

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

ARALIK / 2019

## BÜYÜK ÖNDER ATATÜRK'Ü SAYGIYLA ANDIK



DOSYA

# 2020: DENİZCİLİKTE MİLAT



# UZMAR®

## 7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

**29 DENİZ ARACI**

MAKSİMUM VERİMLİLİK

**SIFIR RİSK**

**TEK VİZYON**

**ÖNCE EMNİYET**

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

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

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

Web : [www.uzmar.com.tr](http://www.uzmar.com.tr) - E-mail: [izmir@uzmar.net](mailto:izmir@uzmar.net)



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

NURHAN HAN ERDEM

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



**Yıl 35**

**ARALIK 2019**

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

**SAHİBİ**

*İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN*

*Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK*

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**MUSTAFA MUHTAROĞLU**

**HARUN ŞİŞMANYAZICI**

**İDARE MERKEZİ**

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

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

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

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

**YAYINA HAZIRLIK**

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

**Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

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

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

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

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

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

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

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

**Katkıda Bulunanlar:**

**SEVİM TARHAN ATASOY**

**ESİN TARHAN**

**Baskı: ÖZGÜN OFSET**

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

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

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

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

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

**ISSN 1301 – 5907**



# GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

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



# FREEFALL LIFEBOATS



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

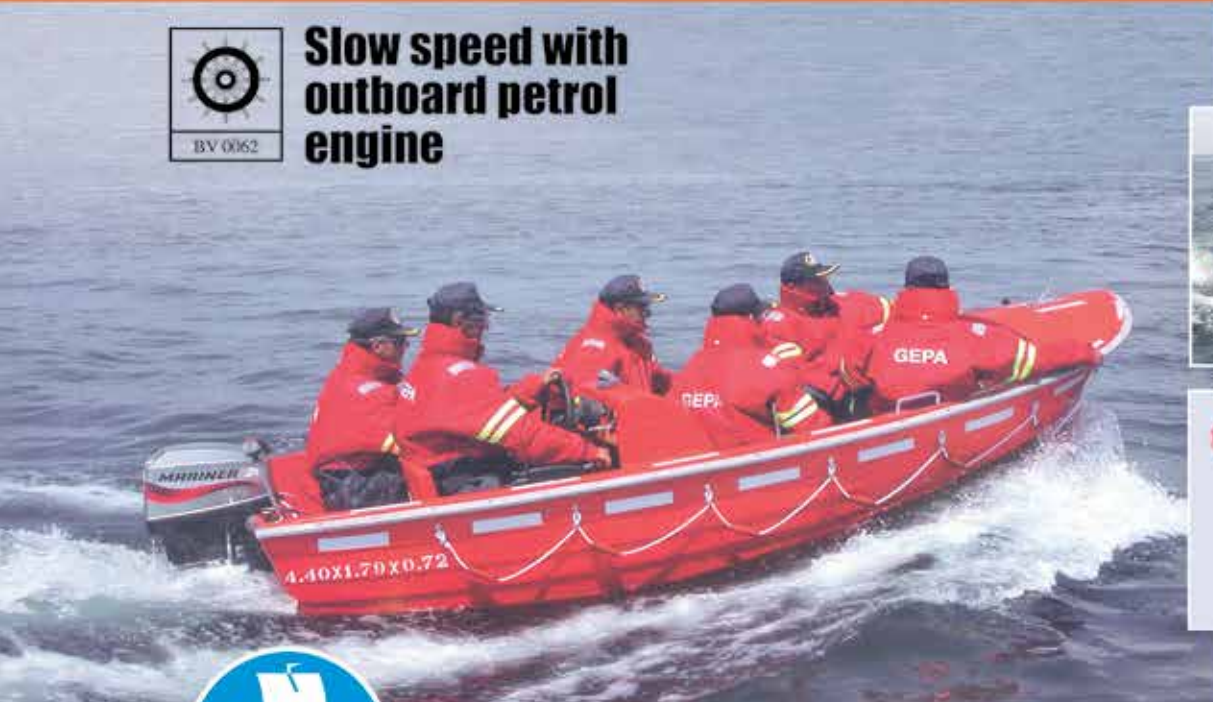


## RESCUE BOATS

**SAFE  
AND  
SOUND**



**Slow speed with  
outboard petrol  
engine**



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

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



# DENİZ SİSTEMLERİ



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



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

**aselsan**

*Güven Veren Teknoloji*

# İÇİNDEKİLER



**14**

## MECLİS

SEKTÖR İLE İLGİLİ  
SORUNLAR TİCARET  
BAKANLIĞI'NA İLETİLDİ

**44**

## GÜNDEM

BÜYÜK ÖNDER  
ATATÜRK'Ü SAYGIYLA  
ANDIK

**10**

## TAMER KIRAN

"BİR YILI GERİDE  
BIRAKIRKEN"

**56**

## DOSYA

2020:  
DENİZCİLİKTE MİLAT

**76**

## AKADEMİK BAKIŞ

ULUSLARARASI  
MONACO  
SEMPOZYUMU

**80**

## SÖYLEŞİ

SEMİH DİNÇEL

**82**

## HUKUK

HARUN ŞİŞMANYAZICI

**88**

## DENİZ VE MİZAH

HALİM METE

**108**

## LOJİSTİK

EMRE ELDENER

**110**

## BUNKER

IMO 2020 VE DEĞİŞİMİ  
YÖNETEBİLMEK

ODADAN HABERLER .....	24
ŞUBELERİMİZDEN .....	34
DTO AB BÜLTENİ .....	48
GEMİ TUTULMALARI.....	52
SEKTÖRDEN HABERLER.....	92
MARİNALAR.....	114
S&P .....	116
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	119
ISTFIX ANALİZ .....	120
HURDA RAPORU .....	124



We believe  
in making a  
difference!



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

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

**Together we offer;**

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

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







# 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





# MUHTEŞEM GÖÇEK KOYLARI ŞİMDİ SİZE GÖZ KIRPIYOR...

YAŞANABİLECEK EN GÜZEL ANILARDAN  
TOPLAMAYA HAZIR MISINIZ?



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



**ATA YACHTING**



# Bir yılı geride bırakırken...

2019 yılı bizim için oldukça yoğun geçen bir yıl oldu. 2019'da; bir taraftan sektörümüz ile bir araya gelip sorunları ve çözüm önerilerini yerinde tespit etmek için arkadaşlarımızla yurdun dört bir yanına gidip incelemelerde bulunduk. Bir taraftan da uluslararası toplantılara sektörümüzü temsilen katılarak, uluslararası tanıtımımıza katkı sunmaya ve işbirlikleri geliştirmeye çalıştık.

Kasım ayını yine çok önemli toplantı ve organizasyonlarla geçirdik. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak bizim de

yapmamız gerektiği konusunda çok önemli bildirgeler sunuldu. Bu başarılı kurultayda emeği geçen herkesi kutluyorum. Kurultayın sonuç bildirgesini de yakında sizlerle paylaşacağız.

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçılar Birliği tarafından her yıl düzenlenen gemi inşa fakülteleri öğrencilerimizin yoğun ilgi gösterdiği Gemi ve Yat Tasarımı Yarışması Ödül Töreni yapıldı. Tasarım yarışmasında çok ilgi çekici projeler sergilendi. Gemi inşa sektörümüz için inovasyon niteliğinde olan bu yarışmada dereceye giren gençlere

Borsası Başkanı Ali Çandır, S.S. Manavgat Turizm Geliştirme Kooperatifi Başkanı Ömer Şahin'i de makamlarında ziyaret ettik. Antalya, Alanya, Manavgat ve Kemer'de üyelerimizle bir araya geldik. Bu geziler seçim sürecinde üyelerimize verdiğimiz bir sözdü. Söz verdiğimiz gibi bütün üyelerimizi ziyaret edip, sorunları yerinde tespit ediyoruz. 2020 yılında da bu ziyaretlerimiz devam edecek.

Kasım ayının son toplantısını Türk denizcilik sektörü için çok önemli olan IMO Genel Kurulu'na katılarak yaptık. Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Mehmet Cahit Turhan öncülüğünde, bürokratlarımız ve Oda yönetimi olarak bu önemli toplantıya katılım sağladık. IMO Genel Kurulu'nda, C kategorisinde seçimler yapıldı. Türkiye C kategorisindeki adaylar arasında bulunuyordu. Türkiye'nin konsey üyeliği adaylığının desteklenmesi amacıyla Ulaştırma Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın ev sahipliğinde 26 Kasım Salı akşamı Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği Rezidansı'nda bir resepsiyon düzenlendi. Resepsiyona, IMO Genel Sekreteri Ki Tack Lim'de katıldı. Seçimler sonucunda Türkiye konsey üyeliğine yeniden seçildi.

Her zaman söylediğimiz gibi, denizcilik küresel bir sektördür ve aslında bizim sektörümüzde devletler arası rekabet vardır. İdare sektör işbirliği denizcilik sektöründe hayati bir konudur. Bugüne kadara hükümetimizin ve idaremizin küresel alanda yaptıkları her faaliyetin yanında olmaya çaba gösterdik. Sektördeki STK'larımıza, uluslararası bağlı buldukları kurumlarda yönetici olmaları gerektiğini ve karar vericilerle aynı masada olmamız konusunun önemli olduğunu söyledik. Bu, Türk denizcilik sektörümüz için çok önemli...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

desteklediğimiz, Deniz Kültürü Derneği tarafından 'Gelecek senin, denizlerine sahip çık!' sloganıyla Nişantaşı Üniversitesi'nin ev sahipliğinde yapılan İklim Değişikliği Kurultayı'nda "İklim Değişikliği Tehdidi Altında Denizler ve Denizcilik Sektörü" masaya yatırıldı. İklim değişikliği konusu göreve geldiğimiz günden itibaren bizim de en öncelikli konularımızdan biri oldu. Kurultayda gerek denizcilik sektöründe IMO tarafından getirilen yeni kurallar, gerekse önümüzdeki süreçte denizlerimiz ve doğamızın hangi tehditler altında olduğu konuları anlatıldı ve hangi acil eylem planları

ödülleri verdik. Çok başarılı çalışmalar yapılmış. Her yıl giderek hem katılım, hem de proje sayısının arttığını görüyoruz. Bu da bizi çok mutlu ediyor. Organizasyona emek veren herkese teşekkür ediyorum.

Yılın son ziyaretini Antalya şubemize yaptık. Antalya'daki üyelerimizle bir araya geldik, sorunları yerinde tespit ettik ve çözüm önerilerini masaya yatırdık. Bu ziyaret daha çok bir çalıştay niteliğindedeydi. Ayrıca gezi sırasında Antalya Valisi Münir Karaloğlu, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası (ATSO) Başkanı Davut Çetin, Antalya Ticaret

Acısı ve tatlısıyla bir yılı geride bıraktık. Yeni yılın dünyaya, ülkemize, sektörümüze barış ve bereket getirmesini diliyorum. Yeni yıl sektörümüz için karamsar gözüküyor. Yine de dikkatli olmalıyız. Bir bakmışsınız deniz süt liman, bir bakmışsınız deniz patlamış gemimiz su yüzeyinde beşik gibi sallanıyor. Koşullar ne olursa olsun tedbiri asla elden bırakmayalım. Yeni yıl, yeni kurallarla geliyor. Türk denizcilik sektörü bu sürece hazır diyebiliriz. Yine de bazı şeyleri yaşayarak göreceğiz. Herkesin yeni yılını kutluyor, sağlık huzur ve bol kazançlı bir yıl temenni ediyorum. Allah selamet versin...



# İskele kuşu Montenegro'da.

*Ege kıyılarının güçlü hâkimi, nam-ı diğer yalıçapkını.  
Doğduğu denizlerde büyüdü; kendisine güvenli,  
yeni bir liman daha buldu. 40 yıllık köklü geçmişi ile  
artık Montenegro'da da hüküm sürüyor.  
Tıpkı Asmira & Co. gibi.*



ASMİRA & CO

Hayatın İçinde  
"In Life"





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.

# SEKTÖR İLE İLGİLİ SORUNLAR TİCARET BAKANLIĞI'NA İLETİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (İMEAK DTO) kasım ayı olağan meclis toplantısı 7 Kasım Perşembe günü DTO'nun Fındıklı'daki merkez binasında Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın başkanlığında yapıldı. Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay, meclis toplantısında önemli konulara değindi. Ticaret Bakanlığı ile ilgili konuları Turagay'a bir kez daha anlatma fırsatı bulduklarını belirten DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise denizcilik sektörü açısından sorun teşkil eden konuları içeren bir dosyayı Turagay'a sunduklarını ifade etti.



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

Meclis toplantısı öncesi DTO yönetimi, Ticaret Bakan Yardımcısı Turagay'a DTO merkez binasında sergilenen Osmanlı Donanması'nda kadirge ve kalyonlar temalı 'Sırdan Sırmaya Donanma-yı Hümayun' adlı sergiyi gezdirdi. Ekim ayı faaliyetlerinin sunumunun ardından kürsüye gelen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türkiye ve uluslararası arenadaki son ekonomik gelişmeler hakkında meclis üyelerini bilgilendirdi. Ayrıca Kıran, Ticaret Bakan

Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'a denizcilik sektörünün son durumu ile ilgili bilgi verdi.

Küresel ekonomide önemli gelişmeler olduğu bir ayı daha geride bıraktıklarını söyleyen Tamer Kıran, Uluslararası Para Fonu'nun (IMF) ekim ayında yayınladığı Dünya Ekonomik Görünüm Raporu'nda bu yıl ve 2020'ye ilişkin küresel büyüme tahminini yeniden düşürdüğü bilgisini verdi. Bunun yanında söz konusu

raporda, küresel ekonomik büyümenin bu yıl için yüzde 3.2'den yüzde 3'e, 2020 yılı için de yüzde 3.5'ten yüzde 3.4'e çekildiği belirten Kıran, IMF'ye göre küresel ekonominin 'senkronize yavaşlama' ile karşı karşıya kaldığını ifade etti.

Küresel ölçekteki düşük büyümenin temel nedeninin artan ticaret ihtilafları olduğunu söyleyen Tamer Kıran, "Bu sorunun baş aktörleri olan ABD ile





TAMER KIRAN

Çin arasındaki ticaret gerilimi küresel gündemin ön sıralarında yer almaya devam ediyor. Ekim ayı içinde iki ülke ticaret müzakerelerine devam edeceklerini açıkladılar ve gerilimi azaltmak üzere birtakım adımlar attılar. Görüşmeler devam ederken, iki ülkenin kasım ayında bir ara anlaşma imzalayabilmek için çalışmalarını hızlandıracakları haberleri geliyor” diye konuştu.

### “TİCARET SAVAŞLARI 2020'YE DAMGA VURACAK”

Büyüme rakamları ve tahminlere göre Avrupa Birliği'nin (AB) de 2020'de toparlanamayacağı öngörüsünde bulunan Tamer Kiran, Avrupa'nın bir diğer önemli sorunu olan 'Brexit' konusunun gündemdeki yerini korumaya devam ettiğini dile getirdi. 31 Ekim'de Avrupa Birliği'nden (AB) ayrılma vaadini gerçekleştiremeyen İngiltere'nin de 12 Aralık'ta erken seçime gideceğine işaret eden Kiran, şöyle devam etti: “Her şey yolunda gitse bile AB ile yarım asırlık süre boyunca adım adım oluşan bir ortaklığı yıkıp yeni bir düzene geçmek kolay görünmüyor. Tüm bu

gelişmeler 2020 yılında küresel sistemde ekonomik sıkıntılarının devam edeceği yönünde sinyaller veriyor. ABD, Çin ve AB'nin aldığı korumacı önlemler, küresel ekonomiyi kısıp almış durumda. Bu sıkıntılarının büyüüp büyümeyeceği ve yeniden derin bir krize dönüşüp dönüşmeyeceği, ABD'nin dünyaya karşı tavrına bağlı olacak gibi görünüyor. Özellikle ticaret savaşları 2020'ye yine damgasını vuracak. Ya bu savaş devam edip bütün sisteme yayılacak ve bütün sistem zarar görecektir ya da ABD ve Çin bir orta yolda anlaşıp bu işi sonlandıracaklar.”

Öte yandan, Türkiye'nin kendi sınırlarının güvenliğini sağlamak ve bölge ülkeleri için tehdit oluşturan terör koridorunu ortadan kaldırmak amacıyla 9 Ekim'de Suriye sınırı üzerinde sınır ötesi 'Barış Pınarı' harekati başlattığını hatırlatan Tamer Kiran, Türkiye'ye ve Türkiye ekonomisine yöneltilen tehditlere karşı söz konusu harekatin başlatıldığını vurguladı. Kiran, “Barış Pınarı; Türk milletini, iş dünyasını ve sivil toplum örgütlerini bir araya getirdi. İş dünyasının temsilcileri olarak bizler Türkiye

Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğünde 81 ilde aynı anda tüm odalar ve borsalarla birlikte bir açıklama yaparak, harekate tam destek verdiğimizizi duyurduk” ifadesini kullandı.

### “TÜRKİYE, TERÖR DEVLETİNE DARBE VURMAYI BAŞARDI”

Türkiye'nin kararlı tutumunun kısa sürede yanıt bulduğunun altını çizen Tamer Kiran, ABD ve Rusya ile iki mutabakat imzalayan Türkiye'nin sınırlarında oluşturulmak istenen terör devletine darbe vurmaya ve engellemeyi başardığını vurguladı. Bölgedeki sıcak gelişmelere rağmen yurtdışı ekonominin dengelenme konusunda ilerleme kaydettiğini anlatan Kiran, “Kredi derecelendirme kuruluşu Fitch Ratings Türkiye'nin ülke notu görünümünü negatiften duruşa yükseltti ve Türkiye ekonomisinin toparlanma tablosunu net bir şekilde onayladı. Bu gelişmeler ışığında Merkez Bankası da politika faizi olan bir hafta vadeli repo ihale faiz oranını yüzde 16.50'den yüzde 14'e indirdi. Enflasyonda ılımlı bir seyir, döviz kurlarında da bir istikrarın yakalandığını gözlemliyoruz” şeklinde konuştu.

Merkez Bankası'nın dört ayda üç kez faiz indirmesi, politika faizi seviyesinin yüzde 24'den yüzde 14'e gerilemesine karşın, halen ticari kredi faizlerindeki indirimin sınırlı kaldığını söyleyen Tamer Kiran şunları kaydetti: “Bir yanda kamu bankaları faizleri hızla indirebilirken, özel bankaların bu konuda ayak sürümelerinin altında yatan nedeni anlamakta güçlük çekiyoruz. Üstelik bırakın faiz indirimini, giderek artan şekilde masraf ve komisyon adı altında çok yüksek ilave maliyetler çıkarılmasını da kaygıyla izliyoruz. Faiz indirimi konusunda özel bankaları daha samimi olmaya davet ediyorum. Herkesin elini taşın altına koyduğu bir dönemde özel bankaların bu konuda direnç göstermeleri anlaşılır bir durum değil. Türkiye'nin yüksek gelirli ülkeler statüsüne yükselmek, refah seviyesini artırmak gibi önemli hedefleri bulunuyor. Bu hedeflere ulaşmak için yatırım, istihdam, ihracat ve büyümeye ihtiyaç



RIZA TUNA TURAGAY

duyduğumuz bir zamanda özel bankaları durumlarını yeniden değerlendirmeye, ekonomimizde son günlerde görülen iyileşmeye uygun adımlar atmaya davet ediyorum.”

### 2018'DE 460 MİLYON TON YÜK ELLEÇLENDİ

Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'a denizcilik sektörünün son durumu ile ilgili de bilgi veren Tamer Kiran, 2018 yılında dünya deniz ticaretinin yüzde 84'ü, Türkiye'nin dış ticaret yüklerinin yüzde 89'unun deniz yoluyla taşındığını kaydetti. Bu yılki dünya filosunun 1 milyar 900 milyon DWT'ye ulaştığını belirten Kiran, “Dünyanın en büyük filo sıralamasında ilk 30 ülke arasında Türkiye bu yıl itibarıyla 15'inci sırada yer alıyor. Denizcilik sektörünün diğer bileşenlerinden liman sektörü de global pazarda olduğu gibi Türkiye'de de dinamik bir sektör. Bu kapsamda 8 bin 333 kilometrelik sahil şeridimizdeki mevcut 180 liman ve iskeleden 20 adedi devlet, 23 adedi belediyeler ve 137'si de özel sektör tarafından işletiliyor. Liman ve iskelelerimizde 2018 yılında 460 milyon ton yük elleçlendi” dedi. Faal tersane sayısının ise bu yıl ağustos itibarıyla 80'e ulaştığını dile getiren Tamer Kiran, 22 adet tersanenin yatırım aşamasında olduğunu vurguladı. Ayrıca, 15 alanın tersane alanı olarak belirlendiğini

sözlerine ekleyen Kiran, “Bu yıl itibarıyla 80 adet tersanemiz, 4.44 milyon DWT'lik kurulu kapasiteye sahip. Bugün itibarıyla tersanelerimizde yabancı müşterilere LNG yakıtlı hibrid yolcu ve araç ferileri, LNG yakıtlı römorkörler, LNG yakıtlı hidrolik hibrid sevk sistemine sahip römorkörler ve uzaktan kumandalı tekneler gibi katma değeri yüksek deniz araçları üretiliyor. Bunun yanında büyük oranda yerli ve ulusal katkı ile üretilen çeşitli savunma sanayi ürünleri ve sahil güvenlik gemileri çeşitli ülkelere ihraç ediliyor” diye konuştu.

### TURİZM GİRDİLERİNDE İLK YARIDA YÜZDE 22'LİK ARTIŞ OLDU

Deniz turizminin turizm gelirleri içinde önemli bir paya sahip olduğuna işaret eden Tamer Kiran, yurtiçi deniz turizmi gelirlerinin turizm gelirlerinin yaklaşık yüzde 20'sini oluşturduğunun altını çizdi. 2018 yılında bu gelirlerin 5.9 milyar dolara ulaştığını kaydeden Kiran, şöyle devam etti: “Bu yılın ilk yarısında genel turizm girdilerinde 2018'in aynı dönemine göre yüzde 22'lik artış gözlemlendi. Kruvaziyer turizmi konusunda yıllardır yaşanan durgunluk sonrasında, 2018'den itibaren görülen hareketlenme bu sektör için umut vaat ediyor. Bu yılın ilk dokuz ayında 271 adet kruvaziyer gemi ile 230 bin 940 adet yabancı uyruklu yolcu Türkiye kruvaziyer limanlarını ziyaret

etti. Özellikle İstanbul'daki kruvaziyer limanlarının bu yıldan itibaren tedricen hizmete girmesiyle bu rakamların çok yukarıya taşınacağı, şimdiden yapılan kontratlardan anlaşılıyor.”

Denizcilik sektörünün global pazarda stratejik bir sektör olarak görüldüğüne dikkat çeken Tamer Kiran, sektörün Türkiye açısından da stratejik sektörlerin başında geldiğini vurguladı. Türkiye'nin üzerinde bulunduğu özel coğrafi konumdan da faydalandıklarını dile getiren Kiran, sektörün ülke ekonomisine sağladığı katma değeri artırmak amacıyla faaliyetlerini sürdürdüklerini söyledi.

### “MÜŞTEREK MESLEK KOMİTE TOPLANTILARINI ÖNEMSIYORUM”

DTO'nun ekim ayını yoğun bir gündemle geride bıraktığını anlatan Tamer Kiran, DTO'nun müşterek meslek komite toplantılarını önemseydiğinin altını çizdi. Mart ayındaki üçüncü toplantıyı çalıştay şeklinde gerçekleştirdiklerini hatırlatan Kiran, “Mart ayından sonra komitelerimiz tarafından belirlenen sorunlar, odamız sekreteryası tarafından derlendi, bakanlıklara göre tasnif edildi ve ilgili bakanlıklara, kurumlara iletildi. İlettiğimiz tüm konuları yakından takip ediyoruz” ifadesini kullandı.

Ticaret Bakanlığı ile ilgili konuları Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'a bir kez daha anlatma fırsatı bulduğunu vurgulayan Tamer Kiran, sorun teşkil eden konuları içeren bir dosyayı da tekrar kendisine sunduğunu dile getirdi. Turagay'a ilgisinden dolayı teşekkür eden Kiran, “Çalışmalarımız neticesinde doğal olarak en çok konumuzun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile ilgili olduğunu gördük. Bakanlık yetkililerini odamıza davet ettik. Sağ olsunlar bizleri kırmadılar. İlk toplantımızı 18 Ekim Cuma günü yaptık. Toplantıya Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Deniz Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı, Kıyı Emniyeti Genel Müdür Yardımcısı Mustafa Bankaoğlu ve ilgili daire başkanları teşrif ettiler. Çok verimli bir toplantı yaptık” şeklinde konuştu.



## BAKANLIK YETKİLİLERİNE TEŞEKKÜR ETTİ

Aynı toplantıyı 4 Kasım'da ikinci kez gerçekleştirdiklerini anlatan Tamer Kıran, sözlerine şöyle devam etti: "Bakanlığımıza ilettiğimiz tüm sorunları ele alma imkanımız oldu. Pek çok sorunu kolaylıkla aşabileceğimizi gördük. Önümüzdeki günlerde yapacağımız üçüncü bir değerlendirme toplantısı ile inşallah son noktayı koyacağız. Sorunlarımıza gösterdikleri yakın ilgiden dolayı Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan'a, iki toplantımıza da katılan Ahmet Selçuk Sert, Yılmaz Taşçı ve Mustafa Bankaoğlu olmak üzere tüm bakanlık bürokratlarımıza en içten dileklerle teşekkürlerimi sunuyorum." Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi ve Yatırım Ortamının İyileştirilmesi Koordinasyon Kurulu'nun komite ve alt çalışma grubu toplantılarına DTO yönetim kurulu üyeleri ve sekreteryasının katıldığını dile getiren Tamer Kıran, sektörel ilgili tüm sorunların burada dile getirildiğini ve eylem planında yer almasını sağladıklarını ifade etti. Yine İstanbul Valiliği ve Liman Başkanlığı'nda sektörü ilgilendiren birimlerle yakın işbirliklerinin devam ettiğini söyleyen Kıran, sorunları karşılıklı olarak görüşerek, çözüm üretmeye çalıştıklarını ifade etti.

Uluslararası faaliyetler kapsamında da DTO'nun 22-24 Ekim tarihleri arasında Uluslararası Yakıt İkmalcileri Birliği'nin (IBIA) bu yılki toplantısına ev sahipliği yaptıklarını belirten Tamer Kıran, toplantılarda Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2020 sülfür düzenlemesi ve balast suyu arıtım sistemlerine getirdiği yeni kurallara son hazırlıklar yapıldığını ifade etti. 2020'den sonra teknoloji ve yakıt gibi denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren önemli konu başlıklarının bu toplantıda ele alındığını söyleyen Kıran, "IBIA toplantısının 2020 IMO regülasyonları öncesinde global denizcilik sektörüne yeni ufuklar açtığına inanıyorum. Yine uluslararası üye olduğumuz kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen Avrupa Yatçılar Birliği (EBA) genel

kurul toplantısı ile Gemi Brokerleri ve Acenteleri Ulusal Birlikleri Federasyonu (FONANSBA) yıllık toplantısına da DTO yönetim kurulu ve sekreteryası katıldı" ifadesini kullandı.

## E-ORTAMDA YAZIŞMALAR YAPILIYOR

DTO'nun ekim ayı itibarıyla Elektronik Belge Yönetimi Sistemi'ne (EBYS) geçtiği bilgisini veren Tamer Kıran, bunun yanında Kayıtlı Elektronik Posta (KEP) ve Devlet Teşkilatı Sistemi (DETSİS) üyeliklerinin gerçekleştirildiğini vurguladı. Artık tüm kamu kurumları ve yaklaşık 240 oda ile 'e-ortamda' yazışmalar gerçekleştirebildiklerini ifade eden Kıran, "Böylece bir yandan bürokratik işlemleri azaltırken, diğer yandan kağıt, kalem gibi kırtasiye masraflarından büyük oranda tasarruf sağlamış olacağız. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca verilen Sıfır Atık Belgesi'ni de oda ve şubelerimiz için almayı hedefliyoruz. 1 Ocak 2020 Sıfır Atık sistemine geçiş ile ilgili eğitim ve hazırlık çalışmalarımızı başlattık. Gelecek yılın ortasında bu belgeyi almayı planlıyoruz" şeklinde konuştu.

Yoğun gündemleri arasında bütçe çalışmalarına da devam ettiklerini belirten Tamer Kıran, 2020 yılı bütçelerini 12 Aralık'ta yapacakları toplantıda meclisin onayına sunacaklarının altını çizdi. Diğer yandan 8 Kasım Cuma günün Peygamberimiz Hz. Muhammed'in yeryüzüne teşriflerinin yıldönümü münasebetiyle Mevlit Kandili'ni eda edeceklerini söyleyen Kıran, "Mevlit Kandili'nin ülkemize, İslam alemine ve tüm insanlığa huzur, mutluluk ve hayırlar getirmesini, dostluk ve kardeşlik duygularını pekiştirmesini temenni ediyor; hepimizin kandilini en içten dileklerle kutluyorum" ifadesini kullandı.

## "ATATÜRK SONSUZA DEK GÖNLÜMÜZDE YAŞAYACAK"

10 Kasım'da ise kurtuluş mücadelesinin lideri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, aramızdan ayrılışının 81'inci yıldönümü dolayısıyla mesaj veren Tamer Kıran,

konuşmasını şöyle tamamladı: "Türk ulusunun kurtarıcısı Atatürk, sonsuza kadar gönlümüzde yaşayacak, ilke ve devrimleri ülkemizin geleceğine yön vermeyi sürdürecektir.

Ölüm yıldönümünde Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, saygı, şükran ve rahmetle anıyorum. Yine bu ay Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'millet mekteplerinin baş öğretmenliğini' kabul ettiği 24 Kasım'ı Öğretmenler Günü olarak kutluyoruz. Geleceğimizin mimarı tüm öğretmenlerimizin bu önemli gününü kutluyor, emekli öğretmenlerimize sağlıklı ve huzurlu günler diliyor, ebediyete irtihal etmiş öğretmenlerimizi ve şehit öğretmenlerimizi rahmetle anıyorum."

## "GLOBALDE TÜRKİYE 15'İNCİ BÜYÜK FİLOYA SAHİP"

Konuşmasının ardından Tamer Kıran, Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'ı kürsüye davet etti. Dünya ticaretinin yüzde 84'ü, Türkiye dış ticaretinin yüzde 89'unun deniz yoluyla yapıldığını belirten Turagay, Türkiye'nin global pazarda 15'inci büyük filoya sahip olduğunu ifade etti. Bunun yanında Türkiye'nin 28.5 milyon DWT'lik bir kapasitesinin bulunduğunu kaydeden Turagay, "Ayrıca, 180 limanımız ve 80 tersanemiz var. Tersanelerimize bu yıl 151 gemi sipariş edilirken, bu anlamda dördüncü sırada yer aldık. Bu rakamlar, Türkiye ekonomisi ve dış ticareti için ne kadar önemli olduğunu açıkça ortaya koyan rakamlar" diye konuştu.

Denizcilik sektörünün öneminin farkında olduklarının altını çizen Rıza Tuna Turagay, denizcilik sektörünün Türkiye ekonomisi için artı değer kattığını dile getirdi. Türkiye'nin 2018 yılını 168 milyar dolar ihracat ile kapattığını kaydeden Turagay, bununla birlikte söz konusu dönemde 223 milyar dolarlık ithalat yapıldığını ve yüzde 7 büyümeye gerçekleştirildiğini söyledi. Bu yılın zor bir yıl olduğunu anlatan Turagay şöyle devam etti: "2018'in Ağustos ayında yaşadığımız büyük bir atak vardı. Bu Türkiye ekonomisinin çökertilmesine dönük atılmış bir adımdı. Ama

cumhurbaşkanımızın, hükümetimizin ve bakanlarımızın dik duruşuyla çok önemli mesafeler katettik. Merkez Bankası'nın gösterge faiz oranı yüzde 24'lere kadar çıkmıştı. Son üç ayda bin baz puan azalarak yüzde 14'e geriledi. Tüketici enflasyonu yüzde 25'lere çıkmıştı, bugün itibarıyla yüzde 8.5'e geriledi. Bunlar az başarılar değil.”

### “ENFLASYON GERİLERKEN KURDA İSTİKRAR SAĞLANDI”

Cari işlemlerde 12 aylık dönemde 5.1 milyar dolarlık fazla verildiğinin altını çizen Rıza Tuna Turagay, bir yandan enflasyon gerilerken, kurda istikrar sağlandığını anlattı. Faiz oranlarında ise bu kadar önemli miktarda gerileme olmasına rağmen, kurlarda bir artışın olmadığına dikkat çeken Turagay, “Bunlar hep başarılar ve bu başarıların arkasında tabii ki siz sanayicilerimizin, ihracatçılarımızın, iş insanlarımızın büyük emeği, çabası ve gayreti var. Sabah akşam herkes çalıştı ve Türkiye'nin düzlüğü çıkması için adımlar atıldı. Şu anda bir dengeleme dönemindeyiz. İnşallah önümüzdeki dönemde Türkiye 2020 yılından itibaren yüzde 5'lik büyüme rakamlarına yeniden kavuşacak” ifadesini kullandı.

Türkiye'nin bu yılın ilk 10 ayında 148 milyar dolarlık ihracat yaptığı bilgisini veren olduğunu belirten Rıza Tuna Turagay, “2018 yılı ile karşılaştığımızda yüzde 2.06'lık bir artışımız söz konusu. İthalatımız yaklaşık yüzde 13 düşerek, 173 milyar dolar seviyesinde gerçekleşti. Dış ticaret açığımız 55 milyar dolardan yaklaşık 23 milyar dolara geriledi. Bunlar az başarılar değil, unutmayın dünya ticaretinin zor günler geçirdiği bir dönemde biz bu sıkıntıları atlattığımızı başardık. İhracatımızın yüzde 50'sini AB pazarları oluşturuyor. AB pazarlarında da önemli bir duraklama var, faiz oranları negatife düştü” şeklinde konuştu.

### ABD ÇİN'DEN 400 MİLYARLIK İTHALAT YAPIYOR

Küresel ölçekte ise ticaretin azaldığı bir dönemde Türkiye'nin bütün sıkıntıları



aşmayı başardığını söyleyen Rıza Tuna Turagay, IMF'ye göre, Türkiye'nin yüzde üç olan büyüme oranının yüzde 3.4 olması beklendiğini kaydetti. Dünya Ticaret Örgütü'ne göre yüzde 1.2 olan dünya ticaretindeki büyüme oranının ise 2020'de 2.7'lere çıkacağını belirten Turagay, tüm bunların olumlu gelişmeler olduğunu ifade etti. Çin ile ABD'nin toplam ticaret hacminin 500 milyar dolar olduğunu dile getiren Turagay şunları kaydetti: “ABD, Çin'e 100 milyar dolarlık ihracat yaparken, 400 milyarlık ithalat yapıyor. Yani kayda değer ticaret açığı vermiş oluyor. ABD ile Çin arasında aslında bir teknoloji savaşı var.”

Global pazarın en büyük ithalatçısının ABD olduğunu vurgulayan Rıza Tuna Turagay, söz konusu ülkenin yılda 2.4 trilyon dolar ithalat yaptığını kaydetti. İkinci büyük ithalatçının da Çin olduğuna dikkat çeken Turagay, Çin'in 2.1 trilyon dolarlık ithalat yaptığı bilgisini verdi. Türkiye'nin ABD'ye ihracatının ise 8.4 milyar dolar olduğunu söyleyen Turagay, şunları kaydetti: “ABD'nin toplam ithalatı içinde Türkiye'nin payı binde 4 seviyesinde. Türkiye'nin dünya ticaretindeki payı ise binde 9 civarında. Dolayısıyla ABD gibi büyük pazarlar önümüzdeki dönemde bizim için temel

hedef pazarlar olacak. Biz ihracat master planını açıkladık, bunun içinde 17 ülke, beş sektör var. Bu 17 ülke içinde ise ABD de var, Çin de var. Yani dünya ticaret savaşları dünya ekonomisini etkileyebilir, ama biz doğru stratejileri uygulayıp, doğru politikalarla, iş insanlarımızın da o girişimci ruhunu bir araya getirebilirsek dünya ticaretinden aldığımız pay, ihracatımız ve ekonomimiz buna paralel olarak gelişir, daha da kuvvetli hale gelir.”

### TEMİNAT İLE İLGİLİ AÇIKLAMA YAPTI

DTO Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroglu'nun işlerin hızlandırılması için sistemde e-teminatın olması ile ilgili önerisine cevap veren Rıza Tuna Turagay, bu işleri hızlandırmak için neler yapılması ile ilgili notlar aldığını söyledi. Bankalardan bunların yapılması için gerekli düzenlemelerin yapılması için çalışmalar yürüteceklerini anlatan Turagay, bunun uygulamada yer bulması gerektiğini ifade etti. Sonucunu sahada görebilecekleri adımları atmaya amaçladıklarını dile getiren Turagay, “Bununla ilgili arkadaşlarımla konuşacağım. Bunları tek bir teminatla nasıl çözeriz, onun için çalışma yürüteceğiz” dedi.





**PROF. DR. BAYRAM ÖZTÜRK**

Turagay'ın konuşmasının ardından, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'a teşekkür hediyesi olarak yelkenli gemi maketi takdim edildi.

Daha sonra DTO Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından ekim ayındaki vefatlar duyuruldu. Türkmen, vefat edenleri şöyle açıkladı: "İnandırlar Denizcilik Onursal Başkanı ve DTO Meclis Üyesi Kasım İnandı'nın amcası Hacı Durali İnandı, Yavuz Denizcilik, Ege Petrol, Taşımacılık, Kumkapı Yönetim Kurulu Başkanı Bahri Gün, DTO Meclis Üyesi Şükrü Fazıl Uzun'un babası Cemal Uzun, DTO İskenderun Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Suphi Şaşatı'nın annesi Cermen Maşate Şaşatı, DTO Antalya Şubesi eski Başkanı Ahmet Erol'un annesi Feride Erol vefat etmiştir. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet, sevenlerine ve bütün denizcilik camiamıza başsağlığı diliyoruz." Gündem maddeleri okunarak, eylül ayı mizanı ve hesaplar arası aktarımı hakkında DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen meclisi bilgilendirdi. Bilgilendirmeden sonra gündem maddeleri mecliste oy çokluğu ile kabul edildi.

### **"BİLİNÇ OLUŞTURMAYI AMAÇLIYORUZ"**

Öte yandan, talepler üzerine sunum yapan Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Başkanı Prof. Dr. Bayram

Öztürk, TÜDAV hakkında DTO Meclisi'ni bilgilendirdi. Vakfın 22 yıl önce kurulduğunu belirten Öztürk, Türkiye'de deniz araştırmalarında eğitim ve koruma adına bir bilinç oluşturmayı amaçladıklarını ifade etti. Bugüne kadar 62 kitap yayımladıklarını sözlerine ekleyen Öztürk, "Ağırlıklı denizlerdeki kirlilik, sürdürülebilir balıkçılık konularında çıkan kitapların 37 tanesi İngilizce, 25 adedi Türkçe yayımlandı. Bunların arasındaki bazı eğitim kitaplarımız 50 bin adet basılıp, dağıtıldı. Bunun yanında 22 yıldır vakfımızın dergisi yayımlanıyor ve dergimiz birçok veri bankaları tarafından taranıyor. Yılda üç sayı süreli bilimsel bir dergi çıkarıyoruz" dedi.

Bazı fon kaynaklarına değinen Bayram Öztürk, bu işi gönüllülük esasına göre yaptıklarını ifade etti. Bazı Japon fonlarına başvurduklarını söyleyen Öztürk, "Akdeniz'de neler olup bittiği ile ilgili çalışmalar yürütüyoruz. Bunun yanında iklim değişikliği ile ilgili Antalya Belediyesi ile çalışıyoruz. İklim değişikliğinin Karadeniz'e etkisi önemli bir konu. Balıklarımızın üçte ikisi Karadeniz'de bulunuyor. Dolayısıyla Karadeniz'in korunması bizim için büyük önem arz ediyor" diye konuştu.

### **"OKSİJENİN YÜZDE 50'SİNİ DENİZLER ÜRETİYOR"**

Çevre ile ilgili temizlik çalışmaları da yaptıklarının altını çizen Bayram Öztürk, Posidonia Çalıştayı düzenlediklerine dikkat çekti. Oksijenin yüzde 50'sinin denizlerden sağlandığını anlatan Öztürk, şöyle devam etti: "Türkiye'nin denizlerde oksijen üreten çayırları yaklaşık 144 bin hektarlık bir alanı kapsıyor. Bu bitkilerin denizlerde yetiştirilmesi karbon emisyonunun azaltılması için önem arz ediyor. Diğer yandan yurtdışındaki toplantıları yakından takip ediyoruz. Paris'teki okyanus günü bunlardan bir tanesi... Mavi ekonomi alanında Türkiye'nin ilerleme kaydetmesi gerekiyor. Dünya Okyanuslar Günü'nü kutlamaya başladık. Akdeniz'in korunması da bizim için önemli, Akdeniz korunduğu takdirde Türkiye'ye turist gelir."



**HARUN ŞİŞMANYAZICI**

Bir iklim programı yürüttüklerini belirten Bayram Öztürk, iklim değişikliği üzerine çalışmalarına devam edeceklerini dile getirdi. Denizlerde neler olup bittiğini anlamadan çözüm bulunamayacağına işaret eden Öztürk, "Onun için bunları takip ediyoruz. Bunun dışında Aktaş Gölü Çalıştayı ve Çıldır Gölü Paneli düzenledik. Gölün temizlenmesi ve temiz tutulması için konuşmalar yaptık. İstanbul Boğazi'nde ise ekolojik izleme programı ile 1968'den beri veri topluyoruz. Boğazın gittikçe kirlendiğini gösteren verilerimiz var. İklim değişikliği ile ilgili uzun süreli veri toplamaya devam edeceğiz" şeklinde konuştu.

Öte yandan, denizlerin korunması, 'mavi büyüme' ve ekonomi kitaplarının dağıtılmasını hedeflediklerini söyleyen Bayram Öztürk, başta Marmara Denizi eylem planı hazırlamak için çalışmalar yürütmeyi planladıklarına işaret etti. Ayrıca, yurtdışı etkinlikler ve göller ile ilgili faaliyetlere odaklanacaklarını anlatan Öztürk, YouTube'da TÜDAV ile ilgili birçok videonun bulunduğunu ifade etti.

### **"DENİZ EMNİYETİ TÜRKİYE İÇİN ÖNEMLİ"**

Yakın zamanda kurulan Deniz Emniyet Derneği ile ilgili sunum yapan Deniz Emniyet Derneği Başkan Yardımcısı Harun Şişmanyazıcı, gelecekte denizcilik sektörü ile ilgili iyi şeyler yapmayı planladıklarını ifade etti. Derneğin faaliyetleri, kurucu üyeleri, amaçları ve yaptıkları faaliyetler hakkında bilgi



KENAN TÜRKANTOS

veren Şişmanyazıcı, deniz emniyetinin Türkiye için önem arz ettiğini vurguladı. Şişmanyazıcı "Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili ve adalar ile birlikte 8 bin 333 kilometre ile dünyanın 14'üncü en uzun kıyı şeridinde sahip bir ülke. Ayrıca, Türkiye içinde iki önemli su yolu ve boğazları bulunan bir ülke. Bu iki boğazdan yılda yaklaşık 85 bin gemi geçiyor. Bu gemilerin yaklaşık 18.3 bin adedi LNG, LPG ve ham madde taşıyan gemilerden oluşuyor" dedi.

Türkiye sularında yılda 150 milyon ton petrol ve türevleri dahil olmak üzere yaklaşık 500 milyon ton mal taşındığının altını çizen Harun Şişmanyazıcı, bu miktarın uluslararası denizlerde taşınan 12 milyar tonun yüzde 4.16'sına tekabül ettiğine dikkat çekti.

Deniz Emniyet Derneği'nin şimdilik bilinçli bir şekilde az tutulan, kendilerini mesleklerinde kanıtlamış, sektöre hakim olan kişilerden oluştuğunu söyleyen Şişmanyazıcı, "Türkiye'nin deniz, kıyı, boğaz ve iç sularında alınan seyrişer dahil denizcilik ile ilgili tüm emniyet tedbirlerinin alınması gerekiyor. Yaşanan kazalar sonucunda çevreye olan etkileri, ekonomik sonuçlarının değerlendirilmesi ve kamuoyunun doğru şekilde bilgilendirilmesi Deniz Emniyet Derneği'nin amaçları arasında yer alıyor" diye konuştu.

Kuruldukları günden bu yana birçok faaliyete imza attıklarını anlatan Harun Şişmanyazıcı, hurda gemilerin



MUSTAFA MUHTAROĞLU

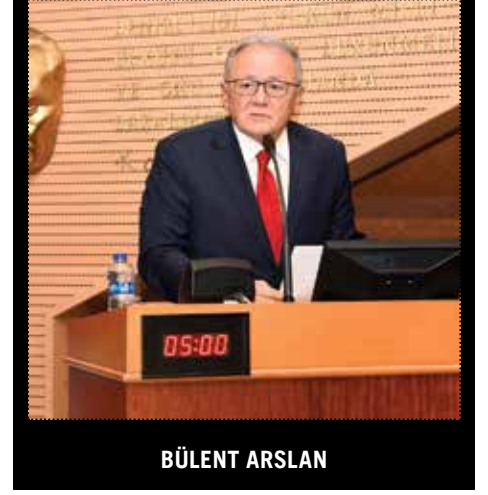
sakıncaları hakkında bilgilendirmeler yaparak, 14 Ekim 2018'de Vitaspirit kazası ile ilgili çözüm önerilerinde bulundu.

### SEKTÖR SORUNLARI HAKKINDA BİLGİ VERDİ

Söz alarak konuşma yapan DTO Meclis Başkan Yardımcısı Kenan Türkantos ise netice alınamayan iki ana başlık altında sektör sorunları hakkında bilgi verdi. Bu sorunlardan ilkinin gemi acente gelirlerinin döviz kazandırıcı hizmet sayılmaması olduğunu söyleyen Türkantos, ikincisinin ise çevre cezaları ile ilgili elle tutulur bir faaliyetin olmamasını, buna istinaden yaklaşık bir ay önce Foça Körfezi'nin bu konuda haksızlığa uğradığını dile getirdi. Foça Körfezi'ne 120 bin TL ceza kesildiğini açıklayan Türkantos şöyle devam etti: "Karasu Limanı'na girmeden önce limanın haritasının alınması mecburi tutuluyor. Bu harita ise 42 dolar, kaptanda bu harita olmadan limana yaklaşmasına izin verilmiyor. Oysa ki Oşinografi Dairesi'nde bu harita mevcut." Bir diğer rahatsızlık duyduğu konuyu dile getiren Kenan Türkantos, ikametgah istenmesi sebebiyle Türk bayraklı gemilerde yabancı personel çalıştırmanın yabancı bayraklı olup sahibinin Türk olduğu gemilere göre daha zor olduğuna dikkat çekti.

### "IBIA'YA YOĞUN İLGI VARDI"

DTO'nun ev sahipliğini üstlendiği IBIA toplantısının İstanbul'da yapıldığını hatırlatan DTO Meclis Üyesi Mustafa



BÜLENT ARSLAN

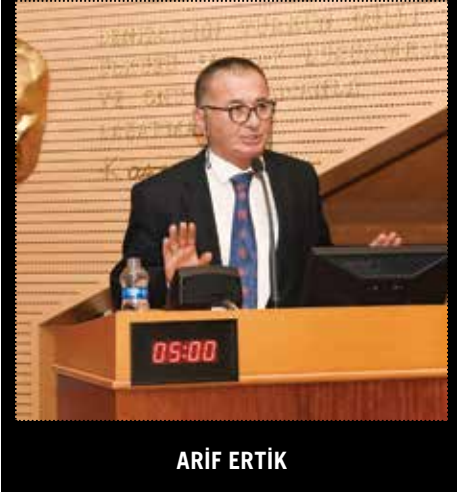
Muhtaroglu, "Dünyanın birçok yerinden katılımcılar bu toplantıya katıldı. Bunun yanında bakanlık yetkilileri ve bürokratların katıldığı IBIA toplantısına deniz camiasının da yoğun ilgisi vardı. Dolayısıyla organizasyonun etkili olduğunu düşünüyorum, bunun için katkılarından dolayı DTO yönetimine teşekkür ediyorum" şeklinde konuştu.

IMO'nun 1 Ocak 2020'den itibaren yürürlüğe koyacağı sülfür uygulaması ile ilgili açıklama yapan Mustafa Muhtaroglu, gemi yakıtlarında yüzde 0,5 sülfür içeriği kısıtlamasının uluslararası sefer yapan tüm gemi işleten firmalar ve bunkerler için büyük önem taşıdığını vurguladı.

Uzun zamandır hazırlık içinde olan bunker sektörünün değişime hazırlandığını anlatan Muhtaroglu, "Yürürlüğe girecek olan sülfür içeriği kısıtlaması konusunda çok fazla bilgi kirliliği var. Biraz sakin olmamız lazım, endişe edecek bir durum söz konusu değil. Bu yakıt daha iyi olacak. Çünkü bunun sülfür ve kükürt oranının düşürülmesi için daha iyi malzemeler kullanılıyor. Bu nedenle geçmişte kullanılan yakıttan daha iyi olacak" ifadesini kullandı.

Her yeniliğin insanlarda bir gerginlik oluşturduğunu, bu geçişin yavaş yavaş ortadan kalkacağını ifade eden Mustafa Muhtaroglu, bu yakıtı satın alanları neredeyse her gün aradığını ve kullandıkları yakıttan memnun





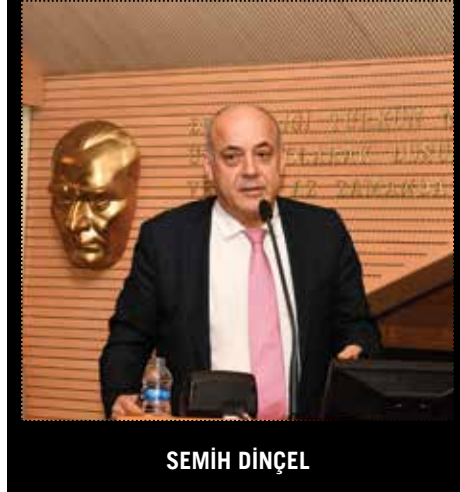
ARİF ERTİK

olduklarını ilettiler. Bilgi kirliliğinden uzak durup, doğru paylaşımların yapılması gerektiğini vurgulayan Muhtaroğlu, yakıt konusunda aslında finansmanın önemli olduğuna dikkat çekti. Bu hususta dikkatli tedbirler alınması gerektiğini söyleyen Muhtaroğlu, şunları kaydetti: “Finansmanı birinin sağlaması gerekiyor. Önemli olan hangi şartlar altında verecek sorusu. 40 milyar dolar gerekiyor, bunu sunacak kişilerin farklı talepleri olabilir, bunlara hazırlıklı olmamız lazım. Bugünden itibaren yakıtı kimden aldığımızın, kime sattığımızın farkında olmamız lehimize olacak.”

Mustafa Muhtaroğlu'nun konuşmasının ardından DTO 7 No'lu Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Meslek Komitesi Başkanı Bülent Arslan bir konuşma yaptı. Konulara hakim olup, sorunlarla baş edebilmek için meclis toplantılarına düzenli olarak katıldığını dile getiren Arslan, “7 No'lu Meslek Komitesi'ne toplamda kayıtlı olan 554 firma var. Yaşanılan sıkıntılara yönelik atılan maillere sadece bir firma cevap veriyor. Bu anlamda bir ilgisizlik yaşanıyor” dedi. Kaliteli eğitimin önemine dikkat çeken Bülent Arslan, kalifiye eleman eksikliğinin büyük bir sorun teşkil ettiğini ifade etti.

