

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2021



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

CITADESIGN

Marine Interior Design



info@designcita.com

www.designcita.com

CITA Design, denizcilik sektörü için yenilikçi tasarım çözümleri üreten bir iç tasarım stüdyosudur. Stratejimiz hem işlevsel hem de benzersiz tasarımlar sunmaktır.

CITA Design is an interior design studio that produces innovative solution for marine sector. Our strategy is to deliver creative designs that are both functional and unique.



aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELİ
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



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

M. ZİYA KALKAVAN

AJLAN DURUS

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



Yıl 37

MAYIS 2021

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

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

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 Sok. No: 60 D: 1

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU

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

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

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

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



90 Years at sea

**Always the PIONEER...
Always the LEADER.**

www.zihni.com.tr

ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

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

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANI ADİL
KARAIŞMAİLOĞLU MECLİS
TOPLANTISI'NA KATILDI

42

GÜNDEM

23 NİSAN COŞKUSU
101 YAŞINDA

12

TAMER KIRAN

YEŞİL DÖNÜŞÜME
HAZIRLIKLIL OLMALIYIZ

44

SÖYLEŞİ

ÜNAL BAYLAN
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI
BAKANLIĞI DENİZCİLİK
GENEL MÜDÜRÜ

48

GÜNCEL

YENİ GEMİ İNŞA TEŞVİK
YÖNETMELİĞİ YÜRÜRLÜĞE
GİRDİ

50

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

54

MAKALE

DENİZCİLİK ŞİRKETLERİNİN
"KİŞİSEL VERİLERİN KORUNMASI
KANUNU" KAPSAMINDAKİ
YÜKÜMLÜLÜKLERİ

58

SÖYLEŞİ

İLHAN ELİBOL
VOYAGE EASILY KURUCUSU

62

HUKUK

AV. KAAN ERDİ

102

BUNKER

CAN ERTEM
SING FUELS / TİCARİ
DİREKTÖR

ODADAN HABERLER	32
ŞUBELERİMİZDEN	36
SEKTÖRDEN HABERLER	68
BIMCO	88
MAKALE	90
DTO AB BÜLTENİ	94
GEMİ TUTULMALARI	98
LOJİSTİK	100
MARİNALAR	106
S&P	108
YÜK İSTATİSTİKLERİ	112
ISTFIX ANALİZ	114
HURDA RAPORU	116

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

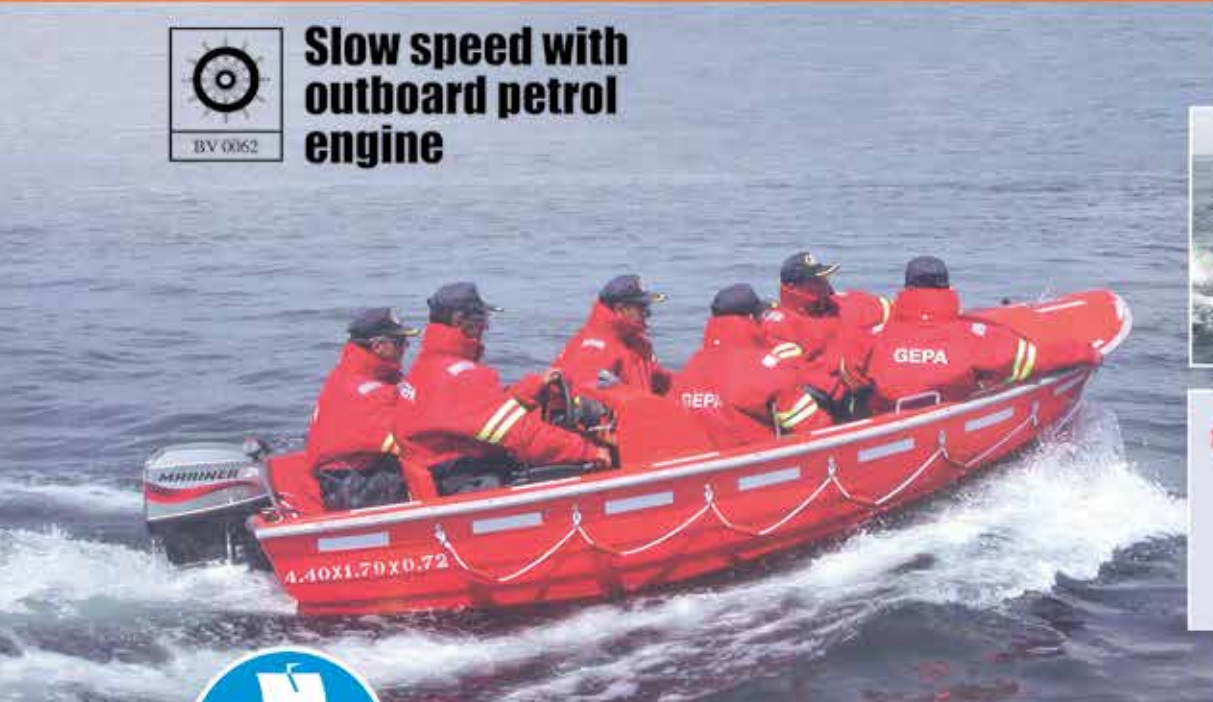


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

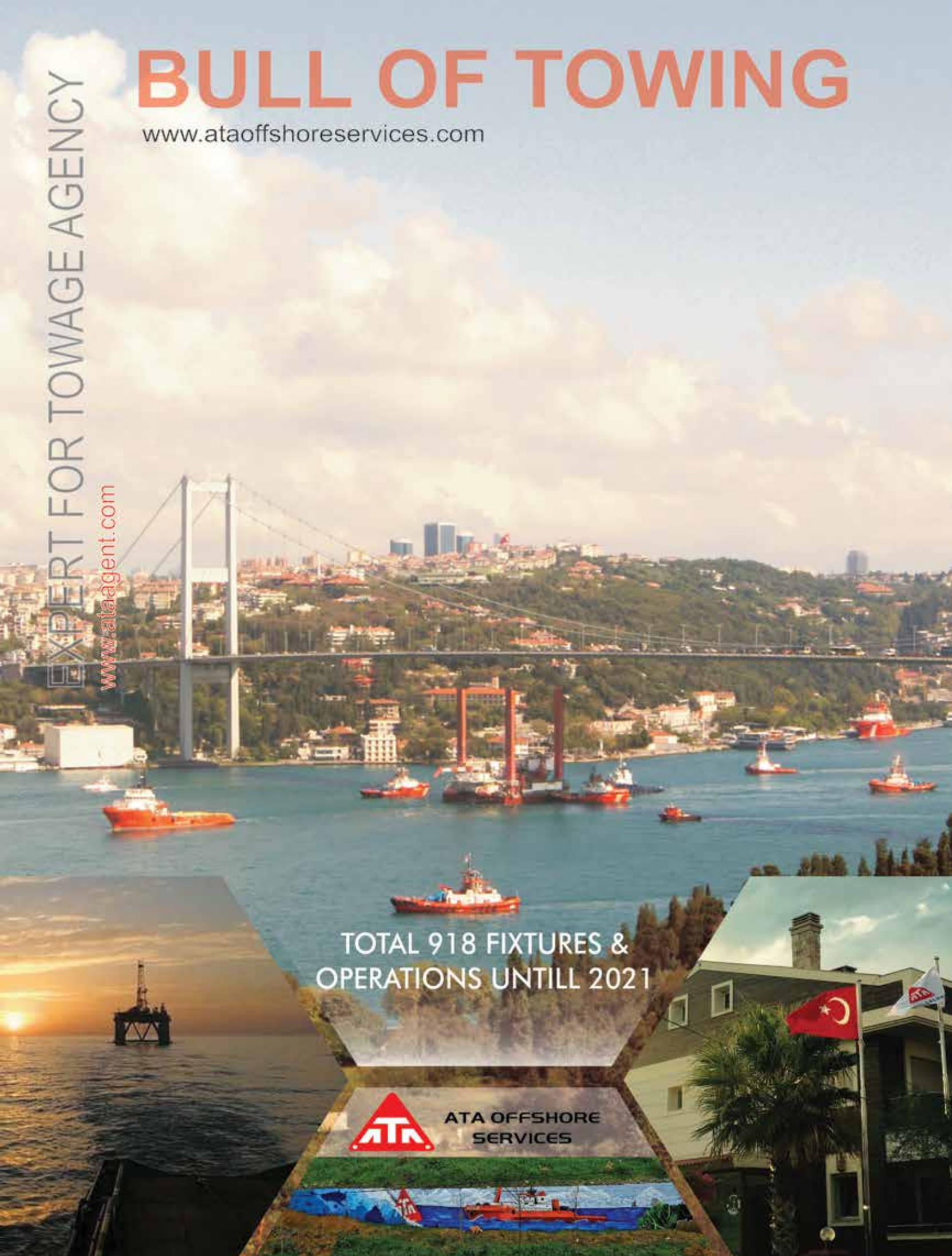
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 918 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2021



ATA OFFSHORE
SERVICES



Yeşil dönüşüme hazırlıklı olmalıyız

Koronavirüs salgınında yeni mutasyonlara biraz da gevşeme eklenince, maalesef pandeminin 3'üncü zirvesini sıkıntılı geçiriyoruz. Nisan ayı ortaları itibarıyla günlük vaka sayıları 60 binleri geçerken, önce kısıtlamalara geri döndük, ardından 17 Mayıs'a kadar sürecek tam kapanmaya girdik. Eskisine göre daha hızlı yayılan Covid-19'un ciddiye alınmaması durumunda ne gibi sonuçlar doğurabileceğini, acı tecrübelerle gördük, görmeye devam ediyoruz. Salgınla mücadeleye son noktayı koyabilmek için kurallara sıkı sıkıya riayet etmek, dikkatli davranmak ve aşı zamanı geldiğinde hiç vakit geçirmeden randevuları alıp aşı olmak büyük önem taşıyor. Aksi halde özlemle beklediğimiz normal hayatımıza dönebilme, işimize yeniden var gücümüzle sarılma zamanında gecikmeler yaşanacak. İnşallah mayıs ayı itibarıyla tüm önlemlerden olumlu sonuçlar alırız ve özellikle deniz turizmi ile iştilig eden üyelerimizin beklentilerini karşılayacak hayırlı bir turizm sezonuna başlamak nasip olur.

Bir yandan pandemi, diğer yandan dünyanın bazı bölgelerinde yaşanan gerginlikler gündemi meşgul ederken, küresel ısınma ve iklim değişikliği konuları da artan bir önemde ilgi odağı olmaya devam ediyor. Odamızın nisan ayı meclis toplantısında yaptığım konuşmada, bu konudaki gelişmelerden bahsetmiş, Avrupa Birliği'nin 2020 yılından itibaren uygulamaya koyduğu "Avrupa Yeşil Mutabakatı"nın getirdiği yükümlülükleri anlatmıştım. Bu konuda geçtiğimiz ay önemli gelişmeler yaşandı. Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) ev sahipliğinde, dünyanın önde gelen 40 ülkesinin liderlerinin katılımıyla düzenlenen sanal İklim Zirvesi, 22 Nisan'da yapıldı. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın da bir konuşma yaptığı zirvede ABD, iklim kriziyle mücadele için koyduğu hedefi ikiye katladı. Diğer yandan, bu konferans öncesi Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkeler ve Avrupa Parlamentosu, "Avrupa Yeşil Mutabakatı"nda geçen karbon emisyonlarını 2030 yılına kadar yüzde 30 azaltma hedefini büyütürken, yüzde 55 oranına yükseltme sözü verdiler. Tüm bu gelişmeler, 21. yüzyıla damgasını vurmaya aday Yeşil Dönüşüm konusunda bizim de hazırlıklarımızı hızlandırmamız gerektiğinin işaretlerini veriyor.

Bu kapsamda, Odamız bünyesinde "Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi" çalışmasını başlattığımızı duyurmuştuk. Tüm armatörlerimize, ticaret



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

filomuzdaki gemilerin mevcut durumu ve yürürlüğe girecek düzenlemelere uyumunun ortaya konulmasını amaçlayan bu çalışmaya destek vermelerini bir kez daha önemle hatırlatıyorum.

Nisan ayının sektörümüzü yakından ilgilendiren önemli konularından birisi de ihracatta yaşanan konteyner sıkıntısı olmaya devam etti. Bu konuda daha önce TOBB ve TİM ile toplantılar yaptık. Aynı çerçevede nisan ayında İstanbul Maden ihracatçıları Birliği (İMİB) ve İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) üyeleri ile webinar toplantılarında bir araya geldik. Sürecin gelişimini ve konteyner piyasanın gerçeklerini anlatma fırsatı bulduk.

Geldiğimiz noktada, boş konteyner sıkıntısının geçici olduğunu söyleyebiliriz. Ancak navlun fiyatlarında önümüzdeki yıl bir gevşeme beklense dahi eski fiyatlara dönüş mümkün olmayacaktır. Tabi buradan yine nereye geliyoruz. Yıllardan beri dile getirdiğimiz; "Denizcilik, ülkemiz için olmazsa olmaz sektörlerden birisidir" gerçeği bir kez daha ortaya çıkmış oldu. Gazi Mustafa Kemal Atatürk boşuna, "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız" dememiştir. Yakın zamanda

yaşadığımız olaylar göstermiştir ki; denizcilik can damarımızdır, dışarıyla olan en güçlü bağlantımızdır. Dolayısıyla tüm bu gelişmeleri dikkatlice değerlendirip, devletimizin desteğinde denizciliğimizi büyütme yönelik adımları ivedilikle atmamızdır. Ayrıca bu sorun, önümüzdeki süreçte katma değeri düşük bazı ihracat ürünlerinden feragat ederek, ihracatta yüksek teknolojiye dayalı, yüksek katma değerli ürünlere odaklanmamız gerektiği gerçeğini de gözler önüne sermiştir.

Nisan ayı meclis toplantımızda Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu'na teşekkür etmekten büyük mutluluk duyduk. Sektörümüzü yakından ilgilendiren konuları ele alma fırsatı bulduk. Hakikaten, Sayın Bakanımızla göreve geldiği süreç içerisinde çok yakın bir işbirliği içinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Zatiâline, sektörümüze verdiği önemiğin bir kez daha teşekkür ediyorum.

Pandemi nedeniyle iftar buluşmalarımızın yapılamadığı buruk bir Ramazan ayı yaşıyoruz. 8 Mayıs Cumartesi Kadir gecesini idrak edeceğiz. Milletimizin ve İslam âleminin Kadir Gecesi'ni tebrik ediyor, ibadet ve dualarımızın kabul olmasını diliyorum. Yine hemen ardından kutlayacağımız Ramazan Bayramı'nın da milletimize, insanlarımızı mutluluk ve huzur getirmesini, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmemizi temenni ediyorum.

Mayıs ayının en önemli günlerinden biri de şüphesiz 19 Mayıs... Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 19 Mayıs 1919'da, Bandırma Gemisi ile Samsun'a çıkıp, işgal altındaki ülkenin kurtuluşu için mücadeleyi başlatmış, bu tarihi günü gençlere armağan etmişti. Bu vesileyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını bir kez daha saygı ve minnetle anıyorum. Başta gençlerimiz olmak üzere milletimizin 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı kutlu olsun. Yine Covid-19 salgınıyla mücadele ettiğimiz şu günlerde, salgını önlemeye çalışan sağlık çalışanlarımız başta olmak üzere tüm sektörlerdeki işçilerimizin 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü'nü kutluyorum.

Bu yıl Anneler Günü 9 Mayıs'a denk geliyor. Üzerimizdeki haklarını hiçbir zaman ödeyemeyeceğimiz annelerimizin, Anneler Günü'nü en içten dileklerle kutluyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts





Lighthouse Ship Brokers Ltd.

Sale and Purchase
New Building
Demolition

Our light is your guidance...

www.lighthousebroker.com

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANI ADİL KARAIŞMAİLOĞLU MECLİS TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Nisan Ayı Meclis Toplantısı, 8 Nisan 2021 Perşembe günü, Piri Reis Üniversitesi Konferans Salonu'nda yapıldı. Toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu katıldı.



Covid-19 pandemisi sebebiyle kısıtlı sayıda katılım, sosyal mesafe ve maske kullanımı kurallarına dikkat edilerek gerçekleştirilen toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun yanı sıra Tuzla Kaymakamı Ali Akça, Tuzla Belediye Başkanı Şadi Yazıcı, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar katıldı.

Toplantının açılışını yapan Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu vefat edenlerin isimlerini okudu. İsimler şöyle: "İMEAK DTO Üyesi Bosa Deniz İkmal Hizmetleri Sanayi ve Ticaret Limitet Şirketi sahibi Özkan Karabıyık'ın ablası Türkan Mutlu, İMEAK DTO Üyesi Limar Liman ve Gemi İşletmeleri Anonim Şirketi ortaklarından ve Türkiye

Liman İşletmeleri Derneği (TÜRKLİM) Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç'in annesi Ayhan Genç, İMEAK DTO İzmir Şubesi Meclis Üyesi Şükriye Vardar'ın eşi Kemal Vardar, İMEAK DTO Üyesi Etos Gemi Acenteliği ve Denizcilik Hizmetleri Ticaret Limitet Şirketi sahibi Oğuzhan Sarıoğlu, İMEAK DTO Üyesi Statü Gemi Kiralama ve Ticaret Limitet Şirketi ortaklarından Adnan Tuncer'in annesi Behice Tuncer."

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu vefat edenlere Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır diledi.

Ardından gündem maddelerine geçilerek, 4 Mart 2021 tarih ve 36 sayılı toplantı zabıtları ile 2021 Şubat ayı mizanı görüşülerek onaylandı.

"DENİZCİLİK SEKTÖRÜ AŞI SIRALAMASINDA ÖNCELİKLİ GRUP OLMALI"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nu beklerken meclis toplantısı meclis üyelerinin görüş ve önerileri ile devam etti. İMEAK DTO Meclis Üyesi Metin Düzgüt söz alarak aşı konusunda öncelik talep ettiklerini şu sözlerle aktardı: "Basında pilotların, hosteslerin aşılınmaya başladığını görüyoruz. Normalde ilk planlamalara göre öğretmenlerden sonra taşımacılık sektörüne bu aralar aşılamanın başlamış olması lazımdı. Fakat gördüğümüz kadarıyla öğretmenler ve akademisyenler başlamadan başka gruplar öncelik sırasına sokulur gibi oldu. Her gün gemiye çıkan kılavuz kaptanlar, sürekli personel değişikliği yaptığımız gemi adamları bunlardan başlamak üzere bizim sektöründe öncelikli gruplar arasına alınmasının değerlendirilmesini istiyorum."

TURİZMDE PCR TESTİ ZAMAN SINIRLAMASI SORUNU YAŞANIYOR

DTO Meclis Üyesi Begüm Doğulu turizm konusunda çok ivedilikle alınması gereken önlemler olduğunu ifade ederek sorunu şöyle aktardı: "PCR testlerinin 72 saat ile sınırlı olmasından dolayı ülkemizi ziyaret eden yatçılar, "Benim İspanya'dan 72 saatte Türkiye'ye gelme imkanım yok" demektedirler. Geldiklerinde muhakkak 72 saati doldurmuş oluyorlar ve dolayısıyla sağlık-sihhiye bu yatçılarımızı bir haftalık karantinaya almaktadır. Biz burada lokal olarak yetkililere başvurduk. Ancak yetkililer kesinlikle



Salih Zeki Çakır

bu konuda bir esneklik sağlayamıyorlar. En azından dedik ki “ülkeye gelir gelmez PCR yapalım. Eğer sonuç negatif çıkarsa karantinaya alınmasın” dedik. Testler artık günümüzde üç saatte neticelenebilmektedir. Fakat bu hususta maalesef lokal olarak hiçbir yere varamadık. Bu hususta ilginizi ve yardımlarınızı talep ediyoruz.”

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şube Meclis Başkanı Adnan Yener de proje okullardaki başarılarından dolayı çok olumlu tepkiler aldıklarını belirterek Başkan Tamer Kiran ve yönetim kuruluna teşekkürlerini iletti.

“AÇIKLIK GETİRİLMESİ ZARURİYETİ VAR”

Yener’in ardından konuşan meclis üyesi Yusuf Ziya Çakır ise 72 saat ile sınırlandırılan PCR testi konusunda şöyle konuştu: “Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü’nden geçen hafta içerisinde bütün birimlere gönderilen yazıda, kurvaziyer gemilerle gelecek olan bütün gemilerle ilgili turistlerin 72 saat öncesinden PCR testi alınması istenmektedir. Bu kurvaziyer gemiler 1000 küsur yolcudan birkaç binlere kadar çıkmaktadır. Bu uygulamanın da ne şekilde olacağı konusunda limanlara henüz bir bilgi gelmemiştir. Bir karışıklık var. Bunu birkaç gün önce Kenan

Türkanstos Bey ile de görüşmüştük. Her ne kadar mayıs ayı içerisinde ülkemizdeki salgının gidişatına göre ne şekilde bir sağlıklı limanlara geliş olacağı belli olsa da, bazı iptaller şu anda alınmaya başladı. Ancak biz yine de gelecekteki gibi bir takım önlemleri alıp bunları muhataplarımıza bildirmek zorundayız. Bu konuda bir açıklık getirilmesi zaruriyeti vardır.”

Ayrıca Çakır, 6 Nisan’da kabul edilen Turizmi Teşvik Kanunu’nda değişiklik teklifi ile ilgili Deniz Ticaret Odası’nın görüşünün alınıp alınmadığını sordu.

TÜRKANTOS: SORULARA CEVAP VEREMİYORUZ

İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos da Türkiye’ye yapılması planlanan kruvaziyer programlarının iptal edilmesi ve turizm sektöründe yaşanan bilgi eksikliğinden kaynaklanan sıkıntılar olduğunu ifade ederek, “Bazı hatların acenteleri belirsizlik içinde. Sorularına cevap veremiyoruz. Örneğin PCR testi ve gemiye katılan ya da ayrılan yolcular konusu... Resmi bir şey koyulmadığı için sıkıntı yaşanıyor. Buna paralel bir endişe daha var. Sanıyorum 24-25 Mart’ta güvenlik koridoru adı altında Yunanistan, Güney Kıbrıs ve İsrail bir anlaşma imzalamış. Türkiye’ye gelmesi planlanan, ama belirsizlik nedeniyle devreye alamadıkları uğrakları maalesef Güney Kıbrıs’a yönlendiriyorlar. İkinci sorun da, doğru olduğunu bilememekle beraber Yunanistan Türkiye’den gelen kruvaziyer gemilerini kabul etmiyor. Bu doğrultuda soru üstüne soru geliyor. Eğer bir fırsat bulursanız, bakanlığımızın görüşünü almamızda fayda var. Yoksa bu bilinmezlikte bu sene turizm sektörünü unutacağız” diye konuştu.

YELKENLİ OKUL GEMİSİNİ DEVREYE SOKMAK İSTİYORUZ

48 No’lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komite Başkanı Arif Yılmaz ise yat kaptanlığı konusunda staj zorunluluğu olduğunu hatırlatarak şöyle bir talepte bulundu: “Özellikle staj gemisi bulmak konusunda zorluk yaşanıyor. Bu

sorun kapsamında Bodrum’da bulunan yelkenli okul gemisini devreye sokmak için girişimde bulunduk. Vakıf olumlu karşıladı, ancak mevzuatta staj gemilerini çift motorlu olması gibi bir şart nedeniyle amacı sadece öğrenci yetiştirmek olan yatakhane, derslik, yelken düzeni mükemmel bu gemimizi devreye alamıyoruz. Yönetim kurulumuzdan bu konuda gerekli girişimi yapmasını talep ediyoruz” dedi.

ÇAKIR: ELİMİZDEN GELENİ YAPMAYA DEVAM EDECEĞİZ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu geldikten sonra DTO Meclis Başkan Vekili Emin Eminoğlu’ndan meclis toplantısının başkanlığını devralan İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, açılış konuşmasında denizcilik sektörünün hükümet ile çok yakın temasta olduğunu ifade ederek teşekkürlerini sundu. İş dünyası ve yatırımcılar için en önemli sermayenin; teşvik ve istikrar olduğunu kaydeden Çakır, şunları aktardı: “Yapay gündem oluşturarak, bunları egale etmek isteyenleri kınıyorum. Biz denizcilik sektörümüzün gelişimi için elimizden geleni yapmaya devam edeceğiz. Bu minvalde, elimizden gelen gayreti gösteriyoruz. Bizim görevimiz iş ve aş üretmektir. Sizin de burada bulunmanızı fırsat bilerek; denizciliğimizin büyümesiyle alakalı bir çalışmayı sizlerle paylaşmak istiyoruz. Deniz ticareti oldukça önemli aşamalar kat etti. Uzun yıllar boyunca denizciliğimizin ne kadar büyük katma değer getirdiğini dile getiriyoruz. Fakat bunu önemli ölçüde rakamlandırmak için zafiyet vardı. Farklı rakamlar söylendi. Biz bunu; Deniz Ticaret Odası’nın da faaliyet alanında olduğu için, deniz ticareti merkezli, odaklı bir çalışmayla sektörümüzün büyüklüğünü ortaya koyacak bir süreç başlattık.”

PROF. DR. RUHİ KAYKAYOĞLU SUNUM YAPTI

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır’ın konuşmasının ardından Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu; Denizcilik envanter



Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu

çalışmasıyla ilgili bir sunum yaptı. Kaykayoğlu, projenin epey olgunlaştığını kaydederek, “Paylaşacağım sonuçları hem Türkçe, hem İngilizce bir kitap haline getirdik. Meclis başkanının da bahsettiği gibi bu bir başlangıç... Sayın Bakanın burada bulunmasını fırsat bilerek kendisine bunu arz etmek istedim. Umarım bu çalışma bakanlığın personelinin de desteğiyle her sene otomatik ve en sağlıklı bir şekilde bir araya getirilmesiyle o sene neler olduğunun açıklandığı bir rapor olarak hazırlanmasını istiyoruz” dedi. Kaykayoğlu, Türkiye ekonomisi için ilintili sektörlerde ekonomik ve istihdam değeri çalışmalarında geline yer hakkında kısa bir bilgilendirme yaptı.

Kaykayoğlu, denizcilik sektörünün sadece taşımacılık alanında %90'lara yaklaşan payının ve dünyada oluşturulan milli gelirin %50'sinden fazlasının deniz yoluyla taşınan mal ve hizmetlerden oluştuğunun altını çizerek, bu projenin denizcilik sektörünün ülkemizde de stratejik öncelikli sektörler arasında olduğunu göstermek ve geleceğe ışık tutmak için yapıldığını söyledi. Kaykayoğlu, ayrıca askeri projelerin artmasıyla gündeme gelen “Mavi Ekonomi ve Mavi Vatan” kavramlarının yaptıkları çalışmanın önemini bir kez daha ortaya koyduğunu kaydetti.

Denizcilik envanter çalışmasında iki yol seçtiklerini dile getiren Kaykayoğlu, bu kapsamda öncelikle DTO üyelerinin ekonomik değerlerine erişmesi için bir web sitesi inşa ettiklerini ve burada sordukları sorularla bu değerlerin hangi aralıklar içinde olduğu ve bir yandan da bu dataların nasıl uygun kullanılabileceği konusunda her sene güncel ekonomik verilere ulaşılması için bir yöntem geliştirdiklerini ifade etti.

ENVANTER ÇALIŞMASI MAVİ EKONOMİYE IŞIK TUTACAK

Envanter çalışmasının Türkiye'nin Mavi Ekonomisi'ne ışık tutacağını ve uluslararası kabul edilmiş bir modelle yapıldığı için sonuçların da uluslararası camialarda çok daha kolay konuşulabileceğini kaydeden Kaykayoğlu, “Yaptığımız çalışmalarda ekonomik ve istihdam değerleri, literatür verileri, ziyaretler, değişik kaynaklardan sağlanan hesaplamalarla pekiştirildi” dedi. Kaykayoğlu, “Biz neye odaklandık? Bu sektörde bulunan özellikle DTO'nun üyeleri olarak adlandırdığımız 10 bine yakın üyenin gross ciroları ne mertebededir? Yine aynı şekilde bu firmaların gross istihdamı ne mertebededir? Bunu araştırdık” dedi.

Türkiye'nin 2000-2020 yılları arasında deniz yoluyla yapılan ihracat-ithalat,

dış ticaretinin toplam hacmi 3.2 trilyon dolar olduğunu ifade eden Kaykayoğlu, “2000'li yıllardan bugüne geldiğimizde bu rakam yüzde 417 büyümüş. Bu kolay bir iş değil. Son 20 yılda yüzde 417 atılım yapan bir sektör” diye konuştu. Çalışmayı dünyanın pek çok ülkesinde kullanılan OXFORD Economics UKMaritime Modeli'nin kullanarak yaptıklarını ifade eden Kaykayoğlu, “O modeli kendi üyelerimize adapte ederek 9 bin 6 üyemizin bağlı olduğu 48 meslek komitemizin her bir şirketi bu model içinde beş gruba kümelendirdik. Bu kümeler; A kümesi: Gemi ile taşımacılık endüstrisi, B kümesi: Liman endüstrisi, C kümesi: Deniz Endüstrisi, D kümesi Denizcilikle ilintili yan hizmetler (navlun, broker, sigortacılık) E kümesi ise, balıkçılık ve su çiftlikleri olarak komiteleri biz beş gruba böldük” diye konuştu.

“GÜÇLÜ BİR VERİ TABANI SİSTEMATİĞİ GERÇEKLEŞTİRDİK”

Kaykayoğlu, yaptıkları kümelemelerle ilgili olarak, “A grubunda uluslararası yolcu taşımacılığı, ulusal yolcu taşımacılığı, kısa mesafe, uzun mesafe, okyanus ötesi, iç sularda kargo ve diğer taşıma aktiviteleri, tek tek bizim komite üyelerimizle eşleştirdik. B grubunda limancılık sektöründeki komitelerimizle eşleştirdik. C grubunda tersaneler, marinalar, brokerler, gemi söküm



sistemleri komite üyelerimizi koyduk. D grubu ise, hizmet sektörü. Navluncular, gemi klasçıları, üniversitelerimiz, E grubunda ise balıkçılık ve su ürünlerini eşleştirdik. Bu sektörleri bu şekilde kümelendirerek bu sektörlerin hepsiyle 48 komitemize ait gross cirolar, istihdam verileri nelerdir bunların hepsini tek tek bu verilerden çıkarttık...

Elde ettiğimiz verilerle denizcilik sektörünün ekonomiye ve sosyal yapıyı etkileyen değerlerini çıkarttık. Bu kapsam içinde çok sayıda kurumu bir araya getirerek, elimizde çok güçlü bir veri tabanı sistematiği gerçekleştirdik” dedi. Çalışmada sunulan verilerde üç tane değer olduğunu kaydeden Kaykayoğlu “Bu değerlerden birincisi direkt etki. Yani sektör içinde bulunan bir tersanenin direkt ekonomiye katma değeri, gross cirosu. İkinci veri, bir ülkenin ekonomik değerinde bir sektörün ekonomik değerini hesaplarken genelde endirekt etki diye adlandırdığımız; o sektör o gemiyi inşa ederken, hizmet satın alıyorsa ona da bir para ödüyor. O ödediğimiz paraya biz endirekt etki diyoruz... En son etki dediğimizi üçüncü etki ise uyandırılmış etki. Çocuklarımızın okuluna, yediğimiz yemeğe, kaldığımız otele para veriyoruz, buna da uyandırılmış etki denir. Bu tür etkiler, dünyada çok kullanılan ekonomik

değer saptamasıdır” şeklinde konuştu. Kaykayoğlu, denizcilik sektörünün büyüklüğüne bakıldığında, gemicilik sektörünün 23 milyar, liman sektörünün 14 milyar, gemi & yat endüstrisinin ise 15 milyar dolar olduğunu ve 70 milyar dolarlık direkt+endirekt bir sektöre sahip olduğumuzu belirtti.

ENVANTER ÇALIŞMASI SONUCUNDAKİ STRATEJİK ÖNERİLER
Son olarak Kaykayoğlu, yapılan envanter çalışması sonucuna bağlı olarak stratejik önerileri olduğunu ifade ederek bunları şöyle sıraladı:

1. ÖNERİ

Bazı AB ülkelerinde uygulanan vergi toplama yaklaşımının hükümete anlatılması. Sektörde, özellikle gemi taşımacılığı ile ilgilenen firmaların vergilendirilmesi konusunda yeni bir modele ihtiyaç var.

2. ÖNERİ

BİGDATA İstatistik Enstitüsü'nün kurulması. Tüm üyelere hizmet verecek hem ulusal, hem de denizcilik sektörüne ait verileri tutacak bir enstitünün kurulması ile firmaların operasyonel maliyetlerinin düşürülmesi sağlanacak. TÜİK, SGK, İTO, DTGM, Clarkson Research gibi kurumlarla işbirliği yapacak bir enstitünün kurulması.

3. ÖNERİ

Üniversite işbirliklerinin güçlendirilmesi için DTO Yükseköğretim İşbirliği Akademisi kurulması. Bu çalışma sürecinde birçok STK raporu okunmuş ve özellikle birçok raporda üniversite işbirliklerinde eksikliklerin dile getirildiği gözlenmiştir. Üniversitelerle işbirliğini tetikleyecek aracı bir kuruma ihtiyaç vardır.

4. ÖNERİ

NACE kodları ve komite üyeliklerinin yeniden organizasyonu çalışma grubunun kurulması. DTO meslek komitelerinde bulunan firmaların uygun NACE kodları ile ilgili tekrardan yapılandırma yararlı olacaktır.

5. ÖNERİ

Nitelikli gücün geliştirilmesi için Mavi Vatan, Mavi İşgücü Merkezi'nin kurulması. Sektördeki firmaların dile getirdiği en büyük sorunlardan bir tanesi de nitelikli insan kaynağı bulamamalarıdır. Bu kapsamda meslek liseleri ve üniversitelerle işbirliğine gidilerek, insan kaynağı yetiştirilmesi konusunda yeni tür organizasyonlara gidilebilir.

6. ÖNERİ

İMEAK DTO İnovasyon Merkezi kurulması. Denizcilik sektörü yoğun kullanılan bir sektördür. Teknoloji kullanımını teşvik edecek, son teknolojileri üyelere anlatacak bir inovasyon merkezinin üniversitelerle işbirliği şeklinde organize edilmesi yararlı olacaktır.

7. ÖNERİ

Limanlar ve bölgesel ekonomiler araştırma merkezi kurulması. Denizcilik sektöründe ülke kalkınmasına ekonomik katma değer sağlayan en önemli varlıkların başında limanlar gelmektedir. Limanların bulunduğu yerleşkelerde bölgesel kalkınmaya olan etkilerinin yeniden ele alınmasında yarar vardır. Bu konuda çok az çalışmaya rastlanmıştır.

8. ÖNERİ

İMEAK DTO ile diğer odalar arası Input-Output modeli kurulması. Denizcilik



Tamer Kıran

kapsamlı harcamaların, tüketimin takip edilmesi ve gelişen ekonomik değerlerin ani (instant) takip edilmesine olanak sağlayacak bir modele ihtiyaç vardır.

Bu konuda başta TÜİK ve SGK olmak üzere diğer kamu kurumları ile görüşmelerin yapılması ve bir modelin kurulması bu çalışmanın devamı olarak yararlı olacaktır.

9. ÖNERİ

İMEAK DTO firmalarının kümelenmesi modellemesi. Çalışma sürecinde okunan raporlar bize sektörün ekonomik değerinin artırılması için en etkin yolun kümelenme olduğunu göstermiştir. Kümelenme çalışmalarına başlanmasında tavsiye olunur.

10. ÖNERİ

İMEAK DTO Ar-Ge Teknoloji Merkezi kurulması. Çalışma sürecinde okunan raporlar bize sektörün ekonomik değerinin artırılması için en etkin aktivitelerin başında Ar-Ge ve teknoloji alanına yatırım yapılmasını göstermiştir. Tüm üyelere hizmet sunacak ve üniversitelerle ortaklaşa kurulacak bu tür bir yapı için kamu desteğinin de alınması mümkün olacaktır.

2019 datalarına göre her gün 2.1 milyar dolarlık katma değer sağlandığı bilgisini paylaşan Kaykayoğlu, “Denizcilik Genel Müdürlüğü rakamlarına göre denizcilik sektörü günlük 50 milyon dolarlık katma değer sağlıyor. Bizim bulduğumuz modele göre ise bu değer günlük 63 milyon dolar. 23 milyar dolarlık bir sektörüz. 3 bin 800 kişiye iş veriyorsunuz. Onların aileleri var, 4 ile çarparsak 1 milyon 200 bin kişi daha ekmek yiyor. Endirekt etkilerle 43 milyar dolarlık sektörüz. 5 bin 71 tane daha adam çalışıyor. Hepsini toplarsak 79 milyar dolarlık bir sektöre sahibiz” dedi. Kaykayoğlu, destek veren herkese teşekkürlerini sunarak konuşmasını sonlandırdı.

KIRAN: DÜŞÜK ENFLASYON VE FİYAT İSTİKRARI SON DERECE ÖNEMLİ

Toplantıda konuşan İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran; küresel ekonomi, dünya ticareti, lojistik, IMO regülasyonları, iklim değişikliği, koster yenileme projesi ve hurda teşviki gibi birçok konuyu değerlendirdi.

Artan Covid-19 vaka sayılarının yeniden kapanmaları gündeme getirdiğini belirten Tamer Kıran, “Son bir yıldır ekonomik

gidişatı belirleyen Covid-19 vaka sayıları küresel ölçekte bu yılın ilk iki ayında kapanmalar ve aşılardan etkisiyle önemli bir gerileme gösterirken, maalesef mart ayında tekrar yükselme eğilimine girdi. Her şeye rağmen pandemi ile mücadelede hızlı aşılamanın önemini ve faydasını ABD ve İngiltere örneklerinden izliyoruz.

ABD’nin pandemi ile mücadelede son dönemde başarılı olması ve hükümetten gelen peş peşe destek paketleri bu ülkenin yüzde 7’lerin üzerine çıkabilecek tarihi bir büyüme gösterme olasılığını artırıyor. ABD ekonomisine ilişkin bu gelişmelerin bir başka yansımaları enflasyon beklentilerinde artış olarak izliyoruz. Buna bağlı olarak 17 yıllık tahvil faizlerinin 0.60’lardan 1.70’lere gelmesi, risk iştahını azaltıp, sermayeyi ABD’ye yönelterek finansal piyasalarda dalgalanmalara yol açmaya başladı. Bu yüzden bizim de içinde bulunduğumuz gelişmekte olan ülkelerin ara ara bu volatilitiyi yaşamasını beklememiz gerekiyor” dedi.

Geçtiğimiz ay Merkez Bankası başkanlığında yaşanan değişimi değerlendiren Kıran, finansal piyasalarda dalgalanma yaratan bu gelişmenin yeni başkan Profesör Doktor Şahap Kavcıoğlu’nun enflasyon ile mücadele konusunda peş peşe gelen kararlılık açıklamaları ile yatışmaya başladığını ifade ederek, sürdürülebilir büyüme için düşük enflasyon ve fiyat istikrarının son derece önemli olduğunu kaydetti. Kıran, bu hedef doğrultusunda Kavcıoğlu’nun açıklamalarını önemsediklerini belirtti.

Öncü göstergelerin geçen yılın son iki çeyreğine göre yaşanan yavaşlamaya rağmen bu yılın ilk çeyreğinde büyümeye devam edildiğini gösterdiğini aktaran Kıran, “Diğer taraftan denizcilik piyasalarına bakacak olursak, yılın ilk üç ayı itibarıyla navlunlar canlı kalmaya devam etti. Özellikle konteyner tarafında talep artışının devamı, liman ve lojistik sıkışıklıklar, navlunları ve gemi kiralarnı rekor seviyelere taşıdı. Dökme yük taşımacılığında da Çin kaynaklı ticari

büyümenin pozitif etkisiyle hareketli bir piyasa yaşandı. Yıllık bazda 2020 yılında talep tarafında 11,6 milyar ton seviyesinde olan deniz taşımacılığında gemi filosunun büyüklüğü DWT olarak da 2.139 milyar tona ulaştı. 2020 yılının özellikle ikinci yarısından itibaren hızlı artan talep karşısında birçok piyasamızda navlunlarda hızlı artışlar yaşandı. Önümüzdeki sürece ilişkin beklentilerde de talebin arza göre birçok segmentte daha hızlı bir gelişme göstermeye devam edeceği öngörülmüyor. Nitekim dökmecilerde ve bir ölçüde tankerlerde yeni gemi inşa siparişlerinde filoya kıyasla azalma devam ederken konteynerde siparişin filoya oranı yüzde 12,12'ye yükseldi” dedi.

REKABET AVANTAJI İÇİN CİDDİ HAZIRLIKLAR VAR

Ton bazında 2020 yılında yüzde 3,6 düşen ticaret hacminin, ton/mil bazında yüzde 1,7 oranına gerilediğini kaydeden Kıran, şunları ifade etti: “Bu yıl için beklentiler; global ticarete beklenen genişleme ile birlikte ton bazında yüzde 4,2 artarak, 12,12 milyar tona yaklaşması, ton/mil bazında ise yüzde 4,1 artarak 61,3 trilyon ton mile ulaşmasıdır. Yük türü ve ton bazında baktığımızda ise; sırasıyla gaz gemilerinde yüzde 7,5, konteynerde 5.5, kimyasallarda yüze 4.1, petrol tankerlerinde yüzde 3,8, ve bulkerlerde de yüzde 3'lük bir artış öngörülmektedir. Global filonun 2021 yılında teslim edilmesi beklenen 79 milyon DWT ile 2,2 milyar DWT büyüklüğüne yaklaşması beklenmektedir.”

Covid-19 sonrası döneme yönelik olarak ülkelerin küresel ticarete rekabet avantajı sağlamak için ciddi hazırlıklar içinde olduklarını belirten Kıran, bir yandan sağlık, haberleşme ve iletişim, ulaştırma, lojistik ve enerji alt yapıları hızla gözden geçirilirken, yeni alt ve üst yapı yatırım paketlerinin birbiri ardına açıklandığını kaydetti. Lojistik sektörünün tüm bu hazırlıkların odak noktasında yerini aldığını dile getiren Kıran, “Önümüzdeki süreçte küresel ticarete rekabetçiliğin ölçüsünü yine lojistik

performansı belirleyecek. Ülkemizin 2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planı'nda lojistik ve ulaştırma başlığı altında demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması, ticaretin kolaylaştırılması ve ülkemizin rekabet gücünün artırılması amacıyla Türk sahipli deniz ticaret filosunun gelişimi ve Türk sahipli filonun gelişimine yönelik uzun vadeli ve düşük faizli finansal destek mekanizması oluşturulması temel amaçlar olarak belirtilmiştir. Ülkemizin yer aldığı coğrafyadaki stratejik öneme haiz konumu, genç nüfusu ve sahip olduğu avantajlardan faydalanarak dünya deniz taşımacılığındaki payımızın artırılması geleceğimiz için büyük önem taşımaktadır. Denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi, deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün mutlaka artırılması gerekmektedir” dedi. Dünya ticaret hacminin her geçen gün arttığını, bugün 12 milyar ton olarak gerçekleşen ticaret hacminin %90'ının denizyolu ile taşındığını belirten Tamer Kıran, “Türkiye'de üretilen ürünlerin dış pazarlara ulaştırılmasında denizyolu ulaşımının etkinliğini ve yaşanabilecek olası bir duraksamanın ülkemiz ekonomisini uğratabileceği zarar riskini yakın zamanda yaşadığımız örnekle gördük. Küresel tedarik zincirinde tüm dengeleri alt üst eden boş konteyner krizi güçlü denizcilik filosuna sahip konteyner ve diğer yükleri de taşıyan ülke konumuna geçmemizin ne kadar önemli olduğunu kanıtlamıştır. Yine Süveyş Kanalı'nın bir geminin karaya oturması sonucu deniz trafiğine kapanması dünya ekonomisine günlük 9.6 milyar dolar zarara uğratmıştır” şeklinde konuştu.

AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI KONUSU

Son yılların en önemli gündemi haline gelen küresel ısınma ve iklim değişikliği konusuna da değinen Kıran, Avrupa Birliği'nin (AB) iklim değişikliği ve çevresel bozulmalara karşı sera gazlarının salınımının azaltılması amacıyla uygulamaya koyduğu Avrupa Yeşil Mutabakatı'na ilişkin olarak “AB planladığı bu dönüşümü Avrupa için ekonomik ve endüstriyel bir fırsata çevirmek amacıyla oyunu kuran ve

kuralları koyan merci olarak hareket etmektedir” dedi. Yeşil mutabakatın denizcilik sektörünü ilgilendiren çok önemli düzenlemeler içerdiğine dikkat çeken Kıran, “AB yeşil mutabakatının başarısının ulaştırma sisteminin sürdürülebilir kılınmasıyla mümkün olacağını altı çizilerek 2050 yılında AB'nin karbon nötr hedefine ulaşmak için ulaştırma sektörünün 2050 itibarıyla emisyonlarının yüzde 90 azaltılması hedefi ortaya konmuştur. Bu yolda denizcilik sektörü açısından kilometre taşı olarak 2030 yılında yani bundan sadece dokuz yıl sonra sıfır emisyonlu gemilerin inşaya hazır olması belirlenmiştir” dedi.

Tüm bu gelişmelerin, Türkiye'nin kendisine Yeşil Mutabakat konusunda bir yol haritası çıkarmasını zorunlu kıldığını ifade eden Kıran, “Kısa dönemde 2021-2030 yılları arasında ülkemiz açısından; gemi sahiplerinin enerji verimliliği tedbirlerini alarak yakıt tüketimlerini ve karbon emisyonlarını azaltması, gemi dizayner ve tersanelerimizin düşük emisyonlu gemilerin üretimine yönelmesi, yeşil modernizasyonlara yoğunlaşması, Ulaştırma ve Altyapı, Sanayi ve Teknoloji, Çevre ve Şehircilik, Enerji ve Tabii Kaynaklar ile Hazine ve Maliye Bakanlıklarının denizcilikte yeşil dönüşüm için regülasyonları geliştirmesi, teşvik tedbirlerini uygulamaya sokması ve denetim sistemini oluşturması büyük önem taşımaktadır. Bu eylemler ile yeşil dönüşümü gerçekleştirerek yenilecek Türk deniz ticaret filosu Avrupa'ya coğrafi yakın olma avantajını kullanarak 2030-2050 yılları itibarıyla karbon sıfır ekonomiye erişebilecektir” şeklinde konuştu.

Deniz Ticaret Odası olarak bu dönüşüm sürecini yakından takip ettiklerini ve hazırlıklarını şekillendirmeye çalıştıklarını ifade eden Kıran, “Uygulamaya konulacak tedbirler ve yapılacak düzenleme değişiklikleri karşısında Türk sahipli deniz ticaret filosunun hazırlık durumu ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Odamız

bünyesinde Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi çalışması başlatılmıştır. Bu proje çerçevesinde ticaret filomuzdaki gemilerin mevcut durumunun yürürlüğe girecek düzenlemelere uyumunun ortaya konulması maksadıyla bir anket hazırlanmıştır. Bu vesileyle tüm armatör üyelerimize çağrıda bulunarak, hazırlanan anketin mümkün olduğunca filomuzdaki çok sayıdaki gemimiz için doldurulmasının etki analizlerinin gerçekçi şekilde ortaya konulması açısından faydalı olacağını belirtmek istiyorum” diye konuştu.

“DENİZ TİCARET FİLOMUZUN REKABET GÜCÜ MUTLAKA ARTTIRILMALIDIR”

Uluslararası ticarete, oyun kurallarının yeniden belirlendiği önümüzdeki süreçte Türk sahipli deniz ticaret filomuzun, gemi inşa sanayimizin, limanlarımızın kısaca denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, devlet politikası haline getirerek, her alanda güçlendirmemizin mutlak bir zorunluluk haline geldiğinin altını çizen Tamer Kiran, “Denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi, deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün mutlaka artırılması gerekmektedir. Ticaret filomuzu artık 29 milyon DWT’den 50 milyon DWT’a çıkarmamız, limanlarımızı dünyanın en büyük lojistik merkezleri, tersanelerimizi ise yeni nesil gemilerin üretildiği yerler haline getirmemiz gerekmektedir. Aksi takdirde dış ticaretimiz ulaşımdan kaynaklı problemler nedeniyle ciddi sorunlarla karşı karşıya kalacaktır ki, son dönemlerde yaşadığımız konteyner krizi ile ilgili yaşadığımız durum ortadadır. Bu nedenlerle, halihazırda sayın bakanlığımızın da gündeminde olan ve ivedilikle çözüm bekleyen bazı konuları hatırlatmak amacıyla dile getirmek istiyorum. Sektörümüzün en önemli konularından bir tanesi, Tonaj Harcı Takip Kütüğü’nün bir an önce yasalaşmasıdır. Sektörümüz gemilerin temin ve işletilmesinde uluslararası eşit rekabet koşulları sağlanarak, ülkemizi uluslararası bir denizcilik merkezi

haline getirmek, deniz ticareti ve deniz taşımacılığının ülke ekonomisine katkısını artırmak amacıyla bu kanun taslağının yasalaşması beklenmektedir.

YAŞLANAN KOSTER FİLOSU YENİLENMELİ

Yaşlanan koster filosuna da değinen Kiran, “Tüm sahipli koster filomuz gerek Akdeniz içerisinde, gerek Türkiye’nin ithal ve ihracat yüklerinin taşınmasında, gerekse Ege ve Akdeniz’de yakın yol taşımacılığı söz konusu olduğunda bölge ticaretinde önemli rol oynamaktadır. Yaş ortalaması 27 olan koster filomuzun yenilenmiş ülke filolarına karşı rekabet gücünü kaybetmemesi büyük önem taşımaktadır. Yaklaşık 875 adet olan koster filomuzun yenilenmesi için ilk etapta 10 adet geminin hayata geçirilmesi planlanan bu projenin, kredi imkânı yaratılarak artık sonlandırılması bekliyoruz. Yine sektörümüz tarafından Hurda Teşviki Kanunu’nun hayata geçmesi için yapılması gereken yasal düzenlemelerin sonuçlanmasını bekliyoruz. Denizcilik Genel Müdürlüğümüz tarafından hazırlıkları tamamlanmış olan bu düzenlemenin ivedilikle çıkmasını beklediğimizi belirtmek isterim” dedi.

AŞILAMADA GEMİ ADAMLARINA ÖNCELİK

Kiran, son dönemde pandemideki artış nedeniyle gemi adamlarının değişmesinde yine problemlerin ortaya çıkmaya başladığına dikkat çekerek, kılavuz kaptanlar ve deniz çalışanlarının aşılama ön sıralara alınmasının önemini vurgulayarak, “Deniz ve gemi çalışanlarımız meydana gelen artışlar sebebiyle uluslararası seyahatte ciddi sıkıntılar yaşamaya başlamışlardır. Bu sabah Bangladeş’in de gemi adamı değişikliğini durdurduğunu öğrendik. Bizim için gemi adamı değişikliği için önemli bir yerdirdi. Dolayısıyla pandeminin artışıyla doğru orantılı olarak, ülkelerin kapanması her geçen gün artıyor. Bu bağlamda aktif görevde olan deniz çalışanlarımıza aşılama öncelik verilmesini talep ediyoruz” diye konuştu. Türkiye’nin, son 18 yılda

denizcilik sektörünün önünü açacak yasal düzenlemelerle birlikte birçok projeyi hayata geçirdiğini anlatan Kiran, “Sektörümüzün geleceğinde tarihi dönüşümlere hazırlandığımız süreçte denizciliğimizi geliştirmek ve çok daha iyi noktalara taşımak ve dünyadaki payımızı artırmak için Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın önderliğinde, zatiâlinizin koordinasyonu ve desteği ile yeni atılımlar yapmaya hazır olduğumuzu belirtmek istiyor, bu konuda sizden destek bekliyoruz.” dedi. Kiran; Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın, TBMM AK Parti Grup Toplantısı’nda yaptığı konuşmada, Türkiye’nin en büyük ve en stratejik altyapı projesi olarak belirttiği Kanal İstanbul ile ilgili hazırlıkların tamamlandığını ve temelini yazın atılacağını duyurduğunu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı’nın da, Kanal İstanbul’un proje çalışmaları, imar planlarının tamamlandığını, ihale hazırlıklarının devam ettiğini açıkladığını belirtti ve “bir devlet projesi olan bu projenin ülkemize ve milletimize hayırlı olmasını temenni ediyorum” şeklinde konuştu.

Hafta başından itibaren ülke gündemini meşgul eden bildiri konusunun, toplumsal hafızada geçmişte yaşanan acı tecrübeleri hatırlatan üslubu ile çok yanlış olduğunu belirten Tamer Kiran, “Bu konuda tavrımız çok nettir. Demokrasiye her zaman bağlı olduk, milli irade ve hukukun üstünlüğüne her daim saygı duyduk. Bundan sonra da bu ilkelerden asla taviz vermeyeceğimizi ve hep tarafı olmaya devam edeceğimizi huzurlarınızda bir kez daha tekrarlamak isterim” dedi. 23 Nisan’da demokrasimizin mabedi, duvarına “Egemenlik, kayıtsız şartsız Milletindir” ifadesi nakşedilen Gazi Türkiye Büyük Millet Meclisimizin kuruluşunun 101. yılı ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramının kutlanacağını belirten Kiran, bu vesile ile Kurtuluş savaşının Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle yad etti, çocukların bayramını kutladı.

Yine önümüzdeki hafta gönüllerimizi aydınlatan, sofralarımıza bereket getiren Ramazan ayının başlayacağını belirten Kıran, Ramazan ayının, kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini temenni etti.

KARAIŞMAİLOĞLU: SALGIN SÜRECİNDE İSTİHDAM ÖZENİ GÖSTERİP, LOJİSTİKTE TEDBİR KURALLARINI ÜST SEVİYEDE UYGULADIK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın konuşması sonrasında kürsüye çıkan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, denizcilik sektörüne ve Kanal İstanbul'a ilişkin açıklamalarda bulundu. Son 19 yılda Türkiye'deki tersane sayısını 37'den 84'e çıkardıklarını ifade eden Karaismailoğlu, gemi imalatındaki yerlilik oranını, yüzde 60'tan yüzde 80 bandına çıkarmayı hedeflediklerini kaydetti. 500 groston üzeri gemilerle ilgili gemi geri dönüşüm verilerine göre, Türkiye'nin 2019 yılında 1,1 milyon groston ile Avrupa'da lider, dünyada da 3'üncü sırada yer aldığını aktaran Karaismailoğlu, "Bu miktar 2020 yılında 1,5 milyon grostona çıkmıştır. Dünyanın önde gelen yat imalatçısı olan ülkemiz 2020 yılı mega yat projelerinde dünyada 3'üncü sırada yer almaktadır. Limanlarımızdaki yük yolcu ve ticaret verileri de şu şekildedir: 2003'te limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 190 milyon tondan tam 496 milyon tona çıkmıştır. Aynı dönemde 2 buçuk milyon ton olan elleçlenen konteyner miktarını 4 kattan fazla arttırarak 11,6 milyon tona yükselttik. Kabotaj hattımızdaki yük taşımacılığında 59 milyon tona, araç taşımacılığımızı da 10,9 milyon tona ulaştırdık. Toplam dış ticaretimizde, 53 milyar dolar olan deniz yolu payını, yüzde 279 artırarak 215,8 milyar dolara yükselttik. Türk ticaret filomuz 2003'te 8,9 milyon ton DWT ile 17'nci sıradayken bugün 28,9 milyon DWT ile 15'inci sıraya yükselmiştir. Deniz yolu ile gerçekleşen dış ticaret taşımacılarımız 2003'te sadece 149 milyon ton iken 2020 verilerine göre



Adil Karaismailoğlu

yüzde 245 artış ile 365,4 milyon ton olarak gerçekleştirilmiştir. Uluslararası düzenli Ro-Ro hattındaki taşınan araçların sayısı da 2003'te 220 bin iken 504 bin araca ulaşmıştır. Türkiye'nin toplam dış ticaret için de deniz taşımacılığının değeri 2003'te 57 milyar dolar iken, 2020 yılı itibarıyla 215,8 milyar dolara yükselmiştir. Denizcilik sektörüne son 17 yılda 8,6 milyar liralık ÖTV desteği sağladık. Yine 2020 yılında dünya konteyner taşımacılığı yüzde 4 oranında küçülürken aldığımız tedbirlerle küçülmemiş hatta artmıştır" dedi.

Karaismailoğlu, bir yılı aşkındır tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını sürecinde, istihdam özeni gösterirken, lojistikte tedbir kurallarını üst seviyede uyguladıklarını söyledi. Pandemi süresinde, gemi insanı ve diğer sektör çalışanlarını "kilit çalışan" ilan ederek kısıtlamalardan muaf bir şekilde işlerin aksamamasını sağladıklarını anlatan Karaismailoğlu, gemi yenilemelerine de büyük önem verdiklerini kaydetti.

YILDA 5 GEMİYE ORTALAMA 5 MİLYON LİRA TEŞVİK

Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin

Teşviki Yönetmeliği'ni hazırladıklarını aktaran Karaismailoğlu, "Yayınlanacak yönetmelikle en yaşlı gemilerden başlamak üzere, yeni inşa edilecek yılda 5 gemiye ortalama 5 milyon lira teşvik vereceğiz. Bu desteğimizle hem kabotaj hattında çalışan gemilerimizi yenilemiş, hem de gemi inşa ve geri dönüşüm sanayine ivme kazandırmış olacağız" bilgilerini verdi. Bunun yanında Marmara Denizi'nde kabotaj taşımacılığı yapan küçük tekneler yerine inşa edilecek gemilere de destek vereceklerini belirten Karaismailoğlu, Türk gemi adamlarının yetiştirilmesi konusunda armatörlerden, gemilerindeki Türk gemiadamı istihdamını arttırmalarını beklediklerini söyledi. Danimarka, Hong Kong ve Norveç ile imzalanan karşılıklı gemi insanı tanıma anlaşmalarıyla, dünya deniz ticaret filusunda ilk 20'de yer alan bu ülkelerin gemilerinde Türk gemi adamlarının çalışabileceğini aktaran Karaismailoğlu, yeni ülkelerle görüşmelerin devam ettiğini kaydetti.

Karaismailoğlu, denizcilik eğitimi konusunda Milli Eğitim Bakanlığı ile yaptıkları iş birliği neticesinde belirledikleri altı adet proje lisesinde İngilizce dil öğreniminin yanı sıra mesleki

bilgi ve beceriler de kazandıracaklarını belirterek, buralardan mezun olan gençleri yerli ve yabancı gemilerde istihdam imkanına kavuşturacaklarını söyledi.

Deniz kazalarındaki insan faktörünü azaltmak ve gemi adamlarının modern bir eğitim merkezinde yetişmeleri amacıyla Deniz Emniyeti Eğitim Merkezi'ni hayata geçireceklerini belirten Karaismailoğlu, şunları söyledi: "Fizibilite projesine bu ay başlayacağımız eğitim merkeziyle deniz eğitiminde dışa bağımlılığı azaltacağız. Bayan deniz öğrencilerimizin staj imkanlarını artırmak amacıyla, 12 deniz işletmemizle, Fırsat Eşitliği, İyi Niyet ve İş Birliği Protokolü imzaladık. Önümüzdeki dönemde bu projenin kapsamını genişleteceğiz. 2023 yılına kadar 1 Milyon Amatör Denizci projemiz, pandemi şartlarına rağmen ilerliyor. Projede bugüne kadar 832 bini aşkın Amatör Denizci Belgesi verdik. Hedefimize vaktinden önce ulaşacağız. Mavi Vatan'daki arama ve kurtarma sorumluluk sahama Doğu Akdeniz'de faaliyet gösteren milli gemilerimizin arama sahalarını da ekledik. Uluslararası Uydu Tabanlı Deniz ve Hava Arama Kurtarma Sistemi'mize, sanal uydu sinyal verici simülatörünü ekledik. Bu sistem dünyada sadece üç ülkede vardır. Gürcistan, Ukrayna, İran, Irak ve Afganistan'a arama ve kurtarma kapsamında koordinatör ülke olarak hizmet veriyoruz."

7 BASAMAK ÇIKARAK 25'İNCİ SIRAYA YERLEŞTİK

Karaismailoğlu, Ankara'daki Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ni dünya standardında bir merkez haline dönüştürdüklerini belirterek, bilgi ve iletişim imkanlarıyla denizcilikteki dijitalleşme sürecini hızlandırdıklarını anlattı. Sicil işlemleri, teknik kütük işlemleri, bağlama kütüğü işlemleri ve gemi isim işlemleri yapılan eski yazılımları, yeni altyapısı ile tek çatı altında UMURBEY yazılımı ile birleştirdiklerini anlatan Karaismailoğlu, şu bilgileri verdi: "Gemi ve su araçları için tüm işlemler, e-devlet sistemi



üzerinden yapılmaktadır. Artık vatandaşlarımız bu işlemler için liman başkanlıklarına gitmek zorunda değildir. Türk Bayraklı gemilerimizin yabancı ülke limanlarında geçirdikleri liman devleti denetimlerinde tutuklanma yaşamamaları ve ticari faaliyetlerinde gecikmelerin önüne geçilmesi amacıyla, pandemi nedeniyle yaşanan zorluklara rağmen, bin 110 denetim gerçekleştirdik. Paris Memorandumu tarafından yayımlanan verilere göre, beyaz bayrak devlet sıralamasında, 7 basamak çıkarak 25'inci sıraya yerleştik. 2020'de de bu başarı sürdürüldü ve tarihin en düşük tutulma sayısını elde ettik. Bu başarılar sayesinde Türk bayraklı gemilerimizin denetim bürokrasisi ve bekleme süreleri kıaldı.

Emeği geçen tüm arkadaşları buradan kutluyorum." Bakan Karaismailoğlu, Türkiye'nin yat üretiminde dünyada önemli bir yere sahip olduğunu ifade ederek, 2021 yılında yürürlüğe girecek Yat Kod ile 2023 yılında Türk bayraklı yat üretimini artıracaklarını söyledi. Denizcilikte taşra teşkilatının organizasyon yapısında verimliliği artırmak amacıyla yenilikler yapacaklarını anlatan Karaismailoğlu, denizde seyir emniyeti, can, mal ve çevre güvenliğinde gemi takip ve izleme sistemlerinin hayati önem taşıdığı uyarısında bulundu. "2003'te boğazlarımızda, 2016'da İzmit Körfezi'nde, 2018'de İzmit Körfezi'nde ve son olarak 2019'da

Mersin'de hizmete aldığımız sistemleri yerli sistemlerimizle yeniliyoruz" diyen Karaismailoğlu, yerli ve milli yazılımların, yakın zamanda Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Doğu Akdeniz'i kapsayacak olan Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Projesi için kullanılacağını kaydetti. Bunun yanında Marmara Denizi'nin tamamını gemi trafik hizmetleri kapsamına alacaklarını belirten Karaismailoğlu, "Beş adet yeni trafik gözetleme istasyonu vasıtasıyla iki yeni hizmet sahası oluşturulacak. Bu çalışma ile yakında yapımına başlayacağımız Kanal İstanbul'da gemi trafiği de izlenebilecektir. Boğazlardan geçen gemilerin denetimi ile birlikte tehlikeli yük miktarının istatistikî verileri tespit edilecek" diye konuştu.

"DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE 202,5 MİLYON EURO FİNANSMAN SAĞLANMASI HEDEFLENİYOR"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu, "Temiz Denizlerde Emniyetli Denizcilik" bilinci ile deniz ve deniz çevresini korumanın öncelikleri arasında bulunduğunu belirterek, bu amaçla Tekirdağ'da 110 bin metrekarelik alana kurmuş oldukları ve Türkiye'nin prestij kaynağı olacak Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi'ni kurduklarını hatırlattı. Karaismailoğlu, 2020 yılında petrol kirliliğine müdahale ekipman ve malzemesi ile donatarak merkezin mevcut kapasitesini önemli oranda artırdıklarını bildirdi. Yat limanlarında

Güneş Enerjisi Sistemi Kurulması Projesi'ni en kısa sürede hayata geçireceklerini anlatan Karaismailoğlu, bu projeye yat limanlarının elektrik enerjisi ihtiyacının büyük bir bölümünün kurulacak güneş enerjisi panelleriyle karşılanacağını ve tesislerin enerji verimliliğinin artırılacağını söyledi.

Denizcilik sektöründen kaynaklanan zararlı emisyonların azaltılması ve yeşil denizciliğin desteklenmesine yönelik AB Katılım Öncesi Yardım Aracı programı çerçevesinde AB'ye sundukları projenin ilk aşamayı tamamladığını ifade eden Karaismailoğlu, şu bilgileri verdi: “Proje kapsamında, gemilerimizde ve limanlarımızda çevre dostu, sürdürülebilir ve güvenli taşımacılık için kullanılacak yenilikçi teknolojilere finansal destek mekanizması oluşturulması planlanmaktadır.

Denizcilik sektörümüze 52,5 milyon Euro'su hibe, 150 milyon Euro'su kredi olmak üzere toplam 202,5 milyon Euro finansman sağlanması hedeflenmektedir. Oluşturulan mekanizma ile düşük emisyonlu, alternatif yakıtlar ile çalışacak yeni gemilerin inşası veya konvansiyonel yakıtlarla çalışan mevcut gemilerin dönüşümü, liman tesislerinde liman elektriği gibi altyapıların kurulması ile sürdürülebilir enerji kullanımına yönelik çalışmaların desteklenmesi, LNG, Bio-LNG, Methanol, Yeşil Hidrojen ve Amonyak ile ilgili yakıt istasyonlarının kurulması gibi projelere finansal destek sağlanabilecektir.”

Bakan Adil Karaismailoğlu, Süveyş Kanalı'nda dev bir konteyner gemisinin kaza yaparak kanalı kapatmasının, dünya üzerindeki kıtalararası önemli yol güzergahlarından Güney Koridoru'nu sektöre uğrattığını ifade ederek, bu kaza ile aynı zamanda, kıtalararası diğer önemli yol güzergahlarının bir kez daha gündeme geldiğini kaydetti. Tarihi İpek Yolu'nun canlandırılması için stratejik önem taşıyan ve Türkiye'den başlayarak, Kafkaslar'a, oradan da Hazar Denizi'ni aşarak Türkmenistan ve Kazakistan'ı takiben Orta Asya ve Çin'e ulaşan Orta



Koridor'un öneminin bir kez daha anlaşıldığını aktaran Karaismailoğlu, şöyle konuştu: “Türkiye'nin önemli kilit noktası olan Orta Koridor'un, Süveyş Kanalı'nı takip eden Güney Koridor'a göre ulaşım süresi yaklaşık 15 gün daha kısadır. Diğer yandan yine Orta Koridor, Kuzey Koridor'a göre daha hızlı, ekonomik ve 2 bin kilometre daha kısadır. Bütün bu değerlendirmeler gösteriyor ki, ülkemiz, Uzak Doğu'dan Avrupa'ya uzanan en hızlı, en güvenli, en kısa ve ekonomik bir hat üzerinde güçlü bir geçiş ve lojistik merkezi olmaktadır. Bunlara ek olarak, Karadeniz ve Hazar Denizi havzalarının enerji ve yük potansiyeli ile birlikte, Afrika'dan doğacak üretim ve tüketim potansiyeli, Akdeniz, Ege ve Marmara Denizi ile birlikte Türk boğazlarının stratejik önemini artırmaktadır.”

“KANAL İSTANBUL'UN ÖNEMİ BİR KEZ DAHA ORTAYA ÇIKTI”

Bakan Karaismailoğlu, bugün 12 milyar ton olarak gerçekleşen ticaret hacminin yüzde 90'ının deniz yolu ile taşındığını belirterek, “Dünya ticaret hacminin 2030'da 25 milyar tona, 2050'de de 90 milyar ton olarak gerçekleşeceğini öngörmekteyiz. Dünyada büyüyen ticaret hacmi ve gelişen ticaret yolları dikkate alındığında Kanal İstanbul'un önemi ve aciliyeti görülecektir” değerlendirmesini yaptı. Karadeniz'in bölgesel ticarete artan önemine dikkati çeken Karaismailoğlu, Tuna

ve Ren nehri bağlantıları ile birlikte, Baltık ülkelerine hitap eden Köstence limanları ile Karadeniz'in ticaret havzası haline geleceğini söyledi. Türkiye'nin de mevcut limanlar Rize-İyidere ve Filyos gibi diğer liman yatırımlarının yanı sıra Kanal İstanbul ile Karadeniz'deki güç ve etkinliğini artıracığını anlatan Karaismailoğlu, bu havzanın Akdeniz ve açık denizlere açılmasında Kanal İstanbul'un öneminin bir kez daha ortaya çıktığını kaydetti. “Lojistik Master Planı'mız çerçevesinde oluşturduğumuz talep tahmin modeli doğrultusunda 2050'de boğazlarımızdan yıllık 78 binin üzerinde geminin geçmesi öngörülmekte olup, sadece Boğaz'dan bu sayıda geminin geçmesi mümkün değildir” diye konuşan Bakan Karaismailoğlu, “Türk boğazlarında yaşanan kazaları önlemek için her gün yeni önlemler almak zorunda kalıyoruz. Geçtiğimiz ay içerisinde, boğazlarımızdan geçen gemilerde taşınan tehlikeli yüklerin tanımını değiştirdik, böylelikle taşınan yüklerin içerdikleri risklere karşı gerekli tedbirler alınabilecektir. Uluslararası Denizcilik Örgütü mevzuatında yer alan tanım artık Boğazlarımızda geçerli olacaktır. Bununla birlikte, Boğazlarımızdan geçen tehlikeli yüklerin çok daha fazla olduğunu açıklayacağımız istatistiklerde ortaya konulacaktır.

Ülkemizin göz bebeği olan boğazlarımızı korumak için her türlü tedbiri almaya devam edeceğiz” dedi.



Gemi hacimlerinin oldukça büyümesi ve tehlikeli maddelerin bu gemilerle taşınmasının Boğaz'daki tehlikenin boyutlarını daha da artırdığını ifade eden Karaismailoğlu, mevcut İstanbul Boğazı'nın keskin dönüşleri, dip akıntıları ve yoğunlaşacak trafiği ile önümüzdeki dönemde mega kent için büyük tehlikeler meydana getireceğini söyledi.

“KISA SÜREDE BAŞLAYACAK GÜÇ VE KARARLILIKTAYIZ”

Halen ortalama 16 saat süren bekleme sürelerinin önümüzdeki yıllar katbekat artacağı uyarısında bulunan Karaismailoğlu, şunları kaydetti: “Bu denli yoğunlaşacak İstanbul Boğazı'ndaki olası bir duraksama ciddi zararlara yol açacaktır. Muhtemel sorunlara karşı, ideal bir su yolu olarak projelendirilen Kanal İstanbul, aynı zamanda dünyanın lojistik vizyon projelerinden birisi olacaktır. İmar planları tamamlanan Kanal İstanbul'un ihale çalışmaları devam ediyor. Kısa sürede başlayacak güç ve kararlılıktayız.”

Karaismailoğlu, “Üçüncü havalimanını yapmayın”, ‘üçüncü köprüyü durdurun’, ‘Kuzey Marmara Otoyolu’nu yapmayın’, hatta ‘1. Boğaz Köprüsü, şimdiki adıyla 15 Temmuz Şehitler Köprüsü’nü yapmayın’, ‘Hidro elektrik santrallerini yapmayın’ dayatmalarını unutmamak. O zaman onların dediklerine boyun eğseydik, bugün ne İstanbul Havalimanı,

ne Yavuz Sultan Selim Köprüsü, ne Avrasya Tüneli, ne Filyos limanı ne de Yusufeli Barajı’mız olurdu. Bizim suni gündemlerle işimiz yok. Bizler devlet aklını temsil ediyor ve gelecek nesillerin daha zengin, daha gelişmiş bir Türkiye’de yaşaması için gelişmiş bir altyapıyı kuruyoruz” diye konuştu. Konuşmaların ardından, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu’na hediye takdim etti.

CELAL ÖNEL DENİZ TURİZMİ KONUSUNDA GÖRÜŞLERİNİ PAYLAŞTI

Toplantı, DTO Meclis Üyesi Mahmut Celal Önel’in konuşması ile devam etti. Deniz turizmi ile alakalı olarak bahsetmek istediği dört ana başlık olduğunu kaydeden Önel şöyle konuştu: “İlk olarak su sporlarında kullanılan ticari surat tekneleri konusu...”

Burada açık güverteli ve ıslak çalışma ortamı bulunan bu tarz teknelerde elektronik cihazların muhafazası pek mümkün olmamakta. Zaten bu tarz tekneler işi gereği genelde kıyıya çok yakın seyir yapmaktadırlar. Karşılığında da anons yapacakları başka bir tekne bulunmamaktadır. İkinci olarak ticari surat teknelerinde kapasite belirlemede CE belgesinin esas alınması talebini daha önce Oda olarak bakanlığa iletmiştik. Kabul de görmüştü; ancak

yasalaşması konusunda hala bir ilerleme olmamış durumda. Mümkünse bunun bakanlık tarafından değerlendirilmesini arz ediyorum. Üçüncü olarak ticari surat teknelerinin kara sörveylerinin 5 yılda bir yapılması hususu... Aslına bakarsanız 7 metreye kadar olan teknelerde bu mümkün, ancak Akdeniz Bölgesi’nde genelde su üstü faaliyetlerde kullanılan tekne boyları 10 metreyi aşkın olduğu için yine olmamakta bu iş. Dolayısıyla bu sınır 7 metreden 12 metreye çıkartılırsa hiçbir problem kalmıyor. Son olarak da çalışmasına devam edilen 4004 ticari surat teknesi kodu ile alakalı çalışmalarda Deniz Ticaret Odası’nın görüşleri de dikkate alınırsa çok daha iyi olacaktır.”

BEKİROĞLU: SÜREKLİ KOVALANIYORUZ

Meclis Üyesi ve 28 No’lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Başkanı Mehmet Bekiroğlu, yarım asırdır Türkiye’de ilk barc sahibi olduklarını ve hala bir yere sahip olmadıklarına vurgu yaparak, “Sürekli kovalanıyoruz. Pendik’ten Tuzla’ya, Tuzla’dan karşıya... Şimdi hiçbir yerimiz yok. Balıkçılar defalarca hem kayıklarına, hem kendilerine yer aldı. Biz bu yer konusunda mutlaka bir çalışma istiyoruz. Bizim gemilerimizin çalışmasının 2,5 milyar dolar senelik bu memleketeye getirisi var. Artı 750 kişide çalışan personelimiz var. Bunlar göz önünde tutularak hiçbir zaman bir değer altına toplanamadık. İkinci sorunumuz ise yaralı stabilite buklet diye bir şey çıktı önümüze. 20-30 yaşına geriye dönük gemiler yaralı stabilite buklet olması mümkün değil.

Bunu herkes biliyor. Bunun niye bizden istenmesine bir anlam veremedik. Odamızın yönetim kurulu vasıtasıyla Ankara’ya yazmıştık, ama üç aydır bir cevap gelmedi. Üçüncü sorunumuz bizim Kocaeli’nde gemilerimiz doluma gittiği zaman Hereke önünde liman sahasında gemilerimiz demirde beklerken, görevli kişiler hizmet botları ile gidip kumanyasını yemeğini almaktadırlar. Bu durumu sahil güvenlik,



bunlar filika indirdi diye İzmit Limanı'na bildiriyor. Bu filika değildir, hizmet botudur. Altı kişilik de sertifikası vardır, kumanya taşır. Liman başkanlığı hiçbir şeyine bakmadan 3'er milyar ceza yazıp yolluyor. Bu kararların oldu bittiye gelmesini istemiyoruz" diye konuştu.

MUHTAROĞLU: BAKANLIĞIN DURUMA EL KOYMASI LAZIM

Mehmet Bekiroğlu'nun söylediklerine katıldığını ifade eden meclis üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu, "Kesilen cezaların incelenmesi lazım. Bu bizim asırlık sorunumuz. Burada bir noktaya gelmiştik, ama maalesef neticelendiremedik. Bir yer oluşturulması için Oda'mız çalışıyor. Buna gerçekten ihtiyacımız var. Bunun haricinde dünyada 3 bin limanda yakıt ikmali yapılıyor. İstanbul dünyada 14'üncü sırada.

Bölgemizde ise Akdeniz, Karadeniz, Ege bu bölgede ise ikinci büyük ikmal limanınız. Böyle bir yerde yarattığımız değer var. Ancak bir bağlama yerimiz yok" dedi. Deniz Filosu Birim Müdürü Nilgün Tok ile bir çalışma yaptıklarını aktaran Muhtaroglu, konuşmasını şöyle sonlandırdı: "Tüm Türkiye'deki limanlarda alınan ücretleri bir rapor haline getirdik. Hakikaten ben de şaşırımdım. Ton başı 15 dolar isteyen liman var. Bu durum yok yere garip bir

kaosa dönüştü, artık bir politika haline gelmesi lazım. İzmit Körfezi'ne 10 bin tane gemi geliyor. Biz bu 10 bin geminin 5 binine dokunmalıyız. Bizim hizmet verelim ve para kazanalım peşinde olmamız lazım. Limanlarda personelle düşmanlaşmış gibi bir yapı durumuna düştük. Bakanlığımızın bu duruma el atması lazım..."

SEMİH DİNÇEL PİYASALARI DEĞERLENDİRDİ

Çok bereketli bir mart ayı gerçekleştirdiklerini ifade ederek denizde capesizeden en küçük koster ölçüsüne kadar operasyon giderlerinin 2-3 katı üzerinde bir marketle karşılaştıklarını kaydeden Meclis Üyesi Semih Dinçel, bir konuda uyarısı olduğu dile getirerek şöyle konuştu: "Geçtiğimiz ay araştırmalarımın ve sektördeki armatör arkadaşlarımla konuşmalarda edindiğim bilgiye göre yaklaşık 12 gündür hem ultramax, hem de handysize gemilerde endeks düşüyor. Her ne kadar Baltık Kuruyük Endeksi yükseliyor gibi görünse de, handysize ve supramax gemiler yüklerini capesize gemilere kaydırdılar.

Hatta neredeyse Arjantin'den Çin'e lok taşımak üzere 170 bin tonluk gemi bile tutuldu. 170 bin tonluk gemi demek 4-5 tane supramax geminin yükünü aldığı demek. Capesize yükseliyor. Bu capesizenin yükseliş hızı Baltık Kuruyük Endeksi yukarı çekse handysize,

supramax ve ultramaxlarda kendi indeksi 11-12 gündür düzenli olarak düşüyor. Yani bir düzeltme geliyor. Özellikle gemi teslim süresine dikkat edilmesi gerekiyor."

14 No'lu Meslek Komite Üyesi Yeşim Yeliz Egeli, Türk P&I Sigorta Yönetim Kurulu Başkanı M. Aret Taşçıyan'ın Türkiye'de sigorta brokerliği yaptığını ve bu durumun kanunen mesleği kötü kullanmaya girdiğini hatırlatarak, konu ile ilgili gerekli çalışmanın yapıp yapılmadığını sordu. 26 No'lu Brokerlik Hizmetleri Meslek Komitesi Başkanı Alev Tunç ise Egeli'nin sorusuna istinaden gerekli çalışmaların yapıldığını, bu çalışmaların biraz zaman alacağını aktardı.

DENİZ ÇALIŞANLARI A9'DAN A3'E GEÇİRİLMELİ

Tüm deniz çalışanları adına söz almak istediğini ifade eden Meclis Üyesi Arif Bostan, IMO'nun yayınladığı sirkülerde Covid-19 için deniz çalışanlarının anahtar personel olduğunu ve Türkiye'nin de bu bildiriye imzaladığını anımsatarak, "Biz deniz çalışanlarını ülkemizdeki mevcut aşılama sırasında A9 (Taşımacılık Sektöründe Çalışanlar) kategorisinde değerlendiriliyoruz. Biz deniz çalışanlarının A9'dan (Taşımacılık Sektöründe Çalışanlar) A3'e (Kritik Görevlerdeki Kişiler) geçilmesi için gerekli girişimleri yapılmasını talep ediyoruz" diye konuştu.

Geçen hafta turizm geliştirme ajansı deniz turizmi araçlarını belgelendirme hususunda bir fiyat listesi yayınladığını hatırlatan DTO Meclis Üyesi M. Celal Önel, Antalya'da aldığı fiyatlara istinaden tekne başına aylık 700 TL gibi bir fiyat belirlendiğini söyleyerek, "Bu ajansın ve denetim yapıp sertifika verecek firmalarla görüşmelerimde bir deniz aracının kaç kişilik olduğuyla alakalı olarak fiyatta bir değişim oluyor mu diye sorduğumda hayır dediler. Yani 500 kişilik bir gemi aylık 700 TL, 10 kişilik bir gemi yine aylık 700 TL. Bu konuyla alakalı bir müdahalede bulunulabilirse çok iyi olacaktır. Konunun değerlendirilmesini rica ederim" şeklinde konuştu.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DTO'YA ÖNEMLİ ZİYARET

İstanbul Havalimanı Mülki İdare Amiri, Vali-Mülkiye Başmüfettişi Mehmet İlker Haktankaçmaz, 1 Nisan 2021 Perşembe günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. Gerçekleşen ziyarete, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzyigit, Yönetim Kurulu Üyeleri Uğur Sina Şen ve Mustafa Can katıldı. Başkan Tamer Kıran, Mehmet İlker Haktankaçmaz'a günün anısına plaket sundu.

DÜNYA EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK PİYASALARI KONULU KONFERANS DÜZENLENDİ

Dünya Ekonomisi ve Denizcilik Piyasaları hakkında Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi tarafından video konferans sistemi üzerinden konferans düzenlendi. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hüseyin Karaman ve Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ferhat Kalaycı'nın ev sahipliğini yaptığı toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, öğretim görevlileri ile öğrenciler katıldı.

TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Nisan Salı günü, Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) "Türkiye Lojistik

Portalı Projesi" konulu webinar toplantısına katıldı. Toplantıya ayrıca İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak ve Barış Dillioğlu da katılım sağladı. İMİB toplantısında, birlik üyesi ihracatçı firmaların son zamanlarda konteyner temininde karşılaştıkları zorluklar ve konteyner maliyetlerinin ciddi oranlarda yükselmesi sorunu konteyner firmaları temsilcileri ile birlikte ele alındı, çözüm önerileri konusunda görüş alışverişinde bulundu. Bu toplantının ardından Türkiye İhracatçılar Meclisi'nce hayata geçirilmesi planlanan "Türkiye Lojistik Portalı Projesi" webinar toplantısı yapıldı.

"MARINE MONEY İSTANBUL VIRTUAL FORUM" DÜZENLENDİ

14 Nisan Çarşamba günü "Marine Money İstanbul Virtual Forum" düzenlendi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası sponsorluğunda düzenlenen ve webinar olarak çevrimiçi ortamda gerçekleştirilen "Marine Money İstanbul Virtual Forum"un açılış konuşmasını yaptı. Foruma, Oda merkezinden katılan Tamer Kıran yaptığı konuşmada, "Türk Denizciliğinin Son Yıllardaki Gelişimi ve Gelecek Vizyonu" hakkında bilgi verdi.

FUARCILIK SEKTÖRÜNDEKİ GELİŞMELER KONUŞULDU

Fuarlar Komitesi üyeleri 21 Nisan Çarşamba günü video konferans

sistemi üzerinden bir araya gelerek toplantı yaptı. Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti.

Toplantıda denizcilik fuarlarıyla ilgili gelişmeler, sanal fuarcılık gibi konuların yer aldığı gündem maddeleriyle ilgili fikir alışverişinde bulunuldu.

GEMİ TAŞIMACILIĞI KONULARI ELE ALINDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 21 Nisan Çarşamba günü 16, 22, 23, 24 ve 25 No'lu meslek komitelerinin video konferans sistemi üzerinden düzenlediği ortak toplantıya katıldı.

Toplantıda kabotaj hattı ve Akdeniz içi dökme kuru yük, denizaşırı kuru yük, Akdeniz içi dökme yük ile genel yük, denizaşırı dökme yük, denizaşırı genel yük gemi taşımacılığı ile ilgili gelişmeler ele alındı.

TAMER KIRAN İKMİB WEBİNAR TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 27 Nisan Salı günü yapılan İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği'nin (İKMİB) webinar toplantısına katıldı.

Toplantıda, birlik üyesi ihracatçı firmaların son zamanlarda konteyner temininde karşılaştıkları zorluklar ve navlun fiyatlarının yüksekliği konuları ele alındı, çözüm önerileri hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com





DELIVERING DIGITAL SOLUTIONS THAT MEET YOUR BUSINESS AND ASSET MANAGEMENT NEEDS



LEARN MORE TODAY
www.eagle.org/digital

**SAFETY LEADERSHIP
IN A CHANGING WORLD**

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzebrokers.com

DTO'NUN SPONSORLUĞUNDA "MARINE MONEY İSTANBUL VIRTUAL FORUMU" YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 14 Nisan Çarşamba günü, İMEAK DTO sponsorluğunda düzenlenen ve webinar olarak çevrimiçi ortamda gerçekleştirilen Marine Money İstanbul Virtual Forum'un açılış konuşmasını yaptı.



Başkan Tamer Kıran forumda yaptığı konuşmada, "Türk Denizciliğinin Son Yıllardaki Gelişimi ve Gelecek Vizyonu" hakkında bilgi verdi.

"Mavi ekonomi" olarak adlandırdığımız denizciliğin Türkiye'de genel ekonomiye katkısının yaklaşık 18,4 Milyar Dolar, yurt içi hasılası (GSYH) içindeki payının ise %2,5 civarında olduğunu belirten Tamer Kıran, Türk Sahipli Gemi Filosunun 28,9 milyon DWT kapasite ve yaklaşık 1.500 gemi ile dünyada 15. sırada yer aldığını söyledi.

2020 yılında limanlarımızda toplamda 496,6 milyon ton yük elleçlendiğini belirten Kıran, Covid-19 pandemisi nedeniyle, 2020 yılı ikinci çeyreğinde elleçleme miktarlarında düşüş gerçekleşse de, yıl genelinde elleçleme miktarlarında 2019 yılına oranla toplamda yaklaşık % 2,6 oranında bir artış gözlemlendiğini kaydetti.

Türkiye'de yıllık 4,65 milyon DWT/ yıl üretim kapasitesine sahip 84 faal tersane bulunduğunu kaydeden Kıran, balıkçı tekneleri ve römorkörlerin ülkemizin bu alanda en önemli ihracat kalemlerini oluşturduğunu ifade etti. Türkiye'nin, yat yapımı alanında da dünyada önemli bir yere sahip olduğunu belirten Kıran, birçok ülkeden Türk yat sektörüne mega yat yapım siparişleri verildiğini belirterek, "Türkiye, son 'Boat International Global Order Book' verilerine göre, 2020 yılında yat yapımında uzunluk ve mega yat siparişleri açısından üçüncü sırada yer alıyor." dedi.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE YENİ TRENDLER

Küresel üretim pazarlarındaki değişimler, üretim ve tüketimin sürdürülebilirliğine yönelik gelişmeler, enerji üretim ve tüketim merkezlerindeki değişiklikler, teknolojik yenilikler, iklim



değişikliği ve son olarak pandemi gibi birçok etken sebebiyle dünya ticaretinde ve dolayısıyla denizcilik sektöründe yeni trendler oluştuğuna dikkat çeken Kıran, şunları söyledi: "Bu doğrultuda Türk denizcilik sektörü yeni fırsatlara ve yeni pazarlara uyum sağlamaya çalışıyor. Bu eğilimler, ülke olarak yeni ticaret yollarından ve yeni pazarlardan mümkün olan en yüksek payı alabilmek için proaktif olmayı gerektirir. Bu nedenle denizcilik sektörünün sürdürülebilir büyümesini engelleyebilecek güvenlik tehditlerinin zamanında ve etkin bir şekilde analiz edilmesi ve deniz ticaret yollarında güvenliğin sağlanması için gerekli çalışmaların yapılması gerekmektedir."

Denizcilik sektörünün işgücünü, nitelikli denizcilerin oluşturduğuna dikkat çeken Kıran, insansız ve tam otomatik gemilerle ilgili çalışmalar devam etmekle birlikte, yakın gelecekte denizcilere olan ihtiyacın azalmayacağını, tam tersine kademeli olarak artacağını öngörülüğünü söyledi. Türkiye'de, yaklaşık 42.000'i zabıt ve 99.000'i aktif yeterlilik belgelerine sahip olmak üzere toplam yaklaşık 141.000 aktif denizci bulunduğunu belirten Tamer Kıran, ülkemizin en büyük denizci tedarikçi ülkelerden biri olduğunu söyledi.

