

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EKİM / 2020



29 EKİM

**CUMHURİYET BAYRAMI
KUTLU OLSUN**

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

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

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7

Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

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

Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net

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@berkgumruklemec.com

www.berkgumruklemec.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design





aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELİ
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

| **aselsan**



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

M. ZİYA KALKAVAN

BURCU AKAR

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



Yıl 36

EKİM 2020

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

İDARE MERKEZİ

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

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

F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

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

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

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

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



90 Years at sea

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

www.zihni.com.tr



SEA. SUN. WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS'İN GÜNDEMİNDE
LİMANLARDA YAŞANAN
SIKINTILAR VARDI

38

CUMHURİYET BAYRAMI

29 EKİM 1923:
TÜRK MİLLETİNİN EN
BÜYÜK BAYRAMI

12

TAMER KIRAN

PANDEMİ SONRASI YENİ
DÜNYADA GÜÇLÜ YER
ALMANIN YOLU "YERLİ VE
MİLLİ" ÜRETİMDEN GEÇİYOR

40

GÜNDEM

TÜRKİYE, TARİHİNDEKİ
EN BÜYÜK DOĞAL GAZ
KEŞFİNİ KARADENİZ'DE
YAPTI

42

AKADEMİK BAKIŞ

56

DOSYA

TÜRKİYE'NİN KOSTER FİLOSU
YENİLENEBİLECEK Mİ?

66

SÖYLEŞİ

ABDÜLVAHİT ŞİMŞEK

88

LOJİSTİK

EMRE ELDENER

90

BUNKER

MUSTAFA MUHTAROĞLU

96

TARİHTEN

130 YILINDA ERTUĞRUL
FIRKATEYNİ'NİN HAZİN
ÖYKÜSÜ

ODADAN HABERLER	28
ŞUBELERİMİZDEN	32
DTO AB BÜLTENİ	60
GEMİ TUTULMALARI	64
SEKTÖRDEN HABERLER	70
IMO'DAN HABERLER	92
MARİNALAR	94
S&P	98
ANALİZ	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	107
HURDA RAPORU	109

We believe in making a difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

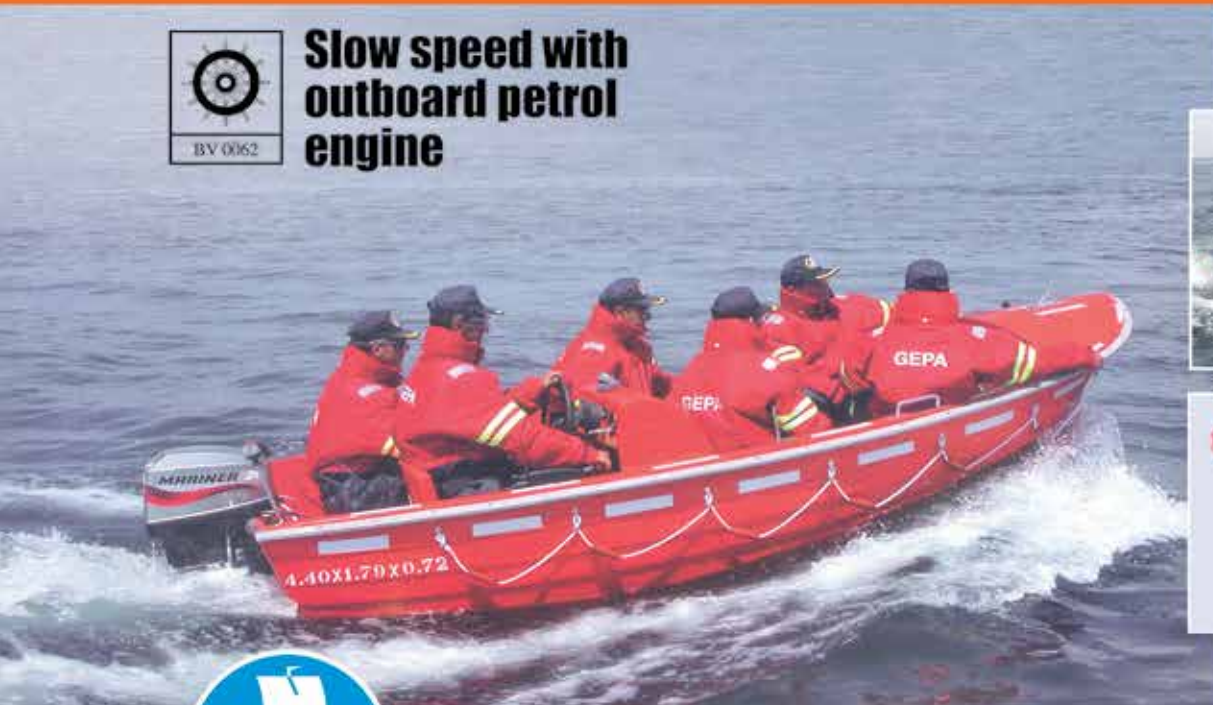


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

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.

Pandemi sonrası yeni dünyada güçlü yer almanın yolu “yerli ve milli” üretimden geçiyor

Covid-19 salgınında ikinci dönemi göğüsliyoruz. Önümüzde daha çok dikkat etmemiz, daha çok sabır ve gayret göstermemiz gereken günler var. Ancak panik yapmaya gerek yok. Sadece korkmadan tedbirlerimizi alalım. Salgına karşı korunmada en etkili yöntemler olduğuna tüm dünyanın tartışmasız

koruyarak, yeni normallerin oluşumuna hazırlıklı olmak ve yerli imkânlarımızı geliştirebilmektir. Yeni dönemde “yerli ve milli” markalar yaratmak, inovatif fikirleri yüksek teknolojiyle buluşturup, katma değeri yüksek ürünler üretmek bizi gelecek hedeflerimize taşıyacaktır. Türkiye, genç nüfusu ve yetişmiş insan

Denizcilik sektörümüzde; artık dünyada çevre etkisini en aza indirecek, insan faktörünü büyük ölçüde devreden çıkaracak “elektrikli”, “hibrid”, “uzaktan kumandalı”, “insansız” gemiler üzerinde çalışmalar hız kazanıyor. Türkiye, ilk LNG tahrikli gemilerde, ilk “elektrikli” ve “hibrid” gemilerde, öncülük yapan ülkelerden bir tanesi... İlk otonom römorkör, tersanelerimizin eseri. İçinde bulunduğumuz bu zorlu süreç, otonom ve dijitalleşmenin önemini de bir kez daha ortaya koymuştur. Bizler, “Denizci Millet, Denizci Ülke” vizyonumuzla deniz ticaretinde söz sahibi olmak için otomasyon ve dijitalleşmedeki gelişmeleri dikkatle izleyip, yöneticisinden mühendisine işçisine kadar elimizden gelenin çok daha fazlasını yapmak zorundayız.