### “VASITALARIMIZ GEMİLERE UYMUYOR”

Denizcilikteki mevzuatların hep gemilere göre çıktığını ve gemilere göre düzenlendiğini aktaran DTO Meclis Üyesi Arif Ertik de “Bizim



SEMİH DİNÇEL

bulduğumuz alan altyapı, liman inşaatı ve dalğışlar olduğu için vasıtalarımız gemilere uymuyor. Gemilerin yaptığı kapasitede vasıtalara sahip değiliz. Daha sonra bize birtakım muafiyetler tanınarak, bu işlerin dışında tutulmamız sağlanıyor. 10 yıldır kullandığımız boğaz geçişlerinde sektörümüzün vasıtalarının bir muafiyeti var. Bu muafiyet bize biz istediğimiz için değil, amme hizmeti yaptığımız için tanındı. Başkan Tamer Kıran'a çok teşekkür ederim, bu yılın başında biz bu uygulamayı kullanamaz hale gelmiştik. Yönetim kurulundan Mustafa hocayı da ekibimize katarak, kıyı emniyeti ile bir görüşme yaparak tekrar kullanabilme durumuna geldik” diye konuştu.

Zorda kalan gemiye 365 gün gece gündüz gidilmesi gerektiğinin altını çizen Arif Ertik, Karadeniz'de zor durumda kalan bir arkadaşları için muafiyetim olmasına rağmen kıyı emniyetinden bir römorkör hizmeti alıp yüzervinç götürmesi gerektiğini anlattı.

Fakat, Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü'nün son beş yıldır römorkör hizmetlerini cumartesi, pazar ve bayram günleri yüzde 50 zamlı yaptığını dile getiren Ertik, bu zammın sektöre uygulanmaması gerektiğini ifade etti. Bu zamla ilgili bir komite kararı aldıklarını ve yönetime gönderdiklerini belirten Ertik, şöyle devam etti: “İzmir'de iki tane şirket var, rekabet ediyorlar zannedebilirsiniz. İzmit Körfezi'ne girerken bir pilot geliyor. Bir tane römorkör geliyor,

beraber gidiyorsunuz. Belli bir noktaya geldiğinizde varacağınız noktaya üç mil kalmış römorkör ve pilot gidiyor diğer firmaya ait başka bir römorkör ve başka bir pilot geliyor.

Yani İzmit Körfezi'ne girer çıkarken ödenen rakam, Çanakkale Boğazı'ndan geçerken ödenen rakamın üstüne çıkıyor. Altı ayda bir İzmit Körfezi'ne gelip gideceksem bu parayı belki öderim.”

Günde iki kere İzmit Körfezi'ne girip çıkan bir teknenin böyle afaki bir rakamdan muaf olmasını istediklerini söyleyen Arif Ertik, boğazlarda muafiyetlerinin olduğunu anlattı. Aynı şekilde bu yeni gelmiş olan plotaj ve römorkaj uygulamasından da sektörlerinin muaf olmasını isteyen Ertik, “Başka şekilde çalışamayız. Bizim rakamlarımızda çok büyük karlar yok. Dokuz bin dolara 10 bin dolara ulaşan rakamları ödeyemeyiz. Bununla ilgili de bir komite kararı aldık, yönetime gelecek. Bu muafiyetlere sektörde ihtiyaç var” ifadelerini kullandı.

DTO Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel ise yaptığı sunumda navlun piyasaları hakkında bilgilere yer verdi. Eylül ayı ortalamasında 33 bin 176 dolar olan VLCC'ler ya da aframaxların, suzmaxların ekim ayında 300 bin dolara kadar çıktığını belirten Dinçel, dökmeçilerde de tablonun 2018 yılının üstünde olduğunu ve tarihin en büyük düşüşünün olduğunu ifade etti.

Dökmeçilerde tablonun 2018'in üstünde olduğunu kaydeden Semih Dinçel, önümüzdeki aydan itibaren düşüşler yaşanabileceğine işaret etti.

Bir günde verilerin ani düştüğünü belirten Dinçel, “Konteyner gemilerde TEU bazında bu yıl 2018 yılı ortalamasının üstünde. Capesize düşüşü sert olsa da en büyük dört demir-çelik ihracatçısında bir bozulma yok. Büyük tonajlı gemilerdeki 15 günlük verilere göre düşüşler var. Kosterlerde de büyük tonajlarda olduğu gibi olumsuz seyrediyor” dedi.



CEM MELİKOĞLU

### TÜRK LOYDU'NDAN ÇİFTE ZAFER

Türkiye'nin milli kuruluşu olan Türk Loydu son dönemdeki başarıları hakkında konuşan Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Türk Loydu'nun iki önemli başarısından bahsetti. İlk başarının Türk Loydu'nun INSA'nın konsey üyeliğine getirilmesi olduğunu söyleyen Melikoğlu, şunları kaydetti: "Türk Loydu'nun ikinci başarısı ise Uluslararası Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği'nin (NSCA) 14 Ekim'de Almanya'da gerçekleşen genel kurul toplantısında bu dönem için başkan yardımcılığına, bir sonraki dönemde de başkanlık görevine seçildi. Türkiye'nin savunma sanayinde ve denizcilikte Türk Loydu elinden gelen her şeyi yapıyor. Türk Loydu, uluslararası her alanda kritik alanlarda yer almaya devam edecek."

### "YEŞİL PASAPORT DENİZCİLERİN DE HAKKI"

Yenikapı şehitliğindeki deniz şehitleri anıtının yetersiz olduğunu dile getiren Kaptan Saim Oğuzülgen, burasının uzak olduğu gerekçesi ile Kabotaj Bayramı'nda ziyaret edilmediğini ifade etti. Bu tür şikayetleri daha önce meclis konuşmalarında dile getirdiğini anlatan Oğuzülgen, anıt mezarın Sarayburnu'na denizi gören bir yere taşınacağını ve bundan mutluluk duyduğunu söyledi.

Avukatlara tanınan 15 yıl görev yaptıktan sonra yeşil pasaport verilme hakkının denizcilere ve armatörlere de tanınması gerektiği konusuna değinen Oğuzülgen, "Türk toprağı sayılan gemileri dünya



SAİM OĞUZÜLGEN

denizlerinde dolaştıran armatörlerimiz ve denizcilerimiz var. Bazen kritik zamanlarda acilen yurtdışına çıkmamız gerekiyor. Bu uğraştırıcı bir süreç... Aynı hakkın biz denizcilere de sağlanmasını istiyoruz" şeklinde konuştu.

Diğer yandan, yeni sisteme şirketler, yakıtçılar, üretici dahil kimsenin hazır olmadığına dikkat çeken DTO Meclis Üyesi Nuri Sonay, bu konuda bir kaos ortamının olduğunu vurgulayarak, sistemin daha iyi düzene oturabilmesi için ek sürenin gerekli olduğunu ifade etti. Son olarak kürsüye gelen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, çevre cezalarının kirliliğin cinsine göre olması için çalıştıklarını ifade etti. Bugün itibarıyla çevre kirliliğini ölçme



NURİ SONAY

imkanının bulunduğunu söyleyen Kıran, söylemlerinin devlet nezdine karşılık bulmadığını dile getirdi. Dolayısıyla bu konu ile ilgili farklı bir metot üzerinde çalıştıklarını belirten Kıran, en kısa zamanda söz konusu çalışmayı Çevre Bakanlığı'na ileteceklerini bildirdi.

Türk Loydu'nu da başarılarından dolayı kutlayan Tamer Kıran, meclis üyelerine bazı konularda bilgilendirmelerde bulundu. Piri Reis Üniversitesi'nde Mütevelli Başkanı olarak neleri devir aldığını anlatan Kıran, bilinmesi ve kayıtlara geçmesi açısından DTO Meclis üyelerine bilgi verdi. Piri Reis Üniversitesi varlıkları konusunda bilgilendirme yapan Kıran, gelir-giderleri ana başlıklar altında sıraladı.





## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) kasım ayında bir dizi toplantılar ve ziyaretler gerçekleştirdi. DTO'nun söz konusu dönemde düzenlediği en önemli etkinliklerden bazıları şöyle:

### **KIRAN, YÖNETİM KATI PROGRAMINA KATILDI**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Ekotürk TV'de yayınlanan 'Yönetim Kati' adlı programda denizcilik sektörü ile ilgili açıklamalarda bulundu. Sektörle ilgili önemli konulara değinen Kiran, program sunucusu Serpin Alparslan'ın sorularını yanıtladı.

### **MEZUNLAR DERNEĞİ KAHVALTISINA KATILIM**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk ve Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. D. Ali Deveci ile Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği'nin kahvaltısında bir araya geldi.

### **BAKANLIK YETKİLİLERİYLE 2'NCİ TOPLANTI YAPILDI**

İMEAK DTO yönetimi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve bağlı kuruluşların yöneticileri ile 4 Kasım'da ikinci kez bir araya geldi. Toplantıda, DTO Meslek Komiteleri tarafından belirlenen ve sektörü yakından ilgilendiren sorunlar bakanlık yetkililerine iletildi, çözüm önerileri hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

### **SİMÜLATÖR MERKEZİ'NİN AÇILIŞ TÖRENİNE GİDİLDİ**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İskenderun Teknik Üniversitesi Barbaros Hayrettin Paşa Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nde Simülasyon Merkezi'nin

açılış törenine katıldı. Tören öncesi İskenderun Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Türkay Dereli makamında ziyaret edildi. Ardından da simülasyon merkezinin törenle açılışı yapıldı. Ziyarette İskenderun DTO şube yönetimi ve meclis üyeleri ile bir araya gelen Kiran, bölgedeki sektörel konularla ilgili fikir alışverişinde bulundu.

### **DENİZ TRAFİK DÜZENİ TOPLANTISI YAPILDI**

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği ve sektör bilgilendirme toplantısı, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Beylerbeyi yerleşkesinde 11 Kasım Pazartesi günü yapıldı. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, DTO meclis ve yönetim kurulu üyeleri ile diğer ilgililer katıldı. Toplantıda Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği uygulamaları, Türk Boğazları geçiş istatistikleri değerlendirildi, sektör sorunları görüldü. Toplantıların altı ayda bir tekrarlanması kararlaştırıldı.

### **İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNİN DENİZLERE ETKİSİ ELE ALINDI**

DTO'nun desteği ile iklim değişikliğinin denizlere ve denizcilik sektörüne olan etkisi 13 Kasım'da düzenlenen İklim Değişikliği Kurultayı'nda ele alındı. Kurultayda

konuşan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a plaket takdim edildi. Daha sonra iklim sorununa karşı gösterdiği duyarlılıkla dünyada başlayan kitlesel harekete Türkiye'den ilk ses veren isimlerden olan 12 yaşındaki Samra Samer de etkinliğe katılarak öncülük ettikleri iklim grevinin nedenlerini ve amaçlarını katılımcılara anlattı ve ardından DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından Samra Samer'e plaket verildi. Kurultayın ilk oturumu olan 'İklim farkındalığı ve temiz denizler açısından medyanın toplum üzerindeki etkileri' Kiran'ın moderatörlüğünde masaya yatırıldı.

### **KARTAL BALIKÇI BARINAĞI ZİYARETİ**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kartal Balıkçı Barınağı'nı ziyaret ederek incelemelerde bulundu. Ardından İstanbul Anadolu Yakası Kumcular Üretim Pazarlama Kooperatifi'ni ziyaret etti.

### **ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI'NA GİDİLDİ**

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği tarafından 15 Kasım'da 8'inci kez organize Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması'na gidildi. Her yıl farklı konu ve kategorilerde gerçekleştirilen yarışma, ödül gecesi ile son buldu. Dereceye girenler ödüllerini denizcilik temsilcilerinin bizzat elinden aldı. Başkan Tamer Kiran da yarışmada derece alan Emre Çıtır ve Buğrahan Karapınar'a ödülünü verdi.

# OSMANLI DONANMASI'NIN İHTİŞAMI BU SERGİDE

Osmanlı donanmasının ihtişamını ve o dönemde kullanılan kadirga ve kalyonları konu alan 'Sırdan Sırmaya Donanma-yı Hümayun' isimli serginin açılışı İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Fındıklı'daki Merkez Binası'nda yapıldı.

Milli Eğitim Bakan Yardımcısı Mahmut Özer, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürü Levent Yazıcı, Prof. Dr. İdris Bostan, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın katılımı ile serginin açılış kurdelası kesildi. Ayrıca, sergide Mahmut Özer'e anı için bir eser takdim edildi.

## SIRDAN SIRMAYA DONANMAYI HÜMAYUN

Kadıköy Halk Eğitim Merkezi kursiyerlerinin eserlerinin yer aldığı sergi ile ilgili bilgi veren el nakışları öğretmeni Zekiye Ensari, çini öğretmeni Esra Hoca ile bir atölye kurduklarını ve ismini 'Sırdan Sırmaya Donanma-yı Hümayun' koyduklarını ifade etti. Bu serginin Kadıköy Halk Eğitim Merkezi'nin üçüncü konsept sergisi olduğunu anlatan Ensari, "Daha önceki konsept sergilerimiz Beylerbeyi Sarayı'nda yapıldı. Bu kez Osmanlı donanmasını konu edindik. Kitaplarda konu ile ilgili araştırmalar yaptık. Prof. Dr. İdris Bostan'ı ziyaret ettik ve kitaplarından faydalandık. Bu bilgiler doğrultusunda öğrencilerimizle ortaklaşa bu ürünleri hazırladık" dedi.

DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın daha önce sergilerini ziyaret ettiğini anlatan Zekiye Ensari, kendilerini DTO'ya davet ettiğini ve DTO üyelerinin de sergiyi yakından görmeleri için sergiyi burada açtıklarını dile getirdi.

## "23 İLA 80 YAŞLARINDA ÖĞRENCİLERİMİZ VAR"

Kadıköy Halk Eğitim Merkezi'nde 13 yıldır görev yaptığını söyleyen çini öğretmeni Esra Yavuz da sıranın çinin sırdan geldiğini, sırdanın da nakışın



Zekiye Ensari - Esra Yavuz



Aynur Koç

sırdanından geldiğini dile getirdi. Sırdan Sırmaya Donanma-yı Hümayun sergisinde Osmanlı donanmasında kullanılan gemileri eserlerinde naksettiklerini anlatan Yavuz, kürekli ve yelkenli gemileri eserlerinde işlediklerini ifade etti. Diğer yandan 30 kişilik bir öğrenci gruplarının olduğunu söyleyen Yavuz, şöyle devam etti: "23 ile 80 yaşları arasında öğrencilerimiz var. Öğrenmenin yaşı yok. Altı ila sekiz ay aralığında çini ve geleneksel el nakışları ürünlerimizi tamamladık. Bu

konseptimizde Osmanlı donanmasının ihtişamını gösterdik. Osmanlı zamanında kullanılan kadirgaları konu aldık."

Öte yandan, kursiyerlerden Aynur Koç ise Zekiye öğretmenin gözetiminde el nakışları yaptıklarının altını çizdi. Bu sanatları çok sevdiğini, tespih minyatür ve çini eğitimleri aldığını dile getiren Koç, bundan sonra daha güzel işlere imza atmak için çalışmalarına devam ettiklerini ifade etti.





---

# LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

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

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

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

# DTO YÖNETİMİ IMO GENEL KURULU'NA KATILDI

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 31. Genel Kurulu, IMO'nun Londra'da bulunan genel merkezinde 25 Kasım - 4 Aralık tarihleri arasında gerçekleştirildi. İMEAK DTO Yönetimi de IMO Genel Kurulu'na katılım gösterdi.



Genel Kurul'da Türkiye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından temsil edildi. Genel Kurul'a, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, başkan yardımcıları, yönetim kurulu üyeleri ve Meclis başkanlık divanı üyeleri katıldı. C Kategorisi'nde yapılan seçimler sonucunda Türkiye yeniden konsey üyeliğine seçildi.



Ülkemizin konsey üyeliği adaylığının desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan ev sahipliğinde, 26 Kasım Salı akşamı Türkiye'nin Londra Büyükelçiliği Rezidansı'nda bir resepsiyon düzenlendi. Resepsiyona, IMO Genel Sekreteri Ki Tack Lim de katıldı. Bakan Cahit Turhan, Türkiye'nin 1999'da aday olduğundan bugüne kadar kesintisiz



konsey üyeliğine seçildiğine dikkati çekerek, "Ülkemiz, IMO'nun 2020-2021 dönemi için konsey üyeliğine yeniden seçildi.

Deniz emniyetinin ve güvenliğinin artırılması ile çevrenin korunması çalışmalarına konsey üyesi olarak katkı sağlamaya devam edeceğiz" değerlendirmesinde bulundu.

# KIRAN'DAN ÖĞRETMENLER GÜNÜ MESAJI

24 Kasım Öğretmenler Günü dolayısıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bir mesaj yayımladı.

Dünyanın en kutsal ve eski eski mesleklerinden olan öğretmenliğini insan yetiştirme sanatına benzeten Tamer Kıran, "Öğretmenler, genç nesillerin yetiştirilmesi için bilginin üretilmesi, geliştirilmesi ve aktarılmasında hayati öneme sahip bir görevi üstleniyor.

Eğitime yatırım yapmayan ülkeleri gelecekleri tehlikede demektir. Ülkemizin muasır medeniyetler

seviyesine ulaşması hiç kuşkusuz iyi yetişmiş insan gücüne bağlı" diye konuştu. Kıran, mesajının devamında şunları kaydetti: "İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak denizcilik sektöründeki hızlı değişim ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda, ihtiyaç duyulan yetişmiş insan kaynağı için eğitime büyük önem ve destek veriyoruz. Piri Reis Üniversitesi'nin yanı sıra denizcilik eğitimi veren tüm okullarımıza katkı vermeye gayret gösteriyoruz. Biliyoruz

ki bu okullardaki öğretmenlerimizin yetiştireceği nesiller, gelecekte en önemli ve değerli gücümüz olacak.

Denizcilik camiası adına öğretmenlerimize şükran ve saygılarımı sunuyorum. Geleceğimizin mimarı tüm öğretmenlerimizin bu önemli gününü kutluyor, emekli öğretmenlerimize sağlıklı ve huzurlu günler diliyor, vefat eden ve şehit öğretmenlerimizi rahmetle anıyorum."





DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS

# BAKANLIK VE DTO YÖNETİCİLERİ İKİNCİ KEZ TOPLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) yönetimi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve bakanlığa bağlı kuruluşların yöneticileri 18 Ekim'deki toplantının ardından yeniden bir araya gelerek, sektörü ilgilendiren sorunları masaya yatırdılar.



DTO yönetimi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve bağlı kuruluşların yöneticileri ile ikinci kez bir araya geldi. DTO'nun İstanbul Fındıklı'daki genel merkez binasında 4 Kasım Pazartesi günü yapılan toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü Ahmet Selçuk Sert, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı, Kıyı Emniyeti Genel Müdür Yardımcısı Mustafa Bankaoğlu, Bakanlık Daire Başkanları Umut Şentürk, Bülent Sönmez ve Mustafa Çankaya, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkan Yardımcısı Kenan Türkantos, yönetim kurulu üyeleri ve DTO sekreteryası katıldı.

Toplantıda, DTO Meslek Komiteleri tarafından belirlenen ve sektörü yakından ilgilendiren sorunların çözümü konusundaki çalışmalara devam edildi. DTO Yönetimi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve bağlı kuruluşların yöneticileri 18 Ekim Cuma günü bir araya gelmişlerdi.

**elizya**

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

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

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

# “DÜNYA DÖNDÜĞÜ SÜRECE DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VAR OLACAK”

DTO Başkanı Tamer Kıran, “Güzel bir laf vardır. ‘Denizyolu taşımacılığı olmazsa, dünyanın yarısı açlıktan yarısı soğuktan kırılır’ diye. Dünya var olduğu sürece bu sektör var olmaya devam edecek” dedi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ekonomi kanalı Eko Türk TV’de yeni yayınlanmaya başlayan ‘Yönetim Katı’ programının ilk konuğu oldu. Programın sunucusu Serpin Alparşan’ın sorularını yanıtlayan Kıran, Türkiye ve global pazarda deniz ticareti ve taşımacılığının önemini vurguladı. Dünyanın dörtte üçünün sularla kaplı olduğunu kaydeden Kıran, “Bugün Brezilya’dan Çin’e bir mal gönderecekseniz, 400 bin tonluk gemilerle demir cevherini gönderebiliyorsunuz. 400 bin tonu bir seferde gönderebileceğiniz başka bir taşıma imkanı yok. Güzel bir laf vardır. ‘Denizyolu taşımacılığı olmazsa, dünyanın yarısı açlıktan yarısı soğuktan kırılır’ diye. Dünya var olduğu sürece bu sektör var olmaya devam edecek” diye konuştu.

## ÇİN’İN KUŞAK VE YOL PROJESİ

Tarihi İpek Yolu’nu canlandırarak, Pekin’den Londra’ya kadar kesintisiz

bir ticaret yolu oluşturmayı hedefleyen Çin’in önderliğini yaptığı Kuşak ve Yol Projesi hakkında da bilgi veren Tamer Kıran, projeyi ‘yüzyılın en önemli projelerinden biri’ olarak nitelendirdi. Kıran, projenin 2013 yılında ortaya konulduğunu, geçen 5.5 yıl içinde oldukça hızlı bir biçimde ilerlediğini kaydetti.

Çin’in büyük bir üretici olduğuna dikkat çeken Tamer Kıran, şunları kaydetti: “Bütün dünyaya üretiyor. En büyük tüketim merkezlerinden bir tanesi tabii ki Avrupa ve potansiyel olarak gördüğü Afrika. Buralara erişebilmek, daha kısa sürede ulaşabilmek için hem güvenlik hem de sürat açısından böyle bir proje hayata geçirmek istiyor.

Bu güzergah üzerinde yaklaşık 65 tane ülke var. Bu 65 ülkenin her biri bu projeden en çok nasıl faydalanabilir diye çalışıyor ve birbirleriyle yarışıyorlar. Biz de ülke olarak çok uğraşıyoruz.

Çünkü biz ülke olarak tam bu yol güzergahının hakikaten coğrafi olarak en stratejik konumdayız. Biz, bu yolun bir nefes borusuyuz.” Kıran, proje kapsamında Türkiye’nin, demiryolu ve limanlar konusunda yaptığı çalışmalar hakkında bilgi verdi.

## DENİZCİLİK EĞİTİMİNE DİKKAT ÇEKTİ

Denizcilik eğitiminin önemini de vurgulayan, Türkiye’nin bu konuda özellikle son 15 yılda önemli yatırımlar yaptığını anlatan Tamer Kıran, denizcilik meslek lisesi, denizcilik meslek yüksekokulu ve denizcilik fakülteleri sayısındaki artışa dikkat çekti.

Kıran, “Bundan sonraki hedefimiz yetiştirdiğimiz gençleri yurtdışında, yabancı gemilere de çalışmak üzere göndermek olmalı, bu yönde eğitim kalitesini artırıcı faaliyetlerde bulunmalıyız. Deniz Ticaret Odası olarak Piri Reis Üniversitesi’ne önemli katkılar sağladık” ifadesini kullandı.



# İNGİLTERE BÜYÜKELÇİSİ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İngiltere'nin Ankara Büyükelçisi Sir Dominick Chilcott ve İngiltere İstanbul Başkonsolosu Judith Slater, İMEAK Deniz Ticaret Odası'na (DTO) nezaket ziyaretinde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Büyükelçi Chilcott ve Başkonsolos Slater'i, makam odasında ağırladı. Ziyarete, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan hazır bulundu. Kıran, ziyaretin anısına Büyükelçi Sir Dominick Chilcott ve Başkonsolos Judith Slater'e birer plaket takdim etti.



**SAFE IN SAFETY**  
SAVE IN SAFETY

Meeting Point of All Routes

**TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.**

***Your Safety Partner in TURKEY***

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

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

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

Tuzla, 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# DTO YÖNETİMİ ANTALYA BÖLGESİ'Nİ ZİYARET ETTİ

Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığındaki İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) heyeti Antalya Bölgesi'nde incelemelerde bulundu, sektör temsilcilerinin sıkıntılarını dinledi.

Başkan Tamer Kıran'a Antalya DTO Şube Başkanı Ahmet Çetin, DTO Başkan Danışmanı Hüsnü Çöllü ve merkez yönetim kurulu üyeleri Başaran

Bayrak, Burak Akartaş, Uğur Sina Şen ve Mustafa Can da eşlik etti. Ziyaretlerin ilk durağı Alanya olurken, Alanya Öğretmenevi'nde düzenlenen ve

yüze yakın Alanyalı sektör temsilcisinin katıldığı kahvaltıda konuşan Tamer Kıran, yaklaşık iki yıl önce göreve geldikleri günden bu yana yaptıkları çalışmalar hakkında üyelere bilgiler verdi.



Antalya bölgesinin ve Alanya'nın kendileri için önemli bir merkez olduğuna dikkat çeken Kıran, bölgenin deniz turizminde de önemli bir yere sahip olduğunu söyledi. Kıran, "Antalya şubemiz ile birlikte denizcilik sektörünün gelişmesi ve deniz turizminden daha çok verim alınması adına çalışıyoruz. Amacımız bölgenin sektördeki lokomotifi olan deniz turizminin gelişmesi adına İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak her türlü desteği vermek. Sizlerden gelen her türlü istek ve öneriyi değerlendiriyoruz" ifadesinde kullandı.



DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin de İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı Antalya'da ağırlamaktan dolayı duydukları memnuniyeti dile getirdi. Çetin, şöyle konuştu: "Sayın Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'ı Antalya'da ağırlamaktan çok memnunuz. Burada denizcilerimiz ile bir araya gelerek onların istek ve önerilerini alıyoruz. Başkanımızın yakın ilgisine çok teşekkür ediyoruz."

Gezi sırasında mevcut balıkçı barınaklarının amaç dışı kullanılmasını değerlendiren Tamer Kıran, "Balıkçı barınakları konusu kanayan yara. Gerçekten avcılık yapan, bu işi ekmek parası kazanmak için yapanlardan bahsetmiyorum. Hayatında istavrit





tutmayan, sandalı olmayan kişilerin barınakları mesken tuttuklarını ve amaç dışı kullandıklarını görüyoruz” diye konuştu.

### ANTALYA, ÇOK ÖNEMLİ TURİZM BÖLGELERİMİZDEN BİRİ

Tamer Kıran, Antalya Şubesi'nin çalışmalarını yakından takip ettiklerini dile getirerek, Antalyalı denizcilerin her zaman yanlarında olduklarını söyledi. Kıran "Bereketli, huzurlu ve güven içerisinde, hayırlı bir sezon olsun inşallah. Antalya, çok önemli turizm bölgelerimizden biri ve bizim de çok sayıda üyemizin bulunduğu bir şubemiz. Servis verdiği, hizmet ettiği bölge olarak da Alanya'dan Kalkan'a kadar olan bölgeyi kapsıyor.

Şubemiz yoğun bir şekilde çalışıyor. Ahmet Çetin Başkanımız, Yönetim Kurulu ve Meclis Üyelerimiz, Meclis Başkanımız Berna Küner Hanım, hepsi ellerinden geleni yapıyorlar. Bütün amacımız, Antalya deniz turizmi çalışanlarının, üyelerimizin mümkün olduğu kadar iyi, bereketli bir dönem geçirmeleri. Ben hepsine buradan yaptıkları çalışmalar için çok teşekkür ediyorum. Bize de burada çok destek oluyorlar. Sahadaki bilgileri hızlı ve doğru bir şekilde aktarıyorlar" ifadelerinde bulundu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran Alanya ziyaretleri sonrası Manavgat'a geçti ve MATSO'da sektör temsilcileri ile bir araya geldi. Gezi sırasında DTO heyeti Antalya Valisi Münir Karaloğlu, Antalya Ticaret ve Sanayi Odası (ATSO) Başkanı Davut Çetin, Antalya Ticaret Borsası Başkanı Ali Çandır, S.S. Manavgat Turizm Geliştirme Kooperatifi Başkanı Ömer Şahin'i de makamlarında ziyaret etti. Ziyaretlere İMEAK DTO yönetim kurulu ve meclis üyeleri ile oda sekreteryası katıldı. İMEAK DTO Antalya Şubesi'ni de ziyaret eden Kıran; Antalya, Alanya, Manavgat ve Kemer'de üyelere bir araya gelip sorunlarını dinledi.



#### Key Benefits:

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

### MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



# elizya

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

Tel. +90 212 243 93 94

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

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

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

# İSKENDERUN'A YENİ SİMÜLATÖR MERKEZİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) denizcilik eğitimine destek vermeye devam ediyor. İskenderun'da DTO'nun başışıyla kurulan simülasyon merkezi, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın katıldığı törenle açıldı.

Törene İskenderun Belediye Başkanı M. Fatih Tosyalı, Hatay Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Murat Hayzaran, İskenderun Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Muhsin Yeter, KOSGEB Hatay İl Müdürü Hayrettin Çevik, TMMOB Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Feramuz Aşkın, Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, DTO İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu ve DTO sekreteryası katıldı.

Törende konuşan Tamer Kıran, denizcilik eğitiminin uluslararası standartlarına dikkat çekerek, bu eğitimin özelliği sebebiyle laboratuvar, simülasyon gibi pahalı yatırımlara ihtiyaç duyulduğunu kaydetti. Türkiye'de denizcilik alanında 17 fakültede eğitim verildiğini belirten Kıran, "Sayısal olarak baktığımızda hakikaten arzu



ettiğimiz yeterli seviyeye ulaştığımız kanaatindeyiz. Bundan sonra yapmamız gereken bu eğitimlerin nitelik olarak da iyileştirilmesi" dedi. Bunun kolay olmadığını, ciddi yatırımlar gerektiğini dile getiren Tamer Kıran, şöyle devam etti: "Özellikle simülasyon konusunda bir başka sıkıntımız daha var. O da tedarikçi sayısının az olması. Bununla ilgili de ülke olarak yatırım yapmamız gerekiyor. Bunu da yerli ve milli bir

yazılım haline getirmemiz gerekiyor. Çünkü bu bir yazılım iki donanımdan oluşuyor. Donanım zaten bilgisayar onu her yerden alabilirsiniz ama iş yazılımda o yazılımı da çözmemiz gerekiyor. Yoksa ciddi anlamda bir kaynak israf söz konusu. Simülasyon imkanı olmayan yerlerde ortak kullanımın yapılması gerektiğini söyleyen Tamer Kıran, bununla ilgili çalışmalarının bulunduğunu vurguladı.

# DENİZ EMNİYET DERNEĞİ KURULDU

Deniz Emniyet Derneği Başkan Yardımcısı Harun Şişmanyazıcı, yeni kurulan Deniz Emniyet Derneği ile ilgili sunum yaptı.



Denizcilik sektörü ile ilgili iyi şeyler yapmayı planladıklarını söyleyen Harun Şişmanyazıcı, derneğin faaliyetleri, kurucu üyeleri, amaçları ve yaptıkları faaliyetler hakkında bilgi verdi. Deniz

emniyetinin Türkiye için önem arz ettiğini vurgulayan Şişmanyazıcı "Türkiye, üç tarafı denizlerle çevrili ve adalar ile birlikte 8 bin 333 kilometre ile dünyanın 14'üncü en uzun kıyı şeridinde sahip bir ülke. Ayrıca, Türkiye içinde iki önemli su yolu ve boğazları bulunan bir ülke. Bu iki boğazdan yılda yaklaşık 85 bin gemi geçiyor. Bu gemilerin yaklaşık 18.3 bin adedi LNG, LPG ve ham madde taşıyan gemilerden oluşuyor" dedi.

Türkiye sularında yılda 150 milyon ton petrol ve türevleri dahil olmak üzere yaklaşık 500 milyon ton mal taşındığının altını çizen Harun Şişmanyazıcı, bu

miktarın uluslararası denizlerde taşınan 12 milyar tonun yüzde 4.16'sına tekabül ettiğine dikkat çekti. Deniz Emniyet Derneği'nin şimdilik bilinçli bir şekilde az tutulan, kendilerini mesleklerinde kanıtlamış, sektöre hakim olan kişilerden oluştuğunu dile getiren Şişmanyazıcı, şöyle devam etti: "Türkiye'nin deniz, kıyı, boğaz ve iç sularında alınan seyrüsefer dahil denizcilik ile ilgili tüm emniyet tedbirlerinin alınması gerekiyor. Yaşanan kazalar sonucunda çevreye olan etkileri, ekonomik sonuçlarının değerlendirilmesi ve kamuoyunun doğru şekilde bilgilendirilmesi Deniz Emniyet Derneği'nin amaçları arasında yer alıyor."



# Hempaguard MaX

Hem havuzlama  
sürecinde  
hem de seyirde  
verimliliğin zirvesi.



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

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

[hempaguardmax.hempel.com](http://hempaguardmax.hempel.com)



**HEMPEL**  
Trust is earned

# DTO İZMİR MEDYA YARIŞMASI BAŞVURULARI BAŞLADI

DTO İzmir şubesi '17'nci Medya Yarışması' düzenleyecek. Yarışmada ilk üçe giren eser sahiplerinin yanı sıra sergilemeye değer görülen 15 eserin sahibine de mansiyon ödülü verilecek. Yarışmaya katılım 1 Mayıs 2020 tarihine kadar devam edecek.


Türk denizciliğini geliştirmek, Ege Bölgesi'nde denizcilğe ve deniz kültürüne ilgiyi artırmak amacıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) İzmir şubesi tarafından bu yıl 17'ncisi düzenlenen Medya ve Fotoğraf Yarışması'na başvurular başladı. 'Haber, inceleme-araştırma' başlığı ile tek dalda yapılan medya yarışması için gönderilecek eserlerin 1 Ocak 2019-1 Nisan 2020 tarihleri arasında yazılı, dijital ve görsel basında yayınlanması gerekiyor.

Yarışma için gönderilecek eserler Ege Bölgesi'nde deniz ticareti, deniz taşımacılığı, deniz turizmi, balıkçılık ve deniz temizliği konularını kapsayacak. Yarışmacılar, eserlerin bir adet asıl ile sekiz adet fotokopisini hazırlayacak. Televizyon veya radyo çalışanlarının ise ses ve görüntü kasetlerinden birer adet teslim etmeleri gerekiyor. Yarışmaya gönderilecek eserler 4 Mayıs 2020 Pazartesi gününe kadar DTO İzmir şubesi basın danışmanlığına teslim edilecek.

## KATILIM 1 MAYIS 2020'YE KADAR

İMEAK DTO İzmir şubesi 17'nci fotoğraf yarışması eserleri ise Ege Bölgesi'nde deniz, deniz ticareti, deniz yaşamı, deniz taşımacılığı, deniz turizmi, deniz temizliği ve balıkçılık konularıyla ilgili olacak. Tüm amatör ve profesyonel fotoğrafçılara açık olacak fotoğraf yarışmasına yarışmacılar en fazla iki fotoğraf ile katılabilecek. Eserler basımı yapılmadan, elektronik ortamda iletilecek. Yarışmada ilk üçe giren eser sahiplerinin yanı sıra sergilemeye değer görülen 15 eserin sahibine de mansiyon ödülü verilecek. Yarışmaya katılım 1 Mayıs 2020 tarihine kadar devam edecek.

17'nci Fotoğraf Yarışması'nın Seçici Kurulu'nda Ege Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Ahmet



## İMEAK DENİZ TİCARET ODASI İZMİR ŞUBESİ 17. FOTOĞRAF YARIŞMASI

**YARIŞMANIN KAPSAMI:**  
Ege Bölgesi'nde deniz, deniz ticareti, deniz yaşamı, deniz taşımacılığı, deniz turizmi, deniz temizliği ve balıkçılık

**YARIŞMA TAKVİMİ:**  
Katılım Tarihi: 25 Ekim 2019-1 Mayıs 2020  
Jüri Toplantı Tarihi: 8 Mayıs 2020  
Sonuçlarının Açıklanması: 11 Mayıs 2020  
Ödül Töreni Tarihi: 26 Mayıs 2020

**SEÇİCİ KURULU:**



- **Dr. Öğretim Üyesi Ahmet İMANÇER**  
Ege Üniv. İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi
- **Turan GÜLTEKİN**  
Foto Muhabirleri Derneği İzmir Temsilcisi
- **Doç. Dr. Gökhan BİRİNCİ**  
Dokuz Eylül Üniv. Güzel Sanatlar Fakültesi Öğretim Üyesi
- **Murat KAPTAN**  
Sualtı Fotoğraf Sanatçısı
- **Dr. Öğrt. Görevlisi Güven SELÇUK**  
Yaşar Üniv. İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi

**ÖDÜLLER:**

Birincilik	:2.000 TL
İkincilik	:1.750 TL
Üçüncülük	:1.500 TL
Sergileme ödülü	: 300 TL

**15 Adet Sergileme Ödülü**

**DETAYLI BİLGİ VE BAŞVURU:**  
www.dtoizmir.org.tr ve www.instagram.com/imeakdtoizmir/  
İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi  
Cumhuriyet Bulvarı No:88 K:5 Pasaport-İzmir \* Tel: 0 232 425 72 15 - 121 (Sinan DOĞAN)  
izmir@denizticaretodasi.org.tr \* sinan.dogan@denizticaretodasi.org.tr

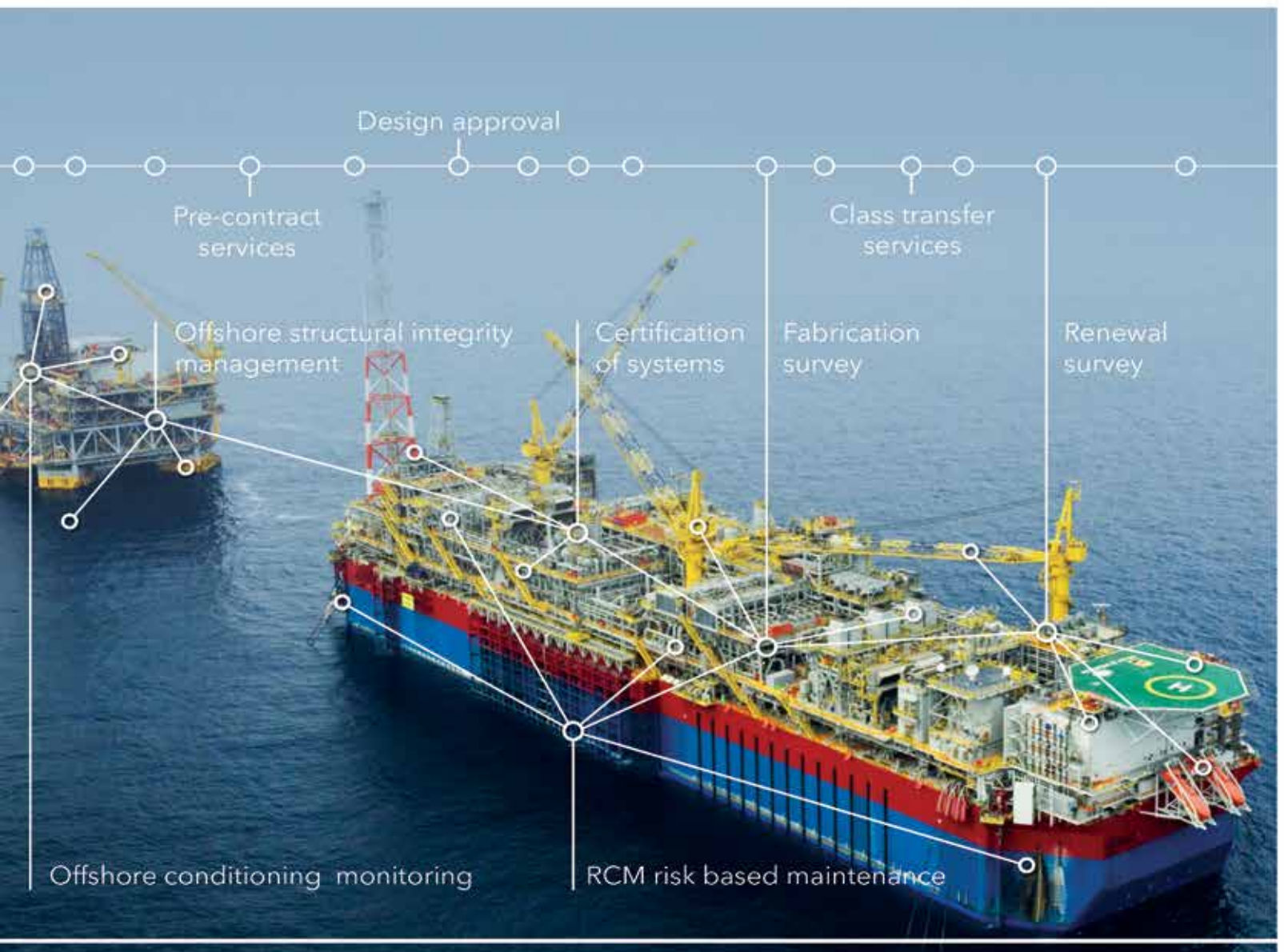



İmançer, Foto Muhabirleri Derneği İzmir Temsilcisi Turan Gültekin, Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Gökhan Birinci, Sualtı Fotoğraf Sanatçısı Murat Kaptan

ve Yaşar Üniversitesi İletişim Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Öğretim Görevlisi Güven Selçuk yer alıyor.

(DTO İzmir Şubesi)





## MARITIME

# MANAGING COST IS EASIER WHEN YOU CAN SEE THE WHOLE PICTURE

We provide a complete technical and regulatory overview of projects and operations, helping you to manage costs while enhancing safety and quality. Our team of classification experts guides you through the complexities of offshore regulations. With a comprehensive range of classification and related services, we assist designers, builders, owners and operators in ensuring the safety, reliability and high performance of their offshore units.

While drawing on a worldwide network of expertise, we offer specialist local advice. Our dedicated support across the asset's life cycle delivers value beyond compliance and helps to differentiate operations in competitive environments.

Learn more at  
[www.dnvgl.com/offshore](http://www.dnvgl.com/offshore)

# FETHİYE'DE İKİNCİ SUALTI RESİM ÇALIŞTAYI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

'Denizlerimiz ve Renklerimiz Sualtı Resim Çalıştayı ve Sempozyumu' İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Fethiye Şubesi ve Fethiye Belediyesi iş birliği ile 1-7 Kasım tarihleri arasında Ressam Mine Sarmış koordinatörlüğünde Muğla'nın Fethiye ilçesinde gerçekleştirildi. Etkinlikte su altında yağlı boya resimler yapıldı.

Söz konusu çalıştaya Türkiye'nin yanı sıra Gürcistan, Nahçıvan ve Azerbaycan'dan katılan ressamlar, Fethiye civarındaki koylarda dört gün boyunca su altında resim yaptılar. Denizlerimiz ve Renklerimiz 2'nci Sualtı Resim Sergisi, 7 Kasım Perşembe günü Fethiye Özer Olgun Kültür Merkezi'nde gerçekleştirildi. Açılışını Muğla Valisi Esengül Civelek'in yaptığı sergiye Fethiye Kaymakamı Muzaffer Şahiner, Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can, DTO Fethiye Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan, ilçe protokolü ve çok sayıda vatandaş katıldı.

Etkinlikte konuşan Şaban Arıkan, "Belediyemiz ile ikincisini gerçekleştirdiğimiz su altı resim çalıştayının amacı denizlerimize dikkat çekmek, sanatçılarımızın gözü ile denizlerimizin dibinin kirliliğine dikkat çekmektir. Bu etkinlikleri gelecek yıllarda da daha fazla katılımı ile denizlerimize sahip çıkmak amacıyla çalışmalarımıza devam edeceğiz" dedi.

## "DOĞANIN KORUNMASI İÇİN ÇALIŞMALAR YÜRÜTÜYÜRÜZ"

Sürdürülebilir kalkınma çerçevesi içinde denizleri, doğayı gelecek nesillerimize bırakma noktasında sorumlu olduğumuzu söyleyen Muğla Valisi Esengül Civelek de konuşmasına şöyle devam etti: "Kamu kuruluşları, üniversite, STK'larımız ve halkımız ile denizlerimizin ve doğamızın korunması için el ele önemli çalışmalar gerçekleştiriyoruz. Bu festival ile denizlerin dibindeki canlıların korunması için önemli katkı



sağlandığına inanıyorum. Ayrıca, denizin anlatılmasına farkındalık yaratılmasına önemli katkısı da oldu. Bu etkinliği düzenleyen Fethiye Belediyesi ve DTO Fethiye şubesine ve katılımcılara denizlerimizin korunması yönünde

gösterdikleri çabadan dolayı teşekkür ediyorum."

Konuşmaların ardından Şaban Arıkan tarafından Vali Civelek'e plaket takdim edildi. Diğer yandan sergide su altı ve üstünde yapılan toplamda 56 eser sergilendi. Resim sergisi ve kokteylin ardından 2'nci Sualtı Resim Sempozyumu'na geçildi.

Bodrum Denizcilik Meslek Yüksekokulu öğretim üyesi Prof. Dr. Tuncay Kuleli yaptığı söyleşide TURMEPA, Seyahat Vakfı ve Fethiye Belediyesi ile DTO Fethiye şubesinin ortak projesi olan 'Mavi Dalga' projesiyle ilgili bilgiler aktardı. Konuşmaların ardından ressamların Fethiye'de gerçekleştirdiği eserleri konu alan kısa film ilgiyle izlendi.

(DTO Fethiye Şubesi)







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

# Gimas in Rotterdam!



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



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

 **Gimaş** | Ship Supply & Services

**GLOBAL REACH, PERSONAL TOUCH!**

#### Istanbul Head Office

İkitelli Ö.S.B. Aykocan San. Sit.  
Dortlu A Blok, No: 232, 34490  
Beşiközü, İstanbul, Turkey  
T +90 212 671 2480 F +90 212 671 2482-86  
e: [gimas@gimas.com](mailto:gimas@gimas.com)

#### Tuzla Office

Aydintepe Mah. Sahilyolu Cad.  
Denizciler Ticaret Merkezi No:19, 34947  
Aydintepe, Tuzla - İstanbul, Turkey  
T +90 216 5131292  
e: [gimas@gimas.com](mailto:gimas@gimas.com)

#### Mersin Office & Warehouse

Karadavur Mahallesi 133. Cadde  
Cumhuriyet Bulvarı Bakliyatçılar Sitesi  
E-Blok No:4 161-D, 33020 Mersin, Turkey  
T +90 324 2215060  
e: [gimas@gimas.com](mailto:gimas@gimas.com)

#### Rotterdam Office & Warehouse

Jan Van Galenstraat 9, 3115 JG  
Schiedam, The Netherlands  
T +31 10 3027820  
M +31 61 5286575  
e: [rotterdam@gimas.com](mailto:rotterdam@gimas.com)

#### Athens Office

6 Ymittou Street, 3rd Floor,  
17564 Palaio Faliro  
Attica, Greece  
T +30 210 9403522  
e: [athens@gimas.com](mailto:athens@gimas.com)

# “KUŞAK VE YOL PROJESİ’NDE ANAHTAR ÜLKE TÜRKİYE”

Ege Ekonomiyi Geliştirme Vakfı ve Özgencil iş birliği ile ‘Yarın için Hayal Et’ başlığı altında İzmir’de düzenlenen Ege Ekonomi Forumu’nda Türkiye ile Çin arasındaki yatırımların geliştirilmesi ve Kuşak ve Yol Projesi’nde Ege Bölgesi’nin nasıl konumlanması gerektiği konusu değerlendirildi.



Yusuf Öztürk

Forum İstanbul Onursal Başkanı Yavuz Canevi’nin yönettiği ‘Kuşak ve Yol İnişiyatifinde Ege Nasıl Konumlanmalı?’ başlıklı oturumda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Çin’in 69 ülkeyi kapsayan ve uzun vadede 3 trilyon dolar yatırım planlanan Kuşak ve Yol Projesi’nde anahtar ülkenin Türkiye olduğunu söyledi. Öztürk, “Bir Özbek atasözü ‘kainatta iki büyük yol var; gökyüzünde samanyolu, yeryüzünde ipekyolu’ der. Türk boğazları ile Karadeniz’e geçiş noktasında bulunmaz bir stratejik öneme sahibiz. Çanakkale Köprüsü, Marmaray, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ile Avrupa karayolu bağlantısı, Ege limanları, Trakya üzerinden demiryolu ile Orta Avrupa’ya ulaşım sayesinde Kuşak ve Yol’da yer alabiliriz. İzmir Alsancak Limanı, Aliğa Limanları ve yapımı planlanan Kuzey Ege Çandarlı Limanı, bu koridordaki ürün trafiğini elleçleyebilecek kapasitede” dedi.

## “DENİZ İPEKYOLU’NDA YER ALMALIYIZ”

Kuşak ve Yol’un deniz ayağına 34 ülkede 42 limanın dahil olduğunu hatırlatan Yusuf Öztürk, Deniz İpekyolu’nun Türkiye’de Kumport, Yunanistan’ın Pire Limanı, İspanya’daki limanlar, Trieste ve Cenova Limanları üzerinden Akdeniz hattını kurarak ilerlediğini belirtti. Çin’in Akdeniz’e önem verdiğini ifade eden Öztürk, şöyle konuştu: “2018 sonu itibarıyla Pire Limanı 4.9 milyon TEU yük elleçleyerek Akdeniz’in en büyük ikinci limanı oldu.

Ancak Çin’in kontrol ettiği Pire Limanı’nın kapasitesini 10 milyon TEU’ya çıkarılması için kurulacak yeni konteyner terminali önerisi, Yunanistan Liman İdaresi tarafından reddedildi. Çin’in aradığı alternatif yolun Türkiye olduğunu düşünüyoruz. Alsancak Limanı ve Çandarlı projelerini doğru şekilde tasarlayarak Çinlilere sunmalıyız. Çandarlı demiryolu ve Filyos Liman

projeleri ile Karadeniz ülkelerine Boğaz trafiğini by-pass ederek geçebiliriz. Limanlarımızın altyapılarının, demir ve karayolu bağlantılarının, lojistik merkezler ile birleştirmek önceliğimiz olmalıdır. Bir denizci olarak ülkemizin Deniz İpekyolu’nda yer alması gerektiğine inanıyorum”. Forum İstanbul Onursal Başkanı Yavuz Canevi, Kuşak ve Yol Projesi’nde ve Çin ile ilişkilerde Ege’nin ön alması gerektiğini söyledi. Ege İhracatçı Birlikleri Koordinatör Başkan Yardımcısı Birol Celep, Çin’in tarım ürünlerine 118 milyar dolar ödediğini belirterek, Çin’e tarım ürünleri tedarikinde en şanslı bölgenin Ege olduğuna dikkat çekti. Çin Türk Araştırma Merkezi Başkanı Dr. Rıza Kadılar ise Çin’le iş yapmak için bu ülkeyi tanımak gerektiğini vurgulayarak, “Çin’de nüfusu 10 milyonu geçen yüzden fazla şehir var. Bunlarla kardeş şehir olmalıyız” diye konuştu.

(DTO İzmir Şubesi)



## 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



# SİDE SUALTI MÜZESİ'NE 4 YILDA 50 BİN ZİYARETÇİ

Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya şubesi tarafından Manavgat ilçesinde yaptırılan Side Sualtı Müzesi, 31 Ekim 2015 tarihinde açılmıştı. Müzeyi, açıldığı günden bugüne 50 bin kişi su altına dalış yaparak ziyaret etti.

Türkiye'nin ilk sualtı müzesi olan Side Sualtı Müzesi, 117 heykelden oluşan koleksiyonuyla dalış tutkunlarını mavi sulara masalsi bir yolculuğa çıkarıyor. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) DTO Antalya şubesi tarafından Manavgat ilçesinde yaptırılan Side Sualtı Müzesi'ni bugüne kadar 50 bin kişi su altına dalış yaparak ziyaret etti.

