledi. Biz de kendisine gittiğimizde, sektörü götürdüğümüzde sektörün 2019 yılı satışlarını yaptığını, hiç olmazsa 2019 yılı için bunun muafiyetlerinin sağlanmasını, uygulanmaya devam etmesini ama 2019’dan sonra tamam olmamasını kabul edeceklerini söyledik. Uzun vadeli bir çözüm olursa tercihimiz o olacaktır. Şu an yine top bizde. Sektör yine kendi içinde bir çözüm üretti, ama açıkçası daha tam içimize sindiremedik. Bununla ilgili çalışıyoruz”.

“TERSANELERİMİZİN DURUMLARINI TEHDİT EDECEK DAVRANIŞLARDAN KAÇINMALIYIZ”

Çevre Kanunu’nda değişiklikler yapılması ile ilgili 2872 sayılı kanunda değişiklik yapıldığını ve çevre cezalarının bir önceki tarife göre 16,5 kat artırıldığını vurgulayan Tamer Kıran; “Bu ciddi anlamda hem bölgede çalışan gemilerimizi, hem de tersanelerimizi sıkıntıya sokacak bir durum olduğu için cezanın miktarı ve hesaplama yöntemine bir kez daha itiraz ettik. Bunu böyle hesaplamayın. Oluşan kirliliği hesaplayın, cezanın her türlüüne

sektör razıdır, bu kadar standart, düz mantık doğru değildir şeklinde yazımızı yazdık” dedi. Bu konunun takipçisi olacaklarını belirten Kıran; “Dün Şadan Hanımların çevre bakan yardımcısıyla yaptığı görüşmede bu konuda çok ses geldiğini, bir şeyler düşünmeye başladıklarını, o anlama gelecek bir söylemde de bulunduğunu ümitlenerek öğrendik. Çünkü hakikaten eskiden tersanelerimize gelen gemiler 40-50 bin dolar ceza ödüyorlardı. Bunu hesaba katıp, 40 bin dolar ceza yiyeceğim diye geliyorlardı. Ama şimdi 300 bin dolar ceza ödeyeceğim diye bizi hesaba katmıyor. Ülkeye giren döviz için çok önemli bir kapı olan tersanelerimizin durumlarını tehdit edecek davranışlardan kaçınmalıyız” şeklinde konuştu.

“Çevre duyarlılığı konusunda bir geri adımımız yok. O konudaki tavrımız net. Ne kadar kirletildiyse o kadar ödensin” diyen Tamer Kıran şöyle devam etti: “Daha fazla kirlilik de olabilir. Tankerler battı, hatırlayın. Hiç öyle bir milyon 650 binlerle ölçülebilecek bir kirlilik değildi. Hakkaniyet olsun. Bu mantıktayız. 1 Ocak sabahı peş peşe 3 tane yönetmelik çıktı. Tersanelerimizin işletme izni sorunu vardı. İzni almaları için yasal süre 31 Aralık 2017’de doluyordu. 1 Ocak sabahı yayınlanan yönetmelikle 1 yıl daha uzatıldı. Ama burada şu çağırımı yapmak zorundayım. Yaklaşık 73-74 tersanemizin tam işletme izni var. Yaklaşık 40 tanesinin kısmi işletme izni var. Yaklaşık 13-14 tanesi de işletme iznine başvurmamış. Bunu bile yapmamış. Bu kabul edilebilir bir şey değil. Yönetmelik 2015 yılında çıktı. Artık 2019’un sonuna geldiğimizde sektörümüzden ricam, bizi bir daha bunları uzatın diye Ankara’ya göndermeyin. Şimdiden bir yıl var önünüzde. İmar barışı çıktı. İmar barışıyla bu işin zoru halledildi. Bir yıl içerisinde bu işi bitirin. Lütfen gerekli önlemleri bugünden almaya başlasın sektör”. İkinci yönetmelik konusunun da demir yerlerine kılavuz kaptan ile demirleme konusu olduğunu söyleyen Kıran, “Bakan Danışmanımız



ve Bakan Yardımcılarımız sektörden gelen sesi dinleyip bu uygulamayı 1 Haziran'a kadar ertelediler. Amacı da söyleyeyim, burada biz biziz. Amaç da 1 Haziran tarihine kadar bugün yönetmelik konumuna gelen o tüzükteki o 23. maddeyi kökünden değiştirip, mevcut uygulamacıları da sıkıntı altında bırakmayacak çözümü üretmek. İnşallah 1 Haziran'a kadar bu konu da kapanmış olur, ama şu anda uygulamanın durdurulduğuna dair ilgili liman başkanlıklarına yazılar gitti" dedi.

Tamer Kıran üçüncü yönetmeliğin de Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği olduğunu belirterek şunları kaydetti: "1996'dan beri konuşulan, 14 yıldır yönetmeliği olmayan bir konuda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı inisiyatif alıp yönetmeliği çıkarttı. Yalan yok, odaya görüş sorulmadı. Yalnız ben Ankara'dayken kopya almamak şartıyla bir üstünden bakma imkanım oldu. Ama orada artık müdahale edecek durumum yoktu. Çünkü ilgili yere gönderilmişti. Gelen tepkilere baktığımızda hoşnut olan kimseyi duymadım. Kimine göre hatalarla dolu, kimine göre az hatalı. Kimine göre işlemesi mümkün değil,

kimine göre işleyecek bir yönetmelik. Farklı sesler çıkmaya devam ediyor. 22 senedir farklı sesler çıkıyor. Dolayısıyla bir yönetmelik yayınlandı diye her şey güllük gülistanlık olacak diye beklemiyorduk zaten. Bu bir inisiyatifti. Bunu Ulaştırma Bakanlığı çok uzun bir zaman sonra aldı. Bize düşen bunun tekrar kangren olmadan ilgili oyuncularla bir arada, en uygun halinin ne olacağına karar verecek mekanizmayı, düzeni kurabilmek. Bu kolay olmayacak. İnsanlar hayatlarını buradan kazanıyorlar. Kavgı etmeden, birbirimizi yemeden çözümü bulmak için çalışmalıyız. Biz DTO Yönetim Kurulu olarak inisiyatif almaya hazırız. Bunun görevimiz olduğunu düşünüyoruz. Altan Bey'in konuşması da bu konuda yanlış düşünmediğimizi gösterdi. Oda yönetimi olarak bu konuda bir inisiyatif alıp artık bu işi herkesin en optimum şekilde çözüme ulaşması için çalışma görevimiz var. Görevimizi yerine getirmek için harekete geçeceğiz. İnşallah da muvaffak oluruz. Muvaffak olursak 20 yıldır süren sıkıntılı bir konuyu çözmüş olarak tarihe geçeriz. Olamazsak da denedik, uğraştık başaramadık deriz. Ama uğraşmak görevimiz".

TÜDEV'in olağanüstü genel kurul kararı aldığına dikkat çeken Tamer Kıran, bunun 22 Şubat'ta yapılacağını söyledi. Kıran; "22 Şubat'ta kısmetse yeni yönetim kurulu ve diğer kurullar seçilecek. Burada açık söyleyeyim bir sıkıntı görmüyorum. Herkes el ele, kol kola oradaki mütevelli heyet üyelerinin tamamı ki sizler meclis üyesi olarak makama bağlı mütevelli heyeti üyesi oluyorsunuz. Herkes el ele, kol kola gidecek ve seçimini bir şenlik havasında yapacaktır. Yeni yönetimden daha farklı neler yapacağımızı konuşacağız. İş üretmeye çalışacağız. Çünkü insanlar, ülke bizden bunu bekliyor. TÜDEV'e giden 5 kişiden biri Alev Kaptan, biri Erbil Kaptan. Bunların hepsi arkadaşlarımız, dostlarımız, buluruz hepsine çözüm" dedi. Tamer Kıran olarak biraz fazla mütevazı olduğuna değinen Kıran, çevresindekilerin bu konuda yanlış

yaptığını söylediklerini kaydetti. Fotoğraf karelerinde bile durması gerektiği yerde durmadığını söyleyen Tamer Kıran mütevazı olmayacağı tek bir şey olduğunu, onunda Ankara'daki kabulleri olduğunu belirtti. Kıran şunları söyledi: "Ankara'daki kabulümüzde en ufak bir sorun yoktur. Ben iki gün içerisinde dört bakanla görüşüyorum. Bakanla görüşünce her dediğini yaptırıyorsun diye bir şey yok, bu devlet işi. Bir kere sen dört tane söylersin, o bir iki tanesini veriyor. Şimdi 85 sayılı kararname çıktı. Bu kararnamede en son geldik sekiz konu kaldı. Bunları getirdik verdik, 6 tanesi bizim dediğimiz gibi çıktı. İki tanesi çıkmadı: Acenteler, limanlar. Uğraşıyoruz. Acentelerin döviz kazandırıcı faaliyet sayılması konusunda bayadır uğraşıyormuşuz. Pes etmedik, onu da alacağız. Kabulümüzde sıkıntı yoktur. Orada bir problem yok ama dediğim gibi her söylediğimizi kabul ettireceğiz anlamına gelmiyor. Çünkü devletin öyle bir yapısı yok. Onun için ince eleyip sık dokuyoruz. Bana da söylendiği için söylüyorum. Ankara'da farklı sesler konusu var maalesef, bu bir sıkıntı. Ankara'ya çok fazla sayıda üyemiz kendisi ulaşıyor. Kendisi direkt ulaştığı için bize ya başkan seninkiler burada, geldiler anlatıyorlar. 'Siz, DTO olarak ne diyorsunuz bu konuda?' diye soruyorlar. Bakın en son dün bir yazı geldi. Arkadaşlarımız gidip daire başkanıyla görüşmüşler. Daire başkanı demiş ki bakan yardımcısıyla görüşmek lazım. Biz bakan yardımcısıyla 3 ay önce görüştük. 8 maddenin 6'sını ona kabul ettirdik. dolayısıyla DTO vasıtasıyla gitmeniz daha doğru olur".

Büyük odaların devletin nezdinde kabul edilmişliği olduğunu belirten Tamer Kıran, ticaret hayatının temsilcisinin Odalar olduğuna vurgu yaptı. "Ankara'daki TOBB ekibi inanır bakanlıklardan çıkmıyor. Sürekli bir şeylerle uğraşıp kabul ettirmeye çalışıyorlar" diyen Kıran şunları kaydetti: "Marifet bizim bu kaynakları yönetim olarak ne kadar iyi kullanabildiğimiz. Biz elimizden geldiğince iyi kullandığımıza inanıyoruz, orada bir sıkıntı yaşamıyoruz.

Ama lütfen Ankara'ya gidip özel işinizi sektörün konusu gibi anlattığınızda farklı sesler çıkıyor. Devlet de diyor ki; 'sizden önce de bunlar vardı, tam tersini söylediler'. Bu da tam bürokratin aradığı şey; biri siyah, biri beyaz desin. O da balkona geçip işi yapmamak için seyretsin. Dolayısıyla bu konuda bizden desteğinizi esirgemeyin. Biz her şeye koşuyoruz. Yalan yok, biz üyemizin özel işine de koşturduk Ankara'da. Ama bizim orada temsiliyetimize zarar veren yaklaşımlar, döner dolaşır bizi zafiyete uğratar". Devletin yeni yapılanmasında bakanlığımızın adının değişmesinin çok fazla bir şey değiştirmedığını düşündüğünü söyleyen Kıran; "Müsteşarlık döneminde çok daha aktif iş ürettiğimizi düşünüyorum. Çünkü muhatabımız oradaydı, ona gidiyorduk ve onun da başka bir işi yoktu. İş gece gündüz denizcilikti. Şimdi üç Bakan Yardımcımız var. Bunlardan Selim Dursun, denizcilikle ilgili Bakan Yardımcısı. Ama onun yanında başka görevleri de var. Dolayısıyla bir bölünme, iş yoğunluğu söz konusu. Sektörden de gelmemiş olması dolayısıyla ince eleyip sık dokumaya, anlamaya çalışıyor. Bu da birtakım işlerimizin hızını etkiliyor. Bizim görevimiz bizimle ilgili bakanlıklarda bürokrasi ile yakın ilişkiler içerisinde olup denizciliği bıkmadan usanmadan anlatıp sevdirmemiz gerekiyor. Çünkü garip bir şekilde 1980'lerin söylemleri Ankara'da hala karşımıza çıkabiliyor. Bunu değiştirmek kolay olmuyor, ama uğraşıyoruz" dedi.

"BİZE DÜŞEN KARAMSARLIK DEĞİL; DAHA GÜZELİ, POZİTİFİ DÜŞÜNMEKTİR"

Ülkemizin çok kolay günlerden geçmediğini belirten Kıran, yapısı gereği denizcilik sektörünün özellikle armatörlerin, tersanecilerin ve limanların çek ve senet kullanmadığını, bu nedenle diğer sektörler kadar para sıkışıklığı yaşamadığını vurguladı. Kıran; "Bu ülke benim bildiğim 30 yıldır, devamlı bir ekonomik çalkantıya girmiş bir ülkedir. Cuma günü sömestr tatili var. Günde 1300 uçak kaldıran Türk havayollarının uçaklarında boş yer yok.

Bu ülkenin dinamikleri, sahip olduğu zenginlikler var. Dar zamanda bolluğu paylaşmayı bilmiyoruz, orada sıkıntı var. Bu ailelerden başlıyor. Çünkü toplumun en küçük çekirdeği aile. Bolluğu paylaşmıyoruz ama yokluğu paylaşmada garip bir genetik başarımız var. Bunu başarabiliyoruz. Dolayısıyla bize düşen iş dünyası olarak, iş insanları olarak bizler burada şuraya baktığımızda denizcilik sektörünün çok önemli bir bölümünü oluşturuyoruz. Bize düşen karamsarlık, enseyi karartmak değil; daha güzeli, pozitif düşünmektir" şeklinde konuştu. Tamer Kıran şöyle devam etti: "Ödemeleri yapacak güç bu ülkede var. Yeter ki dağılmayalım, birliğimizi kaybetmeyelim ve doğru olmayan haberlerin peşinden çok fazla koşmayalım. Yurt dışı borcumuzun, gayri safi milli hasılaya oranı yüzde 28-30. Bugün bu en az olan İngiltere ve Almanya'da yüzde 80. Yunanistan'da yüzde 200'ler civarındaymış. Şimdi burada kamuda bir sıkıntı yok. Sıkıntı özel sektörde. Neden? Çünkü özel sektör 15 yıldan beri sıkı büyüyor. Hepimiz büyütüyoruz. Bunu da borçla yaptık. Hükümetimiz bunun farkında, gördü. Benim kamuda sıkıntım yok. Sıkıntı özel sektörde. Özel sektör patlarsa ne olur? O sıkıntı kamunun sıkıntısı olur. Ülkenin sıkıntısı haline gelir. Dolayısıyla bunu önleyecek önlemleri Ağustos'tan beri alıyor, almaya devam ediyor".

Kıran; "Bizim ihtiyacımız ülke battı demeden, tedbirli ve iyimser olarak hayatımızı devam ettirme mecburiyetimiz var. Ödeyemedik mi krediyi? Bazıları tabii fırsatçılık yapıyor ama gidip karşısına oturma imkanımız var. Ödeyemiyoruz, durum bu diye. Dolayısıyla bir STK, yarı kamu kuruluşu başkanı olarak aksi bir şey söylemem söz konusu değil. Doğrusu bu şekildedir. Bu ülke çok badireler atlatmıştır, atlatmaya devam edecektir. Onun için umudunuzu ülkeden kesmeyin, ülkeye inanın" dedi.

Son olarak 16 Ocak'ta scrubber konusu ile ilgili toplantı yapılacağını duyuran Tamer Kıran konunun Düşük Sülfürlü Yakıt Tüketimi konusu olduğuna vurgu

yaptı. "Bu konu IMO'nun çevre biriminin 'Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin' Ekim 2016'da 70. toplantısında aldığı bir karardır" diyen Tamer Kıran sözlerini şöyle noktaladı: "Bu karar Ekim 2016'da 1 Ocak 2020'da yürürlüğe gireceği kabul edilerek çıktı. İki yol var önümüzde. Ya yüzde 0,5 sülfür ihtiva eden yakıtı alıp geminde yakacaksınız ya da şu an piyasada olan yüzde 3,5 olan yakıtı alıp scrubber takıp, havaya öyle salacaksınız.

Armatörler, işletmeciler oturup hesap yaptılar. İlk başta bu scrubber bedelleri 3-4 milyon Euro'lardan geldi geminin tipine, cinsine göre. Ama o kadar tartışmalı bir konu ki, birçok insan geçtiğimiz yılın başına kadar bekledi. IMO'nun bu kuralı biraz esnetmesini beklediler.

Ama geçen yıl Mart ayında yapılan toplantıda IMO Başkanı'nın bu konudan geri adım atmaya niyetinin olmadığı görüldü. IMO'ya devletler üyedir. Türkiye Cumhuriyeti devleti IMO üyesidir ve en aktif üyelerden biridir. Buradaki sıkıntı, teknoloji üreten ülkeler başta Amerika ve Japonya olmak üzere bu tip kuralları IMO vasıtasıyla gündeme getirip kabul ettirtirler. Çünkü bir şeye, çevre ve güvenlik dendiği zaman akan sular durur. Konunun ne olacağı karışık, belli değil. Bazıları diyor ki 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girecek. Ü aylık geçiş süresi verdiler. 1 Mart 2020'den itibaren geminde 3,5'luk yakıt bile olmayacak sülfür olan. Firmalar oturdu hesap etti. Birçok firma bekledi ve vermeme yoluna gitti. Ama geçen sene kararda geri adım atılmayacağı ortaya çıkınca büyükler ufak ufak sipariş vermeye başladı. Böyle bir durum söz konusu. Dolayısıyla sizlere doğru bilgiler versinler. Biz kendi firmamıza alıyoruz. Büyük operatörler bu işi yapmaya yavaş yavaş başladı. Ülkeler IMO'ya bu konuda ertelensin demeye de başladı. Bizde Binali Yıldırım'ın da olduğu bir yemekte kendilerine bu olmasın diye anlatmaya çalıştık. Diğer taraftan teknolojiyi üreten ülkeler bu sisteme geçilsin diyor. Buna biz müdahil olabildiğimiz kadar oluyoruz. IMO'daki temsiliyetimiz fevkaladedir".

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

İRİ REİS MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ ZİYARETİ

04 Ocak 2019 tarihinde DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt Piri Reis Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'ne ziyarette bulundu. Müdür Poyraz'ın odasında ağırlanan Deniz Ticaret Odası heyeti lise düzeyinde denizcilik eğitimi veren okulun öğrencileriyle de sohbet etti.

DOK GEMİ İŞ SENDİKASI GENEL KURULU TOPLANTISI

8 Ocak 2019 tarihinde yapılan Türkiye Liman DOK ve Gemi Sanayi İşçileri Sendikası'nın 39. Olağan Genel Kurulu'na Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak da katıldı. Toplantıda Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Başaran Bayrak bir konuşma yaptılar.

EXİMBANK BİLGİLENDİRME TOPLANTISI

10 Ocak Perşembe günü Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) Tuzladaki merkezinde ihracatın finansmanında noktasında Türk Eximbank ile bir bilgilendirme toplantısı düzenlendi. Toplantıya DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak da katıldı.

KILAVUZ KAPTANLARDAN ZİYARET

10 Ocak Perşembe günü Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Muhammed Arslantürk, Başkan Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ı ziyaret etti.

ÇEVRE KOMİTESİ TOPLANDI

11 Ocak 2019 tarihinde, odamızda üyeleri bir araya gelerek toplantı yaptı. Toplantıya TURMEPA Genel Müdürü Semiha Öztürk de katıldı.

İSKENDERUN'DA TEMASLAR

11-12 Ocak 2019 tarihlerinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim

Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları İskenderun'a adeta çıkarma yaptı. Şube ziyareti kapsamında iki günlük yoğun bir program geçiren heyet, İskenderun Şubesi'nin yönetim kurulu toplantısına katıldı, ertesi sabah yapılan kahvaltı organizasyonunda üyelerle bir araya gelindi.

İSTANBUL BUNKER 2020

16 Ocak 2019 günü DTO meclis salonunda IMO 2020 Kural Değişimi ile ilgili seminer düzenlendi. Seminere Oda Başkanı Tamer Kıran ve Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt ve Şadan Kaptanoğlu da katıldı. Deniz Ticaret Odası'nda düzenlenen "IMO 2020 Kural Değişimi Semineri" IMO'nun 2020 yılında yürürlüğe sokacağı düşük sülfürlü yakıt tüketimi kuralındaki değişikliği değerlendirmek üzere bunker sektörünü bir araya getirdi.

Deniz Ticaret Odası'nda oldukça geniş katılımı bir araya gelen çalışma grubunda IMO'nun 2020'de yürürlüğe sokacağı yüksek sülfürlü yakıtların salınımını düzenleyen sirküler hakkında sektör paydaşları fikir alışverişinde bulundu. Energy Petrol, Arkas, Petrol Ofisi, Socar gibi ikmal sektörünün önde gelen temsilcilerini bir araya getiren toplantı yaklaşık beş saat sürdü. Toplantıda Arkas Bunker'den Erdem Çoker, Geden Lines'tan Aydın Aydın, Man BW'den Mevlüt Civelek, Alfa Laval'dan Akın Gürer ve Serdar Şengün, Avukat Hakan Tüfekçi ve İntertek'ten Maurice O. Donoghue 2020'nin getirecekleri üzerine teknik ve hukuki sunumlar yaptılar.

EXPOSHIPPING İSTANBUL TOPLANTISI

17 Ocak 2019 günü Radisson Blu Hotel'de odamızın Fuar Kurulu ve organizasyon ekibi tarafından ExpoShipping İstanbul 2019 fuarı için değerlendirme toplantısı yapıldı.

TÜRKLİM GENEL KURULU

17 Ocak 2019 günü DTO meclis salonunda Türkiye Liman İşlemecileri Derneği'nin 22. Olağan Genel Kurulu yapıldı. Genel Kurula Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da katıldı. İkili TÜRKLİM Genel Kurulu'nda üyelere hitaben bir konuşma yaptı.

DTO BOOT DÜSSELDORF'TAYDI

Bu yıl ellincisi düzenlenen dünyanın karada yapılan en büyük boot show fuarı boot Düsseldorf, Almanya'nın Düsseldorf kentinde uluslararası sektör oyuncularını ve deniz tutkunlarını bir araya getirdi. Toplam 73 ülkeden iki bin ayrı şirketin katıldığı fuara Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arkan, DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı da katıldı.

KARADENİZ İŞBİRLİĞİ TOPLANTISI

25 Ocak 2019 tarihinde BSAMI (Black Sea Association of Maritime Institutions- Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Organizasyonu) 9. Genel Kurul Toplantısı ve Karadeniz İşbirliği Konferansı Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı. Toplantıya, BSAMI üyesi olan Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan denizcilik akademileri ve İTÜ Denizcilik Fakültesi rektör/dekan ve temsilcileri yanı sıra, Çin Şanghay Denizcilik Üniversitesi Dekanı misafir gözlemci olarak ikili işbirliği konularını görüşmek üzere katıldı.

Toplantıda Deniz Ticaret Odası'nı temsilen Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da hazır bulundu. Toplantıda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Selim Dursun da hazır bulundu.

MUHTEŞEM GÖÇEK KOYLARI ŞİMDİ SİZE GÖZ KIRPIYOR...

YAŞANABİLECEK EN GÜZEL ANILARDAN
TOPLANMAYA HAZIR MISINIZ?

www.atayat.com.tr



ATA YACHTING



TÜRKİYE EKONOMİ ŞURASI CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'IN KATILIMIYLA TOPLANDI

Türkiye Ekonomi Şurası Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve birçok bakanın katılımıyla TOBB İkiz Kuleler'de düzenlendi. TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran da Ekonomi Şurası'nda bir konuşma yaptı.



Recep Tayyip Erdoğan

TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliğindeki Türkiye Ekonomi Şurası; Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay; Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak, Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Oda ve Borsa Başkanları, Meclis Başkanları, OSB Başkanları ile çok sayıda iş insanının katılımıyla TOBB İkiz Kuleler Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi. Şura'da iş dünyasının temsilcileri sorun ve çözüm önerilerini birinci ağızdan Cumhurbaşkanı Erdoğan ve Bakanlar ile paylaşma imkânı buldu.

İŞ DÜNYASINA MORAL

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu, TOBB İkiz Kuleler'de düzenlenen TOBB Türkiye Ekonomi Şurası'nın açılışında yaptığı konuşmada, cesur ve ezber bozan yeni yatırım hamlesinin Türkiye'yi

küresel rekabette öne çıkaracağını belirtti. Hisarcıkloğlu, "Bu tekerlek, bu tümsekte kalmayacak. Allah'ın izniyle yola devam edeceğiz. El birliğiyle Türkiye'yi yeniden tempolu büyüme sürecine kavuşturacağız" dedi.

2017'de iş dünyasının istihdamda ve yatırımda rekorlar kırdığını hatırlatan Hisarcıkloğlu, aynısını 2019'da da yapmaya hazır olduklarının altını çizdi. Erdoğan'dan özel sektörü desteğinin devamını isteyen Hisarcıkloğlu, "Şu an bu salonda, 81 il ve 160 ilçeden, bölgelerinin kanaat önderleri olan, Oda ve Borsa Başkanlarımız bulunuyor. Onlar Temmuz'dan beri yoğun bir mesai harcadılar. İllerin ve ilçelerin sorunlarını çıkardılar, öneriler hazırladılar. Böylece tüm ülkede, yerelde hangi ekonomik sıkıntılar yaşıyorsa, hepsini tespit ettiler. Emekleri için teşekkür ediyorum.

Biz şimdi tüm bunları, il bazında ve ayrıca bakanlıklara göre tasnif ediyoruz. Şura'dan sonra tamamını size ve her birini ilgili kamu kurumlarına ileteceğiz" dedi. İş dünyası için en büyük teşvikin devletini yanında görmek olduğunu

vurgulayan Hisarcıkloğlu, "Sizin liderliğinizde, gündeme getirdiğimiz her konuda, geçmişte olduğu gibi, çözüm sağlayacağınıza inanıyoruz. İşte bununla ilgili pek çok örneği, şu geçtiğimiz birkaç ayda yaşadık. Kısa çalışma ödeneği ve asgari ücret desteği artışıyla, firmalarımızın üstündeki yükleri azalttınız.

İç piyasaya destek için, dört sektörde KDV ve ÖTV indirimi yaptınız. Bankaların yüksek faiz uygulaması yüzünden, büyük sıkıntı yaşadığımız, krediye erişimde, aylık %1,54 faizle, KOBİ'lere kredi imkânı sundunuz. Yine bu vesileyle, aramızda bulunan Sayın Bakanlarımıza tüm bu icraatlar için teşekkür ediyorum" diye konuştu. Hisarcıkloğlu şöyle devam etti: "Son 3 ayda TOBB olarak bir ilki daha gerçekleştirdik. Bankalarla birlikte tüm Anadolu'yu dolaştık.

81 ilden tüccar ve sanayicilerle bir araya geldik. Burada şunu gördük, KOBİ'lerin en büyük sıkıntısı nakit açığı. Finansmana erişimde büyük sıkıntı var. Yüksek kredi faizleri, bir türlü reel sektörümüzün yakasını bırakmıyor.



M. Rifat Hisarcıkloğlu

Yaptığımız işin bereketi kalmıyor. Ne yatırım yapabiliyor, ne de iş hacmimizi artırabiliyoruz. İşte bu ortamda, yüksek faize karşı sizin gösterdiğiniz hassasiyet ve mücadele, bizlere güç ve moral veriyor". Hisarcıkloğlu; "Türk özel sektörü, yani bizler de, dün olduğu gibi yarın da, ülkemizi daha güçlü, daha zengin, daha müreffeh yapmak için üretmeyi, emek vermeyi sürdüreceğiz" dedi.

RECEP TAYYİP ERDOĞAN: ÖNCE MİLLET, ÖNCE MEMLEKET

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ise, TOBB İkiz Kuleler'de düzenlenen Türkiye Ekonomi Şurası'nda yaptığı konuşmaya, toplantının hayırlara vesile olmasını temenni ederek başladı. Türkiye ekonomisinin nabzının şuranın yapıldığı salonda attığını belirten Erdoğan, "Biz şimdiye kadar ekonominin mimarisini hep buradaki hazirun ile istişare içinde inşa ettik. Hiçbir zaman 'biz yaptık oldu' demedik. Yeri geldi kendi gönül dünyamıza sığdırmakta zorlandığımız adımları dahi, buradaki istişareden çıktığı için atmaktan çekinmedik. 'Önce millet, önce memleket' ifadesi bizim için bir seçim sloganı değil, hayat felsefemizin ta kendisidir" ifadelerini kullandı. Son 16 yılda Türkiye'yi 3,5 kat birlikte büyüttüklerini kaydeden Cumhurbaşkanı Erdoğan, şöyle devam etti:

"Girişimcilerimizi, yatırımcılarımızı sizlerle birlikte dünyaya açtık. Teknolojiyi, e-ticareti, yeni sektörleri sizlerle birlikte

ülkemizin gündemine taşıdık. Gümrük kapılarının yenilenmesinden lisanslı depoculuğa, mesleki yeterlilikten finansmana erişime kadar pek çok çalışmayı sizlerle birlikte hayata geçirdik. İş yapılmasının önündeki engelleri sizlerle birlikte tespit edip kaldırdık.

Yatırım ortamını sizlerle birlikte iyileştirdik. Kısa çalışma ödeneğini, Sosyal Güvenlik Kurumu'nun prim borçlarının vadelendirilmesini, asgari ücret desteğini, lisanslı depoculuk desteğini, KDV, ÖTV indirimlerini, kredi yapılandırılmalarını, faiz indirimlerini, KOBİ kredilerinin yaygınlaştırılmasını, ihracat kapama sorunlarının çözümünü, ticari araç kiralamalarıyla ilgili düzenlemeleri ve diğer pek çok uygulamayı sizlerle birlikte gerçekleştirdik.

Geçtiğimiz Ağustos ayında döviz kurunda başlayan faiz ve enflasyona da sirayet ederek ekonomimizi tehdit eden sıkıntıların aşılması için gereken tedbirleri yine sizlerin taleplerine göre uygulamaya aldık. İnşallah 2023 hedeflerimize de yine sizlerle birlikte ulaşacağız".

"HEP BİRLİKTE TÜRKİYE'YİZ, HEP BİRLİKTE TÜRK EKONOMİSİYİZ"

Türkiye'yi, dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına iş dünyasıyla birlikte yükselteceklerini belirten Erdoğan, katılımcılara "Türkiye'yi orta-üst gelir grubundan üst gelir grubuna sizlerle birlikte taşıyacağız. Yeni nesillere, 2053 ve 2071 vizyonlarımızı sizlerle birlikte emanet edeceğiz.

Hiç şüphenez olmasın ki bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da ülkemizin menfaatlerinin ilgilendiren her talebi dinleyeceğiz ve gereğini yapacağız" diye hitap etti.

"Hep birlikte Türkiye'yiz, hep birlikte Türk ekonomisiyiz" ifadesini kullanan Erdoğan, "Ticarette de, siyasette de, diğer alanlarda da başarının sırrı önce inanmak, sonra harekete geçmek, ardından da yılmadan mücadeleye devam etmektir. İnancı ve mücadele



Tamer Kıran

azmi olmayanlarla yürünebilecek hiçbir yol yoktur. Bugüne kadar elde ettiğimiz her başarının gerisinde milletimize ve ülkemize olan inancımız yatıyor. Bu inançla geçtiğimiz her mücadeleyi Allah'ın izniyle zafere ulaştırdık" değerlendirmesini yaptı.

TAMER KIRAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ SORUNLARA DİKKAT ÇEKTE

Toplantıda Deniz Ticaret Odası adına Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da bir konuşma yaptı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'a hitaben "16 yıldır denizcilik sektörümüze verdiğiniz destek ve yanımızda olduğunuz için teşekkür ederim" diyerek sözlerine başlayan Tamer Kıran; "Kuzey Avrupa'daki yabancı bankaların Türk bankalarının verdiği teminat mektuplarını kabul etmemelerinin yanı sıra sektörün öncelikli sorunu haline gelen 2872 sayılı Çevre Kanunu'ndaki gemi kaynaklı deniz kirliliği için getirilen idari para cezalarının gemilerin grostonuna göre değil; kirliliğin miktarına göre verilmesi konusu, limanlarımızın ve gemi acentelerimizin yaptıkları hizmetler karşılığında bu hizmetlerin döviz kazandırıcı faaliyet sayılması, Koster Yenileme Projesi'nin hayata geçirilmesi, marinalarımızın kira bedelleri ve Taşucu Limanı'nın yeni bir modelle özelleştirmesinin yapılması ve neticesinde ekonomimize kazandırılması konularına dikkat çekti. Tamer Kıran çözüm önerileri konusunda da bilgi verdi.

KARADENİZ'DE İŞBİRLİĞİNE DEVAM

BSAMI (Black Sea Association of Maritime Institutions - Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Organizasyonu) 9. Genel Kurul Toplantısı ve Karadeniz İşbirliği Konferansı Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı.



Selim Dursun

Toplantıya, BSAMI üyesi olan Rusya, Ukrayna, Gürcistan, Romanya, Bulgaristan denizcilik akademileri ve İTÜ Denizcilik Fakültesi rektör/dekan ve temsilcileri yanı sıra, Çin Şanghay Denizcilik Üniversitesi Dekanı misafir gözlemci olarak ikili işbirliği konularını görüşmek üzere katıldı. Toplantıda Deniz Ticaret Odası'nı temsilen Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da hazır bulundu. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nı temsilen Bakan Yardımcısı Selim Dursun katıldı.

Toplantıda BSAMI üyesi bölge ülkelerinin denizcilik alanındaki işbirliğinin geliştirilmesi ve ortak projeler yapılması, diğer ülkelerin denizcilik kurumları ile yeni ilişkiler geliştirilerek etkinliğinin artırılması ve etki alanının genişletilmesi konularında kapsamlı görüşmeler yapıldı ve bunlara ilişkin kararlar alındı.