Şüphesiz yeni fikirler, yeni buluşlar ortaya koyabilmenin yolu iyi bir eğitimden geçiyor. Deniz Ticaret Odası olarak biz de, her zaman denizcilik eğitimini çok önemsedik ve elimizden gelen desteği verdik. Bu inançla kurulan Piri Reis Üniversitemiz de başarılarıyla göğsümüzü kabartıyor. Yükseköğretimde 2020-2021 öğretim yılının başladığı bugünlerde tüm denizci okullarımıza hayırlı bir eğitim yılı diliyorum. İnanıyorum ki; okullarımızdan yetişen gençlerimiz donanım ve bilgi birikimleriyle birçok yeni fikir ve buluşa imza atacaklar, yeni dünyada güçlü bir şekilde yer almamızın en önemli kaynakları olacaklar.

Bu ay, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun 97. yıldönümünü kutlayacağız. Türkiye, karşısına çıkarılan her türlü engel ve zorluğa rağmen 2023’teki 100. yıl hedeflerine emin adımlarla yürüyen büyük bir ülkedir. Bu vesileyle Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere İstiklal mücadelemizin bütün kahramanlarını minnetle yâd ediyorum. Vatan uğruna her dönem fedakârlıkla mücadele ederek bu uğurda canlarını veren tüm şehitlerimize Allah’tan rahmet, gazilerimize acil şifalar diliyorum. Cumhuriyet Bayramımız kutlu olsun.

Kalın sağlıcakla...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

hemfikir olduğu maske takmaya ve bireysel temizliğe özen gösterelim, sosyal mesafemizi koruyalım. Bunun sadece kendimiz için değil, ailemiz, çevremiz, ülkemiz kısacası insanlık için yapmamız gereken bir sorumluluk olduğunu unutmayalım.

Bir yandan salgınla mücadele sürerken, diğer yandan pandeminin dünya ekonomisi, küresel ticaret ve uluslararası finans piyasalarının üzerindeki olumsuz etkilerinin nasıl giderileceği bugünlerde ağırlıklı olarak konuşuluyor. Şüphesiz yeni dönemde hiçbir şey artık eskisi gibi olmayacak. Dünya, salgının ardından siyasi ve ekonomik olarak yeniden şekillenecek. Şimdi yapmamız gereken milli menfaatlerimizi

gücümüzle bu dönüşümü yakalayabilecek, hatta yön verebilecek potansiyele sahip bulunmaktadır.

Ülkemiz son dönemde, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın bizzat yönlendirmesi ve teşvikiyle başta savunma ve güvenlik olmak üzere birçok alanda yerli ve milli üretim, donanım ve yazılımla tarihi başarıları imza atıyor. MİLGEM projesinde alınan sonuç, ulus olarak hepimizin göğsünü kabarttı. Kendi yerli teknik gücümüze dayanmanın, nasıl başarılar sağlayabildiğini, MİLGEM örneğinde yaşadık. Keza havacılıkta yerli ve milli İHA ve SİHA’larımızla bu konuda rakip ülkeler dahil tartışmasız herkesin takdirini topluyoruz.

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 Asmİra & Co. gibi.*



ASMİRA & CO



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



EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

MECLİS'İN GÜNDEMİNDE LİMANLARDA YAŞANAN SIKINTILAR VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Eylül Ayı Meclis Toplantısı Covid-19 salgını nedeniyle video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan “Ekonomi ve Denizcilik Piyasaları” konulu sunum yaptı.



KENAN TÜRKANTOS

Eylül ayı olağan meclis toplantısı İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Kenan Türkantos'un Meclis oturumunu açmasıyla başladı. Gündeme geçmeden önce Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından vefat edenlerin isimleri okundu. Vefat eden isimler şöyle: Oda üyesi Sanmarin Denizcilik ve Teknik Hizmetler Sanayi ortaklarından Birol Gürsel Sicilli'nin annesi Neriman Sicilli ve oda üyesi Caner Yat İşletmesi Otelcilik, İthalat ve Ticaret şirket sahibi Adnan Caner'in annesi Ayşe Dindar.

TOBB'DAN 1 MİLYON 727 BİN TL'LİK YARDIM

Vefat edenlerin isimlerinin okunması Allah'tan rahmet dilenmesinin ardından oda meclisinin 6 Ağustos 2020 tarihinde

29 sayılı toplantı zabıtları onaylandı. 2020 Temmuz ayı mizanı ve fasıllar arası aktarımının da onaylanması ardından Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden alınacak 1 milyon 727 bin TL yardım ile ilgili açıklama yapan Kıran şunları kaydetti: “Bildığınız gibi Bodrum Şubemiz için yeni bir bina alımında bulunmuştuk. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği kararlarına göre gayrimenkul yatırımlarında odaların üye sayıları, TOBB'a ödedikleri aidat ve benzeri kriterler dikkate alınarak, belli bir oranda alım desteği verilebiliyor. Bu bağlamda bizim odamıza da TOBB tarafından destek olunması kararı alındı. Ancak bu kararın bir şartı var. Önümüzdeki beş yıl gayrimenkul yatırımı ve bina tadilatı anlamında başka bir yardım talebinde

bulunmayacağımızı taahhüt etmemiz gerekiyor. Şu anda bunu gündeme getirdik ve onayınızı arz ediyoruz.”

Tamer Kıran'ın ardından söz alan DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İzmir Şubesi'nin de ihalesini yaptıklarını ve onun bütçesinin daha yüksek olduğunu ifade ederek “Ya İzmir ve Bodrum'u TOBB'a sunup, daha yüksek bir tutar talep edelim ya da yatırım tutarı esas alınıyorsa İzmir Bodrum'dan yüksek, en azından daha yüksek bir meblağ talebimizi iletelim” dedi. Meclis Üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu'da Recep Düzgüt'in fikrine katıldığını belirterek, bunun daha mantıklı ve akıllıca olabileceğini söyledi.

Görüşlerin üzerine söz alan Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, odanın TOBB'a ödediği aidat ve üye sayısı kriterleri gereğince çok bir fark olmayacağını ve bugüne kadar TOBB'dan aldıkları en büyük yardımın bu olduğunu ifade etti. Fikir alışverişini sonrasında hizmet binası için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nden alınacak 1 milyon 727 bin TL'lik yardımın onayı meclis üyelerinin oy birliği ile kabul edildi. Oylamaların yapılması sonrasında 6 Ağustos- 10 Eylül arasında yapılan oda faaliyetleri video sunumu katılımcılar ile paylaşıldı.

“AŞI BULMA ÇALIŞMALARINDA MÜJDELİ HABERLER GELİYOR”

Faaliyet sunumunun ardından sözü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran alarak güncel gelişmeler ve ekonomik değerlendirmelerde bulundu. Kıran, 2020 yılına damgasını vuran



TAMER KIRAN

Covid-19 salgınının maalesef önemini korumaya devam ettiğini, vaka sayısı ve can kaybındaki günlük artışın, eylül başı itibarıyla mayıs ortasından bu yana en yüksek düzeyine ulaştığını kaydetti. Denizcilik sektörünün değerli büyüğü ve Türkiye'nin son Başbakanı Binali Yıldırım ve eşinin de Covid-19 testlerinin pozitif çıktığını büyük üzüntüyle öğrendiklerini belirten Kiran, "Kendisine ve kıymetli eşi Semiha Yıldırım Hanımefendi'ye geçmiş olsun dileklerini iletıyor, bir an önce sağlıklarına kavuşmalarını diliyorum" dedi.