Anadolu medeniyetinin zenginliklerini anlatan 117 heykelin sergilendiği müze, Side'nin yaklaşık 1.5 mil açığında 11, 18 ve 24 metre derinliklerde bulunuyor. Side Sualtı Müzesi'nin kurucularından emekli SAS komandosu Ahmet Gülaydın, müzeye ilişkin bilgiler verdi.

## SİDE SUALTI MÜZESİ KURMA FİKRİ

Side'nin sualtı zenginliği açısından çok bakir bir yer olduğunu anlatan Gülaydın, şöyle devam etti: "2008 sezon sonunda sahil güvenlik gemisini burada batırdık. Amacımız sadece sualtı popülasyonuna katkı sağlamak. Her yıl 5 milyona yakın turist geliyor Side'ye dünyanın değişik ülkelerinden.

Onlara yönelik bir proje geliştirmeye karar verdik. Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı İnanç Kendiroğlu ile bir proje hazırladık Batı Akdeniz Kalkınma Ajansına (BAKA) sunduk. BAKA da kabul etti. Projenin bir kısmını BAKA destekledi. Heykellerin bir kısmının yapımını da İnanç Kendiroğlu ile karşıladık. Heykeltıraşların bir kısmı İstanbul, bir kısmı da Gaziantep'ten geldi. Toplam 117 heykel yaptırdık."

Yılda yaklaşık 10 bine yakın yerli ve yabancı turist müzeye dalış yaptığını dile getiren Ahmet Gülaydın, "Yılın 6-7 ayı Side'de dalış yapmak mümkün.



Dünya'da gezen 3 milyon sertifikalı dalıcı var. Genellikle Maldivler, Mısır, Bali, Tayland veya Meksika'ya gidiyorlar. Bizim amacımız, bu gezici dalıcı sertifikalı turistlerin bir kısmını Türkiye'ye çekmek. En büyük amacımız buydu ama yeterince tanıtım yapamadık" ifadesini kullandı.

## SİDE'DE BİRÇOK DENİZ CANLISINI GÖRMEK MÜMKÜN

Side'de Kaş'takinden daha fazla deniz canlısı görmek mümkün olduğunun altını çizen Ahmet Gülaydın, Kaş'ta görüş mesafesinin çok iyi olduğunu anlattı. Sertifikalı dalgıçların genelde Poseidon'u beğendiğini söyleyen Gülaydın, şunları kaydetti: "3.5 metre yüksekliğinde 5 ton ağırlığında en büyük heykelimiz o. Ama, acemi dalgıçlar yalnızca üstten Mevlana grubunu görebiliyor. Yavaş yavaş denizlerimizi kirletiyoruz ve harami balıklar gelmeye başladı. Belki çocuklarımız sadece akvaryumda görecek o balıkları. Bunun için önlem almamız lazım. Ben aynı zamanda Su Ürünleri Kooperatifi başkanım,

bakanlık nezdinde bu konuyu dile getirdim, harami, istilacı balıkların acilen önlenmesi gerektiğini belirttim. Şu an insanları ısırmağa başladılar. Turistlerden, otel yönetimlerine sürekli şikâyet geliyor, sahilde insanların ayaklarını ısırıyorlar. Bunun için Tarım ve Orman Bakanlığı'nın ödenek ayırması lazım. Balıkçıya kuyruk başına sembolik



bir ücret vermesi ya da dalgıçları koordine edip, aslan balığını ya da balon balığını zıpkın ile belli periyotlarda avlatmaları lazım. Çünkü gerçekten dip tabiatını öldürüyorlar."

(DTO Antalya Şubesi)



# TEMAR DENİZCİLİK, KARADA VE DENİZDE GÜVENLE...



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

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

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

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

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

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



**AKARYAKIT**



**BOYA**



**YAĞ**



**ULAŞILABİLİR**

## ŞUBELER VE MAĞAZALAR



### Merkez Ofis

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



### Trabzon Mağaza

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



### Teos Marina

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



### Sarıyer Ofis

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



### Tuzla Mağaza

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



### Akçakoca İstasyon

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

# GÖKOVA KÖRFEZİ'NDE HAYALET AĞ TEMİZLİĞİ

Bodrum Kaymakamlığı, Bodrum Belediyesi, Bodrum Sahil Güvenlik Komutanlığı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Bodrum Şubesi desteğiyle süngerci Mehmet Baş, balıkçıların kayalıklara takıldığı için bıraktığı hayalet ağları denizden çıkarmak için 18 metrelik teknesiyle Bodrum Limanı'ndan Gökova Körfezi'ne açıldı. Baş'ın dalışı sırasında sahil güvenlik dalgıçları da kendisine eşlik etti.

Datça Kocadağ açıkları, Marmaris Bördübet mevkii ve Bodrum'un Çiftlik Mahallesi açıklarında 30-35 metre arasında değişen derinliklerde dalış yapıldı. Denizden güçlükle çıkarılan metrelerce ağ, tekneye çekildi. Mavi derinliklerdeki güzellikleri yok eden ağlar, daha sonra Bodrum Limanı'na getirildi. Denizden toplanan ağlar, teknenin yelken direğine çekilerek bir süre sergilendikten sonra Bodrum Belediyesi'nin temizlik görevlilerine teslim edildi. Bunun yanında ağ temizleme çalışmaları su altı kamerası ile görüntülendi.

## “HERKES DAHA DUYARLI OLMALI”

Söz konusu ağların kayalıklarda canlı hayatını yok ettiğini belirten Mehmet Baş, denizlerdeki doğal yaşamın korunması için herkesin daha duyarlı olması ve üzerine düşen görevi yapması gerektiğini dile getirdi. Baş, “Kayalıklardaki ağları temizleyerek, oradaki hayatı kurtardım. Bunun bana verdiği mutluluğu yeryüzünde hiçbir maddi güç veremez” dedi. İki günlük Gökova deniz dibi temizliğinden sonra limana karşılamaya giden İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası (DTO) Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, duyarlı denizci büyükleri olduğu için şanslı olduklarını söyledi.

## “ÜZERİMİZE DÜŞEN GÖREVİ YAPMAYA HAZIRIZ”

Karada yaşayan ve denizin üstünü kullanan canlılar olarak bu manzaraları görmediklerini ifade eden Orhan Dinç,



şöyle devam etti: “Denizin altındaki hayatın kendi dengesinde devam etmesi için üzerimize düşen ne görev varsa yapmaya hazırız. Eko sisteme aşırı derecede zarar veren bu ağlar su altında kaldığı müddetçe pasif avlanma devam ediyor. Bu nedenle birçok canlı su altında yok oluyor. Gökova’da yapılan dalışlarda bu tür ağların fazlalığı dikkati çekiyor. Bu ağlar maalesef 2 ila 8 yılda su altında pasif avlanmaya ve sualtına zarar vermeye devam ediyor. 1 milyondan fazla deniz kuşu ile 100 binin üzerinde deniz memelisinin de bu ağlar nedeniyle yaşamını yitirdiğini istatistiklerden okuyor ve biliyoruz. Çoğunlukla sentetik olan bu ağ malzemeleri su altına zarar vermeye devam ediyor.”

Deniz altında bulunan biyolojik çeşitliliği ve ekosistemi korumak için bunun gibi

her türlü sosyal sorumluluk projesine destek vereceklerinin altını çizen Orhan Dinç, “Denizlerimiz, tarihi ve doğal varlıklarımız bizlere büyüklerimizden kalan en değerli miraslarımız. Ne yazık ki bu mirasımız büyüklerimizden teslim aldığımız kadar saf ve el değmemiş değil. Bu mirası, teslim aldığımız gibi ve hatta daha iyi bir şekilde bir sonraki nesillere bırakmayı en önemli görevimiz olarak görüyoruz. Ayrıca, bu projede desteklerini esirgemeyen Kaymakam Bekir Yılmaz’a ve Belediye Başkanı Ahmet Aras’a ve bu dalışları gerçekleştirerek, denizlerimizin daha temiz kılınmasına önemli katkı sağlayan sahil güvenlik dalış timinin kıymetli üyelerine de Bodrum denizcileri olarak minnettarız. Emeği geçen herkese teşekkürler” ifadesini kullandı.

(DTO Bodrum Şubesi)





# BÜYÜK ÖNDER ATATÜRK'Ü SAYGIYLA ANDIK

Türkiye Cumhuriyeti'nin Kurucusu Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, ebediyete intikalinin 81'inci yılında Anıtkabir'de düzenlenen devlet töreniyle anıldı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan başkanlığındaki kortejde, TBMM Başkan Vekili Süreyya Sadi Bilgiç, Cumhurbaşkanlığı Kabinesi üyeleri, İYİ Parti Genel Başkanı Meral Akşener, yüksek yargı organlarının başkanları, kuvvet komutanları, siyasi partilerin temsilcileri, bürokratlar ve diğer devlet erkanı yer aldı.



Türkiye Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan başkanlığındaki heyet, Atatürk'ün vefat ettiği saat olan 09.05'te mozole önünde saygı duruşunda bulundu. Anıtkabir'deki tören, saat 08.45'te devlet erkanının Aslanlı Yol'da yürüyüşüyle başladı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, kırmızı beyaz karanfillerden oluşan ay yıldızlı çelenği, Atatürk'ün mozolesine bıraktı. Atatürk'ün 81 yıl önce vefat ettiği saat olan 09.05'te saygı duruşunda bulunuldu ve ardından İstiklal Marşı okundu. Saygı duruşu sırasında gönderdeki Türk bayrağı yarıya indirildi. Cumhurbaşkanı Erdoğan ve protokolde yer alan devlet erkanı, daha sonra Misak-ı Milli Kulesi'ne geçti.

Erdoğan, burada Anıtkabir Özel Defteri'ni imzaladı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, deftere



şunları yazdı: "Kurtuluş Savaşımızın Başkomutanı, Cumhuriyetimizin kurucusu, ilk Cumhurbaşkanımız Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü ahirete irtihalinin 81'inci yıldönümünde bir kez daha rahmetle yad ediyoruz. Merhum Atatürk ve silah arkadaşları ile bin yıldır bu toprakları bizlere vatan yapmak için mücadele eden tüm şehitlerimizin ve gazilerimizin aziz hatıraları milletimizin kalbinde hep yaşayacaktır. Kendisinin emaneti olarak Cumhuriyetimizi ilelebet yaşatmak, geliştirmek, güçlendirmek için tüm gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz. Ruhu şad olsun."

## TBMM'DE TÖREN DÜZENLEDİ

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ebediyete intikalinin 81'inci yılı dolayısıyla TBMM'de tören düzenledi. Meclis Başkan Vekili Levent Gök, Atatürk anıtına, kırmızı beyaz karanfillerden oluşan çelenk bıraktı. Çelenk bırakılmasının ardından, Atatürk'ün

vefat ettiği saat 09.05'te sirenlerin çalmasıyla saygı duruşunda bulunuldu, İstiklal Marşı okundu.

Törenin ardından TBMM Koruma Daire Başkanlığına bağlı polisler Atatürk Anıtı'nın önünde saygı nöbeti tuttu. Törene TBMM Genel Sekreteri Mehmet Ali Kumbuzoğlu, AK Parti Grup başkanvekilleri Bülent Turan ve Cahit Özkan, İYİ Parti Grup Başkanvekili Müsavat Dervişoğlu, TBMM İdare amirleri AK Parti Ankara Milletvekili Orhan Yegin ile MHP Ankara Milletvekili Erkan Haberal, milletvekilleri, Meclis bürokratları ve çalışanlar katıldı.

## ANITKABİR'E ZİYARETÇİ AKINI

Anıtkabir, resmi törenden sonra ziyaretçilere açıldı. Sabahın erken saatlerinde Anıtkabir'in çevresinde toplanarak kapıların açılmasını bekleyen vatandaşlar, güvenlik kontrollerinden geçtikten sonra sırayla içeriye alındı. Elleriindeki Türk bayraklarıyla Atatürk'ün





mozolesine gelen vatandaşlar, buraya karanfil bırakarak dua etti. Anıtkabir'i ziyaret eden 7'den 70'e binlerce kişi, Türk bayrakları ve Atatürk posterleri ile bol bol fotoğraf çekti. Türkiye'nin dört bir yanından Anıtkabir'e gelen vatandaşlar, derin bir üzüntü yaşadıklarını, ancak Atatürk'ün huzurunda olmaktan da mutluluk duyduklarını söyledi.

### **DOLMABAĞÇE SARAYI'NDAKİ ODASINDA TÖRENLE ANILDI**

Atatürk, Dolmabahçe Sarayı'ndaki odasında törenle anıldı. Sarayın Harem bölümündeki 71 numaralı odada düzenlenen anma töreni, Cumhurbaşkanlığı Milli Saraylar İdaresi Başkanı Yasin Yıldız, İstanbul Vali Yardımcısı Hülya Kaya, 1'inci Ordu Komutanlığı'ndan Albay Serkan Çetin, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanvekili Hüseyin Aksu, Beşiktaş Belediye Başkanı Rıza Akpolat ile Atatürk Kültür Dayanışma Eğitim Vakfı (AKDEV) Genel Başkanı Gül Karayaldız'ın kurumları adına çelenk ve buketlerini, Atatürk'ün ebediyete intikal ettiği yatağın üzerine bırakmalarıyla başladı.

Büyük Önder Atatürk'ün hayata gözlerini yumduğu saat 09.05'te sirenlerin çalmasıyla saygı duruşunda bulunuldu,

İstiklal Marşı okundu. Mustafa Kemal Atatürk'ün 10 Kasım 1938'de ebediyete intikal ettiği Türk bayrağı örtülü yatağının iki yanında iki polis memuru saygı nöbeti tuttu. Saatlerin tam 09.05'i gösterdiği anda duygusal anlar yaşandı.



### **VATANDAŞLARDAN YOĞUN İLGI**

Saat 07.00 itibarıyla vatandaşların ziyaretine açılan oda, törenin ardından tekrar ziyaret edilmeye başlandı. Saray önünde erken saatlerden itibaren uzun kuyruklar oluşturan vatandaşlar ve öğrenciler, Atatürk'ün yatağına ve

çevresine beyaz ve kırmızı karanfiller bıraktı.

Bazı vatandaşlar Atatürk'ün yatağının önünde dua okurken, bazıları da fotoğraf çekti. Ziyaret sırasında bazı vatandaşlar, gözyaşlarını tutamadı. İçerideki tören, dışarıya ve sarayın içine kurulan ekranlardan da yansıtıldı. Cumhurbaşkanlığı Milli Saraylar, Büyük Önder Atatürk'ün hayata gözlerini yumduğu odayı ziyarete gelen vatandaşlara çay ikramında bulundu.

### **İSTANBUL'DA DA ANILDI**

Taksim Cumhuriyet Anıtı'nda düzenlenen anma töreni İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu ve 1'inci Ordu Komutanı Orgeneral Musa Avsever'in yerlerini almasıyla başladı.

Tören kapsamında İstanbul Valiliği, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 1'inci Ordu Komutanlığı ve diğer kurum, kuruluşlar, siyasi partiler anıta çelenk sundu. Büyük Önder Atatürk'ün hayata

gözlerini yumduğu 09.05'te sirenlerin çalmasıyla saygı duruşunda bulunuldu. Daha sonra Türk bayrağının göndere çekilerek yarıya indirildiği tören, İstiklal Marşı'nın okunmasıyla sona erdi. Anma törenine İstanbul Emniyet Müdürü Mustafa Çalışkan, CHP İstanbul İl



Başkanı Canan Kaftancıoğlu, İYİ Parti İstanbul İl Başkanı Buğra Kavuncu, gaziler, protokol üyeleri ve vatandaşlar da katıldı.

## KADIKÖY'DE 6.5 KİLOMETRELİK 'ATA'YA SAYGI ZİNCİRİ'

İstanbul Kadıköy'de binlerce kişi bir araya gelerek 'Ata'ya Saygı Zinciri' oluşturdu. Ata'ya Saygı Zinciri'nde binlerce kişi, saat 09.05'te Fenerbahçe Orduvi ile Bostancı Sahil yürüyüşü

Gönüllüleri tarafından 2013 yılından bu yana düzenlenen Ata'ya Saygı Zinciri'nde 6.5 kilometrelik insan zinciri oluşturuldu. Anma törenine denizden de kanolar, su jetleri ve tekneler sirenlerini çalarak eşlik etti.

## İZMİR

İzmir'deki Cumhuriyet Meydanı'ndaki törene ise İzmir Valisi Erol Ayyıldız, Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer, Ege Ordusu Komutanı Korgeneral



yolunda Türk bayrakları ve Atatürk posterleriyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk için el ele verdi. Kadıköy Belediyesi ve Kadıköy Belediyesi

Ali Sivri, siyasi parti temsilcileri, askeri erkan ve vatandaşlar katıldı. Bu sırada çevre yollardaki trafik akışı durdu, vatandaşlar araçlarının

kornalarını, kıyıya yakın gemiler de sirenlerini çalarak saygı duruşuna eşlik etti. Saygı duruşunda bulunulması ve İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından göndere çekilen bayrak yarıya indirildi.

## "ATATÜRK, SONSUZA KADAR GÖNLÜMÜZDE YAŞAYACAK"

Öte yandan, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Başkanı Tamer Kıran Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılışının 81'inci yıldönümü nedeniyle bir anma mesajı yayınladı. Kıran, mesajında şunları yayınladı: "Kurtuluş mücadelemizin lideri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, aramızdan ayrılışının 81'inci yıldönümü.

Atatürk, hayatı boyunca ülkemizi muasır medeniyetler seviyesine çıkarmak için çalışmış, hayatını buna adamıştır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937 tarihinde, TBMM Beşinci Dönem Üçüncü Yasama Yılı açılışında yaptığı konuşmada, 'En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz. Denizciliği, Türk'ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız' ifadelerini kullanmıştı.

Denizcilik sektörünün temsilcisi olarak bizler de Atamızın direktifleri doğrultusunda Türk denizciliğini yüceltmek, bu konuda dünyanın önde gelen ülkeleri arasında yerimizi almak için faaliyetlerimizi sürdürüyoruz. Bir yandan, denizciliğin her alanında ihtisaslaşmış bireylerin yetiştirilmesine katkı sağlarken, diğer yandan ülkemiz açısından stratejik sektörlerin başında gelen sektörümüzün dünyadaki rekabet gücünü artırmak için gerekli yatırımları yapmaya azim ve kararlılıkla çalışıyoruz. Atatürk, sonsuza kadar gönlümüzde yaşayacak, ilke ve inkılapları bizlere rehber olmaya devam edecek. Ölüm yıldönümünde Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, saygı, şükran ve rahmetle anıyorum."





A. RIZA KINAY  
VAPUR ACENTELEĞİ  
VE TİCARET A.Ş.



KINAY  
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI  
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ  
VE TİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE  
MÜEŞSİLLİK LTD. ŞTİ.



# Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

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



70 YILI AŞAN  
TECRÜBE

[kinaygroup.com](http://kinaygroup.com)

## ECSA YENİ STRATEJİK ÖNCELİKLERİNİ YAYIMLADI

Avrupalı armatörler, AB denizcilik politikasına ilişkin beş yıllık stratejik önceliklerini ortaya koydular. Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri (ECSA) 2019-2024 yıllarını kapsayan dönem için yeni stratejik önceliklerini yayımladı.



'Geleceğe yelken açmak, Avrupa deniz taşımacılığı bir sonraki dönemi için iddialı hedefler koyuyor' (Sailing ahead - European shipping sets ambitious goals for its next chapter) başlıklı yayın, Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün odaklanacağı öncelikli 10 alanı ana hatları ile ortaya koyuyor. ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman, stratejik öncelikler ile ilgili olarak şu açıklamalarda bulundu: "Açık olmak gerekirse, iklim tüm denizcilik sektörü için öncelikli. Denizcilik sektörü, IMO'nun CO2 emisyonlarını 2050 yılına

kadar en az yüzde 50 azaltma hedefine ulaşmak için Avrupalı ve küresel ortaklarıyla çalışmaya istekli. Bahse konu istek gerekli alternatif yakıtların, bunker altyapısının ve teknolojilerin küresel ölçekte geliştirildiğini temin etmek amacıyla çalışmaya başlamamız gerektiği anlamına geliyor. Bu, sektör için çok büyük bir zorluk ve aynı zamanda fırsat."

### İKLİMİ SORUNUNU REKABET SORUNLARI TAKİP EDİYOR

Stratejik önceliklerde iklim meselesini, ticaret ve rekabet edebilirlik sorunları takip ediyor. Avrupalı armatörlere göre; ABD-Çin arasındaki ticaret savaşının yol açtığı kesintiler, küresel çok taraflı ticaret sisteminin çöküşü ve diğer küresel denizcilik merkezlerinin yarattığı devlet destekli haksız rekabet

karşısında, Avrupa deniz taşımacılığı endüstrisinin zirvede kalmayı sürdürmek için rekabet avantajlarını yeniden yapılandırması gerekiyor.

AB'nin mal ticaretinin yüzde 76'sının deniz yoluyla taşınması nedeniyle, Avrupa deniz taşımacılığı endüstrisinin başarısı, tüm Avrupa ekonomisini doğrudan etkiliyor. İnsan kaynakları alanı, Avrupalı armatörlerin belirlediği bahse konu stratejik önceliklerle yakından ilişkili. ECSA'nın AB denizcilik politikasına ilişkin yeni strateji yayınında ele alınan diğer öncelikli alanların başında iç pazar, dijitalleşme ve inovasyon, emniyet, yasal işler, vergilendirme ve daha iyi mevzuat düzenlemeleri geliyor.

(Kaynak: ECSA)

## BIMCO, EMİSYONLA İLGİLİ DÜZENLEMELER ÖNERDİ

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council-BIMCO), denizcilik endüstrisinin emisyonlarını azaltma arayışına yardımcı olabilecek yeni bir öneri sundu.



Gemi hızlarının sınırlandırılması CO2 emisyonlarını azaltmanın bir yolu olarak halihazırda önerilmiş olsa da BIMCO çözümü bir adım daha ileriye taşıyarak gemilerin sevk gücünün sınırlandırılmasını teklif etmektedir. BIMCO, gemilerin süratlerini ölçmenin doğru bir uygulama olmadığını, gemilerin sevk gücünün ise doğru bir

şekilde kontrol edilebileceğini ileri sürmüş ve bir geminin sevk gücü ile sürati arasında yakın bir ilişki olduğunu ifade etmiştir.

BIMCO Genel Sekreter Yardımcısı Lars Robert Pedersen, "Sürati daha fazla düşürme yoluyla sera gazı emisyonlarının azaltımının sürdürülmesini sağlamak zorunlu olmakla birlikte, armatörlerin yenilik yapmaya teşvik edilmeleri de önemlidir" şeklinde bir açıklamada bulunmuştur.

Gemilerin gücü ile ilgili bir sınırın belirlenmesi Japonya tarafından önceden önerilmiştir. BIMCO, her bir deniz taşımacılığı sektörü için güç limitinin, her bir sektördeki

mevcut ortalama taşıma hızında ortalama bir gemi seyri için varsayılan performansından elde edilmesini önermektedir.

Sevk gücü limiti, denizcilik organizasyonları tarafından kolayca benimsenmeyen sürat düşürme teklifine muhtemel bir alternatif olarak önerilmiştir. İngiltere Deniz Ticaret Odası, Yunanistan ve Fransa'nın savunduğu sürat düşürme önerisinin en iyi seçenek olmayabileceğini çünkü söz konusu önerinin daha düşük karbon emisyonlarına yol açacağına dair hiçbir kanıtın olmadığını bu yılın başlarında ileri sürmüştür.

(Kaynak: World Maritime News)



# YEŞİL GEMİ FİNANSMANI GÜNDEMDE ÜST SIRALARA ÇIKIYOR



Yeşil Finans Girişimi'nin (Green Finance Initiative) Başkanı ve Skandinaviska Enskilda Banken'de kıdemli bankacı olan Roger Gifford, Londra Uluslararası Denizcilik Haftası sırasında yaptığı bir konuşmada "Bir müşteriye ve potansiyel bir işlemi değerlendirirken çevre sorunlarını ve iklim kaygılarını dikkate almayan herhangi bir denizcilik bankası şu anda düşük performans gösteriyor" dedi. Maritime London ve Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanlığı tarafından düzenlenen ve yeşil finansmana odaklanan söz konusu seminerde açıklama yapan Roger Gifford, armatörler, bankalar, yeşil deniz ürünleri geliştiricileri ve araçlardan oluşan çeşitli delegelere hitap etti. Gifford, "Uluslararası denizciliğin karbondan arındırılmasını desteklemek

amacıyla kredi verme kararlarını iklim faktörleri ile birleştiren Poseidon Prensipleri lider bankalara ait yeni bir yaklaşımın mükemmel bir göstergesi oldu. Prensiplerin yeni imzacıları yakında açıklanacak. 10 Avrupa bankası ve bir ABD bankasından oluşan 11 üyeli başlangıç grubuna Asya bankaları da katılacak" diye konuştu.

## "SEKTÖRÜN KARBON AYAK İZİNİN BÜYÜK"

Deniz taşımacılığının ton mil başına en düşük karbon üretim seviyesine sahip olmasına rağmen, dünya ticaretinin büyük ölçekli olması nedeniyle sektörün karbon ayak izinin büyük olduğunu belirten Gifford, krediler ve tahviller de dahil olmak üzere yeşil finansın hız kazanırken yüksek karbonlu faaliyetlerden düşük karbonlu faaliyetlere geçişin de temelini oluşturacağını söyledi.

Bununla birlikte, Lloyd's Register'dan Katharine Palmer, bankacılara iddia edilen kazançların fiili olarak gerçekleştirilebileceği konusunda yeterli

güvence vermelerini sağlayan yeni yeşil teknolojilerin finansal desteğindeki boşluğa dikkat çekti. ING gemi finansmanı küresel başkanı Stephen Fewster ise "Biz risk sermayedarları değiliz. Yeni teknolojilerin finansmanı bankalardan gelmeyecektir" ifadesini kullandı. Bununla birlikte ihracat kredi ajanslarının ve yeni yeşil finansman programlarının yeni karbon azaltma girişimlerinin onaylanmasına yardımcı olabileceği işaret edildi. Soci t  G n rale Dünya Denizcilik Başkanı Paul Taylor, Marine Capital'in CEO'su Tony Foster ve İngiltere H k meti Denizcilik Bakanı Nusrat Ghani'nin de aralarında bulunduğu konuşmacılar, seminerde nakliyeciler ve gemi kiracılarının rolünü ele aldılar.

 ne sürülen görüşlere göre, armatörler için müşterileriyle risk paylaşımının ya da olumlu bir risk durumunun olmaması halinde, yeni verimlilik teknolojilerine yatırım yapmak konusunda çok az teşvik bulunuyor.

(Kaynak: Seatrade Maritime News)

# AVRUPA DENİZ KAZALARI VERİLERİ ONLINE ERİŞİME AÇILDI

Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Platformu'ndan elde edinilen veriler online erişime açıldı.



Deniz kazaları ve olaylarıyla ilgili bilgileri depolayan ve analiz eden Avrupa Deniz Kazaları Bilgi Platformu'na (European Marine Casualty Information Platform-

EMCIP) ait veri tabanı 2011'den bu yana faaliyette olup, çok sayıda değerli bilgi içeriyor. Bununla birlikte veri tabanına erişim Şimdiye kadar

 ye devletler ve Avrupa Komisyonu kullanıcıları ile sınırlı kalmıştı. EMSA söz konusu kullanıcılarla anlaşmaya vararak, veri paylaşımı özelliklerine sahip yeni bir EMCIP sürümünü yayımlamıştı. Kontrol paneli,  ye devletler tarafından rapor edilen olaylar için toplu rakamlar sunarken, vaka sekmesi ise tamamlanan incelemelerle birlikte kaza listesini gösteriyor. Veri tabanının kamuya açılması ile deniz kazaları ve olaylarına ilişkin daha fazla farkındalık kazandırılması amaçlanıyor.

(Kaynak: EMSA)

# AVRUPALI ARMATÖRLERDEN TAŞIMACILIĞA EŞİT FIRSAT

Avrupalı armatörler, taşımacılık sektöründe kadınlar ve erkekler için eşit fırsatları teşvik etmeyi taahhüt ediyor.

ECSA ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation-ETF), Dünya Denizcilik Günü'nün bu yılki teması olan 'Denizcilik Topluluğunda Kadınların Güçlendirilmesi' fikrinden yola çıkarak, deniz taşımacılığı endüstrisini kadınlar için daha çekici ve daha emniyetli bir çalışma ortamı haline getirmeyi ve taşımacılık sektöründe kadın ve erkekler için eşit fırsatları teşvik etmeyi taahhüt ediyor.

Avrupalı armatörler, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (International Labour Organisation-ILO) önerileri doğrultusunda, işe alım süreçleri üzerinden kadın başvuru sahiplerini artırmaya, kadın denizcilere saygı duyulan ve katkılarının değer gördüğü

bir gemi ortamı sağlamaya çalışıyor. Avrupalı armatörlere göre güçlü, cazip, rekabetçi, gönencili ve sosyal açıdan sürdürülebilir bir Avrupa denizcilik endüstrisine yönelik herhangi bir büyüme stratejisi, daha fazla cinsiyet çeşitliliğinin ve fırsat eşitliğinin sağlanması için çalışmayı gerektiriyor.

**"GENİŞ YETENEK HAVUZU OLMALI"**  
ECSA'dan Tim Springett konu ile ilgili olarak şunları söyledi: "Sektörün kendini büyütmesi, adapte etmesi ve yenilemesi için çeşitlilik gerekli. Denizcilik endüstrisinin yaşadığı değişimler ve zorluklar, yenilenmiş bir stratejik yaklaşım ve sektörü ileriye taşıyabilecek daha geniş bir yetenek havuzu gerektiriyor. Taşımacılık şirketleri dijitalleşme ve otomasyondan

etkilenen alternatif çalışma yöntemlerini araştırıyorlar. Bunlar daha fazla kadın çalışanı sektöre çekmek için bir fırsat sunuyor."

Danimarka'da denizcilik sektöründe kadınlara yönelik kariyer olanaklarını artırmak için bir süre önce başlatılan 'Girl Power' bu doğrultudaki ulusal işe alım kampanyalarından biri.

Bir diğer örnek ise İsveçli ortakların Avrupa Değişim Platformu'na (European Platform for Change) sunduğu bir girişim olan 'Fair Winds' projesi. Söz konusu proje, taciz ve ayrımcılığın olmadığı dünya standartlarında bir çalışma ortamı yaratmayı hedefliyor.

(Kaynak: ECSA)

## DENİZCİLİK BÜYÜME PLANI YAYIMLANDI

Sürdürülebilir denizcilik meslekleri, büyüme ve rekabetçilik için AB Denizcilik Büyüme Planı yayınlandı.

ECSA, büyüyen bir AB denizcilik endüstrisi, güçlü bir bilgi birikimi ve dünya standartlarında bir denizcilik topluluğunu sağlamak amacıyla, AB, ulusal ve yerel düzeylerde gerçekleştirilecek eylemler için bütünsel ve ortak bir AB vizyonu sağlayan bir stratejik çerçeve olarak 'sürdürülebilir denizcilik meslekleri, büyüme ve rekabet edebilirlik' için bir Denizcilik Büyüme Planı'nı yayımladı.

Bahse konu planının hedefleri şöyle:

- Cazip, akıllı, emniyetli, sosyal ve sürdürülebilir kalitede deniz taşımacılığını devam ettirmek ve daha da geliştirmek için deniz taşımacılığının sosyal sürdürülebilirliğini artırmak,
- AB denizcilerinin eğitimini, rekabet gücünü ve istihdamını teşvik etmek,



- AB denizcilerinin beceri temelinin geliştirmek,
- AB filusunun gelişimini ve rekabetçiliğini artırmak,
- Demografik gelişmelerle ilgilenmek,
- Becerilerin ve yetkinliklerin doğru bir bileşimi ile Avrupa denizcilik toplulukları için yeterli uzman personel arzını temin etmek.

Planın tanımladığı sorunlar da aşağıdaki gibi:

- Avrupa denizcilik endüstrisinin; ihtiyaç duyulan sayıda ve nitelikte çalışanı işe alabilmesi, bu kişileri sektörde tutabilmesi ve teknolojik ve çevresel

gelişmelerin değiştirdiği koşullarda rekabetçiliği sürdürebilmesi için, kadınlar da dâhil olmak üzere az temsil edilen gruplara özel olarak odaklanarak, denizcilik sektöründeki kariyerlere daha fazla insanı çekmenin yollarını bulması gerekmektedir.

- Her zamanki iş yapma biçimleri ile iş gücünü takviye etmek ve daha genç bireyleri denizcilik sektörüne çekmek mümkün değildir.
- Denizcilik sektöründe AB vatandaşlarının istihdamına ilişkin beklentiler, AB denizcilik sektörünün bütün yönleriyle sahip olduğu güç, rekabet edebilirlik ve refahı ile yakından ilişkilidir.

Plan çalışmaları, hem AB düzeyinde hem de ulusal, yerel ve uluslar aşırı düzeyde yürütüleceği belirtiliyor.

(Kaynak: ECSA)





**NEW BUILDING - CONVERSION  
REPAIR - MAINTENANCE - DOCKING**

We provide prompt and qualified solutions, competitive prices and on time delivery  
With the long-standing superior engineering experience of our team  
In Tuzla Istanbul; the most advantageous shipyard base of Mediterranean Region.



**HIGH QUALITY SERVICE  
COST EFFECTIVE SOLUTIONS**



**DECADES OF EXPERIENCE  
ADVANTAGEOUS LOCATION**



**ACCURATE PLANNING  
TIMELY DELIVERY**

**WE STRENGTHEN YOUR SHIPS**

1 Ocak -26 Kasım 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019	MAYIS 2019	HAZİRAN 2019	TEMMUZ 2019	AĞUSTOS 2019	EYLÜL 2019	EKİM 2019	KASIM 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELİFSİS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (TRİESTE)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (ŞANGAY)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

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

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

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (KASIM)
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	3 (241 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	2 (43 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (315 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (131 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

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

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

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



**PO MARINE**

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





**Petrol Ofisi**



# 2020: DENİZCİLİKTE MİLAT



2020 geldi çattı... Uzun zamandır denizcilikte gündemin tek konusu olan yeni yakıt uygulaması birkaç hafta sonra başlayacak. Eski yakıtlar 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren kullanılamayacak ve 1 Mart 2020 tarihinden itibaren de yakıt sarnıçlarında dahi bu yakıtın bulundurulmaması gerekiyor. Peki, Türk denizcilik sektörü bu değişime hazır mı? Armatörleri, bunkercileri, yakıt ve yağ sağlayan firmaları, kimyasalcıları kısacası sektörün önemli bir bölümünü yakından ilgilendiren bu konuyu her yönüyle araştırıp, bir dosya hazırladık.

## 2020 DENİZ TAŞIMACILIĞI İÇİN ZOR BİR YIL OLACAK

2020 gemilerden sülfür yayılımının azaltılmasına ilişkin regülasyonun yürürlüğe girmesine ramak kaldı. Artık tüm armatörler hazırlıklarını bitirmek üzere diyebiliriz. Bu tip teknik karmaşıklığı fazla olan her IMO regülasyonunun yürürlüğe giriş aşamasında sıkıntılar fazla olabiliyor. Bununla birlikte bir o kadar da bilinmezlikten kaynaklanan belirsizlikler armatörleri rahatsız ediyor.

Örneğin ilk kez yeni bir yakıt kullanılacak ve bu yakıtın etkilerinin ne olabileceği tahmin edilebiliyor, ancak henüz test edilmiş veya gözle görülmüş değil. Bu nedenle armatörler gemilerindeki makinelerin bundan nasıl etkileneceğini merakla bekliyorlar. Ve bir an önce

bu durumu gözlemlemek istiyorlar. Makine ile yakıt uyumu sağlandı mı, sağlanabilecek mi?

Bu konudaki bir uyumsuzluk teknik bir arıza yaratarak armatöre büyük maliyetler oluşturacak mı ve geminin seferden alıkonmasına sebep olacak mı?

Türk armatörü çoğunlukla yeni yakıt kullanmayı tercih etti diyebiliriz. Bazı firmalar kiracılarının talebi veya çalıştıkları düzenli hatlar bağlamında scrubber'ı tercih etti, ama dünya ticaret filosunun bu konudaki eğilimiyle uyumlu olarak bu sayı filomuzda minimum düzeyde kaldı. Bunda tabii scrubber'ın oluşturduğu yatırım maliyeti, özellikle retrofit anlamında küçük



**HÜSEYİN ÇINAR**  
**TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL**  
**SEKRETERİ**

gemiye montajının dizaynda uyum sıkıntısı yaratması da, scrubber'ın Türk armatörünce tercih edilmemesinin önemli nedenlerinden birisidir.

### YENİ YAKIT VLSFO'LAR ARMATÖRLERE BÜYÜK MALİYET YÜKLEYECEK

Tabii yeni yakıt VLSFO'lar da armatörlere büyük bir maliyet yüklemektedir. Şu anda kullanılan fuel oil ile VLSFO arasındaki farkın tonda 200 USD fark yarattığı biliniyor. Bunun büyük bir filoda yıllık bazda 4 milyon USD ek



maliyet yaratacağı hesap ediliyor. Ve şunu da bilmiyoruz. Bu maliyet navluna yansiyacak mı, yoksa operasyonel ek bir maliyet olarak armatörün üzerinde mi kalacak? Henüz bu konuda piyasanın nasıl oluşacağını tahmin edemiyoruz. Malumları olduğu üzere dünyadaki taşınacak yük miktarı belli, taşıyacak gemi miktarı belli. Ve şu anda da navlun buna göre oluşmuş durumda. Eğer bu ek maliyet navluna yansiyacaksa demek ki taşımacılık maliyetleri artacak, bu da taşınan mala yansiyacaktır. Şu an tüm bu belirsizlikler ortada duruyor. Ama tahminimize göre bir yıl içinde bu belirsizlikler ortadan kalkacaktır.

Ortada kalacak olan şey ilave maliyetler ve bu yükün armatörler üzerinde nasıl bir etkisinin olacağıdır. Tabii diğer bir konu olan balast suyu arıtma sistemlerinin de montaj zamanları geldi. Örneğin 40-50 bin tonluk bir gemi için bu sistemin anahtar teslim fiyatı indirimli haliyle 250 bin Euro civarına denk gelmektedir. Dört tane bu geminizden varsa, bu sene içerisinde 1 milyon Euro'luk bir yatırımla bunu da halletmek gerekiyor. Dolayısıyla 2020 gerçekten deniz taşımacılığı için zor bir yıl olacak. Normalde bildiğiniz üzere hâlihazırda kullandığımız ağır yakıtlar gerçekten kirli yakıtlar. Bu marine yakıtlar ham petrolün damıtma işleminden elde edilen beyaz ürün diye tabir ettiğimiz kısım alındıktan sonra kalan tortuların bir dizi işleme tabi tutulmasıyla elde edilmektedir. Doğal olarak böyle bir yakıt nispeti oranında çevreye zarar vermektedir.

Bu regülasyonun yeni yakıtlarla çevreye sağlayacağı katkı açısından hiçbir tereddüdümüz bulunmamaktadır. Bir kere her şeyden önce artık gemilerimizde kaliteli ve temiz yakıt kullanmaya başlayacağız. Bir de konuya asıl ve esas olarak bu taraftan bakmakta fayda var. Eskiden kullanılan bu tortu yakıtların gemi makine sistemlerine verdiği zararı, sık sık parça değiştirilmesi gerektiği konusunu da göz ardı etmemek gerekir. Yani yeni kaliteli yakıtların gemi makineleri ile uyumlu hale gelmesinden sonra gemi makinelerinde daha az sıklıkta arıza ile karşılaşılabilceğini düşünmekteyiz. Belki de bundan sonra

makinelermiz daha az arıza yapacak ve bu açıdan daha düşük maliyetlere katlanacağız ve gemilerimiz seferlerinden geri kalmayacaktır. Bu konuya ilişkin önemsenen diğer bir konuda uzak mesafe seferlerde çalışan gemilerimizin eski yakıtlarını en geç Mart 2020'ye kadar gemilerinden tahliye etmiş olmaları zorunluluğudur. Buradaki sorun şudur.

Eski yakıtlar 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren kullanılmayacak ve fakat 1 Mart 2020 tarihinden itibaren de yakıt sarıncılarında dahi bu yakıtın bulundurulmaması istenmektedir. Uzak mesafe sefer yapan gemiler bu yakıtlarını bu tarihe kadar harcama konusunda sıkıntı yaşayabiliyorlar. Yani 1 Ocak 2020'ye gelindiğinde örneğin üzerinde 900 ton eski yakıt olacak ve artık bunu kullanamayacak ve en geç de 1 Mart 2020'ye kadar bu yakıtını gemiden tahliye etmiş olması gerekecek. Peki, nereye tahliye edecek? Ne zaman tahliye edecek? Bu yakıtı kim alacak? Bu büyük gemilerimiz için bir sıkıntı yaratmaktadır. Yakın mesafe taşımacılık yapan daha küçük tonajlı gemiler bu yakıtları harcama konusunda çok sıkıntıyla karşılaşmamakta, eski yakıtlarının belirtilen tarihe kadar bitirilmesini daha kolay ayarlayabilmektedirler.

Armatörler olarak diğer bir konu da yeni yakıtlarda aynı yakıtı veren aynı firmanın bir sonraki yakıtının özelliklerinin bir önceki yakıt özellikleriyle uyumlu olmaması konusu vardır. O nedenle yakıt verilerinin iyi tutulması gerekmektedir. Türkiye'de 3-4 firma bu yeni yakıtları ithal etmektedir. Bilindiği üzere Türkiye'deki rafinerilerin teknik imkânları bu yeni yakıtı üretme konusunda yeterli olmamakta ve bu yüzden ithal edilmektedir. Yaptığımız bir toplantıda gelecekte de yatırım maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle bu yakıtın üretilmesine yatırım yapılmayacağı ifade edilmiştir.

### **TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ OLARAK NELER YAPTIK?**

Buraya kadar anlatılanlar genelde armatörlerle yaptığımız istişareler neticesinde yazılmış olan konulardır. Şimdi de Türk Armatörler Birliği olarak

biz ne yaptık biraz da ondan bahsetmek isterim. Yaklaşık iki sene öncesinden itibaren bu konuda yuvarlak masa toplantıları yaparak, sektörümüzdeki farkındalığı arttırmaya başladık. Son yaptığımız yuvarlak masa toplantısına neredeyse bu düzenlemenin tüm bileşenlerini davet ettik ve orada çok faydalı bir şekilde bu sorunlar masaya yatırıldı. Örneğin o toplantılarda hangi yöntemin tercih edileceği ortaya çıktı. Yine geçtiğimiz günlerde sektörümüzdeki 50 firma teknik müdürünün katılımıyla hem bir beyin fırtınası gerçekleştirdik, hem de firmalarımızın hazırlıklarının ne boyutta olduğunu kendilerinden öğrenmiş olduk. Tabii firmalar kendi hazırlıklarını aktarırken, diğer taraftan da o grup içerisinde ortak bir akıl yarattık.

Bu toplantının ses kayıtları WEB sitemizde bulunmaktadır. Bu toplantının sonucu olarak şu anda ortak bir teknik mail grubu kurduk. Bu mail grubu içinde TAB Mükemmeliyet Merkezi İcra Kurulu Üyeleri ve 80'e yakın teknik müdür bulunmaktadır. Bu grubu kurmaktaki amacımız regülasyonun yürürlüğe girmesiyle karşılaşılan sorunların, çözümlerin bu platformda paylaşılmasını sağlamak olmuştur.

Buraya üye olan olmayan tüm armatör firmalarımızın teknik müdürlerinin katılımı mümkündür. Sadece bize mail veya telefon ile gruba katılmak istediklerini bildirmeleri yeterli olacaktır. Son olarak yapacağımız diğer bir konu da izindeki gemi personelinin bu konuda eğitilmesi ve "2020 Sülfür Cap Eşiğinde Gemi Mühendisinin El Kitabı" başlıklı kitabın dağıtılması olacaktır. Bu eğitim iki kez tekrarlanacak ve bir tanesi Aralık ayı içinde gerçekleştirilecek, ihtiyaca bağlı olarak ikincisi de Ocak 2020'de yapılacaktır.

Sonuç olarak zor bir yıl deniz taşımacılığını ve gemilerimizi beklemektedir. Ama şunu da ifade etmekte fayda var; firmalarımız bu regülasyona gerçekten çok iyi hazırlanmışlar. Bunu yaptığımız faaliyetlerde memnuniyetle müşahede ettik. Tüm gemilerimizin pruvası neta, rüzgarları kolayına olsun.



**MUSTAFA MUHTAROĞLU**  
**DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE**  
**SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK.**

2020 geldi çattı, uzun zamandır denizcilikte gündemin tek konusu olan yeni yakıt uygulaması bir kaç hafta sonra başlayacak. Aslına bakarsanız başladı bile, ekim ayının başından beri yeni (IMO kuralına uygun maksimum % 0.5 kükürtlü) yakıt ikmalleri başladı. Hatta ben bu yazıyı yazarken yakıt taleplerinin yarıdan fazlası artık bu yakıt olarak geliyor, yeni dönem fiziki olarak başladı.

Bu vesile ile hem 2019 senesini, hem de yeni dönemi değerlendirebiliriz. 2019 bizim için yani Türk bunker sektörü için çok mutlu ve çok başarılı olarak hafızalarda kalacak. Söylemek istediğim tabii ki müthiş başarılı geçen IBIA Convention... 22-24 Ekim tarihlerinde Çırağan Sarayı'nda yapılan konferans 30 ülkeden 277 delegeyle IBIA tarihinde en yüksek katılım ve en başarılı organizasyon olurken, Türk bunkercileri ve organizasyonun ev sahibi olarak Deniz Ticaret Odamız ülkemiz adına müthiş etki yapan açık ara en yüksek kalitede bir işe imza attı. Toplantının bir kesiti gözümün önüne geliyor; panelde milyarlarca doları idare eden Exxon gibi dünyanın

## YENİ DÖNEME GİRERKEN

en büyük firmaları, Star Bulk, Stena, Cofco, Glencore, Hafniagibi ciddi büyük filoları idare eden kurumlar, Bunker Holding, Peninsula, Cocket gibi her yıl on milyonlarca ton yakıt satan yakıtçılar, IMO yetkilileri, BIMCO Başkanı İstanbul'da buluştu. Yerli yabancı tüm sektör, bakan yardımcımız ve üst düzey ekibi, liman başkanımız, Oda başkanımız, Meclis başkanımız, Türk Armatörler Birliği ile bir araya geldi. Bu tekrarı mümkün olmayan açık ara büyük bir başarıdır.

Bu kadar üst düzey ismi ve büyük kuruluşu bir araya getirmek mümkün olamaz, bunu ortaya çıkartan BİRLİKTELİKTİR. DTO çatısı altında bir araya gelen ülkemizin güzide yakıt firmaları Petrol Ofisi, Socar, Arkas, Unerco ve Energy Petrol İSTANBULBUNKER2020 sloganıyla bunu başardılar. Herkese çok teşekkür ederken, bu başarıyı algılayamayan, hatta akıl dışı söylemlerle gölgelemek isteyenler artık sadece meczup olarak anılarak tarihe gömülüp, sektöre ihanetleri ile not edildiler. Gelecek bizim; 2018 yılında DTO seçimleriyle başlayıp, 2019'da devam eden bu ulvi yaklaşım 2020 ile beraber sektörümüz için dönüm noktasıdır, şiarımız akıldır, ortak akıldır, birlikteliktir, yeni dönemin anahtarı budur.

### YENİ YAKITLAR ESKİSİNDEN DAHA PAHALI OLACAK

2019 piyasalar için dalgalı bir yıl oldu. 2020'den itibaren kullanılmayacak HSFO fiyatı çok düşer diye beklerken, rafinerilerin üretimi, ikmalcilerin de depolamayı azaltmasıyla yıl ortalaması 275 dolarlarda olan HSFO bir kesitte Singapur gibi dünyanın en büyük ikmal noktasında 500 dolarları görüp herkesi şaşırttı.

Bu yazının yazıldığı gün Gibraltar'da HSFO 325 dolar, İstanbul'da 295 dolar, VLSFO genelde 550-590

seviyelerinde fiyatlanıyordu. Kısacası HSFO ile VLSFO arasındaki fiyat farkı beklendiği gibi 250-300 dolarlar civarında oluştu, uygulamanın tamamen başlamasıyla ilk etapta daha yükselebileceği görünen fark, zamanla talep ve arzın daha net şekilde belirginleşmesi ve VLSFO arzının oturmasıyla gerçek dengelerini bulacaktır. Ancak özetle şunu söyleyebiliriz ki, yeni yakıtlar eskisinden daha pahalı hatta muhtemelen iki katı olacak gibi görünüyor. İşte bu noktada 2020'ye damgasını vuracak mesele kendini gösteriyor: Finans... Aynı miktar malı sunmak için tüm dünyada yaklaşık 40 milyar dolar daha fazla finans gerekeceği hesaplanıyor. Bunu kim karşılayacak? İşte bunker piyasaları için belirleyici olan bu olacak.

Bunları yazarken armatörlerimizi duyar gibiyim; "Yakıtlar yükseliyor, ama navlunlar artmıyor" diyorlar. Bu konuda KOSDER tarafından kasım ayında düzenlenen seminerde sunduğum çalışmayı paylaşıyorum. GBD Başkanı Kaptan Semih Dinçel ile birlikte hazırladığımız tablo 2008-2019 periyodunda BDI ile petrol ve bunker fiyatlarını gösteriyor.

Enteresan bulgular var; BDI 1000 seviyelerinde olup, yakıtların 600'lerde, hatta motorinin 900-1000 dolarlar olduğu zamanlar var. Demek ki armatörlerimiz bu navlun seviyeleri ve yakıt fiyatlarıyla yaşamışlar. Ben yeni dönemde navlunların artarak, daha rahat bir süreç ortaya çıkacağına inanıyorum. Petrol büyük bir artış göstermezse, yakıt fiyatları da oturmuş bir arz talep dengesiyle daha aşağılarda oluşursa; hem fiyat, hem kredi açısından daha kolay bir geçişi sağlayabiliriz. Bu dönem hepimiz için karşılıklı bir anlayış ve yardımlaşma dönemi olacak, bu düşüncelerle tüm camiamıza iyi bir yeni yıl ve yeni dönem temenni ederim.