BAŞKAN YENİDEN ERDOĞAN

BSAMI'nin önümüzdeki dönemde Çin Deniz İpekyolu (MSR) ve OBOR (Bir

kuşak bir yol) projesi kapsamında Çin Şanghay Denizcilik Üniversitesi ile denizcilik eğitimi konusunda işbirliği yapması konusunda mutabakat sağlandı. Toplantıda ayrıca Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın iki yıl daha BSAMI Başkanlığı'nı yürütmesine oybirliği ile karar verildi.

Toplantıyı takiben aynı gün 13:30 – 18:00 saatleri arasında "Karadeniz'in Denizcilik Açısından Önemi" konulu uluslararası bir konferans gerçekleştirildi. Piri Reis Üniversitesi ev sahipliğinde yapılan konferansın açılış konuşmaları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Daimi Sekreterliği temsilcisi Büyükelçi Selim Yenel ve DTO Başkanı Tamer Kıran tarafından yapıldı. Konferansta, Karadeniz'in Denizcilik Açısından Önemi, bölge ülkelerinin denizcilik eğitimi alanındaki işbirliği konuları yanı sıra, Çin Deniz İpekyolu (MSR) OBOR (Bir kuşak bir yol) projesinin Karadeniz denizciliğine olası etkileri ve Karadeniz'de gelişen denizcilik

faaliyetleri sonucu Deniz Sahalarının ekonomik olarak kullanımının koordine edilmesi (MSP – Maritime Spatial Planning) gibi konular ele alındı.

Konferans açılış konuşmasında Karadeniz'in denizcilik açısından önemi, bölge ülkelerine sağladığı ekonomik katkılar ve geleceğe yönelik projelerin önemi konusunda bilgiler veren Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, sağlamış oldukları katkı ve desteklerinden dolayı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Daimi Sekreterliği temsilcisi Büyükelçi Selim Yenel ve DTO Başkanı Tamer Kıran ve diğer konuşmacılara teşekkürlerini iletti.

"KARADENİZ BARIŞ DENİZİDİR"

Konferans kapsamında, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da bir konuşma yaptı. Kıran şunları söyledi: "Karadeniz sadece kıyısı olan ülkeler için değil, bu ticaret yolu üzerindeki diğer ülkeler için de bütün dünyayı ilgilendiren



Tamer Kıran

bazı istisnalar dışında ülkelerin ulusal menfaatlerinin harmoni içinde olduğu bir barış ve istikrar denizi olmuştur. Karadeniz'de Münhasır Ekonomik Bölgelerin belirlenmesi konusunun tam bir mutabakat ile sahil devletlerinin münferit ve ortak deniz çıkarlarının gözeten adil bir çözüme kavuşturulması bölgenin istikrarı için gösterilen gayretlerin en güzel örneklerinden biridir."

Kıran Karadeniz'deki enerji projelerine de değinip şunları söyledi: "Karadeniz gelecek için bizlere önemli fırsatlar vaat etmektedir. Mevcut enerji hatları projelerine ilave olarak, Orta Koridor da denilen Trans-Kafkasya Uluslararası Ulaşım Yolunun potansiyel limanlarından bir kısmının Karadeniz sahillerine kurulacak olması, Deniz İpek Yolu'nun (OBOR) mücavir liman, tersane, depolama ve transfer noktalarının Karadeniz'e komşu limanlarda yer alması veya Karadeniz Bölgesine açılma zorunluluğu, bölgede gemi trafiğine açık su yolları ve nehirlerin içinden geçtiği coğrafyanın Karadeniz'e erişim imkanı sağlaması söz konusu fırsatların sadece küçük bir bölümüdür."

"KARADENİZ KİRLENMESİN"

Son olarak Karadeniz'deki deniz temizliğinin korunma ihtiyacına değinen Kıran, "Karadeniz kendine has

hidrografik özellikleri ve biyoçeşitliliği ile özel ilgi ve dikkat gerektiren bir havzadır. Ne yazık ki gerek sahil, gerekse gemi kaynaklı kirliliğe ilave olarak Karadeniz'e dökülen nehirler ile taşınan atıklar nedeniyle Karadeniz'deki balık çeşitliliği ve miktarı geçmiş yıllara oranla ciddi miktarda azalma göstermektedir. Bu özel deniz çevresinin korunması bütün sahil devletlerinin sorumluluk ve menfaati dahilindedir. Uluslararası işbirliği alanlarından birini de kesinlikle bu konu oluşturmaktadır" ifadelerini kullandı.

"DENİZLER VAZGEÇİLMEZ HAYAT KAYNAĞI"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, "Denizlerin insanlık açısından önemi kelimelerle ifade edilemeyecek kadar fazladır. Bu önem ve insanlığın gelecek kaygısı denizlerin vazgeçilmez hayat kaynağı olduğu gerçeğini her geçen gün biraz daha fazla karşımıza çıkarmaktadır" sözleriyle konuşmasına başladı

.Dursun konuşmasına şöyle devam etti: "Dünya deniz ulaştırması pastasından Akdeniz havzasının payı yüzde 25'in üzerindedir. Akdeniz havzasının önemli bir bölümüne Karadeniz'e kıyıdaş devletlere de yakındır. Bununla birlikte dünya deniz ulaştırma pastasından Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin payı ise çok düşüktür. Karadeniz dünyadaki bütün deniz ve okyanuslar içerisinde özel statüsü olan tek denizdir.

Uluslararası hukuk Karadeniz'in karasuları dışındaki açık deniz alanlarında savaş gemilerinin ulaştırma haklarına önemli bir kısıtlama getirmiştir. Bu sınırlamalar dünyada başka örneği olmayan özel ve istisnai bir uygulama niteliğindedir. Karadeniz'in bu statüsü 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö sözleşmesiyle düzenlenmiştir. Bu sözleşme Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin Karadeniz'deki güvenliğine hizmet amaçlıdır. Montrö sözleşmesi hükümlerine göre barış zamanlarında Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin sadece hafif su üstü gemileri, küçük



Prof. Dr. Oral Erdoğan

savaş gemileri ve yardımcı gemileri boğazlarımızdan kuzeye geçiş yapıp Karadeniz'e açılabilirlerdir. Bunların dışında kalan herhangi bir sınıf savaş gemisinin Karadeniz'e geçme imkanı da yoktur. Karadeniz'e kıyıdaş olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundura bilecekleri gemilerin toplam tonajı en çok 45 bin ton olmak üzere sınırlandırılmıştır."

KARADENİZ'İN ÖZEL STATÜSÜNE VURGU

Selim Dursun, "Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri Karadeniz'de 21 günden fazla kalamayacaklardır. Bu sözleşmeye göre Karadeniz, kıyıdaş olmayan devletlerin harp gemileri, uçak gemileri ve denizaltılarına kapalı tutulmuştur.

Sınıf, tonaj ve süre kısıtlaması olmaksızın yeterli güçte bir deniz kuvvetini Karadeniz'de bulundurmak açık deniz alanlarındaki serbestliğinden yararlanmak deniz hukuku çerçevesinde kıyıdaş olmayan bir devletin önündeki tek engel Montrö Sözleşmesidir. Türk Boğazları sadece Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin değil, Karadeniz Havzası Devletlerinin de ana giriş-çıkış kapısıdır. Geçiş ilişkin hükümleri de Montrö Boğazlar Sözleşmesi düzenlemektedir" sözlerini kullandı.

DTO YÖNETİMİ TAM KADRO İSKENDERUN'DA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve DTO yöneticileri, başta İMEAK DTO İskenderun Şubesi olmak üzere ilçedeki kurum ve kuruluşları ziyaret etti. Yaklaşık iki gün süren temaslار oldukça yoğun geçti.

İMEAK Deniz Ticaret Odasını temsil eden heyette Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgü; Yönetim Kurulu üyeleri Başaran Bayrak ve Sina Şen de yer aldı. İMEAK DTO yöneticilerinin ve DTO İskenderun Şubesi üyelerinin de yer aldığı bir kahvaltı organizasyonu da tertip edildi. Yapılan kahvaltılı toplantıda İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran sorunları dinleyerek bugüne kadar yapılanlar hakkında üyelere bilgi verdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve DTO yöneticileri, İMEAK DTO İskenderun Şubesi'ne yaptığı ziyarette ise İskenderun Şube Başkanı M. Kemal Kutlu ve Meclis Başkanı Adnan Yener tarafından ağırlandı. Heyet burada DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Toplantısı'na katıldı.

“ÜYELERİN SORUNLARINI EN İYİ ŞEKİLDE ÇÖZECEĞİNE İNANDIĞIMIZ ARKADAŞLARI GÖREVE GETİRDİK”

Tamer Kıran kahvaltı organizasyonunda yaptığı konuşmada, “Bundan sonra iş üretme zamanı dedik. Verdiğimiz vaatlerden bir tanesi sizlerle daha yakın olacağız diyorduk. Bugün burada o sözümüzün bir gereği olarak sizlerle birlikteyiz. Bizler çıktığımız bu yolda ilk gün verdiğimiz taahhütler ne ise bugünde aynı taahhütlerin peşinde yürümeye, koşturaya devam ediyoruz. Yeni bir yapılanmaya organizasyon dolayısıyla gittik. Üyelerimizin sorunlarını en iyi çözeceğine inandığımız arkadaşlarımızı göreve getirdik. Umarım bu kararımız doğru yönde çalışmalar verecek ve sizler muhatap olduğunuz oda çalışanlarından aldığınız hizmet ile farkı göreceksiniz. Sadece söz verdik geldik olarak bakmıyorum ben olaya. Söz vermesek de gelecektik, gelmeliydik. Bundan sonra da inşallah daha sık bir arada olacağız. Sizlerin de sıkıntılarını çözmeye gayret edeceğiz. Çalışmaya devam edeceğiz” ifadelerini kullanarak



merkezin şubelerle olan ilişkisinin güçlenerek süreceği mesajını verdi.

“İSKENDERUN, DTO'NUN YANINDA”

İki gün süren program oldukça yoğun geçerken, program kapsamında İskenderun Belediye Başkanı Seyfi Dingil ile de bir araya gelindi. Seyfi Dingil İMEAK DTO ekibinin yaptığı ziyaretten

memnuniyetlerini dile getirerek şunları söyledi: “Ben gerçekten şeref duydum. Bu kadar büyük bir heyeti beklemiyordum. Bu da Deniz Ticaret Odamızın heyecanını, iş bitiriciliğini, Anadolu'yu kucaklamasını gösteriyor. Ben iftihar ettim. Daha önce Tamer Kıran ile tanışmıştık ama şimdi Deniz Ticaret





Odası başkanı olarak ilk kez geliyor. İskenderun'a büyük katkıları olacağını umut ediyor.

Deniz Ticaret Odası olarak Türkiye'de büyük işler yapacağını umut ediyorum. Türkiye'nin kalkınmasına istihdamına her konuda, altyapısına, eğitimine destek vereceğini de tahmin ediyorum. Kendilerinin de bir emri arzusu olursa biz de İskenderun Belediyesi olarak kendilerinin emrindeyiz. Buradaki şubemizin de emrindeyiz."

"ZİYARETLER SIKLAŞMALI"

Ziyaretler kapsamında uğranılan duraklardan bir tanesi de İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası'ydı. İskenderun Ticaret Odası Başkanı Levent Hakkı Yılmaz DTO ekibinin ziyareti ile ilgili şunları söyledi: "Ben de başkanımızdan odalar arasındaki bu birlikteliği bu ziyaretlerle sıklaştırmasını rica

ediyorum. Birçok işadama burada. İskenderun lojistik açısından, deniz ticareti açısından çok önemli bir bölge. İskenderun gerçekten bu anlamda desteklenmesi gereken, bu lokasyonun, bu coğrafi konumun, Ortadoğu'ya açılan bir kapı olarak değerlendiren bu bölgenin herkes tarafından farklı gözle bakılıp, değerlendirilmesi gerektiğine inanıyorum. Ben çok teşekkür ediyorum. Her zaman ihtiyaç duyulduğunda kendileriyle beraberiz."

ÜYELERE ZİYARETLER

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran öncülüğünde yapılan İMEAK DTO İskenderun Şubesi ziyareti kapsamında Atakaş Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Recep Atakaş ile de bir araya gelindi. Görüşmede DTO yöneticileri Atakaş Şirketler Grubu Yönetim Kurulu Başkanı Recep Atakaş ile görüş alışverişinde

bulundular. Recep Atakaş ziyaret ile ilgili şunları söyledi: "İskenderun'u ziyaretlerinden dolayı çok memnun oldum. Bana geldikleri için de verdikleri plaket için de ayrıca teşekkür ediyorum. İskenderun potansiyeli ile çok önemli bir yer. İnşallah Sayın Başkan İstanbul'da olduğu gibi İskenderun'da ve Türkiye'nin diğer yerlerinde yatırımlara destek olur. Ülkemiz için de çok iyi olacağını düşünüyorum. Ben yeni yönetime tekrardan hayırlı olsun diyorum."

Ziyaret edilen duraklardan biri olan Tosyalı Holding'in Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Tosyalı, "Ben Sayın Başkan'a ve ekibine ziyaretlerinden dolayı teşekkür ediyorum. DTO şubelerinden olan İskenderun Deniz Ticaret Odası ile uyumlu bir şekilde çalışmalarımız devam ediyor. Şu an aksayan bir sorunumuz yok. Olmayacağını da umuyoruz. Umuyorum güzel olan sıcak ilişkimizin devamını arzu ediyorum. Kendilerine teşekkür ediyoruz" açıklamasında bulunarak ziyaret hakkında memnuniyetini dile getirdi.

LİMAK PORT'A ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Kıran ve beraberindeki heyet İskenderun Şubesi ziyareti kapsamında gittiği Hatay'da son olarak Limak Port'u ziyaret etti. Limak Port Genel Müdürü Gündüz Arısoy, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki çalışma arkadaşlarına limanla ilgili bilgiler verdi. Limak Port Genel Müdürü Gündüz Arısoy, "Tamer Başkanımızı, yönetim kurulu üyelerini, meclis başkan yardımcımızı buralarda görmek bizim için çok mutluluk verici bir olaydı.

Limanımızla ilgili kısa bir bilgi verdik, hep birlikte bir liman turu yaptık odamız yönetim kurulu üyeleri ve başkanımızla birlikte. Fiziki olarak da limanımızı gösterdik kendilerine. Bina yatırımlarımızı, rıhtım yatırımlarımızı, vinç yatırımlarımızı, makine ekipman yatırımlarımızı gösterdik. Bu şekilde günümüzü tamamlamış olduk. Biz çok memnun olduk odamızın bu ziyaretinden" ifadelerini kullandı.



KILAVUZ KAPTANLARDAN İADE-İ ZİYARET

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçilen Muhammer Arslantürk'e hayırlı olsun ziyaretini düzenleyen DTO yönetimine iadeyi ziyaret yapıldı.



Türk Kılavuz Kaptanları Derneği heyetine yeni seçilen Muhammer Arslantürk başkanlık ederken, heyeti İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran karşıladı.

DTO yönetiminin geçen ay kılavuz kaptanlara yaptığı ziyarette Muhammer Arslantürk Tamer Kıran'a eğer kabul ederlerse onursal kılavuz kaptanlık vermek istediklerini söylemişti.

Heyet DTO'ya yaptığı ziyarette "Kılavuzluk mesleğine vermiş oldukları değerli destekleri ve göstermiş oldukları yakın ilgiden dolayı Yönetim Kurulumuzun 11.12.2018 tarihli 781 No'lu kararı ile 50 yıllık dernek tarihimizin ilk onursal üyesi olarak kabul ettiğimizi büyük bir mutluluk ile bildiririz" yazılı bir sertifikayı Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a hediye etti.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKAN YARDIMCISI BİRPINAR'A ZİYARET

İMEAK DTO Başkan Yardımcısı ve Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, Çevre ve Şehircilik Bakan Yardımcısı Mehmet Emin Birpınar'ı makamında ziyaret etti.



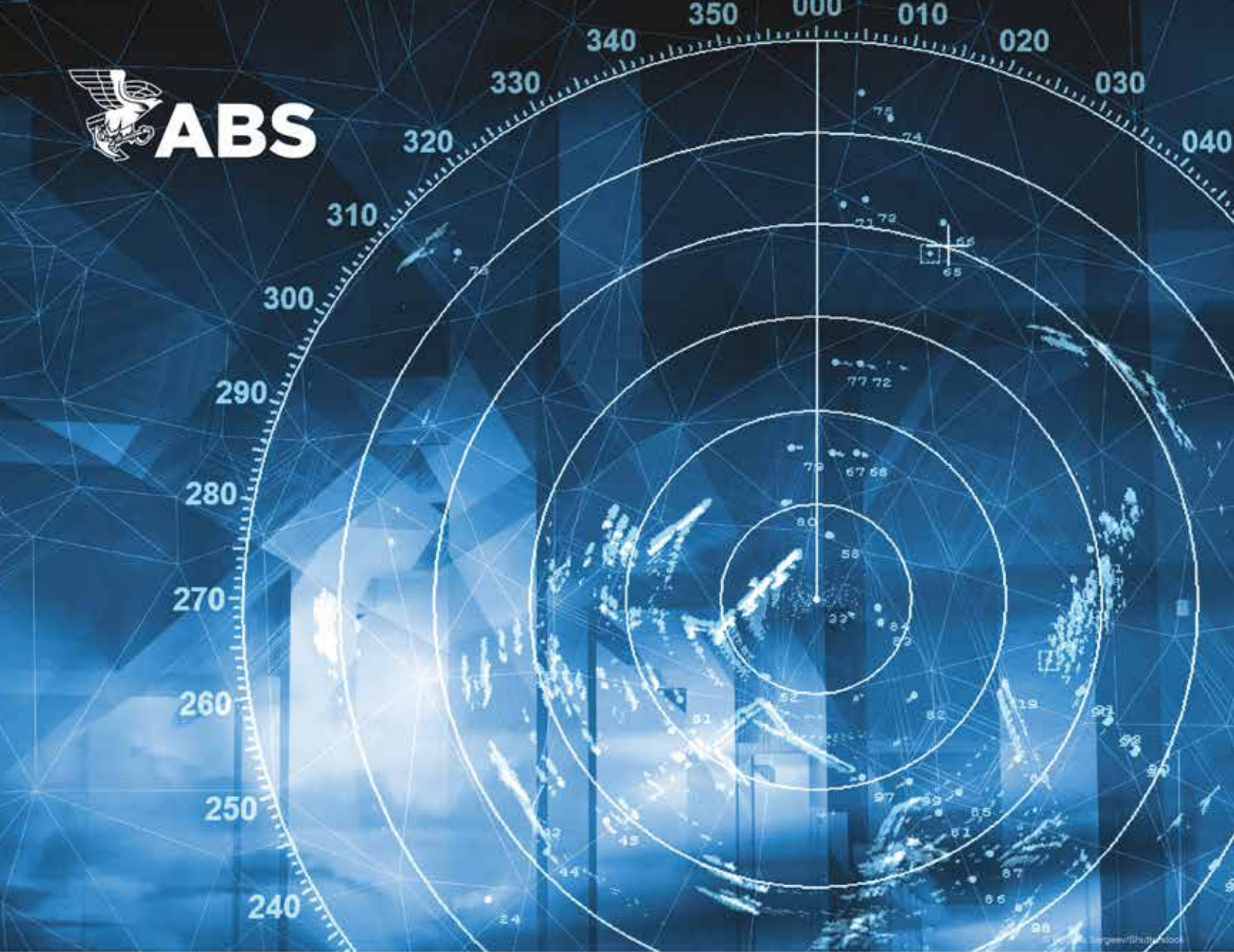
Toplantıya TURMEPA Denetim Kurulu Üyesi Cengiz Kaptanoğlu, Genel Müdür Semiha Öztürk ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Sekreter Yardımcıları Faruk Doğan ve Mustafa Karslıoğlu da katıldı.

Yeni çevre yasası çerçevesinde yürürlüğe

giren uygulamaların ele alındığı ziyarette, TURMEPA'nın Bakanlığın yürüttüğü Sıfır Atık Projesi'ni desteklediği vurgulandı. Bakan Yardımcısı Birpınar, TURMEPA'nın Sıfır Atık Projesi'ne verdiği destekten memnuniyetini belirtirken dernek projelerinde Sıfır Atık logosunun

kullanımını uygun bulduklarını ve kullanıma sevk etmek için vereceklerini ifade etti. Şadan Kaptanoğlu da Bakan Yardımcısı Birpınar'a teşekkür ederek, TURMEPA'nın son yıllarda ağırlıklı olarak 'tek kullanımlık plastıklere dur de' kampanyasını yürüttüğünü ve bu kapsamda eğitim ve seminerler düzenlediğini belirterek bu çerçevedeki eğitimlerle Bakanlığa destek verebileceklerini söyledi. Ziyarette Sıfır Atık Projesi çerçevesinde dernek ve Bakanlığın el ele vererek kamuoyuna verilecek mesajları güçlendirilebilecekleri üzerinde duruldu.

Şadan Kaptanoğlu Bakan Yardımcısı Birpınar'dan sonra Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürü Mehmet Ali Kahraman'la da görüşte. Görüşmede ülkemizin koruma alanları ve kıyı yönetimi sorunları değerlendirildi. Bu konuda yapılabilecek iş birlikleri olanakları ileriki toplantılarda belirlenecek.



ABS CYBERSAFETY: BEST PRACTICES FOR CYBER SECURITY

Concerns of cyber threats and attacks are all around the world. No one is immune, yet most cyber issues are preventable. ABS can help you identify and protect against your biggest vulnerabilities.

The ABS CyberSafety® program introduces industry's first framework for providing actionable steps for improving cyber intelligence and security implementation based on best practices. ABS has a team of cyber specialists in a dedicated cyber lab working to develop additional industry-leading guidance.

Contact us today to learn how the ABS CyberSafety program can help you mitigate risks to cyber security, software quality and data integrity.

BAŞIMIZ SAĞOLSUN

Rusya'nın Kerç Boğazı'nda iki gemide çıkan yangın sonucu vefat eden denizcilerimiz Semih Solak ve Erdoğan Çetinok ile gemide mürettebat olarak görev yapan Piri Reis Üniversitesi 2018 yılı mezunlarından Sinan Karabulut'u kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşıyoruz.

Deniz Ticareti Dergisi olarak faciada hayatını kaybeden tüm denizcilerimize Allah'tan rahmet, kederli ailelerine ve sevenlerine başsağlığı dileriz.

VEFAT BAŞSAĞLIĞI

ÇOŞKUN AİLESİNİN ACI GÜNÜ

DTO Üyelerinden Of Denizcilik'in sahibi Cemal ve Cengiz Coşkun'un anneleri Nurten Coşkun vefat etti.

DTO Üyelerinden Of Denizcilik'in sahibi Cemal ve Cengiz Coşkun'un anneleri merhume Nurten Coşkun'un cenazesi 9 Ocak 2019 Çarşamba günü Maltepe Merkez Camisi'nde ikindi namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Nurten Coşkun'a Allah'tan rahmet, başta çocukları Cemal ve Cengiz Coşkun olmak üzere ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

MUSTAFA KARABÜBER VEFAT ETTİ

Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği eski başkanlarından, Denizcilik Federasyonu Başkan Yardımcısı (GV-92) Cengiz Karabüber'in babası Mustafa Karabüber vefat etti.

Denizcilik Federasyonu Başkan Yardımcısı (GV-92) Cengiz Karabüber'in babası merhum Mustafa Karabüber'in cenazesi 11 Ocak 2019 Cuma günü Tuzla Merkez Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Mustafa Karabüber'e Allah'tan rahmet, başta Cengiz Karabüber olmak üzere ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

GEZA DOLOGH'UN ACI GÜNÜ

DTO İzmir Şubesi Eski Meclis Başkanı Geza Dologh'n kayınvalidesi Nezahat Yetkin vefat etti.

DTO İzmir Şubesi Eski Meclis Başkanı Geza Dologh'n kayınvalidesi merhume Nezahat Yetkin'in cenazesi 20 Ocak 2019 Pazar günü Alsancak Hocazade Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Nezahat Yetkin'e Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

ATILLA DEMİRKENT AİLESİNİN ACI GÜNÜ

DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Atilla Demirkent'in muhterem kayınvalidesi vefat etti.

Merhumenin cenazesi 21 Ocak 2019 Pazartesi günü Hamidiye Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Çankaya Mezarlığı'na defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhumeye Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

DEDE KAHRAMANLI'NIN ABİSİ VEFAT ETTİ

DTO İskenderun Şubesi Meclis Üyesi Dede Kahramanlı'nın muhterem ağabeyi vefat etti.

Merhumun cenazesi 21 Ocak 2019 Pazartesi günü Yeni Mahalle Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhuma Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

İLHAN ÖZER VEFAT ETTİ

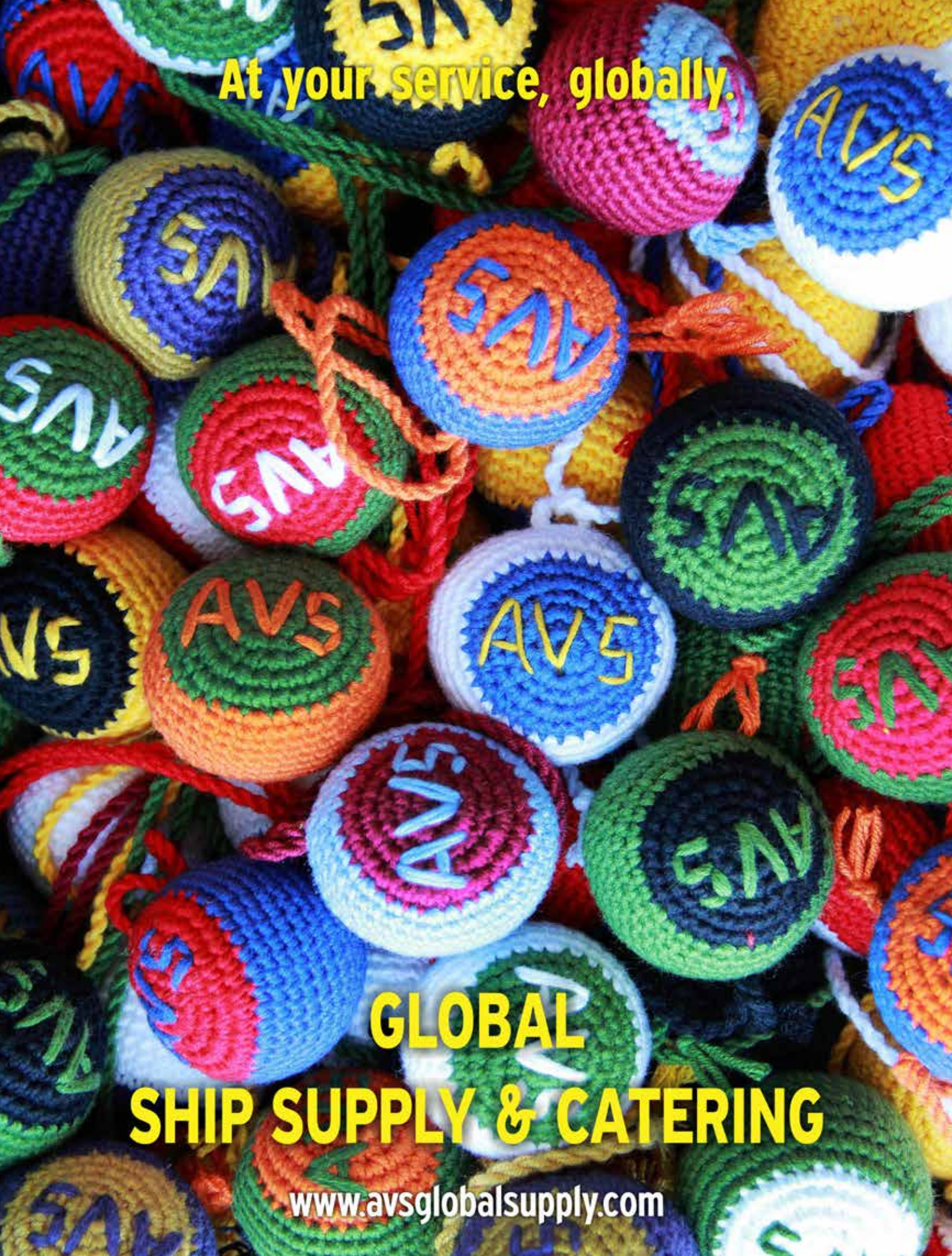
DTO üyelerinden Hidrodinamik Gemi Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin Yönetim Kurulu Üyesi ve ortaklarından İlhan Özer vefat etti.

Merhum İlhan Özer'in cenazesi 23 Ocak 2019 Çarşamba günü Pendik Sahil Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum İlhan Özer'e Allah'tan rahmet, ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.

HÜSEYİN MENGİ'NİN ACI GÜNÜ

DTO Meclis Üyesi ve Mengi-Yay ortaklarından Hüseyin Mengi'nin annesi Saadet Mengi vefat etti.

Merhume Saadet Mengi'nin cenazesi 28 Ocak 2019 Pazartesi günü Tuzla Abdullah Pehlivan Camisi'nde öğle namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Tuzla Mezarlığı'na defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhume Saadet Mengi'ye Allah'tan rahmet, kederli ailesine ve yakınlarına başsağlığı dileriz.



At your service, globally.

**GLOBAL
SHIP SUPPLY & CATERING**

www.avsglobalsupply.com

2018'İN SON FUARI PARİS BOAT SHOW'A DAMGAMIZI VURDUK

Deniz turizmi alanında, ülkemizin çeşitli bölgelerinde faaliyet gösteren firmaların katılımı ile gerçekleşen 58. Paris Boat Show'da, ülkemiz büyük ilgi gördü.



Bu yılki Paris Boat Show'a sarı yeleklilerin gösterileri damga vursa da, ilgi yoğun oldu. 30 Ülkeden, 789 marka, 351 tekne ve 722 katılımcının iştirak ettiği fuarı 200 bin kişi ziyaret etti. T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Paris Tanıtma Müşavirliği ve İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın işbirliği yaptığı organizasyonda, son dönemde ülkemiz hakkında güvenlik sorunları nedeniyle oluşan olumsuz etkinin özellikle son iki yıla oranla bu fuarda azaldığı, hatta tamamen giderildiği görüldü. Fuarda DTO standını ziyaret edenlerin sayısı, en yoğun yıllara oranla düşük olmakla birlikte, son üç yıla nazaran ciddi artış gösterdi.

SEKTÖRE İLGİ BÜYÜK

Paris Boat Show'a başta Avrupa olmak üzere tüm dünyanın ciddi ilgi gösterdiğini ifade eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, "Organizasyonun Türkiye ayağını gerçekleştiren Odamız, Avrupa'nın en prestijli organizasyonlarından biri olan Paris Boat Show'da başarıyla yerini aldı" diyerek şunları söyledi: "İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak Paris Boat Show'a katıldık.

Bu yıl Paris Boat Show'un 58'incisi düzenlendi. Ülkemizde denizcilik sektöründe farklı birçok konuda faaliyet gösteren firmayı bu fuarda bir araya getirdik. Bu fuarda gördük ki hem ülkemize hem de sektörün bileşenlerine ilgi büyük.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, fuarın verimli geçmesi için gerekli çalışmaları en iyi şekilde yapmıştır. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın da desteklediği fuar süresince yaptığımız görüşmeler çok olumlu geçti. Bu görüşmelerden çıkardığımız sonuç, 2019 yılının önceki yıllara göre daha başarılı olacağıdır" dedi.

İLETİŞİM İHTİYACI

Ülkemizin hem yat imalat hem de yat işletmeciliği sektörleri alanında en iyi şekilde temsil edildiği organizasyonda, gerekli iletişimlerin kurulduğunu belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, "Deniz Turizmi Uzmanımız Sarp Aras ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti Paris Başkonsolosu Sayın Görkem Barış Tantekin ve T.C. Paris Büyükelçiliği Ticaret Müşaviri F. Özlem Nudralı'yı makamında ziyaret ettik, görüşmeler de hem deniz turizmi hem de tekne üretim alanındaki tanınırlığımızı arttırmak suretiyle ülke ekonomisine katkı sağlamak için karşılıklı fikir alışverişinde bulunduk" dedi.

"ODAMIZ, PARİS BOAT SHOW'DA GÖREVİNİ BAŞARIYLA YERİNE GETİRDİ..."

Orhan Dinç, tanıtım faaliyetleri kapsamında daha önce Bodrum ve Fethiye'ye gelen Fransız köşe yazarları ve gazetecilerle görüşmeler yapılarak etkili bir tanıtım ve iş anlaşmalarına zemin hazırlığı yapıldığı konusuna dikkat



çekti. Dinç, Türkiye standını ziyaret edenlerin yaklaşık % 60'nın tekne sahibi olduğunu, tekneleri ile geldiklerinde giriş-çıkış işlemleri hakkındaki formaliteler ve bağlama yerleri hakkında bilgi sahibi olmak istediklerini söyledi ve ekledi: "İMEAK Deniz Ticaret Odası şubelerince hazırlanan tanıtım kataloglarını inceleyen ziyaretçilerin bölgemiz hakkında detaylı bilgilere ulaşmalarını sağladık.

Katılımcıların berrak suları, uygun demirleme alanları, tarihi güzellikleri, sahil şeridindeki köyleri ile çok çeşitlilik gösteren en iyi deniz gezi alanlarından biri kabul edilen ülkemiz kıyılarına olan ilgileri bizleri 2019 için daha da umutlandırdı. Ziyaretçiler ve tekne sahiplerinin Türkiye'ye gelme istekleri, marinalarımız ve tersaneleriz hakkında detaylı bilgi istekleri, odamızın görevini başarıyla yerine getirdiğinin önemli bir göstergesi olsa gerek."

(DTO Bodrum Şubesi)



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

KARADENİZ EREĞLİ ŞUBESİ'NDE SEKTÖRLE İLGİLİ TOPLANTILAR VE ZİYARETLER GÜNDEMDE

Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem; Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel'i makamında ağırladı. İrfan Erdem ayrıca Zonguldak Valisi Erdoğan Bektaş başkanlığında yapılan toplantıya da katıldı.

Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem; Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ve Meclis Üyesi İsmail Terzi'yi makamında ağırladı.

Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ve Meclis Üyesi İsmail Terzi tarafından yapılan ziyarette acentelerin sorunları, bölgede faaliyet gösteren tersanelerin son durumları konuşuldu. Ayrıca Deniz Ticaret Odası'nın bölgedeki faaliyetleri ve bölge limanlarının çalışmalarıyla ilgili raporlar incelendi. Bu doğrultuda, birlikte yapılabilecek çalışmalar ve bölgede bulunan denizcilik sektörünün durumu hakkında da bilgi alışverişinde bulunuldu.

SORUNLAR ZONGULDAK VALİSİ BAŞKANLIĞINDAKİ TOPLANTIDA ELE ALINDI

Karadeniz Ereğli Tersaneler Bölgesi'nde yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri Zonguldak Valisi Erdoğan Bektaş başkanlığında yapılan toplantı ile ele alındı. Ereğli Gemi'de gerçekleştirilen toplantıya Karadeniz Ereğli Kaymakamı İsmail Çorumluoğlu, Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Arslan Keleş, DTO Diğer Gemi Taşımacılığı Komitesi Üyesi Hakan Şen, Karadeniz Ereğli Liman Başkanı Nevzat Direk, İlçe Gümrük Müdürü, Erdemir yetkilisi, tersaneciler ve Ereğli Gemi yetkilileri katıldı. Vali Bektaş, "Arkadaşlarımız bir çare ve çözüm arıyor. Yapılacak bir şey varsa, elimizden geldiğince yapmaya çalışırız" dedi. Toplantıda konuşan



DTO Diğer Gemi Acenteliği Komitesi Üyesi ve tersaneci Recai Hakan Şen, finansal krizin Ereğli Bölgesi'ne ciddi istihdam sağlayan tersaneleri etkilediğini belirterek, "Tersaneler Bölgesi'nde yatırımların yapıldığı dönemde 7-8 bin civarında personel de istihdam edilmekteydi. Çeşitli sayılarda yurt dışına ihracat yapılan, ekonomiye büyük katkı yapan, Erdemir'den sonra da bölgeye en fazla istihdam sağlayan bölgedir burası.

2008 yılında yaşanan krizden sonra tabi bu sayılar azaldı, ancak tersaneler bölgesi olarak elimizden geldiği kadar istihdam sağlamaya devam ediyoruz. Bu istihdam sayısını daha da arttırmak istiyoruz. Gemi inşa; hem emek, hem

sermaye yoğun bir sektördür" dedi. Dünyaya bakıldığında gemi inşa sektörüne devlet teşviklerinin yapıldığını hatırlatan Şen, sözlerini şu sözlerle tamamladı: "Avrupa Birliği'nde tarım ve balıkçılıkla beraber, gemi inşa sektörü stratejik bir sektör olarak kabul edildi. Türkiye'de henüz böyle bir şey yapılmadı. Dünyada yük taşımacılığının yüzde 90 gibi oranının denizlerden yapıldığı, ülkemize gelen yüklerin de önemli bir kısmını yabancı bayraklı gemilerin taşıdığı dikkate alındığında, bu son dönemde yaşanan hadiselerin de ticari açığı güçlendirmek için ne kadar önemli olduğu ortadadır".

(DTO Karadeniz Ereğli Şubesi)

DENİZ RESİMLERİ ÇOCUKLARIN HAYALLERİNİ SÜSLÜYOR

Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin ilkokul öğrencilerine yönelik olarak 14 yıldır düzenlediği resim yarışmasında dereceye giren ve sergileme alan denizle ilgili çocuk resimleri, tedavi gören çocuklara moral olması için Behçet Uz Çocuk Hastanesi'ne bağışlandı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Başkanı Kenan Yalavaç ve Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Behçet Uz Çocuk Hastalıkları ve Cerrahisi Eğitim ve Araştırma Hastanesi Başhekim Dr. Tanju Çelik ile Hastane Müdürü Sibel Battal Sezen'i ziyaret etti. Hastanelerinde her gün 2 bin 500 civarında çocuğun tedavi gördüğünü ifade eden Başhekim Dr. Tanju Çelik, ilkokul öğrencilerinin çizdiği rengârenk resimlerin, hastanelerinde tedavi gören çocuklar için moral ve umut kaynağı olacağını söyledi. 1938 yılından beri sadece Ege'ye değil tüm Türkiye'ye hizmet verdiklerini belirten Çelik, çocukların tedavi sürecinde verilen maddi ve manevi desteklerin çok değerli olduğunu vurguladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk de, "Çocuklarımız en değerli varlıklarımız. Onları iyileştirmek için fedâkar şekilde çalışan İzmir'in en köklü hastanesinin yöneticilerine, doktorlarına ve personeline çok teşekkür ediyoruz" dedi. Resim ve kompozisyon yarışmasını bu yıl 15.kez düzenlemenin mutluluğunu yaşadıklarını ifade eden Öztürk, "Denizde Yolculuk" konulu resim yarışmasına ilkokul öğrencilerinin, "Neden Daha Fazla Balık Tüketmeliyiz?" konulu kompozisyon yarışmasına ortaokul öğrencilerinin katılımını beklediklerini söyledi.

(DTO İzmir Şubesi)



SAFE IN SAFETY
SAVE IN SAFETY

Meeting Point of All Routes

TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

AB KOMİSYONU AB GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM TESİSLERİ LİSTESİNİ GÜNCELLEME KARARI ALDI

Avrupa Komisyonu 30 Kasım 2018 tarihinde, Avrupa gemi geri dönüşüm tesisleri listesini güncellemek üzere 2016/2323 sayılı uygulama kararını değiştiren yeni bir kararı kabul etti. 9 Aralık'ta AB Resmi Gazetesi'nde yayımlanan bahse konu karara buradan ulaşmak mümkün.

Listenin 4. versiyonu ile Avrupa Komisyonu ve üye devletler listeye 6 yeni tesis eklemiş oldular. Bunlar arasında ilk defa, iki tanesi Türkiye'de ve bir tanesi ABD'de olmak üzere AB dışında bulunan üç tesis yer alıyor. Avrupalı Armatörler, AB listesinin genişletilmesini ve özellikle dünya çapında uyumlu tesislerin listeye dâhil edilmesini destekliyorlar. AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği, 31 Aralık 2018'den itibaren, bir Avrupa Birliği üye devleti bayrağı altında faaliyet gösteren tüm büyük gemilerin, Avrupa Listesi'nde bulunan onaylı bir gemi geri dönüşüm tesisini kullanmasını gerektiriyor.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman AB Listesi'nin genişletilmesine yönelik olarak şunları söyledi: "Yapılacak daha çok iş var. Geçmişte, Avrupalı gemiler Türkiye gibi diğer OECD ülkelerine geri dönüşüm için gidebilirlerdi. Bu, AB bayraklı filo için şimdiye dek pratikte çok fazla bir değişiklik olmadığı anlamına geliyor. Avrupa Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği 2013'te yayınlandığında AB

üyeleri olmayan 24 tesisin çoğu iki yıldan daha uzun bir süre önce başvuruda bulunmuştu. Avrupa mevzuatı [Aralık 2018'de] yürürlüğe girdiğinde, sektörümüzün bunu anlaması zor olacaktır. Gemilerimiz küresel düzeyde de faaliyet gösterdiği için, AB Komisyonu ve üye devletleri süreci hızlandırmaya ve AB dışında bulunan uyumlu daha birçok gemi geri dönüşüm tesisini listeye dâhil etmeye çağırıyoruz."

Dorsman ayrıca, "AB yasa koyucularını dünya çapında standart altı gemi geri dönüşüm uygulamalarının iyileştirilmesi konusunda gerçek kolaylaştırıcılar olmaya davet ediyoruz" dedi. Bazı AB bayraklı gemiler büyüklükleri nedeniyle veya belirli bir gemi ve / veya ticaret türüne yönelik talebin olduğu dünyanın herhangi bir yerinde faaliyet gösterdikleri için Avrupa limanlarına hiç uğramamaktadırlar. Bu nedenle ECSA'ya göre başarılı bir düzenlemenin dünya çapında uyumlu tesisler sağlaması gerekecek ve ancak o zaman temelden



bir değişiklik yapılarak küresel bir rejim olan Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi kolaylaştırabilecektir. Dorsmann, AB gemi geri dönüşüm tesisleri listesinin güncellenmesi üzerine; "son birkaç ayda işlerin değişmekte olduğunu kabul ediyoruz. AB listesi canlı bir belgedir ve listenin yakın gelecekte daha da genişlemesini bekliyoruz" şeklinde konuştu. Nitekim bu doğrultuda tüm başvurular titizlikle incelenmekte ve Güney Asya da dâhil olmak üzere, yeterliliklerin kontrol edilmesi amacıyla saha denetimleri yapılmaktadır.

(Kaynak: ECSA)

PARİS VE TOKYO MEMORANDUMLARI 2020 KÜKÜRT ÜST LİMİTİ İÇİN GEMİLERİ UYARMAYA BAŞLADI

2020 Küresel Kükürt Üst Limiti olarak bilinen, deniz yakıtları için yüzde 0,5 m/m maksimum kükürt içeriği gerekliliği 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girecek.

Küresel kükürt üst limiti uygulaması bir bütün olarak denizcilik üzerinde ciddi etkileri olacak bir uygulama olarak öne çıkıyor. Liman devleti kontrolü üzerine Paris ve Tokyo Memorandumları (MoU), ortak bir bilgilendirme kampanyası başlatarak, 1 Ocak 2019'dan itibaren deniz yakıtlarının kükürt içeriği hakkında uyarı mektubu

vermeye başladı. 2020 kükürt üst limitinin sorunsuz ve tutarlı bir şekilde uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla denetimler sırasında verilecek söz konusu mektuplarla, gemi personelinin ve şirketlerin konu hakkındaki farkındalığını artırılacak. Ayrıca 1 Ocak 2020'den itibaren MARPOL Ek VI'nın 14. ve 18. kurallarına uygunluğunun

hatırlatılması ve teşvik edilmesi amaçlanmaktadır.

Uyarı mektubu, 2020'nin başında yürürlüğe girecek olan ilgili şartlara uyum sağlamaya henüz hazır olmayan gemilere verilecek.

(World Maritime News)

ARSKOM MARINE



Global ve
Bölgesel
VSAT
Çözümleri



Mc Murdo
GMDSS
Malzemeleri
Satışı ve
SBM / Yıllık
Bakımları



FBB
(Fleetbroadband
Seçenekleri)

Sailor
Marka
Telsiz
Çeşitleri



Arskom, kurulum ve servis hizmetlerinde uzman kadrosu ile zamanında, titiz ve müşteri odaklı hizmet anlayışıyla farklılık yaratmaktadır.

Tel: +90 216 493 82 28

www.arskom.com.tr - info@arskomgroup.com

ARSKOM
MARINE



ARSKOM
ŞİRKETLER
GRUBU

AVRUPA'DAKİ LİMANLAR GEMİ ATIKLARI KONUSUNDA ENDİŞELİLER

Avrupalı limanların, gemi atıklarının teslimine ilişkin bazı endişeleri bulunuyor. Avrupa Konseyi Başkanlığı, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Komisyonu'ndan temsilciler, Aralık ayında Liman Kabul Tesisleri hakkındaki yeni yönerge teklifi üzerinde geçici bir anlaşmaya vardılar.

Avrupa Deniz Limanları Örgütü (ESPO); Liman Kabul Tesisleri Direktifi kapsamında idari yüklerin azaltılması ve daha iyi uygulamaya yönelik bahse konu anlaşma ile atılan adımları memnuniyetle karşıladılar. Yeni direktif; idari prosedürleri düzenlemekte, AB ve uluslararası hukuk arasındaki uyumsuzlukları gidermekte ve daha yüksek düzeyde çevre korumasını hedeflemektedir. Bununla birlikte Avrupa limanları, kirletenlerin masrafları tamamen karşılamayacak olmasından dolayı rahatsızlık duyuyorlar. ESPO'ya göre, yeni sistemde tüm gemiler ürettikleri atıklara bakılmaksızın sabit bir ücret ödeyeceği için, bu sabit ücretin kapsadığı miktarlara konacak bir üst sınır, makul olmayan çöp miktarlarının üretilmesinin ve teslim edilmesinin önüne geçecektir.

Parlamento ve Konsey, Avrupa Komisyonu'nun önerisini bu doğrultuda geliştirmiş ve sabit bir ücret için verilebilecek miktarlarla ilgili bir üst sınır getirilmişti. Bununla birlikte, ESPO'ya göre; diğer gemiler tarafından teslim edilen çok yüksek miktarlardaki çöpler için limanların veya sorumlu gemilerin ödeme yapmaları hala kuvvetle muhtemel. ESPO Genel Sekreteri Isabelle Ryckbost konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "Kirlenen öder prensibi, Avrupa atık politikasının temel taşı olmuştur. Hem kara sanayisi, hem de hane halkı, atık üretimini kaynağa azaltmaya ve üretilen ve teslim edilen atık miktarlarına göre ödeme yapmaya teşvik edilmektedir. Maalesef yeni yasa, gemide artan atık oluşumunun önlenmesi ve gemilerin limanlarda makul olmayan miktarlardaki atık



teslimi için ödeme yapmalarına yönelik herhangi bir hüküm içermemektedir. Resital 18'in kabul edilmesinin, üye devletlerin makul olmayan miktarda çöp teslim edilmesi durumunda sabit ücreti uyarlamaları için küçük bir fırsat sunduğunu düşünüyoruz"

ESPO, atığın tehlikeli yapısına göre farklılaştırılmış ücretlere yönelik bir koşulun bulunmasını memnuniyetle karşılıyor. Ayrıca, Parlamento ve Konsey, atık kabul ve elleçleme planlarındaki ücret sistemlerinin bildirimi ile ilgili komisyonun önerisini önemli ölçüde iyileştirdi. Yeni yasaya göre, sadece maliyetlerin yapısı ve maliyet karşılama sistemlerinin bir açıklaması liman kullanıcılarına bildirilecek. Avrupa limanları ayrıca, AB yasalarına dayanarak gemi atıklarının ayrı toplanmasını ve AB içi yolculuklardan kaynaklanan plastik atıklar dâhil olmak üzere gıda ambalajlarının artık geri dönüştürülebilecek olmasını da olumlu

karşılıyor. Yeni yasa bunlara ek olarak, ticari olmayan küçük limanlar ile uzakta konumlanmış ve insansız tesisleri bulunan küçük limanlar için de özel istisnalar içeriyor.

Bunların yanı sıra ESPO, gemiler için yeşil indirimlerin zorunlu hale gelmesinden dolayı da rahatsız. Bahse konu indirimler için uygun olan gemilerin, yeni yasa gereğince liman düzeyinde daha az atık vereceği konusunda hiçbir güvence yok. Bu nedenle ESPO'ya göre indirimlere ilişkin kararlar liman düzeyinde alınmalı. Zira bazı coğrafi bölgelerde hava kalitesi ve emisyonlar büyük çevre sorunuyken, bazı coğrafi bölgelerde atık kirliliği büyük bir çevre sorunu haline gelmektedir. Ayrıca ESPO'ya göre zorunlu indirimler Avrupa limanlarındaki farklı işletme ve yönetim modellerinin varlığını göz ardı etmektedir.

(Kaynak: ESPO)

AB BALIK PAZARI YAYINININ 2018 BASKISI ÇIKTI

Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilmiş ve Avrupa Birliği balıkçılık ve su ürünleri sektörü hakkında bilgi sağlayan bir platform olan EUMOFA'nın "AB Balık Pazarı" adlı yıllık raporu çıktı.



Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilmiş ve Avrupa Birliği balıkçılık ve su ürünleri sektörü hakkında bilgi sağlayan bir platform olan EUMOFA'nın "AB Balık Pazarı" adlı yıllık raporu, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliğini AB düzeyinde tüm pazar boyutlarıyla analiz eden tek yayın. Bu yayın, balıkçılıkla ilgili aşağıdaki soruları yanıtlıyor: "Ne, nerede, ne zaman üretilir / ihraç edilir / ithal edilir? Kim tarafından ne tüketilir? Ana eğilimler nelerdir?"

Anılan Raporda, AB'nin sadece dünyanın en büyük balıkçılık ve su ürünleri tüccarı olmadığı, aynı

zamanda balıkçılık ve su ürünleri üretiminde dünya çapında beşinci sırada olduğu bilgisi veriliyor. Rapora göre; AB'deki balık tüketimi, ana ticari türlerin neredeyse tamamı için arttı. Balık tüketimi kişi başına 24,33 kg'a yükselerek, 2015'e göre yüzde 3 artış gösterdi. Bu açıdan Portekiz, kişi başına yılda ortalama 57 kg. balık ve deniz ürünü ile mutlak şampiyon olarak dikkat çekiyor.

AB'de en çok tüketilen ilk beş tür; ton balığı, morina balığı, somon balığı, Alaska kömür balığı ve karides 2016 yılında pazarın yüzde 43'ünü oluşturdu.

Bu türler çoğunlukla AB üyesi olmayan ülkelerden ithal edildi. Yabancı balıklar AB deniz ürünleri pazarında baskın olmaya devam etti ve kişi başına toplam tüketimin yüzde 76'sını oluşturdu. Et ve gıda fiyatları genel olarak sabit kalırken, balık fiyatları son yıllarda önemli ölçüde; 2013-2017 yılları arasında yüzde 10 arttı. 2017 yılında balık için harcanan para (56,6 milyar Euro), et için harcanan miktarın yaklaşık dörtte biri kadar oldu. 2017'de AB, dünyanın en büyük balıkçılık ve su ürünleri tüccarı olmaya devam etti. AB ile dünyanın geri kalanı arasındaki ticaret hacmi, Çin'in ticaret hacminden 2,3 milyar Euro daha fazla oldu. AB üyesi olmayan ülkelerden yapılan ithalat (çoğunlukla Hindistan ve Çin'den gelen dondurulmuş murekkep balığı ve kalamar ithalatının ve Ekvator'dan hazır / korunmuş orkinos ithalatının artması nedeniyle) 25,3 milyar Euro'yla 10 yılın zirvesine ulaşmıştır.

ABD ve Çin, 5 milyar Euro'dan fazla değerle, AB ihracatının ana destinasyonu oldu. Norveç ve Nijerya ise, AB ihracatının en yüksek olduğu ülkeler olarak dikkat çekti. Buna göre Norveç çoğunlukla balık yağı, Nijerya ise esas olarak ringa balığı ve uskumru ithalatı yaptı. AB içi ticaret de artarak, 26,7 milyar Euro'ya ulaştı. En büyük ticaret akışında, AB'ye Norveç'ten giren ve kuzey üye devletleri tarafından diğer AB ülkelerine ihraç edilen somon balığı yer almakta. AB; Çin, Endonezya, Hindistan ve Vietnam'dan sonra dünyanın en büyük beşinci balık üreticisi haline geldi. AB'nin elde ettiği ürünün toplam değeri, son 10 yılın en yüksek seviyesi olan 7,38 milyar Euro'ya ulaştı. Aynı zamanda, AB'de yetiştirilen su ürünlerinin değeri de tüm zamanların en yüksek seviyesi olan 4,25 milyar Euro oldu.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

AB'NİN SOMALİ'DEKİ KAPASİTE GELİŞTİRME GÖREV SÜRESİ UZATILDI

Avrupalı armatörler, Avrupa Konseyi'nin AB'nin Somali'deki kapasite geliştirme (EUCAP Somali) görev süresini 31 Aralık 2020'ye kadar uzatma kararından memnunar.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili olarak; "AB'nin Somali'deki görevi ve gösterdiği çabalar bölgedeki deniz haydutluğu saldırılarında önemli bir düşüş yaşanmasına katkı sağlamıştır" dedi.

Bahse konu görevin; Somalili yetkililerin gerekli yasaları geliştirilmelerine ve adli makamları kurmalarına destek olarak ve Somalili denizcilik kanunu uygulayıcıları için gerekli danışmanlık,

tavsiye, eğitim ve donanımı sağlayarak Somali'nin denizcilik yasalarını uygulama kapasitesini artırması bekleniyor.

Görev ayrıca, İç Güvenlik Bakanlığı'na ve polise Somali'deki güvenlik ve savunma alanındaki görevlerini yerine getirmelerinde de destek vermektedir.

EUCAP Nestor olarak bilinen EUCAP Somali, deniz haydutluğuyla mücadele de dâhil olmak üzere deniz güvenliğini arttırmaya yönelik kapasiteyi

geliştirmeleri konusunda Doğu Afrika ülkelerine yardım etmek amacıyla altı yıl önce başlatılmıştır. EUCAP, 2016'dan bu yana yalnızca Somali'ye odaklanmaktadır.

Avrupa Konseyi, 1 Ocak 2019 - 31 Aralık 2020 tarihleri arasında EUCAP Somali için 66,1 milyon Euro'luk bütçeyi kabul etti.

(Kaynak: ECSA)

DÜNYA DENİZ TİCARET FİLOSU YILLIK RAPORU YAYIMLANDI

Equasis, 2017 yılı Dünya Deniz Ticaret Filosu raporunu 14 Aralık 2018 tarihinde yayımladı.

Anılan yıllık rapor, Equasis veri tabanından elde edilen verilerden yola çıkarak dünya deniz ticaret filosunun durumunu ortaya koymakta ve filonun yapısını, özelliklerini ve performansını incelemektedir.

Raporda yer alan istatistiki veriler aşağıdaki gruplara ayrılmıştır; ticaret filosu yoğunluğu, klas kuruluşlarına ve P&I kuruluşlarına bağlı gemiler, dünya çapındaki MoU'lerden alınan Liman Devleti Kontrolü kayıtları, Denetim (Vetting) Programları ve Ticari Kurumlar.

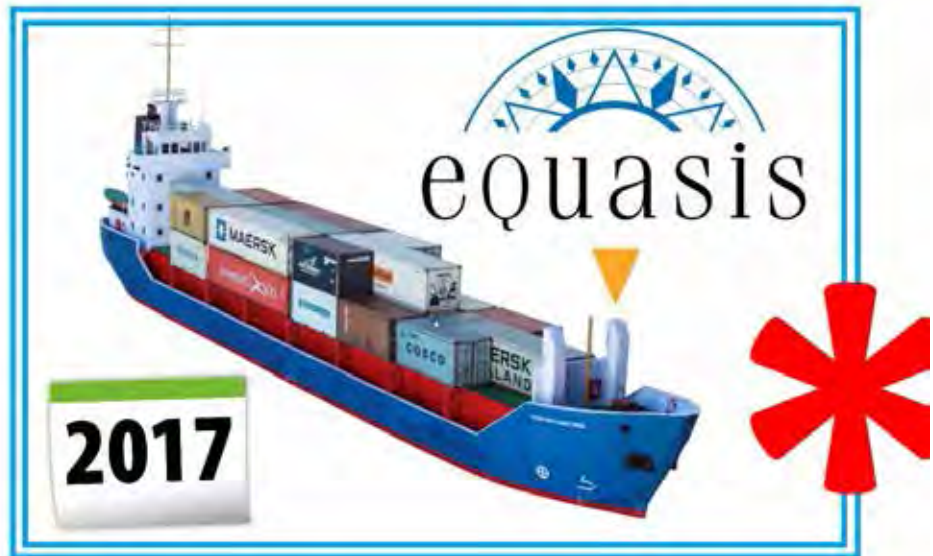
Söz konusu rapor, denizcilik sektöründe ve denizcilikle bağlantılı diğer sektörlerde geniş ölçüde kullanılmakta olup, Rapora EMSA web sitesi'nden erişilebilmektedir.

EMSA ve Brezilya, Kanada, Fransa,

Japonya, Kore Cumhuriyeti, Norveç, İspanya, İngiltere ve ABD tarafından desteklenen Equasis ücretsiz bir veri tabanıdır ve standart altı deniz taşımacılığını azaltmak amacıyla gemiler

ve şirketler hakkında emniyete ve çevreye dair bilgiler sağlamaktadır.

(Kaynak: EMSA)



ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

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

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

Bölgelere ve yıllara göre gemi tutulmaları aşağıdaki tablolarda belirtilmiştir.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2012-2019 OCAK)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	0 (31 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	1 (9 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (36 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (14 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



“New Horizons With CRS”

The Istanbul Office: Tatlısu Mah. Elalmis Cad. Sekip Sok. No: 5 Our Dream Residence

Kat: 2 Kapi: 10 Ümraniye - İstanbul - Turkey 34774

Phone: +90 (216) 314 90 25 • Phone: +90 (216) 314 90 26 • Email: info@leadsmar.com

Croatian Register of Shipping Marasovica 67 21000 Split

REPUBLIC OF CROATIA • E-mail (collective): tech.coord@crs.hr

Phone: +385 (0) 21 408 111 • Fax: +385 (0) 21 358 159

| web: www.crs.hr

DENİZALTI HİZMETLERİ VE İNŞAATLARI FAALİYETLERİ MESLEK KOMİTESİ



SERDAR AKDEMİR 8 NO'LU DENİZALTI HİZMETLERİ VE İNŞAATLARI FAALİYETLERİ MESLEK KOMİTESİ BAŞKANI

Sekiz Numaralı Deniz Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi olarak bünyemizde deniz inşaatı, tarama faaliyeti gösteren firmaları, dalgıçlık firmalarını ve çevre firmalarını barındırıyoruz. Faaliyet alanlarını ve işlem hacimlerini baz aldığımızda çok çeşitliliğe sahip meslek komitelerinden biri olduğumuzu söylemek mümkün; zira birçok farklı alanda faaliyet gösteren firmalarımız mevcut. Komitemizde çok küçük işlem hacmine sahip firmaları da, çok büyük işlem hacmine sahip firmaları da görmek mümkün...

Deniz tarama faaliyeti gösteren firmalarımızın Gelir İdaresi Başkanlığı verilerine göre 2015 cirosu 1,2 milyar dolar, sabit personel sayısı 1547, taşeron olarak kullanılan personel sayısı 4000'in üzerindedir. Bu cironun yarısından fazlası yurt dışında yapılan işlerden kazanılmıştır. Yani yarısı doğrudan ülkeye döviz kazandırmış, kalan yarısı da iç piyasadaki iş talebini karşılayarak dolaylı yoldan döviz kazandırmıştır. Firmalarımız; Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Avrasya Tüneli gibi marka projelerde yer almıştır. Sektörde yaklaşık 300 adet muhtelif deniz aracı mevcuttur fakat maalesef bu araçlar için ülkemizde hiçbir barınak ve çekek yeri mevcut değil, cezalar ile karşı karşıya gelmekte, haliyle mağduriyetler yaşamaktadırlar. Sektör için olmazsa olmaz olan dalgıçlarımız da aynı dertten mustarıptır. Dahası mevzuatta tanımlanmış olsalar da, bu araçlara özel bir mevzuat mevcut değildir. Yani diğer deniz araçlarından ayıran, iş yapabilirliğine

katkısı olacak bir kural, kanun yoktur hâlbuki duba ve yüzer vinç gibi bu araçların kendilerine has stabiliteleri, hız limitleri, manevra kısıtlamaları vardır. Yani bu araçları mevcut mevzuatta bir yerlere sıkıştırmak istediğimizde mevcut sistem bazen araçları iş yapamaz hale getirmektedir.

Üzülerek belirtmeliyiz ki; ülkemizde, şirketler mevzuatlara kendilerini uydurmak zorunda kalıyorlar. Bu zorundalık mevzuatlar belirlenirken, sektör temsilcilerinin gerçek anlamda süreç dahil olamamalarından kaynaklanmaktadır. Oluşan olumsuz durum mali olarak ciddi bir efor kaybına sebep olmaktadır. Ekonomik olarak gelişmiş ülkelerin tamamında azami düzeyde sektörün çıkarları temele alınarak mevzuatlar belirlenir, iç talep karşılanır ve hizmetin ihracatı sağlanır. Sektör olarak çoğu zaman mevzuatlar ile boğuştuğumuzu söylemeliyiz.

Milli ekonomiye ve istihdama bu denli katkısı olan sektörün kapasitesi devlet politikaları ile artırılıp, bu alanda hizmet ithalinin önüne geçilmelidir. Orta ve uzun vadeli politikalar ile çevre ülkelere hizmet ihraç edilebilir. Hali hazırda yurtdışında hizmet veren şirketlerimiz mevcuttur, hedefimiz bu firmaların teknik kapasitelerini ve sayılarını arttırmak olmalıdır. Sektörümüzün bir başka sorunu ise; son zamanlarda yaşanan teminat mektubu problemdir. Yabancı müşteriler Türk bankalarının teminatlarını kabul etmemektedirler ve bu ciddi bir problem teşkil etmektedir. Aynı zamanda DEİK Türkiye Norveç İş Konseyi Başkanı olan meslek komitesi üyemiz Sayın Mehmet Ünlü, Ticaret Bakanı Sayın Ruhsar Pekcan ile yaptığı görüşmelerde Eximbank ile çözüm yolu aramaktadır. Gemi ve Yat

İhracatçılar Birliği olarak yakın zamanda Norveç bankaları ile bir görüşme planlanmaktadır. Bankalardaki, verilen kredi süresinin 12 ay olarak belirlenmesi çalışma şartlarına uymadığı için bu sürenin 18-24 ay olarak değerlendirilmesi gerektiği yönünde görüşmeler yapılarak denizcilik sektörünün içinde bulunduğu dar boğazın aşılması hedeflenmektedir. Geçtiğimiz yıl maalesef deniz kirlilikleri konusunda talihsiz bir yıl oldu. Art arda yaşanan deniz kirliliği vakaları "Nerede yanlış yapıyor?" tartışmalarını beraberinde getirdi. Son yasal düzenleme ile cezalardaki ciddi artışın, daha ciddi önlem alınması noktasında etkili olduğunu inkâr edemeyiz, fakat cezanın verilmiş şeklinin tekrar gözden geçirilmesi gerektiği kanısındayız. Cezalar verilirken muhakkak kirlilik miktarı göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun dışında odaklanılması gereken nokta kirliliğin oluşmasının önüne geçmek ve oluşan kirliliği hızlı, etkili müdahalede bulunmaktır.

Meslek komitemizde hem petrol kirliliğini önlemede kullanılan ürünlerin üretimini yapan firmalar, hem de petrol kirliliğine müdahale hizmeti veren firmalar mevcuttur. Herhangi bir yasal zorunluluk olmadan kirliliğe müdahale ürünleri alan kurum sayısı bir elin parmaklarını maalesef geçmemektedir. Bu noktada yetkili merciler yasal olarak bulundurulması zorunlu olan ürünlerin kontrollerini ciddi ve sık periyotlar ile gerçekleştirmelidirler. Kirliliğe müdahale hizmeti veren firmalarımıza, teknik araç ve ekipmanlarını geliştirme konusunda destek olunmalıdır. Herkesin üzerine düşeni yapması beraberinde temiz denizler, daha derin maviliklerden daha güzel gelecekler getirecektir. Gelecek nesillere bulduğumuz gibi değil, bulduğumuzdan daha iyisini bırakmak olmalıdır amacımız.

8 NO'LU DENİZALTI HİZMETLERİ VE İNŞAATLARI FAALİYETLERİ MESLEK KOMİTESİ

BAŞKAN: SERDAR AKDEMİR

BAŞKAN YARDIMCISI: MEHMET SELAHEDDİN BEKMEZOĞLU

ÜYELER: KAMİL ARİF ERTİK, ABBAS KOLÇALAR, MERAL MENGİ, MEHMET SELAHATTİN ÜNLÜ, UFUK ALAGÖZ



MARPORT

MARDAS

AKÇANSA

KUMPORT



AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ
TİC. A.Ş.

AMBARLI LİMANI TESİSLERİ VE HAFAMİDERE AKARYAKIT TESİSLERİNDE KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİ



KONTEYNER TERMINALİ



KONTEYNER/GEN. KARGO TERMINALİ



RO-RO/GEN. KARGO TERMINALİ



KONTEYNER TERMINALİ

KALİTELİ - GÜVENLİ - SÜRATLI - KESİNTİSİZ HİZMET



ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.

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

BATI İSTANBUL'UN CAZİBE MERKEZİ



FUAT ÇİMEN / WEST İSTANBUL MARİNA GENEL MÜDÜR YARDIMCISI

“West İstanbul Marina ismi ile müsemma Batı İstanbul’un en önemli marinası konumunda. Son yıllarda hızlı bir büyüme gerçekleştirerek öne çıkan Beylikdüzü’nün denize kıyısı olduğunu birçok insan onların içinde olduğu projeler sayesinde öğrendi. bölgeye değer katan bir proje olarak İstanbul’da deniz kültürünün yayılmasında da öncü bir rol üstlenen West İstanbul Marina Genel Müdür Yardımcısı Fuat Çimen ile marinacılık üzerine keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.”

Marinanızın teknik özelliklerinden bahseder misiniz?

West İstanbul Marina 2012 yılında ilk teknesini bağladı. 600 denizde bağlama, 300 karada park alanı olan bir marina. 700 tonluk travel lifti, 300 tonluk boat mover ile Akdeniz’deki en büyük lifte sahibiz. 65 metrelere kadar tekneleri karaya çekebilme ve bakım onarımlarını yapabilme kabiliyetine sahibiz. Teknik servis işletmesini de West İstanbul Marina yapıyor.

Özellikle mega yat bakım onarım konusunda tam kapasiteyle hizmet vermekteyiz. Rusya ve Avrupa pazarında gerek fuarlar, gerek acenteler, yeri geldi mi çeşitli pazarlama argümanlarını kullanarak Akdeniz önemli bir mega yat refit merkezi olarak katma değer

yaratmayı amaçlıyoruz. 60 dönüm çekek sahasına sahibiz. İstanbul gibi bir lokasyonda konutlara uzak olmamız büyük bir avantaj.

“BATI İSTANBUL’UN BAŞKENTİ BEYLİKDÜZÜ”

Genelde hangi bölgelere hizmet veriyorsunuz?

Adı üstünde West İstanbul Marina biz özellikle Beylikdüzü Belediyesi ile birlikte Batı İstanbul kavramını oturtmaya çıkıyoruz. Hatta kullandığımız bir cümledir: “Batı İstanbul’un Başkenti Beylikdüzü”.