Salgına karşı herkesi azami ölçüde tedbirli olmaya davet eden Kiran, "Önümüzde biraz daha sabretmemiz gereken bir zaman dilimi olduğu gözüküyor. Bu arada, hastalığa karşı güvenli ve etkili aşı bulma çalışmalarında son aşamaya gelindiğine dair müjdeli haberler geliyor. Bir dizi aşı, şu anda klinik araştırmaların son aşamasında..."

O zaman 'çoğu gitti, azı kaldı' deyip, virüse karşı baştan beri çok sıkı tuttuğumuz ipin ucunu kaçırmamak, başta sosyal mesafe, maske kullanımı ve temizlik kuralları olmak üzere önlemlere bir süre daha harfiyen uymamız büyük önem taşıyor" diye konuştu.

"TÜRKİYE İÇİN 'DOĞU AKDENİZ' VAZGEÇİLMEZDİR"

Doğu Akdeniz'deki tahmin edilen enerji rezervleri dolayısıyla son dönemde Türkiye'yi direkt hedef alan ve ilgili ilgisiz bazı devletlerin aktör olma konusunda ortaya çıktığına dikkat çeken Kiran, "Komşumuz Yunanistan'ın da gayrihukuki bir takım girişimlerle ülkemizin denizlerdeki haklarını sınırlamaya çalıştığına şahit oluyoruz. Bilinmelidir ki; Doğu Akdeniz'de en büyük sınıra sahip ülkelerden biri olan Türkiye için bu bölge vazgeçilmezdir. Mavi Vatan olarak adlandırdığımız alanda Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde, savunma ve diplomasi alanlarında verdiğimiz büyük mücadeleyi takdirle izliyor, destekliyor, Türkiye Cumhuriyeti olarak tarihten ve deniz sınırlarından doğan hak ve çıkarlarımızın korunması noktasında atılan her adımın yanında olduğumuzu bildirmek istiyorum" dedi.

Dünyada ve Türkiye'deki ekonomik gelişmelere değinen Tamer Kiran, Mart - Mayıs döneminde hem dünya ekonomisinde, hem Türkiye ekonomisinde pandemiye bağlı yaşanan sert daralmalardan sonra Haziran ayından itibaren V şeklinde bir

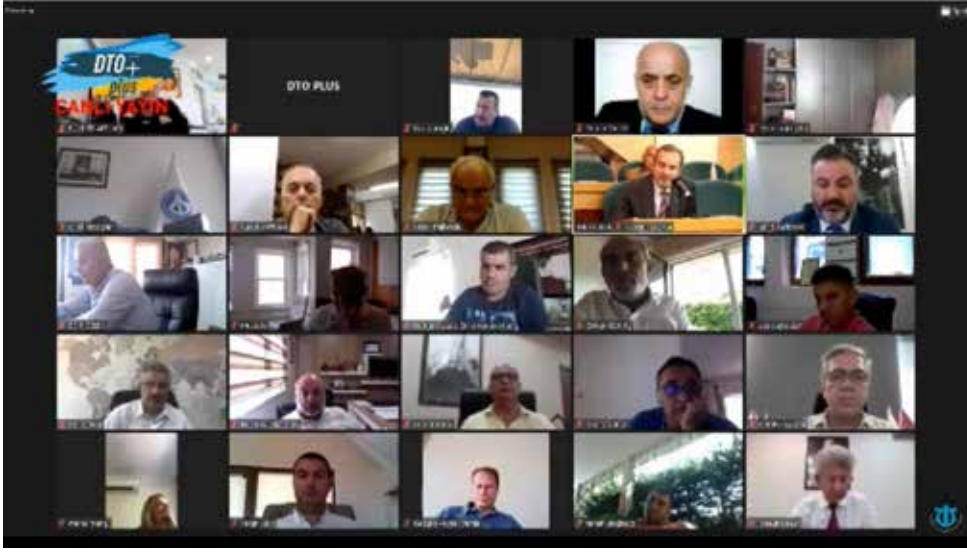
toparlanmanın başladığını, fakat ağustos ayı ile beraber gelmeye başlayan verilerin bu toparlanmada hız kesmeye işaret ettiğini kaydetti. Yılın ikinci çeyreğinde Türkiye ekonomisinin yüzde 9,9 daraldığının yakın zamanda açıklandığını belirten Kiran, bu verinin birçok gelişmiş ülke ortalamasına göre daha düşük bir daralmaya işaret ettiğini söyledi.

Merkez Bankası'nın ekonomik çözümlerine değinen Kiran şöyle devam etti: "Merkez Bankası'nın sağladığı likidite ve ekonomi yönetiminin attığı adımlarla bu parasal genişlemeyi kredi mekanizmasına yönlendirmesi hem ikinci çeyrek daralmasının daha büyük boyutlu olmasını engelledi, hem de birçok öncü verinin gösterdiği gibi haziran sonrası V şeklinde dönüşünü sağladı. Fakat kredi genişlemesi ile gelen büyüme cari açık ve enflasyonda yukarı yönlü baskı uygulamaya başlayınca Merkez Bankası piyasalara sağladığı likiditeyi azaltmaya başladı ve bu durum kredi maliyetlerini yükseltti. Son haftalarda mevduat ve kredi faizlerinde yükselişler görüyoruz. Bu durum yılın son çeyreğine doğru ilerlerken ekonomideki toparlanmanın dengelenmeye doğru gideceğini üçüncü çeyreğe göre büyüme hızının yavaşlayacağını gösteriyor".

Ekonomimizin kısa vadede seyri konusunda pandeminin gidişatının en temel belirleyen olmaya devam edeceğini belirten Kiran, "İçinde bulunduğumuz dönemde vaka sayılarında maalesef yukarı yönlü bir seyir var. Başta Avrupa olmak üzere yakın çevremizde de benzer eğilimler görülmekte. Bir an önce bitmesini temenni etmekle birlikte pandeminin nasıl seyredeceğini maalesef bilemiyoruz. Bu nedenle pandeminin önümüzdeki aylarda arz ve talep tarafında yeni sıkıntılar yaratmasına hazırlıklı olmak zorundayız" diye konuştu.