## 2019

	BDI	HFO380CST (Istanbul)	MGO (Istanbul)	CRUDE
Eylül 19	2,254	410	695	
Ağustos 19	2,378	380	675	
Temmuz 19	1,868	420	635	
Haziran 19	1,354	377	595	
Mayıs 19	1,096	440	685	
Nisan 19	1,011	445	660	
Mart 19	689	440	640	
Şubat 19	658	425	630	
Ocak 19	668	395	615	
<b>Ortalama</b>	<b>1,197</b>	<b>414.67</b>	<b>647.78</b>	<b>64.76</b>

## 2017

	BDI	HFO380CST	MGO	CRUDE
Aralık 17	1,366	365	590	
Kasım 17	1,578	375	585	
Ekim 17	1,522	355	570	
Eylül 17	1,356	345	550	
Ağustos 17	1,184	320	510	
Temmuz 17	946	310	475	
Haziran 17	901	290	445	
Mayıs 17	878	315	505	
Nisan 17	1,109	330	530	
Mart 17	1,297	295	490	
Şubat 17	859	330	540	
Ocak 17	800	350	550	
<b>Ortalama</b>	<b>1,150</b>	<b>332</b>	<b>528</b>	<b>54.71</b>

## 2015

	BDI	HFO380CST	MGO	CRUDE
Aralık 15	478	165	370	
Kasım 15	584	225	450	
Ekim 15	721	250	490	
Eylül 15	900	250	500	
Ağustos 15	903	275	515	
Temmuz 15	1,131	345	565	
Haziran 15	800	370	635	
Mayıs 15	589	385	645	
Nisan 15	591	340	565	
Mart 15	602	350	595	
Şubat 15	540	355	650	
Ocak 15	608	275	550	
<b>Ortalama</b>	<b>704</b>	<b>299.15</b>	<b>544.17</b>	<b>53.03</b>

## 2018

	BDI	HFO380CST	MGO	CRUDE
Aralık 18	1,271	415	615	
Kasım 18	1,231	460	690	
Ekim 18	1,490	495	750	
Eylül 18	1,540	465	725	
Ağustos 18	1,579	455	678	
Temmuz 18	1,747	450	685	
Haziran 18	1,385	440	675	
Mayıs 18	1,090	445	705	
Nisan 18	1,341	400	670	
Mart 18	1,055	375	595	
Şubat 18	1,192	370	590	
Ocak 18	1,152	405	655	
<b>Ortalama</b>	<b>1,339</b>	<b>431.25</b>	<b>669.42</b>	<b>71.34</b>

## 2016

	BDI	HFO380CST	MGO	CRUDE
Aralık 16	961	325	525	
Kasım 16	1,204	255	435	
Ekim 16	857	285	495	
Eylül 16	875	250	450	
Ağustos 16	711	245	445	
Temmuz 16	656	255	445	
Haziran 16	660	250	460	
Mayıs 16	612	240	450	
Nisan 16	703	200	400	
Mart 16	429	180	370	
Şubat 16	329	155	355	
Ocak 16	317	145	345	
<b>Ortalama</b>	<b>693</b>	<b>232.60</b>	<b>431.25</b>	<b>45.13</b>

	BDI	HFO380CST	MGO	CRUDE
<b>2014 ortalama</b>	<b>1061</b>	<b>578</b>	<b>898.75</b>	<b>98.97</b>
<b>2013 ortalama</b>	<b>1256</b>	<b>627.28</b>	<b>981.15</b>	<b>108.56</b>
<b>2012 ortalama</b>	<b>885</b>	<b>668.75</b>	<b>1011.67</b>	<b>111.57</b>
<b>2011 ortalama</b>	<b>1532</b>	<b>645.80</b>	<b>987.75</b>	<b>111.26</b>
<b>2010 ortalama</b>	<b>2675</b>	<b>481.30</b>	<b>718.33</b>	<b>79.61</b>
<b>2009 ortalama</b>	<b>2641</b>	<b>385</b>	<b>567.73</b>	<b>61.74</b>
<b>2008 ortalama</b>	<b>6070</b>	<b>530</b>	<b>1050</b>	<b>96.94</b>



**HÜSEYİN KOCABAŞ**  
**KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

Deniz taşımacılığı geçmişten günümüze dünyanın en önemli ticaret yolu olarak biliniyor. Teknolojik ilerlemelerle doğru orantılı olarak, deniz ticareti hızla aşama kat etmeye devam ediyor. Ayrıca düşük maliyeti ve güvenli olması nedeniyle denizyolu taşımacılığı devamlı olarak gelişiyor ve yenileniyor. Bu avantajların yanı sıra büyüyen dünya deniz ticaret filosu ve artan gemi trafiği; çevre kirliliğine sebep olmakla beraber ilgili kuruluşların bu konuda önlemler alma mecburiyetini de ortaya çıkarıyor.

Bu kapsamda denizciliğin küresel sahada karar verici kuruluşu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından 1 Ocak 2020'de hayata geçirilmek üzere % 0,50 m/m küresel kükürt üst sınırının uygulanması kararı alındı. Bilim insanlarının ve sağlık kuruluşlarının raporları doğrultusunda alınan bu karar; ticari kazanımların

## IMO 2020 SÜLFÜR REGÜLASYONU VE KOSTERLER

çevre ve yaşamsal fonksiyonların önüne geçmemesi gerektiğini açıkça gözler önüne seriyor. Bununla birlikte kararın uygulayıcısı IMO, kükürt-oksit (SOx) emisyonlarından kaynaklı 2020-2025 yılları arasında yaşanması muhtemel 570 binden fazla erken ölüm olayının önüne geçmeyi hedefliyor. Deniz Çevre Komitesi'nin (MEPC) yaptığı araştırmalar 2020 sülfür regülasyonu sayesinde bu kayıpların engellenebileceğine dair umutları daha da artırıyor.

IMO'nun aldığı bu kararlar bir bakıma malumun ilanı niteliğinde. Öyle ki, 2008 yılında dile getirilen maddeler bulunduğumuz zaman diliminde uygulanma aşamasına geldi. Gemi sahipleri ve işletmecilerin düşük kükürtlü yakıt kullanma ya da alternatif sistemlere yönelmek suretiyle kuralın gereksinimlerini yerine getirme zorunlulukları bulunuyor. Scrubber (Baca Gazı Yıkama Sistemi) düzenli sefer yapan gemiler için uyum sürecinde önemli bir alternatif olarak değerlendiriliyor. 1 Ocak 2020'ye kadar yaklaşık iki bin geminin Baca Gazı Yıkama Sistemi ile donatılması bekleniyor.

### KOSDER ARMATÖRLERİ DÜŞÜK SÜLFÜRLÜ YAKITLARI TERCİH EDECEK

Kurallar ve uygulama tarihi netleşmişken, sektörün büyük bir bölümünün entegrasyon sürecinde net bir tavır sergileyebildiğini söylemek pek de mümkün gözüküyor. Uygulama koster tipi gemiler açısından ele alındığında ise; büyük tonaj gemilere kıyasla önümüze daha net bir tablo çıkıyor. Ana makinelerinde motorin kullanan gemiler için değişen bir durum olmamakla birlikte, artan talebin yakıt fiyatlarına doğrudan etki edeceği ön görülüyor. Baca Gazı Yıkama Sistemi ise büyük tonaj gemilere nazaran düşük

miktarda yakıt tüketen kosterler için seçenek olarak düşünülmüyor.

Gemilerini IMO 2020 sülfür regülasyonuna uygun hale getirmek isteyen koster armatörleri ve işletmecileri Marine Gas Oil (MGO) ya da Ultra Low Sulphur Fuel-Oil (LSFO) kullanarak düşük sülfür gereksinimini karşılamayı planlıyor. Düşük sülfürlü yakıtlar beklentileri karşılasa da, bu durum teknik, maliyet ve ulaşılabilirlik konusunda bazı soru işaretlerini beraberinde getiriyor. Gemi makinelerinin yakıtlara uygun hale getirilmesi, arz-talep oranının yakıt fiyatlarına etkisi ve taşımacılık faaliyetinin yapıldığı bölgede düşük sülfürlü Fuel-Oil'e ulaşılabilirlik konuları süreç içerisinde merak ve dikkatle takip edilmesi gereken hususlar olarak öne çıkıyor.

Sonuç olarak; dünya denizcilik sektörünün IMO'nun uygulamaya koyacağı kurallar çerçevesinde uyum sürecini ivedi bir şekilde gerçekleştirmesi gerektiği aşikar. Armatörlerin ve işletmecilerin bu zorlu süreci atlatabilmenin yanında geleceğe dair risk faktörlerini profesyonel bakış açısıyla analiz etmeleri ve uzun vadeli çözümler üretmek dönüşümlerini nihayete erdirmeleri hayati önem taşıyor.

Yakıt fiyatlarındaki görülebilecek artışların ve sistem maliyetlerinin ilk olarak armatör ve işletmecileri etkilemesi, akabinde de navlun fiyatlarına yansımaları bekleniyor. Kuralın beraberinde getireceği maliyet artışları ve geleceğe dair belirsizlik, denizcilik sektöründe karamsar bir hava oluştursa da ilerleyen süreçte deniz taşımacılığının avantajları göz önüne alındığında arzu edilen ekonomik dengenin sağlanacağı tahmin ediliyor.





**HARUN ŞİŞMANYAZICI**  
**EKONOMİST**

Bilindiği üzere 1 Ocak 2020'den itibaren küresel ölçekte gemilerde kullanılan yakıtların içindeki sülfür oranı ECA bölgeleri hariç olmak üzere (Buralarda % 0.10 dur) % 0.50'den fazla olmayacaktır. IMO 2020 sülfür kuralına uygun hareket etmek için taşıyanların ya da armatörlerin aşağıda belirtilen alternatifleri bulunmaktadır:

i-Yüksek sülfürlü ucuz HFO kullanmaya devam etmek üzere gemilere scrubber (baca gazı yıkayıcısı) konması,

ii-MGO ya da distile yakıt kullanılması,

iii-Yeni nesil VLSFO (Çok düşük sülfürlü FO) kullanılması,

iv-Yeni gemilerde LNG kullanılması,

v-Alternatif temiz yakıt kullanılması; methanol, hidrojen fueloil, coldironing (Elektrik motorları ve bataryalar) vb.

Bu alternatiflerin avantaj ve dezavantajları aşağıda özet olarak açıklanmıştır:

## 2020 SÜLFÜR UYGULAMASINI YERİNE GETİRMEK İÇİN ARMATÖRLERİN SAHİP OLDUKLARI ALTERNATİFLER VE MALİYETLERİ

i)Gemilere scrubber konması hususu 1 Ocak 2015 ECA bölgeleri kuralının yürürlüğe girmesi öncesi de gündeme gelmiş ve bazı armatörler özellikle ferry işletenler, dual fuel esaslı ile LNG'ye iltifat ederken, bazı armatörler gemilere scrubber koymayı tercih etmişler, fakat daha sonra open loop scrubber'ların deniz kirliliği yaratması nedeni ile denize basılacak olan yıkama suyu konusunda sınırlamalar ile karşılaşmışlardır. Bu sorun 2020 için de önemini muhafaza etmektedir. Scrubber'lar ile ilgili diğer sorun; gelecekte HSFO (HFO) bulmak konusunda karşılaşılabilecek güçlüklerdir. Scrubber'ların diğer problemi ise yüksek tesis maliyeti ve işletim gideri olmaktadır. Open loop Scrubber'ların dışındaki tiplerde ilave olarak kullanılacak olan malzeme gideri ortaya çıkmaktadır.

Fakat en önemli sorun Open Loop kullanan gemilerin her birinin yıkanan her bir ton fuel için 45 ton ılık, asidik kirlenmiş deniz suyunu denize basmasıdır. Bu su polisiklik, aromatic hydrocarbon (PAH) ve ağır metaller içermektedir. PAH's (ICCT) ağır metaller hayvan ve insanların sinir sistemini etkilerken PAH'lar akciğer, mide ve karaciğer kanseri yapmaktadır. Ayrıca yıkama suyunun denize verilmesi denizlerdeki sülfür oranını artırmaktadır.

Scrubber savunucuları ise, aslında sülfürün denizde bulunduğunu ve deniz yaşamı için yararlı ve gerekli olduğunu, gemilere konması planlanan scrubber'ların tümünün yaratacağı sülfür katmanının denizde bir A4 kağıt inceliğinden daha fazla olmayacağını ileri sürmektedirler.

Hal böyle olmakla beraber birçok ülke, limanlarında ve karasularında açık scrubber yıkama suyunu denize

bastırmamaktadır. Örneğin BAE FuJairah Limanı, Singapur, Çin ise ancak 12 mil açıktaki basılmasına izin vermektedir. Belçika, Almanya, İrlanda ve ABD'de sınırlayıcı önlemler bulunmaktadır.

### SCRUBBER'LARIN AVANTAJ VE DEZAVANTAJLARI AŞAĞIDA BELİRTİLMİŞTİR

#### Dezavantaj:

- Kapital Maliyeti (Initial Cost) gemi tipine, büyüklüğüne, retrofit ya da yeni gemi olmasına, scrubber'in tipine göre değişmek üzere 2- 8 Milyon USD. (IHS'ye göre 2-6 Milyon USD)
- Gemide yer kaybı yaratması, bazen GM problemi, kuru tiplerde malzeme gideri. Bakım tutum gideri, kullanım için enerji gideri. Son değerlemelere göre deniz suyu ile çalışan tiplerin ömürlerinin 5 yıl olması.
- Açık scrubber'ların her yerde kullanılmaması. Bu durumda gemideki yüksek sülfürlü yakıtın sıkıntı yaratacak olması.
- HSFO'in zaman içinde her yerde bulanamama ya da bulunsa bile nedreti nedeni ile fiyatının yüksek olma ihtimali. (Bu önemli bir sorun olacaktır.)
- NOx ve karbondioksiti temizleyememesi

#### Avantajlar:

- Distile ya da VLSFO karşısında HSFO'in fiyatının çok düşük olması ve Time Charter kiracıların bu nedenle bu tip gemileri tercih etmesi ve daha fazla kira ödeme imkanları. Kısa sürede kendini geri ödeme kabiliyeti; yakıt fiyat farkı ton başına 350 USD ise, yatırım maliyeti bir yıldan daha kısa sürede, 200 USD ise 18 ayda geri ödenmektedir. (Gibson Broker tarafından VLCC için yapılan hesaplama) Bu günlerde piyasada konuşulan, farkın 200 USD civarında olacağıdır.



-Düşük sülfürlü yakıtın ortaya çıkaracağı risk ve Opex'deki artışların olmaması.

### **HANGİ GEMİLERE SCRUBBER KONULMAKTADIR VE SEKTÖRE MALİYETİ NEDİR?**

-Büyük gemilere, dökme, tanker, konteyner ve cruise gemileri (LNG tercih eden de bulunmaktadır)

-Daha çok mevcut gemilere konulmaktadır. Yeni ve belli rotalarda çalışan gemilerde LNG kullanımı tercihi artmaktadır.

-Küçük ve mevcut gemiler MGO ya da VLSFO tercih etmektedir. Bizim koster armatörlerimiz de bu yolu tercih etmişlerdir. Bazı armatörlerimiz yeni gemilerine scrubber koydururken, bazıları ise LNG'yi tercih etmektedirler. (Özellikle line yapanlar )

-2020 başına kadar 4000 gemiye scrubber konulacaktır. Eylül 2019 itibarıyla ile scrubber koyan ya da siparişi verilen gemi sayısı 3756 adet olup, bunun sadece 65 adedi kapalı tip, 677 adedi ise hibrit tiptir.

### **SCRUBBER KULLANIMININ SEKTÖRE MALİYETİ:**

**Kapital Maliyeti;** 4000 gemi ve birim fiyat ortalama üç milyon USD esaslı ile

12 milyar USD ve ilaveten malzeme/ bakım tutum ve enerji maliyeti olacaktır.

### **ii-Alternatif Yakıt Olarak LNG'nin kullanılması:**

LNG HFO'a göre daha ucuz olup, aşağıda belirtilen belli avantajları olsa da dezavantajları da bulunmaktadır.

#### **LNG'nin avantajları:**

- NOx (%90 Düşük) Noxtax düşük,
- SOX ve PM bulunmamakta,
- Karbondiyoksit %23 düşük,
- HFO göre %50 daha düşük makine yağı kullanımı,
- Makine parçalarının servis aralarının %50 daha uzun olması,
- Temiz egzoz kazanı,
- Per km/fuel başına daha fazla enerji,
- Makine dairesinde daha iyi bir çalışma ortamı,
- Temizlik için %80 daha az kimyevi kullanımı.

#### **LNG'nin dezavantajları**

- Doğal gaz, gaz halinden sıvı haline

geçerken -161 derecede ve basınç altında hacim olarak 600 defa küçülerek, özel yalıtımlı tanklarda sıvı halinde saklanmaktadır. Basınç arttıkça kaynama derecesi azalmaktadır. Ancak ne kadar yalıtımlı tanklarda saklansa da, bir miktar sıvı doğal gaz (LNG) boil off olmakta; yani gaz haline dönüşmektedir. Bu nedenle gemide yakıt tanklarında önemli bir soğutma maliyeti makinede kullanılacakken, makinede kullanılacak basınca ayarlanması için gaz haline dönüştürülüp, yeniden sıvı haline dönüşmesi maliyeti ortaya çıkmaktadır.

-En önemli sorun ise karbondiyoksiti istenilen seviyeye indirmemesi ve decarbonization politikaları sonucu 2050'lere doğru gemilerden karbondiyoksit salınımının %50 azaltılması ve artık giderek fosil enerjilerinin kullanımına ve atmosfere CO<sub>2</sub> salınımına müsaade edilmemesi nedeni ile LNG'nin de belli bir süre sonra kullanımına müsaade edilmeme ihtimalidir. 2030'lara doğru bu yakıt türünün kullanımı giderek artacak ve tahminlere göre 25 milyon tona ulaşacak; fakat daha sonra en azından gemilerde kullanımı decarbonization kuralları gereği azalacaktır.

-Diğer bir dezavantajı ise bugün için her yerde ikmal imkanının bulunmaması ve



worldwide çalışan tanker ve dökmeçi gemiler için bunun sıkıntı yaratmasıdır.

-LNG ikmal prosedürleri konusunda henüz evrensel yeknesak kurallar mevcut değildir. Bu durum gemileri limanlarda geciktirebilecektir. İkmal sırasında en ufak bir ihmalde; gemiye zarar verme, patlama ve yanma riski bulunmaktadır.

-Diğer önemli dezavantaj unsuru ise LNG ile çalışan makinaların maliyetinin diğerlerine göre minimum 5 Milyon USD ya da 3 misli pahalı olmasıdır.

Tüm bu dezavantajlar, aynı zamanda bu alternatifin sektöre olan maliyetini ortaya koymaktadır.

### iii)Düşük sülfürlü yakıt kullanılması:

Görünürde düşük sülfürlü yakıt ve scrubber ile birlikte HFO kullanımının birbiri ile rekabet edeceği görülmektedir. Taktir edileceği üzere düşük sülfürlü yakıtın maliyeti HFO'a göre daha pahalı olacaktır. Buna karşın düşük sülfürlü yakıtı tercih eden armatörler scrubber tercihine kıyasla 3-8 Milyon USD gibi ilk tesis maliyetinden ve tesis sırasında servis dışı kalmaktan (off hire olmaktan) kurtulacaklardır. Ancak bu yeni nesil düşük sülfürlü yakıt kullanımının da getireceği sorunlar bulunmaktadır. Bunlar Stability (craking metodu ile yakıt elde edilirken parçalan ve akışkan hale gelen hidrokarbon molekülleri yakıt tankı içinde mix edilmez, bir tanktan bir tanka aktarılmaz ve belli bir süre atıl kalır ise bu hidrokarbon moleküllerinin yeniden birleşerek slaç olarak dibe inmesi sorunu), Compatibility (düşük sülfürlü yakıtların birbirleri ile uyumu, parafanik, naftanik, aromatik esaslı yakıtların birbiri ile uyum sorunu), Viskositenin düşük olması nedeni ile ısınma problemi, bunu önlemek için gemide yoksun cooler konma ihtiyacı, ECA bölgelerinde %0.10 sülfürlü yakıt kullanılması nedeni ile böyle ısınma problemi ortaya çıkarken, soğuk bölgelerde düşük sülfürlü yakıt kullanılması nedeni ile yakıtın ısıtılma

ihtiyacı minimum 30°C sıcaklığın idame ettirilme ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Kısaca bu yakıtın sıcaklığı belli bir derecenin altına inmeyecek ve belli bir derecenin üstüne çıkmayacaktır. Yine bilindiği üzere sülfürün yağlama özelliği vardır. Düşük sülfürlü yakıt bu özelliğini kaybetmekte, viskozite yapışkanlık azalmakta, akışkanlık artmaktadır. Bu da ısınmayı artırmaktadır. Diğer taraftan normal silindir ve karter yağına ilave takviye gerektirmektedir. İki zamanlı makinelerde böyle bir sıkıntı belirgin olarak ortaya çıkmasa da, 4 zamanlı makinelerde bu sorun ile karşılaşılabilir. Dolayısı ile 55.000 DWT'lik model gemide bir karter yağının değiştirilme maliyeti 12000 litre x USD 3 = 36.000 USD maliyet yaratabilmektedir.

Bilindiği üzere ham petrol ısıtılarak (35°C ile sınırlıdır) distile yakıtlar buharlaşarak ayrışır, atmosferik damıtma denilen bu yöntemde hafif ve volatil hidrokarbonlar buharlaşarak yukarı çıkar, ağır ve volatil olmayanlar aşağıda kalır. Buharlaşarak yukarı çıkanlar daha sonra soğutulmuş tekrar sıvı haline gelirler. Buharlaşmayan residue (atık kısmı) long residue olarak da tanımlanır. Atmosphericand Vacuum Distillation yöntemi ile daha yüksek ısı ve düşük basınç altında yeniden bir işleme tutularak, bir kısım daha distile edilerek bu residual kısımdan ayrıştırılır. Artık geriye kalan short residue'dur. Bugün için artık modern rafineriler Atmosphericand Vacuum Distillation'a ilave ikinci bir rafine etme prosesi uygulayarak Thermal Craking olarak adlandırılan yöntem ile ilave 70 bar basınç ve 450-700 °C sıcaklık ile bu atığı bir kez daha rafine etmekte ya da aynı işlemi Catalytic Craking metodu uygulayarak yapmaktadırlar. Yani bu ikinci rafine ısı ya da katalizör ile yapılmaktadır. Catalytic Craking'de bu rafine etme sürecinde bazı katalizörler püskürtülerek (çoklukla katalizör olarak zeolist kullanılır) hidrokarbon moleküllerinin parçalanarak küçük parçalara ayrılması sağlanmaktadır. Distile yakıtlar bu buharlaşma ile elde

edilen yakıtlardır. No1 yakıt MGO ya da DO, MGO tabii DO'ya göre daha rafine ve temizdir. No 2 yakıt ise, residual kısımdan yani atıktan craking metodu ile elde edilen yakıttır.

Yukarıda belirtilen Craking metodunda kullanılan katalizörler iyi bir şekilde filtrelenerek temizlenmez ise, catfine problemi yaratarak bu maddeler makine yağı ile birlikte makine aksamında, pistonlarda tahribat yaratmaktadır. Bu nedenle bu catfine riskini azaltmak için eskiden kullanılan 30 mikron filtre yerine, artık 10 mikron filtrelerin kullanımı gerekmektedir. Bu yeni nesilde sözü edilen katalizörlerin daha fazla kalma riskinin nedeni düşük sülfürlü yakıtta fazla ihtiyaç olacağı için ürünün bu zararlı maddelerden temizlenmesine çok fazla özen gösterilmemesi ihtimali ve distile yakıtın incelenmesi ve viskozitesinin düşmesi olacaktır. Tabii yukarıda zikredilen nedenler ile makine parçalarının değiştirilme ve servis araları kısıllanacak, bu da bugünkü duruma göre Opex'i artıracaktır. 55.000 DWT'lik bir prototip gemi üzerinden yukarıda sözü edilen bu hususların parasal karşılığı başka deyişle maliyeti aşağıda yapılmıştır. Ortalama yakıt tank kapasitesi 2000 metreküp olarak dikkate alınmıştır.

### 1-Yakıt tanklarının temizlenerek, düşük sülfürlü yakıt için hazırlanması:

#### a-Yakıt tanklarının fiziksel temizliği:

Tersanesine göre değişmekle birlikte USD 5-10 metreküp arası bir ücrete göre **USD 10.000 -20.000 arası.**

Tankta slaç varsa bunların da atılması (takriben 30 ton) tonu 120-180 USD esaslı ile ortalama 3600 USD.

#### b-Ya da alternatif olarak kimyevi kullanarak, yakıtta bu kimyeviye koyarak 2020'ye kadar yakıt tanklarının sülfür miktarını düşürmek.

**Pahalı kimyasal ürün kullanımı;** Fiyatı 21 USD/LT üç defa aşağıdaki oranlarda kullanılarak

$1/30 + 1/25 + 1/10 = 67 \text{ LT} + 80 \text{ LT} + 200 \text{ LT} = 347 \text{ LT} \times \text{USD } 21 = \text{USD } 7287.$

Ya da 1/20 ortalama ile 3 kere 300 LT esası ile yapılabilir.

Ucuz kimyasal ürün kullanımı: Fiyatı 8 USD /LT 3 defa,  $1/25 + 1/20 + 1/10$  3 kere =  $80\text{LT} + 100\text{LT} + 200 \text{ LT} = 380 \text{ LT} \times \text{USD } 8/\text{LT} = \text{USD } 3040$

**Yukarıdan da anlaşılacağı üzere yakıt tanklarının 2020'ye hazır hale getirilmesi yakıt tanklarının durumuna göre görünmeyen gideri de dikkate alarak USD 3500 ila USD 20.000 arasında değişebilmektedir.**

Fakat hala yakıt tanklarının kimyevi ile üst seviyelerinin temizlenmemesi ihtimaline karşı ilk düşük sülfürlü yakıt kullanırken ya da alırken artık sülfür oranını sipariş sahibi belirleyeceği için % 0.50 sülfür yerine % 0.48, 0.40 ya da 0.46 sülfürlü yakıt alınarak tank içinde ortalama sülfür oranı maksimum % 0.50 olarak tutturulmaya çalışılacaktır.

**2-Düşük sülfürlü yakıt kullanımına geçişte bir sorun çıkarsa bunun sebebi yakıttan mı yoksa makine aksamından mı olduğunu belirlemek için, planlı bakım ile tüm makine unsurlarını gözden geçirip kullanım sürelerinin sona ermesi yakın olanların, değiştirilmesi maliyeti: (37.000 - 41.500 USD) (a, b, c toplamı)**

Bunlar seperatör ekipmanları, ana makine yakıt sistemi parçaları (barel plunger + enjektörler vb. + eğer ana makine performansı iyi değil ise layner ve segmanlardır.)

a)d/g barel plunger ve enjektör, jeneratör başına 550 USD x 6 adet = 3500 USD, ana makine 24000 USD = 27.500 USD

b)Viskozimetre yoksa ilave edilecektir. Varsa kalibre edilecektir. Kalibre ücreti 1500-2000 USD'dir.

c)10 mikron filtre değişim maliyeti 8 - 12.000 USD'dir.

**3-Soğutucu konması gerekirse (ki kuzeyde ECA Bölgesi'nde %0.10 sülfür ihtiva eden yakıt ile çalışacaklar için geçerli olacaktır) maliyeti 25.000 -40.000 USD olup, ilaveten kazanda oluşacak stimin yoğunlaşması için kondenser takılması gerekecek olup, maliyeti 8 - 16.000 USD'dir.**

**4-Planlı bakım maliyeti yukarıda da sözü edildiği üzere erkene alınacak ve maliyeti 30-60.000 USD olacaktır. (Bunu tam maliyet olarak görmemek icap etmektedir. Bu işlem sonra yapılacak olanın öne çekilme işlemidir. Belki bazı parçaların erkem değiştirilme maliyeti kullanılmayan süre için prorata bazında bir maliyet oluşturacaktır.**

**5-12000 LT karter yağı değişimi x USD 2.4 -3 LT = USD 36.000**

**6-Gemide yakıt uyumunu kontrol için test kitler gemi başına 5 - 7000 USD**

Buraya kadar olan toplam ve muhtemel maliyet gemi başına USD 144.500-220.500 arasında olacaktır. Fakat bundan planlı bakım ve karter yağı değişimini çıkartırsak (66.000-96.000 USD), 78.500- 124.500 arası bir maliyet hasil olacaktır. Bu maksimum senaryodur. Burada dikkat edilmesi gereken husus, barel plunger'lerin ya da diğer parçaların belli bir fiziki ömrü bulunmaktadır. Ancak bu yeni jenerasyon yakıtın kullanımında bu plungerlerin ömrünün %60-70'i kullanılmış ise problem çıkmaması için ya da en azından problemin bunlardan kaynaklanmadığından emin olmak için bunlar süresi dolmadan değiştirilecektir.

Böylece aslında gerçek maliyet yukarıda belirtilen değil, bunların %30-40'dır. Sonuç olarak nihai maliyetin 70.000-130.000 USD arası, ortalamasının ise 100-110.000 USD civarında olabileceğini söyleyebiliriz. Scrubber koyan ve diğer alternatifleri kullanan gemiler dışındaki 50.000 ticari gemi ve gemi başına 100.000 hazırlık maliyeti

esas ile küresel ölçekte bu VLSFO geçiş hazırlığının maliyeti 5 MİLYAR USD olacaktır.

**7- Düşük sülfürlü yakıtın HSFO'e göre yıllık ilave maliyeti; 240 gün çalışma, günde 28 ton harcama ve USD 200 pmtton fiyat farkı ön kabulü ile yılda 1.344.000 USD olacaktır. (Kaynak, bu bölüm Makine Mühendisi Sn. Yaşar Canca'nın katkıları ile hazırlanmıştır.)**

Düşük sülfürlü yakıt ile HFO fiyatı arasındaki farkın küresel ölçekte sektöre maliyetini ise bazı analistler 50-60 Milyar USD olarak hesaplamaktadırlar. Bu maliyetleri taşıyanların deniz taşımacılığı hizmeti kullanıcılarına yansıtılma imkanı ya da şansı ise, deniz taşımacılığı arz ve talebine bağlı olacaktır. Çünkü piyasadaki navlunları taşıyanların maliyetleri değil, piyasadaki arz ve talep dengesi oluşturmaktadır.

Deniz taşımacılığı talebi ise, diğer hususlar meyanında uluslararası ticaret hacmindeki değişime, uluslararası ticaret ise küresel GDP artış ya da azalış oranına ve ticaretin serbestleşmesine bağlı olmaktadır. Gemi tonajı arzı ise yeni siparişlere, hurdaya çıkan gemi sayısına, laid up miktarına, yakıt fiyatlarına ve buna bağlı olarak taşıma şirketlerinin slow speed politikası uygulayıp uygulamadıklarına ve meteorolojik, jeolojik oluşumlar gibi arızı olaylara ve mevcut ütilizasyon oranına bağlı olmaktadır.

Bu bakımdan Outlook ya da horizon mevcut şartlar altında deniz taşımacılığı bakımından olumlu gözükmemektedir. Buna rağmen analistler navlunlarda belli bir miktar artış olacağını tahmin etmektedirler. Ancak bu en azından önümüzdeki iki yıl için tatmin edici seviyede olmayacaktır. Burada en şanslı olacak olan grup, düzenli hat taşıyıcıları olacaktır. Bunlar BAF uygulaması ile piyasanın müsait olması halinde bu yakıt fiyatı farkını ya da en azından bir kısmını müşterilerine yansıtmaya çalışacaklardır.

**22.11.İSTANBUL**





**İLKER MEŞE**  
**İLKFER DENİZCİLİK**

Saygıdeğer dostlarımız; yeni yakıtlara 1 Ocak 2020 itibarı ile geçeceğiz. Sizlere rehberlik olması için de, yeni yakıtlarla ilgili olabilecek problemler ve çareleri ile ilgili kitabımızı sizlerle paylaşıyoruz. 1 Ocak 2020'de yürürlüğe girecek IMO regülasyonu ile ilgili gemi sahiplerinin ciddi önlemler alması gerekiyor. 1 Mart 2020 tarihinden itibaren 0.5 %'i sülfürü aşan yakıtların gemide taşınmasının yasaklanması, bu düzenlemenin uygunluğunun düzenlenmesi tüm dünyada sıkı denetimler ile kontrol edilecektir. Bu kurallara uymak ve para cezaları almamızı önlemek için şirket olarak sizlere önereceğimiz farklı çözüm yollarımız var.

0.10% M/M Sox - ECA sınırına geçişten öğrenilen deneyimler ve dersler, mevcut gemi makine operasyonlarının yeni 0.50% m/m limit yakıtların yanmasıyla ilgili endişeleri yeterince ele alabileceğini belirtti. Şu anda emisyon kontrol alanları (ECAs) dışında çalışan gemilerde dizel motorları ve kazanların çoğu HFO üzerinde çalışacak şekilde optimize edilmiştir. 2020'den itibaren, onaylanmış eşdeğer bir uyum aracı ile

## YENİ YAKITLARA HAZIRLIK KİTABI

donatılmadıkça (scrubber), %0.50 m/m veya daha düşük sülfür içeriğine sahip yakıtların kullanılması gerekmektedir. 2020'den önce makine ekipmanlarınız hazır olmalıdır.

### YENİ YAKITLARDA EN ÇOK PROBLEM ÇIKARTABİLECEK HUSUSLAR ŞUNLARDIR:

Compatibility & Stability, Viskosity, AL+SI, soğuk akış tehlikesi, asfalt tehlikesi, bilinmeyen organik kirleticiler olarak sıralayabiliriz.

Yeni yakıtlarda bilinmesi zor olan ve bizlere problem çıkartabilecek parametrelerden biri olan yakıtın uyumluluğu (Compatibility) & Stability (Stabilitesi)'dir. Tek bir yakıt grubu içinde "yakıt kararlılığı" ile farklı yakıt grupları arasında "yakıt uyumluluğu" arasında ayırım yapmak esastır. Kararlılık ile ilgili olarak; yakıt, teslimatta kararlı ve homojen olacaktır ve bunu sağlamak da yakıt karıştırıcılarının ve tedarikçilerinin sorumluluğundadır. Rafine ürünlerin geniş bir yelpazede karışımları, %0.50 sülfürlü yapmak için kullanılacaktır. Bu armatörler/operatörler için önemli bir endişe kaynağı olacaktır.

Kararsız yakıtlar kendi başlarına ayrılabilir ve uyumsuz olanlar tek bir bunker tankında karıştırıldığında, filtreleri ve sonuçta makinelerin çalışmalarını engelleyebilecek çamur oluşturur. Gemilerin bir karıştırma prosedürü olması tavsiye edilir. Prosedür öncelikle yeni yakıtların mümkün olduğu ölçüde boş tanklara alınmasını amaçlamalıdır. Bir mevcut yakıt varken, yeni yakıt alındığında, o zaman gemi karıştırmadan önce iki bahsedilen yakıtlar arasındaki uyumluluğu belirlemesi gerekmektedir. Bunun için Compatibility & Stability test kit almanızı öneririz. Bu kit yakıtın uyumluluğunu ve stabilitesini belirler.

Bu test kit kullanılması çok kolay ve geminizde elinizin altında olacak bir test kitidir.

Distillate yakıtları için büyük bir zorluk, düşük viskozitedir. Düşük viskozite, dizel makinelerde, kazanlarda ve pompalarda iç sızıntılara neden olabilir. Yakıt enjeksiyon sistemindeki iç sızıntılar, makinede yakıt basıncının düşmesine neden olabilir ve bu da makine performansı için kötü sonuçlar doğurabilir (örneğin makinenin çalıştırılmaması). Ekipman üreticileri tavsiyeleri dikkate alınmalı ve yeterli test, bakım ve soğutucuların olası montajı vb. yapılmalıdır.

Soğuk akış da, makine üzerinde ciddi problemler yaratabilir. Yakıtın soğuk akma kriterleri olarak, CP (bulut



noktası), CFPP (soğuk filtre tıkanma noktası) ve PP (akma noktası) ile değerlendirilmektedir. Bunlar içinde ölçüm standartları ISO Standartlarında belirtilmiştir. Bulut noktası (CLOUD POINT), parafin kristallerinin yakıtta görünür hale gelmeye başladığı sıcaklık olarak tanımlanır. Parafin, şeffaf bir



yakıt bulutu haline gelir, bunun standart ISO 0315 belirlenmiştir.

Soğuk filtre tıkanma noktası (COLD FILTER PLUGGING POINT), belirli bir süre içerisinde (60 saniye), kabul edilmiş 45 mikron bir filtreden vakum ile çekilen belirli bir miktarın akmaya devam ettiği en düşük sıcaklık olarak kabul edilir. ASTM D6371 standardında belirlenmiştir.

Akma noktası (POUR POINT), yakıt soğutulduğunda akmaya devam edeceği en düşük sıcaklık olarak tarif edilir.(ISO 3016) Bununla birlikte, ISO 8217:2017 DMX için maksimum CP sınırını ve (DMX hariç) DM sınıfı için maksimum PP sınırını belirtir, ama diğer soğuk akış özelliklerini belirtmez. DM sınıfında CP ve CFPP raporlanması gerektiği unutulmamalıdır.

Yeni yakıtlarda bilinmesi zor olan ve bizlere problem çıkartabilecek diğer bir parametre ise; AL+SI (CAT-FINES) oranıdır. AL+SI oksitten oluşan aşındırıcı sert parçacıklardır ve yakıtın içinde kalma olasılığı vardır.

Bu parçacıklar geminizin makinası için potansiyel risk oluşturur. MT CAT FINES test kit ile doğrudan gemide HFO gibi kalıntı yakıtlardaki parçacık içeriğinin kolay ve hızlı bir şekilde değerlendirilebilirsiniz.

Yeni yakıtlardaki sülfür oranının 0.5% olması gerektiği ve bunu öğrenebilmeniz için kullanabileceğiniz test kit sülfür test kittir. Bu numuneyi alıp bir laboratuara yolladığınız zaman, test edip sizlere bilgi verilmesi en doğru yoldur. 2020'ye çok az kalmışken, yeni yakıtlar için geçiş döneminde yakıt tanklarının atık yakıtlardan arındırılması gerekmektedir. HSFO kullanılan tanklar her zaman birikmiş atık, pompalanamayan yakıt katmanı tarafından kirlenir. Yakıt değiştirilmeden önce, tankların tortu ve çamurdan arındırılması gerekmektedir. Yeni yakıtlara geçiş döneminde sorunsuz bir çözüm için tank temizliği için SLUDGE DISPERSANT tipi kimyasallarla ön temizlik yapmanızı öneriyoruz.

1 Ocak 2020' de tüm limanların 0.5 sülfür oranlı yakıt bulundurma ihtimali

noktasında her liman için mümkün olmama durumu vardır. IMO'da bunu göz önünde bulundurarak belli bir süre sülfürlü yakıt kullanmasından dolayı sorumlu olmasının önüne geçmek amacı ile bir rapor geliştirmiştir.

Bu FONAR (Fuel Oil Non- Availability Report)'dır. Buna göre, uygun yakıtın bulunması için elden gelen her türlü çabanın gösterilmiş olmasına rağmen, bu tedarik edilememişse, kaptan ya da donatan geminin bulunduğu yerde ve buraya alternatif olabilecek diğer limanlarda yapılacak sefer için gerekli olan uygun yakıtın bulunması için sarf edilmiş olan çabaları ispat edebilecek bir rapor hazırlayacak ve bunu derhal varış yerindeki liman devleti ile bayrak devleti yetkililerine yollayacaktır.

FONAR'ın muafiyet belgesi olmadığı bilinmelidir; düzenlemeye uymayan gemiye karşı bir yaptırım uygulanması söz konusu olduğunda taraf devletler tarafından dikkate alınacak olan belgelerden biridir. Tüm bu konularda yardımcı olmamızı istediğini bir husus olursa bildirmekten çekinmeyiniz.





**MURAT BAKAL**  
**RANA SHIPPING TEKNİK**  
**MÜDÜR&ÖĞRETİM ÜYESİ**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 1 Ocak 2020'den itibaren yakıt içeriği üzerinde % 0.5'lik yeni bir küresel kükürt sınırı uygulayarak mevcut % 3.5 sınırına düşürecektir. Küresel yakıt kükürt sınırı uygulaması, IMO'nun kısmen gemilerden kaynaklanan zararlı emisyonların sağladığı çevre sorunlarına verdiği tepkinin bir parçası olarak dikkat çekmektedir.

IMO düzenlemesinin başrolünde yer alan denizcilik endüstrisi, sadece yaklaşmakta olan % 0,5 kükürt sınırı ile değil aynı zamanda belirlenmiş Emisyon Kontrol Alanları'nda da mevcut % 0,1 kükürt sınırı ile ilgili uygulamalara devam etmek zorundadırlar. Shipowner'lar gemilerindeki emisyonlarını temizlemek için scrubber takmaları halinde yüksek kükürtlü akaryakıt (HSFO) kullanmaya devam edebilirler. Diğer alternatif, LNG destekli gemiler kullanmak ya da çok küçük tonajlı gemiler için MGO kullanımı olacaktır.

Yeni düzenlemelerin, denizcilik endüstrisinin işletme maliyetleri, küresel

## IMO 2020 VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

navlun oranları, küresel yakıt arzı ve talebi ve daha fazlası üzerinde büyük etkileri olacağı aşıkardır. Öte yandan işletme maliyetlerindeki bu önemli artış, dünya genelinde navlun maliyetlerinde de artışa yol açması beklenmektedir. Küresel yakıt arz ve talebindeki bozulmanın karşımıza nasıl bir tablo çıkaracak olması da, halen tartışılır bir konu olarak popülerliğini korumaktadır. Küçük ve orta büyüklükteki gemiler için birincil bir çözüm olan VLSFO kullanımının başlayacak olması ile bu yakıtta yüksek talep yaratacak olması, bu yakıtların tüm liman ve önemli noktalarda ikmalinin nasıl sağlanacağı, metrik ton başına düşen fiyat farklılıkları gibi konularda kaygılar oluşturmaktadır. Denizcilik sektörü küresel akaryakıt tüketiminin yaklaşık yarısını oluşturduğundan, bu sert ve ani değişim başlangıçta VLSFO için arz tarafını zorlayacaktır.

Bununla birlikte, scrubber kurmanın yüksek ön maliyeti dışında, gemi sahipleri için başka zorluklar da var. Scrubber teknolojisi yeni bir sistem olduğu için bazı çevresel düzenlemeler bu yaklaşımı olanaksız kılabilir. Örneğin, Singapur, Çin gibi bazı ülkeler açık döngülü temizleyicilerin kullanılmasını yasaklamıştır. Ayrıca bu gemiler için halen üretilmeye devam edilecek olan HSFO için rafineriler bu tür yakıtların üretimini azaltacaktır ve bu noktada küresel arzın daralması beklenmektedir.

### YENİ YAKITLARI KULLANMADAN ÖNCE DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN KONULAR

IMO 2020 armatörler tarafından değerlendirildiğinde, yakıt temini ile ilgili yaklaşımların dışında teknik anlamda da makineler üzerinde çeşitli yaklaşımlarda bulunmak zorundadırlar. Bu süreç öncesi IMO, MAN, MITSUI, MPA Singapur gibi birçok otorite bu konu hakkında çeşitli sirküle, bülten

ve service letter'lar yayınlamıştır. Bütün bu bilgiler ışığında yeni yakıtları kullanmadan önce aşağıda belirtilen hususlara bir kez daha dikkatinizi çekmek ve herkesin hazırlıklarını bu bilgiler doğrultusunda yapmasını önermekteyiz.

- MAN&Mitsui gibi birçok kuruluş yeni gemiler için çok sayıda birbirinden bağımsız yakıt tankları ve hatta mevcut gemiler için eğer tersaneleri var ise, yakıt tanklarının ikiye bölünerek yakıt tankı sayısının artırılmasını önermektedir. Çünkü karışan bu yakıtlarda stability ve compatibility problemlerinin yaşanılacağı öngörülmektedir.

Bu riskleri azaltmak amacıyla gemilerde bulundurulması tavsiye edilen çeşitli on-board test kitleri mevcuttur. Uyumluluk var ise, yakıtlar karıştırılabilir ama yok ise kesinlikle karıştırmamak gerekmektedir. Karıştırılan yakıtlar ve oluşabilecek makine arızaları için yakıt firmalarının bir sorumluluk kabul etmeyeceğini de haklı olarak vurgulamak gerekiyor.

- Kükürt oranının düşmesi yakıt içerisindeki yağlayıcı yapının değişmesine sebep olacaktır. Uzun süreli kullanımlarda yakıt sistemi elamanlarında bu nedenden kaynaklı hasarlanmaların olabileceği birçok kaynak tarafından belirtilmektedir. Bu konuyla ilgili makine tipine göre değişmek ile birlikte bazı markalar gemideki yedek miktarlarının artırılması bazı diğer markalar ise yağlama yağı sisteminin pompalara entegrasyonu ile ilgili görüşler sunmuştur. Ayrıca bu hasarlanmaların azaltılması için özellikle ECA Bölgesi'nde Very Low Sülfür yakıttan MGO'ya geçişlerde yakıt sıcaklığı düşürülme prosesinde sıcaklığın dakikada 2 °C den daha fazla



düşürülmesini önermemektedirler. Yine yakıt katkıları ile yakıtlara belirli bir yağlayıcı özellik kazandırılmaktadır. Very Low Sülfür kullanmayıp, sürekli olarak MGO ile devam edecek filolar ise makine tiplerine göre mutlaka kendi makine üreticilerinin tavsiyelerini almalıdır. Eğer makineler uzun süreli MGO kullanımına uygun ise, her hangi bir sorun yaşanmayacağı ön görülmektedir.

Öte yandan bir hususa daha bu noktada dikkat etmek gerekir. Özellikle kompozit kazanı bulunan baca kazanı ve liman kazanı bir olan daha büyük koster filolarında, MGO kullanımına dönüldüğünde kazan içerisinde oluşan steam'i boş ifo tanklarına ya da MGO ile doldurulmuş tanklara veremezsiniz. Bu nedenle kazandaki basınç artacak ve bu basıncı azaltmak için oluşturulan steam atmosfere kaçırılabilir ama bunun anlamı sürekli su kaybı demektir ya da gemilerde bir modifikasyon yoluna gidilerek ana makine egzoz gazlarının eğer gemilerde by-pass yok ise atmosfere verilebilmesi için devre çekilmesi gerekmektedir.

- Makine üreticileri tarafından 15 ppm+si oranı üst limit olup bu limit uzun süreli kullanımda değil, kısa süreli kullanımlar için konulmuş bir sınırdır.

ISO standartlarına göre 60 ppm olan bu sınır bile yeterli olmayabilir. Al+Si oranı 40 ppm olup ciddi catfines sorunları ile makine hasarı yaşamış örnek firmalar mevcuttur. Eğer iyi bir seperatörünüz var ise ve seri çalıştırabiliyorsanız, Al+Si oranını %70'lere kadar düşürebilirsiniz. Bu nedenle herkesin mutlaka seperatörlerin bakımlarını yaptırması ve yeni dönemde çok miktarda seperatörler için yedek parça vermesini tavsiye etmekteyiz. Ayrıca bu riskleri düşürmek için çeşitli filtre sistemleri makine üreticileri tarafından tavsiye edilmektedir

- Yüksek kükürtlü akaryakıt (HSFO) temel olarak yakıt depolarının ve boru hatlarının içine yapışma eğilimindedir. Yakıt depolarında ve boru hatlarında biriken mevcut sludge tabakaları, yüklenen yeni yakıtı kirletebilir ve bu da yakıtı uyumsuz hale getirebilir ve hatta emisyonları % 0,50 kükürt başlığının üstüne çıkarabilir.

Bunu temizlemek için kimyasal katkı maddeleri önerilebilir, ancak bu kapsamlı çalışmalara aylar hatta yıllar öncesinden başlamak gerekirdi, çünkü kimyasallar ile çözülen atıklar ve sisteme karışması düşünülen al+si katalizör parçaları bu kimyasallar ile yok olmamakta ve sisteme karışarak yine

ana makine ve jeneratör sistemlerine iletilmektedir. Bu da beraberinde cat-fines riskini arttıracaktır. Eğer yıllar içerisinde uygun dozajlama ile yavaş yavaş sisteme verirse ve bu da birçok makine üreticisinin limiti olan 15 ppm altında kalırsa çok fazla bir sorun oluşturmayacaktır ama bunlar iyi tahminler, çoğu kez durum daha farklı olacaktır.

Kimyasal kullanımı, özellikle tank temizliği yapılmış tanklar için sonrasında önem arz etmekte olup düzenli olarak kullanılması tavsiye edilmektedir. En iyi yöntem tartışmasız tank temizliklerinin mekanik olarak yapılması olacaktır. Takdir edersiniz ki, son derece temiz olduğunu düşündüğümüz MGO yakıtlarında bile tank temizliklerini yaparken ciddi kirlilikler görmekteyiz ve bu kirlilikleri gördüğümüz settling ve servis tankları zaman içerisinde temizlenmiş ve uzun süre kirlilik barındırmayan tanklardır, fakat double bottom tanklar belki de gemi alındığından beri hiç temizlenmemiş olabilir.

Son olarak 1 Ocak 2020 tarihinde yürürlüğe girecek yeni kural ile ilgili olarak, gemilerin olası tutulmaları açısından, konuyla ilgili denizcilik sektörünün bahse konu kurallar ve uygulamalar

hakkında bilgi edinmesi ve gerekli hazırlıkları yapması; bu hazırlıkları da Gemi Uygulama Planı'nda belirtmesi gerekmektedir. Her ne kadar zorunluluk yok denilse de, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, IMO gibi çok önemli kuruluşlardan eğer bu plan gemide yok ise PSC'ler tarafından gemiye denetim yapılması için açık ve net bir gerekçe olacağı bilgisi verilmiştir. Eksik bir husus da gemiler detain edilecek ve para cezaları kesilecektir. Bu nedenle IMO 2020 hazırlık sürecinde her şirketin teknik departmanları tarafından bu konu ile ilgili neler yapıldı ise, bir plan hazırlayıp ilgili klas kuruluşları ile paylaşılmalı ve onay alınmalıdır.





**MURAT BAYRAM**  
**PETROL OFİSİ TEKNOLOJİ VE TEKNİK**  
**HİZMETLER MÜDÜRÜ**

MARPOL (Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi için yapılmış olan anlaşma) kapsamında EK VI ile Mayıs 2005 yılında sülfür oksit (SOx) ve nitrojen oksit (NOx) emisyonlarına limitler getirilmiş, Ekim 2016'da ise "Düzenleme 14" ile de deniz yakıtlarındaki kükürt içeriği 1 Ocak 2020 itibari ile %3.5 ten %0.5'e indirilmesi kararlaştırılmıştır. ECA (Emisyon Kontrol Bölgeleri) altında tanımlanmış bölgelerde daha da sıkılaştırılmış limitler %0.1 olarak 2015'ten beri uygulanmaktadır.

Tabii ki, IMO 2020 sadece yakıtlara düzenleme geldi anlamını taşıyor. Yakıtımızı düzenlemeleri uygun hale getirdik artık rahatız demek yeterli değil maalesef. İhtiyaca göre Egzoz sistemlerinin ve ekipmanların yağlanması kullanılan yöntemlerin de gözden geçirilmesi gerekiyor. Yağlama konusuna geçerken Sülfür Oksit (SOx) türevlerinin etkilerinin üzerinde kısaca durmak önemli. Gemilerdeki SOx emisyon limitlerini düşürmedeki en büyük motivasyon özellikle nüfusun yoğunlaştığı liman ve sahil şeritlerinde hava kirliliğini kontrol altına alarak daha temiz bir

## IMO 2020'NİN YAĞLAMA İHTİYACINA ETKİLERİ VE ÇÖZÜMLER

çevre yaratmak olarak öne çıkıyor. Bilindiği üzere SOx türevleri ormanlar, tarımsal alanlar ve su altı canlıları için ciddi zararlar veren asit yağmurlarına yol açabiliyor, hatta okyanusların asit seviyesini bile arttırdığı tespit edilmiştir. Aynı şekilde insanlar içinde zararlı olan bu maddelerin ciddi solunum yolu rahatsızlıklarına yol açtığı görülmüştür.

Ekipmanlarda yanma sonucu ortaya çıkan SOx kaynaklı asitlerin (Sülfürik Asit) egzoz ile atılan kısmı çevreye zarar verirken, atılmayan kısmı ise ekipman içerisinde kalmakta ve ekipmanlarda ciddi hasarlara yol açmaktadır. İşte bu etkiyi önlemek için yüksek BN'li (Baz Numaralı) yağlar kullanılmaktadır. Hatta kullanıcıların bildiği üzere 70 BN seviyesindeki yağlar bile yeterli olmayıp, son dönemde 100, 140 BN'li yağların kullanılmasına başlandı.