Bakırköy’den sonraki Batı İstanbul’u kapsıyor hedef kitlemiz. Bu da yaklaşık 4,5 milyonluk bir nüfusa denk geliyor.

Bu bölgede olmanın ne gibi avantajları var?

Yatçılarımızın yüzde 80’ini bu bölgeden ve birinciliği Beylikdüzü taşıyor. Yüzde 60’ı yeni yatçı, yüzde 40’ı eski yatçı olan bir tekne portföyümüz var şu an bağlı olan tekneler arasında. Dolayısıyla İstanbul’un bu tarafında tekne sahibi olmak isteyenler için bir yakınlık yaratmış olduk. Tabii İstanbul’da alışıla gelmiş yatçı güzergahından; Prens Adaları, Boğaz gibi bölgelerden uzak gibi görünsek de farklı imkanlar sunabiliyoruz. Büyükçekmece koyumuz var, rüzgârımız son derece uygun bu bölgede yelken yapmak için, denizimi son derece temiz. Üç yüz metrelik bir plajımız var. Yatçılarımız bu plajın önüne demirleyip denize girebiliyorlar.



2. derecede denize girilebilir raporu var bölgenin. Balık popülasyonu oldukça iyi. Ambarlı Limanı ve mendireklerin olması ayrı bir avantaj. Ayrıca Marmara Adası'na da yakınız.

“KAMPANYALAR SÜRÜYOR”

Dövizdeki yukarı hareketin marina sektörünü etkilediği konuşuluyor. West İstanbul Marine bu süreci nasıl geçirdi?

Biz fiyatlar Türk Lirası'na dönmeden öne yatçılarımıza döviz bazında yüzde 40 indirim yapıyorduk. Böyle bir kampanyamız vardı. Gerek yatçılarımızı ve marınamızdaki kiracılarımızı koruyacak önlemlerimiz vardı. Türk Lirası'na döndükten sonra biz yine liste fiyatından yüzde 40 indirim yapıyoruz. Hemen hemen bütün alımlarımız Euro ile olmasına rağmen bu kampanyalarımızı sürdürüyoruz. Dünyada olmayan bir şekilde denizden kira alınıyor marinalar. Bu yüzden marinalara yöneltilen haksız eleştirilere üzülüyorum.

Kıyı uzunluğuna oranla marinacılık konusunda dünyada çok iyi bir yerde değiliz bu neye bağlıyorsunuz?

Marina kültüründen çok bu su kültürünün oturmamasından kaynaklanıyor. Deniz kültürü de demiyorum: Su kültürü... Bugün Avusturya'da deniz yok, İsviçre'de

deniz yok ama göllerde inanılmaz derecede teknecilik var. İtalya'da deniz olmasına rağmen İtalya'daki göllerde de tekneler var. Biraz karasal genlerden kaynaklanıyor herhalde. Ama bunu aşmamız lazım. Çünkü suya ne kadar bulaşırsak, daha kendine güvenli bir gelecek yetişecektir. Atatürk, “Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü haline getirmeliyiz” sözünü bunu gördüğü için söylemiştir. Anadolu'ya gittiğiniz zaman görürsünüz, ne güzel göllerimiz var ama hiç değerlendirilmiyor. Yurt dışında bunların onda biri göllerde her türlü faaliyet yapılıyor. Türkiye'de bu dinamik yavaş yavaş oluşmakta.

Bu sorunun aşılıp ülkede deniz kültürünün yayılması için çaba gösteriyorsunuz takip ettiğiniz kadarıyla?

Elbette ki... Denizcilik Müsteşarlığı zamanında Küçük Denizcinin El Kitabı diye bir kitabı güncelleştirip, revize ettik ve tekrardan bastık. 2016 yılında Beylikdüzü'nde 65 bin öğrenciye ücretsiz dağıttık biz bu kitabı. İlkokul, ortaokul ve lise seviyesindeki öğrencilere dağıttık kitabı. Beylikdüzü İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü ile yaptık biz bu projeyi. İçinde denizle ilgili rüzgâr bilgisinden, denize girerken dikkat etmesi gereken şeylere kadar birçok bilgi var. O kitabın evlere girmesiyle, biz yaklaşık 250 bin

Beylikdüzü yaşayanına denizciliği şöyle bir dokundurduk.

Genç sporculara da West Marina olarak destek veriyorsunuz galiba?

Üç dönemdir Beylikdüzü Belediyesi ile yaz okullarında bizim yelken kulübümüzde ücretsiz yelken okulu düzenliyoruz. Benim önemli gördüğüm ve şu anda hazırlığını yaptığımız bir başka projemiz ise Beylikdüzü Belediyesi ile buradaki okulları tarayıp 2024 Olimpiyatlarına bir sporcu kazandırmak için 50 çocuğumuzu seçmek ve 2028'de de Beylikdüzü'nden bir olimpiyat şampiyonu çıkartmak istiyoruz.

Bunun tüm fizibilitelerini yaptık. Teknik adam, mentor anlamında gerekirse en iyi kişilerle çalışacağız. Moskova'da yüz yıllık binada kışın soğukunda çok zor şartlarda çalışan ve birçok şampiyon yetiştiren yelken okullarını gördükten sonra bizim bunu burada çok daha uygun şartlarda yapabileceğimizi düşünüyorum. Biz Beylikdüzü'nü bir deniz şehri yapmak istiyoruz. Başkanımız Ekrem İmamoğlu Trabzonlu bir deniz çocuğu olması hasebiyle çok yakın ilgileniyor bu konularla. Çoğu kişi Beylikdüzü'nün bir deniz ilçesi olduğunu bilmiyordu. Ama Belediyemizin desteklediği projelerle insanları denize indirdik.

PO Marine Türkiye'nin ve dünyanın her limanında yanınızda.

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

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





Petrol Ofisi

GELİNCİK LİMANI'NA ALTERNATİF ARANIYOR

Gelincik Limanı'nın iki sene bakıma alınması konusu gündeme gelince Türkiye, bu konuda ne yapılabileceği konusunu tartışmaya başladı. Konuyla ilgili olarak Ticaret Bakanlığı'nda 26 Aralık'ta acil bir toplantı yapıldı ve konu her yönüyle değerlendirildi.



Rusya'ya yaptığımız ihracat içinde önemli bir yer tutan yaş sebze-meyve ihracatının önemli bir bölümü bakıma alınması planlanan Gelincik Köfezi'nde yer alan Gelincik Limanı üzerinden yapıyordu. 26 Aralık'ta bakanlıkta yapılan toplantıda limanın kapatılmasının karayolu ile sevkiyat üzerinde ciddi bir baskı ve kapasite sorunu oluşturacağına dikkat çekildi.

ROSTOV LİMANI ALTERNATİFİ KONUŞULUYOR

Bakanlıkta yapılan toplantıda; Gelincik Limanına alternatif olarak Tuapse ve Novorossisk Limanları öne çıkarken her iki limanın da Ro-Ro rıhtımlarının karantina işlemleri için yeterli şartlara sahip olmadığı, Novorossisk Limanı'nın ise yakın bir zamanda yükleme ve boşaltma işlemlerine kapatılma ihtimali bulunduğu ifade edildi.

Bunun üzerine alternatif güzergah olarak Rostov limanı ağırlık kazandığı belirtiliyor. Alternatifler arasında Samsun-Rostov arasında direkt bir Ro-Ro hattı kurulması da var.

Türkiye ile Rusya arasında uçak krizinin ardından tam her şey yoluna girmişken yaşanan bu gelişme üreticiyi de, nakliyeciyi de karar kara düşünmeye sevk etti. Rusya'ya ihracatta herhangi bir aksama yaşanmaması için bütün alternatifleri masaya yatıran Ticaret Bakanlığı Bakü-Tiflis-Kars Demir Yolu hattı üzerinde de çalışmalar yapıyor.

Bu kapsamda soğutucu üniteli (frigofirik) vagonlarla Rusya'ya sevkiyat gerçekleştirilmesi üzerinde durulurken, demir yolu taşımacılığında vergilerle alakalı teşvik ve istisna sağlanması da gündeme geldi. Bakanlığın, bölgeyle iş yapan firmalardan toplantıda yapılan

2017-2018 (ARALIK AYI) TÜRKİYE GENELİ YAŞ MEYVE VE SEBZE İHRACATI YAPILAN İLK 20 ÜLKE									
	ÜRÜN	ARALIK 2017		ARALIK 2018		DEĞİŞİM ORANI (%)		2018 PAYI (%)	
		MİKTAR (KG)	DEĞER (DOLAR)	MİKTAR (KG)	DEĞER (DOLAR)	MİKTAR	DEĞER	MİKTAR	DEĞER
1	RUSYA FEDERASYONU	237.636.842	137.239.259	161.285.215	93.209.778	-32	-32	26	33
2	UKRAYNA	65.185.313	31.320.682	75.645.304	34.024.527	16	9	12	12
3	IRAK	129.498.683	37.196.922	156.229.659	29.619.256	21	-20	26	10
4	ROMANYA	22.317.653	19.480.964	22.015.416	15.161.000	-1	-22	4	5
5	ALMANYA	10.940.500	12.129.785	12.713.651	12.220.960	16	1	2	4
6	BULGARİSTAN	11.756.733	8.038.878	16.641.969	10.185.058	42	27	3	4
7	SUUDİ ARABİSTAN	23.962.877	12.592.898	21.189.503	8.737.366	-12	-31	3	3
8	BEYAZ RUSYA	20.939.517	11.927.549	14.192.300	7.949.085	-32	-33	2	3
9	POLONYA	10.007.212	8.123.327	8.640.686	6.216.010	-14	-23	1	2
10	HOLLANDA	8.159.267	6.932.600	6.371.276	4.981.127	-22	-28	1	2
11	MOLDAVYA	6.528.433	3.749.023	7.675.119	4.204.199	18	12	1	1
12	SİRBİSTAN	7.034.804	4.151.571	8.046.470	3.841.382	14	-7	1	1
13	GÜRCİSTAN	22.853.772	8.279.783	13.799.616	3.197.181	-40	-61	2	1
14	TÜRKMENİSTAN	3.712.574	2.082.292	3.301.961	3.071.773	-11	48	1	1
15	LÜBNAN	1.165.652	3.479.971	1.239.932	3.027.389	6	-13	0	1
16	İSRAİL	637.442	557.096	4.520.025	2.896.872	609	420	1	1
17	SURİYE	4.665.576	1.142.381	22.140.072	2.820.688	375	147	4	1
18	BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ	5.736.763	2.775.438	5.716.150	2.745.134	0	-1	1	1
19	İTALYA	3.312.125	9.835.105	1.369.972	2.614.686	-59	-73	0	1
20	AVUSTURYA	2.624.093	2.651.877	2.568.180	2.239.514	-2	-16	0	1
TOPLAM YMS		656.048.928	359.320.256	611.879.653	282.498.306	-7	-21	100	100

Not: Ülkeler, 2018 yılı FOB(\$)' değerlerine göre sıralanmıştır.

Kaynak: Akdeniz İhracatçı Birlikleri



CİHAN YUSUFİ
UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKAN
YARDIMCISI VE DTO 37 NO'LU MESLEK
KOMİTESİ ÜYESİ

değerlendirmelere ilişkin görüşlerini ve tavsiyelerini aldığı da öğrenildi.

“İHRACAT İÇİN PORT KAVKAZ VE PORT TEMRUK LİMANLARI ÖNERİLEBİLİR”

Konuyla ilgili olarak Deniz Ticareti Dergisi'ne açıklama yapan UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve DTO 37 No'lu Meslek Komitesi Üyesi Cihan Yusufi şunları söyledi:

“Rusya ile geçtiğimiz yıllarda yaşadığımız sürecin bir benzeri yine gündemde. Hatırlayacağınız üzere 2009 yılında benzer bir süreç Soçi Limanı ile yaşanmıştı. 2011 yılında Soçi Limanı'nın yük taşımacılığına kapatılmasının ardından, Trabzon'da ticaret durma noktasına gelmiş ve yük trafiği öncelikli olarak Samsun'a kaymıştı. Samsun, Soçi Limanı'nın kapanmasıyla yakaladığı tercih edilirliliği doğru değerlendirmeyi başardı. Özellikle 2002-2014 yılları arasında uluslararası taşımacılıkta artan bir ivme yakaladı. Her ne kadar Gelincik Limanı yaş meyve-sebze ihracatı açısından önemini arttırsa da, özellikle Karadenizli ihracatçıların Soçi Limanı'nın açılması talebini her fırsatta dile getirdiklerini de biliyoruz.

Soçi Limanı'nın kapanmasının ardından dengeler yeni otururken, şimdi aynı

süreç Gelincik Limanı için yaşanıyor.

2018 yılının son günlerinde basına yansıdığı üzere Gelincik Limanı'nın iki yıl bakıma alınmasının gündeme gelmesi ile Ticaret Bakanlığı'nda ciddi bir önlem planı hazırlıkları başlamış. Bunun temel nedeni tabii ki Rusya'nın, yaş meyve-sebze ihracatımız söz konusu olduğunda en büyük pazar olarak ön plana çıkması.

Doğu Karadeniz İhracatçıları Birliği (DKİB) verilerine göre, Türkiye'den Rusya'ya 1 Ocak-16 Temmuz 2018 tarihleri arasında 460 bin 154 ton yaş meyve sebze ihraç edildi. Bu dönemde yaş meyve sebze ihracatı geçen yılın aynı dönemine göre miktarda yüzde 44, değerinde ise yüzde 64 artarak 337 milyon 736 bin 532 dolara ulaştı. Ülke ekonomisinin refaha ulaşabilmesi için ihracat hedeflerimizi bu kadar ön plana koyduğumuz bir dönemde, yaş

işleri ve hizmetleri alanında faaliyet gösteriyorlar. Kuşkusuz Gelincik Limanı'nın bakıma alınması Samsun ve çevresindeki ticari faaliyeti olumsuz yönde etkileyecektir. Bunun yanı sıra burada yaşanacak olumsuzluklar Antalya başta olmak üzere Manisa/ Alaşehir, Fethiye, Kumluca/Fenike, Adana, Mersin ve Hatay bölgeleri gibi ülkemizde tarıma bağlı ekonomi geliştiren birçok bölgemizde de hissedilecektir.

Peki, Gelincik Limanı'na alternatif bir rota oluşturmak mümkün müdür? Gelincik Limanı bakıma alınınca bu yükleri taşıyan Ro-Ro veya diğer gemilerin en uygun rotası aslında Novorossky Bölgesi'ndeki örneğin 39 No'lu rıhtım gibi limanlardan birisi olmalıdır. Ancak bu bölge limanları halen çok yoğun bir gemi trafiğine sahiptir. Bu bağlamda bu tip kargoların beklemeye tahammülü



meyve-sebze gibi zamanla yarışılan yüklerde lojistik sektörünü ciddi anlamda sıkıntıya sokacak bir süreç ile karşı karşıyayız. Çünkü Gelincik Limanı için yaş meyve ve sebze ihracatımız genellikle dorse taşımacılığı şeklinde yapılıyor.

Samsun'dan hareketle Ro-Ro gemileri ile Gelincik Limanı'na yapılan bu taşımalarda Karadenizli firmalar başı çekiyor. Bu firmalar hem yaş meyve sebze ticareti yapıyor, hem de taşıma

olmadığından çok büyük sıkıntılar yaşanabilir. Konteyner gemilerinin bile açıkta beklediği süreçleri dikkate aldığımızda daha küçük, ama draft derinliği 4 ila 4,5 metreden az olmayan başka alternatiflere ihtiyaç duyulacağı açıktır. Bu durumda yaş meyve-sebze ihracatı için Port Kavkaz ve Port Temruk Limanları önerilebilir. Ancak bu limanların ve bağlı oldukları gümrük idaresinin yaş meyve-sebze ticaretine açılması için resmi makamlar tarafından girişimde bulunulması gerekmektedir”.



Harun Şişmanyazıcı *

I-GİRİŞ

Bilindiği üzere normalde sorumluluk sınırsızdır. Sorumluluğun bazı hususlar bakımından sınırlı olması keyfiyetini deniz taşımacılığında görmekteyiz. Mala gelecek olan hasar ve kayıplar ve hatta gecikme zararları (ekonomik kayıplar dahil) ile ilgili sorumluluk bakımından ise sorumluluğun sınırlı olmasını bu alanda oluşturulan bölgesel ve küresel anlaşmalar ile tüm ulaştırma modlarında da görmemiz mümkün olmaktadır. Örneğin 1924 Brüksel Konvansiyonu (Hague Rules), 1968 Hague Visby/1979 SDR Protokolü, 1978 Hamburg Konvansiyonu, 2008 Rotterdam Kuralları (Henüz Yürürlükte Değil).

Bu konvansiyon ve kuralların tümü deniz taşımacılığı ile ilgili uluslararası konvansiyonlar olup, taşıyan ile taşıtan arasındaki bir taşıma işlemi ile ilgili olarak keşide edilen konşimento ve benzeri dokümanlar, taşıma senedi ve taşıma sözleşmelerine istinaden tarafların özellikle mala gelecek olan hasar, kayıp ve gecikme zararları ile ilgili karşılıklı hak ve sorumluluklarını düzenlemektedir. Doğal olarak bu konvansiyonların kapsadığı hususlar bununla sınırlı olmayıp, birbirlerine göre büyük farklılıklar içermektedir. Örneğin Rotterdam kurallarında konvansiyonun kapsamı içine sadece taşıyan ve taşıtan değil, terminal operatörleri de dahil olmaktadır. Yine bu konvansiyon içinde deniz ayağı olan çoklu taşımayı da hatta

Hague Rules ve Altın Klozu

Balık, insanoğlunun en eski besin kaynaklarının balıkçılıkta en eski mesleklerin başında gelir. İnsanlık tarihinde balık başta olmak üzere su ürünleri sadece beslenmek amaçlı yer tutmamış, hayatın içinde çeşitli anlamlar kazanmış ve o günlerden bugünlere ulaşabilen eserlerde anlam taşıyan figürlerle karşımıza çıkmıştır.

elektronik konşimento ve konşimentosuz taşımaları da kapsamaktadır.

Diğer ulaşım modlarında ise, bu amaca matuf olarak oluşturulan bölgesel ve uluslararası sözleşmeler aşağıda belirtilmiştir:

CMR(Karayolu Taşımacılığı), CIM-COTIF(Demir Yolu Taşımacılığı), 1999 Montreal Konvansiyonu (Hava Yolu Taşımacılığı), Budapeşte Konvansiyonu CMNI 2000 (İçsu yolu taşımacılığı), 1991 O.T.T Uluslararası Taşımlar Bakımından Nakliye Terminali Operatörlerinin Sorumluluğu Hususundaki Birleşmiş Milletler Sözleşmesi(Viyana Sözleşmesi-Henüz Yürürlükte değildir). Yukarıda sözü edilen tüm bu sözleşmelerde taşıyan mala gelecek olan kayıp ve hasarlar ve ilaveten Hague Rules-Hague Visby* hariç olmak üzere diğerlerinde gecikme zararlarının ekonomik kayıpları bakımından taşıyan sınırlı sorumluluğa sahiptir. Buna karşın taşıtanın böyle bir hakkı yoktur.

*Lahey(HR/HV) kaidelerinde; haksız sapma ve/veya seferin makul bir süre içerisinde tamamlanmaması nedeni ile meydana gelen mal hasar ve kayıplarından taşıyanın sorumluluğu muhtemel ve mutlak sorumsuzluk hallerinin dışında olması ve taşıyanın bu bakımdan kusurunun olduğunun taşıtan tarafından ispatlanması durumunda ortaya çıkmakta olup, taşıyan bu

gecikmenin ekonomik kayıplarından sorumlu olmamaktadır.

II-LAHEY KAİDELERİ BAKIMINDAN SINIRLI SORUMLULUK YA DA PAKET VEYA UNIT BAŞINA SINIRLI SORUMLULUK HUSUSU NE ZAMAN ORTAYA ÇIKMIŞTIR?

Bilindiği üzere Birinci Dünya Savaşı öncesinde; gerek küresel para hareketlerinin, gerekse uluslararası ticaretin merkezi İngiltere idi. O tarihlerde İngiltere dünyanın en büyük ekonomisi konumunda olup, deniz taşımacılığı bakımından da taşıyan ülke olarak çok önemli bir yere sahipti.

Bu sistem içinde taşıyan temiz olarak aldığı malı, yine temiz ve eksiksiz olarak mevrudine taşıyarak teslim etmek zorundaydı. Eğer malda bir hasar veya kayıp varsa, taşıyan bu hasar ve kaybın aşağıdaki nedenler ile ortaya çıkması durumunda ve bunlardan doğan zararlardan sorumlu olmayacağını konşimentoda açıkça yer alması ve taşıyanın bir kusuru olmaması kaydıyla sorumluluktan kurtulabilmekteydi.

-Tanrı'nın buyruğundan (semavi afetlerden-act of good)

-Kamu (Amme) düşmanlarının eylemlerinden (act of public enemies)

-Yükün özelliğinden (inherent vice of goods)



-Taşıyanın ya da adamlarının kusurundan

Fakat buna rağmen taşıyan bir şekilde sorumluluktan kurtulmaktaydı.

19. Yüzyıl'ın sonlarına doğru konşimentoların yaygın kullanımı ile konşimentoda temiz ve eksiksiz olarak teslim alındığı malı bu durumda teslim etmeyen armatör sorumlu olmakta ve bundan kaçınacak bir imkan da bulamamaktaydı. Bu nedenle taşıyanlar konşimentolara ademi mesuliyet/ exception/mesuliyetsizlik maddeleri koymaya başladılar. Örneğin kırılan, çalınan, ıslanan, hasarlanan maldan armatörün sorumlu olmayacağını konşimentoda açıkça yer alması gibi.

Hatta daha da ötesine giderek navlunu düşürüp, buna bağlı olarak sorumsuzluk hallerini artırdılar. Bunu diğer ülke armatörleri de taklit etmeye kalktı, sonunda piyasada bu bakımdan bir kaos yaşanmaya başladı. Buna ilk tepki İngiliz mahkemelerinden geldi. Bu istisna maddelerini taşıyanın uygulayabilmesi için sefer başlangıcında gemiyi sea worthiness yapması ve yüke gerekli özeni göstermiş olmaları gerekmekteydi. Taşıyanın bu borcu ise, kusur borcu olmayıp, mutlak borçtu. Yani geminin seferin başlangıcında denize, yola ve yüke hazır olmamasında bir kusuru olmasa da sorumlu olmaktaydı. Başka

bir deyişle, hukuk tabiri ile özen borcu değildi. Gerekli özeni göstermesi yeterli olmuyordu.

Buna rağmen sorun çözülmeyince; ABD 1983 yılında Harter ACT'İ oluşturarak outbund yüklere bunu uygulamaya başladı. Bu ACT ile taşıyanın sorumlulukları, muhtemel ve mutlak sorumsuzluk halleri, İngiliz mahkemeleri kararları da dikkate alınarak bir ulusal hukuki zemine oturmuş oldu. Teknik kusur yani taşıyanın gemi adamlarının ve hizmetindekilerin geminin idaresi ve seyrüsefahini ile ilgili kusurlarından sorumlu olmaması keyfiyeti, ticari kusur (Yüke gerekli ihtimam ve özeni göstermek bakımından taşıyanın bunda kendi kusuru olması ve/veya kendi kusuru olmasa bile gemi personeli ve hizmetlilerinin kusurundan da kendi kusuru gibi sorumlu olması) ile birlikte bu ACT'da yer almıştır. ABD'nin bu yasasını Kanada, Avustralya ve Yeni Zelanda'da benimsemiş, fakat Kanada bir adım daha öteye giderek bu yazımızın da konusu olan "Paket Başına Sorumluluğu" uygulamaya koymuştur. (Bkz: Gold Clause of Hague Rules Choon Won LEE)

1983 Harter ACT local bir yasa olduğundan soruna çözüm getirmemiş; bunun üzerine 1921 yılında önce Hague Rules Milletlerarası Hukuk Derneği tarafından konşimentolara

konularak işlerlik kazanmak üzere tavsiye mahiyetinde oluşturulmuştur. Fakat buna da çok iltifat olmayınca, İngiliz hükümetinin girişimi ile CMI (Milletlerarası Denizcilik Komitesi) çalışmalara başlayarak, bir dizi toplantı ve taslak metinden sonra mevcut ihtiyari Hague Rules ve İngiliz Hukuk Sistemi de dikkate alınarak önce 1922'de Londra'da, bilahare 1924 yılında Brüksel'de bir konferans tertip edilerek "Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu" oluşturulmuştur. Bu konvansiyon 2 Haziran 1931'de yürürlüğe girmiştir. 1968 Hague Visby ve 1979 SDR Konvansiyonu ile de tatil edilmiştir. Hague Rules dikkate alınarak hazırlandığı için bu konvansiyon bu adla ya da Lahey Kaideleri olarak da anılmaktadır. Ancak farklı Lahey Kaideleri de olduğu için Hague Kuralları teriminin kullanılması çok daha yaygın olmaktadır. Bu konvansiyon ile diğer hususlar meyanında bu yazımızın konusu olan taşıyanın sınırlı sorumluluğu; yani paket sorumluluğu da hükme bağlanmıştır.

III-HAGUE RULES'IN TAŞIYANIN PAKET YA DA BİRİM SORUMLULUĞU İLE İLGİLİ HÜKMÜ

Sözü edilen konvansiyonun bu konu ile ilgili maddeleri aşağıda belirtilmiştir:

Madde IV Kural 5;

"Yükleme yapılmadan önce malların mahiyet (nature) ve değeri hakkında yükletici tarafından beyan yapılarak, bu hususlar konşimentoda zikredilmemiş ise nakliyecisi veya gemi malların ve bunlara ait şeylerin kayıp veya hasarından dolayı koli (paket) ya da unite (birim) başına 100 sterlin veya diğer bir para ile bu miktara tekabül eden meblağdan fazlası için mesul tutulamaz".

Bu maddenin devamı olup, bizim için bu makale de önemli olan yukarıdaki ifadedir. Ancak bu maddenin devamında yer alan aşağıdaki ifade de önemlidir.

"Nakliyecisi, kaptan veya nakliyecisi acentesi ile yükleyici arasındaki bir anlaşma ile yukarıda tespit edilen rakamdan aşağı olmamak üzere bu

paragrafta yazılı meblağdan farklı azami bir meblağ tespit edilebilir”.

Bu maddenin anlamı; taşıyanın mala gelecek olan hasar ve kayıp ile ilgili olarak konşimento hamiline karşı sorumluluğu malın mahiyeti ve bedeli konşimentoda açıkça yazılmamış ise paket ya da birim başına 100 sterlin ile sınırlı olacaktır. Eğer paket ya da birim başına zarar 100 sterlinden düşük ise doğal olarak taşıyanın sorumluluğu o miktarda olacaktır.

Burada önemli olan soru paket ya da unit nedir? Paket malların bir araya getirilmiş, konsolide edilmiş, paketlenmiş halidir. Unit yani birim ise; en son 2016 yılında İngiliz Yüksek Mahkemesi’nde görülen Vinnlustodin HF v Sea Tank Shipping AS (The Aqasia) olayında verilen karar uyarınca; bir ölçü birimi olmayıp, paketin tamamlayıcısı, yani paket içine girmeyen paketlenmesi ve bir araya getirilmesi mümkün olmayan bir birim yüküdür. Başka bir deyişle araba, trafo ya da kazan gibi gemiye tek başına yüklenen birim yüküdür.

Bu yüzden de söz konusu mahkeme kararında konvansiyonun bu maddesinin dökme yüklere uygulanmayacağına karar verilmiştir. Daha sonra bu karar 2018 yılında İngiltere’de temyiz mahkemesi tarafından da onaylanmıştır. Dava İngiltere’de görülürse ve Hague Rules zorunlu olarak bu taşımaya uygulanır ise taşıyanın karşılaşıacağı durum budur. Ancak diğer bazı ülkelerin hukuki uygulaması bu şekilde değildir. Örneğin US COGSA 1936’ya göre (Hague Rules’a taraf olup, bu konvansiyonu tadil ederek kendi iç hukuklarına transfer etmişlerdir) taşıyanın sorumluluğu paket ya da birim başına USD 500 olup, buradaki birim (unit) Customary Freight Unit’dır. Yani navluna esas teşkil eden birim ya da malın fiziki olarak paketlenmeden münferiden yüklenmiş durumudur. Ne şekilde yüklenmiş ise, o bir birimdir. Bu gerçekten hareketle US COGSA’ya göre sınırlı sorumluluk dökme yüklere de uygulanmaktadır.

Diğer bazı ülkelerde de durum ve yorumlama bu merkezdedir. Unit

konusunda İngiliz mahkemesi konuyu birçok yönden inceleyerek ve konvansiyonun hazırlanma safhasındaki müzakere zabıtlarına bakarak bu karara varmıştır. Birçok İngiliz hukuk düşünürünün görüşü de bu yöndedir. Ülkemizdeki akademisyenlerin bir kısmının görüşü ise bu yönde olmayıp, en azından bu yaklaşımın adil ve bu konvansiyonun amacına uygun olmadığı yönündedir. Benim görüşüm de o paraleldedir. Çünkü yaklaşık 12 milyar ton olan uluslararası deniz taşımacılığının yaklaşık 9 milyar tonu dökme yüklerden oluşmakta olup, bu yorum ile uluslararası deniz taşımacılığının yüzde 75’i bu konvansiyonun Madde IV Kural 5 uygulamasının dışında kalmaktadır. Bu konvansiyondaki diğer önemli olan husus sorumluluğun tespitinde dikkate alınan para biriminin sterlin olmasıdır. Gerekçesi o tarihlerde dünyanın en büyük ekonomisi ve dünya ticaretinde kullanılan para birimi sterlin olduğu için yani rezerv para olduğu için kullanılmıştır.

Londra’nın finansal piyasaların merkezi olması daha 16. Yüzyıl’da başlamıştır. Bu tarihlerde uluslararası ticarete önemli artış olmuş ve 17. Yüzyıl sonlarında Royal Exchange Borsası ortaya çıkmıştır. Banknotun altın tüccarları tarafından rehin alınan altın karşılığında “gold smiths notes”ların keşide edilmesi ve bunun kağıt para gibi işlem görmesi sonucu 1694’de Bank of England yani İngiliz Merkez Bankası’nın kurularak karşılığı altın olan kağıt para/ banknotların basımını yapacak bir kurum ortaya çıkmıştır. Sterlin’in uluslararası ödemelerde kullanılan dövizler arasında birinci yeri almasını, İngiltere’nin dünya piyasasının ihtiyaç duyduğu kısa ve uzun vadeli sermayeyi sağlamış olması ve dünya ticaretinin başını çekmesiyle açıklamak mümkündür. İngiliz para piyasasında, İngiliz para kuruluşlarının garantisini almış senetlerin yüksek faiz haddi ödemedi kırılabilmesi, bu piyasanın 1850’lerden beri sağlam işleyen ve güvenilir bir piyasa olarak tanınmasına yardımcı olmuştur. Ayrıca, İngiltere’nin altın standardı sistemine 1821’den beri

bağlı kalışı, serbest ticaret anlayışına uyması, sanayi devrimini başarıyla yürütebilmiş olması ve dünyanın başlıca ithalatçı ve ihracatçılarından biri olması, dünya piyasasında ticari ve mali liderliğe sahip olmasına olanak vermiştir. Neticede, İngiliz para birimi Sterlin, konvertibilitesi en sağlam, güvenilirliği en yüksek bir döviz olarak kabul edilmiş ve altınla eşdeğer tutulmuştur.

Doğal olarak Hague Rules’ın yapıldığı dönemin rezerv parası ve ticari mübadele aracı olan Sterlin, bu konvansiyonda taşıyanın paket sorumluluğunun belirlenmesinde para birimi olarak dikkate alınmıştır. Bu maddenin diğer önemli bir hükmü maksimum 100 sterlin olarak belirlenen bu sorumluluk limitinin taşıyan ile taşıtan ya da onların anılan maddede belirtilen yetkililerinin arasında yapılan bir anlaşma ile nihai konşimento hamili lehine yükseltilebilmesidir. Başka deyişle Madde 3 kural 8 tahtında tarafların arasında varılacak ve konşimentoda yer alacak olan bir anlaşma maddesi tahtında bile bu miktar konşimento hamili aleyhine azaltılamaz, ancak lehine yükseltilebilir.

Buraya kadar sorunu çözdüğümüz ve taşıyanın sorumluluğunun mala gelecek olan hasar ve kayıp için paket ya da birim başına 100 sterlin olduğunu düşünebiliriz. Ancak durum bu kadar basit değildir. Hague Rules’ın başka bir maddesi yani Madde IX’un ilk cümlesi aşağıdaki ifadeye havidir:

“İş bu sözleşmede bahis konusu edilen para birimi (monetary unit) altın değeri olarak dikkate alınacaktır. Para birimi olarak İngiliz Lirası kullanılmayan Akit Devletler iş bu sözleşmede İngiliz Lirası olarak gösterilen meblağları, kendi para sistemlerine yuvarlayarak tahvil etme yetkisine sahip olacaklardır (in round figures)”

Bu yukarıdaki maddenin anlamı nedir? Madde IV ile Madde IX’ın ilk cümlesi arasında bir bağlantı var mıdır? İkisi bir arada mı kullanılacaktır? Başka deyişle bu 100 Sterlin, 100 Sterlin değil de, 1924 yılında 100 Sterlin’e tekabül eden



onun karşılığı olan altın miktarının malın teslim edildiği andaki değeri midir?

İşte bu husus gerek İngiliz mahkemelerinde, gerekse dünyanın farklı mahkemelerinde taraflar arasındaki ihtilaflara konu olmuş ve mahkemeler bu konudaki ihtilaf ile ilgili karar vermeye çalışmışlardır. Doğal olarak taşıyanlar Madde IV Kural 5'e istinaden sorumluluklarının paket ya da birim başına maksimum 100 Sterlin'in nominal ya da başka deyişle kağıt değeri ile sınırlı olduğunu iddia ederlerken, yük ilgilileri/nihai konşimento hamilleri Madde IX ile bu maddeyi ilişkilendirerek, bu sorumluluk limitinin Sterlin'in altın değeri olduğunu ve bu "altın Klozu'nun" (Burada Altın Klot'u olarak HR'un madde IX'u kastedilmektedir.