TAMER KIRAN'DAN 23 NİSAN MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı dolayısıyla bir mesaj yayımladı.



Başkan Tamer Kıran, mesajında şu ifadelere yer verdi: "Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılışının 101. yılı ile

Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramımızı ortak coşkuyla kutluyoruz.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde kurulan Meclisimiz, vatanımızın işgal edildiği bir dönemde, 23 Nisan 1920'de açılarak ilk toplantısını yapmış, aldığı kararlarla tarihe örnek bir bağımsızlık mücadelesi vererek yurdu işgalden kurtarmış, sonucunda ulus egemenliğine dayanan Cumhuriyet yönetimini kurmuştur.

"Egemenlik, kayıtsız şartsız Milletindir" şiarıyla kurulan ve aynı ifadenin duvarına nakşedildiği Gazi Meclisimiz, bugün de devletimizin, demokrasimizin ve istikbalimizin en büyük güvencesidir.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, milletin geleceği olarak gördüğü çocuklara duyduğu güvenin ifadesi olarak bu anlamlı günü onlara bayram olarak armağan etmiştir.

Kendilerine verilen önemin bilinciyle yetişen çocuklarımızın, daha güçlü ve müreffeh bir Türkiye'yi geleceğe taşıyacaklarına inancım tamdır.

Bu vesileyle Kurtuluş Savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile bu toprakları bizlere vatan yapan tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, çocuklarımızın bayramını kutluyorum."

İKMİB WEBINAR TOPLANTISI'NDA LOJİSTİK SORUNLAR KONUŞULDU

İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçılar Birliği tarafından video konferans sistemi üzerinden "Lojistik Sorunlar" başlıklı webinar düzenlendi.



27 Nisan Salı günü İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçılar Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Adil Pelister moderatörlüğünde gerçekleşen webinara İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyesi Barış

Dillioğlu, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmetler Üretenleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener, Uluslararası Nakliyeciler Derneği İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Elif Savrum, MSC Gemi Acenteliği Anonim Şirketi İş Geliştirme Koordinatörü Fatih Gider,

UPS Türkiye Yöneticisi Burak Kılıç ve MEDKON Hat İşletmeciliği Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketi Genel Müdürü Mahmut Işık katıldı. İhracatın Türkiye için kurtuluş sektörlerinden bir tanesi olduğunu vurgulayan Tamer Kıran, "Ciddi bir döviz getirisi var. Herkes bunun bilincinde. Keza taşımacılıkta aynı şekilde cari açığımıza katkısı olan sektörlerimizden bir tanesi. Dolayısıyla aynı gemideyiz, aynı taraftayız.

Sadece zaman zaman bu şekilde bir takım düzeltmelerle bu işi hep birlikte kurtaracağız diye umut ediyorum" diye kaydetti. Toplantıda, Birlik üyesi ihracatçı firmaların son zamanlarda konteyner temininde karşılaştıkları zorluklar ve navlun fiyatlarının yüksekliği konuları ele alındı, çözüm önerileri hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

HER DENİZCİ BİLİR Kİ, KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR DENİZDE EMNİYET DEMEKTİR.

Garware Maxima halatları yüksek çekim gücü ve dış etkenlere karşı dayanıklılığıyla çetin denizlerdeki güvenceniz!

Özgen Ship Supply renkleri ile özel üretilmiş olan Garware Maxima halatları, orijinal roda numaralı sertifikaları ile stoklarımızda mevcuttur.

- Yüksek kuvvet/ağırlık performansı.
- Normal polipropilen halatlardan %25 daha kuvvetli direnç.
- Orijinal roda sertifikalı ürünler: Her roda halat kendi sertifikasına sahiptir.
- Aşınma ve yırtılmalara karşı yüksek dayanıklılık.
- Kolayca kesilebilen; tuzlu sudan, asidik ve alkali ortamlardan etkilenmeyen ürün yapısı.
- Suda yüzen, batmaz ve su emmez yapısı ile denizde kullanım avantajı.

Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi.

GARWARE ürünlerinin Türkiye Lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply



GARWARE
TECHNICAL FIBRES



ARIKAN YETKİLİ MAKAMLARI GÖREVE DAVET ETTİ

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası, Fethiye Esnaf ve Sanatkârlar Odası, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi, Fethiye Otelciler Birliği ve TÜRSAB tarafından yapılan ortak kamuoyu açıklamasında, Yassıca Adaları başta olmak üzere kıyılardaki yapılaşmanın durdurulması, bakir koyların korunması çağrısında bulunuldu.

Ortak kamuoyu açıklamasında FTSO Başkanı Osman Çıralı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan, TÜRSAB Batı Akdeniz Bölge Temsil Kurulu Başkanı Özgen Uysal, diğer sivil toplum kuruluşları temsilcileri Göcek'te bir araya geldiler. Hazırlanan ortak basın açıklamasını okuyan İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan, son yıllarda koylarda artış gösteren yapılaşmaları kaygıyla takip ettiklerini belirtti.

Basın açıklamasında Arıkan, "Teknelere 1 litre atık için 70 bin TL ceza kesilirken, Yassıca Adaları'na yapılması gündemde olan işletmeyle birlikte



kanalizasyon ve atık sular denize dökülecek; bölgeye, doğal yaşama ve sağlığımıza büyük zarar verecektir. Bu resmen çevre ve doğal yaşamın katliamıdır. Nasıl Topkapı Sarayı'na veya Pamukkale'de bulunan travertenlere inşaat yapılamıyorsa, ülkemizin en önemli yüzlerinden biri olan Yassıca Adaları'na da inşaat yapılamaz.

Bunun düşüncesi bile kabul edilemez. Körfezimizde ve koylarımızdaki tüm yapılaşmanın önüne geçilmedikçe, bölgemize gelen misafirlerimizin huzur bulduğu el değmemiş koylarımız rant uğruna yok edilmeye devam edilecektir. Bölgemizin deniz turizminde tercih edilme sebebini de ortadan kaldıracak nitelikteki bu yapılaşmaların acilen durdurulması için yetkili makamları göreve davet ediyoruz. Yassıca Adaları ile bölgemizdeki tüm kıyı ve koylarda devam eden inşaat talanına son verilmesi için tüm yetkili kurumlara, gereğini yerine getirmeleri için çağrıda bulunuyoruz" diye konuştu.

(DTO Fethiye Şubesi)

İSKENDERUN'DA LİMAN GÜVENLİĞİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi ev sahipliğinde Liman Güvenliği Toplantısı yapıldı.



Hatay Vali Yardımcısı Yusuf İzci'nin başkanlığında yürütülen toplantıya, İskenderun Kaymakamı İskender Yönden, Dörtiyol Kaymakamı Ali

Murat Kayhan, Payas Kaymakamı Dr. Polat Kara, Arsuz Kaymakamı Musa Sarı, Sahil Güvenlik İskenderun Grup Komutanı Kıdemli Binbaşı Oğuz Emre

Çiçek, İlçe Jandarma Komutanı Binbaşı Ferit Gül, İlçe Emniyet Müdürü Nevzat Güneş, Doğu Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Hayrettin Yıldırım, İskenderun Liman Başkanı Hüseyin Demir, Gümrük Müdürü Melahat Özdemir, İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Başkanı Kemal Kutlu, liman işletmelerinin yetkilileri ile diğer teknik ve idari görevliler katıldı.

Toplantıda, hudutlar, gemiler ve liman tesislerinde uygulanan genel güvenlik tedbirleri gözden geçirilip, görüş ve önerilere yer verildi.

(DTO İskenderun Şubesi)

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

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

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

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

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

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

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

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



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

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

İstanbul

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

İskenderun Şube & Atölye

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

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

www.thormarinesa.com.tr



T H O R
MARINE S.A.®

ŞİMŞEK: “DENİZCİLER ÖNCELİKLİ AŞI PROGRAMINA ALINMALI”

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi Nisan ayı Olağan Meclis Toplantısı, video konferans sistemiyle gerçekleştirildi. Toplantının gündeminde denizcilerin öncelikle aşı programına alınması, Aliğa limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı.



Meclis toplantısı İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube yönetim kurulu üyelerinin katılımıyla video konferans sistemiyle gerçekleştirildi.

Konuşmasında 11 ayın sultanı mübarek Ramazan ayına ulaşmış olmanın manevi huzurunu yaşadıklarını ifade eden Başkan Adem Şimşek, “Bu güzel huzur ve maneviyat ikliminin sonsuz kadar ülkemiz üzerinden eksik olmamasını diliyor, burada bulunan siz değerli arkadaşlarım başta olmak üzere, tüm Aliğalıların ve Türk-İslam aleminin Ramazan ayını tebrik ediyor,

bu mübarek ayın küresel salgın ile mücadele ettiğimiz bu zor günleri atlattımıza vesile olmasını diliyorum” dedi.

Dünya Sağlık Örgütü’nün de geçtiğimiz günlerde dikkat çektiği Ulusal Covid-19 Aşı Programında diğer temel işçilerle birlikte denizcilerin aşılmasına öncelik verilmesi gerektiğine değinen Başkan Adem Şimşek şunları söyledi: “Küresel ticaret hacminin yüzde 90’ınının deniz taşımacılığıyla gerçekleştiği, dünya ekonomisinin de küresel ticaret gemileri filosunu işleten dünyadaki iki milyon denizciye bağlı olduğunu

düşünürsek denizcilerimizin bir an önce aşılması hususu çok önemlidir. Genel Başkanımız Sayın Tamer Kıran bu konuyla ilgili çok büyük emek sarf ediyor. Geçtiğimiz gün gerçekleştirilen meclis toplantısında bu konuyu Sağlık Bakanımıza arz etti. Bununla ilgili olarak inşallah yakın zaman da sizlere güzel haberler vereceğiz”.

“SEKTÖR OLARAK EKONOMİDE İVMİYİ YUKARI TAŞIYORUZ”

Aliğa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2021 yılının ilk 3 aylık dönemindeki konteyner ve yük istatistiklerine değinen Başkan Şimşek; “2021 yılının ilk üç ayında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla azda olsa artış göstererek 328 bin TEU olarak gerçekleşti. Bu dönemde Aliğa limanlarında elleçlenen yük miktarı 25,5 milyon groston oldu. Aliğa limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın ocak, şubat ve mart dönemiyle geçen yılın aynı dönemine göre artış göstererek bin 339 olarak gerçekleşti. Türkiye geneline elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde ise, 2021’in ilk üç ayının geçen yılın aynı dönemine oranla çok az bir artışla 3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 10 pay ile Aliğa, Türkiye sıralamasında beşinci sırada yer almıştır. Bu sonuçlara bakarak pandemi sürecinde olmamıza rağmen sektör olarak ekonomide ivmeyi yukarı taşımaya devam ediyoruz” şeklinde konuştu.

(DTO Aliğa Şubesi)



WE TAKE CARE OF YOUR REPAIR

The number of vessels visited our shipyard for repairs and upgrades has increased significantly over the last years. Our capacity, facilities and service quality are contenting all difficult requirements from customers.



Up to 120 DWT repair services, post panamax and aframax capacity with dry dock and floating dock.



Sefine Shipyard Inc.



sefineshipyard



Sefine Shipyard



sefineshipyard



Sefine Shipyard

www.sefine.com.tr

MİLAS KAYMAKAMI YAT İMALAT VE ÇEKEK YERLERİNİ ZİYARET ETTİ

Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke; Ören Yat İmalat ve Çekek yerlerini ziyaret etti. Kaymakam Böke'ye Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve Yönetim Kurulu Üyesi Mahir Top eşlik etti.

Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke; Ören Yat İmalat ve Çekek yerlerini ziyaret etti. Bölgeye ivme kazandıracak olan yatırım aynı zamanda birçok kişiye de iş kapısı olacağını söyleyen Kaymakam Böke'ye yetkililer tarafından bilgi aktarıldı. Ören Yat İmalat ve Çekek Yerlerini ziyaret eden Kaymakam Böke'ye Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve Yönetim Kurulu Üyesi Mahir Top eşlik etti.

Ören Yat İmalat ve Çekek Yerlerini gezen Kaymakam Böke'ye bilgi veren Başkan Dinç; "31 firmanın 2004 yılında bir araya gelerek Ören Yat İmalat

ve Çekek Kooperatifimizi kurduk. Bu imzalanan anlaşma ile tüm Akdeniz ve Ege'de dolaşan mega yatlar dahil olmak üzere yüzlerce tekneye hizmet verecek olan kooperatif ve civardaki yat çekek yerleri deniz turizminde önemli yer tutmakta ve merkezi noktasında olup aynı zamanda istihdam ve döviz girdisi ile ülkemize büyük katkılar sağlayacak kapasiteye sahip. Mega yat olarak yaklaşık olarak 1200 teknenin kışlama yapacağı ve birçok insana da o bölgede iş imkanı sağlayacak Ören, ülkemiz için bölgemiz için çok önemli bir konuma sahip" dedi. Yapılan ve emek sarf edilen bu büyük ve güzel



çalışma için başta emeği geçen herkese teşekkür ettiğini belirten Kaymakam Böke, bölgeye ivme kazandıracak olan bu yatırım aynı zamanda birçok kişiye de iş kapısı olacağını aktararak hayırlı olsun dileklerini ilettili.

(*DTO Bodrum Şubesi*)

SEZON ÖNCESİ JEEP SAFARI VE MAVİ TUR DOPİNGİ

Pandemi döneminde, kalabalıktan uzak, muhteşem coğrafyasıyla tatilcilerin uğrak noktası olan Marmaris'te 'jeep safari' ve 'mavi tur'larda rezervasyon yoğunluğu yaşanıyor. İMEAK DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı, söz konusu gelişmenin sezon öncesi doping olacağını söyledi.



Salgın öncesi ve sonrası karşılaştırıldığında yüzde 114 artışla Türkiye'de en çok talep gören il olan Muğla'da, turizm sezonu öncesi hareketlilik yaşanıyor. Turizm sezonu öncesi yaşanan bu gelişme, kısıtlamalardan dolayı zor

günler geçireceğini düşünen sektör işletmecilerini umutlandırdı. DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı, aşılama süreciyle birlikte, mavi tur hizmeti veren deniz araçlarına gelen rezervasyonlarda ciddi bir artış yaşandığını belirtti.

Artıştan, sadece Marmaris değil, Bodrum ve Fethiye dahil olmak üzere tüm Güney Ege'nin payını aldığını kaydeden Başkan Bağlı, şunları söyledi: "2019 deniz turizmi açısından çok çok iyi, bir sezon olmuştu. Teknelerimizin doluluk oranları yüzde 100'e dayanmıştı. 2020 için de

beklentilerimiz olumluydu. Ancak pandemi dönemiyle birlikte iptaller yağmaya başladı. Bu yıl ise aşılama süreciyle birlikte geçen senenin aksine rezervasyon yağmaya başladı. Çoğu yurt içinden ve Almanya ile İngiltere başta olmak üzere yurt dışından gelen erken rezervasyonlarla, yüksek sezon olarak nitelendirdiğimiz dönemdeki doluluk oranları yüzde 60 civarında. Bir aksilik yaşanmazsa, bu rakamın artacağını, sezonun da uzayacağını daha erken başlayıp daha geç biteceğini tahmin ediyoruz".

(*DTO Marmaris Şubesi*)



GISBİR

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ


GISBİR

Sanayici kimliğine sahip tersaneci müteşebbisler tarafından 07.07.1971 tarihinde İstanbul'da kurulmuştur.


GISBİR; 100'e yakın üyesiyle Türk gemi inşa sanayinin resmi temsilcisi konumunda olup, Türkiye'nin en eski sivil toplum kuruluşlarından biridir.

GISBİR, üstlenmiş olduğu misyonla, Türk gemi inşa sanayini geliştirmek, Türk tersanelerinin dünya pazarlarındaki yerini almalarna yardımcı olmak, tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile koordineli hareket ederek çözüme ulaştırmak, kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer platformlarda Türk gemi inşa sanayini temsil etmek gibi görevleri yerine getirmektedir.

GISBİR, Waterborne TP, Sea Europe ve ASEF üyesidir.

 Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GISBİR)

 gisbirtv

 gisbirturkiye

 turkiyegisbir



TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ (GISBİR)
Postane Mah. Çınarlı Sok. No: 34 34940 Tuzla/İstanbul/TÜRKİYE
T. +90 216 446 06 80 (PBX)
F. +90 216 446 06 84 - +90 216 446 75 84
gisbir@gisbir.org / www.gisbir.org

23 NİSAN COŞKUSU 101 YAŞINDA

Türkiye Cumhuriyeti'nin en önemli günlerinden biri olan ve şimdiki adıyla 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı pandemi gölgesinde geçti. Ulusal egemenliğimiz için çok önemli olan bugünü bizlere yaşatan başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere emeği geçen herkesi saygı ve sevgiyle anıyoruz.



Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından dünya çocuklarına armağan edilmiştir. Bu bayram, TBMM'nin açılışının birinci yılında



açılışının egemenliği padişahattan alıp halka vermesini kutlamak amacını taşırken, Çocuk Bayramı savaş sırasında yetim ve öksüz kalan yoksul çocukların bir bahar şenliği ortamında sevindirmek amacını taşımaktaydı. Türkiye Radyo Televizyon Kurumu, UNESCO'nun 1979'u Çocuk Yılı olarak duyurmasının ardından, TRT Uluslararası 23 Nisan Çocuk Şenliği'ni başlatarak, bayramı uluslararası düzeye taşımıştır.



belirlenen 337 milletvekilinden sadece 115'i katılabildiği.

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın ortaya çıkışında 3 ayrı bayramın payı vardır. Çocuk Bayramı tamamen ayrı bir kavram olarak gelişirken, Ulusal Egemenlik ve 23 Nisan Bayramları baştan ayrı bayramlarken, birleşmişler; en son da onlara Çocuk Bayramı katılmıştır.



kutlanmaya başlanan 23 Nisan Millî Bayramı ve 1 Kasım 1922'de saltanatın kaldırılmasıyla, önce 1 Kasım olarak kabul edilen, sonra 1935'te 23 Nisan Millî Bayramı'yla birleştirilen Hâkimiyet-i Milliye Bayramı ile Himaye-i Etfal Cemiyeti'nin 1927'de ilan ettiği ve ilki Atatürk'ün himayesinde düzenlenen 23 Nisan Çocuk Bayramı'nın kendiliğinden birleşmesiyle oluştu. 1980 darbesi döneminde Millî Güvenlik Konseyi, bu bayrama resmî olarak "23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı" adını verdi.

Hâkimiyet-i Milliye Bayramı (önceleri 1 Kasım, sonra 23 Nisan), saltanatın kaldırılışının ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunu gerçekleştiren TBMM'nin

Günümüzde bayrama birçok ülkeden çocuklar katılmakta, çeşitli gösteriler hazırlanmakta, okullarda törenler ve çeşitli etkinlikler düzenlenmektedir.

TBMM'NİN AÇILMASI

23 Nisan'ın Türkiye'de ulusal bayram olarak kabul edilmesinin nedeni, 1920'de o gün Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmış olmasıdır. Milletvekillerinin belirlenmesi ve Ankara'ya gelişi çok kısa bir zamanda gerçekleşmiştir. Milletvekili seçimleri Atatürk'ün Ankara'da bir meclisin toplanacağını ve neden toplanması gerektiğini açıklayan 19 Mart 1920 tarihli bildiriyle başlamış, yine Atatürk'ün 21 Nisan'daki genelgesiyle de meclisin açılacağı tarih duyurulmuş ve milletvekillerinin Ankara'ya gelmesi istenmiştir. 23 Nisan 1920'de Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi açılmıştır. O günkü ilk toplantıya daha önce

"23 Nisan", 1921'de çıkarılan 23 Nisan'ın Milli Bayram Addine Dair Kanun ile Türkiye'nin ilk ulusal bayramı olmuştur. İlk kez ortaya çıkan bu bayramda ne ulusal egemenlikten, ne de çocuklardan söz edilmekteydi. Zaten daha o yıllarda Osmanlı saltanatı hala kanunen hüküm sürmekteydi. 1 Kasım 1922'de saltanatın kaldırılmasıyla 1 Kasım, Hâkimiyet-i Milliye Bayramı (Ulusal Egemenlik Bayramı) olarak kabul edilmiştir. Daha sonraki yıllarda, TBMM'nin açılış tarihi olan 23 Nisan "Millî Hakimiyet Bayramı" olarak kutlanmış ve bu durum 1 Kasım'ın uzun vadede bayram olarak unutulmasına neden olmuştur. 1935'te bayramlar ve tatil günleriyle ilgili kanun değiştirilmiş ve "23 Nisan Millî Bayramı"nın adı "Millî Hakimiyet Bayramı" haline getirilmiş, böylece 1 Kasım Hakimiyet-i Milliye Bayramı ile 23 Nisan Millî Bayramı birleştirilmiştir

Certifying excellence since 1899

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

ClassNK



HEM MAVİ VATANDA, HEM DE DÜNYADA ÇOK DAHA İLERİ GİTMEK İÇİN ÇALIŞIYORUZ



ÜNAL BAYLAN

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

Denizcilik Genel Müdürü olduktan sonra denizcilik sektörü için belirlediğiniz hedefler, planlar ve projeler nelerdir?

Ülkemizin geleceğinin denizlerde ve denizcilikte olacağı bilinciyle denizcilik eğitiminin en ileri düzeyde verilebilmesini sağlamak amacıyla çeşitli çalışmalar yürütüyoruz. Denizcilik eğitiminde, mesleki bilgi ve tecrübesi tam, kritik kararlar alabilen, İngilizce dilinde kendini ifade edebilen ve bu mesleği uzun süre icra etmeyi arzulayan bir denizci kitlesi yetiştirmeyi hedefledik. Bu niteliklere sahip denizcileri hem iç piyasaya, hem

de uluslararası piyasaya kazandırarak sadece denizyolu taşımacılığında değil, denizci eğitiminde de söz sahibi olmak istiyoruz. Milli Eğitim Bakanlığı ile beraber çalışarak denizcilik alanında eğitim veren 6 meslek lisemizi proje okul olarak belirledik ve bunu 04 Şubat 2021 tarihinde imza altına aldık. Milli Eğitim Bakanlığımızla belirlediğimiz bu okullarda uygulanmak üzere uluslararası standartlara uygun, İngilizce ağırlıklı, mesleki bilgi ve deneyime öncelik veren ve denizcilik uygulamaların ön planda olduğu bir eğitim müfredatı

“Göreve geldiği günden itibaren denizcilik sektörünün daha ileri gitmesi için kolları sıvayan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan özellikle belirledikleri hedefler ve projelerle ilgili bilgi verdi. Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, denizcilik sektöründeki önemli konu başlıklarına nasıl çözüm önerileri getirdiklerini de Deniz Ticareti Dergisi ile paylaştı.”

belirledik. Bu okulların denizci eğitimci başta olmak üzere tüm ihtiyaçlarını da birlikte gidereceğiz. Bu programın uygulanması ile bu okullardan mezun olacak öğrenciler uluslararası piyasada ülkemizi temsil edecek, arkalarından gelecek diğer denizciler için de örnek teşkil edeceklerdir. Meslek liselerinden mezun olduktan sonra ön lisans ve lisans programlarına geçişlerini kolaylaştırmak ta hedeflerimiz arasında yer almaktadır.

Türk gemi insanlarımızın yabancı bayraklı gemilerde istihdam edilmelerinin

önünü açmak amacıyla da, denizcilik alanında büyük filoya sahip ülkelerle ikili anlaşmaların sayısının artırılmasına çalışıyoruz. Türk gemi insanlarının istihdam edilebileceği ülkeler arasında Danimarka, Hong Kong ve Norveç bayraklı gemileri de ekledik. Bu protokoller ile STCW Sözleşmesi gereğince gemi insanlarına verilen belgelerin tanınması yönünde protokol imzaladığımız ülke sayısı 35'e yükseldi ve bu anlaşmaları daha da artıracamız. Bununla birlikte, gemi insanı ihracatımızı artırmak için, iş ve işçi bulmaya aracılık faaliyetlerini yürüten gemi insanı istihdam bürolarının Denizde Çalışma Sözleşmesi (MLC 2006) gereklerine uygun olarak yetkilendirmelerini yapmak amacıyla Türkiye İş Kurumu (İŞKUR) ile birlikte çalışıyoruz. Yabancı bayraklı gemiler için gemi insanı ihracatımızı artırmayı hedeflerken sosyal hakları konusunda da çalışmaları birlikte yürütüyoruz. Bu kapsamda sosyal güvenlik primlerinin ödenmesinde yaşanan sorunların giderilmesi için gerekli mevzuat değişikliklerini yapıyoruz.

Seyir emniyetinin ve deniz, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasında en önemli unsur olan gemi takip ve izleme sistemleri ve başta gemi trafik hizmetleri, dijitalleşen dünyada ülkemizin denizcilik alanında yapmış olduğu en önemli yatırımlardan biridir. Yerli ve milli yazılımımız Türk Boğazlarından sonra devletimizin çok önem verdiği Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ve Doğu Akdeniz'i de kapsayacak olan "Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Projesi" için de kullanılacak. Doğu Akdeniz Gemi Trafik Hizmetleri Projesi'nin ihale sürecine ilişkin çalışmalar hızla devam etmekte olup yakın bir zamanda sistemin kurulmasına başlanacaktır. Denizcilik sektöründeki milli ve yerli proje ve teknolojik atılım çalışmalarımız artarak devam edecektir.

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemini bir adım daha ileriye taşıyarak, Marmara Denizi'nin tamamının gemi trafik hizmetleri kapsamına alınması amacıyla da çalışmalara başladık. Mevcut sisteme ilave edilecek beş adet

trafik gözetleme istasyonu vasıtası ile iki yeni hizmet sahası daha oluşturulacaktır. Yapılan bu çalışma ile Türk Boğazlarının tamamını kapsayan bir gemi trafik hizmetleri sistemine sahip olacağız. Dijitalleşme çalışmaları kapsamında, gemi insanı işlemlerinin tamamen dijital ortamda, hiçbir fiziki belge istenilmeden doğru şekilde yapılabilmesi için yapılan çalışmada son aşamaya geldik. Bireysel su ürünleri dalgıç belgelerini elektronik ortama taşıdık. Denizcilikte sunduğumuz hizmetleri dijitalleştirerek e-devlet dönüşümünü gerçekleştiriyoruz. Türk Bayraklı gemilerimize verdiğimiz hizmetlerin, dijital dönüşüm ile hizmet kalitesini artırıyoruz. Gemilerin sicil işlemleriyle ilgili düzenlenen Gemi Tasdiknameleri, Kütük Kayıt örnekleri ve Terkin Belgeleri barkotlu olarak üretilmeye başlandı. Gemi insanları ve gemi acente işlemleri dâhil vatandaşlarımıza verilen tüm hizmetlerin e-devlet yöntemiyle gerçekleştirilmesini sağlayacağız. Bu sayede, vatandaşlarımız işlemlerini hızlı ve pratik bir şekilde sonuçlandırabileceklerdir. Diğer taraftan, Cumhuriyetimizin 100 üncü kuruluş yılı olan 2023'e kadar 1 Milyon Türkiye Cumhuriyeti vatandaşına denizcilik kültürünü aşılamak, denizci millet, denizci ülke hedefine ulaşmak, insanımızın yüzünü denizlere çevirme hedefiyle 2 Ekim 2018 tarihinde başlatmış olduğumuz projede 830.000 amatör denizci sayısına ulaştık.

Öğrencilerimizin ciddi bir problemi olan staj sorununa çözüm noktasında, armatörlerimizi ve yabancı firmalara gemi insanı tedariki yapan firmaları mümkün olduğunca fazla stajyer ikame etmeleri için teşvik ediyoruz. Bu kapsamda, staj bulmada daha çok zorlukla karşılaşan bayan deniz insanlarımızı da kapsayacak şekilde öğrencilerimizin stajlarını yapabilmelerine olanak sağlayacak Fırsat Eşitliği İyi Niyet ve İş Birliği protokollerini 12 adet işletme firmamızla imzaladık. Son olarak bu firmalara üç firma daha ekleyerek, protokol yaptığımız firma sayısını 15'e çıkardık. Protokol ile bahse konu firmalarımızca lisans öğrencilerine ayrılan stajyer kontenjanı kız öğrencilerimize de aynı oranda

uygulanmaya başlanılacaktır. İlerleyen dönemde bu protokollerin sayısını tüm öğrencilerimizi kapsayacak şekilde artırmayı hedefliyoruz.

Pandemi nedeniyle daha da artan staj sorunu için 10.06.2020 tarihli talimatımız ile YÖK ve MEB bağlı Bakanlığımız tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında eğitim gören öğrencilerin denizcilik işletmelerinde, liman başkanlıklarında, KEGM'de, liman seferi yapan yolcu gemileri ile feribot işletmelerinde, klas kuruluşlarında, kılavuzluk ve römorkör teşkilatlarında, araştırma gemilerinde, liman işletmeleri ve tersanelerde yapacakları stajların iki aylık bölümünün deniz eğitim süresinden sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Söz konusu uygulamaya pandemi süresince devam edilecektir. İlave olarak staj süresi 15 güne kadar eksik kalan öğrencilerimizin de yine bu kapsamda stajlarını tamamlamaları ve mağdur olmamaları için okullara ve sektöre yazı ile bildirimde bulunduk.

Deniz Emniyeti Eğitim Merkezi Etüt Projesi ile deniz taşımacılığındaki kazaların ana nedeni olan insan hatasının azaltılmasını sağlamak için gemi insanlarımızın eğitim kalitesini artırmayı hedefledik. Bu doğrultuda hazırlanan hem teorik, hem de pratik eğitimlerin verileceği modern bir eğitim merkezi projesiyle denizcilerimizin mesleki gelişimine katkıda bulunmak, gemi insanlarının uygulama eğitimleri için ihtiyaç duyulan eğitimleri gerçekleştirmek, deniz kirliliğine müdahalelere uzmanlık isteyen gemi manevralarına ve acil durum manevralarına hazırlıklı olunmasını sağlamak amacıyla Deniz Emniyeti Eğitim Merkezi projesini hayata geçireceğiz. Bu proje ile hem denizde can ve mal emniyetinin artırılmasına katkıda bulunulacak, hem de ülkemizde tedarik edilemeyen eğitim ihtiyaçlarının ülkemize getirilmesi suretiyle dışa bağımlılık azaltılacaktır. Denizciliğimizin taşra teşkilatı olan liman başkanlıklarının organizasyon yapısında verimliliği ve sürdürülebilirliği artırmak amacıyla bazı değişiklikler yapacağız. Yapılan

bu değişikliklerle, vatandaşlarımızın daha kaliteli hizmet almasının önünü açarak, taşra teşkilatımızdaki kaliteli iş gücümüzü çok daha efektif olarak faaliyetlerimize yansıtacağız.

Pandemi döneminde denizciliğin önemi bir kez daha ortaya çıktı. Bu süreçte denizcilik sektörümüz için ne söylemek istersiniz? Genel müdürlüğünüzün bu süreçte proaktif davrandığına şahit olduk. Yapılanlar hakkında bilgi verir misiniz?

Tüm dünyanın yabancı olduğu ve öngöremediği bu süreçte ülkemizde teşkil edilen lojistik pandemi kurullarına en üst seviyede katılım sağlanarak süreç yönetilmiştir. Kısıtlamalar planlanırken ve salgının yayılmasını önleyecek tedbirler kararlılıkla alınırken, lojistik sektörünün hayati idamesini sürdürmek ve çalışanların ve sorumlu oldukları aile bireylerinin sıkıntıya düşmemesi için istihdam anlamında tüm özen gösterilmiştir. Alınan tedbirlerle risk faktörleri minimize edilerek Covid-19 mücadelesinin sürdürülmesi ile üretimin, istihdamın ve uluslararası ticaretin devam etmesi için deniz taşımacılığının idamesi her zamankinden daha fazla önem arz etmektedir. Genel müdürlüğümüz tarafından alınan tedbirlerle koronavirüs salgını ile etkin şekilde mücadele edilirken diğer taraftan ticaretin aksatılmadan sürdürülmesi hedeflenmektedir. Bu amaçla, diğer ilgili kurumlarla koordinasyon halinde, Koronavirüs Bilim Kurulu, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından yayınlanan tedbir ve tavsiye kararları hassasiyetle takip edilmekte, bu kapsamda gerekli tedbirler ivedi şekilde alınarak sektöre ve vatandaşlarımıza duyurulmaktadır.

Denizcilik sektörümüz, tüm dünyada olduğu gibi salgından olumsuz etkilenmesine rağmen, alınan tedbirler neticesinde, 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yıla göre yüzde 2,6 artarak 496 milyon 642 bin 652 tona yükselirken yine 2020 yılında 2019 yılına göre elleçleme miktarları toplamda yaklaşık 12,5 milyon ton artarak rekor tazeledi. 2021 yılı Mart ayında limanlarımızda elleçlenen

yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre %0,8 artarak, 43 milyon 647 bin 604 ton olarak gerçekleşti. 2021 yılı Ocak-Mart döneminde ise limanlarımızda elleçlenen yük miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %3,4 azalarak 123 milyon 618 bin 263 ton olarak gerçekleşti. 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yıla göre yüzde 0,3 artarak 11 milyon 626 bin 650 TEU olarak gerçekleşti.

2020 yılında dünya konteyner taşımacılığında yüzde 4'lük bir düşüş öngörülürken yaşanan olumsuzluklara rağmen Türk denizciliğinin geldiği nokta bir başarıdır. 2021 yılı Mart ayında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre %8,7 artarak 1 milyon 49 bin 483 TEU olarak gerçekleşti. 2021 yılı Ocak-Mart döneminde ise, limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %4,2 artarak 3 milyon 2 bin 662 TEU olarak gerçekleşti.

Covid-19 küresel salgının en çok etkilediği sektörlerden biri kruvaziyer turizmi olmuştur. 2020 yılında hem ülkemizde, hem de yurtdışı alınan tedbirler neticesinde gerçekleşen kruvaziyer tur iptalleri nedeniyle, limanlarımıza uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısı geçen yıla göre %98,5 azalışla beş adet, limanlarımızı ziyaret eden kruvaziyer yolcu sayısı da geçen yıla göre %99,4 azalışla bin 824 yolcu olarak gerçekleşmiştir. Bu süreçte, ilgili tüm kurum/kuruluşlarla işbirliği içerisinde Bakanlığımızca deniz ticaretinin devamlılığının sağlanması ve kolaylaştırılması için genel hatlarıyla aşağıda yer alan tedbirler alınmıştır.

- Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) tavsiyelerine uygun olarak, deniz lojistiği ve tedarik zincirinde gemi adamlarımız kilit çalışan olarak kabul edilmiştir.
- Pandemi nedeniyle planlı işlemlerini gerçekleştirilemeyen Türk Bayraklı gemilerin belge geçerlilik süreleri uzatılarak deniz ticaretinin devamlılığı sağlanmıştır.

- Vatandaşlarımızın işlemlerine devam edebilmesi ve liman başkanlıklarımızda oluşabilecek temasın en aza indirilmesi amacıyla yüz yüze yapılan işlem ve başvuruların elektronik ortamda gerçekleştirilebilmesine yönelik dijital dönüşüm sağlanmış ve vatandaşlarımızın sadece fiziki belge ihtiyacı için liman başkanlıklarına gitmesi sağlanmıştır.

- Pandemi nedeniyle seyahat kısıtlamalarına takılan ve görev yaptıkları gemilerden ayrılarak ülkemize dönemeyen, bu süre içerisinde de belgelerinin geçerlilik süresi dolan gemi insanlarımızın belge geçerlilik süreleri uzatılmıştır.

- Gemi insanları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği kapsamında istenilen Kılavuz Kaptan Sağlık Raporları geçerlik süreleri uzatılmıştır.

- Aynı kapsamda, Gemi Acenteleri Yönetmeliği gereği verilen Gemi Acentesi Personeli Tanıtım Kartları süreleri uzatılmıştır.

- Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren kurs ve eğitim merkezlerinin faaliyetlerinde Milli Eğitim Bakanlığımızca (MEB) yapılan düzenlemelerle eşgüdüm halinde önlemler alınmıştır.

- Genel Müdürlüğümüzce gerçekleştirilen eğitim ve sınav faaliyetlerinde pandemi şartlarına uygun olarak askıya alma ve uzaktan eğitim gibi gerekli düzenlemeler yapılmıştır.

- Yolcu ve turist taşımacılığı yapan deniz araçlarının çalışması ve kapasitesi ile ilgili işlemleri, ilgili bakanlıklarca yayınlanan kararlara uygun şekilde düzenlenmiştir.

Tonaj Harcı Kütüğü, koster filomuzun yenilenmesi ve hurda teşviki gibi denizcilik sektörünün önemli konularında çalışmalarımız var. Bu konudaki düşünceleriniz nelerdir? Tonaj Harcı Kütüğü Kanun Taslağı ile ilgili olarak; bulunduğumuz coğrafyada son zamanlarda ortaya çıkan dış kaynaklı

politik konjonktürel dalgalanmalar milli bayrağımıza sahip güçlü bir gemi filosuna sahip olmamız gerekliliğinin her zamankinden daha fazla önem arz etmesi de göz önünde bulundurularak, bakanlığımız tarafından çalışmalar sürdürülmektedir. Bununla birlikte, taslak kanunda yer alan vergi ve harçlar ile ilgili muafiyetler Hazine ve Maliye Bakanlığımız uhdesinde olduğundan, ilgili birimlerin gerekli uygun görüşleri vermeleri gerekmektedir.

Koster filomuz her geçen gün yaşlanarak artan maliyetler sebebiyle rekabet gücünü yitirmektedir. Söz konusu gemiler çevresel açıdan daha yüksek risklerle bölgemiz denizlerinde seyir yapmaktadırlar. Bir turizm ülkesi olan ülkemiz için bunun yarattığı tehdit ve olacak bir kazanın makro-ekonomik ve toplumsal açıdan bazı zararlara sebep olması muhtemeldir.

Özellikle Akdeniz'de içinde bulunduğumuz durum da dikkate alındığında, deniz ticaret filosunun yenilenmesi amacıyla ekonomik ve teknik ömrünü tamamlamış gemilerin hurdaya ayrılarak, bunların yerine inşa edilecek gemilere teşvik sağlanması amacıyla yönetmelik çalışmamız tamamlanmış olup kısa süre içinde yayımlanması beklenmektedir.

Bu teşvik sayesinde her yıl ekonomik ömrünü tamamlamış beş gemiye hurda destek bedeli ödenmesi planlanmaktadır. Bu imkândan faydalanabilmek için, ülkemiz Millî Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olmak, asgari beş yıl Türk Bayraklı işletilmek, %50 yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmek ve 15.04.2015 tarihinde yürürlüğe giren 6639 sayılı Kanunda belirtilen diğer kriterlerin sağlanması gerekmektedir.

Hurda teşviki kapsamında sadece koster filomuz yenilenmeyecek, bunun yanı sıra yeni gemiler sayesinde firmaların işletme maliyetleri düşecek, bu gemiler yerli tersanelerimizde inşa edilerek yerli sanayimiz gelişecek ve ihracat mallarımızın da Akdeniz ve Karadeniz'de bu gemilerle



taşınmasıyla navlun gelirleri ülkemizde kalacaktır. Ek olarak, limanlarımıza hareketlilik gelecek, gemi insanlarımız için iş potansiyeli oluşacak ve ülkemizin stratejik konumunu güçlendirmesi için güçlü bir deniz taşımacılığı altyapısına sahip olunacaktır.

Bunun yanı sıra, Kabatoj'da çalışan ve alternatif yakıt teknolojileri veya sistemlerini kullanacak gemilerin inşasına teşvik vererek bu alandaki gemi inşa faaliyetlerini desteklemek ve gemi işletmecilerimizin düşük emisyonlu gemilere yönelmesini sağlamak istiyoruz. Bu kapsamdaki, dünyada yaşanan hızlı dönüşüme armatörümüz gerekli uyumunu sağlaması için gerekli her türlü katkı verilecektir.

Sektöre vermek istediğiniz mesaj, dilek ve temennilerinizi öğrenebilir miyiz?
İçinde bulunduğumuz pandemi sürecinde personel değişimlerinde sıkıntılar yaşandı ve daha az da olsa halen yaşanmaya devam ediyor. 03.12.2020

tarihinde yayınladığımız genelge ile gemi insanları ile denizcilik alanında faaliyet gösteren diğer çalışanları “Kilit Çalışan” olarak ilan ettik ve birçok kısıtlamadan muaf tutulmalarını sağladık. Bu kapsamda, gemi insanı değişimleri tüm limanlarımızda sorunsuz şekilde yapılabilmekte, gemi insanları PCR testi, karantina gibi kısıtlamalardan muaf tutulmaktadır.

2016 yılında mevzuatı çıkan ancak bir şekilde hayata geçirilemeyen hurda teşvikinde son noktaya geldik. Hurda teşviki ile yaşanan koster filomuzun yenilemeyi ve koster işletmecilerimizin de rekabet gücünü artırmayı planlıyoruz.

Tüm hizmetlerimizi gelişen teknolojilere paralel olarak dijitalleştirerek, paydaşlarımıza en verimli hizmeti vermeye devam edeceğiz. Kanal İstanbul'dan geçecek gemilerin gerekli seyir emniyetini sağlamak için ileri teknoloji seyir sistemlerinin ülkemizde tesis edilmesi için bugünden çalışmalara başlanmıştır.

Ülkemizin en önemli problemlerinden biri olan işsizlik ile mücadelede de gemi insanlarımızın dünya ticaret filosundan daha fazla pay alması için tüm paydaşlarımızı işbirliğine davet ederek, gerekli farkındalığı oluşturacağız. Armatörümüzün finansman bulmakta yaşadığı sorunların farkındayız, bu konuda sonuç odaklı çalışmalar yaparak, çözümün bir parçası olmak arzusundayız.

Değişen ve gelişen dünyada, denizcilik sektörünün uyum sağlayarak varlığını güçlü bir şekilde sürdürebilmesi, ancak ve ancak faaliyetlerini profesyonel yaklaşımlarla ve gelecek vizyonu ortaya koyarak yapması ile mümkündür. Eski usul gemi işletmeciliğinin bu pastadan hak ettiği oranda pay alması neredeyse imkansızdır.

Yaptığımız her türlü çalışma başta gemi insanlarımız, armatörümüz ve liman işletmecilerimiz olmak üzere büyük denizcilik ailemizin hem mavi vatan da, hem de dünyada çok daha ileri gitmesi içindir.

YENİ GEMİ İNŞA TEŞVİK YÖNETMELİĞİ YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik, Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi.



Yönetmelik, Türkiye’deki deniz ticaret filosunun yenilenmesi, kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek için ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere verilecek teşvikin usul ve esaslarını düzenliyor.

Düzenleme, milli gemi sicili veya Türk uluslararası gemi siciline kayıtlı, 1000 groston ile 5000 groston arası, Bakanlığın sitesinde “Gemi Sicili İçin Gemi Cinsleri Tanımlamaları” listesinde yer alan sıvı dökme yük, katı dökme yük, konteyner, genel yük ve özel amaçlı gemiler sınıfındaki ticari yük taşımacılığında kullanılan 20 yaş ve üzeri gemileri kapsıyor.

Hurda teşvikinden faydalanmak isteyenler, her yılın haziran ayı içinde başvuru yapabilecek. Hurda teşviki başvurularının, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi bütçe imkanları doğrultusunda her yıl en fazla beş gemi için, yaşı en büyük olan gemiden başlamak üzere değerlendirmesi yapılacak. Kabul edilen başvurular için Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından Teşvik Uygunluk Belgesi düzenlenecek. Başvurusu kabul edilen kişinin, Teşvik Uygunluk Belgesi düzenlenme tarihinden itibaren dört ay içinde yüklenici ile yeni geminin inşasına yönelik sözleşme yaparak idareye ibraz etmesi gerekecek. Hurdaya ayrılacak gemi için verilecek teşvik tutarı, geminin boş ağırlığı ile güncel hurda fiyatının çarpılması suretiyle tespit edilecek. Hurdaya ayrılacak geminin başvuru tarihi itibarıyla son

altı ay yararlanıcının mülkiyetinde olması gerekiyor. Yönetmeliğin yayımı tarihinden sonra milli gemi sicili veya Türk uluslararası gemi siciline kaydolun gemiler, altı ay sicilde kaldıktan sonra teşvikten yararlanabilecek.