"DOĞALGAZ REZERVİ 6 YILLIK İHTİYACIMIZI KARŞILAYABİLECEK"

Ağustos ayında Türkiye ekonomisi için en önemli gelişmelerden birisinin



Karadeniz’de bulunan 320 milyar metreküplük doğal gaz rezervi olduğunu belirten Tamer Kıran, mevcut fiyatlar ve tüketim seviyemizle yaklaşık 6 yıllık ihtiyacımızı karşılayabilecek, maliyeti düşmemiş haliyle 70 milyar dolar civarında tasarruf sağlayabilecek bir kaynaktan bahsedildiğinin altını çizerek, “Bu rezervin ülkemizin enerji faturasını azaltma yolunda önemli bir başlangıç olduğunu düşünüyorum. Muhtemelen yeni rezervlerin eklenmesiyle orta ve uzun vadede Türkiye Ekonomisinin dış denge beklentilerini olumlu yönde etkileyecek çok önemli ve değerli bir gelişmeyle karşı karşıyayız. Bunun yanında, uzun vadede enerji güvenliğimiz ve dış dengeler açısından bulunduğumuz bölgedeki doğalgaz ve petrol kaynaklarına ulaşmamız ve kullanmamız kadar, yenilenebilir enerji kaynaklarımızdaki maksimum potansiyeli kullanmak da önemli olacaktır” dedi.

Küresel ekonominin pandemi öncesi dönemin altında seyreden ekonomik aktivitesinin önümüzdeki dönemde de devam edebileceğini düşündüğünü vurgulayan Tamer Kıran şöyle devam etti: “Etkili bir aşının yaygın kullanımı gerçekleşene kadar bu durumun devam etme olasılığı yüksek demeliyiz. Dünya ülkelerin gayrisafi yurt içi hasıla ve küresel ticaret hacminin denizcilik sektörüne yansımalarını yaşıyoruz. Bir süre daha bu durumu yaşamaya hazırlıklı olmalıyız. Ülkemizde şu ana kadar maliye politikaları ve kamunun

başta istihdam olmak üzere yaptığı düzenlemeler bu zorlu süreci birçok sektörün yönetebilmesi açısından destek oldu. Önümüzdeki süreçte de bu çerçevenin genişleyerek devam etmesi ekonomimizdeki dengeler açısından büyük önem taşımaktadır”.

“ULAŞTIRMA BAKANIMIZIN ÖNCÜLÜĞÜNDE ÖNEMLİ ATILIMLAR GERÇEKLEŞTİRECEĞİMİZE İNANIYORUM”

Sektörün büyümesi, sorun teşkil eden konuların çözülmesi için çalışmaları aralıksız sürdürdüklerini belirten DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, bu çerçevede Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu’nun teşekkürleri, Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersane ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ve bakanlık yetkililerinin katılımıyla 21 Ağustos Cuma günü İMEAK Deniz Ticaret Odası’nda bir toplantı yaptıklarını hatırlatarak, şunları söyledi: “Gerçekten Sayın Bakanımız denizcilik sektörü ile yakından ilgileniyor. Göreve başladığı günden bu yana geçen kısa sürede üç kez bir araya gelme fırsatı bulduk. Odamıza yaptığı son ziyareti de sektörümüze verdiği önemin bir göstergesi olarak gördük ve ağırlamaktan büyük mutluluk duyduk. Yaptığımız toplantıda Sayın Bakanımıza, üyelerimizden bize intikal eden bütün sorunları bir dosya halinde sunarken, çözüm önerilerimizi de bizzat anlatma

fırsatı bulduk. Sayın Bakanımızın yakından çalışma isteğini müşahade ettik. Nitekim Sayın Bakanımızın davetiyle 28 Ağustos’ta Ankara’da Bakan Yardımcımız Selim Dursun başkanlığında, bakanlık yetkililerinin katılımıyla bir toplantı daha yaptık.

Bu konudaki çalışmalarımız önümüzdeki günlerde de devam edecek. Sayın Bakanımıza sektörümüze verdiği önem için bir kez daha teşekkür ediyor, öncülüğünde önemli atılımlar gerçekleştireceğimize yürekten inandığımızı belirtmek istiyorum.”

Tamer Kıran, “Koster Filosu Yenileme Projesi” için KOSGEB ile birlikte yapılan çalışmalarda geline nokta, döviz kurlarındaki hızlı yükseliş ve bankaların faiz oranlarındaki artış nedeniyle şartların revize edilmesi ve günümüz koşullarına göre yeni bir faiz destek miktarı ve vade uzatılması için Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank ve KOSGEB nezdinde girişimde bulunduklarını, görüşmelerin devam ettiğini açıkladı.

Bu yıl balığın özellikle de palamutun bol olduğuna dair güzel haberler geldiğini ve balıkçılığın zor bir meslek olduğunun altını çizen Tamer Kıran, 1 Eylül’de balıkçıların av yasağının kalkmasıyla avlanma döneminin başladığını, balıkçılara bereketli ve güzel bir avlanma sezonu geçirmelerini diledi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO), deniz taşımacılığının dünya ekonomisine katkısını gündeme getirmek amacıyla her sene eylül ayının son haftasını Dünya Denizcilik Günü olarak kutladığını belirten Tamer Kıran, bu yılki temanın “Sürdürülebilir Dünya için Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı” olarak belirlendiğini hatırlattı. Kıran, ayrıca Dünya Denizcilik Günü’nün 24 Eylül tarihinde çevrimiçi olarak gerçekleştirilmesinin planlandığını söyledi. Koronavirüs salgını sürecinde bütün dünyanın, denizcilik sektörünün ne kadar hayati bir öneme sahip olduğunu da çok net bir şekilde gördüğünü belirten Kıran, ekonomilerin ayakta kalması,



toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda çok önemli görevler ifa eden deniz insanlarına takdir, şükran ve teşekkürlerini sundu.

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ KONTENJANLARININ YÜZDE 90'INI DOLDURDU

Eylül ayı başında Yükseköğretim Kurumları Sınavı (YKS) sonuçlarına göre, üniversitelere kayıt işlemleri yapıldığını belirten Tamer Kıran, her geçen yıl eğitim kalitesini yükselten Piri Reis Üniversitesi'nin de bu yıl kontenjanlarının yüzde 90'ını doldurduğunu söyledi. Bu oranla üniversitenin, vakıf üniversiteleri ortalamalarının üzerinde öğrenciyi bünyesine katarak fevkalade önemli bir başarı elde ettiğini belirten Tamer Kıran, Piri Reis'in artık denizcilik fakültesi dışında mühendislik, iktisat ve hukuk dallarında da tercih edilmeye başlanan bir üniversite olduğunu kaydederek, üniversiteyi tercih eden öğrencilere başarılar diledi.

19 Eylül'de Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e, "Mareşal" rütbesi ile "Gazi" unvanı verilmesinin yıldönümü ve Gaziler Günü'nü, 27 Eylül'de Türk Donanması'nın en büyük zaferlerinden biri olan Preveze Deniz Zaferi'nin 482. yıl

dönümü ile Deniz Kuvvetleri Günü'nün kutlanacağını hatırlatan Tamer Kıran, başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere vatanımızın bölünmez bütünlüğü için canını ortaya koymakta tereddüt etmeyen tüm şehitleri rahmet ve şükranla yâd etti.

Toplantıda, yeni yaşına giren Meclis Başkan Vekili Kenan Türkantos'un da, doğum günü kutlandı.