### EKİPMANLARDA KULLANILAN YAĞLARIN SEÇİMİ ÇOK ÖNEMLİ HALE GELDİ

1953 yılından beri madeni yağ üreterek Türkiye endüstrisine hizmet eden Petrol Ofisi denizcilik sektöründe etkinliğini arttırmak için geçmişte de iş birliği yaptığı global olarak faaliyet gösteren Chevron ile denizcilik yağları konusunda 2014 yılında bir anlaşma yapmıştır. Bu anlaşma ile Petrol Ofisi kendi deniz yağlarının yanında, Chevron deniz yağlarının da üretim ve satışına başlamıştır. Beş yıl gibi kısa bir sürede Türkiye deniz yağları pazarında sunduğu hizmet ve ürün kalitesi ile açık ara pazar liderliğine ulaşmıştır. Petrol Ofisi Teknoloji Merkezi (POTEM) ve Chevron ile yapılan çalışmalar ile yeni düzenlemelere uygun deniz yağları portföyü Petrol Ofisi Deniz Yağları ve Chevron markalı global ekipman üreticilerinden (OEM) onaylı deniz yağları olarak değerli kullanıcılarımızın hizmetine sunulmuştur. Bu yeni ürün portföyü ile yeni düzenlemelere geçiş için hem Petrol Ofisi, hem de Chevron'nun teknik ekipleri ihtiyaç duyulduğu anda kullanıcılarının yanında olacaktır. Ekipmana göre, kullanılan

yakıt tipine göre farklı yağlama önerileri yapılmaktadır. Kısaca VLSFO (Very Low Sulphur Fuel Oil) olarak adlandırılan yeni düzenlemelere uygun yakıt maalesef hala net üretim standartlarına ulaşamadı. Üretim kaynakları ve metotları çok çeşitlilik göstermekte, özellikle de karışımlardan oluşan yakıtların içerikleri Asphaltene stabilitesi gibi önemli kriterleri sağlamakta zorluk yaşamaktadır. Stabilitesi sıkıntılı olan yakıtların kullanımı ekipmanlarda kullanılan yağların seçimini daha da önemli hale getirmiştir. Genel uygulama olarak ilk aşamada mevcut yakıt ile kullanılan yüksek BN içerikli yağların kullanılmasına devam edilmesini öneriyoruz. Düzenli analizler ile yakıtın etkisi izlenerek BN miktarı yavaş yavaş düşürülmelidir. Oluşan asit düşerken yüksek BN'li yağ da devam edilmesi işlemi tersine çevirerek motorlarda aşınmalara yol açabilecek tortulaşmalara ve korozyona neden olabilmektedir. Bu nedenle takip çok önemlidir.

Portföyümüzde devreye girmiş olan yeni teknoloji 25 ve 40 BN'li deniz yağlarımızın sistemlere kontrollü olarak eklenmesi ile yağlarımızı yavaş yavaş ekipman için gerekli optimum BN seviyesine getirebilmekteyiz. Yapılan saha testlerinde yeni 40 BN yağlarımız VLSFO tip yakıtlar ile yüksek performans sağlamıştır. Tedarikçilerin netleşmeyen stratejileri veya devam eden yatırımları nedeni ile dönem dönem VLSFO'nun tedarik edilemediği zamanlar ile karşılaşma olasılığı yüksektir. Bu gibi durumlar için de yine düşük BN'li yağlar ile işletmeye devam edilebilecektir. Yine de kullanıcıların motorlardaki korozyon ve aşınmaları, drip oil analizi gibi testler ile veya detaylı yağ analizleri ile takip etmeleri ekipmanlarına en uygun BN seviyesini kendilerinin tespit etmelerini öneriyoruz. Bu konuda Petrol Ofisi'nin uzman teknik ve satış ekibi geçiş aşamasında ve düzenli kullanım ürünlerinin tespitinde müşterilerinin yanında olacaktır.



**MÜH. A. YAŞAR CANCA\***  
**İNCE DENİZCİLİK DPA&TEKNİK MÜDÜRÜ**  
**/ TAB MÜKEMMELİYET MERKEZİ İCRA**  
**KURULU ÜYESİ**

Son yıllarda hakkında çok fazla tartışma yaşanan ve ardı arası kesilmeyen toplantılarda konu edilen düşük sülfürlü yakıt kullanımı ile ilgili olarak ertelenecek beklentilerinin gerçekleşmeyeceği artık anlaşılmıştır. 31 Mart 2020 tarihine kadar gemi üzerinde kalan yüksek kükürlü yakıtların taşınabileceği gibi bazı istisnalar verilmiş olmasına rağmen, artık 01 Ocak 2020, uygulama için kesin tarih olarak kesinleşti.

### **NEDİR BU KÜKÜRT (SÜLFÜR) SORUNU?**

Bilindiği gibi gemilerde kullanılan enerjilerin çoğu petrol türevidirler. Ve bunlar yandıktan sonra içerisindeki kükürt de yüksek sıcaklıkta yanarak reaksiyona girer ve baca içerisinde veya bacadan çıkar çıkmaz SOx asitlerine dönüşerek çevreye yayılır.

Aynı olay NOx içinde geçerli olduğu için IMO bir dizi kararlarla bu asitlerin azaltılmasını amaçlamaktadır.

Aslında şu anda sektörde fazla konuşulmayan emisyon borsası diye tanımlayacağımız karbondioksit salınımı

## **DÜŞÜK SÜLFÜRLÜ YAKITLARIN KULLANILMASINDAKİ ETKİ DEĞERLENDİRMESİ**

ile ilgili bir dizi önlemler de alınmaya başlamış ve bu kurallar EU MRV ve IMO DCS olarak bizleri beklemektedir. Bu konuda tüm gemiler SEEMP II uygulaması ile kendi sarfiyatlarını rapor etmektedirler ve bu raporlar daha sonra değerlendirilerek bir ortalama çıkartılacak ve bu ortalamanın üstünde yakıt yakan (emisyon üreten) gemiler emisyon vergisi ödeyecektir. Bu sarfiyatlar sürekli raporlanıp hesaplanacağı için şu anda ortalamanın altında emisyon üreten gemiler bir süre sonra ortalamanın üstüne çıkmaları kaçınılmaz olacaktır. Emisyon borsasının amacı; teknolojinin petrole olan bağımlılığının azaltılması için AR-GE çalışmalarına kaynak yaratmaktır. İstenen kaynak 100 milyar USD olup, bunun 25 milyar USD'lik kısmı gemilerden sağlanacaktır.

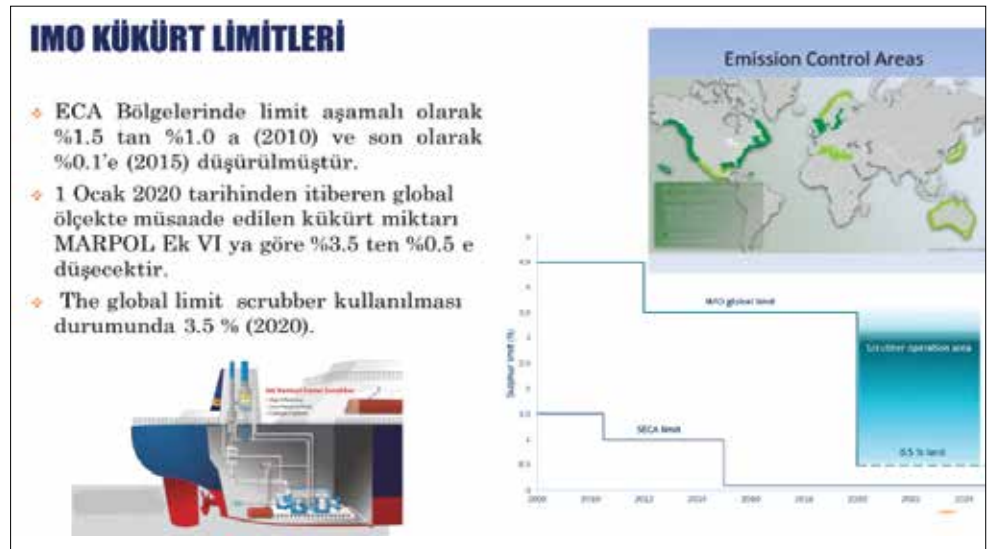
### **Konumuz olan kükürte dönersek...**

Mevcut ham petrolerin içerisinde %0.5-5.0 arasında kükürt bulunmaktadır. Kükürt, yakıtın vizkozitesini artırarak hareketli parçalar arasında yağlama

“O halde yıllardır kullandığımız bu yakıtın içerisinde kükürt azaltıldı diye niçin bu kadar yaygara kopartılıyor?” diye de sorabiliriz. O nedenle gemilerde kullanılan petrol ürünlerine biraz yakından bakmamız gerekecek. Denizcilik sektöründe rafinerilerde atık yakıt olarak tanımlanan petrol ürünlerinden ilave işlemlerle elde edilen ağır yakıtlar kullanılmaktadır. İşin acı tarafı bu atık yakıtların içerisinde diğer petrol atıkları ve kimyasal atıklarda katılmaktadır ki, ilave bu atıklar yeni yakıt içerisinde yeni bir sorun olarak bizleri beklemektedirler

### **İşlemi kısaca hatırlatmak gerekirse;**

Ham petrol rafinerilerde ısıtma kazanlarında 500 derecenin üzerine kadar ısıtılarak, damıtma kulelerine yollanmakta ve kaynama sıcaklıklarına bağlı olarak damıtma tepsilerinde damıtılarak damıtma kulesinden farklı yerlerden alınarak kullanılmaktadırlar. Bu ürünler beyaz ürün olarak tanımlanmaktadır. 500 derece üzerinde kaynamayan tortu,



özelliği sağlarken, yüksek sıcaklıkta yandığı için aslında yakıt verimliliğini düşürücü ve enerji kaybına yol açan bir etkisi de bulunmaktadır.

atık (residue oil) (ağır yakıtlar) tekrar kullanılabilmesi için kriting denen bir metotla uzun dizinim hidrokarbon molekülleri dışarıdan püskürtülen al-si



gibi katalizörler yardımı ile parçalanarak (kütüklerin yakılmak için küçültülmesi gibi) kullanılabilir hale getirildikten sonra gemilerde kullanılmaktadır. Bu ürünler de siyah ürün olarak tanımlanmaktadır. İçten yanmalı makineler için çok zararlı olan bu katalitik maddelerin rafineride tekrar geri alınmaları gerekmektedir. Ama ne kadarı geri alınmakta bir soru işareti olup, bu katkı maddeleri daha sonra makinenin yakıtla ilgili tüm parçalarına zarar vermektedir. Üstelik bu süreçler içine atılan diğer atıklar da bazen büyük sorun olabilmektedirler.

Daha önce SECA bölgeleri ile ilgili kullanılan çok düşük sülfürlü yakıt %0,1 kükürtlü yakıtlar için standart yayınlanmaması bir problem olarak her zaman gemi işletmecileri için geçmişte daima risk teşkil etmekteydi. Çünkü standart olarak tanımlanmamıştı. Yeni regülasyonlarla ilgili ISO 8217-2017 yayınlanarak bu durum zorunlu olarak yasal hale getirilmiştir. Fakat bu standartların içerisine yukarıda sözü edilen tanımlanmayan maddeler de tanımlanarak belli oranlara kadar izin verilmiştir.

### **PEKİ, YENİ YAKIT GEMİ SAHİPLERİ/ İŞLETMELERİ İÇİN ÇOK MU TEHLİKELİ?**

01 Ocak 2020 itibari ile gemi işletmecilerinin/sahiplerinin kullanabilecekleri yakıt türleri aşağıdadır. İsterlerse diğer yakıtlardan da kullanabilirler, ama teknoloji, ikmal ve taşıma ve fiyat gibi sorunlar nedeni ile gemilerde kullanımın en fazla olacağı ve yeni olarak tanımlanması ve etkileri henüz test edilmemesi nedeni ile %0,5 kükürt içerikli yakıt ile ilgili durumu değerlendirmeye çalışacağız.

### **2020 İTİBARI İLE GEMİLERDE KULLANILABİLECEK YAKITLAR:**

- Marine Gas Oil (Low Sulfur Distillate Fuel)
- 0.10% Heavy Fuel Oil (ECA Fuel)
- 0.50% Heavy Fuel Oil (Global Fuel) (Karışım olabilir, spesifikasyonlar bilinmiyor)

d) Exhaust Gas Cleaning System (EGCS) with Heavy Fuel Oil

e) LNG

f) LPG, Etanol, Metanol, Biyodizel, güneş enerjisi, yakıt hücresi vb.

Peki, bu yakıt ve problemleri yeni mi? Yukarıda belirtildiği gibi yeni regülasyona uygun yakıt, mevcut teknolojilerle iki yolla elde edilmektedir. - Ham petrolün içerisindeki kükürtün ilave bir kraking metodu ile yakıttan koparılması (desülfürizasyon) - İçeriğinde kükürt içermeyen yakıtlarla kükürt oranı yüksek yakıtların karıştırılması (blend oil) Kullanılan yakıtın yukarıdaki yöntemlerden hangisi ile elde edilmiş olursa olsun bizleri bekleyen temel sorunlar kısaca aşağıdaki gibidir.

Yeni yakıtla birlikte sektör literatürüne yakıtların kimyasal yapılarına göre adlandırılması da girmiştir. Ham petrol; hidrokarbon moleküllerinden oluştuğu dikkate alındığında bu moleküllerin birbirlerine bağlanma şekillerine göre de 3'e ayrılmaktadırlar. Parafinik, neftanik ve aromatik diye adlandırılan yakıtların kimyasal detaylarına sayfa yetersizliği nedeni ile yer verilememiştir. Bu yakıtlardan neftanik bileşikler parafinik ya da aromatik yakıtlara yakın özellik gösterdiği için, bizler bu ayrımı parafinik ve aromatik olarak adlandırmaktayız. Aşağıda iki yakıtın özellikleri ile ilgili bir karşılaştırma tablosundan olay daha iyi anlaşılabilir.

### **İKİ ÖZELLİĞİ KARŞILAŞTIRIRSAK: Parafinik yakıtlar. (Halay çeken hidrokarbon molekülleri)**

**Avantajları:** Setan sayıları yüksektir. Isıl değerleri düşüktür. Düşük sıcaklıkta da yanarlar.

**Dezavantajları:** Düşük sıcaklıkta akışkanlık özellikleri iyi değildir. Düşük sıcaklıklarda mum haline gelme eğilimindedirler. O nedenle sürekli donma sıcaklığının üstünde muhafaza edilmeleri gerekir.

Neftanik yakıtlar. Parafinik veya aromatik yakıt özelliğine yakın özellik gösterirler. Yakıttaki yüzdesi fazla olan özelliklere uyumlu davranırlar.

### **Aromatik yakıtlar. (Horon oynayan hidrokarbon molekülleri.)**

**Avantajları:** Isıl değerleri yüksek olup, düşük sıcaklıklardaki akışkanlıkları iyidir. Daha düşük sıcaklıklarda akışkanlıklarını korurlar.

**Dezavantajları:** Setan sayıları düşüktür. Bu nedenle zor yanarlar. Tutuşma gecikmesi indeksleri parafinik yakıtlara göre daha yüksektirler.

Bu nedenle bu iki yakıt türlerinin karıştırılmaları gerekmektedir. Eğer aromatik yakıtların içerisine parafinik yakıt atılırsa daha az sorun yaşanırken, parafinik yakıtların içerisine aromatik yakıt karıştırıldığından, aromatik moleküller tortu oluşturup, yakıtın özelliklerini bozulmasına sebep olacaklardır. **Artık yeni yakıtların kullanımı ile ilgili sorunlara geçebiliriz.**

### **YENİ YAKITLARIMIZLA İLGİLİ UYGULAMADA İŞLETMELER İÇİN SORUN OLABİLECEK ÖZELLİKLER AŞAĞIDADIR:**

Yeni VLSFO farklı yakıtların karışımından oluşacaktır. Bu karışım yüksek oranda parafinik özellik yüksek olacaktır. Parafinik içerik VLSFO in işletme esnasında bir takım sorunlara neden olabilecektir.

İşletme açısından önemli olan yakıt özellikleri:

- Stabilty/instabilty . Kararlılık/ kararsızlık
- Compatibilty and//Uyumluluk en çok sorun olacak özelliiktir.
- Viscosity/ akışkanlık
- Cold flow properties /Soğuk akış özellikleri



- Calculated Carbon Aromaticity Index (CCAI)/Hesaplanmış Karbon Aromatikleşme İndeksi

- Catalytic fines concentration / Katalizör madde Konsantrasyonu (Al+Si)
- Flash point/ parlama sıcaklığı

Yukarıda listelenen risklerin her biri farklı gemilerde farklı sorun yaratacağı için her olayın gemi bazında değerlendirilmesinde fayda vardır. Her biri detaylı teknik bilgi gerektirdiği için yazının içerisine konu edilmemiştir. Bu konuda daha detaylı bilgi gerek TAB ve TMMOB GEMİMO web adreslerinde yayınlanmaktadır.

### **Gemi işletmecilerini bekleyen riskler:**

1-Konu ile ilgili personelin yeterince bilinçli olmaması. Bazı kesimlerde olayın ciddiye alınmaması.

2-Gemilerdeki tanklarda kalan eski yakıt artıkları ve içindeki yüksek orandaki kükürt miktarının yeni yakıtlara karışması.

3-Uygun ve yeterli yakıt bulamama durumu; bu konuda bulunduğu ve gideceği liman yetkililerinden onay alınarak eski (FONAR belgesi düzenlenmesi) yakıtın kullanılabilmesi. Fakat ispatlanması zor birim durum olup, fazla güvenilmemesi. Yakıt

ikmalcileri hazır olduklarını beyan etmelerine rağmen gerçekleşme durumunun şüpheli olması.

4- Yeni yakıtın eski yakıttan pahalı olması ve sigorta şirketlerinin bu konudaki hasarların karşılanmayacağını önceden yayınlamalarının yaratacağı maliyetler.

5-Yakıtı transfer edememe durumu; yakıtın soğuk kalması, bu nedenle aldığımız yakıtın özelliklerini iyi bileceğiz ve tanklarımızda muhafaza ederken sıcak tutacağız. Belki de devrelerin donmaması için belirli aralıklarla transfer edeceğiz.

6-Yakıtın ısıtılamaması durumu; yakıtın depolandığı tankların ısıtma sisteminden emin olmalıyız, eğer ısıtıyorsak bulunduğu yere ve coğrafi bölgeye göre önlemler almalıyız.

7-Yakıt basıncının gerekli kadar olamaması durumu; yakıtın belirli bir basınçla yakıt pompasına basılması gerekiyor, çünkü yakıt pompası gerekli basınçtaki yakıtı hacim daralması ile belli bir sıkıştırmadan sonra gerekli basınca ulaşarak enjektörleri açar. Eğer giriş basıncı düşerse, istenen basınca hiç ulaşamaması veya geç ulaşması makinada çalışma problemlerini artırır.

8-Makinenin dengesiz veya aşırı

vuruntulu çalışması; yakıtın tutuşma gecikmesindeki kararsızlıklar, (karışık yakıt, uygun olmayan yakıt) farklı tutuşma gecikmeleri makinada vuruntulu çalışma, dengesizlik yaratır. Bu durum uzun dönemde krank şafta zarar verdiği gibi makinada güç kaybına yol açar

9-Gemide normalinden fazla buhar üretilmesi ve bu buharın kullanılamamasının yaratacağı sorunlar.

10-Uyumluluk veya başka sebeplerle yakıtta katılan kimyasalların makine üzerinde nasıl etki yapacağını henüz bilinmemesi

### **Alınabilecek önlem ve hazırlıklar:**

1- Personelin bilinçlendirilmesi. Ülkemizdeki denizcilik okullarında ve sektörde sefer maliyetinin % 50'sini oluşturan deniz yakıtları konusunda çok az bilgilendirme ve bilginin olması. Denizcilik okullarının derhal müfredatlarını gözden geçirerek yakıt ve enerji verimliliği konusunu daha fazla ve hatta rafinerilerden yardım alınarak öğrencilere ve sektöre aktarmaları gerekmektedir. Üstelik 2023 yılında başlayacak karbondioksit emisyon borsası da hala ülkemizde gündem olamamıştır.

2- Sigorta şirketleri önceden bildiri yayınlayarak, yeni yakıtla ilgili cezaları



kapsam dışına aldıklarını sektöre bildirmişlerdir. Bu nedenle herkesin bu bilgi ve bilinçle hareket etmesini sağlamak için şirket içi eğitimlere önem verilmesi. Ve eski yakıtların depolandığı tanklarından bu kalıntıların fiziksel veya kimyasal yolla alınması.

3- Her gemi için gemi uygulama planı yapılarak, muhafaza edilmesi. Büyük olasılıkla limanlarda en çok sorulacak kayıtlardan biri olacak. Bu konuda IMO örnek uygulama planı yayınlamıştır.

4- Gemilerdeki 2 ve 4 zamanlı makine ekipmanlarının gerektiği gibi bakımı yapılmış olması gerekir. Çünkü yeni yakıt ile ilgili oluşacak eksiklik veya arızalarda konu yakıt ile mi ilgili yoksa makinanın kendisinden mi kaynaklı doğru bilinmeli. Aksi takdirde yaşanabilecek sorunlarda alınabilecek düzeltme veya tamirler de hatalı olabilecek. Geçmişte yakıttan kaynaklı birçok arızanın makine arızası diyerek geçiştirilmiş olduğunu biliyoruz.

5- Gemilerde yakıt ile ilgili ekipmanların diğer zamanlardan farklı olarak daha hassas değerlendirilerek, ekipmanların doğru çalıştığından emin olunacak şekilde bakımlı ve olası durumlar için yeterince yedek parçaları hazır bulundurulmaları gerekir.

6- Bunker prosedürleri gözden geçirilerek gerekli değişikliklerin yapılarak yayınlanması

7- Risk değerlendirmeleri yapılarak, gerçekleşecek risklerin yönetilebilmesi gemi personeline iyi bilinmesi gerekir. Örneğin 6 silindirli bir gemi ana makinesinde manevrada 1 silindirli güç üretmemesi durumunda 5 silindirli manevraya devam edilerek geminin selamete alınması.

8- Sefer planlamaları yapılırken, eski yakıtların 31 12 2019 tarihinden önce bitirilerek, yeni yakıt kullanımına başlanacak şekilde planlama yapılarak, önceden gemiye ikmallerinin yapılması.

9- Yakıt alımlarında yakıtın özelliklerinin

de temin edilerek, yakıtların karıştırılmamasına özen gösterilmesi. Eğer karıştırılmak zorunluluğu varsa uygun kimyasalların, uygun dozajlarda katılmasının hassasiyetle uygulanması.

10- Sefer bölgelerine göre yeni yakıtın konulacağı tankların ısıtma sistemlerinin mutlaka uygun olduğundan emin olunması.

11- Yakıt seperatörlerinin verimli çalıştığı ve %40 kapasitede çalıştığından emin olunmalı ve makine girişlerine tavsiye edildiği gibi 10 mikron filtreler konması.

12- Özellikle catalitic-fines denen sorunla sonradan uğraşmamak için yakıt alımından önce basit testlerle çözüm üretilebilir. Bu konudaki test kitlerinin gemilerde bulundurulması

13- Mümkün olan veya şüpheli durumlarda yakıtlar kullanılmadan önce analiz ettirilmeleri.

14- 01 Ocak 2020 itibari ile gemi sahipleri veya işletmecileri, gemilerde olacak sorunlara anında müdahale edebilecek çağrı merkezi gibi bir merkez kurlmaları.

### SONUÇ:

Kural yürürlüğe girdiğine göre biz gemi işletmeleri olarak geçiş dönemini en az hasarla atlama için hazırlık yapmalıyız. Bu geçiş dönemi uygulamalarına hazırlık amacıyla gemilere yapılacak yatırımların yeterli olup olmadığını uygulamada göreceğiz. Ama sektör olarak artık gemilerin gelişen ve değişen teknolojilerle donatıldığını kabul ederek, teknik yeterliliklerimizi buna göre geliştirmeliyiz. Yeni yakıt kötü bir yakıt değildir, sadece iyi tanımıyoruz. Daha iyi tanıyarak riskleri ve olumsuz etkilerini en aza indirmemiz mümkündür.

Yukarıda anlatılan sorunlar sefer bölgesine ve gemisine göre değişebilir, ama asıl sorun ikmal ettiğimiz yakıtın kalite sorunu olacaktır. Bu konuda büyük ikmalcilerle çalışmak en doğru çözüm olarak karşımızda durmaktadır. Ton başına ortalama 200 USD pahalı

olan ve ilave maliyet getiren bu yeni yakıtın verimli yakılması, işletmelerin geleceği açısından artık elle tutulur, ölçülebilir ve direk fayda sağlayan bir durum haline gelmiştir.

Ülke olarak denizcilik teknolojisi üretilmesi konusunda çok gerilerde olsak da, mühendis ve gemi insanı yetiştirmede iddialıyız. O halde eğitim müfredatları tekrar gözden geçirilerek, teknik konuları daha fazla ve doğru öğretecek şekilde yapılandırmalıyız.

Sefer maliyetinin %50'sini oluşturan yakıt ve enerji verimliliğinin eğitim müfredatlarında çok az yer verilmesi nedeni ile oluşan bilgi eksikliğinin yüksek maliyet olarak gemi işletmelerince ödendiğinin farkındalığının oluşması. Şirketlerin yönetim kadrolarındaki teknik enspetör diye tanımlanan bu kilit insanlar ile ilgili ülkemizde herhangi bir düzenleme veya eğitim olmadığı gibi, bu insanların bağlı oldukları meslek odaları olan TMMOB GEMİMO ve GMO ile de bu konuda yeterli bir işbirliği gözükmemektedir.

Unutulmamalı ki, teknolojik gelişmelerin denizcilik sektöründe daha çok uygulanması ile birlikte, işletmeler uyum sağlama durumlarına göre doğal seleksiyona uğrayacaklardır. Bu nedenle gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin yatırım planlamalarında ve bütçelerinde, teknik konularda yapılacak eğitimleri ve bu konuda çalışanların desteklenmesinin de acilen ilave edilerek, bu konuda çalışan insan ve şirketlerin sözde değil gerçekten desteklenmeleri gerekmektedir. Bilgi çağında olduğumuza göre, bu çağda bilgi en değerli sermaye olup, servetlerin korunmasının da en büyük şartıdır.

*\* Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası 2. Başkanı, Türk Armatörleri İşverenler Sendikası Yönetim Kurulu Üyesi, İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi ve Y.T.Ü Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Öğretim Görevlisidir.*

# IMO İLE ORTAYA ÇIKACAK DEĞİŞİMLERE HAZIRIZ

Konuyu yerli üretim yapan Belgin Yağ Firması'nın İhracat Müdürü Cemal Öztürk ve şirketin Deniz Yağları Teknik Sorumlusu Güven Yücel'le de masaya yatırdık.



**GÜVEN YÜCEL**  
DENİZ YAĞLARI TEKNİK SORUMLU

**CEMAL ÖZTÜRK**  
BELGİN YAĞ İHRACAT MÜDÜRÜ

## Önce kısaca Belgin Yağ ile ilgili bilgi verir misiniz?

**Cemal Öztürk:** Ülkemizin önde gelen madeni yağ ve gres üreticilerinden olan firmamız, sektördeki faaliyetlerine 1953 yılında İstanbul Göztepe'de başlamıştır. BELGİN, hedefleri ve stratejisi doğrultusunda sürdürülebilirliği ve gelişimiyle büyümekte.

2014 yılında KalDer öncülüğünde yürütülen Ulusal Kalite Hareketi İyi Niyet Bildirgesini imzalayan BELGİN,

EFQM (Avrupa Kalite Yönetimi Vakfı) Mükemmellik Modeli kapsamında "Mükemmellikte Yetkinlik 5 Yıldız" seviyesine ulaşan ve bu belgeyi almaya hak kazanan Türkiye'nin ilk madeni yağ firmasıdır.

Günümüzde, 25.500 m<sup>2</sup> alan üzerinde 40.000 ton/yıl kapasiteli Gebze Organize Sanayi Bölgesi'nde yer alan, en güncel teknoloji ile donatılmış, AB standartlarında, modern tesislerinde üretimini gerçekleştiren firmamız, kalitesi ve performansı uluslararası

otoritelerce de tescilli ürünlerini uluslararası pazarda 50'nin üzerinde ülkeye ihraç etmekte.

Aynı zamanda 5 farklı ürün grubunda 1000'in üzerinde ürün üreterek rakipleri arasında tek çatı altında bunu gerçekleştirebilen tek firma durumunda.

## Deniz yağları alanına ne zaman girdiniz?

**Cemal Öztürk:** Deniz yağları alanına 2010 yılı itibariyle şuan





işbirliğimizin hali hazırda devam ettiği müşterilerimizin talepleri üzerine başladık. 2016 yılında Yenikapı'da bir barç yatırımımız oldu. Ürünlerimizin üretimini LUBEX markası altında yapıyoruz. Firma kökenimiz metal işleme yağlarından geliyor.

Bu alan madeni yağın en zor alanlarından biri. Bu alanda edindiğimiz bilgiler ve oluşturduğumuz sistem, hem motor yağları hem de deniz yağlarında son derece kaliteli ürünler ortaya çıkarmamıza olanak sağlıyor.

### **ARGE faaliyetlerinizden biraz bahsedebilir misiniz?**

**Cemal Öztürk:** Firma olarak en güçlü tarafımız gelişmiş ARGE merkezimiz. Bu sayede tüm ihtiyaçlara uygun yüksek kalitede ürünleri hızlı bir şekilde geliştirebiliyoruz. Bu gücümüz, IMO gereksinimlerine en hızlı şekilde adapte olmamızla beraber gelecekte ortaya çıkabilecek tüm değişimlere de hazır olduğumuzu ortaya koyuyor.

Kaliteden ödün vermeden, doğru fiyat politikalarıyla müşterilerimizin tüm gereksinimlerini karşılayacak ürün ve hizmetler üretiyoruz.

### **2020 itibariyle düşük sülfürlü yakıt kullanımı başlayacak. Bir geçiş süreci yaşanacak. Bu herkesi ilgilendiriyor. Bu konuda hazırlıklarınız tamam mı?**

**Cemal Öztürk:** Bu konunun ülkemizde deniz yağları alanında son yıllarda ortaya çıkan en önemli değişimlerden biri olduğunu düşünüyoruz. Pek çok firma gibi sürdürülebilirlik ve uluslararası regülasyonlara uyum bizim de en çok dikkat ettiğimiz konuların başında geliyor. Bu bilinçle hazırlıklarımızı en hızlı şekilde tamamladık. Hali hazırda IMO uyumlu ürünlerin ikmaline başlamış bulunuyoruz. IMO regülasyonlarının yürürlüğe girmesi neticesinde doğacak gereksinimleri karşılamak amacıyla 2-Stroke Crosshead motorlarda silindir yağı olarak kullanılmak üzere Lubex Marine Cyl 50/40 ve Lubex Marine Cyl 50/25, 4-Stroke Trunk Piston motorlarda karter ve silindir yağı olarak kullanılmak üzere Lubex Marine 40/20 ve Lubex Marine 30/20 portföyümüze yeni ilave ettiğimiz ürünlerimiz.

**Güven Yücel:** Hepimizin bildiği üzere Ocak 2020 itibariyle IMO regülasyonlarının devreye girmesi neticesinde düşük kükürlü yakıtların

kullanımı zorunlu hale gelecek. Daha önce ECA ülkelerinde daha keskin olan bu geçiş (kükürt seviyesi %0,1 maksimum) şimdi diğer ülkeleri de etkileyecek şekilde uygulanmaya başlıyor. IMO regülasyonları devreye girdikten sonra düşük kükürlü (%0,5 maksimum) yakıtların kullanılmasıyla beraber yanma sonucu oluşan asidik ortamda da bir düşüş gözlemlenecektir. Bu nedenle deniz yağları portföyümüzdeki motor ve silindir yağlarının kimyasal kompozisyonu düşük alkalinite özellikli ancak yüksek deterjan ve dispersan karakteristiğinde olacak şekilde tasarlanmaktadır. Bu sayede IMO regülasyonları neticesinde ortaya çıkacak gereksinimleri fazlasıyla karşılayacak ürün portföyümüzü müşterilerimize sunuyoruz.

### **Son olarak eklemek istedikleriniz...**

**Cemal Öztürk:** Belgin olarak tüm ürünlerimizde karşılıklı fayda sağlamak üzerine oluşturduğumuz iş planı, beraber çalıştığımız tüm iş ortaklarımız için en önemli faydalarımızdan. Bu temelde devam ettiğimiz deniz yağlarımız ile bu sektöre de aynı şekilde katkı sağlamak ve sektörün geleceğinde güven duyulan firmalardan biri olmak en önemli amaçlarımızdan.

# Uluslararası Monaco Sempozyumu



**DR. İBRAHİM AKIN \***

Pîrî Reis Üniversitesi tarafından planlanan ve organize edilen “Dünya Denizleri ve Okyanuslarının Korunması, Haritalarının Çıkarılmasına Yönelik Tarihsel Yaklaşım” konulu Uluslararası Monaco Sempozyumu 20-21 Haziran 2019 tarihlerinde Monako’da yapıldı.

Piri Reis Üniversitesi’nin planlaması ve koordinatörlüğünde, Uluslararası Hidrografi Teşkilatı ve Monako Oşinografi Müzesi tarafından müştereken organize edilen ve İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Türkiye Sualtı Arkeolojisi Vakfı (TINA)’nın katkılarıyla düzenlenen “Dünya Denizleri ve Okyanuslarının Korunması ve Haritalarının Çıkarılmasına Yönelik Tarihsel Yaklaşım” konulu Uluslararası Monaco Sempozyumu 20-21 Haziran 2019 tarihleri arasında Monako Oşinografi Müzesinde düzenlendi

Sempozyumun açılışına; Pîrî Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Pîrî Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi (E) Oramiral



Metin Ataç, Monaco Prenslığı Kabine Başkanı Jackques Boisson, İçişleri Bakanı Patrice Cellario, Sempozyum Bilim Komitesi Üyesi Kora.(E) Işık Biren, Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) Genel Sekreteri Dr. Mathias Jonas, Uluslararası Hidrografi Örgütü Direktörü Mustafa İpteş, İtalya Hidrografi Dairesi Başkanı Tuğamiral Luigi Snapi, İtalya’nın Monako Büyükelçisi Cristiano Gallo, Monako Oşinografi Müzesi Genel Direktörü Yardımcısı Dr. Nadia Qunais, Pîrî Reis Üniversitesi’nden Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü Dr. Öğr. Görevlisi İbrahim Akın, Dr. Öğretim Üyesi Oktay Çetin, Dr. Öğretim Üyesi Erhan Gezgin, Dr. Öğretim Üyesi Aydın Şihmantepe, Öğretim Görevlisi Barbaros Büyüksağnak, Öğretim Görevlisi Funda Songur, Monako Prenslığı Temsilcileri, IHO ve Monako Oşinografi Müzesi Temsilcileri, davetli ve bildiri sunan konuşmacılar, Monako protokolüne dahil davetliler ve izleyiciler olmak üzere toplam 80 kişi katıldı.

Sempozyumun açılış konuşması Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan tarafından yapıldı. Prof. Dr. Oral Erdoğan açılış konuşmasında; üniversite olarak denizcilik tarihi araştırmalarına büyük önem verdiklerini, tarihten alınacak

derslerin dünyamızın geleceği için büyük önem taşıdığını belirterek, bu maksada yönelik olarak da iki yılda bir “Uluslararası Avrasya Denizcilik Tarihi Kongreleri” düzenlediklerini vurguladı. Şimdiye kadar İstanbul ve Saint Petersburg’da düzenledikleri kongrelerin çok başarılı olduğunu söyleyen Erdoğan, müteakip kongrenin gelecek yıl Katar’da düzenleneceğini ifade etti. Profesör Erdoğan, kongrelere ilaveten diğer ülkeler ve kurumlarla sempozyum, çalıştay ve konferanslar düzenlediklerini, bu sempozyumu da Uluslararası Hidrografi Örgütü (IHO) ve Monako Oşinografi Müzesi ile müştereken düzenlemekten çok memnun olduklarını belirterek, “Bu nedenle her iki kuruma da sempozyuma sağladıkları destek ve işbirliğinden dolayı müteşekkirimiz” dedi.

Erdoğan, dünya denizleri ve okyanuslarının korunması ve haritalarının çıkarılmasının önemini vurgulayarak bu sempozyum vasıtasıyla tarihsel çerçeve içerisinde bilim adamlarının bilgi ve tecrübelerini paylaşabilecekleri uluslararası bir platformun yaratılmasını hedeflediklerini ifade etti. Monako hükümetine de teşekkür eden Erdoğan konuşmacılara ve dinleyicilere bu sempozyuma katılımlarından dolayı teşekkür etti.





Sempozyuma; 9 ayrı ülkeden 34 bilim adamı iştirak etmiş ve 32 bildiri sunulmuştur. PRÜ Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından uluslararası alanda bu kapsamda ve üç kurumun işbirliği ile iki gün süreli olarak gerçekleştirilen Uluslararası Sempozyum, konuşmacılar ve katılımcılar tarafından beğenilmiş ve takdir görmüştür. Türk Denizcilik tarihi mirasımızı araştırmak ve gelecek nesillere aktararak denizciliğimize



sahip çıkmak ve denizciliğimizi tüm dünyaya tanıtmayı amaçlayan Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi; kurulduğu 2010 yılından itibaren Türk Denizcilik tarihinin Karadeniz, Türk Boğazları, Ege Denizi ve Akdeniz, Hazar Denizi, Kızıl Deniz ve Hint Okyanusu'ndaki ulusal, uluslararası ve küresel karakterini vurgulamayı hedefleyerek her iki yılda bir "Denizcilik Tarihi Kongresi" düzenlemektedir. Merkez



ara dönemlerde de diğer denizcilik kurumları ile beraber gerek yurt içinde ve gerekse yurt dışında ulusal/ uluslararası seminer, sempozyum, konferans vb. gibi bilimsel toplantılar organize etmektedir.



Avrasya Denizcilik Tarihi Kongresi'ni, 2018 yılında İstanbul'da; 10 ülke ve Türkiye'deki 9 farklı üniversiteden gemi inşa tarihi alanında tanınmış ve saygın akademisyenler, araştırmacılar, deniz arkeologları ve deniz müzeleri direktörleri olarak toplam 55 bilim adamı tarafından 40 adet bildirin sunulduğu "Gemi İnşa tarihi" temalı "Üçüncü Uluslararası Avrasya



Bu kapsamda; 2012 yılında İstanbul'da; 21 ülkeden akademisyen ve araştırmacıların katıldığı ve 101 bildirin sunulduğu, Türk Denizcilik Tarihi temalı "Birinci Uluslararası Avrasya Denizcilik Tarihi Kongresi"ni, 2014 yılında Rusya'nın St. Petersburg şehrinde Denizcilik Tarihi temalı "İkinci

Denizcilik Tarihi Kongresi"ni başarı ile gerçekleştirmiş ve bu faaliyetler dolayısı ile üniversitemiz, uluslararası denizcilik tarihi camiasının haklı takdir ve övgülerine mazhar olmuştur.

Uygulanmakta olan bu faaliyetlerin devamı olarak, bu yıl da 20-21 Haziran



2019 tarihlerinde Monako'da, Dünya Denizleri ve Okyanuslarının Korunması ve Haritalarının Çıkarılmasına Yönelik Tarihsel Yaklaşım" konulu Uluslararası Monako Sempozyumu icra edilmiştir. Sempozyumun amacı olarak; dünya denizleri ve okyanuslarının korunması

akademisyenlerin dünya denizlerinin haritalarının çıkarılması faaliyetinin tüm yönlerini ve insanlık tarihi üzerindeki yerini araştırmalarına imkan sağlayacak daimi bir forum oluşturulmasını ve sürdürülmesini de hedeflemiştir.



ve haritalarının çıkarılması için tarihsel bir yaklaşımı ortaya koyacak ve bu çerçevede denizlerin ve okyanusların korunmasına yönelik gelecekte alınabilecek tedbirlere ilişkin olarak bilgi ve tecrübe paylaşımını sağlayacak uluslararası bir platform oluşturmak olarak belirlenmiştir. Sempozyumda ayrıca; dünya çapında araştırmacı ve

Sempozyuma açılış konuşmacıları olarak; Portekiz Lizbon Üniversitesinden deniz haritacılığı konusunda dünya çapında tanınmış bilim adamı Profesör Joaquim Alves Gaspar ve İstanbul Üniversitesi'nden deniz biyolojisi ve su ürünleri konusunda uluslararası alanda çalışmalar yapan ve aynı zamanda

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı olan Prof. Dr. Bayram Öztürk, davetli konuşmacılar olarak da Rusya'dan kutup keşifçisi Dr. Sergey V. Reshetnyak,

Fransa'dan ünlü deniz tarihçisi Prof. Dr. Dejanirah Couto, İsveç Dünya Denizcilik Üniversitesi'nden enerji konusunda tanınmış bilim adamımız Prof. Dr. Aykut I. Ölçer, Portekiz'den tanınmış deniz tarihçileri Dr. Rui Manuel Loreiro ve Jose Manuel Malhao Pereira, İngiltere'den Hidrografi Uzmanı Michael Barritt, ABD'den ünlü Okyanus Araştırmacısı Albert Theberge, Türkiye'den TURMEPA Deniz Temiz Derneği Genel Müdürü Semiha Öztürk gibi değerli bilim insanları olmak üzere uluslararası alanda deniz haritacılığı ve denizlerin/okyanusların korunması konularında tanınmış bilim adamları, haritacılar, hidrografi uzmanları ve denizlerin kirlenmesini önlemeye yönelik kuruluşların temsilcileri olarak toplamda 9 ayrı ülkeden 34 bilim adamı bildiri sunarak iştirak etmiştir.

Sempozyuma ayrıca; ABD (NOAA), Fransa (SHOM), İngiltere (UKHO) ve İtalya (IIM) Hidrografi dairesi temsilcileri ile Türkiye'den de Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi (SHOD) Başkanı Albay Hakan Kuşlaroğlu katılmıştır.

Uluslararası alanda ilk kez bu kapsamda gerçekleştirilen ve dünyanın duayen deniz haritacıları, hidrografi uzmanları ve denizlerin kirlenmesini önlemeye yönelik kuruluşların temsilcilerinin katıldığı Uluslararası Monaco Sempozyumu, katılımcılar ve konuşmacılar tarafından çok beğenilmiş ve Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK) Başkanımız tarafından da takdir görmüştür. Piri Reis Üniversitemiz gelecek yıllarda da bu tür uluslararası faaliyetleri planlama ve organize etmeyi sürdürecektir.

**\* PRU Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdürü**



# Denizcilik Sektörüne Özel Geniş Madeni Yağ Portföyü

**2 STROKE CROSSHEAD  
SİLİNDİR YAĞLARI**  
Lubex Marine CYL Serisi

**2 STROKE CROSSHEAD  
SİSTEM YAĞLARI**  
Lubex Marine SYT Serisi

**4 STROKE TRUNK PİSTON  
MOTOR YAĞLARI**  
Lubex Marine Serisi

**TÜRBİN YAĞLARI**  
Turbinoil Serisi

**DİŞLİ YAĞLARI**  
Recompound Serisi  
Recompound SYN Serisi

**HİDROLİK YAĞLAR**  
Hidrotex Super HVI Serisi  
Hidrotex BS Serisi

**GRESLER**  
Greson Serisi

**KOMPRESÖR YAĞLARI**  
Kompresoroil Serisi  
Syntex COM Serisi



# LUBEX

**BELGIN**



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

[f](#) [@](#) [v](#) [o](#) [y](#) [t](#) [u](#) [b](#) [e](#) [x](#) [m](#) [o](#) [t](#) [o](#) [r](#) [o](#) [i](#) [l](#)

# “2020’DE YAKIT MALİYETLERİNİN ARTMASI İLE NAVLUNLAR YÜKSELECEK”



SEMİH DİNÇEL

GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

*Türkiye denizcilik sektörü ile ilgili önemli açıklamalarda bulunan Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel, uygulamadaki brokerlik çalışma şekillerini anlattı. Denizcilik sektörü ile ilgili 2020 yılı öngörülerine de değinen Dinçel, “2020 yılı başından itibaren yakıt maliyetlerinin artması ile navlunların yükseleceğini öngörüyorum. Asgariden yakıt maliyetinin artışı kadar navlun fiyatları artacak, dolayısıyla bu artış armatörün hanesine girecek bir kazanç değil. Scrubber takmış gemi sahipleriye LSFO ile HSFO arasındaki farkı kazanç olarak hanelerine ekleyip scrubber maliyetini çıkarmaya çalışacaklar. Burada Heavy Fuel Oil bulamama tehlikesi var sonuçta çok tartışmalı altı aylık bir süreç bizi bekliyor” dedi.*

## **Öncelikle Gemi Brokerleri Derneği’ni kısaca tanıtarak, faaliyetleri ve amaçları hakkında bilgi verebilir misiniz?**

Gemi Brokerleri Derneği 2010 yılının Mayıs ayında kuruldu. Gemi brokerliği mesleğinin gelişimine ve uluslararası standartlara ulaşmasına katkı sunma misyonu ile derneğimizi kurduk.

Bununla beraber uluslararası faaliyetlerde bulunarak, yurt içinde ve dışında dernek ya da kuruluşların etkinliklerine katılıyor ve bu kuruluşlarla proje bazında ortak çalışmalar

yapıyoruz. Üyelerimiz arasındaki sosyal, ekonomik ve kültürel dayanışmayı sağlamak ve geliştirmek, bilgi, tecrübe ve deneyimleri paylaşmak için düzenli sosyal ve sanatsal faaliyetler yapmaktayız. Bu mesleğe gönül vermiş başlangıç aşamasındaki kişilere her hafta belirli saatlerde temel brokerlik eğitimler veriyoruz. Dört aylık bir sürede mesai saatleri dışında sürdürülüyor.

## **Derneğinizin planları hakkında bilgi verir misiniz?**

5’inci Uluslararası İstanbul Bosphorus Gemi Brokerleri Yemeği organizasyonumuz var. Bu yıl aralık

ayı ortasından itibaren sektörü daha yeni öğrenen brokerler için kurs düzenleyeceğiz. Sektörde yeni işe başlamış arkadaşların bu eğitime gelmesini destekliyoruz. Temel brokerlik eğitimlerimiz ile sadece üyelerimize özel meslekteki uzmanların katılacağı eğitimler düzenleyeceğiz. Bu eğitimleri küçük bir ücret karşılığında vereceğiz. Bunun dışında hafta içi ücretsiz seminerler düzenleyip sektör ve dışındaki duayen isimleri çağırılmayı planlıyoruz. Ekonomistleri de buraya davet ederek, piyasalar hakkında bilgi alacağız. Mesela 10 Aralık’ta Amiral



Cem Gürdeniz'i derneğimize davet ettik. 'Mavi Vatan' konu başlığı ile Doğu Akdeniz'de güncel yaşananları bize anlatacak. Daha sonra 22.dönem Deniz Kuvvetleri Komutanı Metin Ataç bizlerle olacak. Ayrıca, her ayın ilk pazartesi akşamı brokerleri bir araya getiriyoruz. Telefonla birbiri ile konuşan brokerleri bu organizasyonlarda yüz yüze getiriyoruz. Kuruluş yıl dönümlerimizde de kokteyl düzenliyoruz. Bunun yanı sıra her ay bir tiyatro ya da sinema etkinliğine katılıyoruz.

### **Türkiye denizcilik sektörü içinde gemi brokerleri 2019 yılında nasıl bir performans ortaya koydu? Size göre anılan dönemde büyüme ya da daralma yaşadı mı?**

Brokerlerin üç çeşit çalışma alanı var. Birincisi armatör brokeri, yani armatörün ofisinde ya da kendi ofisinde çalışarak exclusive olarak armatörün gemilerine yapılan brokerlik hizmeti var. İkincisi yük ticareti yapan bir firmanın yüklerini exclusive kontrol ederek, bu yüklere uygun gemileri bağlayan kiralama gemi brokerleri bulunuyor. Gemi brokerleri açısından bu yıl bağlantı sayısında bir azalma yok, ama 2017 ve 2018 e göre daha düşük seyreden navlunlar nedeniyle brokerlik hasılatında azalma var. Kiralama brokerlerinde ise yük hacmi azaldığı için işlerde bir düşme olduğunu gözlemliyoruz.

2019 senesinde 2017 ve 2018'e göre taşınan yük miktarında bir artış var, fakat bağlantı yapılan gemi sayısı daha az. Bu da yüklerin daha büyük tonajlı gemilerle taşındığını gösteriyor. Bir de bu iki tür exclusive esaslı brokerliğin yanı sıra competiti ve tam rekabete açık brokerlik türü var. Bu da en yorucu olanı yani elinizde exclusive ne yük ne de gemi var ve siz ikisini de birleştirmek zorundasınız. Bu tarz brokerlik artık bitiyor. Büyük kapasiteli yabancı şirketler kendi yüklerine uygun gemi bulunması için Türkiye'de birkaç panel brokeri seçiyor ve işlerini bunlar üzerinden armatörlere veriyorlar. Bu anlamda Türk Armatör firmaların da Türk brokerlerine muhakkak altını çizerek söylüyorum destek olması gerekiyor.

### **Denizcilik sektörü ile ilgili 2020 yılı öngörüleriniz neler? Sizce navlun fiyatları aynı dönemde nasıl seyredecek, bu konudaki öngörülerinizi anlatabilir misiniz?**

2019 için inişi çıkışı yoğun bir yıl olacak dedik ve öyle gerçekleşiyor. Baltık Kuru yük indeksi 550 ile 2700 puanlar arasında gitti geldi. 2020 yılı soru işaretleri ile dolu bir yıl olarak geliyor. Sektördeki gemilerin büyük tonajdaki scrubber takmış olacak.

Takan gemiler süregelen sülfürlü yakıt yakabilecek. Takmayan gemilerde yakıtın tonunda yaklaşık 300 dolarlık daha fazla gider olacak. Navlun hesabına konu yakıt gideri Low Sulphur Fuel Oil üzerinden ilerleyecek. Dolayısıyla 2020 yılı başından itibaren yakıt maliyetlerinin artması ile navlunların yükseleceğini öngörüyorum. Yakıt maliyetinin artışı kadar navlun fiyatları artmalı. Aslında bu da armatörün cebine girecek bir kazanç değil. Gider olan bir kalemden dolayı navlun artacak. Scrubber takan bir gemide yakıt kazancı taktırmış olduğu scrubber maliyetini amorte etmesinde kullanılacak.

### **Sizce scrubber gemisine takan armatörleri ne bekliyor?**

Scrubber takan armatörler ucuz yakıtı bulamama gibi bir tehlikeyle karşı karşıya. Global pazarda yaklaşık yüzde 15'i bu parçayı takmış olacak ve gemisine scrubber taktırana bu yakıt verilecek. Dolayısıyla bu yakıt her yerde bulunamaz hale gelebilir. Niye mi, satışı düşeceği için elde tutmanın bir stok maliyeti olacak, bu yüzden scrubber takan gemiler söz konusu yakıtı bulmakta zorluk çekebilir.

Çok tartışmalı ve nereye gideceği belli olmayan yaklaşık altı aylık bir süreç yaşayacağız. Bazı liner service veren scrubber taktırmış gemilerin operatörlerden navlun fiyatlarına belli bir miktarda scrubber primi koyuyoruz, 1 Aralık'tan itibaren bunu da ödeyeceksiniz türünden mesajlar alıyoruz. Çünkü onların navlunları tarifelerle belirlenmiş ve o tarifeler bize yetmiyor.