YERLİ KATKI ORANI EN AZ YÜZDE 20 OLACAK

Yeni geminin Türkiye’de inşa edilmesi ve inşasındaki yerli katkı oranının işçilik dahil en az yüzde 50 olması gerekecek. Teşvik kapsamında yeni inşa edilen gemi milli gemi siciline veya Türk uluslararası gemi siciline tescil tarihinden itibaren en az beş yıl süreyle Türk Bayrağı altında işletilecek ve bu sürede siciline “Satılamaz, devredilemez, başka bayrak altında faaliyet için kiralanamaz” şerhi konulacak.

Hurda teşviki için sağlanacak kaynak, Bakanlık Döner Sermaye İşletmesi bütçesinden karşılanacak. Yeni inşa olunan gemi üzerine, ödeme yapılmadan önce kullanılacak teşvik tutarının 1,5 katı tutarında birinci derece ve birinci sıradan ipotek konulacak. Ödeme yapılacak tarihe ait Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası efektif döviz satış kuru dikkate alınarak Türk lirası olarak, yeni inşa olunacak geminin, yapı halindeki gemilere özgü sicile kaydedilmesinde hurda teşvik tutarının yüzde 40’ı, kabuk inşasının tamamlanmasında hurda teşvik tutarının yüzde 30’u, tescilinde hurda teşvik tutarının yüzde 30’u ödenecek.

TAMER KIRAN’DAN AÇIKLAMA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da yönetmeliğin yayınlanmasının ardından



bir açıklama yaptı. Tamer Kiran'ın açıklaması şöyle:

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından hazırlanan "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni

Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik", 28 Nisan 2021 tarihi itibarıyla Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmelik, İMEAK Deniz Ticaret Odamızın en önem verdiği konuların başında gelen "Türk Koster Filosunu Yenileme Projesi" ile yakından ilgili olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır.

Koster Filosu Yenileme Projesi, Akdeniz ve Karadeniz'de; Rusya, Ukrayna ve AB ülkelerinin filolarına karşı rekabet edebilirliğin sürdürülmesi ve bölgedeki ticari potansiyelden ülkemizin daha fazla pay alabilmesini hedefleyen bir projedir. Bölge ülkelerindeki koster tipi gemilerin yaş ortalaması 10-15'lerde iken, Türk sahipli koster tipi gemi filomuzun ortalama yaşı 27'dir.

Yenilenmiş ülke filolarına karşı rekabet gücünün kaybedilmemesi, ülkemizin Karadeniz ve Akdeniz çanağındaki %35'lik deniz taşımacılığındaki payının bölgedeki diğer ülkelerin kontrolüne geçmemesi için proje büyük önem

taşımaktadır. Koster filomuzun yenilenmesi için ilk etapta 10, 10 yıllık bir süreçte ise 100 geminin yenilenmesi hedeflenen projeye ilgili çalışmalar halen Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile sürdürülmektedir.

Yaklaşık bir yılı aşkın süredir tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi koşulları ve genel ekonomik konjonktür projenin gerçekleştirilmesinde güçlükler ortaya koymuştur. Dolayısıyla sektörümüz, Hurda Teşviki destekleri ile Türk Bayraklı gemilerden ekonomik ömrünü tamamlayanların hurdaya ayrılarak yerlerine yeni gemi inşa edilmesini özendirerek destekleri beklemektedir. Bu haliyle yeni yönetmeliğin, Koster Filosunu Yenileme Projesi'ne katkı sağlamasını umut ediyoruz.

Yönetmeliğin hazırlanmasında emekleri geçen başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu olmak üzere bakan yardımcılarımıza ve bürokratlarımıza teşekkür ediyoruz.



200'DEN FAZLA
UZMAN

7,000'DEN FAZLA
GEMİ

66 YILLIK
TECRÜBE

100'DEN FAZLA
ÜLKE

1,000'DEN FAZLA
LİMAN

**Hizmet Kalitemizle
Fark Yaratıyoruz**

www.totallubmarine.com



TOTAL

Committed to Better Energy

EKONOMİDE SORUNLAR VE REZERV



* PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

Türkiye ekonomisi, riskli koşullar altında büyüyen bir ülke ekonomisi olarak öne çıkmaktadır. Temel risk konusu ENFLASYON da, 1970-2004 arası yıllarda tartışılmaz olarak ana ekonomi sorunu bilinirdi. 1990'lardan itibaren dışa açıklığın artmasıyla, "CARİ AÇIK" bir başka başlıca sorun olarak devreye girdi. Farklı bakış açılarıyla farklı ekonomi sorunları da dillendirildi. En son gelinen noktada; başlıca tartışma konusu REZERV oldu.

Bu çalışmada "rezerv" konusunun ekonomide ne ifade ettiğini, teknik ve sayısal açılardan açıklamaya çalışacağız. Rezerv kavramı genelde; biriktirilmiş şey, ihtiyat, henüz işlenmemiş bekletilen maden ve çekince gibi anlamlara sahiptir.

Ülke ekonomisinde önemli hesaplardan birisi olan ödemeler dengesi terminolojisine göre "döviz rezervi" olarak karşımıza çıkar. Bir ülke, dış dünyadan mal ve hizmetler alır, kendisi de mal ve hizmetler satar. Bu mal ve hizmet hareketiyle birlikte veya ayrıca olan sermaye hareketleri söz konusudur.

Bir ülkeden başka ülkelere doğrudan veya dolaylı sermaye gidebilir, onlardan kendisine de gelebilir. Tabii ki bu "git gel"ler olurken, her ülkenin farklı para birimlerinde olması özel bir sorunsalı da beraberinde getiriyor. Üzerine bir de para birimlerinin birbirlerine göre değerleri değişmektedir. (Birçok ülke için olduğu gibi Türkiye için de KUR RİSKİ bir başka ana sorun olarak devreye girmiş oluyor).

KÜRESEL İŞLEMLERDE VE REZERV HESAPLARINDA ABD DOLARI

Küresel anlamda ticarete işlemlerin %90'a yakını ABD Doları ile yapılıyor. Uluslararası finans piyasalarındaki işlemlerin temel dayanak parası yine ABD Doları. Hal böyle iken; özellikle İkinci Dünya Savaşı bitiminde devreye sokulan Bretton Woods (1944) anlaşmasıyla altın değerine sabitlenmiş dolar ve "ABD dolarına sabitlenmiş" diğer para değerleri tanımlanmasıyla aslında "ABD Doları demek altın demek" olgusu

Böylelikle, tüm ülkeler için ödemeler dengesi risklerine karşılık "ihtiyat" olmak üzere altından ziyade özellikle ABD doları biriktirmek de kolay ve makbul olacaktı.

Yıllar geçti, amaçlanan gayet iyi başarılı. Şu an ülke merkez bankalarının tuttuğu toplamda 12,7 trilyon ABD Doları değerindeki döviz rezervinin %59'u ABD Doları iken; %21'i Euro, %6'sı Japon Yeni ve %4'7'si İngiliz Sterlini'ndedir (2020 yılı sonu verileri: Kaynak: IMF, Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves (COFER), International Financial Statistics). Ancak bir de ilginç durum var: Yabancı para yerine atın rezervi tutan ülkeler incelendiğinde, ABD'nin 8133 ton ile toplam döviz rezervlerinde %79 oranında altın tuttuğu görülüyor. Bu durum; Almanya'da 3362 ton ile %76, İtalya'da 2451 ton ile %71, Fransa'da 2436 ton ile %66, Yunanistan'da 113,09 ton ile %56 oranında. Diğer ülkelerin çoğunda



(algısı) öğretiliyordu. 27 yıl sonrasında 1971 yılında Smithsonian Anlaşması ile artık "altın yoluna, dolar yoluna" denildi.

oran oldukça düşüyor. Örneğin Rusya'da %24, İngiltere'de %11, Çin'de %3,5 ve Japonya'da %3,3. Çok açık ifade edileceği



üzere, özellikle ABD'nin önemli bir döviz rezervi tutmasına gerek olmayan bir parasal dünya yaşıyor. Nitekim ABD, başka ülkelerin parasını tutmaya gerek duymuyor.

ULUSLARARASI REZERVLER VE MERKEZ BANKASI

Bir ülkenin ödemeler dengesi için konuşulduğunda; Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın (TCMB) açık kaynaklarında belirtildiği şekilde "uluslararası rezervler"; ülkelerin para otoriteleri tarafından kontrol edilen, kullanıma hazır, birbirlerine çevrilebilir özelliği bulunan ve uluslararası ödeme aracı olarak kabul edilen varlıklardır. Uluslararası rezerv, herhangi bir para biriminin merkez bankaları ve para üstünde söz sahibi kuruluşlarca tutulan miktarıdır.

Uluslararası rezerv olarak sayılan varlıklar şunlardır:

- Konvertibl dövizler (Euro, ABD doları, İngiliz sterlini vb.)
- Uluslararası standartta altın
- Özel Çekme Hakları (Special Drawing Rights: SDRs)
- Uluslararası Para Fonu (IMF) Rezerv Pozisyonu

Döviz rezerv varlıkları, banknotlar,

mevduatlar ve tahvil ve hazine bonusu gibi rezerv para birimindeki devlet tahvillerini içerebilir. Bazı ülkeler rezervlerinin bir kısmını altın olarak tutarlar ve SDR'da rezerv varlıklar olarak kabul edilir. Türkiye'deki altın ve döviz rezervlerini saklamak ve yönetmekle görevli olan kurum, Merkez Bankası'dır.

Merkez Bankası, aşağıdaki amaçlar doğrultusunda ülkemizdeki rezervleri saklı tutuyor:

- Para ve kur politikalarına olan güveni sağlamak ve bu politikaları desteklemek
- Hazinesin yabancı para iç ve dış borç ödemelerini gerçekleştirmek için gerekli olan dövizli hazır bulundurmak
- Ülkemizin ekonomisini yurt içi veya yurt dışında oluşabilecek ani finansal değişimlere karşı dayanıklı hâle getirmek
- Uluslararası piyasalarda ülke ekonomisine duyulan güveni artırmak

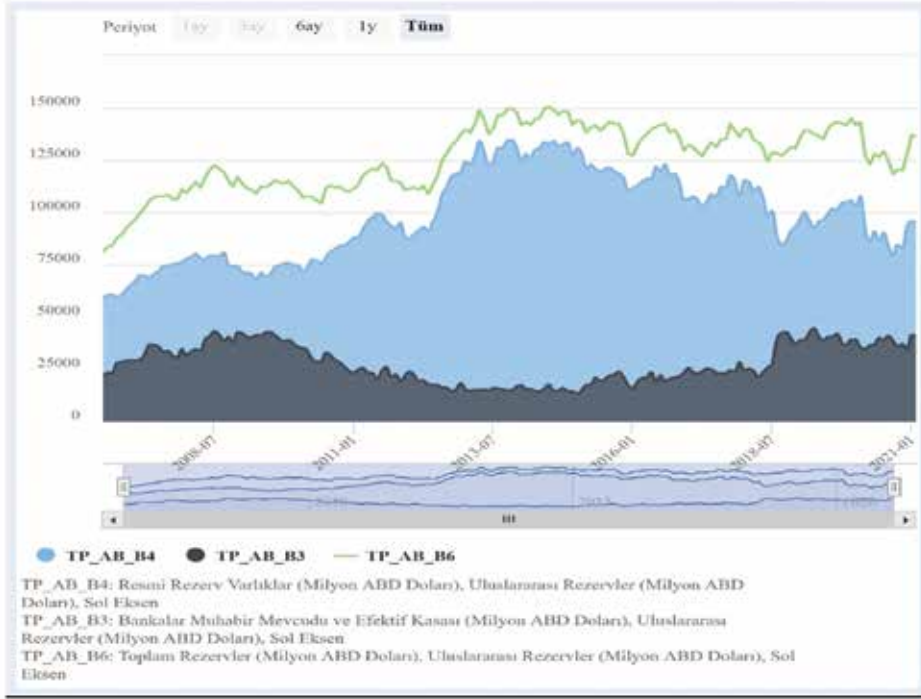
Merkez bankalarına düşen görevden ziyade; ülke içi hesaplar ile ödemeler dengesi ilişkisini ortaya koymak üzere Milli Gelir ve Harcamalar arasındaki farkı, tasarruflar ve yatırımlar arasındaki farka eşitleyebiliriz:

Milli Gelir-Milli Harcama=Tasarruflar-Yatırımlar

Bu denkleme göre bir ülkenin harcamaları gelirlerini aşarsa, ülkenin ilave bir sermaye bulması gerektiğini gösterir. Ülkede dışarıya yönelik sermaye akımı pozitif ise, net kamu ve özel sermaye çıkışı finans hesabı açığına eşittir. Sermaye hesabının ihmal edilebilir küçük etkisini dikkate almadığımızda, fazla tasarruflar finans hesabı açığına eşit olur. Alternatif olarak, milli tasarruf açığı finans hesabı fazlasına eşit olur. Dolayısıyla bu borçlanma milli harcamaların milli geliri aşan kısmını finanse eder. Sonuç olarak, Çin örneğinde olduğu gibi harcadığından daha fazla üreten bir toplum içeride yapılan yatırımlarından daha çok tasarruf etmektedir ve net sermaye ihraççısı olur. Aksine, Türkiye gibi ürettiğinden daha çok harcayan bir toplum tasarruflarından daha çok yatırım yapmak durumunda kalır ve net sermaye ithal eder. Bu sermaye girişleri de finans hesabı fazlası olarak gözükür.

Geniş kapsamlı finansal varlık sınıflandırması açısından "rezerv varlıklar"; külçe altın, dağıtılmamış altın hesapları, özel çekme hakları (SDR), para birimi, IMF'deki rezerv pozisyonu, bankalararası pozisyon, diğer devredilebilir mevduatlar, diğer mevduatlar, borçlanma senetleri, krediler, öz sermaye, yatırım fonu hisseleri ve vadeli sözleşmeler, opsiyonlar gibi finansal türevler olarak sınıflandırılabilir. Uluslararası Yatırım Pozisyonu pasiflerinde rezerv varlıklar için karşılık yoktur. Merkez

Grafik: Türkiye Uluslararası Rezervleri



Kaynak: TCMB.

Bankası bilançosunda, döviz rezervleri, iç kredi ile birlikte varlıktır.

TCMB kaynaklarına göre; sabit bir döviz kuru politikasını uygulamayı seçen bir merkez bankası, arz ve talebin para biriminin değerini aşağı veya yukarı itme eğiliminde olduğu bir durumla karşı karşıya kalabilir ve bu nedenle merkez bankası sabit döviz kurunu korumak için rezerv kullanmak zorunda kalacaktır. Dalgalı döviz kuru rejiminde, merkez bankası kura müdahale etmez, zira döviz kuru piyasa tarafından belirlenir. Esas olarak enflasyon hedeflemesi bağlamında faiz oranları gibi diğer para politikası araçları tercih edilir.

Rezerv kullanımı, resmi kamu kesimi yabancı varlıklarının, bir ülke veya birlik için tanımlanmış bir dizi hedefe ulaşmak için yetkililer tarafından kolayca erişilebilir ve kontrol altında tutulmasını sağlayan bir süreçtir. Son günlerde Türkiye'de yoğun gündem oluşturduğu üzere; rezervi yöneten kurum rezervlerin durumundan ve ilgili risklerden sorumlu tutulur. Bu anlamda Merkez Bankası'nın kendi ifadeleriyle resmi döviz rezervleri, bir dizi hedefi desteklemek için tutulur:

- Ulusal veya sendika para biriminin desteklenmesine müdahale etme kapasitesi

de dahil olmak üzere, para ve döviz kuru yönetimi politikalarına olan güveni desteklemek ve sürdürmek,

- Kriz zamanlarında veya borçlanmaya erişimin kısıtlandığı dönemlerde şokları absorbe etmek için döviz likiditesini koruyarak ve bunu yaparken dış kırılganlığı sınırlandırmak,
- Bir ülkenin dış yükümlülüklerini yerine getirebileceği konusunda piyasalara güven düzeyi sağlamak,
- Yerel paranın dış varlıklar tarafından desteklendiğini göstermek,
- Hükümete döviz ihtiyaçlarını ve dış borç yükümlülüklerini karşılamada yardımcı olmak,
- Ulusal afetler veya acil durumlar için bir rezerv bulundurmak.

Türkiye'de 2019 ve 2020 yıllarında Merkez Bankası'nın rezervlerine ilişkin yaptığı işlemler hakkında öncelikle belirtmek gerekir ki; Türkiye ekonomisinin yatırım pozisyonları açısından riskliliği ile Merkez Bankası bilançosu açısından risklilik karıştırılmamalıdır. Her iki konunun birbiri ile ilintisi doğal olarak vardır. Türkiye'nin

uluslararası rezervleri 136,1 milyar dolar olup, bunun 95,3 milyar doları TCMB resmi rezervleridir. Bunun da bir kısmı altın bir kısmı dövizden oluşmaktadır. Yukarıda açıklandığı şekilde Merkez Bankası kendi görevleri kapsamında resmi rezervlerinde alış veya satış yönünde işlemlerde bulunmaktadır. Öyle ki, özellikle 2013 yılına kadar hızla yükselen bu rezervler sonrasında ise düşüş eğilimine girmiştir.

"Son 1-2 aydır oluşan '128 Milyar Dolar Rezerv' konusunda doğru veya yanlış birçok değerlendirme yapıldı. Bunlar hakkında detaylı açıklamaları bir sonraki sayıda paylaşacağız".

Kaynakça

Shapiro, A, Hanouna, P., *Multinational Financial Management*, 11. Baskı, Wiley, İngiltere, 2020.

"IMF Data - CurrencyComposition of OfficialForeign Exchange Reserve - At a Glance". *International MonetaryFund*.

"IMF Data". *Archivedfromtheoriginal on 8 October 2014*.

"International MonetaryFund (IMF). *Balance of paymentsmanual. International MonetaryFund, 2010*" (PDF). *imf.org*. *Archived (PDF) fromtheoriginal on 11 April 2018*.

[<https://www.imf.org/external/pubs/ft/ferm/guidelines/2004/081604.pdf>GUIDELINES FOR FOREIGN EXCHANGE RESERVE MANAGEMENT] bytheStaff of the International MonetaryFund

"Compositional Analysis Of ForeignCurrencyReservesInThe 1999-2007 Period. *The Euro Vs. TheDollar As LeadingReserveCurrency*" (PDF). *uni-muenchen.de*. *Archived (PDF) fromtheoriginal on 10 October 2017*.

"Quotesfrom "The Case forFlexible Exchange Rates" byMiltonFriedman". *Archivedfromtheoriginal on 29 May 2015*.

TCMB, tcmb.gov.tr.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

Denizcilik şirketlerinin "Kişisel Verilerin Korunması Kanunu" kapsamındaki yükümlülükleri



* AVUKAT ÖMER ÖZER / LL.M.

Bilginin en önemli ekonomik değer kabul edildiği günümüzde, bir taraftan verilerin etkin bir şekilde toplanarak işlenmesi, sunulan hizmet veya ürünlerin kalitesini arttırmak açısından büyük önem taşımakta, diğer taraftan veri sahibinin kişilik haklarının korunması çok dikkat edilmesi gereken bir husus olarak ortaya çıkmaktadır. Günümüzde teknolojinin gelişmesiyle beraber küresel bilgi akışının yoğunlaşması kişisel verilerin korunması hakkı üzerindeki çalışmalarını artarak hızlandırmaktadır.

Kişisel verilerin haksız kullanımlara konu olması ve bu veriler üzerinde doğabilecek olası ihlallerin çeşitlenip artması ile ülkeler kişisel verilerin korunması hakkını kapsamlı bir biçimde düzenleme çalışmalarını başlatmış ve bu hakkın en üst yasal

korumadan faydalanmasını sağlamaya çalışmışlardır. Ayrıca teknolojik gelişmelerin temel hak ve özgürlüklere müdahaleyi kolaylaştırması, diğer bütün hukuki düzenlemelerde olduğu gibi Anayasa'da da bu konuda yeni düzenlemeler yapılması gereğini ortaya çıkarmıştır.

Bu sebeple, 07/05/2010 tarihli 5982 Sayılı Kanun'un 2. maddesiyle Anayasa'nın 20. maddesine eklenen fıkra ile herkesin kendisiyle ilgili kişisel verilerin korunmasını isteme hakkının Anayasal bir hak olarak teminat altına alındığı görülmüştür. Bu itibarla, kişisel verilerin korunması hakkı, özel hayatın gizliliği başlığı altında düzenlenmiş olsa da, temel insan hakları kapsamında anayasal güvenceye bağlanmıştır.

Bu sebeple Avrupa Birliği ve ülkemizde başta özel hayatın gizliliği olmak üzere kişilerin temel hak ve özgürlüklerini korumak amacıyla kişisel verilerin işleme usul ve esaslarını düzenleyen yasal düzenlemeler yapılmış ve kişisel veri işleyen gerçek veya tüzel kişilere önemli yükümlülükler getirilmiştir.

Bu kapsamda 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu "KVKK" 07/04/2016 tarihinde ülkemizde yürürlüğe girmiş ve yayın tarihinden önce işlenmiş olan kişisel veriler bakımından kanuna uyum için tanınan iki yıllık sürenin sona ermesi ile 07/04/2018 tarihinden itibaren kişisel veri işleyen gerçek ve tüzel kişilere tüm hükümleri ile uygulanmaya başlamıştır.

KVKK kapsamındaki yükümlülüklerden yalnızca biri olan Veri Sorumluları Sicili'ne "Verbis" kayıt yükümlülüğü ise Kişisel Verileri Koruma Kurulu'nun "Kurul" 11.03.2021 tarihli kararı ile tüm veri sorumluları bakımından 31/12/2021 tarihine kadar uzatılmıştır. **Fakat denizcilik şirketlerinin/veri**



** AVUKAT EVRİM UYGUR YAMANER / LL.M.

sorumlularının, Verbis yükümlülüğü harici, KVKK ve ilgili diğer mevzuattan kaynaklı diğer tüm yükümlülüklerinin en azından 07/04/2018 tarihinden bu yana devam etmekte olduğu ve bu kapsamda özellikle KVKK madde 12 ile detaylandırılan veri güvenliği yükümlülüğü uyarınca alınması zaruri teknik ve - idari tedbirlerin ertelenmemesi gerektiği hususu önem arz etmektedir. Nitekim Kurul şimdiye kadar Verbis yükümlülüğünün ihlalden dolayı idari para cezası uygulamamış, fakat KVKK temelinde alınması zaruri idari ve teknik tedbirlerin alınmaması, açık rızanın usulüne uygun alınmaması gibi pek çok farklı ihlalden dolayı yüksek idari para cezaları uygulamıştır.

Kanunda kamu kurumları ile özel kuruluşlar açısından temelde herhangi bir ayırım yapılmamış olup, belirlenen



usul ve esaslar kural olarak tüm kurum ve kuruluşlar için geçerlidir.

OLASI BİR İHLALDE İDARİ PARA CEZALARI GELEBİLİR

Veri sorumlularının sicile kayıt “Verbis” yükümlülüğü kanununun 16. maddesinin 2. fıkrası kapsamında açıkça belirtilmiş ve **“Kişisel verileri işleyen gerçek ve tüzel kişiler, veri işlemeye başlamadan önce Veri Sorumluları Siciline kaydolmak zorundadır...”** ifadesi ile tüm veri sorumlularının sicile kayıt olma zorunluluğu getirilmiştir. 2018/32 sayılı ve 2018/68, 2018/75 ve 2018/87 sayılı kurul kararları gereği ise, bazı kurum ve kuruluşlar ve yıllık çalışan sayısı 50’den az ve yıllık mali bilançosu 25 Milyon TL’den az olan veya ana faaliyet konusu özel nitelikli kişisel veri işleme olmayan veri sorumluları sicile kayıttan muaf tutulmuştur.

Bu tabloyu başka bir bakış açısı ile okuyacak olursak yıllık çalışan sayısı 50’den çok veya yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon TL’den çok olan gerçek ve tüzel kişi veri sorumluları sicile kayıt yaptırmak zorundadır anlamı ortaya çıkmaktadır. Verbis’e kayıt yükümlülüğü bakımından istisna kapsamında olan dernek/vakıf statüsünde olan kurumların/denizcilik şirketlerinin sadece Verbis’e kayıt yükümlülüğünden muaf tutulduğunu fakat KVKK ve bağlı yönetmelikler ile tebliğler temelinde getirilen diğer tüm yükümlülükler bakımından sorumluluklarının devam ettiğini ve olası bir ihlalde idari para cezalarının muhatabı olabileceklerini önemle belirtmek gerekmektedir.

Denizcilik şirketleri, ticari faaliyetleri gereği yolcu bilgileri, mürettebat ve

çalışan bilgileri, müşteri listeleri ve iş bağlantılarının ayrıntıları dahil olmak üzere çok sayıda kişisel veri toplamakta ve başka şekillerde işlemektedir. Bu bağlamda örneğin, taşınan yolcuya ve taşıyan gerçek kişi ya da tüzel kişiyle ilişkilendirilen gerçek kişilere dair bilgileri toplamakla olup, bu husus onları KVKK kapsamına sokmaktadır. Bu durum, KVKK uyarınca denizcilik şirketleri tarafından, yapılan işlemler ile ilgili çok kapsamlı ve detaylı bir envanter çıkarılmasını, risk/etki analizlerinin yapılmasını ve bu analizlerin hukuki altyapısının oluşturulmasını gerektirmektedir.

Bu sebeple, KVKK uyum sürecini dar yorumlamak ve salt Verbis kaydının gerçekleştirilmesi ile sorumluluklarının yerine getirildiği düşüncesinin değişmesi gerekmektedir. Çünkü KVKK

uyumluluğunda hedeflenen nokta, tüm kişisel veri işleme faaliyetlerinin her aşamasında KVKK'ya uyumlu hale getirmeye çalışmaktır. Bu sebeple, kişisel verilerin işlenmesi mevzuatına uyumluluk veri sorumluları açısından tek seferlik bir iş-işlem olmayıp faaliyetleri kapsamında sürekli olarak gerçekleştirilmek durumunda oldukları bir işlemdir.

Kanun hükümlerinin ihlal edilmesi ya da yükümlülüklerin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi ise oldukça ağır idari ve cezai yaptırımlara bağlanmıştır. KVKK, ilgili hükümlerin ihlal edilmesi durumunda, ihlalleri niteliğine göre "suçlar" ve "kabahatler" olarak ayırmış olup, kabahat kapsamına giren bir eylem/işlem yapılması halinde eylemi gerçekleştiren sorumlu kişi veya kurumlara idari para cezası uygulanmasını, söz konusu eylemin bir kamu kurumu tarafından yapılması durumunda ise disiplin cezası uygulanması için ilgili kurumun bilgilendirilmesini öngörmektedir.

KVKK uyarınca kişisel verilere yönelik yükümlülüklerin ihlal edilmesinden kaynaklanacak suçlar doğrudan 5237 Sayılı Türk Ceza Kanunu "TCK" yaptırımları kapsamında değerlendirilip, ilgili kişilere (veya TCK 140. maddede hükmedildiği gibi kurumlara) işlediği suçun niteliğine göre TCK'nın ilgili maddelerinde öngörülen cezalar uygulanmaktadır.

2021 yılı için tek bir ihlal nedeniyle 1.966.862'ye kadar idari para cezasına hükmedilmesi mümkünken, ayrıca Türk Ceza Kanunu uyarınca sorumluların hapis cezasına çarptırılma riskleri mevcuttur. Kişisel Verileri Koruma Kurulu'nun bugüne kadar yayımlanmış kararları incelendiğinde de Kurul'un kanunla kendisine tanınan yetkileri kullanmaktan ve yüksek tutarlarda idari para cezalarına hükmetmekten çekinmediği ve KVKK uyumluluğunu değerlendirirken, oldukça titiz davrandığı görülmektedir. Bu sebeple KVKK uyumluluğu kişisel veri işleyen tüm kamu kurumları ve şirketler açısından oldukça önemsenmesi

gereken bir konu olduğu tekrardan vurgulanmalıdır. Kanun kapsamında veri sorumlularına getirilen; ilgili kişilerin aydınlatılması, gerekli olduğu hallerde ilgili kişiden veri işleme faaliyetine ilişkin açık rıza alınması, veri güvenliğine ilişkin önlemlerin eksiksiz alınması, ilgili kişiler tarafından yapılan başvuruların zamanında cevaplanması gibi yükümlülüklerin yanında, KVKK uyumluluğunun şirketlerin tüm faaliyet ve süreçlerinde sağlanması beklenmektedir.

Aydınlatma yapılması, açık rıza alınması gibi belli başlı yükümlülüklerin yerine getirilmesi şirketin KVKK'ya uyumlu hale geldiğini söylemek için yeterli olmamakta; şirketin tüm sözleşmeleri, işe alım süreçleri, faaliyet ve iş süreçlerinin yürütülmesi bütüncül bir yaklaşımla mevzuata uygun hale getirilmeli ve bu süreçte diğer hukuk dalları zeminine uygun bir çalışma yürütülmelidir.

Bu sebeple KVKK uyumluluğunun sağlıklı şekilde sağlanabilmesi için şirketin tüm süreçlerinin iş hukuku, ticaret hukuku ve denizcilik sektörünün doğası gereği uluslararası özel hukuk yönünden değerlendirilmesi, sonrasında şirket içerisinde uygulanabilirliği yüksek ve verimli politikalarla hukuki, idari ve teknik tedbirlerin alınması ve veri güvenliğinin sağlandığının teyit edilmesi gerekmektedir.

UYUM SÜRECİNİN BÜTÜNCÜL BİR YAKLAŞIMLA YÜRÜTÜLMESİ ZARURİDİR

Özellikle denizcilik sektörü gibi çok çeşitli kişisel verilerin işlendiği; üçüncü kişilere, kamu kurum ve kuruluşlarına, uluslararası kuruluşlara veri aktarımının yapıldığı; adli sicil kayıtları ve sağlık bilgisi gibi özel nitelikli kişisel verilerin sıklıkla işlendiği karmaşık yapılar da KVKK uyum sürecinin bütüncül bir yaklaşımla yürütülmesi ilgili riskleri yönetebilmek için zaruridir. Örneğin bir denizcilik şirketinin yurtdışında mukim tedarikçisi ile yapacağı bir sözleşmenin uluslararası özel hukuk ve borçlar hukuku açısından incelenmeden KVKK açısından güvenli hale getirilmesi

mümkün değildir veya işveren şirketin, personelinin iş sözleşmesinin haklı nedenle feshine yol açacak bilgileri KVKK'ya aykırı olarak elde etmesi halinde hukuka aykırı elde edilen veriler haklı fesih sebebi olarak ileri sürülemez.

Sonuç olarak, kanunda belirtilen yükümlülüklerin yerine getirilmesi ile idari ve cezai yaptırımlarla karşılaşmamak amacıyla KVKK uyumluluğunun bir sefere mahsus yapılan bir proje olarak değerlendirilmemesi, şirketin varlığını devam ettirdiği süre boyunca uyması ilgili mevzuata uyumluluğunu sağlaması gerektiğinin kabul edilmesi ve veri koruma politikalarının şirket kültürü olarak benimsenmesi oldukça önem arz etmekte olup salt Verbis kaydının yapılmasının uyumluluk sürecinin küçük bir parçası olduğu unutulmayarak adımlama yapılması gerekmektedir.

Çünkü KVKK yükümlülükleri şirket veya kurum var olduğu, faaliyetlerine devam ettiği, kişisel veriye temas ettiği süre boyunca devam edecek ve diğer hukuk dallarına gösterilen ehemmiyetin KVKK'ya da gösterilmesi gerekecektir. Bu bağlamda, şirket veya kurum içerisinde personelin KVKK farkındalığının yükseltilmesi, teknik ve idari açıdan veri güvenliğinin sağlanması ve güçlü bir hukuki alt yapının oluşturulması, ISO 27001 ve 27701 gibi bilgi ve kişisel veri güvenliği standartlarına uygun kurum içi süreçlerin entegre edilmesi, KVKK madde 12 uyarınca iç ve ya dış denetim ile sürekli gözden geçirme yapmak, mevcut teknik ve hukuki dokümanların kurulun veya yurtdışı veri koruma otoritelerinin kararları ışığında güncelliğini sağlamak KVKK uyumunun başarı ve süreklilik kazanmasını sağlayacak etmenlerden en önemlileri olacaktır.

***Bilgi Mühendisi / Veri Security Bilişim ve Danışmanlık Hizmetleri A.Ş. Ortağı**

www.veris.com.tr

****Özoğul Yenigün&Partners Hukuk Ofisi Ortağı**
www.ozogulpartners.com

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

Dünyanın en büyük 100 limanından biri olan MIP, Türkiye'de lider konumdadır.

MIP, one of the top 100 ports of the World, is in the leading position in Turkey.



KALİTE, ZAMAN VE BÜTÇENİN SİGORTASI: “TEKNENDE.COM”



İLHAN ELİBOL
VOYAGE EASILY KURUCUSU

Teknolojiden de yararlanarak online bir şekilde motor yat ve teknelerinin yönetimini sağlamak amacı ile kurulan bir firmasınız. Öncelikle bize Teknende.com firmasının sektöre atılım hikayesinden bahsedebilir misiniz?

Öncelikle bu güzel röportaj adına çok teşekkür ederim. Bildiğiniz üzere 12 yıldır aktif bir şekilde, çeşitli görev ve yetkilerde denizcilik sektörünün içerisinde bulunan deniz aşığı bir insanım. Aslında samimi olmak gerekirse, 2017 yılında bizzat şahit olduğum bir hadiseden sonra Voyage Easily'nin temel fikri ve düşüncesi oluştu. Teknesinde misafir olduğum bir arkadaşımın dizel motor bakımı

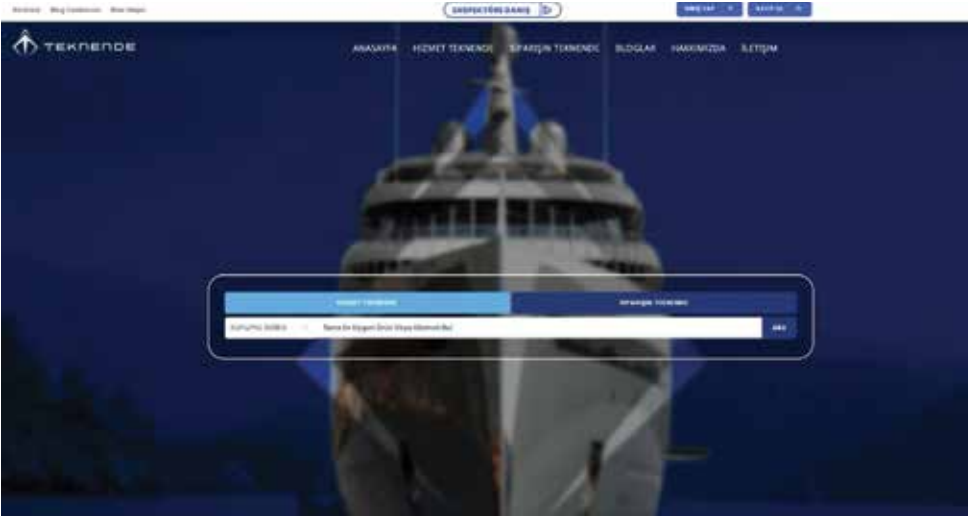
için yaşadığı inanılmaz mağduriyet, zaman ve para kaybı hem beni hayrete düşürdü, hem de üzüntü duymama sebep oldu. O an itibari ile “Orta sınıf segmentte şahsi deniz araçları sahipleri için ticari denizcilik yönetimi ve teknolojiyi de harmanlayarak ne yapabilirim?” diye düşünmeye başladım. Bildiğiniz üzere mega yat veya belirli ölçünün üzerinde, üst segment deniz aracı sahipleri genelde management şirketleri ile anlaşarak, deniz araçları için profesyonel yönetim hizmeti almakta. Fakat orta segment deniz aşığı tekne sahipleri ekonomik döngü sebepleri ile yönetim firmalarına deniz araçlarını bu hizmetten yararlandıramamakta. Start

“Denize olan tutkuyu kurumun bütün dinamiklerine oturtmuş ve personellerinden, iş ortaklarına varana kadar, yaptığı her işte ve verdiği her hizmette denizin karakterini yansıtan, kendilerini geliştirerek ve büyüterek teknende.com olarak dönüşüme giden Voyage Easily kurucusu A. İlhan Elibol; sektöre giriş hikayelerini, çalışma sistemlerini ve hedeflerini anlattı.”

up dönemimizde gelen yoğun talep ve güzel geri dönüşlerin akabinde büyümeye giderek, “Teknende hayat evinden daha rahat” sloganı ile yeni ismimiz, yeni slogan ve logomuz ile tekne ve deniz aracı sahiplerinin beğenisi için yola çıktık.

Teknende.com’u nasıl tanımlarsınız?

Teknende.com online yat yönetim sistemi deniz aracı sahiplerine aslında sadece teknoloji ve erişilebilirlik sunmuyor. Bunun yanı sıra bir kontrol mekanizması görevini de üstlenmiş oluyor. Yani kalite, zaman ve bütçenizin bir nevi sigortası oluyor. Bir platform düşünün bir tekne sahibi veya kaptanı aradığı her şeyi tek



bir platformda buluyor ve aldığı hizmeti enspektörlerine danışarak en iyi fiyat ve hizmet kalitesi ile bu hizmeti alıyor.

Teknende.com müşterilerine ne gibi olanaklar sunuyor?

Teknende.com olarak; “Hizmet teknende” ve “Siparişin teknende” olarak iki şekilde ele alabiliriz. “Hizmet teknende” olarak Türkiye'nin ve dünyanın tanınan deniz aracı sahibi ve kaptanlarınca saygınlık duyulan 259 kurumsal üyeyi bünyemizde barındırıyoruz. Bunun akabinde kuaför hizmetinden, tekne temizliği hatta veteriner hizmetine kadar deniz aracı sahipleri her şeye tek bir noktadan hızlı bir şekilde ulaşarak, en kaliteli ve en hesaplı hizmeti evlerinin konforunda alabiliyorlar. Bunun yanı sıra planlı bakım sistem, yedek parça stok list ve enspektörüne danış gibi birçok hizmeti ücretsiz olarak sunuyor. Bunun yanı sıra siparişin teknende ile şuan Türkiye'nin daha sonra uluslararası bütün sahil şeritlerinde birçok alan da binlerce ürüne ulaşım sağlıyor.

Her gün değişen ve gelişen bir dönemden geçiyoruz. Sektörümüzde de gündemi takip etmek çok önemli. Siz bu konuda neleri ön planda tutuyorsunuz?

Sektör takibi, global gelişmeler ve inovasyon alanında olan gelişmeleri yakından takip ediyoruz. Bildiğiniz üzere Voyage Easily olarak çıktığımız bu yolda kendimizi geliştirerek ve de büyüyerek “Teknende hayat evinden daha rahat” sloganı ile Teknende.com olarak

dönüşüme tam profesyonel bir kadro ile geçtik. Bu da, bizim yenilikçi ruhumuzun bir göstergesi.

İleriki dönemler için hedefleriniz neler? Bu anlamda neler yapıyorsunuz?

İlerleyen dönemler için Teknende.com olarak hedeflerimiz çok daha güçlü inovasyon yenilikleri ile deniz aracı sahiplerinin deniz yaşantılarını kolaylaştırmak. Bu anlamda hali hazırda altı projemiz daha bulunmakta. Teknende.com misyon ve vizyon olarak dinamik yapıya sahip bir kuruluş. Şu an hali hazırda üç projemiz daha kendimizi ve sistemimizi geliştirmek adına bulunuyor. Deniz sevdalısı tekne sahiplerini sürekli ihtiyaçları doğrultusunda yenilik ve teknoloji ile buluşturmayı hedefliyoruz. Bu manada kısa sürede uluslararası sahada da gelişmelerimiz ile söz sahibi bir kuruluş olmak istiyoruz. Tabii ki, her güzel şey gibi bizim de taklitlerimiz, benzerlerimiz çıkmaya başlıyor ve çalışıyor. Hatta bir defasında kendi yapmış olduğum röportajı, benzerimiz olarak çıkmaya çalışan bir sayfanın hakkımızda yazısı olarak gördüm. Üzülmedim, bilakis mutlu oldum öncü bir girişimci olarak.

Bizim en büyük avantajımız fikri olarak kısır bir döngüye sahip değiliz. Beyaz bir tahtamız var. Bazen çay içerken, bazen çocuklarımız ile oyun oynarken, buna çocuklarımız da dahil herkes bir fikir yazar ve hep beraber fikri değerlendiririz. Tamamını, yine ilk ve tek olarak sırası ile yayına almaya devam edeceğiz.

Türkiye'de denizcilik sektörünün şimdiki zamanını ve geleceğini nasıl görüyorsunuz? Bu konuda yorumlarınız nasıl olur?

Türkiye de benim şahsi gözlemlerim özellikle motor yat ve tekne üretimini baz alırsak, mükemmel bir ivme içerisinde büyümeye ve dünya genelinde söz sahibi olma yolunda devam ediyor ve edecektir de... Özellikle üretmiş olduğumuz motor yat, mega yat ve orta segment deniz araçlarındaki kalite ve şıklık dünya genelinde söz sahibi ve tercih sebebi olmamızı sağlıyor

Bir bakıma turizm sektörüne hitap ediyorsunuz. Yapacağınız uygulamanın turizm için bir ilk olduğunu söyleyebilir miyiz?

Evet, aslında bir nebze turizm sektörüne hitap ediyoruz. Bence bu bir ilk diyebiliriz. Çünkü deniz turizmi işletmecilerinin, daha doğrusu charter ve günübirlik tur teknesi sahiplerinin vazgeçilmezi olan bir sistem olacağız ve bu yolda ilerleyeceğiz.

Bildiğiniz üzere bu yıl dünya için oldukça karmaşık geçti. Genel bir değerlendirme yapacak olursak 2020 yılı için neler söylersiniz?

Yakın çevremın bildiği üzere karamsar bir yapım hiçbir zaman olmadı. Bence 2020 yılının bize öğrettiği önemli iki şey var. Birincisi sağlığımızın ve sevdiğimizimizin önemi...

İkincisi ise, her alanda teknolojinin önemi... Yani bir birey ofisinde oturduğu yerden hayatını hiç riske atmadan izole bir şekilde ihtiyaçlarını teknoloji üzerinden sağlayabiliyor ise, bir deniz aracı sahibi de Teknende.com ailesinin bir üyesi olarak teknesinde sağlayabilecek. İşte tam da biz bunun için varız.

Son olarak yeni dönem için dilek ve temennilerinizi öğrenebilir miyiz?

Yeni bir yıla, yeni bir umutla girdik. Yorucu ve sürprizlerle dolu bir yılı geride bıraktık. Ümit ediyor ve diliyorum ki, yeni yılda bütün mutluluk ve güzellikler okuyucularımız ve tüm insanlarımız için olsun.