"KÜRESEL ÇAPTA BİR DEPRESYON YAŞANACAK"

Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, meclis toplantısında "Ekonomi ve Denizcilik Piyasaları" adlı bir sunum yaptı. Değerlendirmelerine "Dünya Ekonomisi" başlığı adı altında başlayan Erdoğan, "Yüzde 1 artıya geçen Çin hariç tüm ekonomilerde negatiflik bulunuyor. Küresel anlamda yıllık bazda ciddi bir negatiflik yaşanacak. Bu da, küresel çapta bir depresyon yaşanacağını belirtisi... Depresyonlar arkasından sosyal felaketleri getirebilir. Bunun yüzde 11 civarında olacağı tahmin ediliyor. Daralmanın ağırlıklı olarak gelişmiş ülkelerde, özellikle Avrupa ve ABD'de olacağı düşünülüyor. Dünya ekonomisinde birinci çeyrekte Çin'de, ikinci çeyrekte ise diğer ülkelerde daralma mevcut. Her iki bölgede de

V tipi çıkış yaşanıyor. Bundan sonraki süreci ise aşının bulunma durumuna bağlı" dedi.

Çin'de 2010'da 1,25 trilyon dolarlık ihracat varken, 2019 yılında bu rakamı 1,82 trilyon dolara çıkarttığını kaydeden Erdoğan, "Çin'in ihracatı mayıs ayı itibarıyla 0,68 trilyon dolar civarında. Bu kabaca yıllık 1,5 ile 1,6 arasında olacak gibi gözüküyor. Japonya ise 0,62'den 2019'da ancak 0,69'a çıkmış. Dünya ticaretinde Japonya durmuş durumda. İngiltere'nin ise 0,58 olan ihracatı Brexit'in de etkisiyle 0,70'e çıkmış durumda. Özellikle Avrupa Birliği'nden çıkışından sonra nispeten bir ilerleme var. Bu hareketlenme dikkat çekici. ABD ise 2019 yılında 1,82 trilyon dolardan 2,43 trilyon dolara yükselmiş, ancak ticaret savaşlarının boşuna yapılmadığını 2018 yılından 2019'a kadar 0,03 trilyon dolar gerilemesinden anlayabiliriz.

Türkiye açısından baktığımızda ise 0,17 trilyon dolardan 0,20 trilyon dolara çıktığımız gözüküyor. Yani 9 yıllık süreçte 300 milyar dolarlık ihracat artışı olmuş. Anormal bir ihracat artışından söz edilemez. 2013 yılı Türkiye ekonomisi için kritik bir dönem olmuş. Özellikle 0,23 trilyon doların görüldüğü 2013 yılından itibaren gerileme söz konusu. Avrupa Birliği'ne baktığımızda 4.70'den 5.52'ye ve dünya genelinde de 15 trilyondan 19 trilyon dolar civarına gelinmiş görünüyor" diye konuştu.

Çin ve Amerika'nın ithalatta önemli konumunu sürdürdüğünü, fakat dünyanın en önemli ithalatçısının bireysel ülke bazında bakıldığında Çin olduğunu ifade eden Erdoğan, "Ülkeler topluluğu olarak 5.71 trilyonla Avrupa Birliği'nin önemli bir tüketim kısıtı olduğunu ifade etti. Erdoğan, ayrıca sunumunda Endekslenmiş İhracat Gelişimleri, Çin'in Ticaret Gelişimi ve Dünya Ticaretindeki Payı, ABD ve Çin'in Dünya İthalat/İhracatındaki Pay Gelişimi, ABD'de Avrupa Hazine Kağıtları Verim Eğrileri, Euro Dolar Paritesi'nin Vadeli Piyasadaki Son Durumu ve Bütçe gerçekleştirmeleri hakkında değerlendirmelerde bulundu.



DENİZCİLİK PİYASALARI

Dünya ekonomisini değerlendirdiği sunumun ardından denizcilik piyasalarını da yorumlayan Erdoğan şunları kaydetti: “Filoda arz tarafı 2.24 milyar DTW’e gelmiş durumda. Buna karşılık talep 1.52 milyar ton mil. Filo hızla büyürken, talepte ise özellikle pandemi etkili bir yavaşlama var. Böyle bir durumda son iki üç ayda denizcilik sektöründeki bazı segmentlerdeki sıkıntıya işaret eder. Özellikle dökme yük tarafında her açıdan fiyatların düşük seyretmesi zaruri oldu. Potansiyel olarak da bazı alanlarda düşük seyredeceğine inanıyorum. Denizcilik piyasasında biraz dikkatli olma dönemi.”

Dökme yüke bakıldığında arz 2.09’da iken, talebin 1.52’ye gerilediği, oransal olarak bakıldığında da arz bölü talep oranının 1.37’ye çıkmış olduğunu ifade eden Erdoğan, “Yani arz talebe göre oldukça fazla bir durumda. Bazı tonajlarda azalmaların gerekli olduğu gibi bir imaj alıyorum. Dökme yükte Clarkson ortalamasına göre ne şekilde aşağı doğru hareket ettiğini ve bunun istisnalar hariç çok kolay yukarı dönme olasılığı kısa vadede görünmüyor. Tanker tarafı ise çok istisnai bir durum... Arz muazzam bir şekilde yukarı gidiyor. Burada petrol stoklama alanları açısından tankerlere de yer verildiği için öyle olduğunu düşünüyorum. Sadece taşımacılıktan kaynaklanmıyor bu durum. Taşımaya talepten ziyade

tankerler dolu olma durumunda bir bakıma depolamadan kaynaklanıyor. Çünkü bu vadeli piyasalarda da stoklama gereksinimi olan sahalar özellikle Teksas Bölgesi’ndeki yetmediği zamanlarda New York piyasasındaki vadeli enstrümanlara dayalı stoklamanın offshore tankerlerde de yapılabildiğini düşünüyorum” yorumunda bulundu.

Konteynerdeki duruma gelindiğinde ise orada da muazzam şekilde filoda büyümenin dikkat çektiğinin altını çizen Erdoğan, Ortalama Günlük Kazanç Gelişimi, Ortalama Günlük Kazançları İçin Portföyler, Tanker Sipariş/Filo-Time Charter Gelişimi, Konteyner Sipariş/Filo-Time Charter Gelişimi başlıkları ile ilgili değerlendirmelerde bulunarak sunumunu sonlandırdı.