Daha sonra burada açıklanacağı üzere uygulamada farklı bir Altın Klot'u oluşturulmuş ve zaman içinde önemini kaybetmiştir. Biz burada Altın Klot'unu madde IX'a atıf için kullanmaktayız) geçerli olduğunu savunmuşlardır.

Bu konudaki genel kanı bu iki madde arasında bir ilinti olduğu ve Madde IV Kural 5 ile birlikte değerlendirilmesi

yönündedir. Bu bazı istisnalar dışında (Burada daha sonra atıf yapılacaktır) hem mahkeme kararı ile hem de hukukçuların düşünceleri ile belirlenmiş bir genel kabuldür.

Bununla birlikte bazı ülkeler bunu kabul edip kendi kanunlarına geçirirken, kendi para birimleri ile bu maksimum sorumluluk limitini tespit ettiklerinden bu sorun çözülmüş ve zorunlu olarak bu ülkelerin yasalarının bu taşımaya uygulanması durumunda bu bakımdan ihtilafla neden olacak bir durum kalmamıştır. Örneğin US COGSA 1936 ya da bizim 1957 tarihli Türk Ticaret Kanunumuzun deniz ticaretine ilişkin ilgili hükümlerinde daha önce Hague Rule'ı tadil ederek iç kanununa transfer eden Alman hukukundan iktibas yolu ile alıntı yapıldığından bu Altın Klot bağlantısı kesilmiş ve sorumluluk miktarı TL olarak tespit edilmiştir. Ancak Türkiye için mesele bu kadar da basit değildir. Biz 1955 yılında ayrıca bu konvansiyona taraf olarak bunu tadil etmeden kabul ettiğimizden, anılan konvansiyonun ülkemizde iki farklı versiyonunun uygulanması gibi bir durum ortaya çıkmış ve uygulamada sıkıntı yaratmıştır. Sonuçta hangisinin

geçerli olacağı hususunda dış taşımalarda yani Türkiye çıkışlı yüklerde taraf olduğumuz anlaşma hükümlerinin (orijinal Hague Rules hükümlerinin), iç taşımalarda ise 1957 tarihli TTK hükümlerinin uygulanması genel kabul görmüştür. Fakat yürürlükte olan yeni TTK ile mesele daha da karmaşık hale gelmiş ve bu sınırlı sorumluluk limiti 1968 Hague Visby ve 1979 SDR Protokolü'ne taraf olmamıza rağmen bu iki protokolün paket ya da birim başına 666.67 SDR ya da birim başına 2 SDR (paketin brüt ağırlığı üzerinden hangisi yük ilgilisi lehine sonuç veriyorsa, o dikkate alınmak üzere) olan dual rate uygulaması kanunumuzda yer almıştır. Fakat Hague Rules'a taraf olma durumumuzda devam etmektedir.

Bazı taşıyanlar ise uygun kaleme alınmış bir Paramount Klot ile taşıyan aleyhine olan yukarıda zikredilen bu durumdan kurtulmaya çalışmışlardır. Paramount Klot Hague Rules'ın uygulanmasında iyi bir ifade ile sözü edilen Altın Klotu'nun yani Madde IX'un ifadesinin uygulanmayacağını hükme bağlasa ve bu husus konşimentoda bir üstün hüküm olarak yer alsa bile, Hague Rules Madde 3/8'e göre bu taşımaya zorunlu olarak HAGUE RULES'ın uygulanması durumunda tarafların arasındaki bu anlaşma konşimento hamili üçüncü şahsın çıkarını korumak bakımından geçerli olmayacaktır. (Hague Rules Madde 3/8 zorunlu kural olup değiştirilemez hilafına sözleşmeye bir hüküm konamaz, konsa bile geçerli olmaz) Bununla beraber bu taşımaya HAGUE RULES zorunu olarak uygulanmıyorsa; taşımanın yapıldığı ülkeler ve bunların bu konvansiyona taraf olup olmamaları ya da ihtilafların halinde dikkate alınacak yasa bakımından böyle bir mecburiyet yoksa, taraflar kendi aralarında özgür iradeleri ile anlaşmaya vararak, konşimentoya bir Paramount Klot ile HAGUE RULES'ın uygulanacağını koymuşlar ise o takdirde konvansiyonun bu maddesinde de gerekli tadili yaparak taşıyanlar sorumluluklarını azaltabilirler ve Altın Klot'unun uygulanmamasını hükme bağlayabilirler. (HAGUE RULES

bu taşımaya zorunlu olarak değil de, tarafların özgür iradeleri ile anlaşmaya koydukları madde gereği uygulanıyorsa, konvansiyonun zorunlu hükümlerini tadil edebilmeleri Paramount Klok ile mümkün olabilmektedir.)

İngiltere’de ROSA S 1989 (QB 419) olayında verilen karara göre; İngiltere’de ve bunu örnek alan bir çok ülke mahkemesinde hakim düşünce bu mahiyettedir. ROSA S olayında yargıç MJ Hobhouse Madde IX’un ilk cümlesinin Madde IV Kural 5’deki 100 Sterlin’in ne olduğunu açıklamaya yönelik olduğunu, bu hususta bir şüphenin olmadığını belirtmiştir. İlaveten anılan yargıç Madde IX’daki altın Klok’unun amacının nominalizm prensibinden kaçınmak olduğunu ve dalgalı bir değer yerine altın değerine atıf yapılarak sabit ve tek bir ölçüm birimine bağlanılmasının tercih edildiğini açıklamıştır. Bu kararın da o tarihlerde Avustralya mahkemesinde görülen ve aşağıda detayı ile açıklanan Brown Bover v Baltic Shipping Company olayında yargıç Yeldham’ın kararını örnek alarak madde IX’un altın değerinin uygulanmasına karar vermiş ve Coinage Act 1971’e göre 100 Monetary Unit’in değerinin 6.630,50 sterlin olduğuna hükmetmiştir.

Altın Klok’u dışlayan bir Paramount Klok örneği aşağıda verilmiştir. Bu Paramount Klok’da dikkate edilirse konvansiyonun sadece I’den VIII’e kadar (VIII dahil olmak üzere) olan maddelerinin uygulanması, 1968Hague Visby’nin ise zorunlu olarak uygulanması gerekiyorsa uygulanması kararlaştırılmıştır. (Hague Visby’nin uygulanıp uygulanmaması keyfiyeti de önemli olup, bu konuya burada sonradan değinilecektir.)

“GENERAL PARAMOUNT CLAUSE”

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels 25 August 1924, as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, Articles I to VIII of the Hague Rules

shall apply. In such case the liability of the Carrier shall be limited to paper value(nominal) of £100.- sterling per package.

Trades where Hague-Visby Rules apply trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 – the Hague-Visby Rules – apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading...”

Bazen de konşimentolarda aşağıdaki ifadeye havi Genel Paramounth Klok yer alır;

“The Hague Rules contained in the International Convention... Dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply...”

Bu Paramount Klok’u madde IX’u hariç tutmadığı gibi, buradaki “compulsory” kelimesi önem taşımaktadır. Oysaki Hague Rules’da mevritle (place of destination/tahliye limanı) ile ilgili olarak zorunlu bir uygulamaya havi referans yada hüküm mevcut değildir. Bununla birlikte Avustralya da görülen Hi-Fert Pty Limited v United Shipping Adriatic Inc New South Wales olayında mahkeme bu Genel Paramount Klok’a göre aşağıdaki şekilde uygulama yapmıştır:

Eğer yükleme limanında Hague Rules kanunlaşmış ise (enacted) konşimentoya o uygulanacaktır. Yok, eğer uygulanmıyor ise bu takdirde tahliye limanında Hague Rules kanunlaşmış ise o uygulanacaktır. Her iki tarafta da uygulanmıyor ise bu takdirde konşimentoya konvansiyonun orijinal hali uygulanacaktır. Fakat bu bazen taşıyanın lehine olabilir. Yukarıda da açıkladığım üzere bazı ülkeler Hague Rules’ı kendi kanunları içine alarak

kanunlaştırdıkları zaman maksimum sorumluluk limitinde kendi ulusal paralarına çevirmektedirler. Örneğin tahliye limanı Nijerya ise, Nigerian Act 1925’e göre paket ya da unit başına bu maksimum sorumluluk limiti 200 Naira olup, orijinal Hague Rules Madde IV Kural 5 ve Madde IX bağlantısı ile 100 Sterlin’in altın değerine göre çok düşük olmaktadır. Bu altın değeri Rosa S olayında belirlendiği gibi 100 sterlin 732.238 saf (fine) altına tekabül edip, onun bedeli de bu olayda 6.630 Sterlin’e karşılık gelmiştir. Oysaki Hague Visby’e göre taşıyanın sınırlı sorumluluğu paket yada unit başına 666.67 SDR olup o tarihteki USD karşılığı 1023 USD olmuştur.

IV-GOLD CLAUSE (ALTIN KLOK’U)

Bu klok bizim yukarıda sözünü ettiğimiz Madde IX’dan farklı olup, ülkeler Hague Rules’a taraf olup, anlaşmanın verdiği hak tahtında kendi ulusal para birimlerine göre maksimum sınırlılık limitini tespit ettikten sonra enflasyon nedeni ile bu ülkelerin ulusal para birimlerinin değeri zaman içinde iyice düşüncü 100 Sterlin’i madde IX ile ilintili olarak uygulayan ülkeler arasında taşıyanın sınırlı sorumluluk limiti bakımından büyük fark ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine British Maritime Law Assosiation 1950 yılında Pandl Kulüpleri, Armatör Birlikleri ve British Sigorta Birlikleri arasında bir anlaşma tesis ederek, bu 100 Sterlin’in 200 Sterlin’e çıkartılmasına öncülük etmiştir. Altın Maddesi ya da Klok’u adı verilen bu madde konşimentoya konmak sureti ile anlam taşımakta olmakla beraber zaman içinde gereksiz hale dönüşmüştür. (Bkz: Bills of Lading Law and Practice - Alen Mitchelhill)

V- NEDEN MADDE IV KURAL 5 İLE MADDE IX ARASINDA İLİNTİ VARDIR? ALTIN STANDARDININ BUNUNLA İLGİSİ NEDİR?

Sterlin ile altın arasındaki ilişkiyi ortaya koyabilmek için önce Altın Standardını açıklamamız gerekmektedir.

Altın Standardı bir ülkenin para biriminin değerinin altına endekslediği ya da çıpalandığı parasal sistemdir. Altın

standartı ile birlikte ülkeler paralarını sabit miktarda altına eşitlemektedirler. Altın standartı sistemini kullanan altının fiyatını sabitler ve bu fiyat üzerinden altın alım ve satımını gerçekleştirir. Altın standartı para basmayı insanların keyfine bırakmamaktaydı. Altın miktarı sınırlı olduğundan, ancak para altın karşılığı olarak basılacağı için ya da para basımını gerçekleştiren otorite o para karşılığında belirlenen altını vermeyi taahhüt ettiğinden karşılığı olmadan para basılmamakta; böylece paranın değeri korunmakta ve enflasyonla basit bir mücadele sağlanmaktaydı. Fakat burada amaç enflasyon ile mücadeleden çok paranın istikrarının korunmasıydı. Zaten enflasyon ile tam olarak mücadele edemese de, paranın istikrarının korunmasında başarılı olmuştur. Bu uygulama bu sisteme dahil olan ülkeler bakımından bir sabit kur sistemidir. Otomatik olarak denge sağlanmaktadır. Bunun için altın ülke içinde serbestçe alınıp satılmalı ve yine altının ihraç ve ithali serbestçe yapılmalıdır.

Altın standartı İngiltere’de 19. Yüzyıl’ın ortalarında uygulanmaya başlamış ve Gümüş Standartı ve Çift Metal sisteminin yerini almıştır. Altın standartı 1870’den 1931’e kadar devam etmekle beraber I. Dünya Savaşı ile birlikte intikaya uğramıştır. (Çünkü savaş enflasyon yaratmakta bu standart ise enflasyonla bağdaşmamaktadır). Savaş sonrası İngiltere 1926 yılında yeniden bu sisteme dönmüş ancak 5 yıldan daha kısa bir süre içinde dünyanın ekonomik bir buhran ile karşılaşması sonucu (Büyük İktisadi Buhran) İngiltere bu sistemden 1931 yılında çıkmıştır.

Amerika ise 1933’de bu sistemi bırakma kararı almış, ancak bunu 1971’de gerçekleştirmiştir. Bu açıklamadan da görüleceği üzere İngiltere’de sterlin bu sistem altında altına çıpılanmıştır.

Her ne kadar konvansiyonun oluşturulduğu tarihte İngiltere bu sistemi askıya almış olsa da, Sterlin’in konvansiyonda para birimi olarak kabul edilmesi ile birlikte bunun Klok IX ile altına çıpılanması satın alma gücü ve değeri bakımından bir stabilite

yaratılması amacına matuf olmuştur. Çünkü bu sistem tam olarak ortadan kalkmamış olup, İngiltere uzun yıllara sari olan böyle bir uygulamadan gelmekteydi. Madde IV Kural 5’de sözü edilen para biriminin yani Sterlin’in değeri Klok IX ile tanımlanmaktaydı. Hal böyle olmakla beraber; Avustralya’da davası görülen Brown Bover (Australia) v Baltic Shipping Company (The Nadezhda Krupskaya) 1989 Lloyds Rep 518 (CA NSW) olayında; taşıyan sorumluluğu kabul ederek maksimum sorumluluğunun Hague Rules Madde IV Kural 5’e göre paket ya da unit başına 100 sterlin ile sınırlı olduğunu yani Sterlin’in kağıt değeri ile sorumlu olduğunu iddia etmiştir. İddia sahibi ise bu maddeyi Klok IX ile ilişkilendirerek taşıyanın sterlinin altın değeri ile sorumlu olduğunu belirtmiştir.

Buna karşın taşıyan madde IX’un konvansiyonda yer almasının nedeninin Sterlin’in değerini belirlemek olmadığını, akit ülkelerden bazıları Sterlin’den farklı bir ulusal para birimi kullanıyorlarsa, onların para birimleri üzerinden tazmin edilecek miktarı belirlemek için bu maddenin kullanıldığını iddia etmişlerdir.

İlaveten eğer bu iddiaları kabul görmeyecek ise, madde IX’un anlamının 100 Sterlin’i satın alacak altın miktarının belirlenmesi ve bu altının da ödeme yapılacak ülkenin parasına çevrilmesi yolu ile maksimum sorumluluk limitinin belirlenmesine matuf olduğunu belirtmiştir.

Dikkat edilirse; 1924 yılında 100 Sterlin’e tekabül eden altın miktarının bu günkü değeri değil. Bugün 100 sterlini almak için kaç gram altın gerekli ise, onun değeri üzerinden bir hesaplama yöntemini savunmaktadırlar. Bunun taşıyanın lehine zorlama bir iddia olduğu izahtan varestedir. Avustralya temyiz mahkemesinde taşıyanın bu iddiası kabul edilmemiştir. Yargıç Hope bu konu ile ilgili olarak aşağıdaki görüşü ileri sürmüştür: “Madde IX’un ilk cümlesi şüphesiz enflasyonu önlemeye matuftur, çünkü enflasyon taşıyanın sorumluluğunu belirleyen miktarı anlamsızlaştırmaktadır. Akit

devletler sterlinin enflasyonu karşılaması bakımından onu bir stabilite vasıtası olarak görmediklerinden, ona göre daha stabil olan bir kıymet ya da değeri yani altını tercih etmişlerdir. Kısaca bunu sağlamak üzere madde IX konvansiyona dahil edilmiştir. Dolayısı ile Avustralya temyiz mahkemesi bu olayda taşıyanın/ armatörün iddiasını kabul etmeyerek yük ilgilisi lehine karar vererek Madde IV ile madde IX’u ilintilendirmiş ve altın değerini dikkate almıştır.

Buradaki ilginç husus; bu olayla ilgili olarak Avustralya mahkemesinin Yargıç Yeldham tarafından verilen ve sonradan taşıyan tarafından temyiz edilen kararında; taşıyanın sorumluluk sınırının paket ya da unit başına 100 parasal birim olduğu bunun ise madde IX’a göre 1924 yılında Bürüksel Konvansiyonu’nun yapıldığı tarihte 100 Sterlin’e tekabül eden altın miktarı ne kadar ise bunun hesaplamada dikkate alınmasına karar vermesidir. Bilindiği üzere bu karar Rosa S olayında dikkate alınmış ve benimsenmiştir. Yargıç Yeldham’ın söz konusu bu kararının temyiz edilmesinde ise, yukarıda açıklandığı üzere temyiz mahkemesi yüksek mahkemenin kararını onaylamış ve bu kararında Rosa S olayındaki kararı dikkate almıştır. (Kısaca temyiz mahkemesinin atfı yaptığı Rosa S olayı kararı, zaten temyiz edilerek önüne gelen mahkeme kararı olup, Rosa S olayı kararı da Yargıç Yeldman’ın bu kararına dayandırılmıştır. Sonuçta Yeldman kararı hem İngiliz Mahmesi, hem de Avustralya Temyiz Mahkemesi için esas olmuştur.) Oysa bu karardan önce Avustralya’da sınırlı sorumluluk limiti 200 doların güncel değeri olup (nominal), 200 (100 sterlin)’nin 1924’deki gerçek değerine göre enflasyon nedeni ile bunun oldukça altına inmişti. (Bkz: International Trade and Business Law & Policy Peter Gilles, Gabriel Moens) **Devam edecek...**

(Bu makale iki bölümden ibaret olup, ikinci bölüm önümüzdeki sayıda yayınlanacaktır.)

**Harun Şişmanyazıcı
EKONOMİST*

TÜRKLİM'İN 22. OLAĞAN GENEL KURULU GERÇEKLEŞTİ

Deniz Ticaret Odası'nın Fındıklı'daki Genel Merkez binasında Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) 22. Olağan Genel Kurul Toplantısı gerçekleştirildi. Genel kurul divan seçiminin ardından faaliyet raporunun açıklandığı toplantıda, yeni dönemde yapılması planlanan projeler konuşuldu.



Toplantıya Altan Köseoğlu başkanlık ederken, Türkiye'nin çeşitli bölgelerindeki özel liman işletmeleri ile 22 yıldır Türk liman işletmecilerinin çatısı olan Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) 22. Olağan Genel Kurulu, 65 üye şirket yöneticilerinin de katılımı ile gerçekleştirdi. Genel Kurul'da İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır hazır bulundular.

"85 SAYILI KARARNAME İÇİN TALEBİMİZ NET"

Toplantıda konuşma yapan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "TÜRKLİM'İN 22. Olağan Genel Kurulu'nun hayırlara vesile olmasını diliyorum. Evinize hoş geldiniz demek istiyorum. Burası sizin eviniz. Sizi burada görmekten hoşnut olduğumuzu bilmenizi istiyorum" sözlerinin ardından 85 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile ilgili odanın yaptığı çalışmalara değindi. Tamer yaptığı konuşmada, "Bunun kalıcı olarak çözülmesi

için bir formülümüz var bu formülü idareye kabul ettirmeye çalışıyoruz. Ankara'da çözemediğimiz iki konu olan acentelerimizin ve limanlarımızın durumunu inşallah bu sefer anlatıp bir hal yolu sokmayı ümit ediyoruz. Hakikatten baktığınızda hayatın olağan akışına aykırı hem de gerçekten bizi çok zorlayan detaylarla uğraşıyoruz. Talebimiz net; limanlarda yapılan hizmetlerin tamamının kabotajda olmamak kaydıyla 85 sayılı kararname haricinde tutulması. Bunu da aldık mı limancılarımızın bu sıkıntısını çözmüş olmayı ümit ediyoruz. Kılavuzluk ve römorkörlük hizmetleri ile ilgili çalışıyoruz. Sektör oyuncularının katılımı ile bir çözüm formülü bulunması için yapabileceğimiz bir şey varsa bunu araştırıyoruz. İnşallah herkesin kabul edebileceği bir formül bulma imkanımız olur" sözlerini kullandı.

"GÜÇ BİRLİĞİ İLE SORUNLARIN ÜZERİNE GİTMEK HEPİMİZİN VAZİFESİ"

Tamer Kıran'ın ardından sonra söz alan Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı



Tamer Kıran

Salih Zeki Çakır ise şunları söyledi: "Ben uzunca bir süredir TÜRKLİM'in genel kurullarını kaçırmamaya çalışıyorum. TÜRKLİM benim şahsen değer verdiğim önemli bir sivil toplum kuruluşu.

Çok etkili bir kuruluş, bu anlamda Deniz Ticaret Odası ile işbirliğinin etkili bir şekilde sürmesi de sorunların çözümü açısından önem arz ettiğini de yeni yönetimler, eski yönetimler hep bildi. Hep birlikte, güç birliği ile sorunların üzerine gitmek hepimizin vazifesi. Bu makamlar zaten bu işler için vardır. Bu anlamda biz de üzerimize düşeni oda olarak yapma kararlılığında olduğumuzu ifade etmek istiyorum. 22. Olağan Genel Kurulu'nuz hayırlı olsun."

DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'dan sonra söz alan TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet



Salih Zeki Çakır

Hakan Genç, konuşmasına DTO'ya teşekkür ederek başladı. Kasım ayında oy birliği ile Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine getirilen Hakan Genç, “İyisi ile kötüsü ile 2018 yılını geride bıraktık. 2019 ve 2020 yılları ile ilgili kötümser beklentiler içindeyiz. Şu anda bir belirsizlik hakim” dedikten sonra bu belirsizlik üzere Dünya Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni Hakan GÜLDAĞ'ın bardağın ne tarafından bakmamız gerektiği ile ilgili bir konuşma yapacağını duyurdu.

“TÜRKLİM 22 YILDIR LİMAN İŞLETMELERİNİN SESİ”

Hakan Genç, limancılık sektörünün çok sayıda farklı kamu kuruluşu ve özel sektörün birlikte çalışmasını gerektiren bir sektör olduğunu belirterek sözlerine şöyle devam etti: “Limancılık sektörü, diğer kurumlar ile ilişkilerinin düzenlenebilmesi ve kamu yararı doğrultusunda limanların hak ve menfaatlerinin korunmasına yönelik çalışmalar yapan TÜRKLİM, 22 yıldır Türk Liman İşletmecilerinin tek güçlü sesidir.”

DENİZ TAŞIMACILIĞI AÇIK ARA ÖNDE

TÜRK'in 2017 yılı dış ticaret verileri dikkate alındığında toplam 391 milyar

Dolar olan ülkemiz dış ticaretinin 240 milyar Dolar tutarındaki kısmı denizyoluyla yani limanlarımız üzerinden gerçekleşmiştir. Denizyolu ve limanlar dış ticaret lojistiğinin kapasite olarak da %88'ini sağlamışlardır. Her bakımdan diğer lojistik kapasite sunucularının açık ara önünde olmasına rağmen kamunun yanı sıra ihracat ve ithalatçılarımızda limanların önemini fark ettirecek bir algı yaratamadıklarını ifade eden Genç, önümüzdeki dönemde bu paradigmayı değiştirmek üzerine bir çalışma içinde olacaklarını ifade etti.

“KILAVUZLUK VE RÖMORKÖR BU İŞİN PARÇASI”

31.12.2018 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmeliğin birçok eksiklikleri olduğuna vurgu yapan Genç, Kılavuzluk ve Römorkörcülüğün liman hizmetlerinin bir mütemmimi olduğunu belirtti. Esas amaç olan can, mal, deniz ve çevre güvenliğini sağlamanın yanında bunların doğal sonucu olarak 240 milyar Dolar tutarındaki dış ticaretimizin gerçekleştiği limanlarımızı ve kıyı tesislerimizin yüksek üretkenlik içinde çalışmalarını sürdürebilmesini temin etmek olması gerektiğine dikkat çeken Genç, bu hususları her mecliste ve devletin her kademesinde dile getirerek çözüm arayacaklarını ifade etti.

“YENİ BİR DÖNEME BAŞLIYORUZ”

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç, 2019 yılında TÜRKLİM olarak yeni bir döneme girildiğini belirterek bu dönemde, dernek adına farkındalık yaratacak birçok iletişim çalışmalarının da yapılacağını sözlerine ekledi. Genç; “Yeni yönetim sürecine girdiğimiz bu dönemde, oluşturduğumuz etkin çalışma grupları sayesinde sektörümüzü en iyi şekilde temsil edecek bir yapılmaya ve güce sahibiz. Yük grupları ile limanları bir araya getiren, ortak sorunları belirleyen ve çözüm önerileri sunan, liman işletmelerimiz arasındaki koordinasyon, iş birliği ve yardımlaşmayı teşvik eden



Mehmet Hakan Genç

güçlü yapılanmamızla yeni dönem hedeflerimize hızla ulaşacağımıza inancım tam” dedi.

Toplantıda, 2018 yılı itibarı ile Türkiye çapında 65 üyesi bulunan TÜRKLİM'in kapasite ve yük hacmi dikkate alındığında Türkiye'deki limancılık sektörünün belirleyici gücü olan bu üye firmalar ile gerçekleştiği vurgulandı.

Türkiye'de 2018 yılında elleçlenen konteynerin yüzde 92'si, genel kargonun yüzde 65'i, sıvı kimyasal yüklerin yüzde 100'ü ve kurvaziyer turizmin de yüzde 100'ü TÜRKLİM üyeleri tarafından elleçlendi.

Toplantı sonrası 2019 yılı için genel bir ekonomik değerlendirme yapmak için söz alan Hakan GÜLDAĞ, 2019'da tüm dünyayı zor bir yılın beklediğine vurgu yaptı. TÜRKLİM üyeleri ekonomik durum üzerine Hakan GÜLDAĞ'a sorularını yöneltmesinin ardından liman güvenliği uzmanları tarafından liman güvenliği üzerine sunumlar gerçekleştirildi. Yapılan sunumlarının sona ermesiyle TÜRKLİM üyesi olan liman temsilcileri Sardunya Restoran'da düzenlenen gecede bir araya gelip yemek yediler.

BOOT DÜSSELDORF YARIM ASRI DEVİRDİ

Bu yıl ellincisi düzenlenen dünyanın karada yapılan en büyük boot show fuarı boot Düsseldorf, Almanya'nın Düsseldorf kentinde uluslararası sektör oyuncularını ve deniz tutkunlarını bir araya getirdi. Deniz Ticaret Dergisi olarak bizzat Almanya'da takip ettiğimiz fuara Deniz Ticaret Odası adeta çıkarma yaptı.



Toplam 73 ülkeden iki bin ayrı şirketin katıldığı fuara Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan, DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı da katıldı. DTO Şube Başkanları, Deniz Ticaret Dergisi Genel Yayın Yönetmeni Hakkı Şen'e özel açıklamalarda bulundular.

BOOT DÜSSELDORF ÖZEL SAYIMIZA YOĞUN İLGİ

Bu yıl ellincisi "FOLLOW THE CALL" sloganıyla düzenlenen fuarın 2019 yılında su sporlarına özel bir önem verdi. On beş ayrı salonda sergilenen teknelere, fuarın ilk gününde ziyaretçiler yoğun ilgi gösterirken, teknelerin

yani sıra dalgıç ve su sporları da, düzenlenen farklı programlarla tanıtıldı. Ayrıca su sporları için özel aksesuarlar ve kıyafetler de fuar alanında yerini aldı. Özellikle deniz turizmi ve su sporlarında Türkiye'den haberlerin yer aldığı Boot Düsseldorf için özel olarak İngilizce hazırlanan Deniz Ticareti Dergisi özel sayısına da fuar katılımcıları tarafından yoğun ilgi gösterildi. Türkiye standını ziyaret eden katılımcılar Deniz Ticareti Dergisi'ni okuyarak Türk deniz turizmi ve su sporları hakkında en güncel bilgilere ulaştılar.

TANITIM FIRSATI

Fuarlar Komitesi'nin de başkanı olan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, fuarın ikinci günü düzenlediği basın toplantısında, dünyanın birçok ülkesinden ilgili sektörlerin yer aldığı

fuara, Türkiye'nin turizm imkanlarını tanıtmak için katıldıklarını söyledi. Bayrak özellikle Türkiye'nin deniz turizmindeki potansiyelini Avrupalılara anlatmak istediklerini vurguladı.

Bayrak, "Denizimizi, kıyılarımızı, koylarımızı, sualtı zenginliklerimizi ve diğer zenginliklerimizi bizim burada anlatıp pazarlamamız lazım. Bunu en iyi yapabileceğimiz alanlardan biri de burası. Oda olarak üyelerimize, buralarda kendilerini daha çok temsil etmeleri için Turizm Bakanlığı'mızın işbirliğinde imkanlar sunuyoruz" açıklamasında bulundu.

Bu tür uluslararası fuarlara katılıp yapılan tanıtımların neticesini mutlaka göreceklere inandıklarını ifade eden Bayrak, gösterdikleri gayretin sonucu olarak turizm pazarından daha fazla pay alacaklarını ve pastadaki katma değer oranını artıracaklarını, böylece marka değeri yaratıp fiyatları bir üst kademeye çekeceklerini bildirdi.

Kalitenin önemine vurgu yapan Bayrak, "Ölçek ekonomisine uygun üretim yapan tesisler ve firmalar oluşturmak durumundayız. Bunu başardığımız zaman Türkiye'nin önünde kimse duramaz. 8 bin 500 kilometrenin üzerinde kıyısı olan bir ülkenin deniz turizminden aldığı pay mutlaka bunun birkaç katı fazla olmak zorunda. Ülkemizde bunu sağlayacak insan birikimi, altyapı ve müteşebbis ruhu da var. Eksiklerimizi tamamlayarak arzu ettiğimiz rakamlara ulaşacağız" şeklinde konuştu.

TÜRKİYE STANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın organizasyonu



Türkiye’den otuz ayrı şirket fuara katılırken, fuarda Türkiye standını temsil eden T.C. Berlin Kültür ve Tanıtma Müşavirliği’nden Hüseyin Gazi Coşan şu değerlendirmeleri yaptı: “Bakanlık olarak yedisi dalgıçlar bölümünde olmak üzere 30 şirketle fuara katıldık. Fuar meslek ve teknik bir fuar olduğu için Türkiye standını Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Türkiye Deniz Ticaret Odası birlikte düzenlendi. Kıyılarımızda

güzel marinalarımız var, daha çok yat, daha çok turist, bununla beraber üst düzey gelirli turist bekliyoruz. Rakamlar bu anlamda bu yıl çok iyi. Almanya’da rezervasyonlar yüzde 123 artmış durumda, bu da bizim için olumlu.”

KAŞ'A DAVET

Fuara katılan Türk firmalarından Kaş Setur Marina Müdürü Tuncay Özses ile Boot Trip Turkey Yatçılık sahibi Ergun

Dündar, Kaş’ı Avrupa’da tanıtabilmek adına Türkiye standında temaslarda bulundular. Türkiye standında Kaş’ın tanıtımını yapan Kaş firmaları, standla gelenlere nazar boncuklu anahtarlık ve broşür hediye edip, Türk lokumu ikram etti. Kaş, Kekova ve Kalkan’ı tanıtan film gösteriminin yanı sıra dalış turizmi ve haftalık mavi yolculuk ve günübirlik Kekova turları satıldı.

Fuarda Kaş’ın tanıtımını yapan turizmci Ergun Dündar, “Bu fuar deniz turizmi için çok önemli. Bu alandaki dünyanın en büyük fuarı. Kaş’ı elimizden geldiğince tanıtıyoruz. Bu fuarda Kaş kurumsal olarak temsil edilmeli. Ne yazık ki temsil edilmiyor. Daha çok tanıtımı yapılmalı. Çünkü Kaş dalış ve deniz turizminde dünyada bir marka. Kekova bir dünya cenneti markası. Bu markanın değerini artırmanın, daha çok yabancı turisti Kaş’a getirmenin yolu tanıtımdan geçiyor. Biz kişisel olarak buna katkı sağlamaya çalışıyoruz” dedi.

DTO ŞUBELERİ DÜSSELDORF'TAYDI

Fuara katılım sağlayan Antalya, Bodrum, Fethiye, İzmir ve Marmaris şube başkanları da fuar boyunca Türkiye’nin deniz turizm potansiyelini yurt dışında anlatabilmek adına Deniz Ticaret Odası adına girişimlerde bulundular. Fuar boyunca stantları gezerek temaslarda bulunan heyet geçen yıllara oranla Türkiye’ye olan ilgilin arttığına dair gözlemlerde ortak bir kana vardı.

Fuara katılan DTO şubelerinden, Antalya Deniz Ticaret Odası Şube Başkanı Ahmet Çetin, söz konusu ilginin Türkiye’nin turizm sektörüne de katkısı olabileceğini belirtti ve ekledi: “Fuar çok iyi başladı, katılım oldukça yoğun. Antalya şubesi olarak 13’üncü ve üçüncü salonda ülkemizi temsil ediyoruz. İlk gün gördüğümüz yoğun ilgi, bizleri çok mutlu etti. Türkiye’ye, özellikle kıyılarımıza, bu fuarın büyük bir katkı sağlayacağına inanıyorum. Ege ve Akdeniz’de mavi tur ve yatçılık çok gelişmiş vaziyette, Almanya ile yaşanan siyasi kriz dolayısıyla son bir iki yıl



sönük geçti fakat 2019 sezonun çok iyi geçeceğini ümit ediyorum.”

“ÜLKEMİZİ TEMSİL ETMEKTEN MUTLULUK DUYUYORUZ”

DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç Vira Haber’e yaptığı açıklamada fuarla ilgili şu değerlendirmelerde bulundu: “Dünyaca çok önemli bir boow show’un içinde olup, ülkemizi temsil etmekten mutluluk duyuyoruz. Baktığım kadarıyla katılım ve ziyaretçi sayısı gayet güzel. Türk stantlarımızı ziyaret ediyoruz. Onlardan almış olduğumuz tepkilerde olumlu yönde. İnşallah önümüzdeki yıllarda hem ülkemizi, hem sektörümüzü daha faydalı şekilde katılım sağlamaya devam edeceğiz. 2019 yaz sezonunda ülkemize yüzde 123 gibi bir ön rezervasyon artışı var. 2019 yılının geçtiğimiz yıla göre çok daha verimli geçmesini umuyoruz.”

DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı Vira Haber’e yaptığı açıklamada, “Fuara katılma amacımız buradaki üyelerimizin fuar katılımlarını gözlemlemek. Onlarla ilgili burada yaşanan sorunları yerinde görmek. Fuarın katılımcıları ve ziyaretçileri ile ilgili bilgi edinmek üzere buraya geldik. Katılımda ciddi bir yoğun olduğunu gözlemledik. İnşallah bundan sonra sektörümüze daha faydalı olacaktır” ifadelerini kullandı.

“TURİST SAYISINDA ARTIŞ VAR...”

DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan Vira Haber’e yaptığı açıklamada, “Bugün Almanya’da ülkemizin tanıtımıyla ilgili çalışmalar yapmak üzere bulunmaktayız. Ben öncelikle Turizm Bakanımıza, burada bulunan turizm ataşelerimize ve konsolosumuza teşekkür ediyorum. Bu tür boot show’lar ülkemizin tanıtımı için olmazsa olmazlardandır. Ayrıca bu sene ülkemizi talep eden turist sayısında bir artış var, bu ülkemiz adına çok sevindirici” şeklinde konuştu

“KARADA YAPILAN EN BÜYÜK DENİZCİLİK FUARI”

DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk



Vira Haber’e yaptığı açıklamada ise şunları söyledi: “Bu fuarın en önemli özelliği karada yapılan en büyük denizcilik fuarı olması. Dünyanın birçok ülkesinin kendisini hem dalış, hem su sporları noktasında tanıttığı dünyanın en büyük yat firmalarının yeni yatlarını sergilediği en önemli denizcilik fuarlarından bir tanesi boot Düsseldorf. Biz Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi olarak son beş senedir

bu fuara eksiksiz bir şekilde katılmaya gayret gösterdik. Bu senenin başında bu fuara devlet desteğinin çekilmesi söz konusuydu. Sayın Bakan’ın gayretleriyle bu durum düzeltildi ve bu Türkiye açısından çok önemli oldu. Dünyadaki su sporları konusunda bir cennettir Türkiye. Ülkemizi Ege veya İzmir olarak kısıtlamadan su sporlar noktasında tanıtmaya gayret gösteriyoruz.”



KOSDER'İN 70. YÖNETİM KURULU TOPLANTISI YAPILDI

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) 70. Yönetim Kurulu toplantısını Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM) toplantı salonunda 15 Ocak Salı günü gerçekleştirdi.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Hızırreis Deniz'in ve DTO Meclis Başkanı ve KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Salih Zeki Çakır'ın da katılım sağladığı toplantıda; Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Zeynep Pınar Kalkavan Sesel, Genel Sekreter Hakan Çendik, Yönetim Kurulu Üyeleri; Bülent Dandin, Fatih Yıldız, Engin Dönmez, Akif Ural, Cafer Şener, Faruk Emre Yıldırım, Hüseyin Avni Şan, Mehmet Suat Dinçelek, Semih Ünlü, Yalçın Akın, Denetim Kurulu Başkanı Ayhan Aytekin, Denetim Kurulu Başkan Yardımcıları; Begüm Nergiz Birben, Barbaros Yüksel, Üye Mustafa Can ve Dernek Müdürü Tiber Özay yer aldı.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Hızırreis Deniz, yeni kurulan ve teknolojik imkanlarla donatılan toplantı salonunu idare veya sivil toplum kuruluşu bazında ilk olarak KOSDER'in kullandığını vurguladı. Toplantının Kıyı Emniyeti

Genel Müdürlüğü'nde (KEGM) gerçekleştirilmesinden dolayı duyduğu memnuniyeti de dile getiren Hızırreis Deniz, "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü olarak burası devletimizin yeri; ister kurumsal yapı olsun isterse şirket bazında kapımız her daim herkese açık" dedi.

KOSDER Yönetimi olarak KEGM'de bulunmaktan duydukları memnuniyeti dile getiren Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş şu ifadeleri kullandı: "Öncelikle bu güzel mekanda yönetim kurulu toplantımızı yapma imkanı tanıyan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüz Hızırreis Deniz Beyefendi'ye teşekkürlerimi sunuyorum.

Bir önceki ziyaretimizde kendileri KOSDER'e kapılarının her zaman açık olduğunu belirtmişti. Bizler de bu minvalde 70. Yönetim Kurulu toplantımızı idaremiz ve sektörümüz adına önemi yadsınamaz kurumlarından



biri olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüzde yapalım istedik. İdaremize KOSDER'e gösterdikleri teveccühten dolayı şükranlarımızı sunuyor ve toplantımızın sektörümüz adına hayırlara vesile olmasını diliyorum."

Hüseyin Kocabaş'ın açılış konuşmasının ardından toplantı gündemine geçildi. Koster Filosu Yenileme Projesi, navlun piyasaları, Yeni Kılavuzluk ve Römorkörcülük Yönetmeliği, İstanbul Boğazı'nın 100 metre altı gemilere çift yönlü trafiğe açılması konuları ve denizcilik sektörünün güncel sorunları toplantıda ele alındı.

GMO, GİSBİR VE ÜNİVERSİTE İŞBİRLİĞİ

GMO ve GİSBİR, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi ile İş Birliği Protokolü İmzaladı.

TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, GİSBİR ve İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversiteleri'nin ilgili fakülte dekanları ile 22 Ocak 2019 tarihinde GMO merkezinde toplantı gerçekleştirdi. Toplantıya, GİSBİR Genel Sekreter Yardımcısı M. Ercan Özokutucu, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ahmet Ergin, Yıldız Teknik Üniversitesi



Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, Piri Reis Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dekanı M. Ömer Belik ve Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Salih Bostancı, Genel Sekreter M. Kürşat Pekşen katılım sağladı.

İmzalanan iş birliği protokolüne uygun olarak tüm staj yeri başvurularının GMO'ya yapılarak, staj yerlerinin tek merkezden dağıtımı planlanıyor.

“GEMİCİ DİLİNDE YABANCI SÖZCÜK İSTİLASI ENGELLENMELİ”

Deniz Müzesi’nde düzenlenen Gemici Dili Çalıştayı’nda denizcilik dilinde kullanılan yabancı sözcüklerin yerine Türkçe karşılıklar üretilmesi için denizci entelektüeller bir araya geldi. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı himayesinde gerçekleşen çalıştayda denizci dilinde giderek artan yabancı sözcüklerin önüne geçilmesi yönünde ilk adım atıldı.

Deniz Müzesi’nde gerçekleşen çalıştaya emekli ve muvazzaf askerlerin yanı sıra edebiyat, dil, tarih ve denizcilik alanında uzman akademisyenler de katıldı. Çalıştayda tasfiyeci bir dil temizliği yerine Akdeniz’in ortak dil hafızası da olan lingua franca sözcükleri de koruyarak özellikle Türkçe karşılığı olan İngilizce sözcük kullanımının önüne geçilmesi gerektiği vurgulandı. Toplantıya Astsubay Meslek Yüksekokulu öğrencileri de katıldı. Emekli Amiral Cem Gürdeniz’in başkanlık ettiği gün boyu süren çalıştayda üç bölüme ayrılmış konular etrafında tartışıldı. 1. oturumda, “Türk Denizcilik Kültüründe Gemici Dili” konusu üzerine üç ayrı sunum gerçekleştirildi. 1. Oturumda Prof. Dr. Mustafa Pultar, (Türk Gemici Dilinin Kaynakları) Dz. Kur. Alb. Ali Rıza İşipek, (Osmanlı Gemici Dili Kaynakları), Öğ. Yb. Gökhan Atmaca (Osmanlı Gemi Jurnellerinde Gemici Dili), Dr. Çimen Günay Erkol (Türk Edebiyatında Denizcilik Kültürü: Şiirlerde Gemiciler) denizciliğin tarih ve dille ilişkisi üzerine sunumlar yaptı.

ARŞİVDE YAVAŞ AMA ÖNEMLİ İLERLEME

Türkiye’deki en büyük Osmanlı arşivlerinden birine ev sahipliği yapılan ve 20 milyon imparatorluk dönemi belgesine ev sahipliği yaptığı tahmin edilen Deniz Müzesi’nin kurulmasında emeği geçen subaylar yapılan çalışmalarını anlatırken, muvazzaf askerler de güncel arşiv çalışmalarından bahsetti. Arşivdeki belgelerin dijital ortama aktarılmasında seneler içinde yüzde 80 oranında ilerleme kaydedildiği, müzede süren arşiv çalışmalarının hem akademik çalışmalar için hem de denizci belleğin korunmasında kritik rol oynadığı ifade edildi. Çalıştayın ikinci oturumda



“Gemici Dili Edebiyatı” konusu üzerine panelistler sunumlar gerçekleştirdi. 2. oturumda Öğ. Alb. Rüstem Kurtoglu (Türk Şiirinde Gemici Dili), Edhem Dirvana (Yatçılık ve Yeni Terim İhtiyacı), Prof. Dr. Ömer Bozkurt (Türk Denizci Diline İlişkin Bazı Gözlemler: Meslek Dışından Bir Bakış), Doç Dr. Gültekin Yıldız (Bahriyede Kullanılan İngilizce Terimlerin Türkçeleştirilmesi) güncel denizci dilinde yaşanan dezenformasyon üzerine örnekler verdikleri sunumlar yaptılar.

İkinci oturumda özellikle yatçılık konusunda İngilizce kelime kullanma merakının adeta bir özentisi haline dönüştüğü üzerine çarpıcı örnekler verildi. Edhem Dirvana’nın yaptığı sunumda İngilizcesi “cam cleat” olan halat sabitleyicisinin “cem kilit” olarak Türkçeye çevrilmesi gibi yanlış örnekler katılımcılarla paylaşıldı. Cem Gürdeniz, aynı kelimenin “kıstırmaç” olarak aslında daha güzel bir çevirisinin olduğunu da belirtti.

YERLİ TEKNOLOJİDE DİLE DİKKAT

Milli Savunma Üniversitesi’nden harp tarihi uzmanı Doç. Dr. Gültekin Yıldız,

özellikle MİLGEM gibi bu projelerde bu hususa önem verildiğinin altını çizdi.

Yıldız, Milli Savunma Üniversitesi olarak Türk Silahlı Kuvvetleri ile işbirliği içinde bu konuda çalışma grubu oluşturacaklarını ve üniversite olarak bu konuda girişimleri olduğunu söyledi.

Toplantıda öne çıkan önerilerden biri de Prof. Dr. Ömer Bozkurt’un yaptığı “konteyner” kelimesi yerine “kutuyük” kelimesinin kullanılmasıydı.

“HİÇBİR SİYASİ PARTİNİN PROGRAMINDA DENİZCİLİK YOK”

Toplantıya başkanlık eden Cem Gürdeniz kapanış konuşmasında, Türkiye’de deniz kültürünün yayılması için siyasi irade gerektiğine vurgu yaparken Türkiye’de bu konuda elini taşın altına koyan bir makamın olmadığını söyledi.

Cem Gürdeniz, “Türkiye’de hiçbir siyasi partinin programında denizciliğe dair iki sayfa yok” ifadelerini kullandı.

Toplantının sonunda panelistlere Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Tayyar Ertem tarafından plaket takdim edildi.

DENİZCİLİKTE DİJİTALLEŞME ELE ALINDI

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde düzenlenen panele İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Başkanı Arif Bostan, Denizcilik Federasyonu Başkanı Erkan Dereli, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, TMMOB GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın ile öğretim görevlileri, öğrenciler ve çok sayıda davetli katıldı.

Panel öncesinde açılış konuşmalarını İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Başkanı Arif Bostan ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yaptı.

“Denizcilikte Dijitalleşme” konulu panelin oturum yöneticiliğini Dr. Kaptan Özkan Poyraz yaptı. Mühendis Engin Yazıcıoğlu, Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt, Em. Dnz. Yüksek Mühendis Alper Sınay ve Avukat Özgür Çetin panelistler olarak katılımcılara denizcilikte dijitalleşme ve teknolojik gelişmelerle ilgili sunumlar yaptı.

Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt, Denizcilikte dijitalleşmenin gemi adamlarını nasıl etkileyeceğini belirten sunumunda gelişen teknoloji ve otonom gemilerin gemi adamlarını nasıl etkileyeceği, gemi adamlarına otonom gemilerde ne kadar



ihtiyaç olacağı konusunda katılımcıları bilgilendirdi.

Yüksek Mühendis Alper Sınay ise özellikle 5G teknolojisi ile otonom gemilerin çalışma prensibi hakkında sunum yaptı.

Alper Sınay gelişen ve gelişmekte olan denizcilik teknolojisinin armatörleri, gemi adamlarını, kara personelini nasıl etkileyeceğini, fırsatları, dikkat edilmesi gereken konuları katılımcılara aktardı.

KILAVUZLUK VE RÖMORKÖRCÜLÜK HİZMETLERİ YÖNETMELİĞİ'NİN İLK GENELGESİ YAYINLANDI

Türk denizcilik sektörünün yakından ilgilendiren, 31.12.2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren “Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği” için ilk Genelge Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan imzası ile yayınlandı.

Genelgede Türk Boğazları Bölgesi'nde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün hem kılavuzluk hem de römorkörlük hizmetlerini birlikte vermeye devam edeceği belirtiliyor.

Ayrıca özelleştirme ile imtiyaz hakkı elde etmiş olan kuruluşlar kılavuzluk ve römorkörlük hizmetlerini birlikte verebilecek. Yönetmelikte sözü edilen A, B ve C tipi hizmet sahalarının hangi

sahalar olduğu ve bu sahalar hangi tesislerin dahil oldukları da belirleniyor.

Buna göre, İzmit Körfezi, Ambarlı, Nemrut Körfezi, İskenderun Körfezi ve Gemlik Körfezi, römorkörcülükte A hizmet sınıfına dahil oldu. Kılavuzlukta A hizmet sınıfı ise İzmit Körfezi, Nemrut Körfezi ve İskenderun Körfezi ile sınırlı kaldı.

Yönetmelik gereği A sınıfı kılavuzluk

hizmet belgesi için en az 24 kılavuz kaptan, B sınıfı kılavuzluk hizmet belgesi için en az 8 kılavuz kaptan, C sınıfı kılavuzluk hizmet belgesi için en az 2 kılavuz kaptan istihdamı gerekmekte. Römorkörcülükte ise asgari değerler A sınıfı için 6, B sınıfı için 2 ve C sınıfı için 1 olarak belirlendi. Hizmet izin süreleri de sınıflara göre değişiyor. A sınıfında 20 yıl, B sınıfında 15 yıl, C sınıfında ise 10 yıl süreli hizmet izni verilecek.

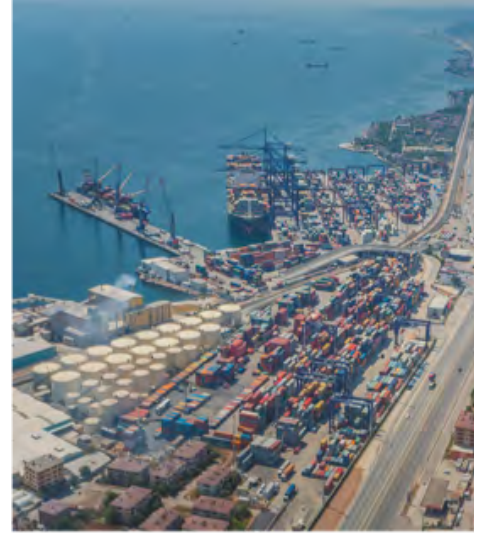
EVYAPPORT INTERMODAL TAŞIMACILIK AĞIYLA HİTERLANDINI DÜNYA İLE BİRLEŞTİRİYOR

Evyapport, sahip olduğu uluslararası standartlardaki altyapısı, geniş ve ulaşılabilir hinterlandı ile çok önemli global konteyner hatlarına ev sahipliği yapıyor.



Toplam 265.000 metrekare alan üzerinde kurulu olan Evyapport, D-100 ve TEM otoyollarına doğrudan bağlantı sağlayabilen, İstanbul - Ankara demiryolu hattına iltisak bağlantısı olan, Kocaeli şehir merkezine 10 km. uzaklıktadır. Bulunduğu noktadan İstanbul, Kocaeli, Adapazarı, Ankara,

vinç, 5 MHC vinç, 26 RTG vinç, 6 konteyner istifleyici ve 52 terminal çekicisi ile uluslararası standartta 7/24 hizmet vermekte olup, 2018 yılında Doğu Marmara'da kaydettiği %28 büyüme oranıyla müşterileri için önemli bir çözüm ortağı olmuştur.



partnerleri ile birlikte müşterilerine direkt Amerika, Avrupa, Kuzey Afrika, Ortadoğu, Karadeniz ve Hindistan bağlantıları sunmaktadır.

Evyapport, İstanbul Anadolu Yakası, Dilovası ve Gebze Organize Sanayi Bölgelerine olan stratejik yakınlığının yanı sıra Liman içerisine dahil edilen demiryolu bağlantısı sayesinde, İstanbul - Ankara ve İstanbul - Eskişehir ana demiryolu hattına bağlanarak müşterilerine düşük maliyetli ve güvenilir demiryolu ulaşım olanağı sunmaktadır.

Bu özelliği ile hem bölgesi, hem de hinterlandı için stratejik bir konuma sahip olan Evyapport, toplam 1.185 m. uzunluğundaki liman için tren hattında günlük 4 katar karşılama kapasitesi ile toplamda 144 adet vagonu kabul edebilmektedir. Bölgesinin ve İç Batı Anadolu'nun dünyaya açılan kapısı olan Evyapport, ihracatçılar ve ithalatçılar için ekonomik ulaşım yolları ile altyapısını güçlendirmeye ve müşteri ihtiyaçlarını yüksek servis kalitesi ile rekabetçi fiyat yapısını birleştirerek sürdürmeyi amaçlamaktadır.



Düzce, Bilecik, Kütahya ve Eskişehir 'de ki endüstri merkezlerine kolay ulaşım imkanına sahip olup, müşterileri için güvenilir, çevreci, düşük maliyetli ve rekabetçi liman hizmetleri ve intermodal taşıma ile ulaşım alternatifleri sunmaktadır. 1.171 m. yanaşma yeri, minimum 16 m. su derinliği, 4 SSG



Evyapport, sahip olduğu uluslararası standartlardaki altyapısı, geniş ve ulaşılabilir hinterlandı ile çok önemli global konteyner hatlarına ev sahipliği yapıyor. Uzakdoğu – Akdeniz ve Karadeniz arasında direkt olarak sefer yapan Ocean Alliance ve The Alliance'ın çözüm ortağı olan Evyapport tüm global



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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



IMO 2020 İÇİN GEÇ KALMAYIN

ADERCO Türkiye temsilcisi Tuna Denizcilik Genel Müdürü Fikri Tuna 22 Ocak 2019 tarihindeki toplantıda alınan kararların yakıt sorunu hakkında önemli ipuçları içerdiğine dikkat çekti. ADERCO CEO'su Olivier Baiwir, 1 Ocak 2020 tarihinde hazır hale gelmek için şimdiden harekete geçmek gerektiği uyarısını yaptı.

Denizcilik alanında yakıt katkı konusundaki öncü şirketlerinden olan ADERCO, gemi sahiplerini, gemi işletmecilerini ve operatörlerini, IMO'nun 2020 yılında yürürlüğe koyacağı yakıt sülfür oranı kısıtlamalarına uyma konusunda artık planlamalarının başlamış olması gerektiğini hatırlatıyor.

ADERCO CEO'su Olivier Baiwir, denizcilik endüstrisi alanında faaliyet gösteren bazı firmaların sülfür salınımını kısıtlayan uygulamaların bir yıl uzakta olduğunu düşünerek rahat hareket ettiklerini belirtti. Baiwir, bu global düzenlemelere 1 Ocak 2020 tarihinde hazır hale gelmek için şimdiden harekete geçmek gerektiği uyarısını yaptı.

“1 AY GERİDE KALDI”

Konuyla ilgili bir açıklama yapan Baiwir şunları söyledi: “IMO sülfür sınırlaması 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girecek, fakat uyum planlaması için bir ay geçti bile. Gemi sahipleri, gemi işletmecileri ve operatörleri; 2019 yılı sonuna hazırlık için yeni yakıt temin ederken, yakıt katkı uygulamalarını da artık bir düzene sokmaları gerekiyor. Gündemi uzun süre meşgul eden open-loop scrubber'lara son dönemde gelen yasaklara rağmen, yakıt katkı maddeleri ile yakıt bakımı, IMO regülasyonlara uyum için en düşük maliyetli ve basit yoldur. Ayrıca gemi motorlarını korumada ekstra bir yararları vardır. Yakıt salınımındaki sülfür sınırlamasının uygulamaya gireceği 2020'den önce, üstesinden gelinmesi gerekli en önemli görevlerden biri yeni yakıt almadan önce tankların temizlenmesidir. Tanklarda en düşük oranda yüksek sülfürlü yakıt kalması bile zorunlu IMO düzenlemesinin ihlâli anlamına gelecektir ve ciddi sonuçları olacaktır. Bizim önerimiz, bu yılın haziran



Fikri Tuna / Tuna Denizcilik Genel Müdürü

ayından itibaren yakıt katkı maddesi kullanımına başlanması ve yeni yakıt alımı için gerekli tank temizliğini sağlamak.” Yakıt katkı bakımı konusunda dünya lideri olan ADERCO'nun CEO'su Olivier Baiwir'a göre; yakıt katkıları, düzenlemeleri yerine getirebilmek için en etkin çözüm ve en iyi yol olarak görünüyor. Yakıt katkı bakımı sağlayan ADERCO ürünü, yakıt alımından önce direkt olarak yakıt tanklarına boşaltılarak kullanılıyor. Ürün, karışım risklerini azaltmak, mevcut sludge'ı kullanılabilir yakıt haline dönüştürmek ve yeni düşük sülfürlü yakıtı almadan önce yakıttaki atıkları temizlemek için direkt olarak yakıtı da eklenebiliyor. Yakıt katkı maddesi, ayrıca motorlarında korunmasını sağlıyor. ADERCO uzmanları bu konuda da 1980 beri müşterilerine hizmet verdiklerini belirtiyor.

“HAZIRLIKLARA BAŞLAMAK İÇİN EN UYGUN ZAMAN”

1981 yılında Kanada'da kurulmuş olan, yakıt düzenleyicileri ve yağlama

düzeltilicileri dahil olmak üzere, özel yakıt katkı maddeleri üretimi yapan ADERCO'da çalışan uzmanlar şu tavsiyelerde bulunuyor: “Müşterilerimize tavsiyemiz, düzenlemeye uyumun, yakıt tanklarında başladığını unutmasınlar.

Şu an IMO 2020'ye hazırlık için başlangıç yapılacak en uygun zamandır. Yakıt katkı çözümümüz ile gemi sahipleri, gemi işletmecileri ve operatörler masraflı dry-dock veya kiralama konularına kafa yormaksızın bu kanıtlanmış metodu uygulayabilirler. Kaygılandığımız konu bazı gemilerin 2019 sonuna yeni yakıtlara hazır olmaksızın girmeleridir.

Bunun için en basit ve en tasarruflu metot, yakıt katkı maddesi kullanımıdır. Denizcilik otoriteleri ve Liman Başkanlıkları 2020 başında yeni kurallara uymama konusuna muhtemelen yoğunlaşacaklarından, yeni kurallara uymayanlar ağır para cezaları ve gemilerine el koyulması durumu ile karşılaşabilirler. Anlaşılacağı üzere, yakıt katkı maddesi kullanımı, kafa rahatlığı ve operasyonel yeterlilik için ödenecek küçük bir bedeldir. “

Uzmanların belirttiğine göre ADERCO ürünleri % 100 bitkisel-organik, % 100 külsüz ve % 100 metalden arınmıştır. Bundan dolayı da dünya çapında denizcilik, madencilik, güç kaynağı ve ulaşım sektöründeki yakıt gücüne dayanan operasyonlarda daha üstün performans, verimlilik ve sürdürülebilirlik sağlarlar. ADERCO'nun daha süratli hizmet vermek adına Atina, Dubai, Genova, Houston, Limasol, Montreal, Sao Paulo, Conakry, Jakarta, Seul, Singapur ve Sidney ile birlikte dünya çapında 20'den fazla stok noktası bulunmaktadır.

Detaylı bilgi için: www.aderco.com



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

ROMANIA

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

TURKEY AND BLACK SEA

Marine / aviation
20% of total GWP

BULGARIA

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

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

MARINE PRODUCTS

- Blue and Brown Water Hull & Machinery
- Builders' Risks
- Pleasure Craft & Yachts
- Cargo
- Other Marine Liabilities including:
Ship Repairers', Port Authorities & Operators' Liabilities
- Cash in Transit / Cash in Vault
- Specie
- Single voyages (non-scrap)

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

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

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

Shareholder structure

alpha associates

European Bank
for Reconstruction and Development

EUROPEAN INVESTMENT FUND

BUCHAREST HEADQUARTERS

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

TURKEY REPRESENTATIVE

Seda Eraslan Baransel
Gsm: +90 533 088 87 46

www.certasig.eu

Sektörün geleceğine umutla bakıyoruz...

Lojistik sektörü hem küresel anlamda, hem de ülkemizde büyük değişim ve dönüşüm geçiriyor. Sadece 3-4 yıl evvel dünyayı sarmaya başlayan endüstri 4.0 kasırgası, bugün lojistik sektörünü de etkisi altına almış ve dönüştürmeye başlamış durumda.



EMRE ELDENER
UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Endüstri 4.0 ya da diğer adıyla “Dördüncü Sanayi Devrimi”, lojistik sektöründe çok köklü bir dijitalleşme sürecini de beraberinde getirdi.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD olarak yaklaşık üç yıldır dünyada Endüstri 4.0 ile ilgili yaşanan gelişmeleri yakından takip ediyor ve söz aldığımız her platformda hem üyelerimizi, hem de paydaşlarımızı bu konuda bilgilendirmeye çalışıyoruz.

Bu sürecin sonunda oluşan birikimimizi 19 Eylül’de düzenlediğimiz UTİKAD 2018 Geleceğin Lojistiği Zirvesi’nde lojistik sektörü ve iş dünyasının temsilcileri ile paylaştık.

ZİRVE, LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİNE IŞIK TUTTU

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın katılımı ve açılış konuşması ile bizleri onurlandırdığı Geleceğin Lojistiği Zirvesi’nde lojistik sektörü temsilcilerinin yanı sıra tedarik zinciri yöneticilerinden üreticilere, ithalat ve ihracat firmalarından dış ticaret firmalarına, yazılım ve teknoloji firmalarından sigorta şirketlerine kadar birçok farklı sektörden temsilci bir araya geldi. Lojistik sektörünün geleceğine ışık tutan zirvemizde, e-dünyada sektörleri bekleyen yeni iş modelleri ve iş yapış şekilleri değerlendirildi.

Fütürist, Ekonomist, M-Gen Dijital Ajansı Başkanı Ufuk Tarhan ve İON

Academy Kurucusu Ali Rıza Ersoy’un ana konuşmacı olarak yer aldığı zirvemize TEDAR, TEİD, Sürdürülebilirlik Akademisi, Digit4Turkey, SUT-D gibi birçok sivil toplum kuruluşu da destek verdi. Çok kıymetli konuşmacıları ağırladık ve geleceğe daha umutla bakmayı sağlayacak bilgilere ulaştık. Özellikle ‘blockcahin’ teknolojisinin beklediğimizden çok daha kısa bir süre içinde iş yapış şekillerimizde meydana getireceği köklü değişikliklerin neler olabileceğini görmekle kalmadık, Chainstep GmbH Kurucusu Frank Bolten’e video konferans ile bağlanarak, pratik uygulamaların ayrıntılarını dinleme şansını yakaladık.

UTİKAD ve İMEAK DTO’nun ortak üyelerinin de yer aldığı Geleceğin Lojistiği Zirvesi’nin sektör açısından büyük bir fayda sağladığına inanıyoruz. Çünkü UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur’un zirvenin sonunda yaptığı sunumda da dile getirdiği üzere lojistik sektörünün aktörleri dijital dönüşümü yakalamak zorundalar.

Dünyadaki tüm paydaşlarımız çalışmalarını bu yönde sürdürürken ve yatırımlarını dijitalleşmeye yönlendirirken Türk lojistik sektörü olarak bu dönüşüme seyirci kalmamız kabul edilebilir bir durum değil. Ancak bu noktada belirtmek gerekir ki; özel sektör olarak Endüstri 4.0 ve dijitalleşme trenini kaçırmamaya çalışırken, kamu desteğini de arkamızda hissetmemiz gerekiyor. Özellikle gümrüklerde hızlanmayı ve otomasyonu sağlamak için yeni teknolojilerin kullanılması, dünya ile entegrasyon açısından büyük önem taşıyor. Bunun yanı sıra taşıma modlarının entegrasyonu için altyapı ve üstyapı çalışmalarının belli bir plan



ve program dahilinde tamamlanması sadece lojistik sektörünün önünü açmakla kalmayacak aynı zamanda ülkemizin 'uluslararası bir aktarma merkezi' olmasını da sağlayarak ekonomimize büyük katkı sağlayacaktır.

TÜRKİYE 160 ÜLKE ARASINDA 47. SIRADA

Bildiğiniz üzere 2007 yılından beri Dünya Bankası ülkelerin lojistik performanslarını 6 farklı kriter çerçevesinde ölçerek ülkeleri Uluslararası Lojistik Performans Endeksi adı altında puanlıyor.

Bu kriterler gümrük, altyapı, uluslararası sevkiyat, lojistik hizmetlerin kalitesi, gönderilerin takibi ve izlenebilirliği ve son olarak gönderilerin zamanında teslimi başlıkları altında sıralanıyor.

2018 yılı için kısa süre önce açıklanan Lojistik Performans Endeksi verilerine göre Türkiye 160 ülke arasında 47. sırada yer alıyor. Önceki yıla göre 13

sıra birden gerileyen Türkiye, ne yazık ki 2018 yılında şimdiye kadarki en kötü performansını sergilemiş görünüyor. Tabii ki bu gerilemenin birçok sebebi bulunuyor. Ancak lojistik sektörü olarak bu gerilemeye 'umutsuzlukla' bakmak yerine sebep-sonuç ilişkilerini daha iyi kurmak, gerilemeye neden olan koşulları

iyileştirmek için fırsat olarak görmeliyiz. İşte bu sebeplerle sektörde dijitalleşme ve entegrasyon için çalışmalarımızı sürdüreceğiz. UTİKAD olarak 2019'da sektördeki "İleri'ye dönüşüm"ü konuşmak için üyelerimiz ve tüm paydaşlarımızla yeniden bir araya geleceğiz.



IMO 2020 – Karar verme zamanı

Hepimizin heyecanla beklediği IMO 2020 semineri 16 Ocak 2019 tarihinde Deniz Ticaret Odasında gerçekleşti. İstanbul 2020 Çalışma Grubumuzun düzenlediği seminere katılım oldukça yoğun ve seminer sonrasında aldığımız geri bildirimler bizi oldukça memnun etti.



***ERDEM ÇOKER**

IMO 2020 kural değişikliği tüm yönleriyle bu seminerde masaya yatırıldı. Uygulamaya geçilmesine 11 ay kala gerçekleşen bu seminer, bir nevi “köprüden önceki son çıkış” özelliği taşıyordu...

IMO 2020 DEĞİŞİM

Artık hepimizin çok iyi bildiği gibi 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemilerin kullanacağı denizcilik yakıtlarının sülfür oranı yüzde 3,5'dan yüzde 0,5'e düşürülecek. SECA bölgelerinde kullanılacak denizcilik yakıtlarının sülfür oranı yüzde 0,1 olarak devam edecek. 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren yaşanacak değişimi hem küresel, hem SECA bölgelerinde aşağıdaki tabloda gösterebiliriz.

FONAR (Fuel Oil non-availability Report)
gittiğimiz limanlarda yüzde 0,5 ya da
daha az sülfürlü yakıt bulamaz isek,

	2020 ÖNCESİ	2020 SONRASI
KÜRESEL		
Max. Sülfür	%3,50	%0,50
EGCS (Scrubber)	Evet	Evet
Fonar	Kullanılmıyor	Kullanılacak
HSFO Taşıma yasağı	Hayır	1 Mart 2020
ECA		
Max. Sülfür	0,10%	0,10%
EGCS (Scrubber)	Evet	Evet
Fonar	Sadece ABD	Kullanılacak
HSFO Taşıma yasağı	Hayır	1 Mart 2020

yüksek sülfürlü yakıt kullanmak zorunda kaldığımızda, doldurmamız gereken form. Bu formun örneğini seminerde paylaştık. İnternette kolaylıkla bulabilirsiniz. Formda geminin kimlik bilgileri; yükleme tahliye limanları; yakıtın hangi ikmallere sorulduğu ve tekrar ne zaman düşük sülfüre geçileceği gibi birçok doldurulması gereken yer bulunuyor.

[illegible]

MEPC 73 Deniz Çevre Koruma Komitesi taşıma yasağı: 14.1 Nolu Düzenleme (1 Mart 2020'den geçerli): "The sulphur content of fuel oil used or carried for use on board a ship shall not exceed %0.5"

Buradaki “carried” kelimesini çevirirken biraz kafa karışıklığına neden oluyoruz. Taşıma olarak çevirildiği için yanlış anlaşılabilir. Bulundurma dersek, daha kolay anlaşılacaktır.

Bu düzenleme sonucunda scrubber takmayan gemiler, 1 Ocak 2020 tarihinden sonra %0,5 yakmak zorundalar ve eğer 1 Ocak 2020'den sonra gemi yakıt tanklarında %3,5

sülfürlü yakıt kaldı ise, bu yakıttan 1 Mart 2020'ye kadar debunkering yaparak kurtulmak zorundalar.