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büydük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

Deniz iş kazalarında işverenin hukuki sorumluluğu ve koruma ve tazmin sigortasının rolü



* AVUKAT KAAN ERDİ

İş kazaları ülkemizde uzun yıllar gündemden düşmeyen¹ ve yargıya taşınan birçok uyuşmazlığın konusunu oluşturan olgulardan biridir. Bu durum, klasik İş Hukuku'nda² olduğu kadar Deniz İş Hukuku'nda, yani gemilerde yaşanan iş kazalarında da geçerlidir ve aynı şekilde gemi çalışanlarının³ yaşadığı iş kazaları da çok sayıda uyuşmazlığa konu olmaktadır. Denizcilik sektörünün doğası gereği yoğun iş temposu, tehlikeli çalışma koşulları, zamana karşı yarış, çoğu zaman işverenin ve bazen de işçinin ihmali her yıl bu sektörde irili ufaklı binlerce⁴ iş kazasının yaşanmasına neden olmaktadır. Maalesef bu iş kazaları bazen ağır yaralanmalarla ve hatta ölümlerle sonuçlanmakta ve iş kazası geçiren gemi çalışanları ve/veya hak sahipleri⁵ açısından hem maddi, hem de manevi olarak ciddi zararlar meydana gelmektedir. Bu sebeple; bu alanın klasik iş kazalarıyla benzerliklerinin ve

farklılıklarının anlaşılması, alınması gereken önlemlerin ortaya konulması, zararın ve tazminatın belirlenmesi, işverenin bu iş kazalarından kaynaklanan sorumluluğunun anlaşılması açısından önem arz eder. Buna ek olarak gemilerin üçüncü şahıslara (çevreye, mürettebata, taşıdığı yüke, başka gemiye veya yapıya) verdiği zararları konu alan Koruma ve Tazmin Sigortası (*Protection & Indemnity Insurance*)⁶, kapsamında teminat altına alınan risklerden biri de, gemi çalışanlarının iş kazalarından kaynaklı gördüğü zararlardır. Bu sebeple olayların gerçekleşmesinden başlayarak tüm süreçte, uyuşmazlıkların çözülmesi ve en önemlisi, gemi çalışanlarının veya hak sahiplerinin zararının eksiksiz karşılanması noktasında koruma ve tazmin sigortacıları önemli roller üstlenmektedir. Bu yazı iki ayrı kısımdan oluşacak olup, ilk kısmı olan bu çalışmada kısaca deniz iş kazalarında işverenin hukuki sorumluluğu değerlendirilecektir. Bu değerlendirme yapılırken, klasik iş kazaları ile deniz iş kazaları arasındaki benzerlikler ve farklılıklar ele alınacak ve deniz iş kazaları sonucu ortaya çıkan ayrık bazı önemli noktalara değinilecektir. İkinci kısımda ise koruma ve tazmin sigortasının deniz iş kazalarındaki rolü detaylı olarak açıklanacaktır.

Deniz iş kazalarında işverenin hukuki sorumluluğunun doğabilmesi için belli başlı şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Klasik iş kazalarında da aranan bu şartlar, bir iş kazasının meydana gelmesi, bu iş kazasının gerçekleşmesinde işverenin kusurunun bulunması, gemi çalışanının bu iş kazası sebebiyle zarar görmesi ve kaza ile zarar arasında uygun illiyet bağının varlığıdır. Bunlar aşağıda sırasıyla açıklanacaktır. Deniz iş kazalarının işverenin sorumluluğunu anlayabilmek için

öncelikle iş kazasının hukuki tanımını yapmak gerekmektedir. Bu noktada belirtmek gerekir ki, Türk Hukuku'nda biri 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda⁷ (6331 sayılı Kanun), diğeri 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu'nda⁸ olmak üzere iki ayrı iş kazası tanımı bulunur. Tanımlarda biri, 6331 sayılı Kanun madde 3/1.g hükmüne göre iş kazasını, "İşyerinde veya işin yürütümü nedeniyle meydana gelen, ölüme sebebiyet veren veya vücut bütünlüğünü ruhen ya da bedenen özüne uğratan olay" olarak tanımlamıştır. Bu bakımdan işyerinde veya işin yürütümü nedeniyle meydana gelen ve işçiye ruhen veya bedenen zarar veren veya işçinin ölümüne sebep olan olaylar iş kazasıdır.

Tanımlardan diğeri, 5510 sayılı kanun madde 13 hükmüne göre bir olayın iş kazası olarak nitelendirilebilmesi için işçinin işyerinde bulunduğu sırada meydana gelmesi yeterli sayılmıştır. Görüldüğü üzere iş kazasının iki ayrı tanımının olmasının sebebi, düzenledikleri kanunların amaçlarının farklı olmasıyla alakalıdır. Diğeri bir ifadeyle bir iş kazasının 5510 sayılı kanun bakımından sonuçları ile 6331 sayılı kanun bakımından (işveren aleyhine açılan davalar bakımından) sonuçları tıpatıp aynı değildir.⁹ 6331 sayılı kanun¹⁰ işverenin iş sağlığı ve güvenliği alma borcunun yani işverenin çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlama yükümlülüğünün kapsamını düzenlerken, 5510 sayılı kanundaki tanım ise hangi olayların Sosyal Güvenlik Kurumu "SGK" açısından iş kazası sayılacağını ve hangi durumlarda işçinin veya hak sahiplerinin 5510 sayılı kanunda düzenlenen yardım, ödenek ve aylıklardan yararlanabileceği noktasında önem arz etmektedir. Bu itibarla, işveren bir yandan işçiye ve hak sahiplerine ödenen yardım, ödenek ve



aylıklardan ötürü SGK'ya karşı, diğer yandan ise iş kazasına uğrayan işçiye veya hak sahiplerine karşı, tarafından karşılanmayan zararlardan sorumludur. Bu iki sorumluluktan işçiye karşı olan sorumluluğun temeli Türk Borçlar Kanunu "TBK" hükümlerine dayanırken, SGK'ya karşı olan sorumluluğun temeli ise 5510 sayılı Kanun'dur.

İşverenin 5510 sayılı kanun kapsamında olan SGK'ya karşı olan sorumluluğu, iş kazası nedeniyle işçiye ve hak sahiplerine ödenen yardım ve ödeneklerin işverenden tahsil edilmesine ilişkin olup kanuna göre, iş kazasının gerçekleşmesine kusuruyla sebep olan işveren SGK tarafından işçiye ve hak sahiplerine ödenen yardım ve ödeneklerden sorumludur. Öte yandan, sosyal devlet ilkesinin bir sonucu olarak kural, çalışanların veya hak sahiplerinin iş kazasından doğan zararlarını ve hak sahiplerinin zararlarının SGK tarafından karşılanması¹¹ olsa da, yaşanan iş kazalarının çoğunda SGK tarafından yapılan yardımlar ve ödemeler gerçek zararı karşılamamaktadır. Bu durumda, gerçek zararın karşılanmayan kısmı için iş kazası nedeniyle zarar gören işçiler veya hak sahipleri işverene başvurabilir.

Daha çok uygulama alanı bulan ve uyuşmazlıkların büyük bir kısmını oluşturan işverenin iş kazası sebebiyle işçiye veya hak sahiplerine karşı olan

sorumluluğunda ise TBK hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Buna göre işverenin kanuna ve sözleşmeye aykırı davranışı nedeniyle işçinin ölümü, vücut bütünlüğünün zedelenmesi veya kişilik haklarının ihlaline bağlı zararların tazmini, sözleşmeye aykırılıktan doğan sorumluluk hükümlerine tabidir ve bu sorumluluk esas itibarıyla kusur sorumluluğuna dayanır.

Bu bakımdan TBK ve 6331 sayılı kanun hakkında yukarıda yapılan açıklamalar gemi çalışanlarını ve denizde yaşanan iş kazalarını da kapsamaktadır. Diğer bir ifadeyle gemideyken¹² veya gemide çalışırken meydana gelen, ölüme sebebiyet veren veya vücut bütünlüğünü ruhen ya da bedenen öze uğratan olay, deniz iş kazası olarak tanımlanır. Ancak aynı yorumun 5510 sayılı kanun açısından yapılabilmesi için işverenin (ki bu genelde gemi sahibi olur) 5510 sayılı kanun hükümlerine tabi olması gerekir. Yani, gemide gerçekleşen her kaza 5510 sayılı Kanun anlamında iş kazası olarak nitelendirilmeyecektir. Bir deniz iş kazasının 5510 sayılı kanun uyarınca iş kazası olarak nitelendirilmesi için işverenin veya geminin 5510 sayılı kanun kapsamında olması gerekir. Bu kanun kapsamında olan işverenlerin, işyeri, tescil bildirim ve prim yükümlülüğünün yanında gemi çalışanlarını sigortalamaları esastır. Yabancı bayraklı gemiler ise, gemi sahibi yabancı olduğundan ve 5510

sayılı kanun kapsamında olmadığından mevzuat gereğince böyle bir yükümlülük altında değildir. Bu açıdan yabancı bayraklı gemilerde gemi çalışanları SGK kapsamında olmadığından, işçinin uğradığı zararın SGK tarafından karşılanması söz konusu olmayacaktır. Bu sebeple zarar gören gemi çalışanı ya da hak sahipleri, zararlarının tamamı için işverene başvurabileceklerdir.

İş kazasından kaynaklı sorumluluğunda işverenin kusuru noktasında ise, klasik iş kazalarında olduğu gibi deniz iş sözleşmesiyle çalışan gemi çalışanlarına karşı TBK 417'ye veya 6331 sayılı kanuna aykırı davranış veya ihmaller sonucunda ortaya çıkan zararlardan işveren sorumludur.¹³ Bu sorumluluğun kapsamı işverenin gemi çalışanını koruma ve gözetme borcunun bir sonucu olarak kusur sorumluluğu esasına dayanmaktadır. Diğer bir ifadeyle yaşanan deniz iş kazası sebebiyle gemi çalışanın zararından işverenin sorumlu olabilmesi için, işverenin gemiye, deniz taşımasına uygun iş sağlığı ve güvenliği önlemlerini alma ve özen yükümlülüklerine aykırı davranışı veya ihmali olması gerekmektedir.¹⁴ Bu bakımdan işveren mevzuat ve kurallar gereği alması gereken önlemleri almıyorsa meydana gelen iş kazasından sorumlu olacaktır.¹⁵ Yüksek mahkemenin yerleşik içtihadına göre de işverenin iş kazasından doğan sorumluluğu, kendisine atfedilebilir bir kusurunun olup

olmamasına bağlıdır.¹⁶ Bu noktada bir örnek vermek gerekirse, limanda ambar kapaklarının açılması veya kapanması sırasında gemide gerekli görsel ve işitsel önlemleri (zil, uyarı ışığı gibi) almayan işveren, gemi çalışanın kolunun kapanan ambar kapağının arasında sıkışmasıyla gerçekleşen iş kazasından sorumlu olacaktır.

Belirtmek gerekir ki, 6331 sayılı kanun kapsamında ve TBK 417/2 maddesinde işverenlerin iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması noktasında gerekli her türlü önlemi almak zorunda oldukları hüküm altına alınmıştır. İşveren bilim, teknik ve tecrübenin o anda ulaştığı duruma göre her türlü önlemi almakla yükümlüdür.¹⁷ Sanayi, tarım ve diğer sektörlerde bu önlemler her sektörün kendi özelliklerine ve gerekliliklerine göre farklılık göstermekte olup, kendi mevzuatları çerçevesinde düzenlenir. Denizcilik sektöründe ise bu önlemler çok daha geniş bir çerçevede olup, yalnızca 6331 sayılı Kanunda ve diğer yerel mevzuatta yer alan tedbirlerle sınırlı değildir. İşverenler uluslararası geçerliliği olan ve Türkiye bakımından da bağlayıcı olan Uluslararası Denizcilik Örgütü(IMO)¹⁸ ve Uluslararası Çalışma Örgütü(ILO)¹⁹ sözleşmelerince düzenlenen tedbirleri de özenli bir işveren olarak almak zorundadır.²⁰ Gemi çalışanlarına verilmesi gereken eğitimler, yapılması gereken sağlık kontrolleri, tatbikatlar, gemide bulunan işitsel ve görsel uyarılar, geminin güvenlik, sağlık ve denetim sertifikaları, iş sağlığı ve güvenliği araç ve gereçlerinin temini ve kullanıldığının denetimi, disiplinli ve düzenli çalışma ortamı bu tedbirlerin özenli bir şekilde alındığının göstergesidir. Önemle ifade etmek gerekir ki, Yüksek Mahkeme²¹ tarafından ifade edildiği üzere, işveren iş sağlığı ve güvenliği önlemlerini uyma yükümlülüğünü işçiye bırakmamalı, bunlara uyulmasını denetimlerle sağlamalıdır. Tüm bunlar iş kazasında işverenin kusurunun olup olmadığını ve varsa ne kadar olduğunu ortaya koyar. Deniz iş kazalarından işverenin sorumluluğu için gereken diğer bir husus, klasik iş kazalarında da aranan

şartlardan biri olan, meydana gelen kaza ile yapılan iş arasında uygun bir illiyet (nedensellik) bağının bulunmasıdır. Binaenaleyh işverenin iş kazasından sorumluluğunun doğması için işin yürütülmesiyle ilgili olarak ortaya çıkması gerekir.²² Eğer işçinin yaşadığı iş kazası işin yürütülmesiyle ilgili değilse, meydana gelen zarardan işveren sorumlu olmayacaktır. Bu durum kısaca illiyet bağının kesilmesi olarak ifade edilmektedir. İşverenin iş kazasından kaynaklı sorumluluğundan söz edebilmek için, illiyet bağının işçinin ağır kusuru, üçüncü kişinin ağır kusuru veya mücbir sebep ile kesilmemiş olması gerekir.²³ İş kazasında gemi çalışanı bizzat kendi kusuru, başka bir gemi çalışanın kusuru veya mücbir sebep etkisi varsa, olayın niteliğine göre işverenin sorumluluğu ortadan kalkacak veya azalacaktır. Bir örnek vermek gerekirse, gemi çalışanlarının kavga etmesi sonucu ortaya çıkan yaralanmadan (işverenin denetim ve gözetim yükümlülüğünün ihlal edilmemiş olduğu varsayımda) kural olarak işveren sorumlu olmayacaktır. Bu noktada ifade etmek gerekir ki, yakın dönemde mahkemelerin bazı klasik iş kazaları dosyalarında uyguladığı üzere, gemi çalışanlarının kendi kusuru ve mücbir sebep gibi illiyet bağının kesildiği durumlarda bile hakkaniyet gereği işverenleri belirli oranda kusurlu bulduğu görülmektedir. Bu kararlar, mahkemelerin işçinin iş kazasından kaynaklı zararlara tek başına katlanmakla yükümlü kılınmaması gerektiği ve hakkaniyet gereğince bu zararın bir kısmına işverenin katlanması gerektiği anlayışının tezahürüdür. Buna göre, işveren iş kazasından sorumlu olabilmesi için herhangi bir ihmali ve kusuru olmasına bakılmaksızın, sırf işveren olması sebebiyle bu riske ve sorumluluğa katlanacaktır. Benzer kararlar konusunu deniz iş kazalarının oluşturduğu uyuşmazlıklarda da görülmektedir. Mahkemeler işvereni deniz iş kazalarından kaynaklı bazı uyuşmazlıklarda herhangi bir kusuru ve illiyet bağı olmamasına karşın işvereni tazminat ödemeye mahkûm etmektedir. Bu kararların arka planında,

zaten oldukça zorlu ve tehlikeli çalışma şartları olan gemilerde gerçekleşen iş kazalarında, gemi çalışanın zararının bir kısmına işverenin katlanması gerektiği anlayışı olduğu söylenebilir. Örneğin, gemi çalışanın mide rahatsızlığını bilmesine rağmen gizlice alkol almaya devam edip rahatsızlanarak vefat etmesi olayında, mahkemece işveren yüzde 50 oranında kusurlu bulunmuş ve tazminat ödemeye mahkûm edilmiştir.

Yukarıda açıklandığı üzere işverenlerin deniz iş kazası sebebiyle sorumluluğu doğduğunda, klasik iş kazalarında olduğu gibi, gemi çalışanlarına veya hak sahiplerine tazminat ödenmesi gerekecektir. Bu tazminat maddi ve manevi tazminat olarak iki ayrı şekilde tezahür eder. Maddi tazminatın kapsamı TBK 54 hükmü uyarınca gemi çalışanın tedavi giderleri, tedavi sırasında çalışmaması sebebiyle uğradığı kazanç kaybı, meydana gelen yaralanmanın niteliğine göre çalışma gücünün azalmasından ya da yitirmesinden doğan kayıplar, ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar ve ölüm halinde ölenin desteğinden yoksun kalınan hak sahiplerinin uğradığı kayıplardır.²⁴ Deniz iş kazası sebebiyle gemi çalışanın yaralanması durumunda, bu tazminatın tespiti için gemi çalışanın yaralanmasının çalışma gücünü ne oranda etkilediği tespit edilir²⁵ ve buna kısaca maluliyet oranı denir. Maluliyet oranı tazminat miktarının belirlenmesinde kusurla birlikte önemli rol oynar. Ayrıca iş kazası nedeniyle gemi çalışanın hayatını kaybetmesi sonucunda hak sahiplerine ödenecek maddi tazminat, destekten yoksun kalma tazminatı olarak adlandırılır. Aktüerya hesabı olarak tanımlanan hesaplamayla bulunan bu tazminatın miktarı Yargıtay kararlarıyla şekillenmiş teknik bir hesaplamayla bulunmakta olup, normal hesaplamalardan farklılık göstermektedir. Gemi çalışanı ve hak sahipleri açısından bu hesaplama, klasik iş kazalarındaki hesaplamayla benzerlik arz eder. Maddi tazminat miktarı

belirlenirken önemli olan bir diğer nokta ise, gemi çalışanın aldığı gerçek maaştır. Maalesef denizcilik sektöründe elden ödeme, sözleşmede yazan miktardan daha az/daha fazla ödeme gibi durumlar görülmektedir ve bu da, gemi çalışanın veya hak sahiplerinin hak kazandığı gerçek maddi tazminat miktarının belirlenmesini zorlaştırır. Bu zorluğu aşmak için mahkemeler, gemi çalışanın mesai arkadaşlarının tanıklığı ve yetkili kuruluşlara emsal ücretin sorulması gibi yollara başvurur.

Klasik iş kazalarında olduğu gibi deniz iş kazası sonucunda hak kazanılan manevi tazminatın hukuki kaynağı ise TBK 56 hükmüdür ve bu hüküm meydana gelen iş kazası sebebiyle acı, ıstırap ve elem duyan gemi adamına belli bir miktar ödeneceğini ifade eder. Manevi tazminatın miktarının tespiti maddi tazminat gibi dayanılacak hesap yöntemleri ve nesnel ölçütlere değil, hâkimin takdir yetkisine dayanır. Hâkim manevi tazminat miktarını belirlerken tarafların sosyal ve ekonomik durumunu, kusurlarını, işçinin yaşadığı acı ve ıstırap ve olayın ağırlığını dikkate alır.²⁶ Benzer şekilde, gemi çalışanın ağır bedensel zarar görmesi veya vefat etmesi halinde, gemi çalışanın veya ölenin yakınlarına da belli bir miktar manevi tazminat ödenir. Deniz iş kazalarında, klasik iş kazalarından farklı olarak bazı durumlarda gemi çalışanın, maluliyetinin ağırlığı veya niteliği sebebiyle bir daha gemide çalışması mümkün olamamaktadır. Bu durumda uzun yıllar boyunca eğitimini aldığı ve tecrübe kazandığı mesleği icra edemeyen gemi çalışanı, denizcilik dışındaki bir alanda çalışmak durumunda kalacak ve bu da kazancını esaslı bir biçimde azaltacaktır. Kazancın bu şekilde azalması durumundagemi çalışana ödenecek tazminat miktarı normal hesaplamalardan farklı bir şekilde hesap edilecektir. Sonuç olarak, deniz iş kazaları bakımından işverenin hukuki sorumluluğu için bir iş kazasının meydana gelmesi, bu iş kazasının gerçekleşmesinde işverenin kusurunun bulunması, gemi çalışanın

bu iş kazası sebebiyle zarar görmesi ve uygun illiyet bağının varlığı şartlarının birlikte gerçekleşmesi gerekir. Türk Hukuku'nda iş kazası tanımı iki ayrı kanunda tanımlanmış olup, bunlarda biri 6331 sayılı kanunda diğer 5510 sayılı kanunda yer almaktadır. İş kazasının iki farklı tanımının olmasının sebebi ise iki ayrı kanunun amaçlarının farklı olmasından kaynaklıdır. Bu bağlamda işverenin iş kazasından kaynaklı olarak sorumluluğu biri 5510 sayılı kanun temelinde işçiye veya hak sahiplerine karşı, SGK tarafından karşılanan zarar için işverenin SGK'ya karşı olan sorumluluğu, diğeri ise iş kazasından kaynaklanan ve SGK tarafından karşılanmayan zararlar için işverenin işçi veya hak sahiplerine karşı olan sorumluluğu olmak üzere iki farklı şekildedir. Bu açıklamalar ışığında deniz iş kazaları, gemideyken veya gemide çalışırken meydana gelen, ölüme sebebiyet veren veya vücut bütünlüğünü ruhen ya da bedenen özre uğratan olay olarak tanımlanır ve deniz iş kazalarında işverenin gemi çalışana veya hak sahiplerine karşı olan sorumluluğunda TBK ve 6331 sayılı kanun hükümleri uygulama alanı bulur. Buna karşın deniz iş kazalarında işverenin 5510 sayılı kanun açısından SGK'ya karşı sorumluluğunun doğabilmesi, işverenin 5510 sayılı kanun kapsamında olup olmamasına bağlıdır. Deniz iş kazalarında işverenin sorumluluğu TBK 417 hükmü uyarınca kusur sorumluluğuna dayanır ve işverenin mevzuat gereği alması gereken önlemleri almaması meydana gelen iş kazasından sorumluluğunu doğurur. Denizcilik piyasasında işverenin alması gerektürlü iş sağlığı ve güvenliği önlemler yalnızca 6331 sayılı kanun ve TBK yalnızca yerel mevzuatla sınırlı değildir ve işverenler uluslararası geçerliliği olan ve Türkiye bakımından da bağlayıcı olan Uluslararası Denizcilik Örgütü(İMO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) sözleşmelerince düzenlenen tedbirleri de almakla yükümlüdür. Deniz iş kazalarında işverenin sorumluluğunun doğabilmesi için, iş kazası ve kusur

şartlarının yanında deniz iş kazasının yapılan iş ile ilgili olması yani illiyet bağının bulunması ve bu illiyet bağının gemi çalışanın kendi kusuru, üçüncü kişinin ağır kusuru(mesai arkadaşı veya bir başka kişi) veya mücbir sebep sonucunda kesilmemesi gerekir. Bazı mahkeme kararlarında illiyet bağının kesilmesi ve işverenin kusurunun bulunmamasına karşın, hakkaniyet gereği işverenin sorumlu bulunarak tazminat ödediği görülmektedir. Deniz iş kazaları sonucunda, tıpkı klasik iş kazalarında olduğu gibi sorumlu olan işveren zarar gören gemi çalışana veya hak sahiplerine tazminat ödemek zorundadır. Gemi çalışanın tedavi giderleri, tedavi sırasında çalışmaması sebebiyle uğradığı kazanç kaybı, meydana gelen yaralanmanın niteliğine göre çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar, ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar ve ölüm halinde ölenin desteğinden yoksun kalınan hak sahiplerinin uğradığı kayıplar gibi hususlardan oluşan maddi tazminatın belirlenmesinde gemi çalışanın maluliyet oranı ve işverenin kusuru önem arz eder. Gemi çalışanın aldığı gerçek maaşı tespit etmek, hak kazanılan maddi tazminatın belirlenmesi için esastır.

Manevi tazminat hesabında ise herhangi bir nesnel ölçüt bulunmayıp, olayın ağırlığı, tarafların sosyal ve ekonomik durumu, gemi çalışanın duyduğu acı ve ıstırap, tarafların kusuru gibi hususları dikkate alan hâkim tarafından takdir edilir. Bazı deniz iş kazalarında gemi çalışanı, maluliyetinin oranının fazlalığı ve niteliği sebebiyle bir daha gemide çalışamaz duruma gelmektedir. Bu durumlarda gemi çalışanın hak kazanacağı maddi tazminat miktarı hesabı normal hesaplamalardan farklılık gösterir ve bu hesap yapılırken başka iş yapması sebebiyle kazancının azalması hususu dikkate alınır.

07.03.2021

* Onur Marine

¹Sosyal Güvenlik Kurumu'nun verileri incelendiğinde, 2019 yılında 422.463 çalışanın iş kazası geçirdiği ve toplam 1147 çalışanın yaşamını kaybettiği görülmektedir. (http://www.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari)

²Burada klasik İş Hukuku tanımı herhangi akademik ve teorik bir ayırmadan ziyade, kapsamı daha geniş olan ve daha çok uygulama alanı bulan 4857 sayılı İş Kanunu ile nitelik olarak kendine has özellikleri olan ve daha dar kapsamda olan Deniz İş Hukuku arasında bir ayırım yapmak ve Deniz İş Hukuku özelinde görülen farklı uygulamaları ifade etmek için kullanılmıştır. Aynı ayırım iş kazaları bakımından da yapılacaktır.

³Uygulamada büyük oranda gemi adamı ifadesi kullanılsa da bu meslekte hatırı sayılır sayıda kadın işçinin de çalıştığı göz önüne alındığında bu çalışmada gemi adamı yerine cinsiyet yansıtmayan "gemi çalışanı" ifadesi kullanılmıştır.

⁴Bkz Dipnot No:1

⁵Hak sahipleri kavramı Türk Borçlar Kanunu ve 5510 sayılı Kanun bakımında farklı anlamlar ifade eder. 5510 sayılı Kanun açısından madde 3.1/7 hükmüne göre hak sahibi Sigortalının veya sürekli iş göremezlik geliri ile malûllük, vazife malullüğü veya yaşlılık aylığı almakta olanların ölümü halinde, gelir veya aylık bağlanmasına veya toptan ödeme yapılmasına hak kazanan eş, çocuk, ana ve babasını ifade eder. Türk Borçlar Kanunu anlamında ise hayatını kaybeden işçinin yakınlarından Türk Borçlar Kanunu 54. Madde uyarınca destekten yoksun kalma tazminatına hak kazananları ifade eder. Bunlar müteveffanın hayatta olsaydı maddi yardımda bulunduğu veya baktığı kişilerdir. Bu yardım ve bakımın düzenli olması ve normal yaşama imkânlarını sağlama maksadıyla yapılması gerekir. (Detaylı bilgi için bkz. - Prof. Dr. Kemal Tabir GÜRSOY, Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 29 (1), Ankara, 1972, sf 154)

⁶Uygulamada genellikle Kulüp Sigortası olarak adlandırılan Koruma ve Tazmin Sigortası, üye donatanın tekne sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince

sigortalandığı bir deniz sigorta sözleşmesi türüdür. (Didem Algantürk Light, Deniz Sigorta Hukuku'nda Kulüp Sigortası, 2. Bası, 2006, İstanbul, sf 23.)

⁷20.06.2012 tarihli ve 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu

⁸31.05.2006 tarihli ve 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu

⁹L. Akın, İş Kazasından Doğan Maddi Tazminat, Ankara, 2001, syf 63 vd.; G. Burcu Ceratlı, İş Kazasından Doğan Destekten Yoksun Kalma Tazminatı, Ankara, 2003, sf 29 vd.

¹⁰6331 sayılı Kanun kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine uygulanır. İş yasalarının herhangi birine tabi olma veya bunların uygulama alanı dışında kalıp TBK. m. 393 vd. hükümlerine tabi bulunma, iş sağlığı ve güvenliği hükümlerinden yararlanma konusunda fark yaratmayacaktır. (Bkz. Prof. Dr. Tankut Centel, İş Sağlığı Ve Güvenliği Kanunu'nun Uygulama Alanı Ve Kapsamı. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 19(2), 79 - 84.

¹¹Tuncay & Ekmekçi, Sosyal Güvenlik Hukuku Dersleri, İstanbul, 2016, sf 367

¹²Gemi çalışanlarının işyeri gemidir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun uygulama alanı belirlenirken ölçüt olarak işyeri olan gemi esas alınmış ise de bu kanunda gemi kavramı tanımlanmamıştır. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Devrim Ulucan, Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler, İstanbul, 1986; Rayegan Kender, Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekilli, Kaptan ve Gemi Adamı Kavramları İÜHF. İş ve Sos. G. Araşt. Ve Uyg. Merkezi, 1984 yılı konferansları) İstanbul 1985, 149 vd.

¹³Süzek, Sarper, İş Hukuku, , Beta Yayınları, İstanbul, 2015, sf 434

¹⁴Saraç, Coşkun, İşyeri Dışında Meydana Gelen İş Kazası Nedeniyle Sor. Karar İncelemesi, 2010, syf 202-213

¹⁵Süzek, Sarper, İş Güvenliği Hukuku, Ankara, 1985, sf 231

¹⁶Yargıtay HGK 2010/21-36 E., 2010/67 K., 03.02.2010 T.

¹⁷Yargıtay 21. HD 2016/3450E. 2017/6127 K. 12.09.2017T.

¹⁸IMO sözleşmelerinin çoğu seyir, gemi ve çevre güvenliği ile ilgili olmakla birlikte Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW 1991) gemi çalışanlarının eğitimleri, yeterlilik yükseltmelerini, eğitim kalite standartlarını ve benzeri birçok konuyu açıklığa kavuşturmuştur.

¹⁹ILO sözleşmeleri arasında gemi çalışanları için alınan önlemlere dair sözleşmelerin yanında iş kazalarının önlenmesine ilişkin 134 sayılı sözleşme de yer almaktadır.

²⁰Bu zorunluluğun kaynağı bahsi geçen milletlerarası anlaşmaların büyük çoğunluğuna Türkiye'nin taraf olması ve Anayasa 90/5 uyarınca usulüne uygun bir şekilde yürürlüğe konulan bu milletlerarası anlaşmaların kanun hükmünde olmasıdır.

²¹Yargıtay 21. HD 2014/8662 E. 2014/1282 K. 22.04.2014 T.

²²Yargıtay HGK 1987/9-722 E. 1987/203 K. 18.03.1987 T., Yargıtay 21. HD. 2002/5107 E. 2002/5915 K., 18.06.2002 T.

²³Yargıtay 9. HD. 1994/13119 E., 1994/17380 K., 08.12.1994 T.

²⁴Süzek, İş Hukuku, sf 453

²⁵Bu tespit Çalışma Gücü Ve Meslekte Kazanma Gücü Kaybı Oranı Tespit İşlemleri Yönetmeliği madde 5/1 hükmü gereğince a) Sağlık Bakanlığı eğitim ve araştırma hastaneleri, b) Devlet üniversitesi hastaneleri, c) Türk Silahlı Kuvvetlerine bağlı asker hastaneleri, ç) Sigortalıların ikamet ettikleri illerde (a), (b) ve (c) bentlerinde belirtilen hastanelerin bulunmaması durumunda Sağlık Bakanlığı tam teşekküllü hastaneleri tarafından düzenlenen sağlık kurulu raporları ile yapılır.

²⁶Ali Güneren, İş Kazası ve Meslek Hastalığından Kaynaklı Maddi ve Manevi Tazminat Davaları, B.2, Ankara, 2011, sf 1391 vd.; Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı, 22.06.1966 7/7, Yargıtay 21. HD. 2009/1602 E., 2009/4319 K., 24.03.2009 T.

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİ

Denizcilik endüstrisi için çevre, sağlık ve güvenlik test çözümlerinde lider olan SGS Global Denizcilik Hizmetleri, müşterilerin giderek daha düzenli hale gelen denizlerde gezinmelerine yardımcı olmak için dünya filosuyla bir dizi saha hizmetleri, laboratuvar analizi ve teknik destek hizmeti sunmaktadır.

SU TESTİ

VGP ve IMO yönetmeliklerine uygun balast suyu, gri su, atık su, sintine suyu ve içme suyu numune alma ve analiz hizmetlerimiz ile çevre yönetiminize yardımcı olacak ve sektörünüz için ilgili tüm düzenlemelere uygunluğu sağlanacaktır.

+300 LİMAN

DÜNYA GENELİNDE
300'DEN FAZLA LİMANDA
FAALİYET GÖSTERİYORUZ.

HAVA TESTİ

Sahanızda hangi kirletici ve mikro kirleticilerin bulunduğunu belirlemek için yüksek teknoloji hava analizleri ve toz analitik hizmetleri kullanıyoruz.

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

SGS, dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşudur. Kalite ve doğrulukta küresel bir referans olarak tanınan SGS dünya genelinde 2.600 ofis ve laboratuvardan oluşan bir ağda 89.000'den fazla çalışanı ile hizmet vermektedir.

SGS SUPERVISE GÖZETME ETÜD KONTROL SERVİSLERİ A.Ş.
Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95 İş İstanbul Plaza A Girişi
34209 Güneşli İstanbul Türkiye
t +90 212 368 40 00 f +90 212 296 47 82-83
e ehs.turkey@sgs.com w www.sgs.com.tr

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS

VAN GÖLÜ İÇİN MAVİ SEFERBERLİK BAŞLIYOR

Ülkemizin eşsiz doğal güzelliklerinden Van Gölü'nün korunarak gelecek nesillere sağlıklı bir şekilde aktarılabilmesi amacıyla büyük bir koruma seferberliği başlatılıyor.



Çevre ve Şehircilik Bakanlığı koordinasyonunda, Cumhurbaşkanı Baş Danışmanı ve Van Milletvekili Gülşen Orhan'ın başkanlığında bir yıldır sürdürülen kurtarma planı hazırlıkları kapsamında tüm paydaşlar çok sayıda toplantıda bir araya gelerek Van Gölü'nün mevcut sorunları ve bu sorunlara yönelik çözüm önerilerini tartıştı. Tüm bu görüşmeler ışığında Tarım ve Orman Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile diğer bakanlık ve il müdürlüklerinin katkıları, Van Valisi Mehmet Emin Bilmez başkanlığındaki yerel yönetim çalışmaları ile bölgesel ve ulusal sivil toplum kuruluşlarının destekleriyle hazırlanan eylem planı tamamlandı.

Van Gölü'nü eşsiz doğal ve kültürel güzelliklerini koruyarak daha mavi ve temiz bir geleceğe bırakmak amacıyla oluşturulan plan ile bölgedeki tüm atıkların kontrol altına alınması, atıksulardan kaynaklı kirliliğin giderilmesi, Van Gölü'nün temizlenmesi ve bölgedeki farkındalığın artırılmasına yönelik çalışmalar gerçekleştirilmesi

amaçlanıyor. Hazırlanan eylem planı tamamıyla hayata geçtiğinde Van Gölü derin bir nefes alacak.

TURMEPA'DAN VAN GÖLÜ İÇİN KAPSAMLI KORUMA PLANI

TURMEPA, eylem planı kapsamında Van Gölü'nün korunmasına katkı sağlamak amacıyla eğitimden farkındalığa, temizlik çalışmalarından bölge halkının bilinçlendirilmesine kadar geniş çaplı faaliyetler yürütecek. TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, proje hakkında şunları ifade etti: "Sayın Emine Erdoğan Hanımefendi'nin himayelerinde, Sayın Cumhurbaşkanı Başdanışmanı Gülşen Orhan hanımefendinin koordinasyonunda, ilgili bakanlıklarımız, valimiz, yerel yönetimlerimiz ve tüm paydaşlarıyla birlikte tam bir seferberlik haline dönüşen bu eylem planının Van Gölü'nün eşsiz güzelliğini gelecek nesillere en iyi şekilde taşıyacağına inanıyorum. TURMEPA olarak bu kapsamlı eylem planı çerçevesinde Van Gölü'nün mavi kalması için tüm ekibimizle, gönüllülerimizle ve destekçilerimizle seferber olacağız. Başta hanımefendi



olmak üzere bu eylem planına emek veren, eşsiz doğal güzelliğiyle Van Gölü'müzü kurtarmak ve korumak için elini taşın altına koyan herkese teşekkür ediyorum." Plan çerçevesinde TURMEPA tarafından bölgedeki ortaokul öğrenci ve öğretmenlerine Sıfır Atık Mavi eğitimleri verilerek denizlerin ve su kaynaklarının önemi aktarılacak. Van Gölü'nün korunması için bireylerin üzerine düşen sorumlulukların toplumsal olarak benimsenmesi sağlanacak.

2007 yılında Van Gölü yüzeyinin temiz tutulması amacıyla TURMEPA tarafından Van iline hibe edilen deniz süpürgesi yeniden faaliyete geçirilecek. Düzenli bir şekilde göl yüzeyindeki katı atıkları toplayacak olan süpürge Van Gölü'nün temiz kalması için hizmet verecek. Halkın bu seferberliğe katılımını sağlamak, çevre ve deniz ekosistemi konusunda farkındalıklarını artırmak ve denizi korumayı bir davranış biçimine dönüştürmek amacıyla muhtarlar ve işletmelere yönelik sohbetler ve eğitim çalışmaları yürütülecek. Bu kapsamda bölgede faaliyet gösteren otel, kafe, restoran gibi turistik işletmelerle bir araya gelinerek eğitimler düzenlenecek. Bu eğitimler belediyelerde Sıfır Atık sisteminin kurulmasından ve işletilmesinden sorumlu personele de uygulanacak.

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

BEKLENEN YÖNERGE YÜRÜRLÜKTE

Türk Boğazları'nda seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı" revize edilerek, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi" olarak ilgili makam oluru ile yürürlüğe konuldu.



Türk Boğazları'nda seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini arttırmak amacıyla ve Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği'nin uygulanmasında açıklayıcı bir alt mevzuat olarak hazırlanan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Talimatı" revize edilerek "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi" olarak ilgili makam oluru ile yürürlüğe konuldu.

Anılan Yönerge ile "Tehlikeli yük taşıyan gemi" tanımı;

1) Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL)

73/78 Ek-I, Lahika I'de yer alan petrol ve petrol ürünlerini taşıyan gemileri,

2) IMDG Kod Bölüm 3'te listelenmiş paketli taşınan madde ve nesnelere taşıyan gemileri,

3) Uluslararası Denizcilik Katı Dökme Yükler Kodu (IMSBC) Lahika-1'de verilen yüklerden Dökme Yük Sevkiyat Adı'nda UN numarası olan dökme yükleri taşıyan gemileri,

4) Dökme Tehlikeli Kimyasal Yük Taşıyan Gemilerin İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kod

(IBC) Bölüm 17'de verilen tablonun "hazards (zararlılar)" başlıklı "d" sütununda "S" veya "S/P" ibaresi bulunan sıvı dökme maddeleri taşıyan gemileri,

5) Dökme Halde Sıvılaştırmış Gaz Taşıyan Gemilerin

İnşa ve Ekipmanları Hakkındaki Uluslararası Kodu (IGC) Bölüm 19'da verilen gaz halindeki maddeleri taşıyan gemileri,

6) 1, 4 veya 5 inci alt bentlerde

belirtilen yükleri tahliye ettikten sonra Boğazları kullanan gemileri" şeklinde revize edildi.

Bu doğrultuda, Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen gemilerin kaptanları, donatanları Türk ya da idare tarafından yetkilendirilmiş acenteleri vasıtasıyla bildirilen Seyir Planı-1 (SP-1) Raporu'nda bu tanım kapsamına giren tehlikeli yükün net ve doğru bir şekilde bildirilmesi gerekmektedir.

Bildirim yükümlülüğüne uyulmaması veya yapılan bildirimlerin doğru bilgiler içermemesi durumunda gemilere, gemi ilgilileri ve acenteleri hakkında Limanlar Kanunu'nun 11'nci Maddesi, Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Yönetmeliğin 16'ncı Maddesi ve Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin 14 ve 15'nci Maddeleri doğrultusunda idari işlem yapılacak. Ayrıca gemi, geçiş sırasını kaybedecek.

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



DENİZCİLİK SİGORTALARINDA SEKTÖR LİDERİ YİNE “ANADOLU SİGORTA” OLDU

Anadolu Sigorta, denizcilik sektöründe uzun yıllardır devam ettirdiği lider sigortacı konumunu korumaya 2020 yılında da devam etti.



Yüzde 32,3 pazar payı ile denizcilik sigortalarında en çok tercih edilen şirket olan Anadolu Sigorta, 2021 yılında da Türk ticaret filosunun ve yabancı tekne filolarının yanında olmayı sürdürüyor.

Tekne poliçelerinden elde ettiği gelirin bir kısmını Deniz Temiz Derneği/Turmepa'ya aktaran Anadolu Sigorta, sürdürülebilirlik ilkesi ile gelecek nesillere daha yaşanabilir bir dünya bırakmayı hedefliyor.

Anadolu Sigorta, denizcilik sektöründe uzun yıllardır devam ettirdiği lider konumunu, 2020 yılında da yüzde 32,3'lük pazar payı ile korumayı başardı. Şirket, Türk ticaret filosundaki tekneleri sigortalamanın yanı sıra, uluslararası piyasalardaki bilinirliği sayesinde yabancı tekne filolarının da sigortacıları arasında yer alıyor. Ayrıca çalışmalarının odağına aldığı ve uluslararası kurumlar tarafından da onaylanan sürdürülebilirlik politikaları ile gelecek nesillere daha yaşanabilir bir çevre bırakmayı amaçlayan Anadolu Sigorta, tekne poliçelerinden elde



ettiği gelirin bir kısmını ülkemiz kıyı ve denizlerinin korunması için çalışan Deniz Temiz Derneği/Turmepa'ya aktarıyor.

Ülke ekonomisi açısından büyük önem taşıyan denizcilik sektöründe ticari faaliyetlerin devamlılığı açısından sigortanın önemine ve gerekliliğine vurgu yapan Anadolu Sigorta Genel Müdür Yardımcısı Levent Sönmez “Denizcilik sigortalarında kaybın en aza indirilmesi için titiz bir ekspertiz süreci yürüterek sigortalama aşamasında armatörlerimizin risklerini belirliyoruz.

Hasar departmanımız bünyesinde görev yapan denizcilik sektöründe tecrübeli uzman ve kaptanlarımız, ihbar alınması ve yaşanan hadisenin özelliklerine uygun olarak eksper atanması ile başlayan hasar süreçlerinin her aşamasını sigortalılarımızla birlikte yönetiyor. Poliçe düzenleme aşaması aslında sigorta satın almanın sadece bir kısmı, gerçek satın almayı ve hizmeti özellikle hasar süreçlerinde birçok özellikli konu ve deniz hukuku devreye girdiğinde deneyimliyorsunuz. Bu durumlarda sigortalılarımızın her zaman yanında yer alacak güçlü finansal yapıya, tecrübeli

ve uzman personele sahibiz” diye konuştu.

TERSANELERİN İHRAÇ PROJELERİ ANADOLU SİGORTA GÜVENCESİNDE

Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 pandemisi nedeniyle birçok sektörde olduğu gibi, denizcilik sektöründe de önemli sorunlar yaşandığının altını çizen Levent Sönmez, “Dünya genelinde üretimin azalması, sınırların kapatılması, limanlardaki bekleme süreleri, seyahat kısıtlamaları nedeniyle personel değişimindeki zorluklar gibi birçok konu sektörü ciddi ölçüde zorladı.

Belli bir süre yük bulmakta ve tedarik sürecinde yaşanan zorluklar nedeniyle bazı armatörler bu dönemi tersanede bakım/tutumla değerlendirmeyi tercih etti. 2020 yılında deniz taşımacılığındaki durumun aksine gemi inşa sektörü ve bakım/onarım faaliyetlerinde olumlu gelişmeler yaşandı. Ülkemizdeki tersaneler dünyanın gelişmiş denizci ülkelerine feribot, balıkçı teknesi, römorkör, mega yat, askeri gemi gibi birçok farklı tipte gemi inşa ederek ihraç ediyorlar. Bu projelerin büyük çoğunluğu da Anadolu Sigorta güvencesi altında” dedi.

MENĞİ YAY YATÇILIK, YENİ YATINI SUYA İNDİRDİ

Tuzla Tersaneler Bölgesi Nuh Sanayi Sitesinde faaliyet gösteren Mengi Yay Tersanesi'nde üretilen 42 metre uzunluğundaki NB 99, 5 Nisan Pazartesi günü yapılan operasyon ile denize indirildi.



42 metre uzunluğundaki NB 99 isimli yelkenli motor yat, çelik gövde ve alüminyum kompozit üst binaya sahip NB 99'un iç tasarımında Rush Design ve dış tasarımında Ginton Naval Architects imzası bulunuyor.