“GÜNEŞ ENERJİSİNE YATIRIMIN ÖNÜNÜN AÇILMASI LAZIM”

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan’ın sunumunun ardından söz alan Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Meslek Komite Başkanı Bülent Arslan, Türkiye’nin enerji politikaları hakkında değerlendirmelerde bulundu. Arslan, “Güneş enerjisine yatırımın önünün açılması lazım. Hükümetin politikaları pek doğru değil bu konuda. Bu naçizane benim fikrim. Ben 5 yıldır ülkemizde 4 bin MW’lık HES için kaç yıldır bir muhatap bulamıyorum. Ve tek yaklaşım burada PPA dediğimiz Power Purchase Agreement’in imzalanması ve

üretilecek elektriğin devlet tarafından satın alma garantisi. Bugün Almanya, ürettiği elektriğin %39’unu sadece güneşten üretiyor. Bizim Orta Anadolu’da güneş enerjisi kurabileceğimiz çok büyük imkanlar var. Onlar üzerinde kurulacak tesislerle biz dışa bağımlılığımızı çok ciddi şekilde etkileyecek bir alt yapı ile bir tesis kurma şansımız var ve üstelik çok kısa sürede. Bugün bizim enerji konusunda %69’luk dışa bağımlılığımıza bunun büyük katkısı olacağını düşünüyorum. Dünyadaki bütün ülkeler bu konuda ilerleme kaydediyor. Güneş enerjisi ve rüzgar tribünleri üst üste gerektiğinde dağlarda kuruluyor. Bizde de başladı ama yeterli değil bu yaklaşım. Ülkemizin bunu daha kolaylaştırması lazım... Bu konuda pozitif politikalar üretilmiyor. İnşallah ürettiği güne geleceğiz. O zaman çok daha güzel olacak” dedi.

Bülent Arslan’ın görüşlerinin ardından söz alan Metin Düzgüt de, “Bizim ülkenin yıllardır en büyük sorunu bir ürünün yerlilik oranı ile ilgili hesaplama algoritmaları. Biz bunu gemi-inşa sanayisinde ve savunma sanayi projelerinde gördük. Dolayısıyla stratejik teşvik sistemi de doğru çalışmıyor. Yoksa zaten yıllardır daha farklı neticeler alırdık diye düşünüyorum. Bunun yüksek düzeyde değerlendirilmesi gerekiyor” diye konuştu.

“OFFSHORE ALANINDA BİR TANE GELİŞMİŞ PERSONELİMİZ, UZMANIMIZ YOK”

Türkiye’nin offshore işlemlerinde tamamen yurtdışına bağımlı olduğunu ve bu konuda açıklama yapmak istediğini belirten 8 Numaralı Meslek Komite Üyesi Arif Ertik, “Offshore işlerinde yüzde yüz yurt dışına bağılıyız. Bu alanda bir tane gelişmiş personelimiz, uzmanımız yok. Herhangi bir yerde bulunmuş olan doğalgaz ve petrol rezervini karaya taşıyabilecek olan teknolojiye uzağız. Bu konu ile ilgili herhangi bir projemiz de yok. Karadeniz’de bulunan 320 milyar metreküplük doğalgaz rezervini eğer yurtdışı firmaları çıkartmadıkları takdirde zaten biz ona ulaşamayız. Bulmak yeterli değil bu anlamda. Bizim



bununla ilgili olarak gelecek nesiller adına politika üretmemiz gerekiyor. Denizde petrol çıkarma işleri Teksas Körfezi'nde 1900'lerin başında başladı. Deneye deneye buldular. Bu işi yapan insanları el üstünde tuttular. Bunlarla ilgili ekipmanları bir yerde bağladılar ve zaman içinde geliştirdiler. 2. Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'da bütçesi artı veren tek ülke Türkiye'ydi. 250 milyon TL artıydık. Türkiye ilk devalüasyonu yapıp, ABD'ye bu parayı gönderdi ve Türkiye'de denizcilik 1950'de kuruldu. O dönem bize sunulan raporda kamu olarak, tersane işinden, deniz ticaretinden ve gemi işletme işinden çıkıp bunları özel sektöre devretmemiz gerektiği söylendi. Bizde bu rapora göre hareket ederek tersanelerimizi gemilerimizi geri çekerek özel sektöre çıkarttık. Ancak, bu raporda sadece offshore işlerini devletin üstlenmesi gerektiği özel sektörün bunu kaldıramayacağı söylendi. Biz de 250 milyon TL'nin biraz daha üstüne borçlanarak çıktık ve offshore işine başlandı ve Bayındırlık Bakanlığı'na offshore amaçlı onlarca makine ve deniz vasıtası teslim edildi. O dönem Avrupa ile aynı seviyede idik, ancak 1986 yılına kadar devlet bu işten geri çekildi. Devletin geri çekildiği limanlar yağmalandı başka amaçlara verildi. Biz offshore işiyle ilgili bu işi yapmaya çalışan şirketlere ülkemizde şurada yapabilirsiniz diye bir yer gösteremedik.

Geldiğimiz noktada bu işle alakalı ne kadar bürokrat, siyasi ve Deniz Ticaret Odası temsilcisi varsa hepsinin bu durumda olmamızda vebali olduğunu düşünüyorum" dedi.

SEMİH DİNÇEL NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Meclis toplantısı geleneksel hale gelen Kaptan Semih Dinçel'in yaptığı navlun piyasası analizleri ile devam etti. Haziran ayında pik yapan tankerlerin Temmuz ve Ağustos ayında VLCC'den başlayarak bütün tonajlarda düşüşler yaşandığını belirten Dinçel şunları kaydetti: "Tankerlerde ilk 6 aylık ortalama 90, 54 ve 40 bin olan rakamlar Ağustos ortalamasında ¼'e kadar düştüler.

Tankerlerde haftaya bakıldığında 4 Eylül raporlarında 28 Ağustos'a göre bile düşüşler görüyorum. Dökmeciler Haziran, Temmuz ve Ağustos ortalamaları Opex masraflarının üstünde kazançlı geçirdiler. Ağustos ortalamasını yüksek tutan aybaşındaki yüksek rakamlardı. 14-21 Ağustos periyodundan itibaren hafif düşüşlerle denge bulmaya çalıştı. Konteyner gemilerde Eylül ayının ilk haftasında artışlar görüldü. Baltic Dry Endekslerinde ise ikinci dalganın etkisiyle düşüşler yaşanacağını tahmin ediyoruz. Karadeniz'de spot koster tonaj azaldı, navlunlara yansımada." ISTFIX'den aldığı verileri de paylaşan Dinçel, sunumunu sonlandırdı.

"ÖĞRENCİLER STAJ KONUSUNDA SIKINTI YAŞIYOR"

Semih Dinçel'in sunumunun ardından söz alan DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, denizcilik eğitimi gören öğrencilerin gemilerde ve limanlarda staj ile ilgili sorun yaşadığını belirtti. Erdem, staj konusunun karmaşık ve ayrı bir sistem olduğunu ifade ederek, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde veya İMEAK Deniz Ticaret Odası içerisinde ayrı bir birim olması konusunda meclisten destek beklediklerini ifade etti.