### **Faaliyet alanınız itibarıyla temel sorunlarınız ve brokerliğin zorlukları hakkında bilgi verir misiniz?**

Bakıldığında birçok brokerlerin temel eğitimi farklı ve onlar kendilerini yetiştirmişler. Artık bazı okullarda brokerlik bölümü açıldı ve brokerlikte de ülkemizde birçok sektörde olduğu gibi arz fazlası var, yeterli istihdam talebi yok. Şu da unutulmasın belli bir yaşa geldikten sonra kendi ofisinizi kendi düzeninizi kuramadıysanız bir firmanın içinde çalışarak bu işi yapmak zorlaşıyor. Yaş aldıkça yıpranırsınız ve çalıştığınız gemi ve yük sahibi firmalarda yaş jenerasyon değişikliği yaşanır. Bir şekilde karşınızdaki firmalarda yönetici pozisyonlarına 30'lu yaşlardaki yöneticilere geçer. İkinci kuşak armatörlerdeki muhataplarınız evlatlarına geçer. Siz orada 55-60 yaşında brokerlik yapmaya hala devam ediyorsanız işiniz gerçekten zordur, hemen hemen imkansızdır. Benim gözlemim kendi firmanızı kurduysanız o zaman daha rahat yapabilirsiniz bu mesleği. Üniversite mezunları neredeyse üçte biri işsiz bunu bizim sektörümüzden ayrı tutamayız.

### **Uzak Yol Kaptanı olmanız ve geçmişte deniz hizmetinizin olması sebebiyle sizce ülkemizde gemilere ara eleman yetiştirme noktasında ne durumdayız?**

Bu konuda şunları rahatlıkla söyleyebilirim. Dört ay önce Deniz Ticaret Odası'nın Eğitim Komitesi'nin davetiyle Karadeniz'de denizcilik eğitimi veren okulları kapsayan bir geziye katıldım. Yedi bine yakın öğrenci var, her nedense meslek liselerinin tanımlamalarında "denizcilik" kelimesi kaldırılmış ve ehliyetleri düşürülmüş. Bence doğrusu budur.

Bu kardeşlerimizin gemilerde yağcı, usta gemici olarak görev almaları, yabancı dilini geliştirerek yurt dışında yabancı gemilerde çalışmalarını faydalı olacaktır. Bunlar nasıl iş bulacak gemi adamı ihraç ederek. Filipinli Hindistanlı tayfadan iş yatkınlığı açısından bilgi beceri fazlamız var tek eksik yabancı dil ve iş saatleri dışında sosyal ortama uyum sağlayamamak (bu sıklığın temel nedeni de yetersiz İngilizce)

# Sefer esaslı taşımalarda iskele ya da liman esaslı kira sözleşmeleri (II)\*\*



HARUN ŞİŞMANYAZICI \*

## III-İSKELE ESASLI KİRA SÖZLEŞMESİ NASIL LİMAN ESASLI KİRA SÖZLEŞMESİNE DÖNEBİLİR?

### -WIBON (WHETHER IN BERTH OR NOT ya da BERTH OR NO BERTH:

Bu kloz 4W tahtında ya da münferiden fakat en azından WIBON (WHETHER IN PORT OR NOT) klozu ile birlikte olmak kaydıyla bir berthch/p'yi yani iskele esaslı ch/p'yi liman esaslı ch/p haline dönüştürebilir. 2013 Lay time (Astarya) tanımlamalarında WIBON aşağıdaki şekilde tanımlanmıştır:

WHETHER IN BERTH OR NOT (WIBON) or BERTH OR NO BERTH shall mean that if the designated loading or discharging Berth is not available on arrival, the Vessel on

reaching any usual waiting place at the Port, shall be entitled to tender Notice of Readiness from it and lay time shall commence in accordance with the Charter Party.

**Gemi iskelede olsa da olmasa da veya iskele tahsis edilse de edilmese de;** İngiltere'de görülen bir davada Hukuk Lordu WIBON'un gemi iskelede olsa da, olmasa da anlamında olmadığını, iskele tahsis edilse de, edilmese de yani kiracı/yük ilgilisi tarafından geminin yanaşması için iskele tahsis edilse de, edilmese de anlamında olduğunu vurgulamıştır.

Bu açıklama tahtında yukarıdaki İngilizce ifadenin serbest tercümesi aşağıdaki gibidir:

**Geminin varışında, eğer belirlenen yükleme ya da tahliye iskelesi tahsis edilmemiş ise (dolu ise) gemi limandaki mutat bekleme yerine ulaştığında hazırlık mektubunu vermeye hak kazanacak ve astarya zamanı kira sözleşmesi hükümleri tahtında, bunlara uygun olarak saymaya (işlemeye) başlayacaktır.**

Kira sözleşmesindeki bu madde artık bir iskele esaslı kira sözleşmesinde hazırlık mektubunu verebilmek için geminin iskeleye yanaşma şartını ortadan kaldırmaktadır. Bununla birlikte WIBON'un işlemesi için geminin liman hudutları içine girmesi ve hemen yanaşmayacak ise, liman hudutları içerisinde bir demir yerinde sırasını beklemesi gerekmektedir. Liman sınırları içine girmiş, fakat sonra liman otoritesi tarafından liman hudutları dışına çıkartılarak, oradaki demir yerinde beklemesi istenmiş ise, gemi varmış gemi sayılmayacaktır.

Böyle bir durumda kira sözleşmesinde WIBON varsa ya da liman sınırlarının 2013 lay time tanımlamalarına göre belirleneceği sözleşmede hükme bağlanmış ise ya da Gencon 94'de olduğu gibi "at or off port klozu varsa" gemi liman hudutları dışındaki demir yerinde beklese bile WIBON işleyecek ve Berth ch/p, taşıyan lehine Port ch/p'ye dönüşecektir. Bununla birlikte sorun tam olarak çözülmeyecektir. İskele tahsis edildikten sonra eğer gemi kötü hava, sis, gelgit ya da başka bir navigational risk ya da sorun nedeni ile yanaşamıyorsa; yine İngiliz Hukuku bakımından ve geçmişte verilen yargı ve Hukuk Lordları kararına göre bu nedenle bekleme için zaman saymayacaktır. (The Kyzikos 1987. 1, LLR sf 48, 1989. 1 LLR sf 1.

Bu davaya konu olan olayda gemi hazırlık ihbarını vermiş ancak, limanda boş rıhtım bulunmasına rağmen gemi bir süre buraya sis sebebiyle ulaşamamıştır. Mahkemenin bu nedenle kaybedilen sürenin astaryadan sayılmaması kararı temyizde bozulmuş, ancak Lordlar Kamarası alt mahkeme kararına uymuştur.) Çünkü bekleme; iskelenin hazır olmaması nedeni ile değil başka bir neden ile ortaya çıkmış ve bu neden armatörün faaliyet ve sorumluluk alanı içinde kalmıştır.

İşte bu nedenle taşıyan ya da armatör WIBON ve WIBON ile birlikte "always reachable berth" ya da "always accesible berth" Klozu'nun kira sözleşmesinde yer almasını sağlayabilirse, bu durumda kiracı ya da yük ilgilisi sadece iskele tahsis etmekle değil; aynı zamanda bu iskelenin her zaman erişilebilir ve ulaşılabilir olmasından da sorumlu





olacaktır. Liman sıkışıklığına ilave olarak armatörden kaynaklanmayan bir neden ile örneğin sis, kötü hava, su yetersizliği, römorkör/pilot yetersizliği vb. gibi nedenler ile gemi yanaşamıyorsa bunlardan kaynaklanan beklemlerden de kiracı sorumlu olacaktır. (Bkz: Laura Prima 1982 1 Llyods 1 Rep 1)

Eğer gemi arrived gemi değilse, yukarıdaki klotların ch/p'de yer alması kaydıyla yani kiracının ve yük ilgisinin "always reachable berth" ya da "always accessible berth" tahsis etme sorumluluğu varsa ve gemi limanda kiracının tahsis ettiği iskeleye ya da yükleme/tahliye yerine yine yukarıda belirtilen nedenler ile yanaşamıyor ve bu nedenle varmış gemi olarak addedilemiyorsa kiracıya bu kaybedilen süre için detention uygulama hakkını elde edecektir. Varmış gemi addediliyorsa, bu sefer ise lay time (astarya) ch/p hükümleri tahtında çalışmaya başlayacak ve yukarıda sözü edilen nedenler ile gemi iskele tahsis edildikten sonra yanaşamıyorsa bu nedenle kayıp süreler kiracı/yük ilgisini

aleyhine astaryadan sayılacak gemi demurrage'da ise sürastaryadan sayılacaktır.

Burada dikkat edilmesi gereken diğer bir husus kısaltmalardır. "aa" always available berth anlamına da gelir. Always accesible berth anlamına da gelir. Always available berth kiracının/ yük ilgisinin iskelenin daima tahsis edileceği hususundaki garantisidir. Bu nedenle kira sözleşmesinde böyle bir maddenin olması berth ch/p'den kiracının murat ettiği faydayı zayıflatacak, kiracıyı gemi vardığında gecikmeksizin iskele tahsis etme yükümlülüğü altına sokacaktır. Ancak bu yükümlülük iskelenin daima erişilebilir olması anlamında değildir. Bu nedenle bunun always reachable olması gerekmektedir. O halde "always available and reachable berth" bu kira sözleşmesini berthch/ p'den port ch/p'ye dönüştürme de, yani taşıyan hala ancak iskeleye yanaştığında varmış gemi sayılsa da, kiracı gemi vardığında iskele tahsis etmekle yükümlü olacak ve iskele müsait olduğunda armatörden kaynaklanmayan ve navigational

problemler nedeni ile geminin yanaşamamasından kaynaklanan zaman kayıplarının da kiracı hesabına olmasına imkan sağlayacaktır. İskeleyi hazır edememesi nedeni ile taşıyanın kayıpları da yine ha keza kiracı hesabına olacaktır.

Bu konudaki son ayrıntı 2013 lay time tanımlamaları tahtında "always reachable yerine "always accesible"ın kullanılması ve 2013'e atıf yapılmasının taşıyanın lehine olacağıdır. Always reachable berth sadece yanaşmayı, always accesible berth ise yanaşmayı, rıhtımda kalmayı ve rıhtımdan kalkmayı da kapsamaktadır. Yükleme ya da tahliye bittikten sonra armatörden kaynaklanmayan herhangi bir neden ile gemi kalkamıyorsa bu madde taşıyana detention uygulama hakkı verecektir. (Bkz: Always accesible 2013 lay time defination-BIMCO)

Son söz "aaaaaa" always available, always accesible, always afload port/s and berth/s bothends" daha armatör çıkarına bir klot olacaktır. Always afload taktir edileceği üzere taşıyanı



tide ve yeterli suyun olmamasına göre koruyacak ve kapsamı diğerlerine göre daha sınırlı olacaktır. Ancak aa-always available berth kira sözleşmesinde matbu ise bu sözleşmeyi berth sözleşmesi haline getiren ifade sonradan ch/p'ye konmuş ise, zaten uygulamada böyle olur. O zaman sonradan konan ifadenin basılı matbu ifadeye göre üstünlüğü olacak ve berth ch/p durumu geçerli olacaktır.

**-TIME LOST FOR WAITING BERTH CLS (İskele beklerken kaybedilen zaman klozu) "Time lost in waiting for berth to count as lay time - İskele beklerken kaybedilen zaman astaryadan sayılacaktır (zaman işleyecektir.):**

Kira sözleşmesinde yer alan bu madde de bir berthch/p'yi port ch/p'ye dönüştürebilir. Gencon 76'da da yer alan bu kloz ile taşıyan iskele sıklığı yüzünden gemisinin liman hudutları dışında beklemesi nedeni ile uğrayacağı zaman kayıplarından kurtulmaktadır. Gemi yükleme ya da tahliye limanına vardığında yük

ilgilileri tarafından nomine edilen iskele, sıklığı nedeni ile müsait değilse ve liman hudutları dahilinde geminin sırasını beklemek mümkün olmayıp, gemi liman hudutları dışındaki bir yerde bekletiliyorsa bu bir port ch/p bile olsa varmış gemi olmadığından hazırlık mektubunu verememektedir. (WIPON Klozu ya da "at or off klozu yoksa verememektedir.

Fakat bunların kira sözleşmesinde basılı olmasına rağmen kira sözleşmesinde sonradan konan özel bir madde ile hazırlık mektubunun ancak geminin liman hudutları dahiline varması ve iskele hazır değil ise buradaki demir yerinde beklemesi halinde verilebilmesi hükmüne bağlanmış ise matbu WIPON ve at or off port klozu hükümleri geçerli olmayacaktır) Kaldı ki kira sözleşmesi bir berth ch/p ise bu durumda yukarıda detayı ile açıklandığı üzere iskeleye yanaşmadıkça liman hudutları içinde bile olsa varmış gemi sayılmamakta ve hazırlık mektubunu vermeye hak kazanmamaktadır.

İşte böyle bir durumda "time lost in waiting for berth" maddesi sözleşmede yer alıyorsa; gemi iskelede beklerken kira sözleşmesinin türüne göre liman hudutları içinde ya da dışında geminin beklemeye başladığı andan iskele tahsis edildikten sonra yanaşmak üzere hareket ettiği ana kadar geçen kayıp zaman bekleme süresi olarak kiracı aleyhine olarak tespit edilecektir. Hareket ettiği andan itibaren zaman ve masraflar seferin parçası olduğundan taşıyan hesabına olacaktır. Gemi varma noktasına geldiğinde gemi hazırlık mektubunu verecek ve kira sözleşmesindeki notice time işlemeye başlayacaktır. Hazırlık mektubunun verildiği yerden iskeleye olan mesafenin zamanı zaten notice time içinde kalacaktır. Bu parkurun masrafı ise mukavelede aksi yazmıyorsa yine seferin parçası olduğundan taşıyan hesabına olacaktır. Notice time sona erdikten sonra da zaman saymaya başlayacak ve bu lay time süresine bekleme süresi ilave edilecektir. Bekleme süresinde ise hazırlık mektubu verilmediğinden



ve lay time süresi çalışmaya başlamadığından lay time yani astarya süresinin kötü hava, Cumartesi, Pazar ve tatil günleri gibi istisna hükümleri geçerli olmayacak zaman kesintisiz 24 saat sayacaktır. (İngiliz Hukuku'na göre bu lay time'in istisna hükümlerinin işlememesi keyfiyeti aşağıda detayı ile açıklanacağı üzere Darrah Vakası'ndan sonra değişmiştir.)

Eğer bu bir berthch/p ise gemi liman hudutları içinde de, dışında da olsa WIBON Klozu'ndan farklı olarak (bekleme süresinin sayması için hazırlık mektubunun verilmesine gerek olmaması nedeni ile) gemi bekleme yerine vardığında bekleme süresi kesintisiz lay time'in istisna maddeleri geçerli olmadan saymaya başlayacak, iskele tahsis edildiğinde gemi yanaşmak üzere hareket ettiğinde bekleme süresi duracak, gemi hazırlık mektubunu vermeye hak kazandığı noktada bunu verecek ve ihbar süresinin sonunda lay time süresi işlemeye başlayacaktır. Birçok kiracı bekleme süresince de astarya süresinin istisna maddelerinin işlemesi için Timelost Klozu'na ilaveler yapmaktadır.

Diğer taraftan ister iskele esaslı kira sözleşmesi, ister liman esaslı kira sözleşmesi olsun geminin iskelenin hazır olmaması nedeni ile liman hudutları dahilinde bir demir yerinde beklemesi durumunda bile taşıyanlar kira sözleşmesinde olması durumunda Timelost Klozu'nu devreye sokarak ve bunun astarya klozuna göre önceliğini ileri sürerek kiracı aleyhine geminin bekleme süresince astarya klozunun istisna maddelerinin geçerli olmayacağını iddia edebilmektedirler ya da edebilmişlerdir ve mahkeme taşıyanlar lehine karar vermiştir. Örneğin LOUCAS N (1970 -2 Lloyd's Rep 482) olayında "Time lost Klozu"na istinaden iskelenin hazır olmaması nedeni ile beklerken gemi varmış gemi olsa da, olmasa da

Astarya'nın istisna süreleri (hafta sonu ve tatil günleri) hariç tutulmayarak taşıyan lehine kesintisiz sayılmıştır. Böylece eğer time lost for waiting berth hükmü olmasaydı armatörün zaman sayımında dikkate alamayacağı bu süreler de sayılmıştır. Daha da ötesinde gemi arrived gemi olsa da, olmasa da bekleme süresi içinde notice time sona ermiş ise gemi varmış gemi olarak hazırlık mektubu vermeye hak kazandığı andan itibaren hazırlık mektubu verip, bu sürenin işlemesi gerekirken beklerken bu sürenin sona erdiği dikkate alınarak notice time'a hiç atıf yapılmadan gemi yanaştıktan sonra zaman saymaya başlamıştır. Bu cümleden olmak üzere eğer gemi varmamış ve hazırlık mektubunu vermeye hak kazanmamış ise varma noktasında hazırlık mektubunu verip, bu sürenin işlemesi gerekirken; örneğin iskele esaslı bir ch/p'de gemi yanaşınca bunu verip ve ihbar süresinin işlemesi gerekirken; beklerken ihbar süresi kadar süre geçmiş ise yanaşma tamamlandıktan sonra astarya süresi işlemeye başlamış ve beklerken geçen süre buna ilave olmuştur. Bir anlamda taşıtanın ihbar süresi hakkı kullandırılmamıştır. (Yargı kararları bu yönde çıkmıştır) Bunun haksız bir uygulama olduğu izahatın varestedir.

Üstelik birçok müellifin ileri sürdüğü gibi bu geminin varmış gemi olduğu ve hazırlık mektubunu verme hakkını elde ettiği durumlarda da ch/p'deki "Time lost klozu" taşıyanlar tarafından uygulamaya konmuş ve lay time klozuna üstün olduğu iddia edilmiştir. Mahkeme tarafından da bu kabul edilerek, yukarıda sözü edilen haksız kararlar alınmıştır (astaryanın istisna hükümlerinin kullandırılmaması gibi). Piyasa bu kararları haksız ve ticari olarak gerçekler ile bağdaşmayan bir durum olarak değerlendirmiştir. (Bkz: Commencement of Lay time –Davies Donald) Böylece 1970 ile 1976 yılları arasında kiracılar Darrah olayına kadar

astarya klozunun istisnalarının ve ihbar süresinin uygulanmaması nedeni ile milyonlarca dolar fazla demurrage ödemişlerdir.

M/V Darrah Case'i ile (Darrah 1976 -2 Lloyd's Rep 359) durum düzeltilmiş ve Lord Diplock meseleyi adil bir sonuca kavuşturmuştur. Bu davaların detayı ve sonuçları ise aşağıda incelenmiştir.

### **M/V Darrah Olayı:**

Bu olayda gemi Gencon Form ch/p ile sefer esaslı ile Tripoli Libya'ya bağlanmıştır. Ancak ch/p'deki "Time Lost waiting for berth to count as loading and discharging time, as the casemay be" ifadesi "time lost waiting for berth to count as lay time" şeklinde tadil edilmiştir. Gemi Tripoli liman hudutları içine 2 Ocak'ta varmış ve arrived gemi olarak hazırlık mektubunu vermiştir. Gemiye sıkışıklık nedeni ile 9 Ocak tarihine kadar iskele verilmeyerek bekletilmiştir. Armatör sonuçta iskele için beklediği süredeki kötü hava, hafta sonu vb. gibi astarya süresinin istisna maddelerini işletmeyerek toplamda 14 günlük demurrage talebinde bulunmuştur. Kiracı ise bu beklenen süreye astarya süresinin istisnalarının da uygulanması gerektiğini ileri sürerek demurrage miktarının 4 gün olması gerektiğini ileri sürmüştür.

Olay tahkime gitmiştir, o zamanın lider hakemlerinden Cedric Barclay yukarıda açıklandığı üzere, o zamanki düşünce ve yargı kararlarına aykırı olarak astaryanın istisna maddelerinin uygulanmasına karar vermiştir. Başka bir deyişle bu olayda kiracı lehine karar vermiştir. Cedric, dönemin birçok denizci hakeminin düşüncesine paralel olarak Loucas N olayı kararının adil ve ticari olarak yanlış olduğuna karar vererek, bu karar paralelinde hareket etmemiştir. Yüksek mahkemede yargıç Ackner ise, bu kararı bozarak iskelenin hazır olması için bekleme ne zaman ve nerede gerçekleşmiş

olursa olsun zamanın sayacağı ve bu sürede astaryanın istisna maddelerinin uygulanmamasına karar vermiştir. Astaryanın istisna hükümlerinin ancak iskele gemi için tahsis edildikten sonra geçerli olacağını belirtmiştir.

Yüksek mahkemenin bu kararı ittifakla Temyiz Mahkemesi'nce (Court of Appeal) bozulmuştur. Temyiz mahkemesi gemi arrived yani varmış gemi olduktan sonra (ki bu olayda böyle olmuştur) iskele beklerken kaybedilen süreye ch/p'de Time Lost Klozu da olsa, açıkça aksi kira sözleşmesinde yer almıyorsa astarya süresinin istisna maddelerinin uygulanmasına hükmetmiştir. Başka bir deyişle iskele beklerken kaybedilen bu süre için zamanın astarya hükümleri tahtında sayacağına karar vermiştir. Ancak bunun varmış gemi için böyle olacağını ileri sürerek bu bakımdan varmış gemi ile varmamış gemi bakımından bir fark yaratmıştır.

Varmamış olan bir gemide Time Lost Kloz'u varsa bekleme süresince Astarya'nın istisna maddelerinin uygulanmamasını ileri sürmüştür. (Bkz: Laytime and Demurrage John Schofield-Sf 120) Daha sonra olay Hukuk Lord'larına (House Lord) gitmiş ve Temyiz Mahkemesi kararı desteklenerek, ancak bu karardan farklı olarak aşağıdaki şekilde karar alınmıştır:

i) İskele için beklenen süre zarfında bu kaybedilen süre gemi farazi olarak iskeleye yanaşmış ve lay time (astarya) süresi çalışmaya başlamış gibi mütalaa edilerek, astaryanın istisna hükümleri uygulanacaktır.

ii) Port (Liman) Ch/p'si altında varmış gemi olarak astarya hükümleri ile iskele için bekleme kozu (Time lost in waiting for berth cls) hükümlerinde bir çelişki yoktur. Gemi hazırlık mektubunu verir ve notice time hitamında astarya hükümleri tahtında zaman sayımı başlar.

iii) Gerçekte iskele için bekleme klozunun hükmü ile astarya maddesi hükmünün üst üste gelmesi çakışması bir sorun yaratmaz. Çünkü hesaplama aynı şekilde yapılmakta ve armatör bundan bir kazanç sağlamamaktadır.

Temyiz mahkemesi kararına göre buradaki önemli fark; varmış gemi olsa da, olmasa da bekleme süresince de astaryanın istisna maddelerinin uygulanmasıdır. (İngiliz Hukuk sistemi bakımından bugün için geçerli olan hüküm de budur)

Bu kriterler dışında "time lost in waiting for berth to count as lay time" ifadesi ve "time lost in waiting for berth to count as loading / discharging time" ifadesi arasında hiçbir fark olmadığı ileri sürülmüştür. (Commencement of lay time Davies Donald).

Bu davada hukuk lordları meseleye eğer gemi limana geldiğinde iskele hazır değilse ve gemi bu nedenle bekliyor ise basit bir TIME LOST IN WAITING BERTH maddesi ile (Bugün için kira sözleşmelerinde ifade edilen hükmü ile ve tersi açıkça bu madde de yer almamış ise) iskele hazır olsaydı astarya maddesine göre zaman ne şekilde sayacak idiyse taşıyanın bundan daha avantajlı bir durumda olamayacağı, olmaması gerektiği noktayı nazarından yaklaşmışlar ve bu yönde karar vermişlerdir. Çünkü bu madde iskelenin hazır olmaması nedeni ile taşıyanın (özellikle varmış gemi olmadan) iskeleyi beklemek sureti ile mağdur olmasını önlemek için tanzim edilmiştir. Yoksa beklerken normal şartlardaki zaman kaybına göre daha avantajlı bir duruma geçmesini sağlamak için yapılmamıştır. Amaç bunun tersi ise o zaman

Time Lost maddesinin bunu sağlayacak şekilde kaleme alınması gerekecektir. Bu konuda tarafların iradesi açıkça ortaya konulmalıdır. Lord Diplock, Viscount ve Dilhorne

tam yukarıdaki şekilde olmasa da taşıyanın normal astarya hesaplamasına göre daha avantajlı olamaması noktayı nazarından benzer şekilde ifadeler ile kararlarını açıklamışlardır.

İngiliz Hukuku bakımından durum bu merkezdeyken, İspanya Hukuku bakımından iskele beklemek için geçen süre ile astarya süresi farklı hesaplanmaktadır. Fransız hukukunda pilot olmaması ya da pilot için beklenen süre kiracı hesabına olmaktadır. İtalyan hukukunda ise bekleme Lay time (Astarya) hükümlerine göre hesaplanmaktadır (Şimdi uygulamada olan İngiliz Hukuku gibi). İngiliz hukuku ve İngiliz mahkemesi kararları ağırlıklı olarak dikkate alınarak hazırlanan **2013 Lay time / Astarya tanımlamalarında** ise Time Lost Klozu aşağıdaki şekilde yer almıştır:

"TIME LOST WAITING FOR BERTH TO COUNT AS LOADING OR DISCHARGING TIME or LAY TIME shall mean that if no loading or discharging Berth is available and the Vessel is unable to tender Notice of Readiness at the waiting – place the any time lost to the vessel is counted as if laytime were running, or as time on Demurrage if laytime has expired.

Such time ceases to count once the berth became available. When the vessel reaches a place where she is able to tender Notice of Readiness, Lay time or time on demurrage resumes after such tender, in respect of lay time, on expiry of any notice time provided in Charter party"

Dikkat edilirse bu ifade de bekleme süresince lay time'in istisna sürelerinin geçerli olmayacağına dair bir atıf bulunmamaktadır. Tam tersine lay time gibi zamanın sayacağı belirtilmektedir. 1993 Voylay Rules'da da bu ifade yer almaktaydı. 1980 Lay time tanımlamalarında ise bu husus



açıkça yük ilgililerinin lehine olarak Time Lost Klozu'nun devamında sürasyarya süresine geçilmemiş olması şartıyla astarya sürelerinin hesabında uygulanan istisna hallerinin geminin liman dışında beklediği süre sırasında da uygulanacağı ortaya konmuştur. "The lay time exception apply to the waiting time as if the ship was at the loading/discharging berth provided the ship is not already on demurrage". (Bkz: Carter Sözleşmesi I Prof. Dr. Fehmi Ülgener sf 322) Bunda Darrah olayındaki yargı kararının da geçerli olduğu aşıkardır.

Bu husus 1993 Voy Lay Rule ve 2013 Lay time tanımlamalarında bu kadar açık olmasa da, bekleme süresi ifadesi kullanılmayarak lay time gibi zamanın sayacağı ve varma noktasında hazırlık mektubu verilip, ihbar süresi sona erdikten sonra astarya süresinin kaldığı yerden saymaya devam edeceğini, gemi demurrage girmiş ise sürastarya süresinin devam edeceğini belirtmektedir. Bu ifadeden zimnen astaryanın istisna sürelerinin dikkate alınacağı ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca İhbar süresinin işlemeyeceğine dair de bir hüküm yer almamaktadır. Tam tersi astarya süresinin hazırlık süresinin hitam bulmasından sonra devam edeceğini belirtmektedir. Zaten Darrah olayı sonrası İngiliz Hukuk sistemi bakımından geçerli olan durum da, bugün için yukarıda açıkladığımız şekildedir. Ancak burada açıkladığımız olaylar ve mahkeme kararları çoklukla İngiliz yargı kararlarıdır. Yine yukarıda bir iki cümle ile açıklamaya çalıştığım üzere başka hukuk sistemlerinde farklı değerlemeler olabilir.

#### IV- SONUÇ:

##### **Yukarıda zikredilen açıklamalar ve vakalar tahtında;**

1-Taşıyan olarak bir kira sözleşmesi yaparken bunun iskele esaslı bir kira

sözleşmesi mi, yoksa liman esaslı kira sözleşmesi mi olduğuna dikkat etmek gerekmektedir. İskele esaslı bir kira sözleşmesi şartı ile çalışılmak istenmiyor ise, taşıyanın bunu kabul etmemesi ya da kabul etmemesi mümkün değil ise yukarıdaki açıklamalarımız tahtında iskele esaslı kira sözleşmesinin işlerliğini ortadan kaldıracak bir başka maddeyi sözleşmeye koymaya çalışması gerekmektedir.

2- Hazırlık mektubu verme şartlarından biri olan varmış gemi olmak bakımından geminin varışında iskele hemen tahsis edilmeyip, gemi bekleme yerinde (demirde) bekleyecek ise yükleme ve tahliye yapılacak olan limanlarda bekleme yerinin o limanın hudutları dahilinde olup olmadığı taşıyan için önem arz etmektedir. Dışında ise, geminin liman hudutları dahiline geldiğinde ve iskele hazır değil ise bu hudutlar dahilindeki demir yerinde beklemesi halinde varmış gemi sayılarak hazırlık mektubunu verilebileceği şeklinde bir maddenin kabul edilmemesi gerekmektedir. Bu madde sonradan ilave edileceği için kira sözleşmesinde yer alan matbu WIPON Klozu ya da "at or off por" Klozu üstünde bir güce sahip olarak bu konuda taşıyanın lehine olan bu maddelerin çalışmasını engelleyeceğinin farkında olmak icap etmektedir.

3-1980 lay time tanımlamaları, 1993Voylay Rules, 2013 Sefer Esaslı Kira Sözleşmeleri İçin Lay time tanımlamalarından birini seçerek bunda yer alan tanımların tamamının ya da bunların içindeki her hangi bir tanımın yapılan kira sözleşmesi için geçerli olması isteniyorsa, bunun açıkça bir madde ile kira sözleşmesine konması gerekmektedir. Çünkü bunlar ihtiyari tanımlardır. Taraflar karşılıklı olarak bu tanımların kira sözleşmesindeki maddelerin tefsirinde kullanılacağını kabul edip ve bunu

açıkça kira sözleşmesinde hükme bağlarlar ise geçerli olacaktır.

4-Kira sözleşmelerinde yükleme ve tahliye limanları için 6a maddesinin açıkça yazılmasını unutmamak gerekmektedir. Liman esaslı bir kira sözleşmesinde (aa) always available berth'e pek gerek yoktur. Port ch/p tahtında kiracı iskeleyi tahsis edemez ise varmış gemi olarak zaman zaten astarya hükümlerine göre sayacaktır. Bu nedenle "always accessible and always afloat" maddesi yeterli olacaktır. Berthch/p ise buna always available berth'i de eklemek faydalı olacaktır. Yine yukarıda belirtildiği üzere; WIPON ya da "at or off port klozunun" kira sözleşmesinde olmasına ve işler halde olmasına dikkat edilmesi gerekmektedir.

5-Kira sözleşmesinden doğan ihtilafların hallinde hangi hukuk geçerli olacak ise, onun yukarıda zikredilen konulardaki mevzuatını iyi bilmek ya da ihtilafların hallinde bilinen bir hukuk sisteminin tercih edilmesi uygun olacaktır. Bu da doğal olarak Türk Ticaret Kanunu hükümleri ya da İngiliz Hukuku olacaktır. Bunlar tercih edilmiyorsa, serbest düzen kavramı tahtında kira sözleşmesinin maddelerinin bir muğlaklık içermeden açık seçik ve taşıyanın çıkarlarını bu konularda koruyacak şekilde kaleme alınması icap edecektir.

#### \* EKONOMİST

*Yazarın Notu: 45 yıllık bir taşıyan geçmişimiz olduğu için doğal olarak meseleye taşıyanın çıkarları bakımından yaklaştık, ancak taşıyan için önerdiğimiz her şey aynı zamanda kiracının da dikkatine sunulmakta ve kendi çıkarı için ne şekilde davranmaları gerektiğini ortaya koymaktadır. Önemli olan her iki tarafın menfaatine dengeli, adil bir kira sözleşmesi oluşturmaktır.*

*\*\*Editörün Notu: Yazarımızın makalesi bir önceki sayıda yayımlanan makalenin devamıdır.*

10.10.2019 İstanbul H. Şişmanyazıcı Hukuk Yazıları

## Deniz Ticaret Odası'ndan İMEAK DTO'ya...



**HALİM METE**

Rahmetli Bülent Ulusu Amiralimiz 12 Eylül sonrasında Başbakan olduğunda ilk defa bir DENİZCİ, Başbakan oluyordu. Denizciler bir istişare sonucunda Sayın Başbakan'ı ziyaret etmeye karar verirler. Amaçları tekti: TÜRK Denizciliğinin gelişebilmesi için ne yapılabilir?

O zamanki DTO Meclis Başkanımız Rahmetli Ziya Kalkavan başkanlığında bir heyetle Bülent Ulusu Başbakanımıza gidildi. Birçok konu konuşulduktan sonra TOBB'a bağlı bir Deniz Ticaret Odası kurulma kararı alındı.

Bu Deniz Ticaret Odası diğer ODA'lara benzemeyecekti. Yani DTO'nun alanı sadece İstanbul olmayacaktı. Çünkü denizciler sadece İstanbul'da değildi.

İskenderun'dan Hopa'ya kadar tüm sahillerimizde denizcilerimiz vardı. Yıllar sonra anlaşılacaktı ki; bizim iç sularımızda da DENİZCİLİK mesleklerimizle iştilen eden denizciler vardı, ayrıca yaptıkları imalatlarla denize hizmet eden ileride üye olacak firmalarımız vardı.

Nitekim ODA'cılığın gereği her mesleğin bir grubu ve onların kendi içinden seçtiği MESLEK KOMİTELERİ, o meslek komitelerinin kendi içinden seçtikleri meclis üyeleri olacaktı. O meclis üyeleri kendi içinden TOBB Delegelerini seçecekti. Ayrıca meclis üyeleri Oda Yönetim Kurulunu seçiyordu. 2004 yılında TOBB ve Odalar kanunu değişene kadar başkanı Oda Yönetim Kurulu kendi içinden seçiyordu. 2004 yılından sonra Oda başkanları tek dereceli olarak doğrudan Meclis tarafından seçildi. Bu kanunun yapıldığında TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak çok emeğim olmuştur.

### GEÇMİŞE BİR YOLCULUK YAPALIM

Gelelim kuruluş yıllarına: Meslek komitelerinden biri de KUMCULAR Meslek Komitesi idi. Ben o sıralarda 1982 yılında 36 yaşındayken S.S. İstanbul Anadolu Yakası Üretim ve Pazarlama Kooperatifi'nin Başkanı ve hem de İstanbul Kumcular Cemiyeti'nin Başkanıydım. O zaman bizim mesleklerin büyüklerinden ve DTO'nun kuruluş safhasında Türk Armatörler Birliği bünyesinde çalışmalara katılan rahmetli büyüklerim Hüseyin Aksu ve Mustafa Er beni çağırarak şunu söylediler:

• Bak yeni bir Deniz Ticaret ODASI kuruluyor. Bundan sonra İstanbul Ticaret Odası'ndan ayrılıyor. Oda'da Meslek Komiteleri kurulacak. Bizim komitenin adı da KUMCULAR MESLEK KOMİTESİ olacak. Sen meslek komite başkanı olacaksın, biz de meslek

komitesinden meclis üyesi olacağız. Komite 5 asil, 5 yedek üyeden oluşacak, diğer üyeleri de kumculardan yararı olacak kişilerden oluştur. Büyüklerimizin dediği o yıllarda bizler için emir sayılırdı ve denileni aynen yapardık. Komiteyi kurduk meslek komitesi başkanı olarak görevimi her hafta komiteyi toplantıya çağırarak harfiyen yerine getirmeye çalıştık. 1982 seçimlerinden sonra yapılan ilk seçimlerde meclis üyesi olmuştum. Artık Odamızın karar alıcı yeri olan Oda Meclisi'nde görev yapıyordum. Artık icrada yani Yönetim Kurulu'nda görev alma zamanı bir gün gelecekti. Bir gün Ziya Amca bana telefon etti ve kendi üslubuyla:

• Azman, yarın Armatörler Kooperatifi'nde seçim var, sen de gel yönetime gireceksin dedi. Ziya Amca'ya itiraz etmek olmazdı. Kimse nedense ona itiraz etmez, edemezdi.

Nitekim sabah Armatörler Kooperatifi'nde iddik. Birazdan Genel Kurul başlayacaktı. Ancak beni kapıda bekleyenler vardı, bana "Ziya Amca sana söz verdi, ama biz de şu arkadaşımızı alacaktık. Sen Ziya Amca'ya yönetime giremeyeceğini söyler misin?"

Ben de o günkü arkadaşlarımı kıramadım, gidip Ziya Amca'ya "Amca, benim Kumcular Kooperatifi gibi yoğun bir işim var, bana izin verirsen Armatörler Kooperatifi Yönetimi'ne girmeyeyim, eğer yakında Deniz Ticaret Odasında bir seçim olursa orada görev almak isterim. Çünkü kooperatif yönetimi her gün, DTO yönetimi ise haftada bir toplanıyor". Ziya amca beni kırmadı ve kabul etti.

Bir kaç ay sonraydı. DTO Yönetim Kurulu Başkanı Hilmi Sönmez görevinden istifa etmişti. İlk YK Adayı





Fuat Miras Ağabeyimizdi, listede adım vardı ve adaylıktan vazgeçtiği bir hafta sonrasına kadar Fuat Ağabey'le istişare ediyorduk. Fuat Ağabey adaylıktan vaz geçtikten sonra Aday Cengiz Kaptanoğlu olmuştu ve ben hatırladığım kadarıyla 16 Nisan 1989 tarihinde DTO Yönetim Kurulu Üyesi olarak seçilmiştim. İlk Başkan Yardımcıları Eşref Cerrahoğlu ve Erol Yücel, Muhasip Üye de Faruk Miras'tı. Faruk Ağabeyin bir müddet sonra yönetim kurulundan ayrılmasını müteakip, beni muhasip üye olarak seçtiler. Bir kaç yıl sonra da Başkan Yardımcısı oldum. Artık icranın tam içindeydik, ilk günler tüm yönetim kurulu üyeleri bütçe imkanlarımızın artırılması için çaba sarf ediyorduk. (Oda'nın verdiği Kabotaj Bayramı yemeklerinin ücretlerini de biz davetliler ödüyorduk.)

1. BÜTÇE imkanlarımız 2004 yılında çıkartılan TOBB ve Odalar, Borsalar Kanunu ile düzene girdi. Toplayamadığımız gelirleri bu sayede toplamaya başladık.
2. Tüm Türkiye'de teşkilatlanmalıydık.

Bizim Deniz Ticaret Odamızın yanında şimdi çok yakın dostlarımız olan Mersin Deniz Ticaret Odası vardı. Bunun yanında sahillerimizde İskenderun, Antalya, Fethiye, Bodrum, Marmaris, İzmir, K. Ereğli şubelerimiz vardı. Sadece Deniz Ticaret Odası dendiğinde isimler karışıyordu. O günlerde bakanlıkta görev yapan bir bürokrat arkadaşımız adımın başına İMEAK (İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz) sözcüğünü ekledi, biz de benimsedik. Aslında Bursa, Aydın illeri 100 üyeyi geçtiği için, Trabzon ve Samsun illeri 100 sınırında olduğu için Şube olmaya yakınlar. Bu arada 8 Nisan sonrası Aliağa, meclisimiz tarafından şube olarak ilan edildi. Hayırlı ve başarılı hizmetler dilerim.

### **“BİZ BİR TAVANIN BALIKLARIYIZ”**

1. Şubelerin yanında denizcilik faaliyetlerinin sürdüğü ve üyelerimizin yoğun olarak bulunduğu liman şehirlerinde de TEMSİLCİLİKLER kuruldu.

2. Vanlı eski denizcilik bürokratlarından Cemalettin Şevli Van'da bir temsilcilik

kurulmasını istiyor ve bezmeden takip ediyordu. O zamanlar TOBB'da Başkan Yardımcısı olarak görev yapıyordum. İç suları İMEAK DTO'nun kapsama alanı içine almak TOBB ve Bakanlığın işiydi.

Başkanımız Rifat Hisarcıklıoğlu'nun talimatı ve dostumuz Mersin Deniz Ticaret Odası Başkanı Cihat Lokmanoğlu ile istişare sonucu, Mersin Bölgesi'ndeki iç sular Mersin DTO'nun bünyesinde kalmak suretiyle Türkiye'deki tüm iç sular Odamızın kapsama alanı içine girdi. O bölgelerde bulunan tüm deniz tacirleri üyemiz oldular. Bu suretle yapılandırılmamız tamamlanmış oldu.

3. Bildiğiniz gibi 47 meslek grubumuz ve komitemiz var. Bu mesleklerin hepsi bizler için aynı değerdedir. Ancak bir İLDE yeni ODA kurulabilmesi için üye sayısının en az 1000 ve bunun % 10'unun ARMATÖR olması gerekiyor. KUMCULAR meslek grupları gibi bazı meslekler giderek azalıp yok olurken, DENİZ TURİZMİ meslek grupları hem meslek olarak, hem de sayı olarak giderek artıyor. Önceleri 20 civarında



olan meslek komiteleri 47'ye çıktı, daha da artabilir. Burada dikkat edilmesi gereken husus Meclis'teki ve Yönetim Kurulu'ndaki yapının her mesleğe önem verecek şekilde devam ettirilmesi olmalıdır.

4. Odalarımızın bir görevi de eğitimidir. Çok az Oda'nın yaptığından daha fazlasını yaparak Oda'mız üyeleri (sonrasında da Odamızda yerini alarak) TÜDEV (Türk Deniz Eğitim Vakfı)'nı kurdu.

Benim de bir süre Başkanlığı yaptığim TÜDEV'de görev yapan başkanlar, YK üyeleri ve bazı arkadaşlarımın ve benim emeğim inkar edilemez.

5. Bunun sonrasında yine aynı ve ilave kişiler PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'Nİ kurdu. O günlerde İMEAK DTO Başkanımız olan METİN KALKAVAN'ın ve müteveli heyetteki arkadaşlarının uğraşlarına teşekkür için ayrı paragraf açmak ve teşekkür etmek lazım.

6. Odamızın bir görevi de "Çevre ve deniz kirliliği" konusunda çalışmalar yapmak. Bunun için TURMEPA kuruldu, çalışmalarını sürdürüyor.

7. Bundan sonra yapılacaklar daha çok yurt dışında teşkilatlanmak ve yurt içinde kapsamlı sosyal görevler üstlenmektir. Bildiğiniz gibi 2004 yılına kadar iki yılda bir, bu yıldan sonra 4 yılda bir yapılan seçimler ayırıcı değil daha çok birleştirici olmalı; TÜRK DENİZCİLİĞİNİN gelişmesi için daha çok ele vermeliyiz.

Her zaman söylediğimi tekrar ediyorum: **"BİZ BİR TAVANIN BALIKLARIYIZ, bir tavanın balıkları kadar azız, hepimiz birbirimizi tanıyacak kadar azız. Biz geçmişte İstiklal Harbi'nde olduğumuz gibi bu ülkenin çimentosuyuz. Elele verdiğimizde çok güçlüyüz"...**

Biraz da gülelim:  
Temel Almanya'dan bir araba alıp İstanbul'a geliyor, arkadaşlarıyla

buluşup:

- Ula Uşaklar yeni bir araba aldum, o kada hızlı gideyi ki, siz İstanbul'dan Rize'ye 20 saatte gideyisunuz ben 10 saatte gideceğüm, saatinuza bakun, Temel yola çıkıyor, dediği gibi 20 saat sonra Rize'de, herkes şaşkın, bu nasi gitti?

Temel köyde bir hafta kaldıktan sonra İstanbul'daki arkadaşlarına telefon ediyor;

- Uşaklar SAATUNUZA bakun geri döneyirum.  
Herkes saatine bakıyor, 10 saat, 20 saat, 1 gün, 2 gün, 3. gün sabah geri döner Temel.

• Ula ne oldi? Giderken 10 saatte de, dönerken niye ÜÇ gün,

• Sormayun Uşaklar, giderken 1, 2, 3, 4, 5 vites vardi, geri gelurken sadece BİR vites bulabildim da..

Eveet, denizciler rotasını iyi tayin etmezse kayalara çıkar, Allah tüm DENİZCİLERİ KORUSUN...



# ENERGY



## Kaliteyi Seçin

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



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

**ENERJİ PETROL A.Ş**

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

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: [energy@energypetrol.com](mailto:energy@energypetrol.com)

# TURMEPA'YA 'SIFIR ATIK MAVİ' ÖDÜLÜ

Deniz Temiz Derneği (TURMEPA), 2'nci Uluslararası Sıfır Atık Zirvesi'nde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından sivil toplum örgütü kategorisinde Sıfır Atık Mavi ödülüne layık görüldü.



Haliç Kongre Merkezi'nde 1 Kasım'da gerçekleşen törende TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, Sıfır Atık Mavi ödülünü Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın eşi Emine Erdoğan'ın elinden aldı. Sıfır Atık Projesi; Emine Erdoğan'ın himayesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2017 yılında başlatılmıştı.

Söz konusu projeye son üç yıldır özellikle deniz eğitimleriyle katkı sunan TURMEPA, bu çalışmalarını ülke geneline yaymak ve denizlerin korunmasına dikkat çekmek amacıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığı iş birliği ile 10 Haziran'da Sıfır Atık Mavi projesini hayata geçirdi. Böylece gelecek nesillere temiz denizler bırakmak için ulusal Sıfır Atık Mavi dönüşümü başlatıldı.

## 30 BİN ÖĞRENCİYE ULAŞILDI

Yaz sezonunda proje kapsamında gerçekleştirdiği etkinliklerle yaklaşık 30 bin öğrenciye ulaşan TURMEPA, 4 bin gönüllüsüyle yaklaşık 9 bin kilogram atığı kıyılarından uzaklaştırdı. Bunun yanında altı tekneden oluşan atık toplama filosuyla yaklaşık 3 bin deniz aracından 1 milyon 600 bin litre gri ve siyah su toplayarak, yaklaşık 12 milyon litre deniz suyunun temiz kalmasını sağladı. Ayrıca, Marmaris'te İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) bünyesinde faaliyet gösteren atık toplama tekneleri 7 bin torba ve Bodrum Deniz Ticaret

Odası bünyesinde çalışmalarını sürdüren tekne 3 bin 500 torba katı atık toplayarak Sıfır Atık Mavi'ye destek verdi. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ise Sıfır Atık Mavi seferberliği kapsamında tüm kıyı illerinde 163 bin metreküp deniz çöpünün bertaraf edildiğini açıkladı. Proje 2020 yılında da kapsamı genişletilerek devam edecek.

## "760 KURULUŞ, SIFIR ATIK MAVİ SÖZÜ VERDİ"

Sıfır Atık Mavi'nin elde ettiği başarının Türkiye adına büyük kazanımlar ve değer sağladığını ifade eden Emine Erdoğan, TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu'nu tebrik ederek, "Bu yıl haziran ayında Sıfır Atık Mavi'yi faaliyete aldık. Tüm yurttan deniz temizliği seferberliği başladı. 163 bin metreküp deniz çöpü toplanarak bertaraf edildi. TURMEPA öncülüğünde yapılan bu seferberlikle Türkiye'nin önde gelen 760 kuruluş Sıfır Atık Mavi sözü vererek, denizlerin kirliliğini önlemek için çalışacağını taahhüt etti. Çevre ve Şehircilik ve Milli Eğitim Bakanlığı da çocuklarımıza çevre duyarlılığı eğitimlerini sürdürüyorlar" dedi.

## SIFIR ATIK NEDEN ÖNEMLİ?

İstanbul'da bu yıl 10 Haziran'da başlatılarak yurt geneline yayılan Sıfır Atık Mavi ile gelecek nesillere temiz denizler bırakmak amaçlanıyor. Özellikle denizlerdeki plastik tehlikesine



dikkat çeken TURMEPA şu uyarılarda bulunuyor:

- Ne yazık ki okyanuslardaki çöplerin toplamı Türkiye'nin yüz ölçümünden daha büyük.
- Her yıl denizlere 8 milyon tondan fazla plastik atılıyor.
- Marmara Denizi'ndeki her 10 çöpün bir tanesi plastik, her 7 plastiğin de 4 tanesi kara kökenli.
- Karadeniz'deki her 10 çöpün 5 tanesi plastik, her 5 plastiğin de yüzde 50'si yabancı kökenli gemiler kaynaklı.
- Akdeniz'deki atıkların yüzde 95'i plastiklerden oluşuyor.
- Her yıl 100 binden fazla deniz memelisi ve kaplumbağası plastikler sebebiyle ölüyor.
- Hemen harekete geçilmezse 2050 yılında denizlerde balıktan daha çok plastik olacak!

## HAYDİ SEN DE MAVİ'YE SÖZ VER!

TURMEPA, bu gidişatı önlemek için en önemli adım kirlenmemektir, diyor. Bu düşüncenin tüm toplumca benimsemesini sağlamak amacıyla herkesi bireysel ve kurumsal olarak Sıfır Atık Mavi Dönüşümü'nün bir parçası olmaya davet ediyor. Sıfır Atık Mavi sözü vermek için [www.sifiratik.gov.tr](http://www.sifiratik.gov.tr) adresinden detaylı bilgi alınabilir.





# İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ KURULTAYI'NDA ÇARPICI KONULAR TARTIŞILDI

Deniz Kültürü Derneği tarafından 'Gelecek senin, denizlerine sahip çık!' sloganıyla Nişantaşı Üniversitesi'nin ev sahipliğinde yapılan İklim Değişikliği Kurultayı'nda "İklim Değişikliği Tehdidi Altında Denizler ve Denizcilik Sektörü" masaya yatırıldı.



Hakkı Şen

Tam gün süren kurultaya; kurultayın ana destekçileri olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası ile GİSBİR; kurultayın altın sponsorları Jotun, Yaf Diesel, Sanmar, Most, MostLab ve Vento Denizcilik, yine kurultayın gümüş sponsorları olan Uzmar, Türk Loydu, Türk P&I ve Howden Sigortacılığın üst düzey bürokrat ve yöneticileri ile CEO'ları katıldı.

Salonun tamamen dolu olduğu kurultayda ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Nişantaşı Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkan Vekili Kenan Torlak, Nişantaşı Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Şenay Yalçın, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Armatörler Birliği

Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, Denizcilik Federasyonu Başkanı Erkan Dereli başta olmak üzere denizcilik sektöründe yer alan kurum ve kuruluşların yöneticileri ile sivil toplum kuruluşlarının başkanları, akademisyenler ve öğrenciler yer aldılar.

### "ÖNÜMÜZDEKİ SENE KURULTAYI ZİRVE ŞEKLİNDE YAPACAĞIZ"

Deniz Kültürü Derneği Başkanı ve Vira Haber Genel Yayın Yönetmeni Dr. Hakkı Şen kurultayın açılışında yaptığı konuşmada İklim Değişikliği Kurultayı'nı düzenlemekteki amaçlarının çocuklara ve gençlere küresel ısınma ve iklim değişikliğinin geleceğimiz için büyük bir sorun olduğunu anlatmak ve bu konuda onları bilinçlenmesini sağlamak olduğunu açıkladı. Şen, yerel yönetimleri de eleştirerek, "Bu konuda yerel yönetimlere büyük iş düşüyor, ama kurultaya davet etmemize rağmen hiçbir yerel yönetici katılım göstermedi" dedi.

Hakkı Şen şunları kaydetti: "İkincisini düzenlemekte olduğumuz İklim Değişikliği Kurultayı'nda aslında denizcilik sektörünün neler yaptıklarını değil, yaptıklarımızın üzerine neler koyabileceğimizi konuşacağız. Tabii diğer sektörler için yaptıklarımızı da konuşacağız... Düşünüyorum da; bu aslında Türkiye'deki tüm sektörler için örnek olabilecek bir kurultay... Aslında bütün sektörlerin şapkasını önüne koyup düşünme vakti çoktan geçti. Bu yaşlı gezegen bir felakete doğru sürükleniyor... Büyüklerimizin bize emanet olarak bıraktığı, bizim de çocuklarımıza ve gelecek kuşaklara emanete hıyanet etmeden bırakmamız gereken bu gezegeni çok hor kullandık..."