- 1 Mart 2020'ye kadar HSFO (%3,5) yakabilirim - HAYIR alamazsın
 - 1 Mart 2020'ye kadar depomdaki HSFO (%3,5) yakabilirim - HAYIR yakamazsın
 - Artık kargo olarak HSFO (%3,5) taşınması olmayacak - HAYIR buradaki düzenleme sadece gemi yakıt tanklarını kapsıyor, HSFO bir limandan diğerine gemi kargo tanklarında yük olarak taşınmaya devam edecek.
- Çin 2020 yılını beklemeden, kendi limanlarında %0,5 sülfürlü yakıt kullanımını zorunlu hale getirdi. Hatta bu bölgede (Singapur ve Tayvan'da) %0,5 sülfürlü yakıt satılmaya da başladı. Yani Çin IMO 2020'yi 1 sene önce başlatmış oldu. Akdeniz'in SECA bölgesine dahil edilmesini (%0,1 sülfürlü yakıt kullanma zorunluluğu) özellikle Fransa istiyor. Bunun yürürlüğe girmesi için bütün Akdeniz'e kıyısı ülkelerin mutabık kalması gerekiyor. Yakın bir gelecekte böyle bir mutabakat pek mümkün görünmüyor.

IMO 2020 DEĞİŞİM SONRASI ETKİLERİ

- Kuralın devreye girme tarihinde artık erteleme beklenmiyor. MEPC 73 Deniz Çevre Koruma Komitesi son toplantısında Panama, Marshall Adaları, Liberya, Bahama gibi güçlü bayrak devletlerinin talebi ve Bimco, Intertanko gibi kuruluşların desteklediği EBP (Experince Building Phase) – Tecrübe Oluşturma Aşaması reddedildi. Tam olarak neydi EBP? Gene %0,5 kullanımını 1 Ocak 2020’de başlatacak, herkesimin birbiri ile tecrübe ve deneyimlerini paylaşabileceği; herhangi

bir cezayı yaptırımın bulunmayacağı bir zaman dilimi önerisiydi. Deniz Çevre Koruma Komitesi bu öneriyi reddetti. Akıllardaki tek soru işareti ABD'deki 2020 başkanlık seçimleri. Trump lokal dizel ve benzin fiyatlarında bu değişim nedeniyle aşırı yükselme olursa, buna izin vermeyeceğini söyledi.

- Ortalama yakıt fiyatlarının %25 artması bekleniyor.
- Tüm dünyadaki deniz taşımacılığı maliyetini 50-60 milyar dolar arttırması bekleniyor
- 2020 ilk çeyreğinde belirsizlik ve karışıklık yaşanabilir (%0,5 yakıt bulamama ya da yakıt kalitesi problemleri)
- 2020 ilk çeyreğinde HSFO(%3,5) - VLSFO(%0,5) fiyat farkından dolayı Scrubber siparişlerinde artış bekleniyordu, fakat son gelişmelerin (Rotterdam, Singapur, Çin ve son olarak Fujairah limanlarının open-loop scrubber yasaklaması)ardından bu durum değişebilir.
- IMO 2020 ile birlikte yıllık 3,2 milyon ton sülfür atığı engellenmiş olacak.

IMO 2020 UYUMLULUK SEÇENEKLERİ

IMO 2020 Uyumluluk seçeneklerini 4 ana başlık altında toplayabiliriz. Her uyumluluk seçeneğinin pozitif ve negatif yönleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

VLSFO - HDS Sülfür Yakıtı Kullanmak	Küresel yakıt fiyatları
• 0,1-0,5 sülfür oranı istenir. • HDS teknolojisi kullanılır.	• Küresel yakıt fiyatları • Küresel yakıt fiyatları / Standart yakıt oranına göre • Yakıtın ne zaman satın alınacağına bağlı olarak
Scrubber ile HDS HDS Yakıtı Kullanmak	Küresel yakıt fiyatları
• 0,1-0,5 sülfür oranı istenir. • HDS teknolojisi kullanılır.	• Küresel yakıt fiyatları • Küresel yakıt fiyatları / Standart yakıt oranına göre • Yakıtın ne zaman satın alınacağına bağlı olarak
LNG Kullanmak	Küresel yakıt fiyatları
• 0,1-0,5 sülfür oranı istenir. • HDS teknolojisi kullanılır.	• Küresel yakıt fiyatları • Küresel yakıt fiyatları / Standart yakıt oranına göre • Yakıtın ne zaman satın alınacağına bağlı olarak
Kurallara Uymamak	Küresel yakıt fiyatları
• 0,1-0,5 sülfür oranı istenir. • HDS teknolojisi kullanılır.	• Küresel yakıt fiyatları • Küresel yakıt fiyatları / Standart yakıt oranına göre • Yakıtın ne zaman satın alınacağına bağlı olarak

Peki, uyumluluk nasıl denetlenilecek? IMO bu görevi liman devletlerine verdi, her liman kendi şartlarında bunu denetleyecek. Buradaki tecrübemiz SECA bölgelerinde yapılan denetimler. Haberli yapılan denetimler ve habersiz yapılan denetimler var. Liman otoriteleri gemiye gelip aldığınız yakıtların BDR kontrolünü yapabilir ya da tanklarındaki yakıtlardan numune alıp teste gönderebilir.

Birde bizim haberimiz olmayan denetimler var:



*Great Belt (Danimarka) köprüsünde bulunan algılayıcı, geçen her geminin emisyon oranlarını ölçüp otoritelere raporluyor.

**Drone ile geminin bacasına gelerek emisyon ölçümü yapılabiliyor.

Global olarak uyumluluğun %90 civarında olacağı tahmin ediliyor.

2020 yılında marketteki yakıtların dağılımı nasıl olacak? Bunun tahminlemesini yapan birçok araştırma şirketi ve yakıt firmaları mevcut. 8 ayrı analizin ortalamasını alarak, marketteki dağılımın nasıl olacağına dair ipuçları yakalayabiliriz.

%0,5 VLSFO	%50
%0,1 MGO	%25
%3,5 HSFO	%23
LNG	%2

Uyumluluk seçeneklerinden kendine en uygun olanı seçen armatör ne yapmalı? Kurallara uymamak zaten bir seçenek değil, listede yazmamın sebebi negatif yönlerini ortaya iyice koymak. LNG kullanmak yakın zamanda çok artış göstermeyecek fakat gittikçe artıyor.

Scrubber kullanmayı seçen armatör zaten scrubber üreticisinin talimatlarını izleyecek. %0,5 kullanmayı seçen büyük çoğunluğun şu anda ne yapması gerekiyor?

IMO bu geçiş için çok güzel bir plan hazırlamış: Ship Implementation Plan – Gemi Uygulama Planı. Bu planda geminin neresinde değişiklik yapmanız gerekiyor, ne zaman yapmanız

gerekıyor, tersane gerekliyse süreçleri, modifikasyonlar gibi tüm süreçleri ve

detayları bulabilirsiniz. Her armatörün mutlaka elinin altında bulunması ve hazırlıklarını planlı şekilde yapmasına çok yardımcı olacak bir form.

IMO 2020 – ARZ / TALEP TALEP

Yakıt talep eden taraf olan armatörler, kiracılar ve işletmeciler tarafındaki son gelişmeler

- Armatörler uyum stratejilerini ortaya koymaya başladılar.
- Çoğunlukla yeni yapım gemilere sipariş verilen scrubber'lar, 2018 ikinci yarısından itibaren mevcut gemilere de takılmak için sipariş verildi.
- VLSFO karışım kalitesi ile ilgili endişeler var.
- Uyumsuzluk konusundaki kaygıları var ve bunların izlenmesi & önlenmesinin yollarını merak ediyorlar.
- LNG çok iyi bir çözüm ancak kısa vadede çok artış göstermeyecek.
- Fiyatlamalarda netlik bekliyorlar.
- Fiyatların artmasıyla birlikte, kredi limitleri dolacağı için, daha fazla sayıda tedarikçi ile çalışmak zorunda kalabilirler.
- 2020 tedarik ile ilgili endişeler azalmaya başladı.

ARZ

Yakıtı markete sunan taraf olan, rafineriler, fiziksel ikmalcılar ve tedarikler tarafındaki son gelişmeler

- 2020 için büyük değişikliğe gitmiyorlar.
- 2020'deki talebi karşılayabilmek için birden fazla seçeneği göz önünde bulundurmaları gerekiyor.
- Büyük ikmal noktalarında HSFO, VLSFO ve MGO bulunacak. İstanbul'da

IMO – Ship Implementation Plan

IMO INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

E

3 ALBERT EMBARKMENT
LONDON SE1 7TP
Telephone: +44 (0)20 7735 7611 Fax: +44 (0)20 7735 7612

MEPC.1/Circ.575
9 November 2018

GUIDANCE ON THE DEVELOPMENT OF A SHIP IMPLEMENTATION PLAN FOR THE CONSISTENT IMPLEMENTATION OF THE 0.50% SULPHUR LIMIT UNDER MARPOL ANNEX VI

1. The Marine Environment Protection Committee, at its seventy-third session (22 to 26 October 2018), approved the Guidance on the development of a ship implementation plan for the consistent implementation of the 0.50% sulphur limit under MARPOL Annex VI, as set out in the annex.

2. Member Governments are invited to bring the annexed Guidance to the attention of their Administration, industry, relevant shipping organizations, shipping companies and other stakeholders concerned.

Details of yard booking (as applicable), time schedules etc.:-

Estimated date of completion of modification:

2.2.2 Fuel transfer, filtration and delivery systems

Description of modification:-

Details of yard booking (as applicable), time schedules etc.:-

Estimated date of completion of modification:

APPENDIX 1

INDICATIVE EXAMPLE FOR SHIP IMPLEMENTATION PLAN FOR ACHIEVING COMPLIANCE WITH THE 0.50% SULPHUR LIMIT ENTERING INTO FORCE ON 1 JANUARY 2020 USING COMPLIANT FUEL OIL ONLY

Particulars of ship:

- 1. Name of ship:
- 2. Country number (or name):
- 3. IMO Number:

Planning and preparation (before 1 January 2020)

1. Risk assessment and mitigation plan

- 1.1 Risk assessment (Impact of new fuels: YES/NO)
- 1.2 Likelihood of onboard SMS: YES/NO

2. Fuel oil system modifications and tank cleaning (if needed)

- 2.1 Schedule for cleaning with manufacturer and classification society:

2.3 Tank opening required: YES/NO/NOT APPLICABLE

If YES, then:

Details of cleaning schedule (including, yard booking, time schedules etc., if applicable)

Estimated date of completion of opening:

3. Fuel oil capacity and segregation capability:

Following any required modifications as per Section 2:

- 3.1 Expected number of tanker tanks designated to store 0.50% sulphur compliant fuel oil
- 3.2 Expected total storage capacity (m³) for 0.50% sulphur compliant fuel oil
- 3.3 Expected number of tanker tanks designated to store 0.10% sulphur compliant fuel oil
- 3.4 Expected total storage capacity (m³) for 0.10% sulphur compliant fuel oil
- 3.5 Approximate total fuel oil content (m³) in the fuel oil transfer, purification and delivery systems

2020 İLK ÇEYREK SONRASINDA

- Fiyat farkı kademeli olarak azalacaktır.
- Scrubber'ın armatöre maliyeti azalacak, Scrubber siparişi ve Scrubberlı gemi sayısı artacak dolayısı ile HSFO kullanımı artacak
- Rafinerilerin damıtık ürün üretimi artacak ve MGO fiyatlarının üstündeki baskı zamanla azalacak

İSTANBUL 2020 ÇALIŞMA GRUBU

Arkas Petrol, Enerji Petrol, Petrol Ofisi ve Socar Marine yöneticileri tarafından, 2020 değişimlerine çok daha iyi hazırlanmak ve tüm hazırlıkların yapılabilmesi için birlikte çalışmak fikriyle İstanbul 2020 Çalışma Grubu kurulmuştur. İstanbul 2020 Çalışma Grubu, aylık olarak toplantılar yapmaktadır. Bu toplantılarda Ticaret Bakanlığı, EPDK, Armatör temsilcileri, Traderlar başta olmak üzere sektördeki tüm oyuncular ile fikir alış-verişinde bulunuldu. Önceliğimiz Türk armatörlerinin ikmallerini Türkiye'de yaparak, onlara sağladığımız lojistik avantajı devam ettirmek. Tüm sektörün düşünceleri alınarak, geniş katılımlı, proaktif bir yapı ile ilerlemek ve Akdeniz ile dünya piyasasındaki yerimizi daha da ileriye taşımak istiyoruz. İhracatımızda

dünyadaki önemli ve büyük ikmal noktalarından birtanesi. İstanbul'da da her 3 ürün bulunacak.

- VLSFO tedarik noktaları ortaya çıkmaya başladı.
- 2020'de birçok rafineri HSFO üretimine istemese de devam etmek zorunda.
- Bazı ikmalci / traderlar daha kısa vade arıyor / uyguluyorlar.
- Altyapı ve doğru lojistik, sorunsuz geçiş için çok önemli olacak.
- Fiyat artışı sadece denizcilik yakıtlarında olmayacak, diğer ürünleri de etkileyecek.

IMO 2020 FİYATLAMA

HSFO – MGO fiyat farkı şu anda 200\$ 2020 başında

- Fiyat farkı 280\$-300\$ bandına çıkabilir
- Farkın açılması MGO'daki değişimden ziyade HSFO'nun fiyatının çok düşmesinden kaynaklanacak, dolayısıyla



%70'inin MGO'dan oluştuğu varsayılan VLSFO(%0,5) ile HSFO(%3,5) arasındaki fiyat farkı 200\$'a yaklaşacaktır.

- Burada birçok farklı fiyat tahminlemesi yapılıyor. MGO fiyatının çok dramatik olarak artacağını öngörenler, artan rafineri kapasite ile MGO fiyatındaki artışın sınırlı olacağını öngörenler de var.



çok önemli yer tutan gemi yakıt ikmallerimizin, 2023 yılı 500milyar dolar ihracat hedefinde, 2020 yılından sonra daha da önem kazanacağını ve bu ortak hedefimize büyük katkı yapacağımızı düşünüyoruz.

*ARKAS PETROL SATIŞ VE TİCARET GENEL MÜDÜR YRD.

OCAK 2019 YAKIT FİYATLARI

2.01.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	380.000	403.000	583.000
Piraeus	323.000	342.000	518.000
Malta	338.000	361.000	533.000
Novorossissk	341.000	356.000	620.000
Ceuta	352.000	375.000	547.000
Gibraltar	351.000	374.000	545.000
Rotterdam	318.000	342.000	481.000
Fujairah	334.000	342.000	710.000
Singapore	340.000	344.000	477.000
Brent 54.91			

09.01.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	396.000	416.000	608.000
Piraeus	363.000	383.000	566.000
Malta	380.000	405.000	579.000
Novorossissk	361.000	381.000	620.000
Ceuta	384.000	409.000	591.000
Gibraltar	383.000	408.000	589.000
Rotterdam	349.000	373.000	527.000
Fujairah	376.000	383.000	725.000
Singapore	384.000	388.000	535.000
Brent 61.44			

16.01.2019			
	391.000	411.000	612.000
İstanbul	372.000	392.000	585.000
Piraeus	380.000	405.000	594.000
Malta	375.000	398.000	620.000
Novorossissk	370.000	395.000	592.000
Ceuta	374.000	399.000	590.000
Gibraltar	362.000	384.000	547.000
Rotterdam	379.250	384.250	725.000
Fujairah	392.000	395.000	552.000
Singapore	346.000	350.000	511.000
Brent 61.32			

23.01.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	396.000	416.000	610.000
Piraeus	386.000	409.000	594.000
Malta	385.000	409.000	595.000
Novorossissk	380.000	401.000	615.000
Ceuta	386.000	411.000	598.000
Gibraltar	386.000	411.000	596.000
Rotterdam	363.000	385.000	532.000
Fujairah	392.750	397.750	720.000
Singapore	403.000	406.000	559.000
Brent 61.72			

31.01.2019			
	406.000	423.000	615.000
İstanbul	396.000	415.000	596.000
Piraeus	397.000	420.000	595.000
Malta	380.000	404.000	625.000
Novorossissk	398.000	423.000	601.000
Ceuta	398.000	423.000	601.000
Gibraltar	376.000	398.000	547.000
Rotterdam	390.000	395.000	720.000
Fujairah	406.750	409.250	560.000
Singapore	346.000	350.000	511.000
Brent 61.47			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



Beklenmeyen tablo...

Yeni yıla yeni umutlar ve beklentiler ile girmiş bulunmaktayız. Evvelki yazılarımızda ve geçtiğimiz yılların aynı dönemlerinde hep dile getirdiğimiz üzere, Aralık ve Ocak aylarının markette sakinliğe zaman zaman durgunluğa şahit olduğumuz dönemler olarak adlandırıldığını söyleriz.

ULUÇ KEDME*

Bu dönemde endekslerde ve beraberinde navlunlarda düşüş olması olağandışı bir durum olarak karşılanmaz. Ancak Şubat başı itibari ile Uzakdoğu tatillerinin bitmesine müteakip marketin hareketlerine anlam yüklemek genel bir kaide ve her zaman daha doğru bir yaklaşım olmuştur. Ancak yukarıdaki belirtmiş olduğumuz durum ve beklentilerin de üzerinde şu an itibari ile markete baktığımızda ciddi bir düşüş trendine tanıklık ettiğimizi görüyoruz.

Endekslerde başta genel endeks olan Baltık Kuruyük Endeksi olmak üzere sırası ile Capesize/Panamax/Supramax

ve Handysize endekslerinde kaybın son bir ayda ortalama yüzde 30'un üzerinde olduğunu görmekteyiz. Geçtiğimiz sene bu dönemi hafif aşağı yönlü olarak görmüştük, ancak bu sene başı düşüş eğilimi anlamında 2016 senesinin başını hatırlatmak ile beraber yine de beklentilerimizi olumlu tutmamıza henüz engel olamamıştır. Bu olağandışı beklenmeyen keskin düşüşü yorumlayabilmek henüz zor... Bunun için özellikle Şubat başı ve sonrası hareketi görmek önem teşkil etmektedir. Bu tablo hali ile alım-satım piyasalarında da beklemeyle sebebiyet vermiş ve raporlara da yansımıştır.

Yukarıda paylaşmış olduğumuz bilgilerin aksine Brent petrolde ise hafif bir toparlanma olduğundan bahsetmemiz yanlış olmaz, ancak demir çelik ve hurda fiyatlarında stabil halin devamlılığını görüyoruz.

Dünya ekonomik anlamda zor bir dönemden geçmekte ve beraberinde ülkelerin büyüme tahminlerinin revize edildiğini görmekteyiz. Bu piyasalarda ister istemez daralma beklentisinin olduğu ihtimalini göstermekte, ancak realize daralma ne denli olacak önümüzdeki süreçte daha net yorumlayabiliyor olacağız.

OCAK 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşaa Yılı	İnşaa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
PADMINI	75.700	2012	CHINA	BULK	GREEK	12,50
OCEAN COLOSSUS	58.831	2010	JAPAN	BULK	GREEK	15,00
NORTH QUAY	57.000	2010	CHINA	BULK	NA	*
SALFORD QUAY	56.956	2011	CHINA	BULK	NA	*
						19,00*
TOPAZ HALO	55.612	2011	JAPAN	BULK	GREEK	15,40
PAROS SEAS	56.780	2011	CHINA	BULK	CHINESE	*
KAVALA SEAS	56.380	2011	CHINA	BULK	CHINESE	*
						24,50*
JIN ZHOU	50.209	2001	JAPAN	BULK	SINGAPORE	7,30
UNIORDER	47.240	1997	JAPAN	BULK	INDONESIAN	4,50

OCAK 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

						24,50*
JIN ZHOU	50.209	2001	JAPAN	BULK	SINGAPORE	7,30
UNIORDER	47.240	1997	JAPAN	BULK	INDONESIAN	4,50
DI XIANG	23.308	2009	CHINA	BULK	CHINESE	5,30
JIANGSU NEWYANGZI 2131	81.800	2019	CHINA	BULK	CHINESE	27,50*
JIANGSU NEWYANGZI 2122	81.800	2019	CHINA	BULK	CHINESE	27,50*
ATLANTICA SUN	82.000	2019	CHINA	BULK	GERMAN	26,50
CHANG HENG HAI	23.772	2009	CHINA	BULK	CHINESE	11,20*
CHANG LING HAI	23.444	2010	CHINA	BULK	CHINESE	11,20*
TINA	75.933	2000	JAPAN	BULK	CHINESE	5,80
SHUN YI	73.461	2001	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	9,50
CONTI LAPISLAZULI	57.001	2011	CHINA	BULK	NA	10,50
LUISIA COLOSSUS	55.455	2010	JAPAN	BULK	GREEK	14,75
TIGRIS	52.454	2003	JAPAN	BULK	NA	8,00
MERLIN	50.296	2001	JAPAN	BULK	INDONESIAN	6,80
BONNIE VENTURE	32.500	2012	CHINA	BULK	EUROPEAN	9,60
AMSEL	27.308	1994	JAPAN	BULK	NA	2,20
CENTURY PEARL	16.383	2008	JAPAN	BULK	TURKISH	7,00
MUNICH TRADER	12.918	1999	ROMANIA	CONT.	CHINESE	2,20
PIETRO BENEDETTI	9.770	2012	CHINA	MPP	FINNISH	5,90
MAX VENTURE	12.244	2008		CONT.	SINOKOR	NA
AALDERDIJK	21.298	2011		CONT.	JR SHIPPING	9,30*
AKERDIJK	21.293	2011		CONT.	JR SHIPPING	9,30*
ALSTERDISJK	21.150	2011		CONT.	JR SHIPPING	9,30*
AMERDIJK	21.231	2011		CONT.	JR SHIPPING	9,30*
VORONEZH	23.063	2008		CONT.	NA	NA
ACX PEARL	39.580	2008		CONT.	EASTERN PACIFIC	NA
CAFER DEDE	26.811	2008	TURKEY	CONT.	GREEK	9,00*
IBRAHIM DEDE	26.811	2008	TURKEY	CONT.	GREEK	9,00*
LUCINA	9.857	2004	ROMANIA	MPP	NA	3,20
PACIFIC GLORY	299.999	2001	JAPAN	TANKER	CHINESE	22,00
NORDIC SPIRIT	151.294	2001	KOREA	TANKER	NA	11,20
BLUE RIVER	106.638	2002	JAPAN	TANKER	GREEK	11,50
GREEN HELLAS	50.885	2014	KOREA	TANKER	CHINESE	26,00
HIGH FLOW	46.846	2006	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	11,45
CHEMICAL AQUARIUS	18.045	2012	CHINA	TANKER	GREEK	11,50
NJORD CLOUD	16.882	2004	ITALY	TANKER	EUROPEAN	6,85

OCAK 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

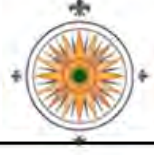
RIROIL 1	6.620	2003	RUSSIA	TANKER	TURKISH	2,00
FORMOSA SIXTEEN	45.672	2007	CHINA	TANKER	GREEK	8,00
JINAN	40232	2003	KOREA	TANKER	NA	9,25*
DUKHAN	40231	2003	KOREA	TANKER	NA	9,25*
SICHEM DEFIANCE	17.396	2001	JAPAN	TANKER	NA	7,00
NORTHERN OCEAN	13.781	1998	CHINA	TANKER	DANISH	5,00
TRANS BORG	11.921	2000	JAPAN	TANKER	KOREAN	5,20
FALCON GRACE	46.475	1999	KOREA	TANKER	NA	5,70*
FALCON VICTORY	46.473	1999	KOREA	TANKER	NA	5,70*
TURQUOISE-T	13.966	2009	TURKEY	TANKER	CANADA	9,00*
TOPAZ-T	13.947	2008	TURKEY	TANKER	CANADA	8,50*

*Enbloc satışı ifade eder

 HURDA FİYATLARI OCAK 2019 			
ÜLKE	Dökme <u>Kuruyük</u> (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 425-435
HİNDİSTAN	US\$ 410-420	US\$ 425-435	US\$ 415-425
PAKİSTAN	US\$ 400-410	US\$ 420-430	US\$ 410-420
TÜRKİYE	US\$ 235-245	US\$ 235-245	US\$ 245-255
ÇİN	US\$ 145-155	US\$ 165-175	US\$ 155-165



OCAK 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI



Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşaa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
MAMITSA XL	150.393	20.536	1995	BULK	AS IS SINGAPORE	420
PRINCESS OF LUCK	24.346	7.278	1997	CONT.	BANGLADESH	446
KOTA HARMUNI	17.626	5.313	1997	CONT.	BANGLADESH	458
SERVAL	13.700	5.825	1995	CONT.	INDIA	450
OCEAN STAR 98	7.690	4.022	1986	REEFER	BANGLADESH	408
PERSEY	9.989	4.055	1983	RORO	BANGLADESH	440
MARONI	43.260	10.374	1981	TANKER	BANGLADESH	425
TSEZAR	3.324	1.863	1980	TANKER	BANGLADESH	445
EVER ULTRA	63.388	24.018	1996	CONT.	AS IS TAIWAN	420
MARENO	17.705	5.996	2000	CONT.	AS IS OMAN	440
EVER ABLE	15.606	7.004	1996	CONT.	AS IS TAIWAN	380
HARIN TRANSPORT 16	1.750	695	1979	MPP	BANGLADESH	390
LIMANSKIY	911	1.666	1985	REEFER	BANGLADESH	428
GAZ SUPPLIER	49.996	17.122	1990	LPG	INDIA	420
EAGLE ATLANTA	107.160	16.717	1999	TANKER	AS IS SINGAPORE	445
EAGLE ANAHEIM	107.160	16.717	1999	TANKER	AS IS SINGAPORE	445
EAGLE AUGUSTA	105.345	16.380	1999	TANKER	AS IS SINGAPORE	445
EAGLE BIRMINGHAM	99.343	16.727	1997	TANKER	AS IS SINGAPORE	443
CHEMTRANS SKY	63.381	13.310	2000	TANKER	AS IS SINGAPORE	435
TVL XIAMEN	11.064	4.718	1997	CONT.	AS IS TAIWAN	382
BW HELIOS	44.995	16.094	1992	LPG	INDIA	430

*Enbloc satışı ifade eder

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

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

2017-2018 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2018 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,34 azalarak 35 milyon tona gerilemiştir.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Kasım 2018



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2018 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 18,99 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2018 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,03 azalarak 9,85 milyon tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2018 yılı Kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 26,83 azalarak 15,1 milyon tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 18,99 gerileyerek 25 milyon ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Kasım	2017	10.158.221	-3,03%	20.675.179	-26,83%	30.833.400	-18,99%
	2018	9.850.252		15.128.767		24.979.019	
Ocak - Kasım	2017	104.587.619	-4,87%	212.546.388	-5,53%	317.134.007	-5,31%
	2018	99.494.419		200.799.720		300.294.139	

Kaynak: UAB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü

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



MARVEL SNP

Gemi Alım - Satım - Yeni İnşa Hizmetleri

45 SENELİK TECRÜBEMİZ İLE

İhtiyaçlarınıza en uygun gemiyi bulma ve geminizi en uygun şartlarda satmak için tüm tecrübemiz ve portföyümüz ile hizmetinizdeyiz.

Levent Karaçelik

- * Gemi Alım - Satım Brokerlik hizmeti (Koster - Bulk - Tanker - RoRo - Ropax - Ferry)
- * Fizibilite Hazırlama
- * Satın alınacak ve yeni inşa gemi için uzun dönem kira kontratları temin etme
- * Yeni inşa için Dizayn + Tersane anlaşmaları temini
- * Finansman temini
- * Hurdaya gemi satımlarında "as is where is" satışların organize edilmesi
- * Liebherr gemi Kreynleri Türkiye Satış Acenteliği
- * Yüzer havuz - Tüzer Vinç - Dregging gemisi temini

Safran Sokak No:3 3. Levent 34330 İstanbul / Turkey

Tel: +90 212 283 98 55 • +90 212 269 34 57 • Fax / Email: +90 212 269 60 04

snp@marvelsnp.com • www.marvelsnp.com

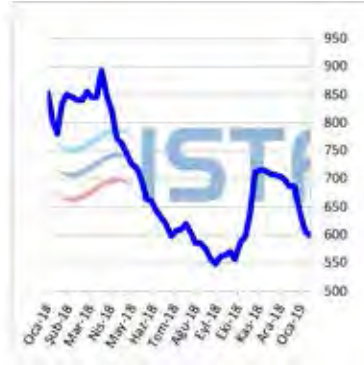
28.01.2019

05. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

İki hafta üst üste serbest düşerek toplamda sene başına göre yüzde 15 gerileyen ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta da düştü fakat ciddi biçimde hız kesti. Endeks yüzde 1.2 gerileyerek 600 puana düştü ve 2018 Ekim ayından beri ilk kez bu seviyede görüldü.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX Son 1 Yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Piyasalar Ticaret Savaşları cephesinden gelen sinyallere hassas yaklaşılmaya devam ediyor. Ocak ayı başında sıcak mesajların verildiği ama piyasaların tatmin edilemediği görüşmeler sonrasında Çin Başbakan Yardımcısı Liu He'nin Ocak sonu itibarıyla görüşmelere devam etmek üzere Washington'u ziyaret edecek olması, olumlu sinyallere yenisini ekledi.

Brexit'de yeni bir aşamaya geçildi. Birleşik Krallık Başbakanı Theresa May, Brexit anlaşmasına yönelik parlamento oylamasında ciddi bir yenilgi almasına rağmen hemen sonrasındaki güven oylamasında zafer elde ederek koltuğunu korudu. 26 Ocak'ta yani planlanan Brexit tarihi olan 29 Mart'tan yaklaşık iki ay önce yeni bir parlamento oylaması daha yapılacak. İlave son anketlere göre Birleşik Krallık halkının yüzde 56'sı Avrupa Birliği'nden ayrılmak istemiyor.

Birleşik Devletler'de geçen hafta Federal Rezerv başkanlarının faiz artırımlarına ara verilmesi yönündeki tavsiyeleri öne çıktı. Daha önce şahin tutumları ile öne çıkan Fed yetkilileri dahi ilave faiz artışı konusunda sabırlı olunması gerektiğini ve geçecek zamanın ekonomik gelişmeleri doğru

değerlendirmek için kullanılmasının fayda sağlayacağını ifade etti.

Birleşik Devletler'deki haftalık işsizlik maaşı başvuruları da her hafta beklentilerden düşük gelemeye ve tarihi diplerde seyretmeye devam ediyor. Bu da istihdam piyasasındaki olumlu seyrin sürdüğü şeklinde algılanıyor.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta yükselmeyi çok denediyse de piyasa dinamikleri baskı altında tuttu. Brent petrol 60 dolar seviyesinin üzerinde kaldı ama 62'yi bu hafta denemedi. Benzer şekilde Batı Teksas tipi ham petrol 52-53 dolar/varil seviyesinde dalgalandı.

Türk çelik üreticisi Tosyalı, Cezayir'de 2013'te devreye aldığı fabrikasından ilk inşaat çeliği ihracatını gerçekleştirdi. Halihazırda 3,2 milyon ton kapasiteye haiz olan tesis tüm kapasiteye ulaşabilir. Cezayir'deki doğrudan indirgeme tesisi 2,5 milyon ton kapasite ile dünyanın en büyüğü olma özelliğini taşıyor.

Türkiye geçen hafta başlıca tahıllara yönelik ithalat vergilerini miktara dayalı olarak kaldırdığını açıkladı. Resmi Gazete'de yayınlanan kararlara göre 1 milyon ton buğday ile 700'er bin ton mısır ve arpa için ithalat vergisi sıfırlandı.

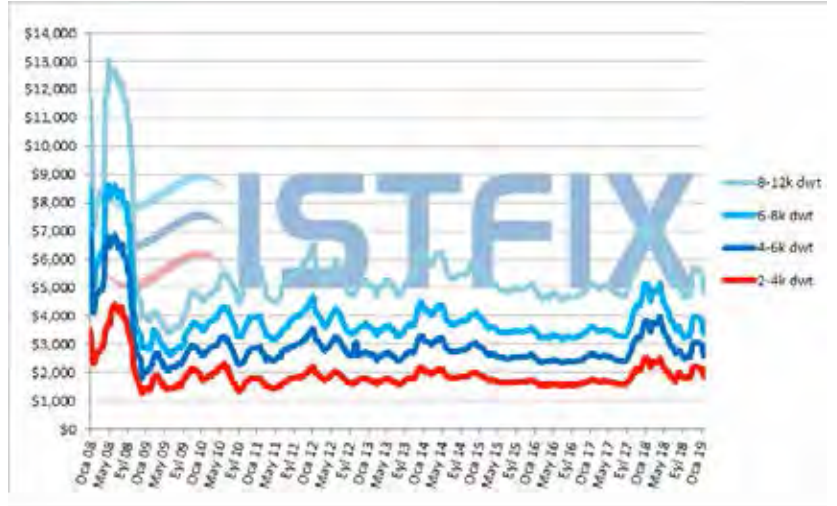
Öte yandan Bloomberg'e göre Rusya 2018-2019 hasat yılına yönelik tahıl ihracatı tahminini 42 milyon ton seviyesinde tutuyor. Bunun 35 milyon tonluk kısmının buğday ihracatından geleceği ve önümüzdeki 6 ayda 13 milyon ton kadar daha tahıl ihraç edilebileceği belirtiliyor. Türkiye'nin halihazırda 2,5 milyon ton buğday ithal ettiği ve bunun geçen seneki seviyelere yakın olduğu kaydedildi.

Diğer tarım haberlerinde ise Avrupa Birliği'nin yumuşak buğday ihracatı 8,5 milyon ton ile geçen senenin aynı döneminde gerçekleşen 11,6 milyon tona göre yüzde 26 aşağıda seyrediyor. Fransa'nın tek başına 4,4 milyon ton buğday ihraç ettiği fakat bloğun ithalatının yüzde 64 artarak 2,7 milyon ton seviyesine geldiği ve Rusya'dan ithalatının dört kat arttığı verilen bilgiler arasında.