"TÜRKİYE LİMANLARINA GİRMEYİ BIRAKTIK, ÇIKMAYA BİLE KORKAR OLDUK"

Meclis toplantısında İrfan Erdem'in ardından söz alan meclis üyesi ve aynı zamanda GİMAŞ Genel Müdürü Zihni Memişoğlu, limanlarda ikmal yaparken yaşadıkları sıkıntıları dile getirdi. Memişoğlu, yaptığı açıklamada şunları kaydetti: "Biliyorsunuz ülke olarak bir sürece girdik. Bu süreç de yeni sıkıntılarını beraberinde getirdi. Tabii ki bu zor süreci fırsata çevirenler olduğunu da üzülerek gördük. Tedarik sektörü olarak liman giriş maliyetleri konusunda ciddi bir sorunumuz var. Bu sorun pandemi sürecinde artık kontrol dışına çıkmış durumda. Gerçekten çok keyfi, tutarsız ve ahlaken yakışmayan uygulamalar var. Her bir limanda ayrı bir ücretlendirme yapılıyor. Birisi 300 TL alırken, diğer bir liman 2 bin TL alabiliyor. Alınan ücretlerin açıklaması farklı şekillerde karşımıza çıkıyor. Örneğin: Kumanya nezaret ücreti, kantar ücreti, liman yol izni gibi farklı birçok ücretlendirme ile karşı karşıya kalıyoruz. Bunların ufak tefek kalemler olduğunu düşünmeyin, gerçekten ciddi rakamlar. Önceden bunlara liman giriş maliyetleri diyorduk. Şimdi birde liman çıkış ücretleri ile karşı karşıyayız. Dünyada denizcilik ve tedarik sektöründe gelişmiş ülkeleri incelediğimizde böyle ücretlerin olmadığını görüyoruz. Zaten Avrupa'daki bazı limanlara kendimiz tedarik yapıyoruz, fakat böyle bir ücretlendirme ile karşılaşmıyoruz. Artık Türkiye'deki



limanlara girmeyi bıraktık, çıkmaya bile korkar olduk. Denizciliğimizin can damarı olan limanlarımızda böyle keyfi uygulamalar kabul edilemez. Biz limanın herhangi bir hizmetinden yararlanmıyoruz. Sadece limana giriyoruz, mallarımızı minimum sürede geminin kendi imkanları ile teslim ediyoruz.

Burada bir ücret alınacaksa, makul bir sahaya giriş ücreti alınabilir. Ancak bu ücretlerin yüksek olması akılla izah edilebilir bir durum değildir. Bence liman giriş ücretlerinin kabul edilebilir olmadığı liman işletmecileri de farkında. Çünkü bu ücretleri giriş ücretleri olarak değil de, farklı isimlerle faturalandırıyorlar. Bu konuda çok yaratıcı oldukları da söylenebilir. Bu konuda tedarik sektörünü de sıkıntıya sokmadan genel bir uygulama yapılabilir. İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndan yardımlarını talep ediyoruz."

KENDİ GEMİMİZE TÜRKİYE'DE INSPECTION YAPTIRTAMIYORUZ

Benzer bir sıkıntıyı gemi işletmecilerinin de yaşadığını ifade eden Meclis Üyesi Metin Düzgüt de, "Kendi gemimize Türkiye'de inspection yaptırtmıyoruz, gidiyoruz yurt dışında yaptırtıyoruz. Limanlarımıza milli ekonomimize zarar vermeyecek şekilde belli bir set çekilmesi gerekiyor. Çünkü şöyle de bir trajikomik olay var; yükü bağladınız, alıcının terminaline mal getiriyorsunuz,

sizin geminizi onaylamak için aynı inspection rejimine bakıyor ama kendi limanında inspectionun yapılmasına müsaade etmiyor. Yani bu bizleri çok kötü durumda bırakıyor ve kısıtlayıcı oluyor. Hele ki Türk armatörünün Türk limanında bunu yapamaması ciddi bir kayıp oluyor" dedi.

LİMANLARDA BU YÜZDEN İŞLERİMİZ TAMAMEN DÜŞMÜŞ DURUMDA

Limanlarda yaşanan bu sıkıntılı süreçten kendilerinin de nasibini aldığını söyleyen Meclis Üyesi Yılmaz Onur da konu ile ilgili şunları söyledi: "Bizde bu konudan çok şikayetçiyiz. Şöyle ki bu limanlara gelen gemilerin emniyet ile ilgili işlerini yapıyoruz. Geminin ve limanın emniyeti için. Geminin yangın ve dedektör sistemini kontrole gidiyoruz. Diyoruz ki, 'Bunu kontrol edelim sizin emniyetiniz için'. Buna bile müsaade etmiyorlar. Biz oradan bir şey almıyoruz da, vermiyoruz da.

Yalnızca geminin yangın sistemlerini kontrol etmek için oradayız. Ve maalesef bu işleri yapamadığımız için gemi Yunanistan'a veya başka ülkeye gittiği zaman orada yapıyorlar. Burada kazanacağı para yabancılara gidiyor. Lütfen buna bir çare bulsunlar. Firmalar serzenişte bulunuyor ve bu işleri artık Türkiye'de yaptırmak istemiyorlar. Teklif bile almaya lüzum görmüyorlar artık. Bir sürü filoyu kaçırıyoruz biz. Şu anda limanlarda bu yüzden işlerimiz tamamen düşmüş durumda".

"YAKITÇILAR OLARAK BU KONUDAN EN MUSTARİP BİZ OLDUK"

Daha önceki yıllarda aynı sıkıntıyı kendilerinin de çektiğini ifade eden Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroglu da, o zamanlar bir birlik sağlanıp seslerini duyuramadıklarını ifade ederek, "Yakitçılar bu konudan en mustarip olanlar. Daha dün bir işi kaybettik. Üç aydır bu sıkıntı var. Yabancılara karşı mahcup duruma düşüyoruz" dedi. Aynı zamanda IBIA yönetim kurulunda bulunan Muhtaroglu, bu yıl koronavirüs kısıtlamaları nedeniyle çevrimiçi yapılacak IBIA toplantısına Deniz Ticaret Odası'nın ve meclis üyelerinin küçük bir ücret karşılığında destekte bulunmalarını talep etti.

SERHAT BARIŞ TÜRKMEN'DEN ÇÖZÜM ÖNERİSİ

Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'de söz alarak yağ ikmalcilerinin de bu konudan etkilendiklerini ifade etti. Türkmen, "Yeri geliyor vergili olarak ürün verdirtmiyorlar. Esasında bunu çoğunlukla gümrük değil, limanların kapısındaki görevliler yapıyor. Mesela ZeyPort Limanı'nda bu uygulamada bir sorun yok, ama çeşitli limanlarda bölgesel olarak her gümrük ayrı uygulama yapıyor. Çözüm önerisi olarak, şubelerdeki başkanlarımızla limanların müdürleri ve tedarik ile ilgili sorumlularını toplayıp bizde İstanbul'dan tedarikçi komitelerinden bazılarımız bir araya gelip bu konularda kolaylık göstermelerini talep etmemiz gerekiyor. Zaten illegal bir şey de yapmıyoruz; yasal bir şey yapıyoruz. Ayrıca ülkemize ekstradan vergi kazandırıyoruz, hem de geminin ihtiyacını görüyoruz" dedi.

DENİZCİLERİN HAKLARI İÇİN ÇALIŞMALAR YAPILIYOR

Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Erkan Dereli de uzun zamandan beri Türkiye Denizciler Sendikası ve Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Mete ile birlikte denizcilerin, deniz çalışanlarının yıpranma hakkı konusunda çalışma yaptıkları bilgisini meclisle paylaştı.