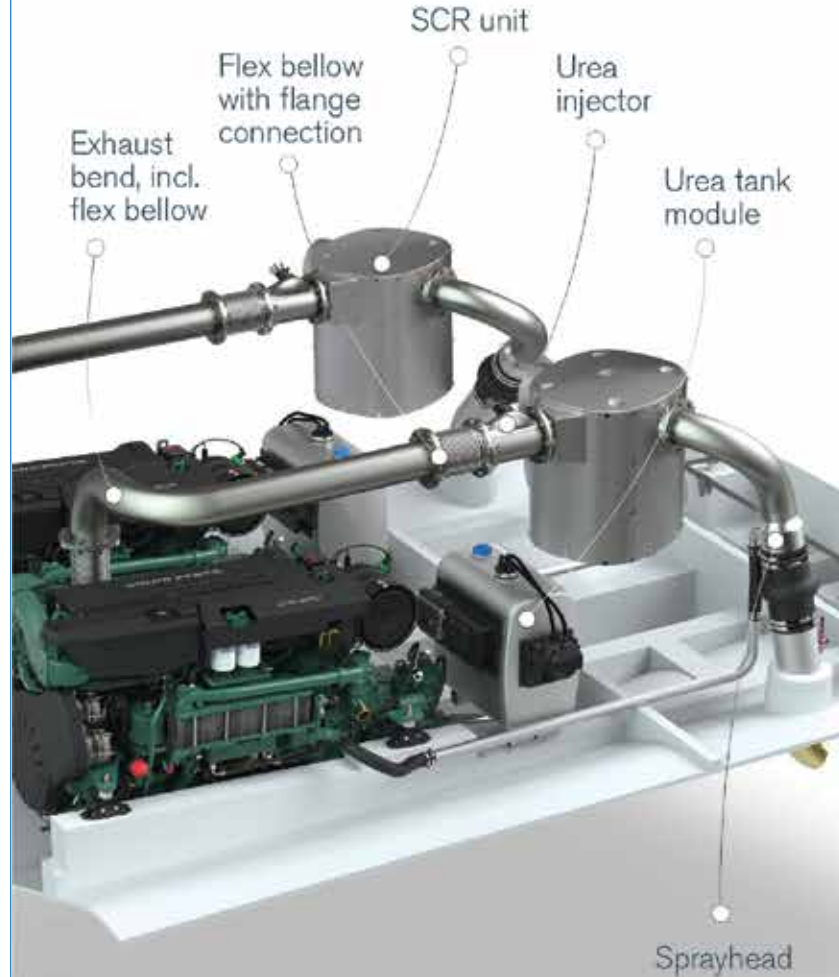
NB 99, zarif bir lacivert ana gövdeye sahip olmakla birlikte iç alan detaylarında da aynı renk dış alanı tamamlaması adına kullanıldı. NB 99, denize erişim için bir süvari merdivenine sahip

ve geniş dış oturma alanları ile sahibine dinlendirici bir ortam sağlaması amaçlandı.

NB 99, 2 adet Yanmar Motor 6AYM-WGT L-Rated 911 beygir gücündeki makinaları ile 14.5 knots sürata ulaşabiliyor. 9.08 metre genişliğindeki NB 99 1 master kabin, 2 VIP Kabin, 2 Misafir Kabini ile 10 misafir, 4 adet mürettebat kabini ile 6 personel konaklayabiliyor.

NB 99, haziran ayı sonuna kadar kalacağı Pendik Marina'da seyir tecrübeleri, son donatım işlemlerine tabii tutulacak.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

SEFİNE, KARBON SALINIMINI YÜZDE 80 AZALTAN GEMİ ÜRETİYOR

Sefine Tersanesi ve Elkon Elektrik firmaları tarafından inşa çalışmaları devam eden Svelvik-Horten isimli feribot, Norveçli firmaya teslim edilecek.



Sefine Tersanesi ve Elkon Elektrik firmaları tarafından inşa çalışmaları devam eden Svelvik-Horten isimli feribot, Norveçli firmaya teslim edilecek. Sefine Tersanesi İş Geliştirme Müdürü Selçuk Bakanoğlu, Türk tersanelerinin pandemide Çin'in düştüğü durumdan yararlanarak, hem ihracat rakamlarını hem de yeni siparişlerini artırdığını söyledi.

İnşa edilen geminin Türkiye'de bir ilk olduğuna vurgu yapan Bakanoğlu, "Bu geminin en önemli özelliği batarya modunda çalıştığında karbon salınımını yüzde 80 oranında azaltması.

Bir önemli husus ise bütün elektrik entegrasyonun bir yerli Türk firması tarafından yapılacak olması. Bu Türkiye için bir ilk. Yüksek kapasiteli fakat fason, yani seri üretim gemilerden çok proje bazlı, her grup proje için

ayrı esneklikler gerektiren gemilerin inşasında Türk tersaneleri Avrupa'da söz sahibi olmuş durumda" dedi.

Geminin teknolojik katma değerinin yüksek olduğuna dikkati çeken Bakanoğlu, "Bu gemi görece olarak aslında tersane standartlarımıza göre ufak bir gemi ancak, belirttiğim gibi teknolojik olarak katma değeri çok yüksek. Bu gemi 30 araç kapasiteli, 200 de yolcu alıyor. Göreceli ufak bir gemi fakat en büyüğünü de Sefine Tersanesi inşa etti, geçtiğimiz Kasım ayında. 200 araç kapasiteli yine 4 megabayt saat akü kapasiteli dünyanın en büyük elektrikli feribotunu yine Norveç'e biz uğurladık" dedi.

MÜHENDİSLİK GÜCÜNÜN YÜZDE 100'E YAKINI TÜRK

Türkiye'deki tersanelerin her geçen gün daha da geliştiğini dile getiren

Elkon Elektrik Genel Müdürü Ertuğ Yaşar, "Zaten bunu Deniz Kuvvetleri Komutanlığı emrine yapılan gemilerden de görüyoruz. Savunma sanayinde yerli katkı oranımız yüzde 70'leri geçti.

Bu türlü gemilerde de yüzde 80'lere yaklaşmış durumdayız ama burada yerli katkıdan ziyade mühendislik katkısını önemsiyorum.

Çünkü, her şekilde dışardan mal alabilirsiniz, malzeme alabilirsiniz, ekipman alabilirsiniz ama bunu tasarlıyor olabilmek, bunun ARGE çalışmasını yapıyor olabilmek, bunu sonrasında sürdürüyor olabilmek, mühendislik gücüne sahip olabilmek bence en önemlisi. O nedenle bu gemideki mühendislik gücünün nerdeyse yüzde 100'e yakın Türk olması bizi daha çok sevindiren bir neden" diye konuştu.

SANMAR, SIRAPINAR XII RÖMORKÖRÜ'NÜ TESLİM ETTİ

Sanmar Denizcilik, İngiltere'nin güney kıyılarında bulunan, eski Kraliyet Donanması limanını işleten Portland Harbour Authority Ltd'ye, Sırapınar XII Römorkörü'nün teslimini gerçekleştirdi.



2019 yılında yapımı tamamlanan Sırapınar XII, Z-drive pervaneleri ve dizel motorlarıyla, gemi manevraları için maksimum verimliliğe sahip olacak şekilde tasarlanarak,

Sanmar'ın kendi filosunda da çalıştı. Sırapınar XII, her biri 1,500 kW güç üreten iki adet Caterpillar 3512C ana makine ile 50 ton çekme kuvvetine sahip, 22.4 metre uzunluğunda ve 10.8 metre genişliğinde. Schottel 360 FP Z-Drive pervaneleri ile donatılan römorkör 12 knot seyir hızına ve aynı zamanda 70 metreküp yakıt kapasitesine sahip.

Sanmar Denizcilik Avrupa Bölge Satış Müdürü Vimal Choy, "Sırapınar serisi Sanmar'a özel bir tasarım olmakla birlikte, beğenilme ve beceri olarak şimdiye kadarki en başarılı römorkörlerimizdendir. Bir diğer römorkörümüz olan Boğaçay serisinin kompakt, ama bir o kadar da kuvvetli kardeşidir. Bu yapısı sayesinde düşük operasyonel ve bakım masraflarına ve bununla birlikte yüksek manevra ve çeki kuvvetine sahiptir" diye konuştu. Portland Harbour Authority Genel Müdürü Mike Shipley, Sanmar'ın römorköründen ve ilk görüşmelere başladıkları günden teslimine kadar, detaylara verdiği önem ve profesyonelliğinden çok memnun olduklarını kaydederek, "Rupert Best, bizi gelecekteki liman ile ilgili tüm gelişmelere hazırlıyor olacak" dedi. Portland Limanı CEO'su Bill Reeves ise, filolarına yeni bir Sanmar römorkörü ekledikleri için çok mutlu olduklarını ve Sanmar'daki herkesin bütün süreç boyunca, profesyonel yaklaşımlarıyla ihtiyaçları doğrultusunda duyarlı davranarak yardımcı olduklarını söyledi. Langham Industries, Portland Limanı'nın işletmesini 1997 yılında Kraliyet Donanması'ndan devraldığı günden beri ticari olarak gelişmeye devam ediyor ve günümüzde cruise, bunker ve kargo gemilerini ağırlıyor.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla , 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TERSAN, BJØRG PAULINE'İ TESLİM ETTİ

Tersan Tersanesi NB1088 inşa nolu canlı balık taşıyıcısı Bjørg Pauline'i Norveçli Nordlaks'a teslim etti.



LNG ve akü ile hibrit çalışan canlı balık taşıyıcısı Bjørg Pauline serinin ilki ve Tersan Tersanesi'nin bugüne kadar inşa ettiği en büyük canlı balık taşıma gemisi. 85,54 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğindeki gemi, tahrik sistemi ve teknolojik olarak gelişmiş balık taşıma sistemleri ile benzersiz bir gemi. Her biri 135 m³ iki adet LNG tankı ve bunlara bağlı dört ayrı

kıyasla CO2 emisyonlarında yüzde 30 azalma sağlayacak. Sıvılaştırılmış doğal gaz kullanımı ile ise geminin NOx emisyonlarında yüzde 90 azalma sağlaması hedeflendi.

4300 m³ kargo ambar kapasitesine sahip olan gemide ayrıca balıkları deniz bakterilerinden kurtarmaya yarayan balık arıtma sistemi bulunuyor.



yakıt şartlandırma sistemi ile yenilikçi tasarımı sayesinde benzersiz bir gemi olan Bjørg Pauline, gaz motorlarının kullanılması ile geleneksel dizel motora

Mürettebatı için geniş ve konforlu yaşam mahalli ile donatılan gemi, NSK Ship Design tarafından tasarlandı ve DNVGL gözetiminde inşa edildi. Harald

Martin adını taşıyan serinin LNG ile çalışan ikinci canlı balık taşıyıcısının inşası da Tersan Tersanesi'nde devam ederken, geminin 2021 yılında teslim edilmesi planlanıyor.

İki gemi, Bjørg Pauline ve Harald Martin, Nordlaks'ın çığır açan, devrim niteliğindeki, adını şirketin başkanı Josten Albert Refnes'ten alan somon balığı çiftliğine hizmet verecek. Gemiler balık çiftliği ile online bağlantı sistemi sayesinde koordine çalışacak. 395 metre uzunluğundaki gemi şeklindeki yüzer Balık çiftliği, 47 x 47 metrelik altı adet üniteye toplam 10 ton balık tutabilme kapasitesine sahip.

Josten Albert Refnes entegre balık yemi silolarına ve kafeslerin içindeki oksijen seviyesini optimize eden su enjeksiyon sistemine sahip. Ünite, 10 m Hs dalga yüksekliğini karşılayabilecek şekilde inşa edilmiş. Ayrıca balık ağlarının içindeki akım etkilerini azaltan ve deniz bitlerini ünite dışında tutan koruyucu çelik eteklere sahip. Üzerinde sınırlı sayıda mürettebat için konaklama imkanı da bulunduran çiftlikte, balıkların yemlenmesi gibi birçok işlev, internet ve wi-fi sistemleri aracılığıyla kıydan otomatik olarak yapılacak.

Balık çiftliği Josten Albert Refnes, rekor kıran bir nakliye süreciyle Çin'den Norveç'e taşındı. 36 ton ağırlığıyla çiftlik, bugüne kadar bir gemi ile taşınan en büyük yapı olmuştur.

Su kültürü sektörünün en büyük şirketlerinden biri olan ve yeni su ürünleri yetiştiriciliği teknolojisinin geliştirilmesine odaklanan Nordlaks, Tersan Tersanesi'nde inşa edilen bu iki gelişmiş canlı balık taşıyıcısı ve Çin'de inşa ettirdiği balık çiftliği ile balık yetiştiriciliği endüstrisi için devrim niteliğinde yatırımlar gerçekleştirmiştir.

2022 BALIKÇILIK VE SU ÜRÜNLERİ YILI İLAN EDİLDİ

Dünya Sağlık Örgütü dünya genelinde tüketiminin artması için haftada 2-3 öğün balık tüketimini tavsiye ederken, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu, 2022 yılını Uluslararası Balıkçılık ve Su Ürünleri Yılı (IYAFA 2022) ilan etti.



İhracatını son 20 yılda yaklaşık 18 kat arttıran Türk Su Ürünleri Sektörü, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun 2022 yılını Uluslararası Balıkçılık ve Su Ürünleri Yılı (IYAFA 2022) ilan etmesi sonrasında yeni ihracat rekorları kırmak için moral depoladı.

Su ürünleri sektöründe 2020 yılında 1 milyar 53 milyon dolarlık ihracat rakamına ulaştıklarını dile getiren Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, BM'nin kararının 2023 yılı için ortaya koydukları 1,5 milyar dolar ihracat hedefine ulaşma konusunda motivasyon kaynağı olduğunu söyledi. Su ürünleri sektörünün gıda güvenliği ve beslenmede, sürdürülebilir doğal kaynak kullanımında oynadığı rolün küresel bir anlayışla ortaya konulacağına işaret eden Kızıltan, "Bu karar aynı zamanda farklı aktörler arasında diyalogun



gelişmesi açısından da çok önemli. Bu karar özellikle küçük ölçekli üreticileri birbirleriyle ortaklık kurmaları ve günlük yaşamlarını şekillendiren politika ve karar alma süreçlerine kendilerini göstermeleri açısından fırsatlar sunuyor" diye konuştu.

Türk su ürünleri sektörünün 836 bin tonluk üretim rakamına ulaştığı bilgisini veren Kızıltan sözlerini şöyle sürdürdü: "Su ürünleri sektörümüzün 836 bin tonluk üretiminin içerisinde yetiştiricilik son 20 yılda yaptığı yatırımlarla 373 bin 356 tona ulaştı. Yetiştiriciliğin payının 2025 yılında avcılık yoluyla elde edilen su ürünleri miktarını geçmesi bekleniyor. Üretimde bir milyon tona koşuyoruz. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda 2022 yılının Uluslararası Balıkçılık ve Su Ürünleri Yılı ilan edilmesi Türkiye'nin su ürünleri sektörüne ne kadar doğru bir yatırım yaptığını ortaya koyuyor."

İLK ÇEYREKTE İHRACAT 304,5 MİLYON DOLAR OLDU

Türkiye'nin su ürünleri ihracatı 2021 yılının ilk çeyreğinde yüzde 28'lik artışla 247,8 milyon dolardan 304,5 milyon dolara yükseldi. Su ürünleri sektörünün ihracatı miktar bazında ise; 47 bin 505 ton'dan, 56 bin 475 ton'a çıktı.

Levrek 101 milyon 242 bin dolarlık ihracatla ilk sırada yer alırken, 2020 yılının ilk çeyreğindeki 84 milyon dolarlık ihracatını yüzde 20 arttırdı. Çipura ihracatı 2020 yılı Ocak – Mart döneminde 71,5 milyon dolar iken, 2021 yılının ilk çeyreğinde yüzde 25'lik artışla 86,6 milyon dolara yükseldi.

Alabalık ihracatı ise 35 milyon dolar olurken, Türk somonu yüzde 726'lık rekor ihracat artış hızıyla 2,5 milyon dolardan 21 milyon dolara fırladı. Türk su ürünleri sektörü orkinos ihracatından 20,5 milyon dolar döviz elde etti.

122 ADET SAHİL GÜVENLİK BOTUNDAN İLKİ SUYLA BULUŞTU

Ares Tersanesi tarafından Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü için seri olarak inşa edeceği özgün ve yerli tasarım 122 adet sahil güvenlik botundan ilki denize indirildi.



Ares Tersanesi'nin başladığı bu proje dünyanın en büyük seri yeni gemi inşası olarak da kayıtlara geçti. İlk botun yakın zamanda teslim edilmesi beklenirken, Ares Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç daha önce yaptığı bir açıklamada üretecekleri ARES 35 FPB botlardan 105'inin Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı, 17'sinin ise Emniyet Genel Müdürlüğü envanterine katılacağını söylemişti.

Botların Hopa'dan İskenderun'a kadar tüm sahillerde konuşlanacağını, 7 gün 24 saat esasına göre kullanılacağını anlatan Alanç; "Bot tasarımları bize ait. Çalışmayı da tamamen yerli donanımlarla sürdürüyoruz. 12 metre uzunluğundaki botlarımız, 35 deniz mili sürat kabiliyetine sahip. Özellikle mülteci, kazazede kurtarma, fırtınalı, yüksek denizlerde yardım götürme operasyonlarında kullanılabilecek ekipmanlarla donatılıyor. Tıbbi ekipmanlar da yer alacak. Arka tarafında da kurtarma platformu bulunacak. Yaralı ve vefat durumunda bu kurtarma platformu kullanılacak" ifadelerini kullandı.

Türk Loydu tarafından klaslanan 160 deniz mili menzilli ARES 35 FPB'lerin uzunluğu 11.9 metre, genişliği 3,7 metre, maksimum hızının ise saatte 35 deniz mili olduğu belirtiliyor.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
İNEBOLU

DFDS, TÜRKİYE VE İTALYA'DAN KADIN GİRİŞİMCİLERİ BULUŞTURDU

DFDS Akdeniz İş Birimi desteğiyle İtalyan Kadın Girişimciler Derneği AIDDA ve KAGİDER öncülüğünde Türkiye ve İtalya'dan yaklaşık 80 kadın girişimci dijital B2B toplantısında bir araya geldi. Etkinlik girişimci kadınlar arasında iş birliğini artırmak hedefiyle gerçekleştirildi.



DFDS Akdeniz İş Birimi desteğiyle, Friuli Venezia Giulia'nın İtalyan Kadın Girişimciler Derneği AIDDA delegasyonu

Girişimci kadınlar arasında iş birliğini artırmak hedefiyle gerçekleştirilen etkinlikte yiyecek ve içecekten tekstile



ve Türkiye Kadın Girişimciler Derneği KAGİDER öncülüğünde Türkiye'den ve İtalya'dan yaklaşık 80 kadın girişimci, dijital B2B toplantısında bir araya geldi. Toplantı AIDDA Ulusal Başkanı Antonella Giachetti, Friuli Venezia Giulia Delegasyonu Başkanı LilliSamer, Türkiye Kadın Girişimciler Derneği (KAGİDER) Yönetim Kurulu Başkanı Emine Erdem ve DFDS Akdeniz İş Birimi Kurumsal İletişim Müdürü Özlem Dalga'nın ev sahipliğinde gerçekleştirildi.

ve üretime, turizmden ağırlama ve hizmet sektörüne kadar çeşitli sektörlerden girişimciler buluştu. Etkinlikte 40 farklı İtalyan kadın girişimci ve Türkiye'den de yine 40 kadın girişimci olmak üzere yaklaşık 80 kadın girişimci iş birliği ve yeni fırsatları değerlendirdi.

POST PANDEMİ SÜRECİNİN İNŞASI
Toplantıda bir açılış konuşması yapan AIDDA Ulusal Başkanı Antonella

Giachetti, şunları söyledi: "Pandemi sonrası yeniden yapılanma" döneminde, iş birliğimizin tüm çalışanlarımız için yeni ve farklı iş fırsatları getirebileceğine inanıyorum. Kadınlar yeni ve farklı bir post pandemi yeniden yapılanma sürecinin inşasına önemli bir katkı sağlayacaktır."

KAGİDER Yönetim Kurulu Başkanı Emine Erdem de, dijital B2B toplantısında, "Maalesef kadınlar uluslararası ticarete yeterince temsil edilmiyor. Dünyada ihracat yapan her beş işletmeden sadece biri kadınlar tarafından yönetiliyor. Ticarete kadınlar için daha fazla fırsat yaratmak gerekiyor. Bu açıdan kadın girişimci üyelerimiz arasında bu iş yolculuğuna başlamanın heyecanını yaşıyoruz" diye konuştu. Dijital B2B toplantısında DFDS Akdeniz İş Birimi'ni temsil eden Kurumsal İletişim Müdürü Özlem Dalga da şunları söyledi: "DFDS Akdeniz İş Birimi olarak Türkiye'deki kadın girişimcilerimizin ekonomiye katılımını desteklemek amacıyla KAGİDER ile iş birliği içinde Türkiye'de hayata geçirdiğimiz "Kadın İçin Taşıyoruz" projesinin sınırlarını genişletmeyi sürdürüyoruz. Bu bağlamda Türkiye'den ve İtalya'dan kadın girişimcileri buluşturduğumuz dijital B2B toplantısının yeni fırsatlar yaratacağına inanıyorum."

İtalya'da Trieste'de Türkiye ile güçlü Ro-Ro deniz bağlantıları ile tanınan Avrupa'nın lider lojistik firmalarından Danimarkalı DFDS tarafından desteklenen toplantıda İtalya'dan Türkiye pazarına ve Türkiye pazarından da İtalya'ya yeni ticari ve endüstriyel fırsatlar değerlendirildi.

KISA ÇALIŞMA ÖDENEĞİ 30 HAZİRAN 2021'E KADAR UZATILDI

Pandemi döneminde toplam 3 milyon 850 bin kişi kısa çalışma ödeneğinden yararlandı. Kısa çalışma ödeneği Cumhurbaşkanı kararıyla haziran sonuna kadar uzatıldı.



Koronavirüsün istihdama olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi amacıyla uygulanan kısa çalışma ödeneğinin süresi uzatıldı. Nisan 2020'de başlatılan kısa çalışma ödeneği uygulaması 31 Mart'ta sona ermiş, uygulamadan yaklaşık 3 milyon 850 bin kişi yararlanmıştı. 1 Nisan'dan itibaren

geçerli olmak üzere alınan uzatma kararı, tüm sektörleri kapsayacak.

Çalışanların ve işverenlerin pandemi döneminden olumsuz etkilenmesini en aza indirmek için uygulanan kısa çalışma ödeneğinin uzatılması kararını değerlendiren IFASTURK Mali Müşavirlik ve Denetim Kurucusu Şenel, "Bugüne kadar 3 milyondan fazla kişi kısa çalışma uygulamasından yararlandı. Kısa çalışma ödeneği süresinin uzatılması yönündeki kararlar işçi mağduriyetlerinin Haziran ayına kadar önüne geçilmiş oldu. Kısa çalışma ödeneği süresinin dolmasıyla yaklaşık 1 milyon 139 bin çalışanın bir kısmının ücretsiz izne geçirilme

durumu mevcuttu. Alınan uzatma kararı çalışanlara bu zor dönemde nefes aldıracak." bilgisini verdi.

HATALI VEYA YANLIŞ BELGE VEREN FAİZİYLE GERİ ÖDEYECEK

Kanunda pandemi dolayısıyla getirilen kısa çalışmanın Cumhurbaşkanı tarafından 30 Haziran'a kadar uzatılma yetkisi bulunuyordu. Uzatma işlemi bu yetki kapsamında kararname ile gerçekleşecek. Uzatma kararından, daha önce kısa çalışma başvurusu yapmış işyerlerince İŞKUR'a bildirilen listelerdeki çalışanlar yararlanacak. İşverenin hatalı bilgi ve belge vermesi nedeniyle yapılan ödemeler, yasal faizi ile birlikte işverenden tahsil edilecek.

SANMAR, FİLOSUNUN EN GÜÇLÜ RÖMORKÖRÜNÜ DEVREYE ALDI

Sanmar Denizcilik, filosuna 82,5 ton çekme kuvvetine sahip, son derece güçlü, yüksek performans sahibi bir ASD römorkör daha ekledi.

Kanadalı dizayn firması Robert Allan Ltd. tarafından tasarlanmış olan römorkörün inşası Sanmar'ın Tuzla Tersanesi'nde tamamlandı. Terminal XXX, her biri 2,525 kW güç üreten iki adet Caterpillar 3516C ana makine ile 82,5 ton çekme kuvvetine sahip, 28.2 metre uzunluğunda.

Kongsberg US255 FP pervaneleri ve çeki vinci ile donatılan römorkör, 14 knot seyir hızına ve aynı zamanda 110 metreküp yakıt kapasitesine sahip.

ABS klaslı ve eskort kabiliyetine sahip olan römorkörde aynı zamanda CAT C32 dizel makine ve 2700m³/h kapasiteli FFS yangın pompası bulunuyor. Üzerindeki gaz algılama sistemi ile birlikte LNG terminallerinde çalışabilecek yetenekte.



Sanmar Denizcilik Tuzla Tersanesi Üretim Müdürü, Erkan Güngör, projeyi, yoğun pandemi döneminde gerekli hassasiyeti göstererek almış oldukları önlemlerle birlikte tamamladıklarını ifade ederek, "Filomuzun operasyon bölgesindeki tüm

beklentilerini de karşılayarak herhangi bir gecikme yaşamadan planlandığı sürede bitirmenin gururunu yaşıyoruz. Filomuza böylesine güçlü ve performans değerleri yüksek bir römorkör teslim ettiğimiz için de ayrıca mutluyuz" diye konuştu.

GLOBAL YATIRIM HOLDİNG, BEDELLİ SERMAYE ARTIRIMINA GİDİYOR

Çeşitli iş kollarında yatırımlarıyla 4 kıta ve 13 ülkede faaliyet gösteren Global Yatırım Holding (GYH), borçları azaltma stratejisine devam ediyor.



Borçluluğu azaltma stratejisi kapsamında Global Liman İşletmeleri'nin (GLİ) 250 milyon dolar

tutarındaki kasım 2021 vadeli Eurobond refinansmanı için Artırma Süreci (Dutch Auction) de tamamlandı. Süreç sonunda, 49,7 milyon dolar nominal bedelli Eurobond'u geri alarak iptal eden GLİ, Eurobond bakiyesinin vadesinden önce itfa edilmesi amacıyla ekstra likidite sağlamaya yönelik görüşmelerde de son aşamaya geldiğini duyurdu. Öte yandan Naturel gaz halka arzında, GYH'ye ait olan payların satışından elde edilen 127.627.581 TL'lik brüt gelir de borçluluğu azaltma stratejisi kapsamında değerlendirildi. Çeşitli iş kollarında yatırımlarıyla 4 kıta ve 13 ülkede faaliyet gösteren Global Yatırım Holding (GYH) 2021 yılını borçları bitirme yılı ilan etti.

GYH tarafından Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yapılan açıklamada, 22 Nisan tarihli yönetim kurulunda "Şirket Esas Sözleşmesi'nin "Sermaye ve Payların Türü" başlıklı 6. ve "Sermayenin Artırılması" başlıklı 8. maddesinde verilmiş bulunan yetkiye istinaden, Şirket'in 650.000.000 TL kayıtlı sermaye tavanı içerisinde 325.888.409,93 TL olan çıkarılmış sermayesinin 324.111.590,07 artırılarak tamamı nakden karşılanmak üzere 650.000.000 TL'ye artırılması" kararı alındığına yer verildi. KAP'a yapılan açıklamada bedelli sermaye artırımına ilişkin Global Menkul Değerler AŞ'nin yetkilendirildiği duyurulurken, Çıkarılmış sermayenin 650.000.000 TL'ye artırılması için gerekli izin için Sermaye Piyasası Kurulu'na başvuru yapılmasının kararlaştırıldığı açıklandı. Kısa ve uzun vadeli borç yükümlülüklerini azaltmak için etkili adımlar atan GYH, sermaye artırımını ile likidite pozisyonunu güçlendirecek. Şirket bedelli sermaye artırımını ile daha istikrarlı bir sermaye yapısına kavuşacak.



Always on safe

Direction



- ✓ Navigation
- ✓ Communication
- ✓ Safety Equipments
- ✓ IT Systems
- ✓ Automation
- ✓ Gmdss Radio Survey
- ✓ VDR / SVDR Survey
- ✓ New Building
- ✓ Sales & Supply
- ✓ Worldwide Service



TradeNet
ID#236341

Address: Güzelyalı Mh. Egemen Sk. No:38/1 Pendik İstanbul / TURKEY
Phone: +90 216 507 23 33
Web: www.seatechnic.com
Gsm: +90 535 477 44 69 (7/24 hrs)
Mail: info@seatechnic.com

YABANCI BAYRAKLI TİCARİ YATLAR TÜRK KARASULARINDA FAALİYET GÖSTEREBİLECEK

06 Nisan 2021 tarihinde TBMM de kabul edilen Turizm Teşvik Kanunu'nda değişiklik ile yabancı bayraklı ticari yat çalıştırma şartı yeniden düzenlendi. Yönetmelikte yapılan yeni düzenleme 8 Nisan 2021 tarihinde yürürlüğe girdi.



06 Nisan 2021 tarihinde TBMM'de kabul edilen Turizm Teşvik Kanunu'nda değişiklik ile yabancı bayraklı ticari yat çalıştırma şartı yeniden düzenlendi.

Buna göre 39 metreden büyük olma ve harçlar kanununa tabii tutularak yıllık belirtilen boya göre harç miktarının tekne başına belirlenen miktarlarda ödenmesi koşuluyla Bakanlığın uygun görüşüne göre Türk karasularında çalıştırılması için bakanlıktan belgelendirilmesine karar

verildi. Böylece Turizm Teşvik Kanunu gereğince Türk karasularında olmayan yat filosunu sektöre katmak amacıyla 1983 yılında başlanan düzenleme günümüz koşullarında tekrar revize edilmiş oldu

Geçmişte de bahse konu yat işletmeleri toplamda en az 60 yatak kapasiteli olmak ve yatak başına Sektör Hizmet Katılma Payını (yatak x 150 Dolar) her yıl Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın Döner Sermayesine ödemekle mükellefler.

Ayrıca, Yat İşletme Yönetmeliği sektörün gelişen ve değişen tanımları neticesinde 24.07.2009 tarihli Resmî Gazete 'de Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin yayınlanması ile mülga olmuş yeni yönetmelikte yine Yabancı Bayraklı Yatların Türk Karasularında çalışmaları için belgelendirme şartları madde 35 ve 37'de düzenlendi.

Bugüne kadar bakanlıktan belgeli toplam 2 bin 225 adet yabancı bayraklı ticari yat, Türk karasularında mürettebatlı-mürettebatsız olarak çalışmış, Türk ve yabancı turistlere kiralanmıştı. Ardından 01.06.2019 tarihinde Turizm Teşvik Kanunu'nda yapılan değişiklik ile yabancı bayraklı yatların çalışmasına ilişkin maddeler yürürlükten kaldırılmıştı.

8 Nisan 2021 tarihinde yeni yönetmeliğin yürürlüğe girmesiyle yeniden yabancı bayraklı ticari yatlar Türk karasularında çalışabilecek.

YAF DİSEL, BWTS İÇİN USCG TİP ONAY SERTİFİKASI ALDI

Yaf Diesel, temsilciliğini yaptığı, dünyanın ilk ve tek filtresiz UV Ballast Water Management Sistemi olan BSKY'in, USCG Tip Onay sertifikasını aldığını duyurdu.

Denizcilik sektöründe gemi ekipman ve yedek parça alanında hizmet veren YAF DIESEL, resmi temsilciliğini yaptığı yeni G8 sertifikalı dünyanın ilk ve tek filtresiz UV sistemi olan BSKY Ballast Water Management Sistem alımlarına özel, vade farksız 12 taksitli bir finansman kampanyası için Albaraka ile anlaşacağını duyurmuştu. Bu duyuruya göre BSKY

BWMS sistemlerini tercih eden armatörler, ödemelerini vade farkı ödemedi 12 ay eşit taksitler ile yapabilme imkânı bulacak.

Bu duyuruya göre BSKY BWMS sistemlerini tercih eden armatörler, ödemelerini vade farkı ödemedi 12 ay eşit taksitler ile yapabilme imkânı bulacak.



PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr

ARKAS EGYPT'A STAR ÖDÜLÜ

Maersk'ün Mısır'daki büyük çaplı mürettebat değişimlerini güvenli ve hızlı bir şekilde yöneten Arkas Egypt, Maersk Line şirketinden "Star" ödülü aldı.



Arkas Egypt, 2020 yılının zorlu pandemi koşullarında tüm yetkililerle koordinasyon halinde çalışarak Mısır'ın farklı limanlarında, sözleşmelerinin uzaması sebebiyle ülkelerine derhal geri gönderilmeleri gereken 510 denizcinin

tahliyesi için "Maersk Line'in, Büyük Çaplı Mürettebat Değişimi Projesi" kapsamında, en büyük aktarma operasyonlarından birini 15 gün gibi kısa bir sürede yönetti. Arkas Egypt'ın bu büyük çaplı mürettebat değişimi projesinde gösterdiği profesyonel çalışma, Maersk Line Akdeniz Operasyon merkezinden (LOC) takdir ve ödül kazandı. Arkas Egypt CEO'su Mohamed Mousellhy'e ödülü; Maersk Line Akdeniz Operasyon merkezini (LOC) temsilen Sealand Mısır Genel Müdürü Omar Gharbo ile Maersk Egypt Port Said Ofis Müdürü ve Acente Müdürü Mohamed Khattab verdi. Maersk Line temsilcileri, son derece zorlu şartlara rağmen planlanan sürede mürettebat değişimi için güvenli bir

yol hazırlamak konusunda gösterilen muazzam çaba ve uzmanlık nedeniyle "Star Award" ödülünü alan Arkas Egypt ekibine takdirlerini sundular.

Ödül seramonisinde konuşan Maersk Egypt CEO'su Toon Pierre, "Maersk Line adına, Mısır'da gerçekleştirilen Maersk mürettebat değişimlerinin profesyonel bir şekilde uygulanmasından dolayı en derin şükran ve takdirlerimizi sunuyoruz. Sizin yardımınız kelimenin tam anlamıyla binlerce insanın hayatına dokundu. Size ve değerli şirketinize başarılar diliyorum" dedi. Covid-19 pandemisi nedeniyle durdurulan mürettebat değişimleri ticari gemilerde bulunan denizcileri depresyon riskiyle karşı karşıya bırakmıştı.

KARADENİZ'DE HEYECANLANDIRAN KEŞİF

İkinci Dünya Savaşı'nda, Sovyetler Birliği'ne karşı Karadeniz'de üstünlük sağlamak için Hitler tarafından Karadeniz'e indirilen ve boğazlardan geçmesine izin verilmeyince batırılan üç denizaltıdan birisi, 75 yıl sonra görüntülendi.



İkinci Dünya Savaşı'nda Hitler'in Sovyetler Birliği gemilerine saldırmak üzere Romanya üzerinden Karadeniz'e indirdiği 6 denizaltılık filodan 3 denizaltı, savaşın bitmesi sonrasında boğazlardan geçmesine izin verilmeyince Türkiye karasularında batırıldı. Alman filoları tarafından kontrollü olarak batırılan üç denizaltıdan birisi olan U23 Denizaltı'nın izi, yapılan aramalar sonucu 75 yıl sonra Kocaeli'nin

Kandıra ilçesi Bağıranlı Mahallesi açıklarında bulundu.

9 Eylül 1944 tarihinde gece saatlerinde kendi komutanları tarafından batırılan 3U23 Denizaltısı, 2019 yılında Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığına ait TCG Akın tarafından solar kamera ile tespit edildi.

Denizaltına dalış ise, yeri tespit edildiği tarihten iki yıl sonra yapıldı. Sahile yaklaşık iki mil uzaklıkta, suyun 36 metre altında tespit edilen denizaltısına ilk dalış Kerpe Denizyıldızları Dalış Okulu dalgıçları tarafından yapıldı. 36 metre derinliğe dalan dalgıçlar, kayıp denizaltıyı 75 yıl sonra buldu.

Kum zemin üzerinde bulunan denizaltı, dalgıçlar tarafından su altı kameraları

ile görüntülendi. Batırıldığı tarihteki hali ile bütün bir şekilde bulunan denizaltıyı gören dalgıçların heyecanı kameralara da yansıdı. Denizaltının silah ve periskobuna kadar bütün parçaları ile bulunmasının, yerli ve yabancı dalgıçların büyük ilgisini çektiği belirtildi.

Denizaltının bölgenin turizmine katkı sağlayacağı için heyecanlı olduklarını söyleyen Kandıra Belediye Başkanı Adnan Turan, "Almaya-Rus savaşındaki denizaltılarından birisi, Kandıra açıklarında bulundu.

Bu da dalış kulübümüz ile birlikte iyi bir lokasyon oldu. Belki profesyonel dalışa hitap edecek ama Kandıramızın turizm anlamında gelişmesine destek olacak" dedi.

Büyük sorumluluk

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yolunuza çıkabilecek engelleri aşmanızı sağlıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan **Türk P&I ile güvende kalın.**



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

T. +90 850 420 81 36 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



KUZAY AMERİKA'NIN UZAK DOĞU'DAN KONTEYNER İTHALATI %100 ARTTI

Kuzey Amerika'nın Uzak Doğu'dan konteyner ile taşınan mal ithalatı, 2021 Şubat ayında 1.62 milyon TEU ile geçen yılın aynı ayına göre %100 artış ile kayda değer bir yükseliş gösterdi.

ABD'nin teşvikiyle hız kazanarak Pasifik Okyanusu'nun iki yakası arasındaki ticaret şeridi üzerinden Kuzey Amerika'daki tüketiciler ve işletmelere taşınan mallar, böylelikle, genellikle yavaş hareket eden ay boyunca sektörün karşı karşıya kaldığı tüm engellere meydan okudu. Özellikle, ABD'nin ekonomik teşvik paketleri, üst üste sekiz ay boyunca güç kazanan konteyner taşımacılığı

olarak düşük seyrediyor. BIMCO'nun Deniz Ticareti Baş Analisti Peter Sand; "ABD'nin batı kıyısında bulunan San Pedro Körfezi'ndeki limanlara sorarsanız, size hacimlerdeki bu büyük artışın iki ucu keskin bir kılıç olduğunu söyleyeceklerdir. Rekor kıran ticari faaliyetler, limanların içinde ve çevresinde iş yapan lojistik zincirlerine hem karada hem de denizde aşırı yükleniyor" dedi.

KUZAY AMERİKA'DAKİ TIKANIKLIK, KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI AĞLARINI ETKİLİYOR

San Pedro Körfezi'ne geri dönersek, 12 Nisan Pazartesi günü 25 konteyner gemisi Los Angeles ve Long Beach'e yanaşmak için sıra bekliyordu.

Sand konuyla ilgili şunları kaydetti: "Bazı konteyner gemilerinin limana yanaşmadan önce 14 güne kadar beklemeleri gerekiyor."

Liman bölgeleri içindeki trafik nedeniyle, demirli olarak bekleme gün sayısı toplamda 10-12 güne kadar uzayabiliyor.

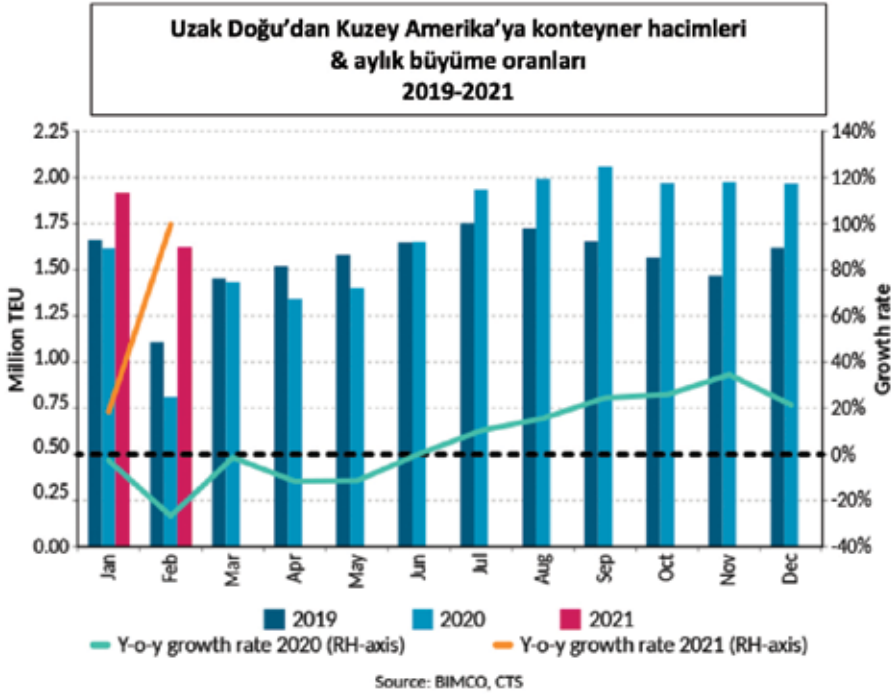
Limana varıştan terminalden ayrılma günü arasında üç haftalık bir sürebile, bazen kayıtlara geçen en kısa varış-dönüş süresi olabiliyor".

23 Mart sabahı "Ever Given", Süveyş Kanalı'nda karaya oturmadan önce bile Uzak Doğu ile Avrupa'yı birbirine bağlayan tedarik zincirleri gergindi.

Bunun sebebi sadece Avrupa'daki rekor ithalat hacimleri değil; aslında bu rakam, 2020'de %5,4 oranında düştü. Sebep daha çok salgının küresel üretim üzerindeki etkileri ve tedarik zincirleri üzerindeki kısıtlamaları ile ilgili.

Aslında Kuzey Amerika ithalatlarındaki muazzam artış nedeniyle bir süre sonra diğer tüm ticaret yolları da etkilenecek.

Daha fazla bilgi için iletişim:
ps@bimco.org



sektörü için adeta sihirli değnek etkisi yarattı.

Normal koşullarda yıl içerisinde şubat ayı hacimleri, Çin Yeni Yılı tatili dolayısıyla kapalı olan fabrikalar nedeniyle düşen Uzakdoğu ihracat hacimlerinin etkisiyle mevsimsel

Sand sözlerine şöyle devam etti: "Ayrıca layner taşımacılığı şirketlerine sorarsanız, size talebin şaşırtıcı derecede güçlü olduğunu ama diğer taraftan bu durumun kendileri adına bilhassa ana ithalat limanlarında olmak üzere birden fazla aksaklık yarattığını söyleyecektir".

TURKEY
T.C. Dışişleri Bakanlığı



Simsekler

GENERAL SHIP CHANDLERS &
SHIP REPAIR INC.
Since 1976

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



im pa **ILS**



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



Head Office :

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

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

Ever Given yüzdü ama... Olayın hukuki sonuçları neler?



PROF. DR. FEHMI ÜLGENER

Geçtiğimiz ay Süveyş Kanalı'nda karaya oturması sebebiyle tüm dünyanın gündeminde baş köşeye yerleşen Ever Given Gemisi uzun çalışmalar neticesinde yüzdürülmüş ve bu gelişme sonrasında Süveyş Kanalı yeniden trafiğe açılmıştı. Bu, her ne kadar medya açısından konunun sonu olarak gözükse de hukuki bakımdan büyük mücadelenin başlangıç anıdır. Zira olaydan etkilenenler bakımından süreç şimdi başlamaktadır. Bilindiği üzere, meydana gelen hadiseden dolayı yalnızca Ever Given Gemisi ve taşıdığı yükler değil; birçok gemi ve bunlarda taşınan yükler de olumsuz olarak etkilenmiştir. Dolayısıyla, ortada cevaplanması gereken birçok soru bulunmaktadır.

- Ever Given Gemisi'nde taşınan yüklerin sahiplerini neler beklemektedir?

- Kanaldaki trafiğin açılmasını bekleyip, seferine devam edemeyen ve belki de bir sonraki seferi etkilenen gemilerin zararları karşılanabilecek midir?

- Ever Given Gemisi'nin kurtarılmasını bekleyen diğer gemilerde taşınan yüklerin

akıbeti ne olacaktır? Bunların varma noktasına ulaşmasında yaşanan gecikmeden dolayı ticari bir kayıp meydana gelir ya da cezai bir şart tahakkuk ederse veya bu yükler ziya veya hasara uğrarlarsa bunlara kimler katlanacaktır?

-Ever Given donatanının elinde savunma olarak herhangi bir imkan bulunmakta mıdır?

Konuya ilişkin bu gibi hususları bizlere gelen sorular üzerine aşağıda cevaplandırmaya çalıştık.

EVER GIVEN GEMİSİ VE İÇİNDEKİ YÜKLER

Ever Given Gemisi, basit bir bakış açısıyla değerlendirilecek olursa; teknik bir kusur ya da navigasyon hatası sebebiyle karaya oturmuş ve kendi başına bu durumdan kurtulamadığından dolayı hariçten verilen kurtarma hizmeti sonucunda tekrar yüzdürülmüştür.