"İklim değişikliği sebebiyle yaşayacaklarımız yeryüzünde yaşayan bütün insanların ortak sorunudur. Üstelik en güncel ve en önemli





**Prof. Dr. Şenay Yalçın**

sorundur...” diyen Şen; “Bütün STK’ların, kurum ve kuruluşların, her birimizin bu konu ilk gündem maddesinde yer almalıdır. Şimdiden şunu söyleyebiliriz. Önümüzdeki sene bunu bir kurultay değil, uluslararası bir zirve olarak hayata geçirmeliyiz. Önce Karadeniz ve Akdeniz Çanağı’nda,



**Tamer Kıran**

dünyanın önemli sorunlarının başında yer aldığını ifade etti. Bu anlamda eğitimciler çok iş düştüğünü söyleyen Yalçın, “İklim değişikliği sorununa akademisyenler ve üniversitelerin iş birliği ile çözüm bulunabilir. Özellikle son zamanlardaki dijital dönüşüm sonucunda daha geniş kitlelere



**Durmuş Ünüvar**

yönde kodlama derslerinin verilmesi gerektiğinin altını çizdi. Yalçın, şöyle devam etti: “Bu anlamda eğitimciler çok iş düşüyor. Üniversiteler diğer kurumlarla iş birliği yaparak, enerji kullanımı bilincini aşamamız gerekiyor. İklim Değişikliği Kurultayı gibi toplantılar farkındalık yaratmak



ardından dünya ile iş birliği yaparak farklı konu başlıklarında bu çok önemli konuya dikkat çekmeliyiz... Çünkü dünyamız yok oluyor!” şeklinde konuştu.

### **“İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNE İŞ BİRLİĞİ İLE ÇÖZÜM BULUNABİLİR”**

İklim Değişikliği Kurultayı’nın önemine dikkat çeken Nişantaşı Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Şenay Yalçın da, küresel ısınma ve iklim değişikliğinin

ulaşılabilir imkanlarımız ortaya çıktı. Aldığımız emaneti bizden sonraki nesillere teslim edilmesi önem arz ediyor” dedi.

İklim değişikliği konusunda farkındalık yaratmanın ve bilinçli bir nesil yetiştirmenin önemli olduğunu vurgulayan Şenay Yalçın; okul öncesi eğitimden başlayarak, değişik programlarda çocuklara bu

ve mesaj vermek anlamında önemli. Toplantının çok değerli olduğunu ve verimli sonuçlar getireceğine inanıyorum.”

### **“SEKTÖR OLARAK TÜM ULUSLARARASI ANLAŞMALARLA TARAFIZ”**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise iklim değişikliğinin etkisinin sadece



Samra Samer

sıcaklıklardaki artış olarak karşımıza çıkmadığının altını çizdi. Kiran, “Çevreye verilen her zararın, insanlığa artan oranda geri döndüğünü küresel ölçekte yaşadığımız örneklerle görüyoruz. Bu ciddi tehdit karşısında mutlaka önlemler almamız gerekiyor” diye konuştu. Kurultayda masaya yatırılan konulardan biri de denizcilik sektörünün iklim değişikliğine etkisiydi.

Tamer Kiran, konuyla ilgili şöyle devam etti: “Türkiye denizcilik sektörü, deniz çevresinin korunmasına atfettiği öneme istinaden, bu yöndeki tüm uluslararası anlaşmalara taraf olmuş ve bu anlaşmaların gereklerini yerine getirmek için elinden geleni büyük bir azim ve gayretle yapmaya çalışıyor.”

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün kararı ile 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemilerde kükürt içeriği en fazla yüzde 0.5 olan yakıtların kullanımına başlanacağına dikkat çeken Kiran, gemi sahiplerine yeni uygulamanın maliyetini açıkladı. Kiran, “Önümüzdeki beş yıl boyunca yeni IMO düzenlemelerine uyumun gemi sahiplerine toplam maliyetinin yaklaşık 300 milyar dolar olması bekleniyor. Toplam maliyet 1 Ocak 2020’den itibaren düşük kükürtlü yakıtlara geçiş yapmak için değişen küresel ihtiyacın uygulamasının maliyetini de içeriyor” ifadesini kullandı.



## “ÇOCUKLARIMIZA DAHA GÜZEL BİR GELECEK BIRAKMAK HEDEFİNDEYİZ”

Tamer Kiran’ın ardından kürsüye gelen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar da bakanlık olarak ilkim değişikliği ve çevre için yaptıkları çalışmalarından bahsetti.

Durmuş Ünüvar; iklim değişikliğinin dünyanın gündemini etkileyen çok önemli bir küresel sorun olduğunu belirterek, “İnsanlık, küresel boyutta yaşanan terör, savaşlar ve düzensiz göç hareketleri ile uğraşırken bir taraftan da küresel iklim değişikliğinin getirdiği yıkıcı çevresel sonuçlar nedeniyle çok hızlı bir yok oluşa sürükleniyor. Burada dikkatinizi çekmek isterim ki; denizcilik

Durmuş Ünüvar şöyle devam etti: “Biz çocuklarımıza daha güzel bir gelecek bırakmak hedefindeyiz. Sağlıklı ve güzel bir gelecek için çevrenin korunmasının önemini farkındayız. Sürdürülebilir bir gezegen için sürdürülebilir denizcilik gerekmektedir. Bugün bu kurultayın özellikle bu konuda bir farkındalık yaratma açısından büyük önem taşıdığını düşünüyorum”.

“Temel olarak endüstri kaynaklı karbon salınımı nedeniyle geçtiğimiz yüzyılda oluşan sadece 1 santigrat derecelik küresel sıcaklık artışının bile nasıl ciddi etkilerinin olduğunu artık hepimiz çok iyi biliyoruz” diyen Ünüvar konuşmasına şöyle devam etti: “Yapılan araştırmalara göre gerekli tedbirler hayata



sektörü iklim değişikliği tehdidi karşısında küresel olarak uygulanacak teknik ve zorunlu kuralların kabul edildiği bir sektördür. Bu kapsamda 2050 yılına kadar gemi kaynaklı karbon emisyonlarının yüzde 50 azaltılması, bu yüzyıl içinde ise sifıra indirilmesi hedeflenmektedir” şeklinde konuştu.

geçirilmezse 2050 yılına kadar dünya genelinde deniz seviyesinin yaklaşık üç metre kadar yükseleceği tahmin ediliyor. Bunun sonucunda iklim mültecisi olarak yüz milyonlarca insanın göç etmek zorunda kalacağı, demografik, siyasi ve ekonomik sorunların küresel savaşlara neden olacağı öngörülmüyor.





İklim değişikliğinin bir diğer sonucu kuraklık nedeniyle ulaşılabilir temiz su kaynaklarının azalması su savaşlarının yaşanmasını olası kılacak. Gelecekte temiz su kaynakları petrol ve diğer enerji kaynaklarından daha öncelikli ve stratejik olacaktır”.

### "PARİS ANLAŞMASI'NI İMZALAYIN!"

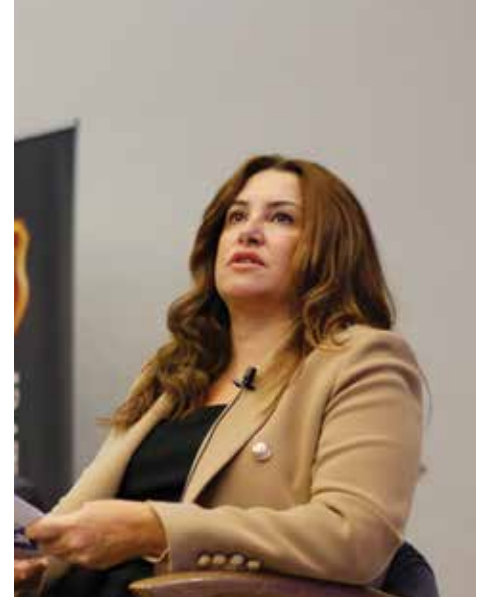
İsveçli İklim Aktivisti 16 yaşındaki Greta Thunberg 2018 yılının Ağustos ayından itibaren her cuma günü parlamento önünde iklim krizine dikkat çekmek için okul grevine çıktı. Onun çağrısına dünyanın birçok ülkesinden aynı yaşlardaki gençler ve çocuklar da katıldı. Türkiye'den bu çağrıya ilk destek verenlerden biri de Dalyan'da yaşayan 12 yaşındaki iklim aktivisti Samra Samer idi. Kurultaya katılarak bir konuşma yapan Samer büyüklerine seslendi. Çocuklara temiz bir dünya bırakılmasını isteyen Samer, Paris Anlaşması'nın önemine dikkat çekti ve bir an önce devletlerin bu anlaşmayı imzalamasını istedi. 12 yaşındaki aktivist Samer, şunları kaydetti: "Paris İklim Anlaşması'nın imzalanıp, onaylanmasını ve gereğinin yapılmasını talep ediyoruz. İklim krizinin okullarda zorunlu ders olmasını istiyoruz. 'İklim değişikliği' değil, 'iklim krizi' denmesini istiyoruz. Çünkü siz bir gün kalp krizi geçirseydiniz ve biz ona 'kalp değişikliği' deseydik garip olurdu. Tamamen barışçıl iklim grevlerimiz devam edecek."

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Kıyı

Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar'a, Nişantaşı Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Şenay Yalçın ve Deniz Kültürü Derneği Başkanı Hakkı Şen tarafından 'Deniz Yıldızı Çevre Ödülü' takdim edildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da kurultaya katılan ve iklim sorununa karşı gösterdiği duyarlılıkla dünyada başlayan kitlesel harekete Türkiye'den ilk ses veren isimlerden olan 12 yaşındaki Samra Samer'e ödülünü verdi.

### GAZETECİLER İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNİ MASAYA YATIRDI

Daha sonra gün boyu çeşitli konularda iklim değişikliğinin tüm boyutları ele alındı. Birinci oturumda iklim farkındalığı ve temiz denizler açısından medyanın toplum üzerindeki etkileri konuşuldu. Moderatörlüğünü DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yaptığı oturumda NTV'den Gökhan Abur, Fox TV'den Meliha Okur, Oğuz Haksever, Sabah Gazetesi'nden Mahmut Övür ve Fox TV'den Onur Kumbarcıbaşı konuşmacı olarak yer aldı. Meliha Okur suyun ne kadar önemli bir konu olduğunu belirterek, Türkiye'nin bazı konulara dikkat etmezse yakın gelecekte su fakiri olabileceğine dikkat çekti. Yakında su savaşları yaşanabileceğini belirten Okur, su kaynaklarına ülke olarak dikkat edilmesi gerektiğini vurguladı. Oğuz Haksever ise, medyanın ve sivil toplum kuruluşlarının dünyada neler yaptığı ile Türkiye'de yapılanları karşılaştırdığı sunumunda bu konuda sınıfta kaldıklarının altını çizdi. Gökhan



Şadan Kaptanoğlu

Abur da Türkiye'de yaşanan iklim değişikliklerinin nedenlerini anlatarak bunların önümüzdeki süreçte daha da kötüleşeceğini vurguladı.

Gazetecilerin bulunduğu oturumun sonunda gazetecileri deniz yıldızları ödülleri DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, altın sponsorlarımızdan Yaf Diesel Ceo'su Yusuf Kanıcı ve Jotun'dan Hakan Ozan tarafından verildi.

### DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE YAPILANLAR KONUŞULDU

Kurultayın ikinci oturumunda da iklim değişikliği tehdidi altında denizler, denizcilik ve gemiler konulu panel düzenlendi. STK'lar ve devlet kurumlarının katıldığı panelin moderatörlüğünü BIMCO ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu üstlendi. Panelde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü Çevre Dairesi Başkanlığı Koordinatörü Dr. Murat Korçak, denizciliğin fosil yakıtlardan arındırılması konusunda bir sunum gerçekleştirdi. GİSBİR Teknik Komite Üyesi Prof. Dr. Mustafa İnsel de yeni kurullarla gemi inşada yeşil gemi üretimi alanında katılımcıları bilgilendirdi. Daha sonra Türk Armatörler Birliği Gemi İşletmeciliği Komitesi Direktörü Harun Şişmanyazıcı,



gemilerden kaynaklı hava kirliliğini önlemeye yönelik yeni uluslararası yaptırımlar ve bunların armatörlere parasal maliyeti konusunda konuştu. Panelde Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu ise yeni iklim düzeninde klas kuruluşlarının rolü

Cihan Ergenç yaptı. Söz konusu oturumda Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, iklim değişikliğinin sigortacılık ve reasürans piyasalarına etkileri hakkında bilgi verdi. Kurultayın destekçilerinden olan Howden Sigorta Brokerliği'nden Howden TMEA



Cihan Ergenç

Dernekleri Platformu Başkanı Bülent Temur denizlerin insan hayatındaki yeri ve önemi konusunda bir konuşma yaptı.

## İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNİN İNSAN SAĞLIĞINA VE DOĞAYA ETKİLERİ

Son oturumda ise iklim değişikliğinin insan sağlığına ve doğaya etkileri ele alındı. Nişantaşı Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Şenay Yalçın oturumun başkanlığını yaptı. Bunun yanında Yalçın, enerji ve çevre ilişkileri açısından iklim değişikliğini ele aldı. Söz konusu oturumda İTÜ Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Öğretim Üyesi Dr. Bilge Tutak, kutup bölgelerinin iklim üzerine etkileri ve Türkiye'nin kutup bilimleri çalışmaları hakkında bilgi verdi. Ayrıca panelde, YTÜ İnşaat Fakültesi Bölümü Geoteknik Anabilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şükrü Ersoy, iklim değişikliğinin oluşumu konusunda bilgilendirmelerde bulundu. Piri Reis Üniversitesi Öğretim Görevlisi Barbaros Büyüksağnak da iklim değişikliğinin Kuzey Kutbu'na etkileri konusunda konuşa yaparken, Regülasyon Tıbbı Uzmanı Prof. Dr. Hüseyin Nazlıkul iklim değişikliğinin insan sağlığı üzerine etkilerini irdeledi. AMBRD Laboratuvarı Kurucusu Dr. M. Baki Yokeş ise kaynayan okyanuslar hakkında konuşma gerçekleştirdi.

Günün sonunda kurultaya destek veren kurum ve kuruluşlara, bu konuda duyarlı olup haber yapan gazetecilere deniz yıldızı ödülleri verildi. Kurultay kapanış kokteyli ile sona erdi.



konusunda sunum yaparken, TURMEPA Genel Sekreteri Semiha Öztürk, sıfır atık mavinin önemi konusunda bilgi verdi.

## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE YER ALAN ŞİRKETLER YAPTIKLARI ÇALIŞMALARINI ANLATTI

Günün üçüncü oturumunda ise denizcilik sektöründe yeni iklim düzeni için yapılan yatırım ve çalışmalar konuşuldu. Oturum başkanlığını Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı

Bölgesi Deniz Sigortaları Hasar Lideri Bengi Yüceer de iklim değişikliği ve denizcilikte yeni riskler konulu bir sunum yaptı.

Vento Denizcilik Genel Müdürü Teoman Mustafa Akyol ise küresel iklim değişikliği konusunda konuşurken, Owmer Pearl Shipping Genel Müdürü Burak Alkoç, denizcilikte iklim değişikliğinin etkileri, yeni teknolojiler ve çevreye etkileri konusunda katılımcıları bilgilendirdi. Ayrıca, İTÜ Mezun



# ASYAPORT, 4 MİLYON TEU'YA ULAŞMAYI HEDEFLİYOR

Türkiye'nin en büyük transit konteyner limanı olan Asyaport, yatırım projelerinin gerçekleşmesiyle yılda 4 milyon TEU'luk kapasiteye ulaşmayı hedefliyor.

Tekirdağ Barbaros'ta kurulu bulunan limanın resmi açılışı Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 2017 yılında yapılmıştı. Doğu Akdeniz çanağında bulunan ülkeler, başka ülkelerin konteynerlerini kendi limanları üzerinden aktarmak için yoğun bir rekabet halinde bulunurken, Yunanistan Pire limanında Çin'in mega konteyner taşımacılık firması Cosco, Pire limanının kapasitesini yılda 10 milyon TEU'ya çıkartmayı planlıyor.

## EKİPMAN YATIRIMI PROJESİ VAR

Türkiye'de ise bugün itibarıyla sadece Asyaport limanında fiziki genişleme ve ekipman yatırımı projesi var. Marmara'da da bazı limanların kapasite artırımı projeleri bulunuyor. Asyaport'un kapasite artırımı planlaması uyarınca 2'si kesin, 3'ü opsiyonlu STS ve 24 yan liman vinci ve diğer yatırımların toplamı 600 milyon TL seviyesinde olacağı belirtiliyor. Bu yatırımlar ile bölgede ilave 400 kişilik istihdam yaratılacak. Bu kapsamda alınan iki adet liman vincinin (STS) satış sözleşmesinin



imzalanması için Çin menşeli vinç üreticisi CNBM'nin patronu Mrs. Li Xuhui Tekirdağ Asyaport'a geldi. Bunun yanında CNBM'nin Türkiye temsilciliği MARVEL tarafından yapılıyor. MARVEL,

CNBM İtalya Gioia Tauro limanı dahil yaklaşık 180 ülkede konteyner ve dökme yük elleçleme vincini teslim etmiş bir devlet kuruluşu.

Mrs. Li, bu anlaşmanın CNBM için önemini büyük olduğunu, yaptıkları araştırma neticesinde Asyaport'un Türkiye'deki en büyük kapasiteye sahip konteyner limanlarından biri olduğunu tespit ettiklerini ve böyle daha da büyüme kapasitesi olan bir limana STS konteyner vinçlerini vermenin kendilerine gurur verdiğini ifade etti.

MARVEL yetkilisi Levent Karaçelik ise Asyaport'a verilen STS vinçlerinin benzerlerinin Asyaport'un büyük ortağı MSC'nin sahip olduğu İtalyan Gioia Tauro limanına da verildiğini ve üç adet vinçin yolda olduğunu iki adet ilave içinde imzanın haftaya atılacağını bildirdi.



# 'GEMİ VE YAT TASARIMI YARIŞMASI' ÖDÜLLERİ SAHİBİNİ BULDU

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda her yıl organize ettiği ve artık geleneksel hale gelen '8'inci Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması' ödül töreni yapıldı.

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin Ticaret Bakanlığı koordinasyonunda her yıl organize ettiği ve artık geleneksel hale gelen 8'inci Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması ödül töreni, 15 Kasım Cuma akşamı Crowne Plaza Hotel Tuzla'da yapıldı. Törene Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salim Özpak, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Türkiye İhracatçıları Meclisi (TİM) Yönetim Kurulu Başkan Vekili İbrahim Pektaş, Yıldız Teknik Üniversitesi (YTÜ) Rektörü Prof. Dr. Bahri Şahin, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu katıldı.

## HEDEF, KALİTEYİ ARTTIRMAK VE MİLLİLEŞMEK

Tören, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven'in açılış konuşmasıyla başladı. İhraç edilen ürünlerin ülke ekonomisine katkı sağlamasının iki temel yolu olduğunu aktaran Seven, "İhracatını gerçekleştirdiğimiz ürünlerin fiyatlarını yükseltmek, bir diğeri de ihraç ettiğimiz ürünlerin üretimine ilişkin harcama kalemlerin millileşmesini sağlamak. İhraç ürünlerimizi arttırmamızın yolu da ürün kalitemizi arttırmaktan geçiyor" dedi.

## TASARIM İHRACAT RAKAMLARINI ARTTIRIYOR

Ülkede yapılan ihracat kilo birim fiyatınının 1.3 dolar olduğunu belirten Cem Seven, "Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'ne üye olan



firmalarımızın gerçekleştirmiş olduğu ortalama kilo birim fiyatı ise 2.07 dolar. Yani Türkiye ihracat rakamlarının üzerinde kilo birim fiyatına ulaşmış bulunuyoruz. Normal gemilerden özel yapım gemilere geçtiğimizde, ihracat birim fiyat tutarları 10-15 dolarları buluyor. İnovasyon ve tasarımın özel gemi üretmenin avantajı burada ortaya çıkıyor" diye konuştu.

## "TASARIMCILAR YETİŞTİRMEYİ AMAÇLIYORUZ"

Markayı güçlendirmenin yolunun kendi tasarımlarımızı yapmaktan geçtiğini dile getiren Cem Seven, şöyle devam etti: "Ne mutlu bize ki ülkemiz tersaneleri gemi ve yat konusunda dünyanın önde gelen ülkeleri arasında.

Hedefimiz ise Türk tasarımcılar tarafından tasarlanmış özgün işlerin sayısını artırmak ve de dünya genelinde kabulünü sağlamak. Tam bu sebeple

bu yarışmayı geleceğin tasarımcılarını yetiştirmek amacıyla her yıl farklı konularda büyük ödüllerle tasarım yarışmasını gerçekleştiriyoruz."

## "TİM OLARAK TASARIM VE İNOVASYONU DESTEKLİYORUZ"

Seven'in ardından TİM Başkan Vekili İbrahim Pektaş söz aldı. Gemi imalatı ve ihracatının geçmişten bu yana büyük bir yol kat ettiğine işaret eden Pektaş, "Ülkemizin nitelikli ihracat rakamlarına ihtiyacı var ve bunlardan birini de bu sektör oluşturuyor. TİM olarak tasarım ve inovasyona zaman ayırarak programlar yapıyoruz ve tüm sektörü destekliyoruz" ifadesini kullandı.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da yaptığı konuşmada, 21'inci yüzyıl teknolojilerinin ve fikirlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte denizcilik sektöründe, daha hızlı, daha verimli ve okyanus çevresinin sürdürülebilir bir





# EVYAPPORT GELECEĞE HAZIR

Evyapport'un, 2011 yılında devreye aldığı Demiryolu İltisak Hattı, 2019 yılından itibaren sağladığı 18,5 metre su derinliği, 2020 yılı Ocak ayında devreye alacağı gümrüklü kapalı deposu ve teknolojik ekipmanlarıyla müşterileri için değer yaratmaya devam ediyor.



2003 yılında faaliyetlerine başlayan Evyapport, "Dinleyen ve çözüm üreten liman" sloganı, güçlü altyapısı, teknolojik ekipmanları ve konusunda uzman ekibi ile 7/24 esasına uygun

4 adet SSG, 5 adet MHC, 26 adet E RTG ve 52 adet terminal traktörü ile rıhtım elleçleme kapasitesi 1.750.000 TEU olup, depolama kapasitesi yıllık 855.000 TEU'dur. 265.000 metrekare



olarak bölge sanayicilerine, armatörlere, acentelere, gümrük müşavirlerine, forwarderlere, taşımacılara ve diğer tüm lojistik paydaşlarına kesintisiz hizmet veriyor.

toplam liman sahası ve 80 adet tır park alanına sahip olan Evyapport, liman giriş ve çıkışında oluşan kayıp zamanları azaltarak müşteri beklentileri doğrultusunda yüksek performans

gösteriyor. Evyapport, 455 metre uzunluğunda rıhtımı, 23 sıra konteyner elleçleyebilen SSG'leri ve minimum 18,5 metre su derinliği ile 400 metre uzunluğunda ve 20.000 TEU kapasiteli gemilere hizmet sağlayacak imkana sahiptir.

Bitkisel ve hayvansal yağ ürünlerinin depolanmasında Türkiye'nin lider tank terminali olan Evyapport, serpantin ısıtma sistemi ve boru hatları için PIG altyapısı ile çeşitli ebatlardaki 36 adet tank vasıtasıyla anlık 100.000 metreküp ve yıllık 1.120.000 ton sıvı yük depolama kapasitesine sahiptir. 174 tona kadar tek parça yükler için komple liman hizmeti verebilen Evyapport, alanında uzman ekibi ile proje yük ve genel kargo yükleri için hizmet sağlamaya devam ediyor.

2011 yılında İstanbul-Ankara ana demiryolu hattına iltisak hattı ile bağlanan Evyapport, müşterilerine intermodal taşıma imkânı sunabilen bölgesindeki ilk özel liman işletmesidir.

Günlük 10 katar ve 480 vagon karşılama kapasitesine sahip olan Evyapport; müşterilerine hızlı, güvenli, çevreci, ekonomik ve alternatif hizmet çeşitliliği sağlıyor.

Yüzde 100 yerli ve milli sermayesi ile kendisini lojistik paydaşların çözüm merkezi olarak konumlandıran Evyapport, ortak akıl ve sürekli iyileştirme prensipleriyle müşteri ihtiyaç ve beklentilerine uygun müşteriye özel çözümler üretmeye devam ediyor.

"Dinleyen ve Çözüm Üreten Liman"



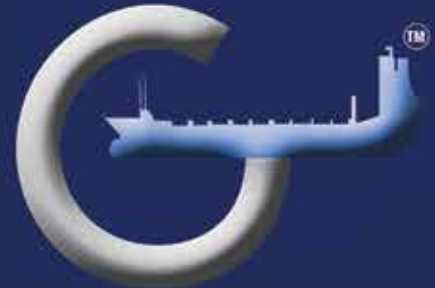


## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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





# TÜRK LOYDU, NSCA'NIN BAŞKANI OLACAK

NSCA Uluslararası Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği'nin 14 Ekim'de Almanya'da gerçekleşen genel kurul toplantısında Türk Loydu bu dönem için başkan yardımcılığına, bir sonraki dönemde de başkanlık görevine seçildi.

Uluslararası Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği (NSCA), NATO üyesi ülkelerin askeri alanda çalışmalar yürüten klas kuruluşlarının koordinasyonunu sağlamak amacıyla 2001 yılında kurulan ve bu yıl itibarıyla Türk Loydu, ABS, DNV GL, LR'nin de dahil olduğu yedi üyeden oluşuyor. Türk Loydu 2004'de katıldığı NSCA'nın aktif bir üyesi olup çalışma gruplarına ve geliştirilen askeri gemi kurallarına önemli katkılar sağlıyor.

Türk Loydu adına Türk Loydu Genel Müdürü Lütfü Savaşkan ve Kural Geliştirme ve Yasal Mevzuat Bölümü Müdürü Bekir Sıtkı Türkmen'in katıldığı NSCA Genel Kurulunda çevresel konulara NSCA'nın hem birlik anlamında ve hem bireysel klas kuruluşları olarak katkıda bulunulması ve NSCA'nın 2018 yılında INSA'ya sunduğu MARPOL ile ilgili yorumların genişletilmesi konuları görüşüldü. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) savunma sanayiindeki benzeri sayılan INSA'nın genel kurulu 15-16 Ekim tarihleri arasında Almanya'da gerçekleşti. Savunma sanayii gemilerindeki üstün başarısı ile dikkat çeken Türk Loydu heyeti Almanya'da gerçekleştirilen INSA genel kurul toplantısında performansı ile tüm dikkatleri üstüne çekti.

## YÖNETİM YAPISI ÜZERİNE GÖRÜŞMELER YAPILDI

Toplantıda yönetim yapısının değiştirilmesi üzerine görüşmeler gerçekleştirilerek, genel olarak teknik komiteler vasıtasıyla NSC (Naval Ship Code), NSubC (Naval Submarine Code) ve gelecekte olası Naval Boat Code gibi diğer kodların nasıl geliştirileceği tartışıldı. IMO yapısı örneklenerek yeni bir yönetim yapısına geçilen INSA'da dönüşüm kararı oy birliği ile



kabul edildi. Bu değişimle tüm INSA üyelerinden oluşan bir meclis, bu meclisin idaresini yürüten bir konsey ve her teknik grubun teknik konularla ilgili ayrı bir yönetim komitesi belirlendi. Yapılan zorlu seçimlerde, Türk Loydu hem INSA'yı yönetecek olan kritik öneme sahip konseyde yer alabilen dört kuruluştan biri olup hem de çalışma gruplarında aktif görevler alarak başarılı duruşu ile dikkat çekti.

Bugüne kadar Türk Loydu teknik ekibi çalışma gruplarında devam ettirmiş olduğu ağırlıklı stabilite, yangın ve çevre çalışma gruplarında gösterdiği yüksek performansını gelecek dönemlerde daha çeşitli çalışma gruplarında da sunmaya devam ederek, hem ülkemizin hem NATO'nun kurallarına katkı sağlayacak.

Türk Loydu'nun 2012 yılından itibaren üyesi olduğu International Naval Safety Association (INSA, Uluslararası Askeri Gemi Emniyeti Birliği), NATO'nun 2004-2007 yılları arasında yaptığı

çalışmaların devamını sağlamak amacıyla 2008 yılında kurulan bir birlik. Askeri gemilerin emniyetinin sağlanması için uluslararası bir kod olan Naval Ship Code'un geliştirilmesini kurulduğu tarihten itibaren bir görev olarak üstlenen INSA, şu an Türk Loydu'nun arasında olduğu yedi klas kuruluşu ve 13 ülkenin donanmasından (Arjantin, Avustralya, Kanada, Danimarka, Almanya, İtalya, Hollanda, Yeni Zelanda, Norveç, Singapur, Güney Afrika, İsveç ve Birleşik Krallık) oluşuyor.

INSA, askeri su üstü gemilerindeki çalışmalarını 2013 yılından itibaren benzer bir şekilde denizaltı kodunun geliştirilmesini sürdürmekte olup, son yıllarda askeri gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ile ilgili çalışmalarını hızlandırdı. Türk Loydu bir dönem idari komitesinde görev aldığı INSA'nın yıllık toplantılarına katılım sağlamakla birlikte INSA bünyesinde oluşturulan farklı alanlardaki çalışma gruplarına destek veriyor.





# DERİN ARAYIŞLAR'IN KAZANANLARI BELLİ OLDU

Savunma sanayine mühendislik, teknoloji ve danışmanlık hizmetleri veren STM'nin düzenlediği Derin Arayışlar Yarışması'nın kazananları belli oldu.



Denizaltı konusunda özgün projeler ortaya çıkarmak için düzenlenen Derin Arayışlar Yarışması ile Türkiye'deki yeteneklerin gelişmesi amaçlanıyor. İlk yılını tamamlayan yarışma 11 Kasım'da İstanbul Deniz Müzesi'nde düzenlenen ödül töreninde, iki farklı kategoride dereceye giren toplam altı projeye ödül verildi.

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) öncülüğünde gerçekleştirdiği projelerle denizaltı inşa, tasarım ve modernizasyonu yapan STM, sektörün geleceğine yatırım yapmak üzere Derin Arayışlar STM Denizaltı Tasarımı ve Teknolojileri Yarışması'nı düzenledi. Başvuruları 2018 yılında açılan ve bu yıl ilk ödülleri veren Derin Arayışlar yarışması, yurtiçinde denizaltı alanında bilgi birikiminin artmasına, insan kaynağı yetiştirilmesine, milli ve özgün tasarımların geliştirilmesine destek olmayı amaçlıyor.

## “MILDEN PROJESİ'NE BAŞLADIK”

Derin Arayışlar yarışması hakkında görüşlerini dile getiren Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, “Savunma sanayinde yaptığımız atılımlarla bugün itibarıyla yerli ve milli üretim konusunda kayda değer bir yol kat ettik. Deniz

Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyaçları doğrultusunda gerçekleştirdiğimiz projeler arasında denizaltı teknolojileri de yoğunlaştığımız konular arasında yer alıyor. Yeni Tip Denizaltı Projesi'ne devam ettiğimiz ve Milli Denizaltı (MILDEN) Projesi'ne başlamış olduğumuz bu dönemde ülkemizde birikimin artması ve katma değer yaratan projelere dönüşmesini oldukça önemsiyoruz. Disiplinler arası yapıyı güçlendirmek ve sürdürülebilirliği sağlamak adına, yapılan akademik çalışmalar ve bu çalışmaları yönlendiren tez danışmanı akademisyenlerimiz özellikle kritik bir rol üstleniyor. Akademi ve sektör arasında köprü kuran Derin Arayışlar Yarışması, ülkemizin savunma alanında ilerlediği yolda teknolojik yetkinliğimizin artırılmasına değerli bir katkı sunuyor” dedi.

## “YARIŞMAYA BAŞVURAN TÜM PROJELER BİZİM İÇİN DEĞERLİ”

Askeri deniz platformları alanında bugün itibarıyla hem Türkiye'de hem de küresel ölçekte yetkinliğini kanıtlamış bir kurum olduklarını belirten STM Genel Müdürü Murat İkinci de sektörün geleceği adına yerli ekosistemi besleyecek girişimlerin önem arz ettiğini vurguladı. Özellikle dünyanın en karmaşık platformlarından

biri olan denizaltıların savunma alanında bugün itibarıyla son derece kritik bir rol üstlendiğini anlatan İkinci, şöyle devam etti: “Denizaltı konusunda bilgi ve yetenek gelişimini desteklemek üzere düzenlediğimiz Derin Arayışlar yarışması ile yalnızca insan kaynağı yetiştirmeyi değil, aynı zamanda sektörün akademik alanda mevcut kabiliyetlerden faydalanabilmesini hedefliyoruz. Bu yıl ilk ödülleri verdiğimiz yarışmaya 10 farklı üniversite ve beş farklı bölümden başvuru oldu. Her biri bizim için çok değerli olan başvurular Derin Arayışlar yarışmasıyla sektöre sunacağımız katkı konusunda bizi de motive ediyor.”

## İKİ KATEGORİDE TOPLAM ÖDÜL 100 BİN TL'Yİ AŞIYOR

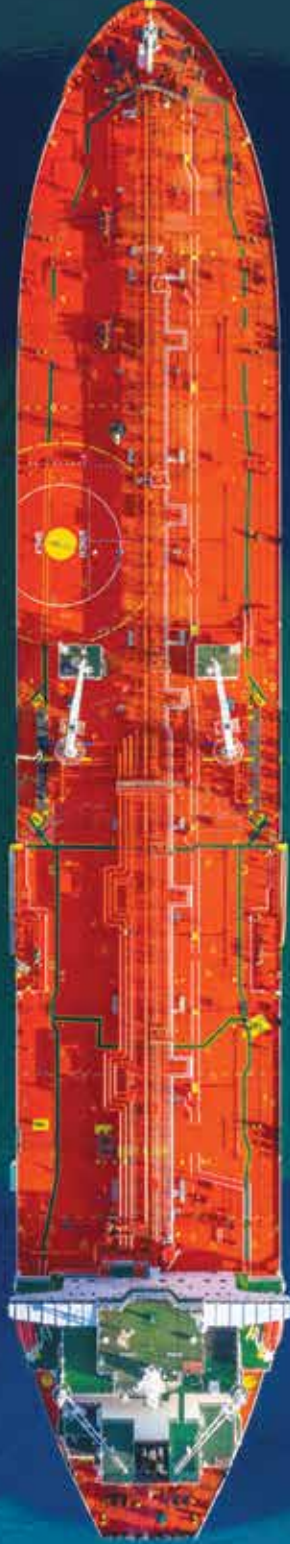
Gemi inşadan fiziğe, psikolojiden endüstri mühendisliğine kadar oldukça geniş bir yelpazede farklı bölümlerde okuyan üniversite öğrencileri, mezunlar ve bu alanda son beş yılda tez vermiş kişilerin katılabildiği Derin Arayışlar, yüksek lisans ve lisans olarak iki kategoride düzenlendi. Yüksek Lisans kategorisinde dereceye giren ilk üç kişi 25 bin TL, 20 bin TL ve 15 bin TL'lik ödüllerin sahibi oldu. Lisans kategorisinde ise birinci 20 bin TL, ikinci 15 bin TL, üçüncü 10 bin TL değerinde ödül kazandı. Her iki kategoride ödül alan tez danışmanlarının her biri de 5 bin TL'lik ödülün sahibi oldu. Lisans kategorisinde Mustafa Kutlu ve İbrahim Savrukoğlu'nun (İTÜ) Prof. Dr. Kadir Kırkköprü danışmanlığında hazırladıkları 'Denizaltılar ve Sualtı Araçları İçin Yüzer Anten Tasarımı' başlıklı tez birinci oldu.

Yüksek Lisans kategorisinde ise Mehmet Ozan Şerifoğlu (İTÜ), Yrd. Doç. Dr. Bilge Tutak danışmanlığında hazırladığı 'Bir Sualtı Planörünün Hidrodinamik Analizi' teziyle birinci oldu.



2020'de başlayacak yeni döneme tecrübe, bilgi, güvenilirlik ve sorunsuz yakıt ikmal ile başlamak isterseniz...

# ROTAMIZ AYNI



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

# YENİ KURALLARLA NAVLUNLARIN ARTMASI HEPİMİZİ ETKİLEYECEK



EMRE ELDENER \*

Küresel ısınma ve iklim değişikliği kendini iyice hissettirmeye başlarken Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı belirlediği 17 madde ile tüm dünyada önemli bir hareket başlattı. Başta temiz su olmak üzere dünyayı yaşanabilir kılan kaynakların hızla tükendiğine dikkat çeken Birleşmiş Milletler, gerekli önlemler alınmadığı takdirde çok değil, sadece 2030 yılında hepimizi bekleyen felaketler konusunda farkındalık yaratmayı amaçlıyor. Lojistik sektörü olarak bu çabaya önem veriyor ve UTİKAD Zirve'lerde de konunun hassasiyetine ilişkin paneller düzenliyoruz. Ve tabii ki dünyada bu konuda atılan adımları da dikkatle takip ediyoruz. Son yıllarda gündemde olan konulardan biri de şüphesiz denizyolu taşımacılığının kıyı kentlerde yarattığı olumsuz koşullar olarak karşımıza çıkıyor. Gemi ve liman kaynaklı emisyonların, özellikle kıyı kentlerinde yaşayan insanların sağlığını olumsuz yönde etkilemesi nedeniyle deniz taşımacılığına yönelik çevresel baskılar da artıyor. Bir yandan gemiler çevreci hale gelirken, diğer yandan da limanlar elektrikli sistemlere dönerek

sera gazını azaltmaya çalışıyor. Yapılan araştırmalar, dünyada gemi kaynaklı emisyonların yüzde 70'inin kıyıya 400 kilometre mesafe içinde olduğu, gemi ve liman kaynaklı emisyonların özellikle kıyı kentlerinde yaşayan insanların sağlığını olumsuz yönde etkilediğini göstermektedir. Ayrıca dünya genelinde yılda 19 bin kişinin sadece gemi ve liman kaynaklı emisyonlar nedeniyle akciğer kanserine yakalandığı, 60 bin kişinin de yine bu emisyonlar nedeniyle çeşitli hastalıklara yakalanarak hayatını kaybettiği bilinmektedir. Bu veriler hem insani olarak bizleri üzmemekte, hem de sektörün temsilcileri olarak çözüm arayışına itmektir. İşte tam da bu noktada gelişen teknoloji bir kurtarıcı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sera gazı salınımını azaltmaya yönelik, elektrikli ve hybrid gemiler, enerji verimliliği ve baca filtre sistemleri gibi teknolojik gelişmeler "yeşil gemi" uygulaması çerçevesinde deniz taşımacılığına gelen yenilikler olmuştur. Çünkü MARPOL gereği "Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğini Önleme Kuralları"nın 2005 yılında yürürlüğe girmesinin ardından 2013 yılından itibaren de "Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı"nın uluslararası sefer yapan gemilerde bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Bu gelişmeleri takiben bu gemilerin yük operasyonlarının yapıldığı limanlar da bu trende katıldı. Yeşil Liman (Green Port) uygulamalarının henüz yasal bir zorunluluğu bulunmasa da prestij unsuru olması nedeniyle, dünyanın önde gelen bir birçok liman tesisi tarafından uygulanmaya başlandı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız da, yaşanması muhtemel çevre kaynaklı olumsuzlukların giderilmesi ve çevreye daha duyarlı liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasına yönelik "Yeşil Liman (Green Port)" projesini hayata geçirdi. Bakanlık, UTİKAD üyesi birçok liman işletmesinin de sahip olduğu "Yeşil

Liman Sertifikası"nı alabilmek ve logoyu kullanabilmek için yerine getirilmesi gereken kriterleri 24 maddede açıklıyor. Yeşil Liman yaklaşımının temelini, çevresel açıdan performansı yüksek liman işletmeciliği oluşturuyor. Bu bağlamda limanlarda sürdürülebilir bir liman faaliyetini sağlamak adına; atık oluşumu, su kalitesi, hava kirliliği, enerji tüketimi, gürültü kirliliği, gemi kaynaklı kirlilikler, iş sağlığı ve güvenliği gibi birçok konu ele alınıyor. Limanlar için yeşil strateji gözetilerek yürütülen tüm programların temel amacı ise; limanlarda çevresel, ekonomik ve sosyal sürdürülebilirliğin sağlanması. Farklı teknolojik ekipmanlara sahip limanlar, çok yüksek miktarda enerji tüketimine ihtiyaç duyuyor. Liman sahasındaki vinçler, forkliftler ve ulaşım araçlarının tamamı düne kadar dizel yakıtlarla çalışıyordu. Gelişen teknoloji ile birlikte elde edilen daha temiz enerji kaynakları artık limanlarda da kullanılmaya başladı. Konteyner limanları başta olmak üzere farklı yük operasyonları yapan limanlarda bulunan araçlar, elektrikli sistemlere dönüştürüldü. Bu dönüşümle, karbon salımı azaltılırken, işletme maliyetleri de düşürülmüş oldu.

Ancak bunun yanı sıra çevreye verilen zararı en aza indirmek amacıyla IMO 2020 kapsamında uygulamaya geçirilecek bazı kurallar da bulunuyor. IMO 2020 kapsamındaki kurallardan biri de düşük sülfürlü yakıt kullanılması olarak karşımıza çıkıyor. Bunun lojistik sektörüne maliyeti de bir hayli ağır olacak gibi görünüyor. Çünkü aralarında Hamburg SÜD, MAERSK, MSC ve Hapag-Lloyd'un da bulunduğu uluslararası armatörler, 1 Aralık 2019 tarihinden itibaren navlunlara "çevresel yakıt ücreti" (EFF-Environmental Fuel Fee) uygulamaya başlayacak. Dolayısıyla artacak navlunlar hem bizleri, hem de dış ticaret firmalarını etkileyecek.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



**Denizlerimiz  
bize emanet.**

Yıllardır... Güvenle...



- Kılavuzluk ve Römorkör
- Deniz Kirliliğine Müdahale
- Gemi Kurtarma
- Acil Müdahale

### MERKEZ OFİS

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

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

www.medmarine.com.tr



# IMO 2020 ve değişimi yönetebilmek



**CELAL ERSAN \***

Yürürlüğe girecek küresel yeni yakıt sülfür regülasyonu, köklü ve çok önemli değişiklikler getirecek:

Tüm dünyanın beklediği IMO 2020 sürecinde son düzlüğe girildi. 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemilerin kullanacağı denizcilik yakıtlarının sülfür oranı %3,5'dan %0,5'e düşürülecek. Diğer taraftan ECA bölgelerinde kullanılacak denizcilik yakıtlarının sülfür oranı % 0,1 olarak devam edecek. Bu değişimin tüm dünyada denizcilik sektörünü derinden etkilemesi bekleniyor.

Yeni yakıt VLSFO bulunabilirliği, HSFO fiyat seyri ve arzı, scrubberların performansı, rafinelerin gerekli dönüşümleri yapabilmeleri, yakıt ikmalcilerinin sürece hazırlanabilmeleri, navlun fiyatları, ürünlerin stability ve compatibility riskleri gibi birçok etken içinde bulunduğumuz 2019 son çeyrek ile 2020 yılı ilk yarısı arasında gündemimizde yoğun şekilde

olacak. Belki de denizcilik endüstrisini etkileyecek en büyük değişikliklere tanık oluyoruz. Armatörlerin bu değişimi ve etkilerini aynı anda yöneteceği, zorlu bir dönem bizi bekliyor.

Charles Darwin'in önemli bir sözü yaşadığımız süreci güzel özetlemekte aslında. "Ne en güçlü olan tür hayatta kalır, ne de en zeki olan... Değişime en çok adapte olabildir, hayatta kalan".

Denizcilik endüstrisi geçmişte birçok değişimi başarı ile yönetti. Bu değişimin de üstesinden geleceğine eminim, ancak bazı önemli bilgileri sektörümüz için yazımın ilerleyen bölümlerinde tekrar hatırlatmakta fayda görüyorum.

**Armatörlerin seçenekleri aslında eskiye göre daha fazla, ancak daha karmaşık ve belirsiz.**

## SCRUBBER MONTAJI İLE HSFO KULLANIMI

2020'de scrubber montajı yaparak, %3,5 sülfürlü HSFO kullanmak ve atmosfere zararlı gazları salmadan seyir de mümkün. Ancak scrubber teknolojisi gemilerde ortalama 2-3 milyon Euro yatırım gerektiren bir teknoloji. Scrubber kullanacak olan gemilerin 2020 sonrasında HSFO yakıt tedarikinin ikmal güvencesi de iyi değerlendirmeleri gerekiyor. Bununla birlikte, gemi rotaları da ürün tedarikinde bir başka önemli belirleyici etken olacak. 2020'de dünyada 4.000 ad civarı gemide scrubber olması öngörülüyor. Ancak hala bazı armatörlerin scrubberları devreye aldığına, ciddi teknik sorunlarla karşılaştıklarını da duyuyoruz. Ekonomik açıdan geri dönüşü şu anki HSFO fiyatları ile üç yılın bile altında olan bu alternatifin denetimi ve sağlıklı işletilebilmesi ile ilgili hala gri alanlar var.

## 0,5 SÜLFÜRLÜ YENİ YAKIT VLSFO

Bu ürünün bulunabilirliği ve arz güvenliği ile ilgili dünya limanlarında altı ay önce ciddi soru işaretleri

varken, bugün durumun artık çok daha iyimser olduğunu söyleyebiliriz. Bugün İstanbul Limanı'nda VLSFO arz güvenliğini sağlayan bir liman haline gelmeye başladığını söyleyebiliriz. Bu ürünü Ekim ayından itibaren İstanbul ikmalcilerinden bazıları ülkemize getirip, ilk ikmallerini gerçekleştirdiler. Bu konuda mütevazılık yapmayıp, ilk VLSFO ikmalini Petrol Ofisi'nin gerçekleştirdiğini de belirtmem lazım. Nihayet yeni yakıt VLSFO tüm ikmalciler tarafından bir şekilde getirilecek, önemli olan henüz çevre rakip limanların çoğu tarafından bu yakıtın ikmal yapılmamışken, İstanbul'da VLSFO ikmalini gerçekleştirmek pazarın geleceği ve İstanbul Limanı'nın repütasyonu adına atılmış önemli bir adımdır. Gümrük sistemimizin sıkı denetimleri ve muntazam işleyen mekanizma İstanbul limanını tüm dünya gözünde miktar ve kalite açısından da tercih edilen bir liman olarak kılıyor. Bu konuda ciddi emekleri olan saygıdeğer kamu paydaşlarına da, sektördeki denetim ve kontrol hizmetleri adına teşekküllerimizi sunmak isterim. Yeni yakıt VLSFO şimdilik ithal edilerek Türkiye limanlarında satılacak. TÜPRAŞ bu ürünü 2022 sonuna kadar üretmeyeceğini açıkladı, Star Rafineri'nin kuruluş projesinde bu ürünü üretmek zaten yer almıyordu. Dolayısıyla rafinerilerimizin yeni nesil fuel oil VLSFO üretilmesi bir dezavantaj gibi görünse de, ikmal ve dağıtım şirketlerinin yani namı diğer bunkerci şirketlerin bu konuda yetkinlik ve deneyimlerinin yüksek olduğunu, İstanbul'da sorunsuz VLSFO arzı sağlayacaklarını öngörüyorum. İstanbul ikmalcileri deneyimli ve güçlüler, bu değişim sürecini de iyi yöneteceklerini düşünüyorum. Burada ürün arzındaki problemlerden çok işin finansal boyutunun çok farklı bir seviyeye gelecek olması nedeniyle asıl farkların pazarda bu noktada yaşanacak olması bekleniyor.





### **DMA DENİZCİLİK MOTORİNİ:**

Bu ürünün arzında bir problem yok, ancak tüm dünyada VLSFO bulunabilirliğinde yaşanabilecek zorluklar nedeniyle motorinin tüketiminin artacağına kesin gözüyle bakılıyor. Bu kapsamda dünyada karada veya denizde motorin fiyatlarının yükseleceğini söyleyebiliriz.

### **LNG NEW BUILT / RETROFIT**

Maliyet analizi ve çevreyi koruma açısından kendini ispatlayan bir teknoloji olsa da dünyada kullanım oranı henüz % 2'lerde bile değil. Daha çok yeni inşalarda tercih edilmekle beraber, LNG'nin ikmal noktalarının azlığı ve zorluğu nedeniyle istenen seviyede kullanımı şu an mümkün görünmeyen bir alternatif. Dünyada kabaca 320 mio mt/yıl denizcilik yakıtları tüketiliyor.

Dünya denizcilik yakıtlarının küresel olarak 320 mio mt/yıl civarında tüketildiğini söyleyebiliriz. Bu tonaj geleneksel olarak ürün bazında %20 gasoil (70 mio mt/yıl), %80 HSFO

(250 mio mt/yıl) oranında bir kısıtlım ile tüketilmekteydi. IMO 2020 değişimi ile bu global tonajın dağılımının ise şu şekilde değişeceğini ön görüyoruz. Gasoil tüketiminin %35 seviyelerine çıkması ve 112 mio mt/yıl, HSFO ise %20 gibi bir oran ile 64 mio mt/yıl scrubberlı gemilerde tüketilmeye devam etmesini ve %45 gibi bir oranla 144 mio mt/yıl VLSFO tüketilmesini öngörüyoruz.

HSFO'ye göre 150-200 \$/mt daha pahalı olan yeni yakıt VLSFO fiyatları ve artması beklenen gasoil fiyatları ise aslında tek bir şeyi işaret ediyor. IMO 2020 değişimi dünyada global bir enflasyonist süreci tetikleyecek. Dünya bu gerçeği pek tartışmasa da, bu her bir bireyi etkileyecek bir gerçek. Bunun kaynağında ise dünya ticaretinin %90'nın deniz yolu ile gerçekleşmesi ve denizcilik endüstrisinde ki navlun fiyatlarının artacak olması yatıyor. Sadece 144 mio mt/yıl yakıtın 2020'de HSFO'den VLSFO'ye dönüşecek olması bile dünya ekonomisine yaklaşık 30

milyar doların üzerinde ek bir yük getirecek. Daha temiz bir dünya ve atmosfer için bu bedele katlanmak zorundayız, ancak umarız ki 2020'de yaşanacak olan bu değişim sürecine dünya ticaret savaşları, küresel güçlerin askeri rekabetinden kaynaklı krizler veya petrol arzını etkileyen bu sene yaşanan Aramco saldırısı gibi senaryolar da eklenmez.

### **2020 DEĞİŞİMİ ÖNCESİ BAZI ÖNEMLİ HATIRLATMALAR:**

#### **Yakıtların karışma riski**

Yeni yakıt VLSFO (Very Low Sulfur Foil) kullanımı öncesi gemilerin tank temizlikleri, en önemli konulardan biri konumunda. Yakıt kalitesi, yakıtların karışabilirliği gibi riskli konular armatörleri bekliyor. Gemilerin farklı lokasyonlarda alacağı VLSFO yakıtların kesinlikle karıştırılmaması da, bu yeni dönemde çok önemli. Farklı rafinerilerde üretilen yeni yakıt VLSFO'nin farklı farklı özelliklerde olabileme ihtimali ve aynı tankta karışması durumunda yakıttan kaynaklı muhtemel compatibilite ve stability sorunları, armatörler için en önemli risk barındıran durumlar arasında. Bu konularla ilgili armatörlerin gemi personelini geleneksel yöntemlerden ve alışkanlıklardan mutlaka arındırması ve yeni süreçle ilgili eğitmesi gerekiyor. En güvenli yol; farklı zamanlarda ve farklı lokasyonlarda alınan yeni yakıt VLSFO'yi karıştırmamak.