Evvelce Türk sıcak hadde rulo sac ihracatlarının arttığına yönelik gelen haberlere ek olarak bu hafta da Türkiye'nin kantal ihracatının 2018'in ilk 11 ayında 2017'nin aynı dönemine kıyasla yüzde 32 artarak 1.6 milyon tona geldiği haberleri duyuruldu. İsrail 300,000 ton ile Türk ürünlerinin en büyük alıcısı olurken Kıta Avrupası ile Güney Avrupa'nın ithalatları da ciddi biçimde artmış durumda.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,851	2,581	3,342	4,796
Geçen Hafta	1,872	2,611	3,381	4,852
Geçen Ay	2,119	2,955	3,826	5,491
Geçen Yıl	2,256	3,518	4,666	6,696



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,700	1,700 GENERAL CARGO	NOVOROSIYSK-MISURATA	1200/1200	58.00
2,000	CORN KERNELS (70')	VARNA-GEMLİK	750/750	18.00
2,200	TIMBERS	ODESSA-ALEXANDRIA	850/850	33.00
3,000	AGRI PRODUCT (49')	CARTAGENA-İZMİR	1500/1000	22.80
3,000	MINERALS	NIKATERA-GEMLİK	2000c/1500c	22.50
4,000	STEEL COILS	GALATI-VOLOS + PIRAEUS	1500c/1250x	30.00
5,000	DEBARS	SALERNO-SKIKDA	1500/800	17.25
5,500	SOYBEAN (49')	KHERSON-ALIAGA	3000/1500	21.00
5,500	SFS (54')	KHERSON-TARRAGONA	1500/2000	39.00
6,000	WHEAT	CADIZ-GABES	1500/1000	23.00
6,500	CLAY IN BULK	PLYMOUTH + FOWEY-LEXANDRIA	1450/1450	34.25
6,500	WHEAT	BERDYANSK-PORTO MARGHERA	1500/1500	30.00
6,550	BHF	CASABLANCA-TERNEUZEN	2500/2500	23.00
7,000	GRAINS	MARIUPOL-MARMARA	2500/2000	19.00
7,500	CEMENT IN BB	ANTWERP-ALEXANDRIA	1825/1825	27.50
10,850	WHEAT (46')	MARIUPOL-MARMARA	2500/2500	21.00
13,000	MINERALS	DILISKELESİ-SPAIN MED.	13000c/2500x	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 yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

YAKIT

Gemi yakıt fiyatları bu hafta tüm bölgelerde yüzde 1 veya biraz altında artışlar kaydetti.

	Rotterdam		Cebelitarık		Malta		İstanbul	
USD / mt	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	399.00	540.00	420.00	599.00	417.39	600.00	420.00	615.50
Geçen Hafta	392.00	540.00	409.00	599.00	412.06	594.00	415.00	621.00
Değişim	1.79%	0.00%	2.69%	0.00%	1.30%	1.01%	1.20%	-0.89%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları, www.shipandbunker.com



S&P VE HURDA

Bu hafta rapor edilen bir koster satışı yoktu.

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) OCAK – ARALIK 2018

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	-	SAMINA II	MOTOR YAT	AMERİKA	40	-	17	2008	18.09.2018
2	8207836	KOMMANDOR 3000	KURUYÜK	BAHAMALAR	7.731	-	5.775	1999	18.06.2018
3	8753691	DEBORAH	PLATFORM	BAHAMALAR	22.604	-	7.800	1973	17.02.2018
4	8326072	ALYASKA	KURUYÜK	BELİZE	1.688	1.190	923	1983	22.02.2018
5	8012853	POLARIS	TANKER	BULGARİSTAN	2.323	-	1.691	1981	27.12.2018
6	7600005	FES	RO-RO	FAS	3.425	1.617	1.452	1978	14.05.2018
7	8901640	TOUBKAL	KONTEYNER	FAS	8.908	9.786	4.503	1990	21.01.2018
8	7928172	MEKNES	RO RO KARGO	FAS	5.535	3.680	2.380	1982	02.01.2018
9	8639560	CASTOR	TARAK	HOLLANDA	2.657	-	4.633	1983	27.06.2018
10	8516952	RESOLVE BLIZZARD	RÖMORKÖR	İNGİLTERE	2.311	-	2.480	1987	06.04.2018
11	9137739	NOFİT	KURUYÜK	İSRAİL	4.078	4.900	2.688	1997	17.04.2018
12	-	AUDACE	ASKERİ	İTALYA	-	-	3.750		14.05.2018
13	-	ARDITO	ASKERİ	İTALYA	-	-	3.750	-	03.04.2018
14	7332488	ROLA	TANKER	JAMAİKA	2.114	3.646	1.330	1974	06.01.2018
15	7432783	OMA	KURUYÜK	KANADA	22.887	33.794	9.032	1976	27.06.2018
16	7904920	AYDER	KURUYÜK	KKTC	1.624	1.660	927	1979	10.10.2018
17	6718037	GÜZELYURT	RORO	KKTC	991	1.367	1.300	1967	01.08.2018
18	7302342	CARIBBEAN GALAXY	RORO	KOMORLAR	14.975	2.903	7.285	1973	18.12.2018
19	7427611	TRANSMAR	KURUYÜK	KOMORLAR	1.949	3.110	835	1976	02.10.2018
20	7526924	GOEAST	TANKER	KOMORLAR	7.886	9.657	3.750	1976	16.07.2018
21	7394759	TALATON	RORO-YOLCU	KOMORLAR	25.460	5.432	11.548	1975	26.06.2018
22	8858037	STARDALE	KURUYÜK	KONGO	1.836	2.765	958	1980	24.07.2018
23	8728098	CAPRICORN	KURUYÜK	KUZEY KORE	2.516	3.170	1.255	1974	02.07.2018
24	6614891	KRONOS	RÖMORKÖR	LİBERYA	181	102	273	1966	21.05.2018
25	8111879	SEVEN CONDOR	KURUYÜK	LİBERYA	8.506	-	8.790	1982	05.04.2018
26	8013596	PATHFINDER II	DÖKME YÜK	LİBERYA	34.353	46.809	12.171	1981	06.03.2018
27	8213392	SEVEN OSPREY	DALIŞ DESTEK	LİBERYA	6.254	3.104	5.048	1984	05.03.2018
28	8764846	CAJUN EXPRESS	PLATFORM	LİBERYA	23.997	11.000	21.110	2000	15.02.2018

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
29	8764913	SEDCO ENERGY	PLATFORM	LİBERYA	23.404	-	20.673	2000	15.02.2018
30	8764901	SEDCO EXPRESS	PLATFORM	LİBERYA	24.175	-	19.651	2000	15.02.2018
31	9149756	AL FARAHIDI	KONTEYNER	LİBERYA	48.154	50.004	18.829	1998	29.01.2018
32	8013601	PROSPECTOR II	KURUYÜK	LİBERYA	34.353	47.353	12.196	1982	23.01.2018
33	9154543	AL ABDALI	KONTEYNER	LİBERYA	48.154	49.844	17.089	1998	09.01.2018
34	7026663	RAMİ M	CANLI HAYVAN TAŞIMA	LÜBNAN	2.917	3.600	2.510	1970	08.05.2018
35	7438115	SACRO CUOR I	RÖMORKÖR	MALTA	341	419	307	1974	24.09.2018
36	8874524	AMT TRADER	BARÇ	MALTA	12.727	25.436	6.236	1978	27.06.2018
37	6823131	SOLIA	TANKER	MALTA	991	1.545	645	1968	04.06.2018
38	9593646	CHESHIRE	KURUYÜK	MAN ADASI	33.042	56.593	11.083	2012	01.05.2018
39	8912455	CORNELIUS A	KONTEYNER	MARSHALL ADALARI	8.908	9.778	4.456	1991	03.12.2018
40	8757960	TRANSOCEAN MARIANAS	PLATFORM	MARSHALL ADALARI	20.461	-	21.240	1979	06.11.2018
41	8764195	NSC 60	PLATFORM	MARSHALL ADALARI	14.559	4.367	10.635	2000	27.08.2018
42	9310343	KOZA	KARGO	MARSHALL ADALARI	6.221	8.935	3.303	2004	08.08.2018
43	8607311	ATLANTIC CHALLENGER	RÖMORKÖR	MEKSİKA	7.320	3.372	5.393	1990	06.01.2018
44	6800517	DINAR	TANKER	MOĞOLİSTAN	499	900	376	1968	10.04.2018
45	7030987	JASMINE I	RORO-KARGO	MOLDOVA	4.977	3.337	2.376	1971	20.11.2018
46	8131312	ESI WINNER	KURUYÜK	MOLDOVA	4.489	-	2.828	1984	01.05.2018
47	8224470	NSO CRUSADER	DESTEK GEMİSİ	MOLDOVA	1.851	1.830	2.090	1984	13.03.2018
48	8730479	HARRIER	KONTEYNER	PALAU	38.382	47.086	22.030	1989	03.09.2018
49	9108049	PANAGIA	YOLCU	PALAU	4.934	358	980	1994	16.07.2018
50	7914470	DIAVLOS PRIDE	ROMORKÖR	PANAMA	1.474	2.100	1.570	1980	12.12.2018
51	7800100	VINLANDIA	TANKER	PANAMA	2.808	3.847	1.846	1979	04.12.2018
52	6702301	NITO	KURUYÜK	PANAMA	10.902	17.610	4.673	1967	20.11.2018
53	8841515	DANIELA I	KURUYÜK	PANAMA	2.193	3.221	1.312	1989	27.08.2018
54	7707724	CHERNOMORES	TANKER	PANAMA	3.069	3.883	1.574	1977	16.08.2018
55	7622089	LIA-R	KURUYÜK	PANAMA	1.475	711	871	1977	22.06.2018
56	7312402	NAS PATHFINDER	RÖMORKÖR	PANAMA	224	133	325	1973	05.06.2018
57	8858025	LAUD	KURUYÜK	PANAMA	1.836	901	945	1979	04.06.2018
58	9048689	GECO TOPAZ	ARAMA KURTARMA	PANAMA	4.547	-	3.593	1992	17.05.2018

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
59	8822052	VELOX	RORO-YOLCU	PANAMA	6.309	1.803	3.645	1973	04.04.2018
60	8102529	RED SEA FOS	DESTEK	PANAMA	1.316	1.050	1.303	1981	29.01.2018
61	7413921	HADDAD I	KURUYÜK	PANAMA	1.092	1.400	780	1976	09.01.2018
62	9011002	OCEAN BREEZE	TANKER	PANAMA	3.734	4.999	2.005	1992	08.01.2018
63	6419057	PORTO	YOLCU	PORTEKİZ	6.319	1.640	4.060	1965	05.11.2018
64	8918631	MALMNES	KURUYÜK	PORTEKİZ	5.883	9.891	2.760	1993	15.05.2018
65	8904381	MEKHANİK FOMIN	KARGO	RUSYA	2.489	2.650	1.548	1991	16.08.2018
66	7611212	VICOUNT	TANKER	RUSYA	2.613	3.345	1.512	1975	22.06.2018
67	6600553	ONEGSKI	TARAK	RUSYA	1.944	1.702	1.876	1965	11.06.2018
68	8904446	MEKHANİK TYULENEV	KURUYÜK	RUSYA	2.489	2.650	1.548	1992	22.04.2018
69	7391317	HEATHER SEA	ARAMA KURTARMA	RUSYA	3.804	1.553	3.300	1975	04.04.2018
70	8003905	NIAGARA	TANKER	SAMOA	2.780	-	1.802	1981	27.06.2018
71	5234395	ICTO	KARGO	SIERRA LEONE	13.205	27.113	8.555	1943	03.09.2018
72	7423093	GOLA	KARGO	SIERRA LEONE	22.851	33.600	9.052	1977	07.07.2018
73	6613299	OSTE	KURUYÜK	SIERRA LEONE	18.423	28.754	9.246	1966	27.06.2018
74	8306400	ERINA	KARGO	SIERRA LEONE	2.577	3.171	1.628	1984	07.06.2018
75	5241609	NORDIC SEA	RÖMORKÖR	SIERRA LEONE	197	130	350	1960	01.06.2018
76	5256795	NORDIC STAR	RÖMORKÖR	SIERRA LEONE	277	130	380	1956	01.06.2018
77	9130901	CAPTAIN JOY	KONTEYNER	SIERRA LEONE	5.544	7.816	2.889	1996	20.02.2018
78	8202381	ASIAN BREEZE	RO-RO KARGO	SİNGAPUR	29.874	12.652	9.576	1983	12.04.2018
79	8202367	AEGEAN BREEZE	RORO	SİNGAPUR	29.874	12.527	9.287	1982	22.02.2018
80	6514900	STEPHEN B. ROMAN	DÖKME YÜK GEMİSİ	ST. VINCENT&THE GRENADİNES	7.019	8.377	3.901	1965	17.12.2018
81	8206985	BRODOSPAS MOON	RÖMORKÖR	ST. VINCENT&THE GRENADİNES	1.632	1.230	1.632	1986	03.10.2018
82	7907336	ABRINA	RO-RO/KARGO	ST.KITTS&NEVIS	4.291	3.560	2.125	1980	03.12.2018
83	6412621	BALTIC SEA	TARAK	ST.KITTS&NEVIS	5.055	-	3.780	1964	06.09.2018
84	7610440	GRANGE BAY	KURUYÜK	ST.KITTS&NEVIS	5.953	4.081	5.120	1980	04.07.2018
85	7358717	OLE	ÇİMENTO GEMİSİ	ST.KITTS&NEVIS	1.598	2.891	1.210	1974	22.04.2018
86	8858219	NIKA	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.709	1.180	1967	20.12.2018
87	7709605	INTILAQ	TANZANYA	TANZANYA	3.570	3.379	-	1978	05.11.2018
88	7038331	OMUL	TANKER	TANZANYA	3.666	6.096	1.597	1969	31.10.2018

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
89	7401019	MISR GULF XII	RÖMORKÖR	TANZANYA	999	975	1.082	1975	18.09.2018
90	7711672	TITO	RÖMORKÖR	TANZANYA	1.171	1.243	1.430	1981	12.09.2018
91	5398816	HACI R GUL	BALIKÇI	TANZANYA	2.802	-	2.468	1958	06.09.2018
92	9412323	WILL	KURUYÜK	TANZANYA	2.987	-	1.490	2006	16.08.2018
93	7827110	ASAD AL BAHR	DESTEK	TANZANYA	289	906	706	1979	09.08.2018
94	8752271	SONGA TRYM	PLATFORM	TANZANYA	12.143	-	13.136	1976	27.07.2018
95	7126774	URIOS	KARGO	TANZANYA	847	1.133	563	1971	18.07.2018
96	7014581	ERKE	YOLCU RORO	TANZANYA	1.456	303	951	1970	18.06.2018
97	8012114	ALEKSE	TANKER	TANZANYA	4.165	4.852	2.258	1982	07.06.2018
98	7621504	PUMA	RÖMORKÖR	TANZANYA	740	222	797	1978	04.06.2018
99	-	1603/909498	DUBA	TANZANYA	420	-	293	1982	06.04.2018
100	8417613	ANIS	TANKER	TANZANYA	11.884	-	5.194	1986	05.04.2018
101	6912231	GLOBUS	KURUYÜK	TANZANYA	1.994	2.128	1.056	1967	01.03.2018
102	8312459	NOOR	TANKER	TANZANYA	2.101	3.270	1.255	1983	12.01.2018
103	8754114	BRAS XIII	PLATFORM	TOGO	20.404	6.122	15.665	1985	14.12.2018
104	7931088	LENI	KURUYÜK	TOGO	997	3.038	1.363	1980	03.12.2018
105	6606026	ANEMOS	YOLCU-RORO	TOGO	5.667	1.064	3.368	1966	03.10.2018
106	9120231	SPABUNKER SESENTAYUNO	TANKER	TOGO	1.655	4.148	918	1995	03.10.2018
107	7422556	MARIA S	KURUYÜK	TOGO	1.928	3.210	1.110	1977	10.09.2018
108	8765008	NSC 75	PLATFORM	TOGO	14.332	4.299	14.687	2000	10.08.2018
109	8316053	CARINA	KURUYÜK	TOGO	1.299	1.537	684	1984	19.04.2018
110	7833107	DATÇA	KURUYÜK	TOGO	2.478	3.353	1.271	1980	24.03.2018
111	8877239	ANASTAZIA	KURUYÜK	TOGO	802	1.370	496	1978	17.03.2018
112	8033871	RAZVEDCHIKI	KURUYÜK	TOGO	171	88	242	1981	17.03.2018
113	7024548	CAPETAN MICHALIS	TANKER	TOGO	918	1.650	727	1970	23.02.2018
114	5261415	KONSTANTIS	TANKER	TOGO	485	762	425	1960	23.02.2018
115	6704397	SOTIRIA	TANKER	TOGO	1.489	-	1.320	1967	07.02.2018
116	7425209	NOSAC	YOLCU-RORO	TOGO	1.226	493	1.162	1975	16.01.2018
117	7634197	AREL	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.543	2.650	895	1978	22.12.2018

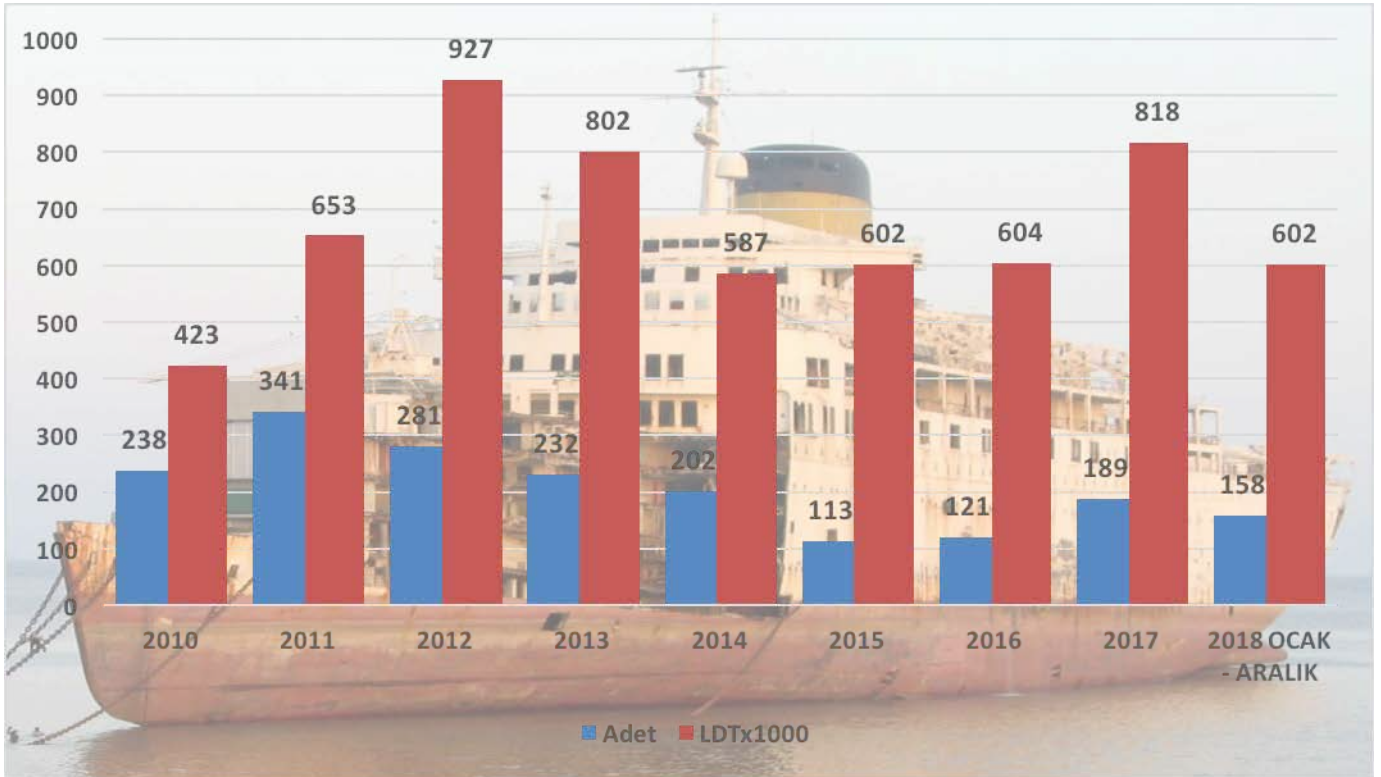
SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
118	7022849	KADİFEKALE	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	130	-	150	1971	05.12.2018
119	7947063	HATİCE ANA A	KURUYÜK	TÜRKİYE	871	1.290	510	1976	03.12.2018
120	9069968	AKUA DEM 2	BALIKÇI	TÜRKİYE	874	-	400	2003	03.12.2018
121	8311510	AYGUN	KURUYÜK	TÜRKİYE	2.127	3.180	1.410	1982	27.10.2018
122	8966224	SAZAN	KURUYÜK	TÜRKİYE	629	1.210	338	1951	16.10.2018
123	-	SIĞACIK	ASKERİ	TÜRKİYE	415	1	384	1965	10.10.2018
124	7531747	SÖNDÜREN 12	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	394	-	370	1982	06.10.2018
125	7407219	MEHMET AKIN	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.562	2.859	900	1976	04.10.2018
126	-	SAPANCA	ASKERİ	TÜRKİYE	415	1	384	1965	04.10.2018
127	8817863	BODYER	KURUYÜK	TÜRKİYE	3.936	4.487	2.100	1991	01.10.2018
128	-	SİLİFKE	MAYIN TARAMA	TÜRKİYE	200	-	170	1955	15.09.2018
129	8317980	ALFA CHEM	TANKER	TÜRKİYE	2.690	4.028	1.713	1984	08.09.2018
130	7531709	SÖNDÜREN 9	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	299	-	370	-	20.08.2018
131	7531735	SÖNDÜREN 2	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	295	-	340	-	18.08.2018
132	7729679	FLORYA E	TANKER	TÜRKİYE	676	598	497	1978	15.08.2018
133	7721976	SİNAN NAİBOĞLU	KURUYÜK	TÜRKİYE	972	897	400	1979	19.06.2018
134	8121288	YAKUP AĞA	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.923	3.158	1.040	1983	05.05.2018
135	7816525	HAMDİ KARAHASAN	YOLCU	TÜRKİYE	915	180	506	1980	09.04.2018
136	-	HAVUZ 5	ASKERİ	TÜRKİYE	1.300	-	800	-	03.04.2018
137	7702425	YÜKSEL İMAMOĞLU	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.923	3.150	1.079	1980	16.03.2018
138	7827366	EFE YAĞIZ 3	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.942	3.259	585	1978	08.02.2018
139	9118616	ARON	KURUYÜK	TÜRKİYE	3.410	4.856	1.850	1995	05.02.2018
140	9203679	DEEPWATER DISCOVERY	SONDAJ GEMİSİ	VANUATU	59.632	-	37.050	2000	01.11.2018
141	8750340	ATLANTIC ROTTERDAM	YÜZER TESİS	VANUATU	6.974	2.092	6.975	1975	17.10.2018
142	9173630	DEEPWATER PATHFINDER	PLATFORM	VANUATU	60.083	73.921	30.287	1998	04.05.2018
143	5395708	ELLI	TANKER	YUNANİSTAN	116	-	130	1965	13.11.2018
144	5204053	SPIROS LEKKAS	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	243	-	315	1965	13.11.2018
145	6700901	AGIA KIRIAKI	TANKER	YUNANİSTAN	466	1.215	793	1967	12.11.2018
146	5398660	EKA	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	138	-	190	1961	24.10.2018
147	-	ABEKING 010	ASKERİ BOT	YUNANİSTAN	50	-	77	2000	22.10.2018

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
148	6420991	DIMITRA	TANKER	YUNANİSTAN	496	1.391	664	1964	22.10.2018
149	7432109	ARGO	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	1.602	1.600	1.414	1976	12.10.2018
150	6508315	KERVEROS	ROMÖRKÖR	YUNANİSTAN	454	260	603	1964	04.09.2018
151	6504230	CHRISTOS	TANKER	YUNANİSTAN	995	1.890	939	1965	27.07.2018
152	6416706	LEROS	TANKER	YUNANİSTAN	1.602	777	667	1964	27.07.2018
153	REGISTER NO:2057	CHRISTOS III	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	148	-	219	-	23.07.2018
154	REGISTER NO:2058	CHRISTOS IV	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	148	-	219	-	23.07.2018
155	REGISTER NO:384	PATREUS	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	110	-	191	-	23.07.2018
156	7407764	AVANTIS	KURUYÜK	YUNANİSTAN	987	1.160	590	1974	03.04.2018
157	5134313	PHAETHON	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	140	83	216	1952	03.04.2018
158	7617797	MED FOS	RÖMORKÖR	YUNANİSTAN	640	488	764	1976	30.01.2018

*Renklendirilen gemiler Aralık 2018 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

Kaynak: Gemisander

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



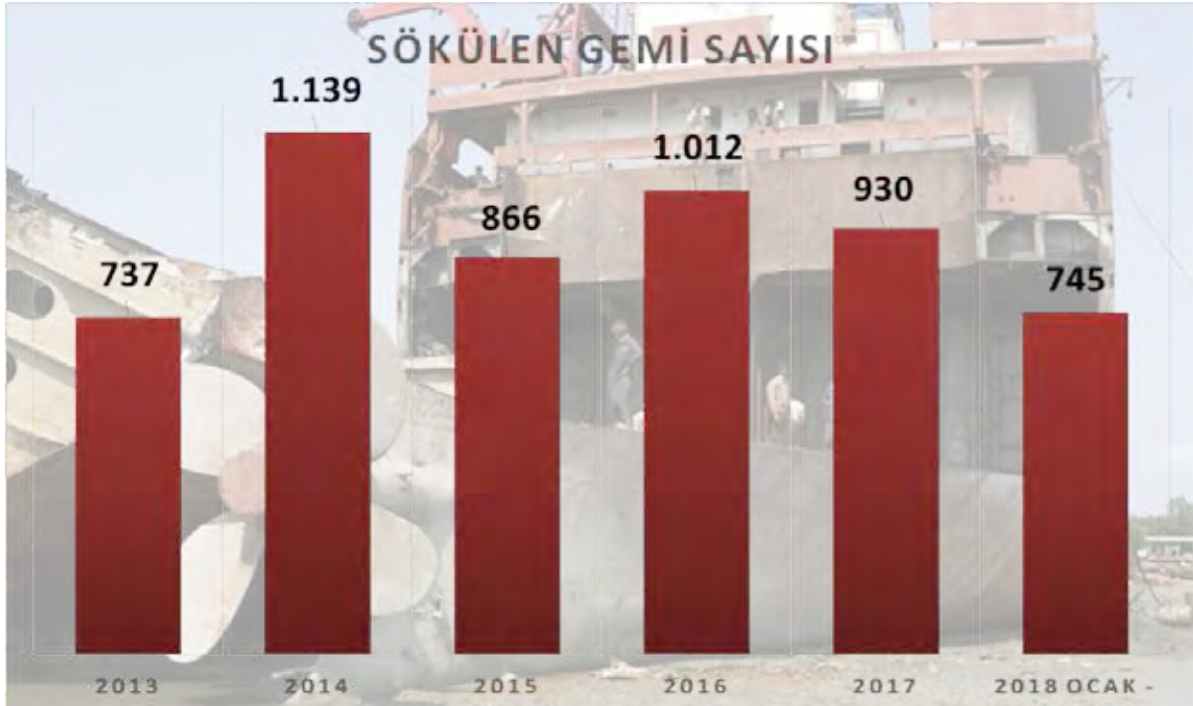
Kaynak: Gemisander

DÜNYADA GEMİ SÖKÜM

Sıra No	Gemi Adı	Gemi Tipi	DWT	İnşa Tarihi	Söküm Tarihi	LDT	Söküm Ülkesi
1	Orange Wind	GCargo	5.117	1994	20.12.2018	2.340	Bangladesh
2	Geroy	GCargo	5.599	1975	19.12.2018		Bangladesh
3	Paul Abrao	Container	22.020	1996	14.12.2018	7.393	Bangladesh
4	Kota Jelita	Container	22.420	1997	13.12.2018	7.426	Bangladesh
5	Arkaim-4	MPP	6.705	1982	13.12.2018		Bangladesh
6	Chan Han 6	Reefer	4.300	1980	07.12.2018		Bangladesh
7	Lima	L.N.G.	72.087	1981	06.12.2018		Bangladesh
8	HTK Emotion	GCargo	2.959	2009	03.12.2018		Bangladesh
9	Glomar Allure	ERRV	520	1971	06.12.2018		Denmark
10	Putford Shore	ERRV	864	1967	01.12.2018		Denmark
11	HH East	Container	8.937	1998	31.12.2018	4.151	India
12	Zamil 4	AHTS	1.173	1998	31.12.2018		India
13	Zamil 5	AHTS	1.173	1998	31.12.2018		India
14	Princess of Ella	Container	24.336	1997	27.12.2018		India
15	BW Helios	L.P.G.	44.995	1992	21.12.2018	15.841	India
16	CSC Nelson	AHTS	1.880	1982	20.12.2018	2.425	India
17	Gas Puffin	Ethyl/LPG	9.433	1991	07.12.2018	4.356	India
18	Victor	Products	45.720	1992	06.12.2018		India
19	Altus Exertus	Diving Spt	1.120	1981	06.12.2018	2.683	India
20	Benchamas Explorer	FSO	186.014	1976	31.12.2018		Indian Sub cont
21	Armada Iman	Maintenance	3.009	1999	31.12.2018	2.047	Indian Sub cont
22	Eurovision	Products	71.345	2000	28.12.2018	15.555	Indian Sub cont
23	Ever Ultra	Container	63.388	1996	28.12.2018	24.018	Indian Sub cont
24	Ever Able	Container	15.605	1996	28.12.2018	7.004	Indian Sub cont
25	Mareno	Container	17.250	2000	21.12.2018	5.996	Indian Sub cont
26	Eagle Augusta	Tanker	105.424	1999	20.12.2018	16.830	Indian Sub cont
27	Chemtrans Sky	Tanker	63.250	2000	20.12.2018	13.310	Indian Sub cont
28	TVL Xiamen	Container	11.064	1997	20.12.2018	4.727	Indian Sub cont
29	Eagle Atlanta	Tanker	107.160	1999	20.12.2018	16.717	Indian Sub cont
30	Eagle Anaheim	Tanker	107.160	1999	20.12.2018	16.717	Indian Sub cont
31	Van Cherry	PCC	12.249	1994	07.12.2018	13.826	Indian Sub cont
32	Shinyo Brilliance	Bulk	172.964	2001	07.12.2018	21.198	Indian Sub cont
33	Belokamenka	FSO	360.717	1980	07.12.2018	52.285	Indian Sub cont
34	Bahama	Chem & Oil	40.880	1996	20.12.2018	9.362	Pakistan
35	Nika	GCargo	3.248	1968	19.12.2018		Turkey
36	Caribbean Galaxy	Pass/Car F.	2.903	1973	19.12.2018	7.285	Turkey
37	Diavlos Pride	AHTS	2.100	1980	11.12.2018		Turkey

38	Cornelius A	Container	9.788	1991	06.12.2018		Turkey
39	Kadifekale	Tug		1970	05.12.2018		Turkey
40	Leni	GCargo	2.764	1980	04.12.2018		Turkey
41	Hatice Ana-A	GCargo	1.290	1976	04.12.2018		Turkey
42	Vinlandia	Wine	3.461	1979	01.12.2018		Turkey
43	Akira Chouest	PSV	4.253	1995	01.12.2018		U.S.A.
44	OSG Intrepid	Tug	373	1970	01.12.2018		U.S.A.
45	David Tide II	AHTS	1.500	2009	31.12.2018		Unknown
46	Collard Tide	AHTS	1.303	2005	31.12.2018		Unknown
47	PetroSaudi Saturn	Drillship	9.916	1983	21.12.2018	0.644	Unknown

2018 YILI DÜNYA GEMİ SÖKÜM GEMİLER Gemi Sayısı (Adet)



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

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

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

REKLAM DESTEĞİ VERDİĞİNİZ İÇİN **TEŞEKKÜR EDERİZ**

ABS – www.eagle.org

ARPAŞ – www.arpas-pilotaj.com.tr

ARSKOM MARİN – www.arskom.com.tr

ASMİRA – www.asmira.com.tr

ATA RÖMORKÖR – www.atasalvage.com/ www.ataagent.com

AVS – www.avsglobalsupply.com

BERK GÜMRÜK – www.berkgumrukleme.com/ www.berklojistik.com

BV – www.bureauveritas.com.tr

CERTASİG – www.certasig.ro

CRS – www.crs.hr

D-MARİN – www.d-marin.com

ENERJİ PETROL – www.energypetrol.com

ESKO – www.eskomarine.com.tr

GÜRDESAN – www.gurdesan.com.tr

MARVEL – www.marvelsnp.com

MCE KARGO – www.mcekargo.com

MED MARİNE – www.medmarine.com.tr

MOST – www.mostdenizcilik.com

ONURSAN – www.onursan.net

PETROL OFİSİ – www.petrolofisi.com.tr

TUNA DENİZCİLİK – www.tunaden.com

TUNA SHİPPİNG – www.tunashipping.com

UZMAR – www.uzmar.com.tr

YAF DİSEL – www.yafdiesel.com



Denizlerimiz bize emanet.

Yıllardır... Güvenle...



➤ Kılavuzluk ve Römorkör

➤ Deniz Kirliliğine Müdahale

➤ Gemi Kurtarma

➤ Acil Müdahale

MERKEZ OFİS

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

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

www.medmarine.com.tr





PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZ KAMPÜSÜNE İSO ÇEVRE ÖZEL ÖDÜLÜ



TÜRKİYE'NİN BREEAM AKREDİTASYONLU İLK ve TEK ÜNİVERSİTESİ



DENİZ VE ATIK
SULARI ARITMA



KAMPÜSTE
GÜNEŞ ENERJİSİ



ÇEVREYE DUYARLI
AKILLI BİNA SİSTEMİ



YAĞMUR SUYU
TOPLAMA MERKEZİ

Gelecek Burada



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi

www.pirireis.edu.tr

graduate.pirireis.edu.tr

aday.pirireis.edu.tr

pusem.pirireis.edu.tr

bologna.pirireis.edu.tr

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



***Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification***

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence





**KEEP YOUR ENGINE RUN
UNTIL YOU STOP**

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO

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

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