Geminin kanal geçişinde uyulması gereken 10 mil seyir hızının, bir öndeki gemi ile arasında olması gereken iki millik mesafenin sağlanabilmesi amacıyla gemideki kılavuz tarafından 13 mile çıkartılması, akabinde geminin rüzgar sağanağına beklenmeyen bir şekilde cevap vermesi sonucunda 151. kilometrede karaya oturması şeklinde meydana gelmiştir. Hemen belirtmek gerekir ki Ever Given Gemisi ilgililerinin müşterek avarya ilan edecekleri ve bu suretle yapılan fedakârlıkları ve fevkalade masrafları müşterek avarya kapsamında gemi ve yük ilgilileri arasında paylaşarak yükle ilgililerin de bu masraflara katılmalarını sağlamaya çalışacakları tahmin edilmektedir.

Bu husus ile bağlantılı olarak;

- Ever Given Gemisi varma limanına ulaştığı vakit taşıdığı yaklaşık 20 bin adet konteyneri ilgililerine ancak müşterek avarya teminatı ve yükün değerini gösteren bir belge karşılığında teslim edilecek ve

- İlerleyen zamanda dosya tekamül ettikten sonra yapılacak dispeç sonucunda, yapılan fedakârlıklar ve fevkalade masraflar gemi ve yük arasında bunların değerleri oranında paylaşılacaktır.

Dolayısıyla, bu halde Ever Given Gemisinde yükleri bulunan tarafların ileride bir müşterek avarya iştirak (garame) payı talebi ile karşılaşmaları kaçınılmaz görülmektedir.

“Teknik bir kusur ya da navigasyon hatasına rağmen gemi tarafının kusursuz durumdaki yük tarafından müşterek avaryaya iştirak etmesi nasıl istenebiliyor?” diye soranlara hemen cevap verelim;

- Deniz ticaret hukuku kurallarına göre taşıyanın gemi adamlarının teknik kusurları sebebiyle yüke gelen zararlardan dolayı Lahey Kuralları madde 4'e göre sorumluluğu bulunmamakta ve aynı kural müşterek avarya hali için de kıyasen geçerli olmaktadır.

- Kaldı ki, somut taşımayı yapan Evergreen Line Konişmentosu'nun 27. maddesi, taşıyanın kendi kusuru ile meydana gelen hallerin müşterek avarya kapsamındaki masrafları istemesine engel olmayacağını düzenlemektedir. Uygulamada aynı yönde kullanılan diğer bir kloz ise New Jason Klozu'dur.

Bununla birlikte, Ever Given içinde yer alan yüklerin uğramış oldukları zararlar sebebiyle taşıyandan tazminat talep edilmesi hadisenin teknik kusurdan kaynaklanması sebebi ile mümkün olmayacaktır.

DİĞER GEMİLERİN VE YÜK İLGİLİLERİNİN OLAY SEBEBİ İLE UĞRAMIŞ OLDUKLARI ZARARLAR

Aslına bakılırsa hadisenin geniş kapsamı etkileri diğer gemiler ve bunlarda bulunan yükler bakımından doğmaktadır. Zira Ever Given gemisinin kanal trafiğini bir süre için durdurması sonucunda seferine devam edemeyen gemiler ve bunlarda taşınan yüklerin ilgilileri gerek fiziksel, gerekse

ekonomik zararlara maruz kalmışlardır (Bu zararlar şüphesiz Ever Given Gemisi yükleri için de söz konusudur).

Aşağıdaki ayırımın göz önünde bulundurulmasında fayda vardır:

- Gecikme sebebi ile meydana gelen ekonomik zararlar; kur farkı zararları, arz-talep dengesinin bozulması sebebi ile ortaya çıkan kayıplar, sözleşmedeki cezai şartın tahakkuk etmesi, ham maddenin zamanında fabrikaya teslim edilememesinden dolayı üretimin sekteye uğraması gibi zararlardır.

- Fiziksel zararlar ise yükte meydana gelen bozulma, çürüme gibi fiziki olarak meydana gelen zararlardır. Bu tür zararlara (emredici hükümlerin geçerli olmamasına bağlı olarak uygulama alanı bulacak konişmento kuralları saklı kalmak kaydıyla) bekleme esnasında telef olan hayvan yükleri de dahildir. Bu tür zararların taşıyandan talep edilebilmesi bakımından ispat edilmesi yukarıda belirtilmiş olan diğer kategoriye göre daha kolaydır.

MEYDANA GELEN ZARARLARLA İLGİLİ OLARAK SORUMLULUK HALİNİN İNCELENMESİ

Diğer gemiler ve yük ilgilileri Ever Given Gemisi'ne başvurabilecek midir?

Belirtilen şahısların meydana gelen zararlarını Ever Given Gemisi'nden haksız fiil sorumluluğu kapsamında talep edebilmeleri prensip olarak mümkündür. Bununla birlikte ekonomik zararların mahkeme önünde ispatının zorluğu düşünüldüğünde, bu zararların ispat edilip haksız fiil sorumluluğu kapsamına dahil edilmesi kanımızca kolay olmayan bir husustur. Buna karşılık fiziksel zararlar bakımından, diğer bir ifadeyle gecikme süresinde gemide kalıp zayı olan veya hasarlanan mallar bakımından Ever Given Gemisi'ne karşı tazminat talebinde bulunulması mümkün gözükmemektedir.

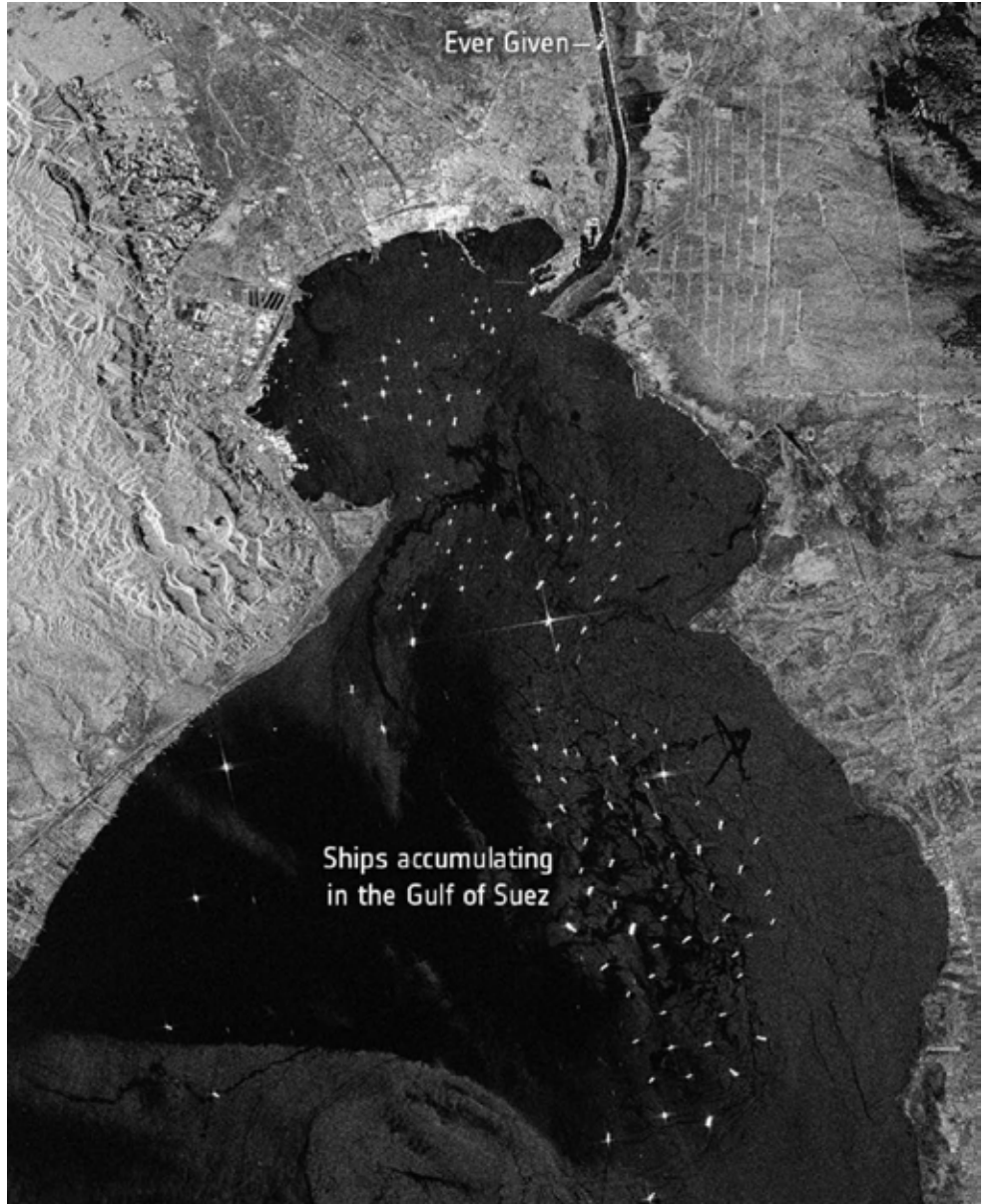
EVER GİVEN AÇISI

Yukarıda kısaca belirtildiği üzere, geminin karaya oturmasının kılavuz kusuru ile birlikte hava şartlarının geminin boyu üzerindeki etkisinden kaynaklanmış olduğu intibası uyanmaktadır, böyle bir durumda ise etkin sebep "causa proxima" kılavuz kusuru olarak değerlendirilecek, kılavuz



da hukuken donatanın yardımcı şahsı olarak değerlendirildiğinden, donatan sorumlu olmaktan kaçınamayacaktır. Böyle bir durumda Ever Given Gemisi'nin sorumluluğunun sınırlandırılması amacıyla 1976 LLMC (Londra Konvansiyonu ve

yürürlükte olan tadilleri) uyarınca fon tesis ederek bütün alacaklıların bu fona başvurmalarını sağlamaya çalışması beklenen bir stratejidir. Zira haksız fiilden doğan alacaklara karşı donatanın sorumluluğunu Londra Konvansiyonu



uyarınca sınırlandırması mümkündür. Ancak kurtarma ücretinin sınırlamaya tabi olmaması sebebiyle bu fonun dışında yer alacağını belirtmek gerekir.

Sınırlı sorumluluk fonu, sınırlamaya tabi olacaklar için hukuki işlemler başlatılmış olan konvansiyona taraf devletlerden herhangi birinde tesis edilebilmektedir. Fonun tesis edilmesi ile birlikte hadiseden haksız fiil kapsamında zarar gören şahıslardan hiçbiri donatanın fon dışındaki mal varlığına başvuramayacaktır.

Bu paralelde;

- Fonun Mısır'da tesis edilmesi halinde Mısır Devleti'nin 1976 Londra Konvansiyonu'na taraf olması sebebi ile 219079 Groston olan Ever Given Gemisi'nin azami sorumluluğu 22.457.057 Özel Çekme Hakkı yani (Merkez Bankası'nın bugünkü kuru uyarınca) 31.883.103,00 USD olacaktır.

- Ancak fonun 1976 Londra Konvansiyonu'nu tadil eden 1996 Protokolüne taraf bir devlet nezdinde tesis edilmesi halinde (2012 Değişikliği uyarınca) Ever Given gemisinin azami sorumluluğu 81.563.858 Özel Çekme Hakkı yani (Merkez Bankasının bugünkü kuru uyarınca) 115.617.584,00 USD olacaktır.

DIĞER GEMİLERDEKİ YÜK İLGİLİLERİ KENDİ TAŞIYANLARINA BAŞVURABİLECEKLER MİDİR?

Genellikle çarter partiye ve konşimentolara konulan hükümler gereği bu gibi durumlarda yükün kendi taşıyanı aleyhine tazminat talebinde bulunmasının önu kesilmektedir. Kaldı ki, sözleşmede bu yönde herhangi bir hüküm olmasa dahi meydana gelen hadisede herhangi bir kusuru bulunmayan taşıyandan tazminat elde edilmesi kanımızca mümkün gözükmemektedir.

Sigorta bakımından:

- Gemi tarafında kurtarma ücreti dahil müşterek avarya iştirak paylarından tekne makine sigortacısı sorumludur.

- Diğer gemilerin gecikmesinden kaynaklanan zararlar ise, yaptırılmışsa ancak navlun/kar kaybı sigortası kapsamında değerlendirilebilecektir.



- Yüke düşen iştirak (garame) payı ve fiziki zararlar yük sigortacısının sorumluluğu kapsamındadır.

- Yükün uğradığı ekonomik kapsamdaki gecikme zararları ise, bu konuda özel bir sigorta yapılmamış olduğu takdirde, standart yük sigortaları himaye kapsamında değildir.

SONUÇ

Vardığımız sonuçları özetleyecek olursak bize göre olayın bundan sonraki hukuki seyri aşağıdaki gibi olacaktır.

Kurtarma ve diğer masrafların müşterek avarya kapsamında gemi ve yük arasında paylaşılması:

Kurtarma ücreti başta olmak üzere alınmış olan fevkalade tedbirler ile yapılan masrafların gemi ve yük arasında müşterek avarya kapsamında çözümleneceğini öngörmekteyiz. Ever Given Gemisi'nin sorumluluğunun sabit olması halinde alacaklıların (kurtarma ücreti istisna olmak kaydıyla), alacaklarını tahsil edebilmek amacı ile tesis edilmiş olan fona başvurmaları gerekecektir.

Fon idaresi (dispeççiler) tüm başvuruları aldıktan (diğer bir ifade ile bu konu verilen en son başvuru tarihi geçtikten) sonra fonda yer alan parayı başvurulara oranlayarak ödemeleri gerçekleştirecektir. Tahmin edileceği üzere tahsilat, üç hatta dört yılı bulabilecektir.

Olay Sebebiyle Uğranılan Zararların Takip Edilmesi:

Ekonomik kapsamdaki gecikme zararları, özel bir tür himayenin kurulmamış olduğu hallerde, sigorta kapsamı dışında bulunmaktadır. Bu sebeple zarar görenlerin başvurması gereken yol yukarıdaki paragrafta belirttiğimiz yoldur. Bu yol aynı zamanda meydana gelmiş olan zararın poliçe himaye kapsamında yer almasından dolayı tazminat ödemiş olan sigorta şirketinin de başvurması gereken yoldur. Fiziksel zararlara ilişkin olarak ise, Ever Given Gemisi için bir sınırlı sorumluluk fonu tesis edilmesi halinde bu zararların fona kaydedilmesi neticesinde tazmin edilmesi mümkündür. Bu bakımdan maruz kalınan zararlara ilişkin kesinleşmiş bir mahkeme kararı almak ve bu kararı fon idaresine sunmak tazminat için en güvenilir yöntem olacaktır. Bu durum zararı doğrudan doğruya takip eden yükle ilgili ile tazminat ödemiş ve halef olmuş sigortacı bakımından herhangi bir fark arz etmemektedir.

Ever Given haricindeki gemilerin söz konusu olay sebebi ile kaybettikleri zaman dolayısıyla uğradıkları zararları, yaptırmışlarsa navlun / kar kaybı sigortacısından tahsil etmeleri mümkündür. Böyle bir sigorta yoksa bu gemilerin donatanlarının takip etmeleri gereken yol yine yukarıda belirtilendir. Aynı zamanda tazminat ödemiş olan navlun / kar kaybı sigortacısı da kurulmuş olan fona başvuru yapmak durumundadır.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

İMZALAR ATILDI

Şili Enerji Bakanı Juan Carlos Jobet ve Rotterdam Limanı CEO'su Allard Castelein arasında video konferans üzerinden gerçekleştirilen bir toplantıda yeşil hidrojen konusunda Mutabakat Anlaşması (Memorandum of Understanding – MOU) imzalandı.



Hidrojenin yakıt ve hammadde olarak kullanımı ile ilgili olarak Enerji Bakanlığı ile Avrupa'da bulunan bir liman arasında imzalanan ilk anlaşma olan söz konusu Mutabakat Anlaşması, Hollanda ve Şili için ulusal öneme sahip. İmzacılar arasında Şili'nin Hollanda Büyükelçiliğinden Elçi Müsteşarı Moscoso Valenzuela ve Şili Hollanda Büyükelçisi Harman Idema yer aldı.

Avrupa, enerji kullanımını ve tedarikini sıfır emisyonla yönlendirmek amacıyla kapsamlı Yeşil Mutabakat (Green Deal) programı üzerinde çalışmalarını sürdürüyor. Avrupa tarafından kullanılan enerjinin %13'ünün Rotterdam Limanı aracılığıyla Avrupa'ya ulaştırıldığı belirtilen Şili Enerji Bakanı Juan Carlos Jobet, imzalanan Anlaşma ile önemli bir adım atıldığını ifade etti.

Rotterdam Limanı fosil yakıtlardan yenilenebilir yakıtlara geçiş dönemine ev sahipliği yapmak ve Kuzey Batı Avrupa'da hidrojen merkezi olmak amacıyla bir dönüşüm geçiriyor. Limanda, gemiler için tüm dünyadan hidrojen temin etmek ve Avrupa'daki komşu ülkelere hidrojen dağıtımını gerçekleştirmek amacıyla bir altyapı ve dağıtım ağı hazırlama yönündeki çalışmaların sürdürdüğü belirtiliyor. Rotterdam Limanının, yenilenebilir enerji kaynaklarına ilişkin iyi koşulları, temiz hidrojen stratejisi, üst düzey teknolojisi ve gelişmiş ekonomisi bulunan Şili'yi hidrojen alanında iş birliği yapabileceği çok önemli bir ülke olarak gördüğü işaret ediliyor.

Şili Enerji Bakanı, imzalanan MOU'nun, uluslararası hidrojen arz talep

denge için kurulması için ülkelerin birlikte çalışmalarını sağlamak amacıyla yapılan planın bir parçası olduğunun altını çizdi. Buna ek olarak söz konusu MOU ile; hidrojen kullanımının, bilgi paylaşımı ve birikiminin, iyi uygulamalar ve deneyimlerin ve resmi müzakerelerin ilerletilmesinin yanı sıra, karşılıklı çıkar ve faydalara yönelik projelerde ortak çalışmalar yürütülmesi amacıyla yapılacak eylem ve girişimlerde iş birliğinin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

Şili Enerji Bakanı Jobet konuyla ilgili yaptığı açıklamada; "Yeşil hidrojen üretimi konusunda Şili çok uygun avantajların bulunduğu bir bölgedir. 2030 yılına kadar dünyadaki en ucuz yeşil hidrojeni üretmek istiyoruz. 2040 yılına kadar ise yeşil hidrojen ihracatında ilk üçe girmeyi hedeflemekteyiz" diye konuştu.

Rotterdam Liman CEO'su Allard Castelein şu sözleri ifade etmiştir: "Paris İklim Anlaşması'na (Paris Climate Agreement) bağlıyız ve Enerji Geçiş konusunda limanımızda birkaç yıldır çalışmalarımıza devam etmekteyiz. Şili gibi ülkelerle yapılan ortak çalışmalar ile Kuzey Batı Avrupa'da hidrojen merkezi olma hedefimizi gerçekleştirme yönünde önemli adımlar atıyoruz.

İklim hedeflerinin gerçekleştirilmesi açısından hidrojenin önemli bir yere sahip olduğuna ve hidrojenin hem üretici, hem de alıcı ülkeler için faydalı olacağına inandığımız için söz konusu ticaret hattının kurulması ekonomik ve çevresel yönlerden çok önemli bir yere sahiptir."

(Kaynak: <https://www.hellenicshippingnews.com/>)

AVRUPALI LİMAN İŞÇİLERİ AVRUPA KOMİSYONU'NUN EYLEMSİZLİĞİNDEN ŞİKAYETÇİ

Avrupalı liman işçileri kuruluşları, liman sektöründe COVID-19 salgını ve büyük deniz taşımacılığı şirketlerinin kapasitelerinin azalması nedeniyle yaşanan zorluklara yönelik Avrupa Komisyonu'nun gösterdiği eylemsizlikten dolayı hayal kırıklığına uğradıklarını belirtiyor.



Avrupa Birliği Limanlar Sektörel Sosyal Diyalog Komitesi (European Sectoral Social Dialogue Committee for Ports) sosyal partnerleri, Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation – ETF), Avrupa Özel Liman Şirketleri ve Terminalleri Federasyonu (The Federation of European Private Port Companies and Terminals – FEPORT), Avrupa Deniz Limanları Örgütü (The European Sea Ports Organizations – ESPO) ve Uluslararası Liman İşçileri Konseyi (International Dockworkers Council – IDC); Komiser Schmidt, Valean ve Vestager'e gönderdikleri ortak yazıda liman sektörüne yönelik hayati öneme sahip birçok konuda Avrupa Komisyonu'nun tepkisiz kaldığını ve beklenen desteği göremediğini belirtti.

Taşımacılık işçileri kuruluşları, deniz taşımacılığı sektöründe

faaliyet gösteren büyük şirketlerin kapasitelerinin azalması sonucunda deniz taşımacılığı lojistik zincirinde yaşanan mevcut durumla ilgili olarak Avrupa Komisyonu'na yaptıkları uyarıyı vurguluyor.

Söz konusu kuruluşların sunduğu ortak bildiri: "Giderek azalan bilanço güvenilirliği yalnızca liman ve terminallerin işleyişini değil, aynı zamanda tedarik zinciri müşterilerini ve diğer sektör paydaşlarını olumsuz yönde etkilemektedir.

Sosyal partnerler söz konusu gelişmelerin Komisyon tarafından takip edilmemesinden dolayı üzüntü duymaktadır" ifadelerine yer verildi.

Özel bir şirketten alınan verilere göre Aralık 2020'de %44.6 seviyesine düşen küresel bilanço güvenilirliği, yine aynı

şirket tarafından 2011 yılında yapılan değerlendirmeden bu yana gözlemlenen en düşük seviye oldu. Aralık 2019'a kıyasla %31.7 oranında azalan bilanço güvenilirliği yıllık bazda üst üste 5 defa çift haneli düşüş gösterdi.

Konteyner sayısının az olması, taleplerin artması ve COVID-19 salgını nedeniyle yaşanan işgücü kaybı nedeniyle limanlarda geniş çaplı sıkışıklıklar meydana geliyor. Çin yeni yılında bile özellikle büyük ticaret hatlarındaki kapasitenin taşımacılık şirketleri tarafından düşmesine izin verilmemesi nedeniyle deniz taşımacılığı şirketlerinin, 2021'in 2'nci çeyreğine kadar bilanço güvenilirliğinde gelişme göremeyebileceği vurgulanıyor.

Acil konular ile ilgili olarak faydalı görüşmeler yürütmek isteyen ve kurulacak sosyal diyalogların etkili olmasını talep eden ETF, FEPORT, ESPO ve IDC, daha aktif bir diyalog yürütülmesi konusunda Avrupa Komisyonu'na çağrı yapıyor.

Kuruluşların yayınladıkları ortak bildiri de şu ifadeler de yer aldı: "Sorumluluklarına sadık kalan sosyal partnerler, diyaloglar devam ettiği sürece teknik uzman grupları ile birlikte üzerinde anlaşmaya varılan çalışma programına uyarak 2014 yılında başlayan müzakerelerden bu yana liman işçilerinin sağlık ve emniyetlerinin sağlanması konusunda Avrupa Komisyonu tarafından etkili bir destek verilmemesi gibi hususlar üzerinde ortak çalışmalar yürütmeye devam edecektir."

(Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

AVRUPA BİRLİĞİ, DENİZ TEKNOLOJİLERİ SEKTÖRÜNÜ DESTEKLEMELİ

Tersaneler ve Deniz Ekipmanları Birliği'ne göre Avrupa, kendi deniz teknolojileri sektörünü desteklemediği ve güçlendirmedeği sürece stratejik bağımsızlığını elde edemeyecek.



18 Şubat 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu yeni ticaret politikasını onayladı. Onaylanan ticaret politikası ile Avrupa için "Açık Stratejik Bağımsızlık Modeli"nin teşvik edilmesi amacıyla önümüzdeki yıllarda "Açık, Sürdürülebilir ve İddialı bir Ticaret Politikası" uygulanacak.

Söz konusu strateji, Avrupa Yeşil Anlaşması (European Green Deal) hedeflerinin gerçekleştirilmesi için katkı sağlayarak ve ticaretteki dijital teknolojilerden fayda elde etmek amacıyla dijital ekonomideki haksız ticaret engellerini kaldırarak, dijital ve iklim geçiş süreçlerini desteklemek amacıyla ticaret kapasitesini artırmayı hedefliyor. Avrupa Komisyonu'nun görüşüne göre Avrupa Birliği,

transatlantik ortaklığı gibi mevcut anlaşmalarını güçlendirerek ve komşu ülkeler ile Afrika'ya daha yoğun bir şekilde odaklanarak küresel değişimi daha iyi bir şekilde yönlendirebilecek hale gelecek.

Taşımacılık, savunma ve güvenlik, ticarete ve denize erişim, gıda ve enerji kaynakları ve deniz üzerinde gerçekleştirilen birçok faaliyet yalnızca kompleks yapıdaki gemilere ve açık deniz platformlarına bağlı değil. Söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilmesi için ileri seviye deniz sistemleri, ekipmanları ve teknolojileri de gerekli. Dolayısıyla stratejik bağımsızlığın ve yeşil/dijital devrime öncülük etme isteğinin gerçekleştirilmesi konusunda Avrupa'nın deniz üretim kapasitesi çok

önemli bir yere sahip. Yine de, SEA Europe'un da vurguladığı gibi, COVID-19'dan sonra daha da kötüleşen haksız ticaret uygulamaları, özellikle gemi inşasında eşit şartların oluşturulmasına yönelik stratejik ve özel bir çözümün yokluğunda ve Doğu Avrupa'dan gelen yaygın haksız rekabete karşı ticaretin korunmadığı bir ortamda Avrupa denizcilik teknolojisi endüstrisinin hayatta kalmasını riske atıyor.

SEA Europe Genel Sekreteri Christophe Tytgat konuyla ilgili olarak şu ifadelerde bulundu: "Ticaretin korunmasına yönelik araçlardaki yasal boşluklar, gemi inşa sektörünün 30 yıldan fazla bir süredir haksız ticaret uygulamalarına karşı kendisini koruma altına alamamasına sebep oldu.

Yapılan birçok beyan ve taahhüte rağmen, başta gemi inşa sektörü olmak üzere Avrupa'daki deniz teknolojileri sektörü, söz konusu yasal boşlukların ortadan kaldırılması amacıyla somut adımlar atılması için beklemeye devam ediyor."

Tytgat sözlerini şu şekilde sonlandırdı: "SEA Europe, yeni ticaret stratejisi ve AB Yabancı Devlet Yardımları Araçları'nın, gemi inşa sektöründe ticaretin korunmasına yönelik araçlardaki yasal boşlukların ortadan kaldırılması konusunda Avrupa Komisyonu'na doğru politik ivmeyi vereceğine inanıyor. Buna ek olarak SEA Europe, Avrupa deniz sektörü temelinin geliştirilmesi ve korunması için gerekli 'otonom' araçları benimsemek amacıyla Avrupa Komisyonu ile ortak çalışmalar yürütmek istiyor."

(Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

AVRUPA GEMİ İNŞA SEKTÖRÜNDE İŞTEN ÇIKARMALAR ARTIYOR

Koronavirüs salgını nedeniyle armatörlerin yeni gemilere yatırım yapmaması sonucunda gemi inşa sektörü zor günler geçiriyor.



Salgın; kapasite aşımı, zayıf talepler ve dünya ticaret hacmindeki düşüş gibi nedenlerden dolayı halihazırda zor durumda olan gemi inşa sektörünü olumsuz yönde etkiledi.

Avrupa gemi inşa sektörü, salgından önce iyi bir durumda olan yüksek kalite ve yüksek fiyatlı kruvaziyer gemi ve yolcu gemisi üretimi sektörüne odaklandığı için iyi bir durumdayken, salgınla birlikte turizm sektörü sekteye uğradı. Gemi seferlerinin durdurulması ve kruvaziyer sektöründe büyük kayıpların yaşanması, Avrupa gemi inşa sektörünü de olumsuz yönde etkilenmeye başladı.

2020'nin ilk yarısında küresel gemi inşa sektörü tonaj bazında siparişlerde %62'lik bir düşüş yaşamıştı. 2019 yılı ile kıyaslandığında ise sektörde

%70'den fazla değer kaybı yaşandığı gözlemlendi. SEA Europe Başkanı Kjersti Kleven, mevcut rakamların sektörde yaşanan düşüşün yıl boyunca devam edeceğini gösterdiğini ifade etti. Özel bir şirketin CEO'su olan Martin Stopford ise tersanelerde büyük sipariş açıklarının olduğunu belirtti. 2021 yılında dünyadaki tüm tersanelerde yaklaşık 80 milyon dwt ağırlığında gemi üretimi gerçekleştirileceğini belirten Stopford, mevcut siparişler göz önünde bulundurulduğunda bu sayının 2022 yılında 55 milyon dwt'ye düşeceğini ifade etti.

Yaklaşık 11 milyon Telfa Edilmiş Brüt Tonaj (Compensated Gross Tonnage – CGT) kapasitesi ile dünyada birinci sırada yer alan Çin'i 9 milyon CGT ile Güney Kore, ardından 6 milyon CGT ile Japonya takip ediyor.

Martin Stopford şu şekilde bir açıklamada bulundu: "Mevcut koşullarda azalması beklenen fiyatlar geçtiğimiz sene yalnızca %4 oranında düşerek yerini korudu. Yeni inşa fiyatları ise %3 düşüş gösterdi.

Dolayısıyla, fiyatların birkaç yıl içerisinde %30 veya %40 gibi oranlarda azaldığı 80'li yıllardaki fiyat düşüşlerini günümüzde yaşamamaktayız. Fiyatların sabit kalmasının sebeplerinden bir tanesi yatırımcıların fiyatlar hakkında endişe duymamalarıdır. Yatırımcıların yaşadığı en büyük endişe ise 10 yıl içerisinde eskimeycek gemileri nasıl sipariş edecekleridir."

Kjersti Kleven'a göre yatırımlardaki gecikmeler, daha iyi piyasa koşulları ve güven ortamı sağlanana kadar devam edecek. Diğer sektörlerde olduğu gibi tersaneler ve ekipman sağlayıcı şirketler üretim süreçlerinde birçok sorun yaşıyor ve söz konusu tersane ve şirketlerin birçoğu üretimlerini durdurmak zorunda kalıyor, bahse konu gecikmelerden dolayı bazı şirketler nakit problemi ile karşı karşıya kalıyor.

Yaşanan nakit sıkıntısı nedeniyle 2020 yılında işten çıkarmalar başlamış olup, bu durumun 2021 yılı ve sonrasında da devam edeceği bekleniyor. Kleven'a göre, yeşil ve dijital geçiş sürecini başarıyla tamamlamak için yeni yeteneklerin araştırılması ve yatırım yapılmasına ilişkin ihtiyacın en üst seviyede olduğu bu dönemlerde işten çıkarmalar sektördeki know-how'ı çok olumsuz yönde etkileyecek.

(Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

1 Ocak – 26 Nisan 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır. 2021 yılı Ocak ayından itibaren aşağıda belirtilen Memorandumlar kapsamında gerçekleştirilen denetimlerde herhangi bir Türk Bayraklı gemi tutulmamıştır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	KASIM 2020	ARALIK 2020	OCAK 2021	ŞUBAT 2021	MART 2021	NİSAN 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 NİSAN) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (NİSAN)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	0 (55 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (7 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (99 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (20 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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



Denizyolu taşımacılığında son durum



EMRE ELĐENER *

COVID-19 pandemisinin etkileri tüm dünyada ne yazık ki hala sürüyor. Bu durum doğal olarak küresel ticarete yani dış ticaretimizde, paralelinde ise lojistik sektöründeki inişli-çıkışlı seyrini koruyor. Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli rol oynayan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacme sahip, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınması açısından son derece önemli bir taşıma modu ve dünya ticaretini en çok etkileyen taşımacılık türü olarak karşımıza çıktığı için denizyolu taşımacılığı da küresel pandeminin gidişatından önemli ölçüde etkileniyor. 1980'li yılların başlarından bu yana konteyner ile denizyolu taşımacılığının dünyada süratle yaygınlaşması ve bu taşımacılık türüne göre yeni nesil konteyner gemilerinin ve yeni nesil limanların kurulmaya başlanmasıyla küresel çapta denizyolu taşımacılığı büyümeye ve değişmeye başladı.

Son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermesi, 2019 yılında tüm dünyada taşınan yüklerin yüzde 84

oranında denizyolu ile taşınması, küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır.

Türkiye'de 2010 ve 2020 yılının üçüncü çeyreğine kadar olan dönemde denizyolu ile taşınan ithalat yükleri 2019 yılına kadar yüzde 60'larda seyretti. 2014 ve 2015 yıllarında payı yüzde 69'a kadar yükseldi. Ancak 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda 10 yıllık dönem içerisinde, ilk kez payı yüzde 60'ın altına indi ve yüzde 58,10 oldu. Değer bazında ihracat taşımalarında ise denizyolu taşımacılığı incelenen dönemde payını 2015-2018 yılları arasında sürekli artırdı. 2018 yılında ihracat taşımalarında değer bazında payı incelenen dönemin en yüksek oranı olan yüzde 63,31'e kadar yükseldi. İthalatta olduğu gibi ihracatta da denizyolu taşımacılığının değer bazındaki payı 2020 yılının ilk üç çeyreği sonunda yüzde 60'ın altında kaldı ve yüzde 59,86 olarak gerçekleşti.

yaşanmaya başladı. Pandeminin başladığı yer Çin bundan ilk kurtulan ve normal çalışma temposuna dönüş yaparken, birikmiş siparişler ve üretimin de hız kazanmasıyla yüksek miktarlarda ekipman ihtiyacı yarattı. Ortalama her yıl yüzde dört artan konteyner üretimi pandemi sürecinde olumsuz etkilendi ve üretim düştü. Pandeminin başında Çin'in durmasıyla armatörlerin ilk reaksiyonları, "blanksailing" dediğimiz sefer iptalleri oldu. Ayrıca pandemi kaynaklı ithalat yüklerinin boşaltılmasındaki yavaşlama sonucu, boş ekipman temininde de sorunlar yaşanmaya başladı.

YÜKSEK TALEP VE YAŞANAN GELİŞMELER NAVLUN ARTIŞLARINA NEDEN OLDU

Tüm büyük armatörler daha karlı olan Uzakdoğu'ya boş ekipman gönderdiler. Ülkemizin ithalatının yavaşlaması ve boş ekipman desteğinin yeteri kadar olmaması sorunların başlangıcı oldu. Gemi kapasitelerinin de pandemi



Pandemi sebebiyle Şubat ve Mart 2020 itibarıyla ülkelerde kapanmalar, global çapta talepte ve arzda, anormallikler

dönemine göre düşürülmesiyle beraber asıl sıkıntı başlamış oldu. Avrupa başta olmak üzere, Kuzey Afrika'ya büyük



armatörler yeterli sayıda konteyner ayırmadı. Bu da özellikle Akdeniz'de çalışan lokal armatörlerde yığılmalara sebep oldu. Yüksek talep ve tüm bu gelişmeler piyasada navlun artışlarına neden oldu. Asya-ABD hattındaki sıkışıklık ve yüksek navlunlar sebebiyle Türkiye'den siparişler arttı. Yüklemler de zamanında yapılamayınca, üreticilerin stok fazlası oluşmaya başladı.

Global konteyner gemilerinin zamanında varış oranları en düşük seviyelerde gerçekleşti. Bu da tüm dünyada ekipman akışını yavaşlattı. Gemiler daha geç varmaya ve daha geç tahliye edilip, daha geç teslimatlar yapılmaya başlandı. Çin çok hızlı toparlandı ve konteyner talebi diğer bölgelerden hızlı arttı. Çin-ABD navlunları çok yükseldiğinden armatörler Çin'e boş ekipman gönderdi. Bu konteynerler de ağırlıklı ABD ve

Avrupa'ya gönderildi. Gelişmiş ülkelerin limanlarında Ekim 2020'den bu yana sıkışıklık mevcut. Konteynerler pandemi koşullarında yavaş çekilmeye başladı ve bu durum devam ediyor. Kısmi kapanmalardan kaynaklı tren/kamyon firmalarının arzında düşüş var. Bu da konteynerlerin çekilmesi ve boş dönüşlerin gecikmesine yol açıyor. ABD'de konteynerlerin tekrar Çin limanlarına boş dönüş süresi ortalama 63 gün oldu.

Çin ile ABD arasındaki konteyner hacmi, geçen seneki rakamlara göre aylık ortalama 900.000 TEU iken, bu sene hacim yüzde 23,3 oranında artmış durumda. Dünyada şu an mevcut konteyner gemilerinin yaklaşık 23 milyon TEU taşıma kapasitesi var. Global konteyner üretimi 2020'de yüzde 35 düştü. 2021'de yüzde 40 artış bekleniyor. Çinli üreticiler tam kapasite çalışıyor

ve ayda 300,000 TEU üretim yapıyor. Malezya ve Hindistan gerekli yatırımları yaparak, 1-2 yıl içerisinde üretime başlayacaklarını açıkladılar.

2020'de dünya ekonomisi yüzde üç daraldı. 2021'de düzelmeye beklendiği gibi devam ederse, yüzde 5.8 büyüme bekleniyor. Aşılama süreci beklenildiği gibi ilerlemiyor. Gelişmiş ülkelerdeki tasarruf miktarı pandemide arttı, bu durum 2021-2022'de global ticaret talebini normalin üzerinde tutacaktır. Gelişmiş ülkelerin Türkiye'den mal taleplerinin yüksek seyretmesi bekleniyor. 2021 ve 2022'de, konteyner gemisi ve yeri arzında düşük büyüme bekleniyor. Bu da, artan global talep göz önüne alındığında, ekipman ve yer sıkışıklığının Eylül 2021'e kadar devam edeceğini göstermektedir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.
Evlîya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sİt. No. 1/ BA
info@leomarine.com.tr



Global bunker sektörünün son yıllardaki evrilimi, 2020 geçiş dönemi ve Covid-19 etkisi



* CAN ERTEM

Gemi yakıt (bunker) sektörü denizcilik sektörüne yılda yaklaşık 230 milyon ton civarında yakıt sağlamaktadır. Bu miktarın büyük kısmı (yüzde 90'dan fazlası) kredili satışlarla sağlanmaktadır (minimum 21 gün vade). Yani bunkerciler aslında denizcilik sektörüne bir nevi likidite/finansman sağlamakta ve birer finans kuruluşu gibi hareket etmektedirler.

Yakıt fiyatlarının ton başına ortalama 500 dolar olduğu günümüzde, sağlanan finansman/likidite miktarı gemilerin boyutuna göre tek bir ikmalde iki milyon dolar gibi bir rakama kolaylıkla ulaşabilmektedir. Bu durum bunkerin denizcilik sektörü içerisinde herhangi bir yan sanayi olarak görülmesinin son derece yanlış bir yaklaşım olduğunu ve bunkercilere yapılan ciddi bir haksızlık olduğunu da ortaya koymaktadır. Bunker

sektörü denizcilğe can veren, onu ayakta tutan, onu finanse eden başlı başına bir ana sektördür ve yan sanayi olarak görülmemelidir.

BUNKER SEKTÖRÜ 2014'DEN SONRA ÇOK CİDDİ DÖNÜŞÜM VE DEĞİŞİM GEÇİRDİ

Bunker sektöründe ana hatlarıyla iki tip oyuncu vardır. Fiziksel ikmalciler ve tüccarlar (traderlar). Komisyoncu kuruluşların ise (brokerlar) son 10 yıl içerisinde sektördeki etkinlikleri ciddi şekilde azalmış ve bazı lokal marketlerle sınırlı kalmıştır (bkz. Kuzey Amerika marketi). Fiziksel ikmalciler için mutfağındaki şeflerdir. Kargoların satın alınması, ithal edilmesi, depolanması, lojistiği ve alıcı gemilere dağıtımını fiziksel ikmalcilerin görev alanı içerisindedir. Ayrıca fiziksel ikmalciler fiyat riski ve müşteri kredi riski gibi önemli risklerin altına girmekte ve aynı zamanda kargo alımları için bankalardan finansman/akreditif temin etmekte ya da kendi öz sermayelerini kargo alımları için kullanmaktadırlar.

Traderlar ise, fiziksel ikmalciler için sıralanan risklerin çoğundan muaf olmakla beraber, müşteri kredi riski ve likidite riskini yönetmek gibi önemli pozisyonlar almaktadırlar. Özellikle son yıllarda değişen ve dönüşen bunker sektörü, traderları likidite risk yönetimi anlamında ciddi şekilde zorlamaktadır. Ayrıca son birkaç yıl içerisinde bazı büyük tonaj armatörlerinin bir araya gelerek oluşturduğu bunker havuzları (bunker pool, bkz Hafnia) ve armatör ve ikmalciler tarafından kurulan ortak girişimler (joint venture, bkz Trafigura ve Frontline/Golden Ocean ortak girişimi TFG Marine) de piyasaya girmeye

başladılar. Bu yapılanmaların amacı hacimsel konsolidasyona giderek, ölçek ekonomisi yaratmak ve bünyedeki armatör yapıların satın alma maliyetlerini düşürmektir.

Bunker sektörü özellikle Kasım 2014'de dönemin en büyük bunker oyuncusu OW Bunker'in iflasından bu yana çok ciddi bir değişim ve dönüşüm geçirmiştir. 7 Kasım 2014 sektör için bir milattır. O döneme kadar fiziksel ihmalcilerin genel algısı ürünün son kullanıcıları (end user) olan armatör ve operatörlerin yüksek kredi riskli yapılar olduğu şeklindeydi ve genelde satışlarını daha az riskli gördükleri trader şirketlere yapma eğilimdeydiler. Fakat OW Bunker'in iflası ve sonrasında yaşananlar, bunun doğru olmadığını ve aradaki trader şirketlerin de iflas edebileceği ve iflas eden trader şirketlerden tahsil edilemeyen alacakların gemi tutuklama yoluyla son kullanıcılardan tahsil edilmesinde ciddi zorluklar yaşanabileceğinin görülmesinden sonra bu yaklaşım ciddi bir şekilde değişmiştir.

Günümüzde fiziksel ikmalciler son kullanıcılara, özellikle ödeme performansı iyi olan armatör ve operatörlere çok daha yoğun bir şekilde direk olarak satış yapmaktadırlar. Bu durum fiziksel ikmalcilerle traderlar arasındaki kar marjı dengesini fiziksel ikmalciler lehine bozmuş ve trader şirketleri kar marjlarını arttırabilecekleri kredi riski daha yüksek ve ödeme performansı daha sorunlu olan armatör ve operatör yapılara satış yapmaya doğru itmiştir. Yani bunker trader şirketleri bir nevi "payday loan" tipi finansman şirketlerine dönüşmeye zorlanmıştır. Bugün yüksek kredi riski almayan ve müşterilerine uzun vadeli



kredili satış imkânı sağlamayan ya da sağlayamayan bunker trader şirketleri için faiz, veri, yıpranma payı ve amortismanöncesi kar (EBITDA) marjları %1'in altındadır.

Bunker sektörü için son yıllarda yaşanan en büyük sıkıntılardan birisi de banka finansmanı bulmada yaşanan zorluklardır. Bunun en büyük nedeni son beş yıldır arka arkaya yaşanmakta olan ve genellikle yolsuzluktan kaynaklanan bunker şirketi iflasları ve bunun sonucunda bankaların bilançolarında yaşanan bozulmalardır. Örnek vermek gerekirse; 2020 yılında gerçekleşen Hin Leon ve GP Global iflaslarından sonra sektörün en büyük finansörleri olan ABN Amro, Societe General, BNP Paribas ve Rabobank gibi bankalar emtia ticareti finansmanından tamamen çekilme kararı almışlardır.

Diğer birçok banka da sektöre verdikleri kredileri ciddi miktarlarda düşürmüşlerdir. Ayrıca finans

kuruluşlarının kredi verirken, çok önem verdikleri vadeli alacak sigortaları alanında da ciddi problemler yaşanmakta ve birçok sigorta şirketi bunker sektörüne sıcak bakmamaktadır.