#### **Eski yakıtlar 1 Mart'a kadar bulundurulabilecek, ancak kullanılmayacak.**

IMO (International Maritime Organisation) yürürlükten kalkacak olan (%3,5 sülfürlü) eski yakıtın gemi tanklarında bulundurma iznini ise 1 Mart 2020'ye kadar tanıyor. 1 Ocak 2020'de %0,5 sülfürlü yakıt kullanımı başlanmış olacak. Ancak eğer gemi üzerinde %3,5 sülfürlü yakıt kalmış ise, bu yakıtı 1 Mart'a kadar gemilerinde 'kullanmadan' tutabilecek ve 1 Mart'a kadar de bunkering yaparak, üründen

kurtulması gerekecek. Armatörlerimize bu riski almamalarını tavsiye ediyoruz, zira bu üründen kurtulmalarının (de bunkering) gibi ciddi maliyetleri var.

### Cezalar yüksek, gemiler tutuklanabilir

'0,5 sülfürlü yakıt kullanımına uymamak' ise armatörler için ağır sonuçlar getirebilir. 2020'de armatörler, IMO'nun istediği kriterler dışında yakıt kullanımı sonucu dünyanın her ülkesinde farklı cezalara maruz kalabilecekleri gibi, gemilerinin tutuklanma ihtimali de yüksek olacak. Örneklemek gerekirse; bu konuda Belçika'da ceza 6 milyon Euro'ya kadar çıkabiliyorken, İngiltere'de de bu rakam 3 milyon Poundları görebilmektedir.

### IMO 2020 değişim sürecini bir fırsata çevirmek: IBIA Convention 2019 İstanbul'da gerçekleşti

Deniz Ticaret Odası çatısı altında faaliyet gösteren İstanbulBunker2020 grubu Arkas Petrol, Energy Petrol,

Petrol Ofisi, Socar, Unerco gibi şirketlerin katılımı ile oluştu. İstanbul gibi dünyanın önemli yakıt ikmal noktalarından birini dünyadaki rakip limanlara karşı hazır ve güçlü tutmak amacı ile çalışmalarını sürdürdü.

İstanbul'da yılda yaklaşık üç milyon ton civarı denizcilik yakıtı ihracatı yapılıyor. Yakıt alan gemiler kumanya, yedek parça, konaklama, personel değişimi gibi birçok dolaylı yollarla da ülke ekonomisine katkı sunuyor. İstanbulBunker2020 grubu, IMO 2020 değişim sürecini bir fırsata çevirip, İstanbul'un hazırlanması ve çevre rakip limanlara karşı avantaj sağlaması ile ülkeye girecek olan döviz arttırmayı da hedefleyerek birçok çalışma gerçekleştirdi.

Bu çerçevede bu grubun da katkıları ve destekleri ile 22-23-24 Ekim tarihlerinde IBIA Convention İstanbul Çırağan Sarayı'nda gerçekleşti. O tarihlerde ülkemizin içinden geçtiği süreci de düşünürsek, dünyanın dört bir

yanından rekor bir katılım ile başarılı bir konferans gerçekleşmesi, ülkemizin ve İstanbul limanının tanıtımının yapılmasını ülkemiz adına çok önemli bir faaliyet olarak görüyorum. Başta Deniz Ticaret Odası başkanımız Sayın Tamer Kiran ve yönetim kurulunun verdiği destek çok değerli idi. Organizasyona katkısı olan tüm paydaşlar, sponsorlar, organizasyonun ve gala gecesinin altın sponsoru olan İstanbul2020 grubu üye şirketleri ve tüm katılımcılar bence birer teşekkürü hak ediyor.

2019 Aralık – 2020 Nisan aylarında sektörün tüm paydaşları olarak hepimiz bu değişim sürecinde zorlanacağız, ama özellikle son bir yıl bu hazırlık sürecini iyi geçiren sektörün tüm tarafları veya oyuncularını bu değişimi en az hasarla atlatacaklar. Türk Denizcilik sektörüne bu yeni döneminde kolaylıklar diliyorum.

\* PETROL OFİSİ A.Ş. DENİZ SATIŞLARI MÜDÜRÜ

## KASIM 2019 YAKIT FİYATLARI

06.11.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	315.000	340.000	660.000
Piraeus	288.000	312.000	620.000
Malta	310.000	334.000	598.000
Novorossisk	315.000	335.000	627.000
Ceuta	322.000	346.000	612.000
Gibraltar	322.000	346.000	612.000
Rotterdam	250.000	274.000	577.000
Fujairah	314.000	319.000	675.000
Singapore	380.000	385.000	590.000
Brent 61.74			

13.11.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	305.000	345.000	645.000
Piraeus	290.000	314.000	616.000
Malta	285.000	309.000	585.000
Novorossisk	297.000	312.000	620.000
Ceuta	305.000	329.000	605.000
Gibraltar	305.000	329.000	605.000
Rotterdam	250.000	274.000	546.000
Fujairah	255.000	259.000	655.000
Singapore	300.000	304.000	563.000
Brent 62.37			

20.11.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	289.000	314.000	639.000
Piraeus	278.000	302.000	599.000
Malta	288.000	312.000	595.000
Novorossisk	295.000	300.000	610.000
Ceuta	304.000	328.000	626.000
Gibraltar	304.000	328.000	626.000
Rotterdam	252.000	276.000	565.000
Fujairah	235.000	244.000	650.000
Singapore	275.000	284.000	551.000
Brent 62.40			

27.11.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	295.000	320.000	655.000
Piraeus	271.000	295.000	615.000
Malta	300.000	324.000	600.000
Novorossisk	290.000	305.000	617.000
Ceuta	303.000	327.000	639.000
Gibraltar	303.000	327.000	639.000
Rotterdam	252.000	276.000	557.000
Fujairah	250.000	259.000	670.000
Singapore	299.000	308.000	578.250
Brent 62.59			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



reliable partner!"



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

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



**ACIL ÇAĞRI:**

+90 530 940 8787

+90 531 773 3733

**MOST Denizcilik Merkez Ofis:**

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

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

MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik



Natchez on the Waterfront \*

## Eski müşterileri korurken yenilerini bulmak...



Böylesi güç zamanlardan geçerken değer sunma ve değeri karşınızdakine geçirme, eski müşterileri korurken yenilerini bağlayacak bir hamledir. Yatçılık, harcanabilir kişisel gelir üzerine kurulu bir sektördür. Dünya genelinde harcanabilir kişisel gelirin şu anda ciddi şekilde yıprandığı ve oldukça daraldığı artık bir sır değil. Buna rağmen yatçılık, yaşam kalitesine ciddi katkı yapar. Kolaylaştırıldığında ve verilen paranın karşılığının alındığı algısı yaratıldığında insanlar tekneyle gezmeye çıkacaktır.

Müşteriler memnun edilmelidir. Ayrıca harcanabilir parayı elde etmeye yönelik sürekli artan rekabet ve o paranın gittikçe azalması, marina işletmecisinin müşteri sadakatini ve ilgisini korumak için her zamankinden çok çalışması gerektiğini gösterir. Ama ekonomik olarak varlığını korurken, bunu nasıl başarabilirsiniz?

Cevap, değer algısında gizli olabilir. Yani müşteri veya marina patronunun yatırdığının karşılığında bir değer aldığını, hatta başka yerden fazla aldığını hissetmesi gerekir. Buna ulaşmak için marina işletmecileri görece daha kolay ve uygulanması daha ekonomik yaklaşımlar, marina patronu

için değerli olduğu algısını yaratan hizmetler ve olanaklar sunabilirler. Marinaların çoğunlukla unuttuğu basit bir kavram aslında...

### MÜŞTERİLERİ MEMNUN ETME

Bir marina için memnun müşteriden daha iyi bir reklam olamaz. Memnun müşteri aynı zamanda, ağır ekonomik koşullarda bile, bir marinanın müşterisi olarak kalma veya bunu artırmaya en müsait kişidir.

Daha başarılı tesislerin müşteri memnuniyeti için sarıldığı birkaç kilit yaklaşım var: Örnek hizmet; sıcak, bilgili, yardımcı, güler yüzlü çalışanlar ve ödenen paranın karşılığında değer algısını en üste çıkarma.

Memnuniyetin ilk adımı, müşterilerinizle konuşarak ne düşündüklerini, onları neyin gülümsettiğini, neyin rahatsız ettiğini öğrenmektir. Ondan sonra yapılacak şey, onları rahatsız eden şeyleri düzeltmek, yani olumsuzlukları teker teker ortadan kaldırmaktır. Çünkü bir tesis için memnuniyetsiz müşteriden kötü bir reklam yoktur. Müşterilerinizle iletişime geçin, bunu yalnız aylık bilançolar kanalıyla yapmayın. Söz verdiğiniz şeyi yerine

getirin, yerine getiremeyeceğiniz şeyi asla vaat etmeyin. Telefonlara bakan kişinin duruma hakim bir kişi olmasına dikkat edin. Devam eden işin durumu ve birilerinin araya ne zaman dönebileceğini bile bilebilen bir kişi olmalıdır.

İnsanlar teknelerinin tamir edilip edilmediğini sormak için aradıklarında “Bilemiyorum” ya da “Kimse bana bilgi vermedi” ya da “Şu an kimse yok” gibi cevaplarla karşılaştıklarında bu onlara sadakat telkin etmez, iyi bir izlenim de bırakmaz. Oysa karşınızdakine “Şu an üzerinde çalışıyorlar, zamanında tamamlanacak” ya da “Şu an tamirci müsait değil, ama gün içinde sizi aramasını sağlayacağım” gibi cevaplar verirseniz ve tamirciniz de gerçekten ararsa bu iyi bir izlenim yaratır ve değer algısına katkıda bulunur.

Sesli mesaj kullanıyorsanız güzel bir mesaj hazırlayın, mesajları dinleyip arayanlara dönüş yapabileceğiniz günü veya saati tahmini olarak bildirin.

Mesela “Merhaba, Joe’yu aradınız, bugün 20 Mart Cumartesi. Şu anda bahçedeyim ama mesajınızı aldım, sizi öğleden sonra aramaya çalışacağım” diye bir mesaj, “Sinyal sesinden sonra mesajınızı bırakabilirsiniz” gibi standart bir mesajdan çok daha iyi olacaktır. Hatta arayabileceği başka bir kişinin telefonunu vermeniz daha da etkili olur.

### GERÇEK YAŞAMDAN ÖRNEKLER

Geçtiğimiz yat sezonunda bir müşteri, teknesini motor tamiri için getirdi. Tesise, tekneyi üç gün sonra geri alması gerektiğini söyledi. Tesis de kabul etti. Tekne bir buçuk gün bekledi, ondan sonra bakıldı ve yedek parçaya ihtiyaç olduğu görüldü. Parça siparişi ise ancak üç günde yapılabiliyordu. Müşteri üçüncü gün aradı. Ona, tesisinin parça siparişi ettiğini, parçanın gelmesini bekledikleri, teknenin hazır olmasının en az iki gün daha süreceği söylendi. Müşteri çok kızgın ayrıldı.





Böyle bir hizmet müşteri sadakati de oluşturmaz, tesisi kullanma isteği de uyandırmaz. Tesis aynı gün parça ihtiyacı olup olmadığını kontrol etmek için tekneye bakmalı ve siparişi vermeliydi. Eğer bu mümkün olmuyorsa, müşteriye teknesini tesise getirmeden önce bu bildirilmeliydi. Günümüz dünyasında gerekli olan şey; aynı anda birden fazla işi takip edebilmek, iş siparişleri ve zamanında dönülen talepler.

Benzer bir durumda başka bir tesis, teknesini getirdiği gün müşteriye aradı ve tamir için yedek parça siparişi edilmesi gerektiğini söyledi. Eğer müşteri ekspres kargo bedelini karşılayabilirse ertesi gün parçaların ulaşabileceğini, normal kargo tercih edilirse birkaç gün bekleyeceklerini söylediler. Müşterinin, tesisin verdiği değere dair zihninde oluşan algı, probleminde anında yanıt verilmesi ile birkaç katına çıkmış oldu. Müşteriye alternatifler sunarak maliyet etkin davranma ve müşteri adına doğru olanı yapmaya çalışma algısı yaratma söz konusu. Müşteri sadakati ve iyi bir itibar oluşturma zaman alır, ama bunları yok etmek birkaç dakika sürer.

### DEĞER KATMA

Yatçılığı/tekneciliği cazip hale getirmek ve kolaylaştırmak farklı şekillerde olabilir. Dok işçilerinin müşterilerin kızağa girip çıkmasına yardımcı olmasını sağlama, müşteri tekneyi kullanmaya gelmeden önce tekneyi kontrol

etme veya tekneye yakıt konmasına ve çekilmesine yardım etmesi bu kapsamda düşünülebilir. Bu tür avantajların tümü müşteri için anlamlı bir değer algısı sunarken, tesise, maliyet yükü getirmez. Aslında bu genellikle, istenen sonucu verecek dok işçilerinin eğitim ve beklentileri konusunda marina yönetiminin dikkat etmesine bağlıdır.

Bir tesiste merdiven veya gezinme tehlikesi içermeyen geçiş paletleri ile birlikte sürgü iskele ve gezinme yolları bulunması, tesisi sadece ADA uyumlu yaparken, aslında çok daha kullanışlı bir yere dönüştürür. Bir marınadaki en büyük potansiyel sorumluluk konularından biri, gezinme ve düşme kazalarıdır. Bunların ortadan kaldırılması marina işletmecisine ve müşterilerine değer verir ve bir bütün olarak tesisin imajını iyileştirir. Elbette ki, tesisin fiziksel imajı değer algısına büyük katkı sunabilir. Tesisin yol ve su bakımından sıcak ve davet edici bir his sunmasını sağlayın. Neredeyse her otel lobi ve odaların içi kadar da dışarıdan bakan kişinin gözüne güzel görünecek şeylere eğilir. Neden? Çünkü ilk olumlu izlenimler iyi bir algı oluşturur. Güzel peyzaja sahip ya da iyi düzenlenmiş, giriş çıkış kolaylığı sunan bir kayık iskelesine veya marinaya giriş yapmak, olmak istediğiniz ve zaman (ve bilinç dışında da para) harcamak isteyeceğiniz bir yer imajı çizer.

Değer algısı, tek başına yatçılıkla hiçbir ilgisi olmadığını düşünebileceğiniz ama

yüzme havuzları, spor tesisleri, restoran, karşılama hizmetleri, çocuk bakım alanı gibi giderek daha çok istenen birçok olanağın sunulması için de geçerli olabilir. Bu tesis ve hizmetlerin birçoğu marina patronunun işine yaramayacak olsa da bu hizmetlerin ve olanakların sunulması, tesisin algılanan değerine büyük katkı yapabilir.

### MARİNANIZA ULAŞMA

Peki, tüm bu yardımcı hizmet ve olanakları sunamıyorsanız umutsuz vaka mısınız? Hayır, ama en azından çabalyor görüntüsü verebilirsiniz. Aslında çoğu durumda ekipmanların tümünün hazır bulunduğu algısı, bunların gerçekte kullanımından daha önemlidir. Değer algısı azımsanamaz.

Örneğin şehir merkezine servis aracı koyamayabilirsiniz ama birkaç bisiklet koyabilirsiniz, ilan panosu asabilir ya da internet sitenizden taksi numaraları yayımlayabilirsiniz. Yine belki çocuk bakım alanı oluşturamayabilirsiniz ama o bölgede hafta sonu müşterilerini ağırlamaya hazır bir kreş olabilir ve iletişim bilgileri ilan panosuna yahut tesisin internet sitesine konabilir. Belki havuza maddi olarak gücünüz yetmeyebilir ya da yeriniz olmayabilir ama bu, güneşlenme güvertesi ve püskürtme havuzu yapma şansınızın da olmayacağı anlamına gelmez.

Hoş bir yatçılık deneyimi sunmak adeta bir zorunluluktur ve teknenin çekilebileceği bir rıhtıma sahip olmaktan çok daha fazlasını içine alır. Her şey gelip değer algısına ve memnun müşteriye bağlanır. Ve o memnun müşteriler en sonunda marınanızın batmasına engel olacak, sizin en büyük reklamınız ve yeni iş kaynağınız olacaktır.

\* *Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisi 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.come-posta adresi www.dsnainc.comweb sitesi üzerinden kendisine iletebilirsiniz.*



**ULUÇ KEDME\*\***

Bir senenin daha sonuna yaklaşmaktayız... Genel olarak 2019 senesi için yorum yapacak olursak, özellikle handysize ve üzeri tonajlar için başlangıcının beklentilerin aşağısında; ortasının beklentileri karşılar; sonunun ise ön görülemediği bir yıl olduğunu

## Beklentiler, umutlar...

söylememiz pek yanlış olmayacaktır. Bu durumun fiyatlara da, özellikle son dönemde eksi olarak yansıdığından söz etmemiz mümkün. Ancak Noel ve yılbaşı yaklaştığında her sene olduğu gibi piyasalarda bir durgunluk beklenir ve bundan sebep yatırımcılar sakinliği veya geri çekilmeyi olumsuzluğa yormaktan kaçınır. Bu durgunluk ve dalgalanmanın özellikle Uzakdoğu tatillerini de göz önüne alarak mart ayına kadar süreceği öngörüsündeyiz.

Handysize aşağısı tonajlarda da benzeri durumdan söz etmek mümkün. Ancak fiyatlara yansımalarının büyük tonaja oranla daha az olduğundan söz etmemiz doğru olacaktır ki; temelinde talebin çok, ancak arzın ise karşılar nitelikte olmamasından dolayıdır.

Demir çelik ve hurda fiyatları için ise küresel belirsizliklerin ve global risklerin

ışığında düşüş trendinde seyreden bir yıldan bahsedebiliriz. Yine belirsizlikler ve riskler ışığında brent petrol tarafında ise geçen yıl kapanışına kıyasla yüzde 15-20 arası bir artış göze çarpmaktadır.

Bu belirsizlikler ile piyasaların henüz yönünü tahayyül edememesinin, beraberinde yakıt ve çevresel faktörlere ilişkin yeni regülasyonların da 2020 senesi itibari ile devreye girecek olmasının ne denli etkisi olacağı da, henüz tam anlamıyla öngörülememektedir. Bu bağlamda yeni sene ile birlikte market hareketlerini takip ediyor ve daha doğru değerlendirebiliyor olacağız.

Bu vesile ile 2020 senesinin ülkemiz ve sektörümüz adına daha güzel, sağlıklı, sıhhat dolu ve bol kazançlı bir yıl olmasını temenni eder şimdiden yeni yılınızı kutlarız.



### KASIM 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

OCEAN SAPPHIRE	93.029	2012	CHINA	BULK	GREEK	14,85*
OCEAN GARNET	93.018	2010	CHINA	BULK	GREEK	13,65*
DORA OLDENDORFF	33.108	2010	CHINA	BULK	TURKISH	5,80
ATALANTA	32.256	2001	JAPAN	BULK	NA	5,20
ARETHUSA-I	75.319	2001	KOREA	BULK	GREEK	6,50
DESERT EAGLE	74.141	2002	KOREA	BULK	FAR EASTERN	8,00
CLIO	73.691	2005	CHINA	BULK	CHINESE	7,30
MARY LINA	52.454	2007	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	10,20
NEW ORION	52.191	2003	KOREA	BULK	NA	7,10
MIMOSA	52.479	2002	JAPAN	BULK	NA	6,75
LE RUBY	45.950	1996	TAIWAN	BULK	NA	3,20
CHERRY ISLAND	28.220	2014	JAPAN	BULK	NA	9,10
SEA MAGIC	21.274	2007	CHINA	BULK	FAR EASTERN	2,90
NIKI	101.648	2006	ROMANIA	BULK	UAE	11,00
ADVENTURE III	62.534	2019	JAPAN	BULK	NA	27,50
CENTENARIO BLU	55.594	2011	JAPAN	BULK	GREEK	13,50
NAVIOS HIOS	55.180	2003	JAPAN	BULK	GREEK	7,65



BAOLONG	46.658	1998	JAPAN	BULK	NA	4,25
MINXIN	45.428	1997	JAPAN	BULK	CHINESE	3,20
THURGAU	32.790	2011	JAPAN	BULK	GREEK	6,70
HO BAO	23.649	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	4,20
OCEAN FRIEND	13.030	2006	JAPAN	BULK	MALAYSIAN	4,40
BULK SEOUL	208.000	2019	CHINA	BULK	NA	42,00*
BULK SHANGHAI	208.000	2020	CHINA	BULK	NA	42,00*
HE DE	32.993	2009	CHINA	BULK	NA	9,49
FORZA	28.564	1997	JAPAN	BULK	CHINESE	3,20
GENCO CHAMPION	28.445	2006	JAPAN	BULK	GREEK	6,60
VERINOCA B	18.091	2007	SPAIN	CONT.	GREEK	5,50*
BEATRIZ B	18.091	2008	SPAIN	CONT.	GREEK	5,50*
SEA LATITUDE	309.285	2001	NA	TANKER	NA	26,00
BERIA	115.146	2008	GREEK	TANKER	GREEK	28,70
SEAWAYS PORTLAND	112.139	2002	NA	TANKER	NA	12,85
FSL PIREAUS	109.672	2006	INDONESIAN	TANKER	INDONESIAN	19,85*
FSL PERTH	109.672	2006	INDONESIAN	TANKER	INDONESIAN	19,85*
PHOENIX VANGUARD	306.506	2007	GREEK	TANKER	GREEK	41,50
ASTRO CHALLENGE	299.222	2002	TURKEY	TANKER	TURKISH	32,00
CAPE BARI	159.186	2005	INDIAN	TANKER	INDIAN	23,00*
CAPE BASTIA	159.155	2005	INDIAN	TANKER	INDIAN	23,00*
NORTHERN PEARL	108.468	1999	EUROPEAN	TANKER	EUROPEAN	7,70
SEANOSTRUM	107.144	2002	UAE	TANKER	UAE	14,20
MR ORESTES	50.106	2009	NORWEGIAN	TANKER	NORWEGIAN	19,10
NORD ORGANISER	47.399	2008	DANISH	TANKER	DANISH	16,80
TORM ROSETTA	47.015	2003	NA	TANKER	NA	9,70
OCEAN TOPAZ	44.999	1999	CHINESE	TANKER	CHINESE	7,50
SUN LILAC	8.629	2004	KOREA	TANKER	KOREAN	7,20
FOUR SMILE	160.573	2001	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	17,00
RED MAJESTIC	105.578	2000	JAPAN	TANKER	UAE	10,50
REGENT	51.319	2004	KOREA	TANKER	GREEK	11,00*
LINCOLN	51.319	2004	KOREA	TANKER	GREEK	11,00*
BUTTERFLY	47.326	2005	JAPAN	TANKER	GREEK	11,20
RITA MAERSK	35.199	2004	CHINA	TANKER	INDIAN	8,00
KINGFISHER	34.583	2005	CHINA	TANKER	NA	7,00
SOUTHERN COUGAR	12.585	2009	JAPAN	TANKER	S.KOREAN	11,00
NANTONG SINOACIFIC S1030	24.000	2020	CHINA	GAS	GERMAN	45,00
FPMC 18	46.829	2009	CHINA	TANKER	NA	12,80

\*Enbloc satışı ifade eder

 <b>ÜLKE</b>	<b>HURDA FİYATLARI</b> <b>KASIM 2019</b>			
	<b>Dökme</b> <b>Kuruyük</b> <i>(per T/LTD)</i>	<b>Tanker</b> <i>(per T/LTD)</i>	<b>Konteyner</b> <i>(per T/LTD)</i>	
<b>BANGLADEŞ</b>	US\$ 355-365	US\$ 365-375	US\$ 375-385	
<b>HİNDİSTAN</b>	US\$ 350-360	US\$ 360-370	US\$ 370-380	
<b>PAKİSTAN</b>	US\$ 345-355	US\$ 355-365	US\$ 365-375	
<b>TÜRKİYE</b>	US\$ 225-235	US\$ 235-245	US\$ 235-245	

### EKİM 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
DANGJIN	149.190	18.746	1995	BULK	BANGLADESH	375
VOSTOK	4.999	3.337	1981	TANKER	BANGLADESH	350
ORE BAYOVAR	179.302	22.248	1998	BULK	BANGLADESH	375
MSC REUNION	31.829	8.309	1992	CONT.	INDIA	390
OSTROV BERINGA	6.373	3.699	1986	REEFER	BANGLADESH	420
NAN HAI FA XIAN	254.642	42.956	1976	TANKER	BANGLADESH	325
SUCCESS TOTAL XXXI	47.059	8.785	1992	TANKER	AS IS INDONESIA	335
EASTERN GLORY	5.288	2.970	1986	TANKER	BANGLADESH	316
PT PROGRESS	3.901	1.458	1972	TANKER	BANGLADESH	320
AREZOO	22.882	36.723	1993	ORE CARRIER	AS IS SINGAPORE	410

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



## 2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 7,01 düşüş göstererek 34.966.555 ton olmuştur.

### Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Ağustos 2019



**Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,1 azaldı.**

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yüklemeye miktarı 2019 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 12,48 artarak 9.556.489 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,44 azalarak 16.140.167 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,1 azalarak 25.696.656 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Ağustos	2018	8.496.241	12,48%	18.021.184	-10,44%	26.517.425	-3,10%
	2019	9.556.489		16.140.167		25.696.656	
Ocak - Ağustos	2018	69.514.687	23,98%	153.864.520	-8,01%	223.379.207	1,95%
	2019	86.186.623		141.543.151		227.729.774	

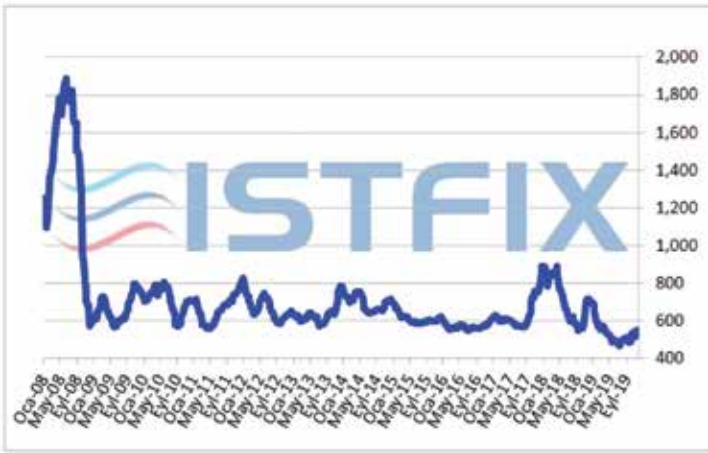
Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

25.11.2019

## 48. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta da dalgalanmaya devam etti. Batıdaki ticaretin istikrarlı şekilde devam etmesine karşılık doğu taraftaki ticaretin dalgalı seyri bu durumda etkili oldu. ISTFIX'in daha evvel de belirttiği üzere, Kuzeybatı Avrupa ve Batı Akdeniz'de bağlantılar umumiyetle daha iyi raporlandı. Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de ise düşük navlunlar söz konusu olurken orantısız derecede iyi seviyelerin özelde raporlandığı görüldü. Tüm bunların ışığında endeks geçen haftaki düşüşün ardından tekrar toparlanarak yüzde 2,8'lik artış kaydetti.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

Küresel borç stoğu, 2019'un ilk yarısı itibarıyla 250 trilyon dolara yükseldi ve rekor tazeledi. Süregelen ticaret gerginliğine rağmen, Çin ve Birleşik Devletler tepesi kimseye bırakmadı ve artan küresel borcun yüzde 60'ına sahip oldular.

Diğer yandan küresel ekonomi de ciddi momentum kaybetmekte. Birleşik Krallık merkezli IHS Markit Economics'e göre küresel satınalma yöneticileri endeksi Şubat 2016'dan beri en düşük seviye olan 50,8 puana gerilemiş durumda. 50 puanın üzerinde yer alan endeks halen aktivitede genişlemeye işaret etse de, bu düşük seviye ilk 9 ayın küresel büyüme performansı olan yüzde 1,75 ile örtüşüyor.

Avrupa Birliği, avro bölgesi için 2019 ve 2020 yılı büyüme tahminlerini düşürdü. Birliğe göre ortak para birimi bölgesi 2019 yılında yüzde 1,1 büyüyebilir.

Birliğin önceki tahmini ise yüzde 1,2 büyüme yönündeydi. 2020 yılı için ise daha önce yüzde 1,5 olan büyüme tahmini yüzde 1,2'ye revize edildi.

Avrupa Birliği ayrıca Türkiye için büyüme öngörüsünü "iyileştirdi" ve evvelce eksi yüzde 2,3 olan büyüme tahminini, yüzde 0,3'e yükseltti. Birliğin öngörüsüne göre Türkiye ekonomisi 2020'de yüzde 3,1 ve 2021'de yüzde 3,5 büyüyebilir.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları, bu hafta ortasından sonra hızla yükseldi. Batı Teksas tipi ham petrol 58-59 dolar/varilden haftayı kapatırken Brent de 64 dolar/varile yükseldi.

Cezayir'in çimento ihracatı 2019'un ilk 8 ayında değer olarak 46 milyon doları aştı ve geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 275'lik bir artış kaydetti. Ülkede ciddi çimento yatırımları yapan GICA Group, geçen sene 250.000 ton çimento ihracatına imza atmıştı.

Rusagrotrans, Rusya'nın Kasım ayı tahıl ihracatı öngörüsünü 3,7 milyona çıkarttı. Buna göre Kasım ayında Rusya 3,3 milyon ton buğday ihraç ederek geçen ayki 3,18 milyon tonluk ihracat miktarını geride bırakacak. Toplamda Rusya bu sene 36 milyonu buğday olmak üzere 45 milyon ton tahıl ihraç edecek.

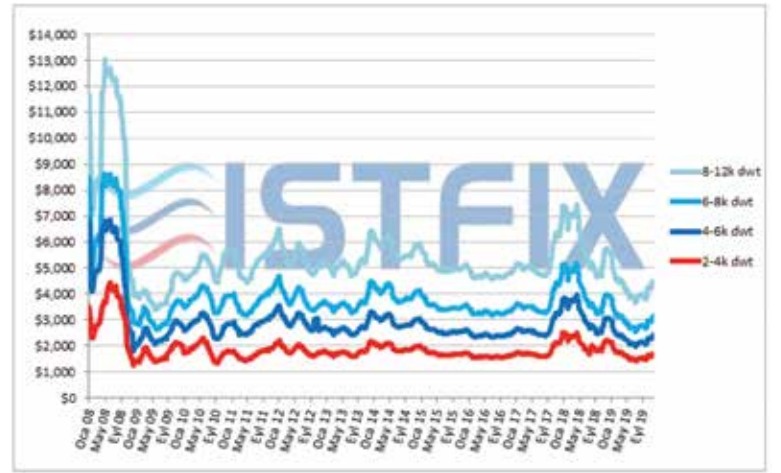
Avrupa'dan tarım haberlerine bakarsak, 28 üyeli Avrupa Birliği'nin buğday ihracatları 1 Temmuz 2019 tarihinden Kasım ayı başına kadar olan dönemde 8,9 milyon tona ulaşarak geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 42'lik artış kaydetmiş durumda.

Türk çelik üreticilerinin halihazırda gemi hurdasını 250-265 dolar/ton civarından almakta oldukları raporlandı. Çelik talebi düşük seyretse de, yerel alıcılar yine yerel kaynaklara yöneldiğinden içeride fiyatların artma eğiliminde olduğu belirtiliyor. Gemisini hurdaya çıkartan armatörler ise Aliğa'da 220-230 dolar/LDT alabiliyor.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
<b>Bu Hafta</b>	1,687	2,411	3,122	4,481
<b>Geçen Hafta</b>	1,641	2,345	3,037	4,358
<b>Geçen Ay</b>	1,631	2,275	2,945	4,227
<b>Geçen Yıl</b>	2,205	3,076	3,982	5,715



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	MARBLE BLOCKS	MARMARA-MISURATA	1000/1000	25.00
1,500	FERRO-SILICON	CHERNOMORSK-MARMARA	1000/1000	17.50
2,500	SCRAP (75')	BAR-ISKENDERUN	1000/1000	25.60
3,000	FELDSPAR IN BULK	GULLUK-SFAX	1000/1000	15.00
3,300	COPPER CONC.	POTI-VARNA	3300/2000	19.00
3,300	BAGGED FERTILIZERS	POTI-CONSTANTA	1500/1000	19.00
3,500	GRAINS	GALATZ-MARMARA	1500/1000	19.00
3,500	GENERAL CARGO	MARMARA-ARZEW	1250/1250	34.50
3,500	GENERAL CARGO	TEKIRDAG-TENES	1250/1250	9.50
3,500	MINERALS	ALEXANDRIA-VASTO	1250/1250	15.00
3,650	GRAINS	NOVOROSSIYSK-MERSIN	2000/1500	32.00
4,000	GENERALS	MANFREDONIA-KHERSON	2000/2000	15.50
4,000	AMMONIUM SULPHATE	CHIOGGIA-CORINTH	2000/1000	17.00
4,000	STEEL COILS	RIJEKA-GEMLIK + DILISKELESI	2000/2000	16.50
4,200	STEEL COILS	EREGLI-PORTO MARGHERA	2000/2000	24.50
4,750	SFM (65')	GALATZ-ALIAGA	1250/1500	20.00
4,750	SFM (65')	GALATZ-ALIAGA	1250/1500	25.00
5,000	PIG IRON	NOVOROSSIYSK-PORTO MARGHERA	2000/2000	26.00
5,000	CORN (50')	BRAILA-MARMARA	1500/1500	19.00
5,000	HRC	NOVOROSSIYSK-ANNABA	1500/1500	24.00
5,000	FERTILIZERS	MARIUPOL-MARMARA	1500/1500	19.00
5,000	BULK PUMICE	YALI ISLAND-HAIFA	1500/1500	12.00
5,500	CORN (48')	GALATZ-LARNACA	2000/2000	23.00
6,000	SOYBEANS (49')	NIKOLAEV-MERSIN	2000/2000	22.00
6,000	SFM (60')	RENI-RAVENNA	1500/3000	30.00
6,000	SOYBEANS (50')	CHERNOMORSK-SAMSUN	2000/1750	13.00
6,150	MINERALS IN BB	BOURGAS-MOERDIJK	2250/2250	35.00
6,600	SFM (56')	MARIUPOL-ALEXANDRIA	2500/2500	23.00
7,800	WHEAT (45')	BERDYANSK-MARMARA	2000/2000	19.00
8,800	FLY ASH	ZONGULDAK-BARCELONA	3000/3000	17.00
9,000	GRAINS	ODESSA-CASABLANCA	3000/2000	29.00

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

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

## S&P VE HURDA

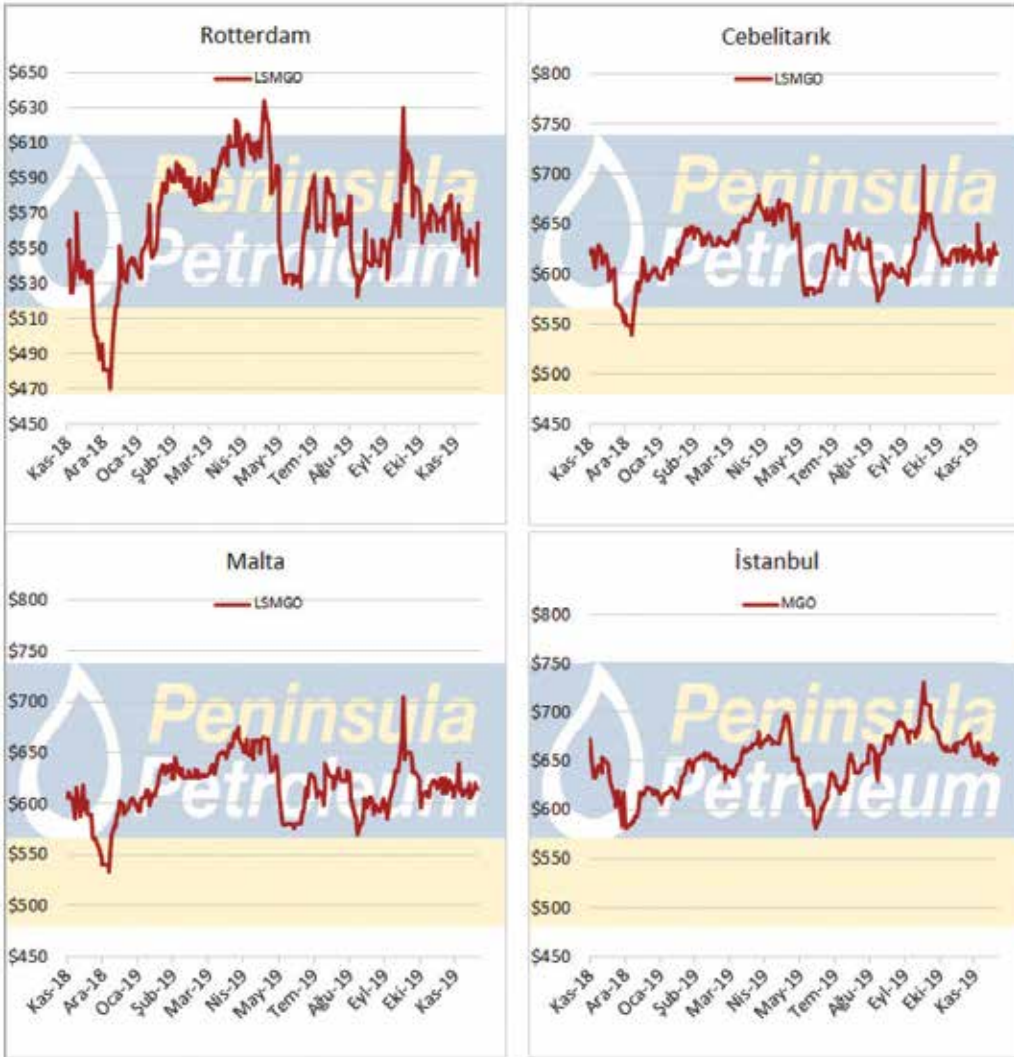
Uzakdoğu'da SUN JIN (6.500 DWT, 1998 Japon inşası, KR klaslı, 2 x 25 ton kreyanlı) 1,78 milyon dolara Çinli alıcılara satıldı.

## YAKIT

Petrolde ani yükselişe rağmen gemi yakıt fiyatları bu hafta aşağı yönlüydü.

	Rotterdam	Gibraltar	Malta	İstanbul
USD / mt	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	565.00	620.00	615.00	652.00
Geçen Hafta	555.00	610.00	605.00	652.00
Değişim	1.80%	1.64%	1.65%	0.00%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları







**TÜRK LOYDU**  
www.turkloydu.org

# "ORTAK HEDEFİMİZ , ORTAK GELECEĞİMİZ"

## Türk Loydu: Dikkatle İzlenmeli

- ⚓ Türk Loydu, dikkatle izlenmesi gereken, büyük amaçları olan önemli bir klas kuruluşudur. ( \* )
- ⚓ Türk Loydu, Paris MoU Klas Kuruluşları Performans Listesinde aralıksız 11 yıldır " Yüksek Performans " kategorisinde başarıyla yer almaktadır. ( \*\* )

( \* )



Lloyd's List – En Büyük 100 Raporu  
Aralık 2016

( \*\* )



Paris MoU - Recognized Organization Performance Table  
2014-2016



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

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9047740	IRON CHIEFTAIN	KURUYÜK	AVUSTURALYA	34.422	50.587	12.170	1993	18.06.2019
2	8010934	STADACONA	KARGO	BAHAMAS	22.931	32.452	10.148	1982	08.08.2019
3	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
4	6816334	IOANNIS M	SU TANKERİ	BELİZE	477	1.321	468	1968	05.08.2019
5	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
6	8918930	TRANSPORTER	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.609	53.818	21.091	1991	02.06.2019
7	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
8	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	07.02.2019
9	8113566	TEAL	AĞIR YÜK	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	04.02.2019
10	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
11	9183609	DAN EAGLE	TANKER	DANIMARKA	28.448	46.186	10.844	1999	04.09.2019
12	7306221	GOLD ROVER	TANKER	İNGİLTERE	7.894	6.692	5.088	1974	02.09.2019
13	7329338	BLACK ROVER	TANKER	İNGİLTERE	7.892	6.692	4.901	1974	02.09.2019
14	9435466	NORMAN ATLANTIC	RORO KARGO	İTALYA	26.904	7.800	9.958	2009	19.07.2019
15	8765266	EIRIK RAUDE	PLATFORM	KAMERUN	36.898	-	31.036	2002	26.06.2019
16	7800540	ABERDEEN	RO-RO	KAMERUN	4.234	3.041	2.430	1979	23.09.2019
17	6523951	MARTI	RO-RO	KAMERUN	785	700	429	1965	27.08.2019
18	7814486	SEAMAR CHALLENGE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	11.108	12.000	4.681	1979	05.07.2019
19	7814498	SEABULK PATIENCE	ÇİMENTO BARCI	KOMORLAR	10.596	12.000	4.681	1979	24.06.2019
20	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
21	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
22	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
23	9141455	RAMFORM CHALLENGER	ARAŞTIRMA	KOMORLAR	9.209	3.854	5.741	1996	20.10.2019
24	6916201	OCEAN SPARKLE	ÇİMENTO	KOMORLAR	13.475	18.607	6.442	1969	25.09.2019
25	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
26	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
27	9045613	TK ROTTERDAM	KURUYÜK	LİBERYA	6.036	8.861	3.398	2001	19.07.2019
28	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LİBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
29	7708285	WARDEH	CANLI HAYVAN	LÜBNAN	8.393	4.378	4.705	1978	03.06.2019
30	8405892	AMT EXPLORER	BARÇ	MALTA	5.814	13.980	2.262	1984	21.08.2019
31	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
32	9541198	OCEAN RIG PAROS	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	60.316	61.619	34.885	2011	06.09.2019
33	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
34	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
35	8309830	STAR FUJİ	KURUYÜK	NORVEÇ	25.345	40.850	10.100	1985	21.08.2019
36	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	08.04.2019
37	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
38	8881266	ARKADAS	KARGO	PALAU	1.846	2.755	1.067	1983	07.08.2019
39	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
40	8901406	WONDER I	KONTEYNER	PANAMA	6.299	6.533	3.250	1990	18.09.2019
41	7026871	PHOENIX I	HAYVAN TAŞIMA	PANAMA	3.356	3.089	1.671	1970	20.08.2019





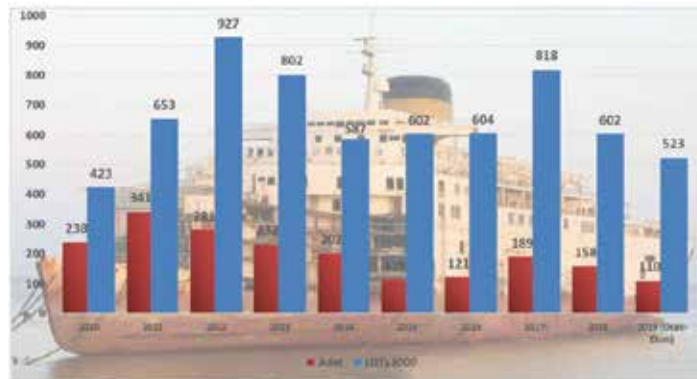
42	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
43	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
44	7912812	SEABULK TIMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	09.04.2019
45	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
46	8904393	MEKHANIK SEMAKOV	KURUYÜK	RUSYA	2.489	2.650	1.549	1991	27.08.2019
47	7910216	GOWO	KARGO	SIERRA LEONE	22.021	31.355	8.433	1981	02.06.2019
48	5103974	EDA	DÖKME YÜK-KARGO	SIERRA LEONE	18.531	29.591	7.894	1959	26.08.2019
49	7047344	LAL	KURUYÜK	SIERRA LEONE	1.560	1.278	937	1971	16.07.2019
50	8006323	ENRY	KURUYÜK	SIERRA LEONE	19.643	32.254	8.400	1981	26.06.2019
51	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	09.01.2019
52	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SINGAPUR	29.874	-	9.577	1983	07.05.2019
53	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SINGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019
54	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SINGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
55	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SINGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	05.02.2019
56	9034901	ALMIROS II	KARGO	ST VİNCENT GRENADİNLER	2.962	3.326	888	1992	04.09.2019
57	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
58	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	12.962	22.664	9.144	1986	07.03.2019
59	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VİNCENT GRENADİNLER	3.256	1.180	5.164	1977	01.03.2019
60	7118404	ADRIANA	YOLCU-KARGO	ST.KITTS&NEVIS	4.490	1.100	3.180	1972	01.08.2019
61	8001517	YARA-J	KURUYÜK	SURİYE	4.052	6.623	2.037	1980	16.07.2019
62	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
63	7646750	AMR R	KURUYÜK	TANZANYA	5.370	6.070	3.887	1977	27.08.2019
64	7229552	AYATT	KURUYÜK	TANZANYA	2.526	4.244	2.017	1972	07.08.2019
65	6620010	HAWK	TARAK	TANZANYA	498	711	149	1967	13.07.2019
66	6810055	BON	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.580	2.654	974	1967	13.07.2019
67	6417748	JAG	YAĞ TANKERİ	TANZANYA	1.132	1.890	566	1964	13.07.2019
68	7702918	ABDALKARIM	KURUYÜK	TANZANYA	1.951	3.214	1.033	1978	07.07.2019
69	8211801	MEGALOCHARI	KURUYÜK	TANZANYA	1.316	2.175	771	1983	05.07.2019
70	9145279	AVONMOOR	KONTEYNER	TANZANYA	7.171	8.918	4.170	1998	08.06.2019
71	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
72	8813130	EKO 3	TANKER	TOGO	2.041	3.223	1.351	1989	04.09.2019
73	7702748	ALICAN KARTAL	KURUYÜK	TOGO	865	1.409	590	1979	15.08.2019
74	8308757	RAFİF	KARGO	TOGO	4.366	5.900	2.645	1984	15.08.2019
75	7422180	SNOW WHITE	KURUYÜK	TOGO	2.791	3.357	1.531	1975	01.06.2019
76	5225904	TIGHNABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019
77	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
78	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019
79	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	03.05.2019
80	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
81	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
82	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019

83	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
84	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	08.03.2019
85	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	07.03.2019
86	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	04.02.2019
87	7819450	SERVET KA	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.814	2.893	924	1980	29.07.2019
88	7937874	YUSUF CELAL	KURUYÜK	TÜRKİYE	994	1.720	771	1978	09.07.2019
89	8003852	EGE M	KURUYÜK	TÜRKİYE	970	1.571	577	1980	13.06.2019
90	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
91	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	07.05.2019
92	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	03.05.2019
93	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BOTU	TÜRKİYE	100	-	141	-	03.05.2019
94	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
95	7303815	KAPTAN TEOMAN	ROMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
96	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	08.04.2019
97	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019
98	8887856	SLAVUTICH 18	KURUYÜK	UKRAYNA	2.193	3.750	658	1992	22.08.2019
99	8328692	BSEC MARMARA 1	TANKER	UKRAYNA	1.963	3.265	1.364	1983	01.07.2019
100	8230027	EFA	KURUYÜK	VANUATU	2.547	2.907	1.171	1972	07.06.2019
101	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
102	5391545	KAPETAN GIANNIS	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	198	20	400	1959	16.07.2019
103	5224546	DİMİTRA	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	491	1.422	485	1943	25.06.2019
104	6816384	AGIA PARASKEVI	SU TANKERİ	YUNANİSTAN	497	1.375	639	1968	24.06.2019
105	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
106	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
107	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
108	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
109	9005479	CANDY	TANKER	ZANZİBAR	3.693	4.444	2.200	1992	01.08.2019
110	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	08.03.2019

\*Renklendirilen gemiler Ekim 2019 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

**Kaynak:** Gemisander

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



**Kaynak:** Gemisander (Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği)





Kaynak: Clarksons Research Services Limited

## 2019 DÜNYA GEMİ TIPLERİNE GÖRE GERİ DÖNÜŞÜM (Son 3 Ay)

Gemi Tipi	AĞUSTOS			EYLÜL			EKİM		
	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması	Adet	DWT	Yaş Ortalaması
AHT	3	26,6	6.554	0	0,0				
AHTS				1	37,0	1.880	1	36,0	1.121
Bulk	3	34,3	84.654	0	0,0		5	27,6	307.529
Chem & Oil	3	30,6	20.328	3	26,0	69.581	3	27,3	69.619
Chip	2	23,0	87.509						
Container	8	24,3	378.036	3	28,3	63.950	2	28,5	45.930
CS/BW Dredger	0	0,0		0	0,0				
Drillship	0	0,0		3	19,7	178.477			
Ethy/LPG									
FPSO	1	33,0	64.239	0	0,0		1	43,0	254.658
GCargo	4	34,8	6.653	4	42,0	20.375			
Limestone				1	28,0	3.326			
Livestock	1	48,0	3.089						
Maintenance							1	44,0	2.000
Misc. Bulk				2	50,5	574	1	56,0	300
MPP	3	36,3	32.632	2	27,5	28.186	2	25,5	29.957
MSV	1	36,0	2.647						
Open Hatch	2	33,5	86.145						
Ore	1	27,0	238.818				1	26,0	289.889
Pass/Car F.	2	39,5	37				1	30,0	5.491
Phosphoric A.							1	19,0	24.668
Products	4	38,3	54.672	2	25,5	47.874	4	36,8	53.757
PSV							1	3,0	3.835
Reefer	2	31,5	18.448				2	30,5	19.072
Ro-Ro	1	22,0	5.737				1	40,0	3.041
Ro-Ro/Cnt.				1	29,0	6.533			
Ro-Ro/Lo-Lo							1	40,0	3.356
Shuttle	1	20,0	44.700						
Tanker	1	23,0	98.805	2	25,0	167.233	6	29,5	348.171
TSH Dredger							2	28,0	13.510
<b>Genel</b>	<b>43</b>	<b>31,0</b>	<b>1.233.703</b>	<b>24</b>	<b>30,9</b>	<b>587.989</b>	<b>36</b>	<b>30,7</b>	<b>1.475.904</b>

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

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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



# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

*Gelecek Burada*



## DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği\*  
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği\*

## HUKUK FAKÜLTESİ

Hukuk

## İKTİSADİ İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ

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

## MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ

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

## DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU

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

## ENSTİTÜLER

Sosyal Bilimler Enstitüsü  
Fen Bilimleri Enstitüsü



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi





**SPARE PARTS  
SERVICE**

**MAXIMIZE  
ENGINE  
PERFORMANCE**

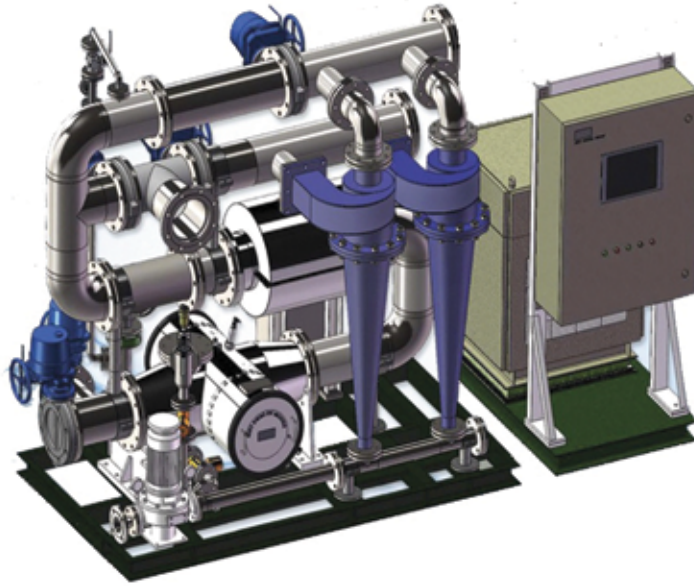
**MESI INCORPORATION**  
Marine Engine Spares International Inc.  
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.  
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

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

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



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



**ZERO MAINTENANCE**

**NO REPLACEMENT**

**NO CLOGGING**

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

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

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