Bunda en büyük etken, 2008'den beri navlun piyasalarında yaşanan ciddi dalgalanmalar ve bunun neticesinde yaşanan büyük ölçekli ve sansasyonel armatör ve operatör şirket iflaslarıdır. Sektörü terk eden bankaların yerini çok daha yüksek maliyetlerle finans veren alternatif finans kapital şirketleri doldurmaktadır. Ayrıca dünya genelinde temiz enerjinin giderek önem kazanmasıyla birlikte, yüksek karbonlu bunker için finansman bulmak gittikçe zorlaşmaktadır.

Sektörde dikkat çeken bir diğer önemli gelişme de son yıllarda yaşanan sektör içi konsolidasyondur. Bunun en büyük uygulayıcısı Danimarkalı Bunker Holding grubudur. Şirket son beş yıl içerisinde LQM, Glander ve Ocean Connect Marine

gibi piyasada kendisine yer edinmiş büyük çaplı trader ve broker şirketleri bünyesine katmıştır. Ayrıca emtiya sektörünün büyük oyuncularını Mercuria ve Trafigura fiziksel ikmalci olarak son yıllarda agresif bir büyüme göstermişler ve dünya üzerindeki ikmal noktalarını hızlı bir şekilde arttırmışlardır. Sektörde temiz enerjinin (özellikle LNG) önem kazanmasıyla beraber Shell ve Total gibi oil-major şirketlerdesektöre geri dönüş yapmaya başlamışlardır.

2021'İN İLK ÇEYREĞİ BUNKER SEKTÖRÜ AÇISINDAN NEGATİF BİR SEYİRLE DEVAM ETTİ

Bunker sektörü için diğer bir dönüm noktası da 1 Ocak 2020'de yürürlüğe giren düşük sülfürlü yakıt regülasyonudur. Bu dönüşüm öncesi bunker şirketleri hem yeni ürünün temini, hem de beklenen fiyat artışları için yeni finansman kaynakları yaratma yönünde ciddi çabalar göstermişlerdir. Regülasyon, 2019 yılının son çeyreğinde ve 2020 yılının ilk çeyreğinde sektöre

satışlar ve kar marjlarının yukarı hareketi anlamında ciddi bir ivme kazandırmıştır.

Düşük sülfürlü yakıt fiyatları ton başına ortalama 600 doların üstüne çıkmıştır. Ama hemen sonrasında yaşanan pandemi ve petrol fiyatlarındaki ani düşüş, sektör için ciddi bir şok etkisi yaratmış ve yakıt fiyatları 2020'nin ikinci çeyreğinde birçok limanda 200 doların altına inmiştir.

Bununla beraber pandeminin etkisiyle dünya emtia ticaretinde ciddi bir düşüş yaşanmış ve deniz taşımacılığındaki ciddi daralma sonucunda bunker talebinde %20'lere varan düşüşler görülmüştür. 2020 yılının ikinci ve üçüncü çeyreklerinde sektör resesyon yaşamıştır. Talepteki düşüş daha çok batı yarım küredeki limanları etkilemiş

ve bu bölgelerdeki düşüşler %15-%20'lere kadar çıkmışken, Asya-Pasifik Bölgesi'nde %5'le sınırlı kalmıştır. Bunda Çin ekonomisinin 2020 ikinci çeyreğinden sonra toparlanması ve yılı %2.3 büyüme ile kapatmasının büyük etkisi olmuştur. Fiyatlardaki düşüşler ve talepteki daralma bunker sektörüne düşen satış hacimleri ve kar marjları olarak yansımıştır.

2021'in ilk çeyreği de bunker sektörü açısından negatif bir seyirle devam etmiştir. Bunker fiyatları ham petrol fiyatlarına paralel bir şekilde artış göstermiş ve 500 dolar seviyesine çıkmış olmasına rağmen, talep tarafındaki daralmanın devam etmesi sonucu sektör resesyondan çıkıp bir nevi stagflasyona girmiştir. Bugün pandemi halen bütün şiddetiyle devam etmekte olduğunda

denizle yolcu taşımacılığı tamamen bitmiş durumdadır.

Ayrıca ham petroldeki fiyat oynaklıkları ve talep darlığı nedeniyle ham petrol arama projeleri askıya alınmış ve bu projelerde kullanılan petrol arama platformları (drilling rigs) ve destek gemileri (offshore support) ve bu projelere parça ve ekipman taşıyan çok amaçlı gemiler (MPP) limanlarda yatar hale gelmiştir. Ayrıca talep darlığı nedeniyle şu an petrol tanker navlunları da çok düşük seviyelerdedir ve birçok armatör tankerlerini limanlarda yatar hale getirmiştir. Pandemi tamamen bitmeden ya da ciddi anlamda kontrol altına alınmadan, sektörde ciddi bir talep artışı beklenmemelidir.

* SING FUELS / TİCARİ DİREKTÖR

NİSAN 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	403.500	500.000	545.000
Piraeus	388.500	510.000	537.500
Malta	404.000	471.500	519.500
Novorossissk	391.000	455.000	555.000
Ceuta	377.500	478.500	530.000
Gibraltar	377.500	478.500	530.000
Rotterdam	358.000	459.500	490.000
Fujairah	389.000	480.000	590.000
Singapore	372.000	481.500	514.000
Brent 62.74			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	406.000	512.500	558.750
Piraeus	395.000	519.000	544.500
Malta	411.000	489.000	541.500
Novorossissk	391.000	445.000	545.500
Ceuta	393.500	495.500	550.000
Gibraltar	393.500	495.500	550.000
Rotterdam	372.000	476.750	512.000
Fujairah	397.500	500.000	597.500
Singapore	383.500	501.000	532.000
Brent 65.16			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	403.500	500.000	550.000
Piraeus	407.250	525.250	553.250
Malta	412.000	489.500	540.500
Novorossissk	391.000	445.000	545.000
Ceuta	399.250	490.250	548.500
Gibraltar	399.250	490.250	548.500
Rotterdam	372.500	472.000	507.250
Fujairah	392.000	492.500	592.500
Singapore	386.000	492.000	524.750
Brent 65.37			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	409.500	500.000	550.000
Piraeus	414.500	524.500	552.500
Malta	426.000	489.000	550.000
Novorossissk	391.000	450.000	550.000
Ceuta	401.000	489.000	554.000
Gibraltar	401.000	489.000	554.000
Rotterdam	375.000	475.000	506.500
Fujairah	392.500	490.000	590.000
Singapore	382.000	490.000	525.000
Brent 65.03			

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

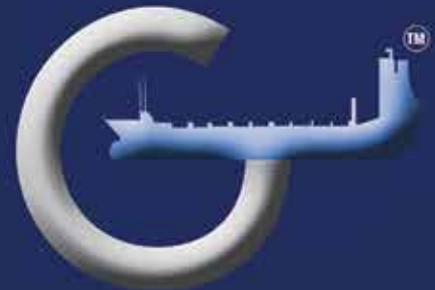


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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



Natchez on the Waterfront *

Pontoon tekneler artık sadece yüzen birer sal değiller

Henüz küçük bir çocukken hafızamda kalan pontoon teknesinin (tombaz kayık) aslında dıştan takma motora sahip yüzer bir sal olduğunu hatırlıyorum. Eskimiş ahşap güvertede oldukça eğlenceli ve dizlerimde çok sayıda yara bere bırakan anılarım oldu! Hatıralarım ve gerçekler çok da uzak değil. Aslında, ilk pontoon teknesi Ambrose Weeres tarafından 1951'de uç uca kaynak yapılmış iki sıra su geçirmez çelik varil üzerine ahşap bir platform yerleştirilmek suretiyle tasarlandı. Bu ilk "tekne" Minnesota, Stearns County'de bulunan Horseshoe Gölü'nde test edildi. Ertesi yıl Weeres Industries'i kuran Weeres 40 tekne siparişi aldı. Sonrasında ise Weeres'in şirketi Weeres Industries'i 1956 yılında sattığı; Weeres Industries şirketinin ise Premier Marine tarafından devralınmadan önce yaklaşık 60 yıl boyunca binlerce tekne sattığı anlatılıyor.

PONTOON TEKNELER ABD'NİN TEKNE SATIŞLARININ ÜÇTE BİRİNİ OLUŞTURUYOR

Günümüzde uzunlukları yaklaşık 7 fit ile 100 fitin üzerinde, genişlikleri ise 4 ile 20 fit arasında değişen ebatta pontoon tekne üreten birçok firma bulunuyor. Satılan tekneler arasında en çok rağbet görenler, arkadan çekilebilmeye elverişli olması nedeniyle halen uzunluğu 20 ile 30 fit, genişliği ise 8 ile 8,5 fit arasında değişen tekneler. Kuzey Amerika'da rekreasyonel denizcilik endüstrisini on yıllardır tarihin en düşük tekne satış rakamlarını yaşamak zorunda bırakan "Büyük Durgunluk"tan çıkaran pontoon tekne satışları istikrarlı bir şekilde artış gösterirken, pontoon tekne satış rakamları da; 2018'de yaklaşık 58.000, 2019'da yaklaşık 60.000 tekne satışı ile yıllara sari olarak en yüksek artış yüzdesini gördü. Aslında, Ulusal Deniz



Taşıtları Üreticileri Birliği (NMMA) rakamlarına göre, pontoon tekneler şu anda ABD'nin yeni tekne satışlarının yaklaşık üçte birini temsil ediyor. Bu yazının tarihi itibarıyla 2020 nihai rakamları henüz kesinlik kazanmamıştı, ancak pandeminin her tür tekne için satış rakamlarını tavana vurduran etkisi göz önüne alındığında, pontoon tekne satış beklentilerinin çok ama çok iyi olacağını söyleyebiliriz.

Pontoon tekneleri kimler satın alıyor? Alıcıların çoğunluğu halen baby boomer (1946 ile 1964 yılları arasında doğanlar) kuşağından olsa da, Y kuşağına mensup artan sayıda pontoon meraklısı var. Bugüne kadar teknelere olan merakı en düşük seviyelerde olan Y kuşağının ilgisi özellikle önemli. Bunun nedeni, teknelerin çok yönlülüğü ve oldukça donanımlı tekneler için bile daha geleneksel teknelere kıyasla nispeten düşük yatırım maliyeti ile açıklanabilir.

Daha genç nesilleri tekne merakı ile tanıştırmamanın önemi yadsınamaz. Sektör uzun süredir genç katılımcılar

ve yeni nesillerin dikkatini tekneçiliğe çekmenin yollarını bulmakta zorlanıyor. Teknede vakit geçirmenin hazzını yaşayan genç kuşak temsilcilerinin sayısı arttıkça, gelecekteki nüfusun teknelere olan ilgisinin artma olasılığı o kadar yükselecektir. Sektör en temel seviyede yüzer sal görünümüne pontoon teknedeki daha lüks donanıma sahip, hızlı hareket eden, hatta bazıları üst güverteye sahip rekreasyon platformlarına kadar geniş bir yelpazede pontoon tekne alternatifleri sunabilir hale geldiğinden pontoon teknelerin popülerite artışını anlayabiliyoruz. Çoğunlukla iç göllerde ve nehirlerde karşımıza çıkan bu oldukça çok yönlü, manevra kabiliyetine sahip deniz taşıtlarının seyir, balık tutma, su kayağı, diz sörfü gibi su sporlarının dışında sadece sahile inerek keşif yapma ve elbette eğlenceli vakit geçirmeye elverişli farklı güçlerde alternatifleri mevcut. Bu tekneler işlev için tasarlanmıştır.

Kimileri pontoon teknelerin tek güverteli, çift güverteli ve daha çok yüzer ev olarak kullanılabilen üç kategoriye

ayrıldığına iddia edebilir. Hatta bazı pontoon üreticileri, bilhassa bu üçüncü kategorinin pontoon tekne olarak adlandırılmayacağını savunabilir. Buna rağmen pontoon teknelerin tamamı çok yönlüdür, kullanımı nispeten kolaydır, ayrıca isteğe bağlı olarak her türlü konfor ve lüks donanımla zenginleştirilebilir. Diğer rekreasyon teknelerine kıyasla neden bu kadar popüler oldukları sorusuna muhtemelen verilebilecek en kolay cevap, daha çok aile teknesi ve bazılarında göre bir parti teknesi (aynı tip teknenin bu iki kullanıcı grubuna eşit derecede çekici geleceğini düşünmesek bile) olarak adlandırılmaları olabilir. Aslında, pontoon tekneler çok da uzun olmayan bir süre önce parti teknesi (veya parti mavnası) olarak popülerlik kazanmaya başlamıştı.

Pacific Northwest'teki Hagadone Marine Group'un da belirttiği gibi, pontoon teknelerinin daha popüler hale gelmesinin en önemli beş nedeni arasında "geniş depolama alanı, yeni başlayanlar ve aileler için kolaylıkla kullanılabilir olmaları, daha uzun kullanım ömrü, çok sayıda özelleştirme seçeneği ve her amaç için mükemmel bir çözüm olması" sayılabilir. Tamam; son kısımda satış departmanı biraz abartmış olabilir, ancak yine de oldukça çok yönlü oldukları söylenebilir ve sektör, özel işlevlere yönelik yeni modeller geliştirmeye devam ediyor. Ancak daha da önemlisi; pontoon tekneler, eşit büyüklükte ve 2 ila 3 kat daha pahalıya mal olabilecek geleneksel teknelerden genel olarak daha ucuzdur (Lüks tasarımlı pontoon modellerinden bazıları kesinlikle bu fiyat avantajını ortadan kaldırmaya çalışıyor!).

Pontoonlar temelde dikdörtgen bir tasarıma sahiptir; dolayısıyla teknenin şekli ve hızı nedeniyle sürmek, manevra yapmak ve yanaştırmak nispeten kolaydır. Boyutları ve iki ila üç alüminyum dubayla desteklenmiş dikdörtgen şekli nedeniyle alabora olmaları veya devrilmeleri zor olduğundan bu tekneler aynı zamanda güvenlidir. Aynı zamanda boyutları ve

sahip oldukları motor gücüne bağlı olarak su kayağı ve wakeboard yapmak için uygun hıza erişebilirler. Alüminyum gövdeleri, sahile daha kolay yanaşmayı sağlarken, rıhtımlara çarpma veya kayalara bindirmek karşısında geleneksel fiberglas veya ahşap gövdeleri teknelere kıyasla çok daha güvenlidir. Tasarımı aynı zamanda aynı uzunluğuna sahip geleneksel v-gövdeli tekneye kıyasla daha fazla yolcu taşımaya izin verir.

PONTOON SEKTÖRÜ HER TÜRLÜ KOLAYLIĞI SAĞLAMAYA ÇALIŞMAKTADIR

Bununla birlikte, pontoon tekneler düz ve nispi suda en rahat kullanılan ve en iyi performansı gösteren teknelerdir. Dalgalı denizde seyir performansı iyi değildir; açık denizde seyir elverişli taşıtlar tasarlamak üzere bir takım adımlar atılmış olsa da, bu alan hala gelişmeye açıktır. Karavan (RV) sektöründe olduğu gibi pontoon meraklıları da her şeyden uzaklaşmayı severler, ancak tüm donanımları yanlarında götürmek isterler. Pontoon sektörü her türlü kolaylığı sağlama fırsatını değerlendirmeye niyetlidir.

Bazı tekne meraklıları kaçmak, bir adaya gitmek ve gece kamp yapmak isterken, diğerleri teknede geceleme ve bir kamaraya sahip olmayı tercih ederler. Ancak pontoon tekne meraklıları, teknenin bir kısmını yüzen bir çadıra dönüştürebilecek kanvas tipi tente eklentilerinin dışında üreticinin kabin alternatifleri sunma girişimlerini bugüne kadar büyük ölçüde reddetmiştir. Kabinler, pontoon tekne meraklılarının çok sevdiği geniş ve açık güverte imkanından oldukça uzak görünür.

Elbette, kabin konseptini tercih ederek 100 fit ve üzerindeki kabin boyutlarıyla teknelerini yüzer eve dönüştürerek tipik karavanınızı gölgede bırakanlar bunun istisnası olacaktır. Bu yüzen evler, kendi eviniz için düşünebileceğiniz herhangi bir donanımın dışında tüm su sporlarına uygun ekipmanlarla donatılabilir; ancak (kayak ekipmanlarınızı yanınızda getirmedığınız sürece) arkada su kayağı

yapamazsınız. Bazıları misafirhane, otel ve hatta ofis olarak da kullanabilecekleri daha büyük tekneleri tercih ederler.

ABD'de bu teknelerin genellikle motorları vardır ve seyahat edebilirler. Kimileri bu araçları bir karavana benzer şekilde kullanır; gölleri ve nehirleri keşfe çıkarlar. Birçoğunda aile olarak kullanımı teşvik eden kaydıraklar ve diğer eğlence oyuncakları vardır. Diğer bazı ülkelerde, özellikle Asya'da, bu taşıtlar motorsuz sipariş edilirler ve daha çok eğlence mekanları, otel ve konut amaçlı olarak kullanılırlar. Pontoon teknelerine dikdörtgen şekilleri ve tipik konfigürasyonları nedeniyle marinalarda baş taraftan kolayca bordalanır; bu da, rıhtımda geleneksel eğlence teknelerine kıyasla daha fazla teknenin bordalamasını kolaylaştırır. Ayrıca, sadece bir hafta sonu veya birkaç gün için değil, bir hafta veya daha uzun sürelerde kiralama yapılarak iyi bir gelir kaynağı olabilirler.

Salgın, pontoon ve diğer tekne alternatiflerine yönelik talep bağlamında önemli bir hızlandırıcı olmuş olsa da esas konu, özellikle marinalar için, tekne sahiplerinin teknecilikle ilgilenmesini sağlamak olmalıdır. Tekne yarışları ve diğer su sporları etkinliklerini düzenlemek bu bağlamda sadece birkaç yöntemdir. Mangal partileri, daha normal zamanlarda, her zaman popüler birer cazibe merkezidir ve elbette müşterilerle sohbet etmek, ne düşündüklerini ve ne aradıklarını öğrenmek, fikirlerini değerlendirmek ve ekstra yol kat etmek pontoon ve diğer tekne meraklılarının geleceğini garanti etmenin harika yollarıdır.

Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesis konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kıyı tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. Şirketinin başkanıdır. Yorum ve sorularınızı 914/698-5678 numaralı telefon, 914/698-7321 numaralı faks ya da dan.n@dsnainc.com-e-posta adresi üzerinden kendisine iletebilirsiniz.



ULUÇ KEDME *

2021 senesi başı itibari ile yükselişine hız veren marketin, hızını az biraz kesmiş olsa da artışında devamlılık olduğunu görmekteyiz.

Baltık Kuruyük Endeksi'ne baktığımızda özellikle Panamax ve Capesize endekslerinin de etkisi ile pozitif yönde tutunmaya devam ettiğini ve son bir aylık değişiminin %30'a yakın oranda artış olarak seyrettiğini

Uzun bir zaman sonra oldukça olumlu bir piyasa yaşanıyor

görüyoruz. Baltık Supramax Endeksi'ne baktığımızda ise benzeri şekilde son bir aylık değişimde üzerine %6 oranında bir artış daha eklendiğini söyleyebiliriz. Son olarak Baltık Handysize Endeksi'ne baktığımızda da diğer endekslerin aksine son bir aylık değişimin negatif yönde %15'e yakın daraldığından bahsedebiliriz. Özellikle küçük Handsysize diye tabir ettiğimiz 20.000 DWT altı tonajlara ve koster tonajlarına da yön gösterici Handysize Endeksi'nin yansımaları bahsi geçen tonajlarda da ewelki ayların aksine nispeten biraz daha aşağı yönlü navlunlar ile görmekteyiz, ancak özetlemek gerekirse halihazırda armatörleri oldukça tatmin eden bir marketten söz etmemiz mümkün. Tanker endekslerine baktığımızda ise özellikle mart sonundan itibaren düşüş eğilimine girdiğini görmekteyiz. Brent petrol tarafında ise, aşılmalardan artması önümüzdeki süreçte petrole olan talebin ciddi oranda artacağını

beklentisini beraberinde getirmesine karşın Hindistan ve Brezilya da dahil olmak üzere dünya genelindeki vaka artışları yakın vadeli talep endişelerini arttırmaktadır. Bu sebeple brent petrol fiyatlarının 65-68 dolar bandında sıkıştığını görüyoruz.

Demir çelik ve hurda fiyatlarının ise geçtiğimiz yıla kıyasla oldukça kuvvetli olduğunu beraberinde son 1 aydır stabil seyrine devam ettiğini söyleyebiliriz. Özetle dünya genelinde aşılmanın hız kazanması, talebe yetişemeyen arz, emtia fiyatlarındaki artış, stoklama eğiliminin de artması ve petrole olan talebin artacağını beklentisi ile uzun bir zaman sonra oldukça olumlu bir piyasa yaşanmaktadır.

Yaz döneminde kısmi yavaşlama normal olarak beklense de, özellikle 2022 senesine de sarkması beklenen olumlu seyrin devamlılığının beklendiğini söylememiz yanlış olmayacaktır.

NİSAN 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
ULTRA SASKATCHHEWAN	61.484	2010	JAPAN	BULK	NA	NA
GEORGIANA	53.383	2008	CHINA	BULK	NA	9,50
JAG ROHAN	52.450	2006	PHILIPPINES	BULK	NA	10,00
CHANG YU HAI	52.634	2003	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	7,66
CETUS STAR	33.772	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	NA
UNITED BREEZE	181.325	2012	JAPAN	BULK	GREEK	28,50
PACIFIC CANOPUS	180.330	2012	CHINA	BULK	GREEK	20,80
CAPRE ARIA	176.346	2005	JAPAN	BULK	NA	16,80
KARLOVASI	82.354	2016	JAPAN	BULK	DANISH	26,90
JAIGARH	82.166	2010	JAPAN	BULK	NA	16,90
YANGZE 16	82.031	2018	CHINA	BULK	GREEK	26,30
UWS 2	82.000	2020	CHINA	BULK	NA	27,40*
UWS 3	82.000	2020	CHINA	BULK	NA	27,40*
WANISA	79.401	2012	CHINA	BULK	CHINESE	13,65
JASMINE A	76.596	2006	JAPAN	BULK	NA	11,20



GRACE ONE	75.563	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	5,90
NAIAS	73.664	2006	CHINA	BULK	GREEK	11,25
DIMITRIS L	73.193	2001	CHINA	BULK	CHINESE	7,10
BASIC PORTLAND	60.513	2016	JAPAN	BULK	NA	21,50
GLOBAL VENUS	58.635	2013	JAPAN	BULK	NA	16,50
KOUYOU	58.595	2013	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	15,50
ORCHID HALO	56.174	2012	JAPAN	BULK	NA	14,50
BASIC PIONEER	37.196	2011	JAPAN	BULK	GREEK	12,50
ATLANTIC CLOVER	33.671	2011	JAPAN	BULK	NA	11,50
AZUL	30.587	2007	INDIA	BULK	NA	7,70
HTK SUNRISE	29.828	2006	JAPAN	BULK	GREEK	7,35
ATLANTIC BEAR	210.000	2020	CHINA	BULK	GREEK	53,00
PEAK PROTEUS	82.158	2013	JAPAN	BULK	NA	19,50
OCEAN EMPEROR	74.002	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	4,40
SERENA R	63.997	2016	CHINA	BULK	NA	19,50
RHL VAREZIA	56.738	2011	CHINA	BULK	CHINESE	10,10
SUMMERTIME DREAM	56.104	2014	JAPAN	BULK	NA	14,90
LONE STAR	35.866	2012	CHINA	BULK	NA	10,60
BULK SWITZERLAND	181.709	2010	JAPAN	BULK	GREEK	25,60
FRONTIER ISLAND	181.532	2011	JAPAN	BULK	GREEK	25,30
XIN TAI HAI	180.346	2011	CHINA	BULK	SINGAPORE	21,00
NEW EXPEDITION	176.387	2013	JAPAN	BULK	NA	27,50
LADY GIOVI	81.791	2007	JAPAN	BULK	NA	16,00
SUPER GRACE	81.629	2011	CHINA	BULK	NA	14,90
LORD BYRON	76.838	2005	JAPAN	BULK	NA	10,40
GH SEABIRD	63.553	2016	CHINA	BULK	KOREAN	19,50
TOKYO BULKER	61.439	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	14,50
SAM WOLF	57.200	2012	KOREA	BULK	NA	11,93
ARIETTA A	56.947	2011	CHINA	BULK	NA	NA
AUDACIOUS	46.683	2004	JAPAN	BULK	TURKISH	6,50
OCEAN HONESTY	38.726	2013	JAPAN	BULK	HONG KONG	14,20
OCEAN JOURNEY	38.190	2014	JAPAN	BULK	GREEK	14,75
LOWLANDS BRABO	32.280	2010	JAPAN	BULK	GREEK	10,40
VEGA MARS	31.728	2011	CHINA	BULK	CHINESE	6,50
MARAN CYGNUS	306.317	2001	KOREA	TANKER	CHINESE	24,00
GENE	304.985	2003	KOREA	TANKER	CHINESE	25,10
EMERALD STARS	37.270	2005	KOREA	TANKER	NA	8,20
STAR SWIFT	114.809	2003	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	24,00*
STAR OSPREY	114.809	2003	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	24,00*
EL GURDABIA	112.664	2002	KOREA	TANKER	NA	11,20
OCEAN MERCURY	50.353	2008	KOREA	TANKER	NA	10,90
STENA CONCERT	47.288	2004	CROATIA	TANKER	NA	NA
SOON FAAT 66	5.552	1993	JAPAN	TANKER	NA	NA
CS SHANDONG VENTURE	308.000	2021	CHINA	TANKER	UAE	87,50
GLADIOLUS	107.261	1998	JAPAN	TANKER	NA	9,20

LEOPARD MOON	49.999	2013	KOREA	TANKER	NA	21,40*
LEOPARD SUN	49.999	2013	KOREA	TANKER	NA	21,40*
MARVIN STAR	157.985	2009	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	23,50
KORO SEA	105.905	2008	JAPAN	TANKER	NORWEGIAN	16,50*
NECTAR SEA	105.370	2008	JAPAN	TANKER	NORWEGIAN	16,50*
FPMC 24	50.998	2010	KOREA	TANKER	GREEK	12,00
OCEAN MOONBEAM	50.359	2005	KOREA	TANKER	PANAMA	NA
MR PAT DOWN	50.096	2009	KOREA	TANKER	MALAYSIA	14,25
NORD BELL	38.431	2007	CHINA	TANKER	NA	8,00
NORDIC PIA	38.396	2006	CHINA	TANKER	GREEK	7,00
CO KOBE	50.681	2008	KOREA	CONT.	NA	NA
RATANA THIDA	18.196	1996	JAPAN	CONT.	INDIA	2,45
VERONICA B	14.292	2011	CHINA	CONT.	NA	8,00
PICTOR	12.640	2009	SPAIN	CONT.	ITALIAN	5,00*
PERSEUS	12.558	2008	SPAIN	CONT.	ITALIAN	5,00*
CPO NORFOLK		2009	KOREA	CONT.	GREEK	27,30
IRENES RELIANCE		2005	KOREA	CONT.	THAI	16,10
CSCL NAGOYA		2008	CHINA	CONT.	FAR EASTERN	5,80
NYK ATLAS	81.171	2004	JAPAN	CONT.	GREEK	NA
NORDVIOLET	23.519	2015	CHINA	CONT.	NA	18,90
NORDLILY	23.491	2016	CHINA	CONT.	NA	19,60
NOTRE DAME	2.631	1985	GERMANY	MPP	NA	NA
MEDITERRANEAN BRIDGE		2011	KOREA	CONT.	THAILAND	50,00
OOCL ANTWERP		2006	JAPAN	CONT.	THAILAND	33,50
GH SCIROCCO		2009	CHINA	CONT.	NA	14,50
HEDDA SCHULTE		2013	CHINA	CONT.	ASIAN SPIRIT SS	NA
NORDIC WISMAR		2011	CHINA	CONT.	NA	NA
MARIVIA		2001	POLAND	CONT.	SWISS	6,10
CHARLIE		2002	POLAND	CONT.	SWISS	6,00
CRETE I	85.622	2009	KOREA	CONT.	UAE	46,00
FOLEGANDROS	67.170	2001	JAPAN	CONT.	NA	NA
SPIRIT OF MELBOURNE	53.176	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA*
SPIRIT OF SHANGHAI	53.160	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA*
SPIRIT OF SYDNEY	53.142	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA*
SPIRIT OF HAMBURG	53.139	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA*
SPIRIT OF AUCKLAND	53.124	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA*
SPIRIT OF SINGAPORE	53.093	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA*
HOBBY HUNTER	51.671	2009	KOREA	CONT.	NA	23,50
CITY OF BEIJING	34.333	2009	CHINA	CONT.	NORWEGIAN	NA*
CITY OF HONGKONG	34.295	2009	CHINA	CONT.	NORWEGIAN	NA*
CITY OF SHANGHAI	34.269	2009	CHINA	CONT.	NORWEGIAN	NA*
POLO	22.967	2002	POLAND	CONT.	ITALIAN	6,00
BRIGHT LAEM CHABANG	17.852	2007	JAPAN	CONT.	JAPANESE	7,00
MARIA CARLA	12.579	2005	JAPAN	MPP	NA	NA

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI NİSAN 2021			
ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 465-475	US\$ 475-485	US\$ 485-495
PAKİSTAN	US\$ 455-465	US\$ 465-475	US\$ 475-485
HİNDİSTAN	US\$ 445-455	US\$ 455-465	US\$ 465-475
TÜRKİYE	US\$ 245-255	US\$ 250-260	US\$ 255-265

NİSAN 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
STAR GRIP	43.712		1986	GENERAL CARGO	TURKEY	NA
NABIIN	106.361	16.337	2002	TANKER	NA	NA
AL-MASILAH	13.845	4.400	1982	TANKER	PAKISTAN	NA
H. 114	39.776	8.814	1982	OFFSHORE	NA	NA
WEST SIRIUS		30.142	2008	PLATFORM	TURKEY	235
FATAYEVO	3.389	1.060	1985	TANKER	BANGLADESH	445
SHANGHAI CARRIER	156.750	19.524	1991	BULK	NA	NA
HARMONY CARRIER	156.183	19.524	1991	BULK	NA	NA
SUN I	109.326	20.000	2001	TANKER	BANGLADESH	449
THE MERCIFUL	73.939	9.796	1997	BULK	PAKISTAN	480
GRAND MIDAS	5.965	2.035	1992	CONT.	BANGLADESH	465
SINOCARRIER	266.307	39.125	1992	BULK	PAKISTAN	478
TEXAS ENTERPRISE	36.414	7.646	1981	BULK	INDIA	415
AASLI	6.630	2.000	1994	GENERAL CARGO	NA	NA
PRINCESS DINA	6.470	2.050	1983	GENERAL CARGO	PAKISTAN	NA
FORTUNE GLORY XLI	33.540	10.222	1997	TANKER	BANGLADESH	481
FORMOSA EIGHT	35.621	8.010	1996	TANKER	BANGLADESH	NA
MR NAUTILUS	43.538	10.650	1998	TANKER	PAKISTAN	465
PERISAI KAMELIA	127.540	34.000	1980	OFFSHORE	BANGLADESH	NA
COLUMBUS	7.505	27.588	1989	PASSENGER	INDIA	NA
BALI SEA	22.268	10.498	1982	RORO	NA	314

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

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 0,84 artış göstererek 43.647.604 ton olmuştur.

Şekil 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Mart 2021



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,66 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 8,9 artarak 13.168.044 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,69 azalarak 19.526.496 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,66 artarak 32.694.590 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu İle Dış Ticaret, Mart 2021

Aylar	Yıl	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar	Değişim	Miktar	Değişim	Miktar	Değişim
Mart	2020	12.092.311	8,90%	20.066.952	-2,69%	32.159.263	1,66%
	2021	13.168.044		19.526.496		32.694.540	
Ocak - Mart	2020	34.498.708	3,36%	60.121.361	-7,83%	94.620.069	-3,75%
	2021	35.659.526		55.416.756		91.076.282	

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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



ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787

+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi

No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE

Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79

info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik

26.04.2021

17. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta düşen yakıt fiyatlarıyla beraber stabil ve yukarı yönlü seyretti. Karadeniz içi navlunlar nehir tipi gemilerin konvansiyonel gemilerin piyasasına girmesinden dolayı baskı altında kalırken, öteki bölgelerde istikrarlı seyretti. Endeks geçen haftaki 1.044 puandan 1.057'ye çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Çin, 2021'in ilk üç ayında yıldan yıla yüzde 18,3'lük rekor bir büyüme gösterdi. Öte yandan koronavirüs sonrası toparlanmanın ilk yılında, ekonomi bir önceki çeyreğe göre sadece yüzde 0.6 büyüyerek momentumun azaldığını da gösterdi. J.P. Morgan, tüm yıl için büyüme tahminini yüzde 9,5'ten yüzde 9,3'e düşürdü.

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Fitch Ratings, küresel navlun fiyatlarının kısa vadede yüksek kalmaya devam edeceğini, ancak uzun vadede tedarik zincirindeki aksaklıklar giderildiğinde ve daha fazla yeni gemi konuşlandırıldığında daha ılımlı hale geleceğini bildirdi.

Emtia Haberleri

Ukraynalı yatırım şirketi UMG Investments, Odessa'daki Pivdennyi

limanına yıllık 9 milyon ton kapasiteli tahıl ihracatı terminali inşaatı projesine başladı. 150 milyon dolardan fazla sermaye yatırımı olan limanın inşasını iki ila üç yıl içerisinde tamamlanması planlanıyor.

Petrol fiyatları bu hafta sert düzeltmeler yaptı. Batı Teksas tipi ham petrol 63-64 dolar/varil seviyesinden 61,5 dolar/varil seviyesine çekildi. Brent de benzer bir hareketle 65-66 dolar/varil seviyesine geri çekildi.

Avrupa Birliği Komisyonu, Belarus, Çin ve Rusya'dan ithal edilen kaynaklı boru ve çelik boru ithalatlarına anti-damping (AD) vergisi uyguladığını duyurdu. Verginin oranları tüm Çinli şirketler için yüzde 91 ve Belaruslu şirketler için yüzde 38 olarak duyuruldu. Rus şirketlerine ise vergi yüzde 21 olarak uygulanacak.

Avrupa Birliği'nin koruma önlemleri kapsamında çelik ithalatına yönelik yeni kota dönemi 1 Nisan'da başladı. Avrupa

Birliği Komisyonu verilerine göre, beş ülke için belirli çelik ürünlerine yönelik ithalat kotaları şimdiden tükenirken, Rusya'dan gelen filmaşın ve inşaat çeliği kotaları kritik durumda. Türkiye çubuk ve hafif profil çelik ithalat kotaları ise 5 Nisan itibarıyla tükendi.

Bu yılın ocak-şubat döneminde Türkiye'nin filmaşın ihracatı yıllık yüzde 25,3 düşüşle 174.000 ton oldu. Söz konusu dönemde Türkiye'nin en büyük filmaşın ihracat noktası 67.000 ton ile İsrail oldu.

Avrupa Birliği yumuşak buğday ihracatı, Nisan başı itibarıyla geçen senenin aynı dönemindeki 26,3 milyon tondan 20,3 milyon tona geriledi.

Ukraynalı tahıl danışmanlık şirketi APK-Inform, 2021/2022 Ukrayna tahıl hasadının yüzde 13 artarak 73,8 milyon tona yükseleceği tahmininde bulundu. Bu artış, ülkenin 2021/2022 hasat yılında 54,2 milyon ton tahıl ihracatmesini sağlayabilir.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.169	4.530	5.865	8.418
Geçen Hafta	3.130	4.474	5.793	8.314
Geçen Ay	3.468	4.959	6.420	9.214
Geçen Yıl	1.495	2.137	2.767	3.971



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2,900	GENERALS	IZMIR-BOURGAS	1500/1500	14.00
3,000	CEMENT	SAMSUN-MARIUPOL	1200/1200	13.00
3,100	STEEL BILLETS	ALIAGA-ISRAEL (LO 11 USD PMT)	1500/1000	23.00
3,300	STEEL PRODUCTS	RAVENNA-PORTUGAL	2000/2000	31.25
3,500	FERTILIZERS	ALEXANDRIA-VOLOS + KAVALA	2000/1200	24.00
3,500	BAGGED MINERALS	CEYHAN-CRETE	1400/1400	12.00
4,000	BAGGED MINERALS	ISKENDERUN-ASHDOD	2000/1200	19.00
4,200	GRAINS (52')	NIKOLAEV-ISKENDERUN	2000/2000	28.00
5,000	UREA (51')	ABU QIR-SAVONA	3500/2000	31.00
5,000	STEELS	FOS-GEMLIK	4000/2500	24.00
5,000	STEEL PRODUCTS	DILISKELESI-RAVENNA	2500/2500	28.00
5,250	UREA (51')	DAMIETTA-SETE	3000/3000	30.00
5,600	UREA (51')	ABU QIR-SETE / FOS	3500/2000	33.00
6,000	STEEL SLABS	FOS-GHENT	3000/3000	29.00
6,600	PHOSPHATE	DAMIETTA-CASTELLON	4000/3000	28.00
8,000	DAP	SAFI-LA PALLICE	2000/2000	27.00
8,650	HRC	ALEXANDRIA-RAVENNA	2000/4000	23.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK-MART 2021 (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	GT	DWT	LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	8919934	INTEGRITY	RO-RO	ABD	52479	29152	10870	1992	28.01.2021
2	7637149	DAMLA	RO-RO YOLCU	BELİZE	13505	1887	7230	1978	28.01.2021
3	8421951	DZINTARKRASTS	BALIKÇI	GİNE-BİSSAU	1898	690	1480	1984	9.02.2021
4	7525683	ALINA	KURUYÜK	GÜRCİSTAN	20206	34318	6254	1977	17.03.2021
5	910931	ST VICTORIA	YOLCU	İTALYA	75166	8039	30357	1996	27.01.2021
6	9183192	ASSO VENTUNO	ROMORKÖR	İTALYA	1996		1479	1998	3.03.2021
7	8754449	TRANSOCEAN ARCTIC	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	20067		17037	1986	7.01.2021
8	8765242	NOBLE DANNY	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	39831		30247	1999	18.02.2021
9	9443372	ENSCO DS-3	SONDAJ GEMİSİ	KAMERUN	60105		35873	2010	11.03.2021
10	8942577	CATHARINA	KURUYÜK	KOMORLAR	3969	4296	1799	1969	7.01.2021
11	7517533	TZOANNA VI	KURUYÜK	KOMORLAR	1896	2944	968	1976	10.02.2021
12	8325535	RAUF H	KURUYÜK	KOMORLAR	4362	6342	2157	1985	10.02.2021
13	8721363	CSL RHINE	KURUYÜK	MALTA	6944	10110	3462	1983	25.03.2021
14	8758079	OCEAN CONFIDANCE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL AD.	27954		24890	1987	7.01.2021
15	6919514	BISLAN	KURUYÜK	MOLDOVA	2406	2818	1151	1969	13.01.2021
16	7208106	JIGAWA	RO-RO	MOLDOVA	2758	2100	1345	1972	28.01.2021
17	8750833	DEEPSEA BERGEN	SONDAJ PLATFORMU	NORVEÇ	15546		14739	1983	7.01.2021
18	8230297	RAINBOW	KURUYÜK	PALAU	2457	3183	1252	1976	14.01.2021
19	8721325	AMUR 2506	KURUYÜK	PANAMA	3086	3340	1865	1985	13.01.2021
20	8603365	INZHENER PLAVINSKY	KURUYÜK	RUSYA	8026	9382	4917	1988	10.02.2021
21	8230182	ATAMAN	KURUYÜK	RUSYA	2740	3504	1276	1971	19.03.2021
22	8103389	DENİZ S	KURUYÜK	SİERRA LEONE	4281	4510	2411	1981	14.01.2021
23	9077587	ENIGMA	KURUYÜK	SİERRA LEONE	4998	4678	3232	1997	7.03.2021
24	8314433	AL HANI	KURUYÜK	TOGO	3990	6479	2084	1984	15.01.2021
25	5055323	YAKAMAZ 5	TANKER	TÜRKİYE	498	598	440	1961	10.02.2021
26	7809883	CEMAL KAPTAN	KURUYÜK	TÜRKİYE	3036	3036	1003	1979	28.01.2021
27	7364601	BURAK A	KURUYÜK	TÜRKİYE	1245	2140	730	1975	19.03.2021

Kaynak: Gemisander

*Renklendirilen gemiler Mart 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



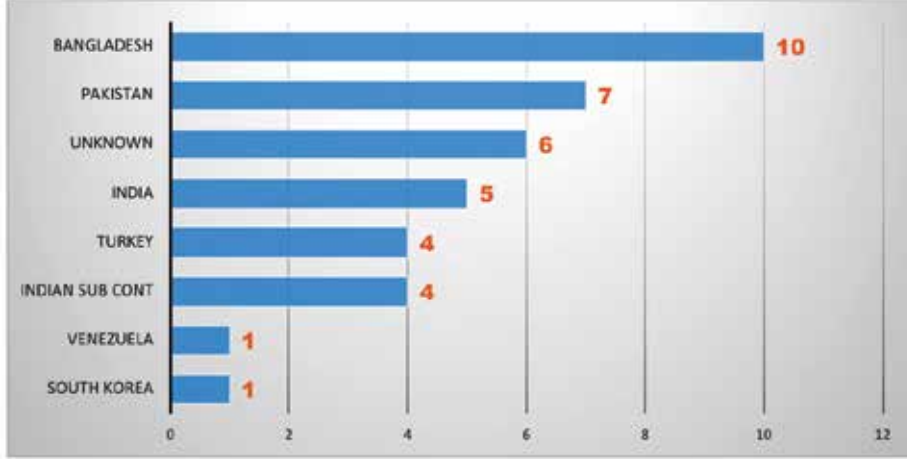
Kaynak: Gemisander

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir.) OCAK-MART 2021

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT			Mart		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	3	14	5.452	-	-	-	-	-	-
Bulk	6	28	285.419	10	27	581.396	6	34	238.002
Bunkering Tanker	1	30	23.480	-	-	-	-	-	-
Cement	-	-	-	-	-	-	1	33	8.071
Chem & Oil	2	24	30.195	3	33	57.390	8	28	175.585
CO2 Carrier	-	-	-	1	46	2.645	-	-	-
Container	1	25	17.630	-	-	-	3	28,6	50.852
Crew Tender	-	-	-	1	25	-	-	-	-
Cruise	1	36	7.186	1	32	7.505	-	-	-
Drillship	1	9	75.307	-	-	-	-	-	-
ERRV	-	-	-	2	38	1.872	-	-	-
FPSO	1	24	20.800	-	-	-	2	40,5	195.679
GCargo	3	45	8.937	3	34	17.423	2	35	10.000
Geo.Survey	-	-	-	-	-	-	1	38	394
LNG	-	-	-	-	-	-	1	40	83.296
Misc. Bulk	-	-	-	1	28	1.500	-	-	-
MPP	2	31	12.915	2	37	12.787	1	24	4.618
Oil & LPG	1	27	5.278	-	-	-	-	-	-
Open Hatch	-	-	-	1	20	27.028	1	35	43.713
Ore	2	27	597.092	-	-	-	1	29	266.307
Pass/Car F.	1	43	1.887	1	35	1.078	-	-	-
PCC	1	29	29.152	-	-	-	-	-	-
Products	1	34	19.950	4	34	77.633	5	26,8	169.207
PSV	3	20	12.163	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro	1	49	2.120	1	39	22.268	-	-	-
Shuttle	1	21	152.592	-	-	-	-	-	-
Tanker	-	-	-	3	32	113.869	5	29	754.618
Theatre Vessel	-	-	-	-	-	-	1	56	1.006
Genel Toplam	32	28	1.307.555	34	32	924.394	38	31,6	2.001.348

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (MART 2021)



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

HAZIRLAYANLAR: Mustafa YAVUZYILMAZ (Gemi İnşa Yetkilisi) - Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) - Aycan KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) - Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!



Denizcilik Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°
sanal tur

Üniversitemiz
“TSE EN ISO 9001:2015
Kalite Yönetim Sistemi”
belgesi almaya hak
kazanmıştır.



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

Artık dalgalar üzerinde sörf yapma dönemi bitti...



Şimdi o dalgaları

yaratan

Rüzgar

olma

zamanı!

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

virahaber

TAYFAJANS

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



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

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

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

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

İLETİŞİM:

✉ info@yafdiesel.com.tr

🌐 www.yafdiesel.com.tr

🏠 Tuzla/İstanbul

☎ 0216 494 49 02