Gemi adamlarının daha önce sosyal güvence kapsamında sağlanmış bulunan yıpranma hakları ve fiili hizmet süresi zammının 1 Ekim 2008 tarihinde çıkartılan 5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu ile deniz çalışanlarının ellerinden alındığını aktaran Dereli, “Deniz çalışanları büyük bir mağduriyete sürüklenmiştir. Sadece deniz çalışanları değil, aile bireyleri de yıpranmaktalar. Lütfen bu yıpranma hakkı konusunu denizde fiili çalışan insanlar olarak değerlendirmeyiniz” dedi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) denizde çalışmanın zorluklarını ifade ettiği açıklamayı hatırlatan Dereli şu açıklamaları yaptı: “Yapılan araştırmalar denizde vardiyalı çalışma şeklinin gemi adamının biyolojik dengesini bozduğunu, beyin işlemlerine hasar verdiğini göstermiştir. Gemi adamının bir ölçüde rahatlatma ve dinlenmesi ancak gemiden ayrılmasıyla olanaklıdır. Diğer taraftan Dünya Sağlık Örgütü, denizcilik mesleğini en tehlikeli iş ortamlarından biri olarak, denizde yapılan ve en fazla fiziksel güç gerektiren işlerden biri olarak tanımlar. Bu itibarla, çalışma döneminde yapılan işin insan ömrünü ve kalitesini ne şekilde etkilediği sosyal politikalarda ve sosyal güvence uygulamalarında dikkate alınmak zorundadır. İş yaşam dengesi sağlanmak zorundadır.”

“DENİZCİLER DÜNYA İÇİN ELZEM OLAN MALZEMELERİ TAŞIMIŞLARDIR”

“Gemi adamlarının emeklilik yaşlarıyla meslek ömürleri mutlaka insani bir şekilde bağdaştırılmalıdır. Son olarak 8-10 aydan beri dünya Covid-19 pandemi sorununu yaşamakta. Covid-19 salgını denizcilik mesleğinin ne kadar meşakkatli, tehlikeli ve yıpratıcı bir meslek olduğunu dünya üzerinde gözler önüne sermiştir. Tüm dünyada üretim ve ticaret çarklarının durma noktasına geldiği ve insanların evlerine kapandığı bir zamanda gemiler seferlerini, gemi adamları da salgın tehlikesiyle karşı karşıya olmalarına rağmen cansiperhane bir şekilde sürdürmüş, dünya için elzem olan malzemeleri

taşımışlardır. Ben uluslararası sularda seyrüsefer yapan Türk denizcilerimizi, deniz çalışanlarımızı en kalbi sevgi ve saygıyla anmak istiyorum. Bir kontratını bitirip ikinci kontratına geçen, hatta İstanbul Boğazı’ndan geçip gemiden inip ayrılamayan, bir kontrat daha uzatmak zorunda kalan denizci meslektaşlarımızın da saygıyla anılmasını hepimiz tarafından temenni ediyorum.”

Erkan Dereli; “Diğer taraftan ülkemizde çalışan meslektaşlarımız olarak da Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nde görev yapan, son zamanlarda özlük hakları nedeniyle bir mağduriyet yaşayan fedakar kılavuz kaptanlarımızın, başta Türk Boğazları olmak üzere ve tüm kılavuz kaptanlarımızla beraber Türkiye’nin tüm limanlarında gece gündüz, 40 bin-50 bin civarında gemiye hizmet vermesi, fedakarca çalışmalarını gözdardı etmemeli. Kılavuz kaptanlarımıza ve uluslararası sularda seyrüsefer yapan tüm denizcilere saygı ve sevgilerimi sunuyorum” dedi.

“YIPRANMA HAKKI FİİLİ SÜRESİ İÇİN HERKES DESTEK VERMELİ”

Dereli şunları söyledi: “Yıpranma hakkı fiili hizmet süresi için gerçekten tüm ticari ve mesleki kuruluşlarımızın mutlaka bir araya gelerek bu meseleye destek vermesini gerektiriyor. Biz Türk deniz endüstrisinin saygıdeğer üyeleri olarak armatör, deniz çalışanları, deniz emekçileri el birliği, gönül beraberliğiyle bir araya gelerek yıpranma hakkının, fiili hizmet süresi zammının denizcilere 12 yıl sonra yeniden ihdas edilmesini sağlamalıyız. Burada Türkiye Denizciler Sendikası ve Türkiye Denizcilik Federasyonu adına da teşekkürlerimi iletmek istiyorum.

Türk Armatörler Birliği, Türkiye Armatörler İşverenler Sendikası, KOSDER başta olmak üzere bize destek veren tüm diğer STK’lara şükranlarımı arz ediyorum. Denizcilik endüstrisinin, deniz mesleğinin amiral gemisi, en büyük kamu kuruluşu Deniz Ticaret Odamızdır. Deniz Ticaret Odamız bize her zaman destek oldu,

yardımcı oldu. Yıpranma hakkının tekrar deniz emekçilerine geri verilmesi için de gerekli ilgiyi, duyarlılığı, desteği göstereceğine inanıyorum. Eğer Deniz Ticaret Odamızda bu konuda adını andığım STK’larla birlikte katkı ve destek verirse, Ankara ile müzakerelerin en kısa zamanda başlayacağını arz etmek istiyorum.” Erkan Dereli; “Cumhurbaşkanlığımıza ve hükümete bir arzım var. Elhamdülillah kitabımız Kuran’ı Kerim’de Rabbimiz 36 sure, 78 ayeti kerimede deniz, gemi, denizcilik vahiy etmiştir. Kutsal denizcilik mesleğinin, deniz çalışanlarının, deniz emekçilerinin yıpranma hakkının verilmemesi günah işlemektir” dedi.

“KAOTİK ORTAMIN BİR ÇÖZÜME KAVUŞMASINI ARZU EDİYORUZ”

Erkan Dereli’nin yaptığı konuşmanın ardından söz alan ve yeni Covid-19 kısıtlamaları uygulaması konusunda zorluklar yaşadıklarını söyleyen 14 Numaralı Meslek Komitesi Başkanı Yunus Can, “İçişleri Bakanlığı yayımladığı son genelgesinde genel anlamda her ne kadar deniz vasıtalarını işaret etmiyor ise de, düğün, nişan ve yemekli etkinlik alanlarında getirmiş olduğu yolcu sayıları ve etkinlik zamanları ile ilgili kısıtlamaların denizlerde yapılan etkinliklerle benzer olması nedeniyle Sahil Güvenlik personelinin, botlarının ve teknelerinin bu etkinliği yapan teknelere olur olmaz zamanlarda çıkma faaliyetlerinde bulunmaları zaten pandemi döneminde oldukça daralmış olan bu pazarı ciddi ölçüde etkilemektedir.

Sahil Güvenlik Komutanlığı kademesinde yakın geçmişte bir değişiklik gerçekleşti. Yeni gelen komutanların bizim burada yapmış olduğumuz faaliyetlerin içeriğini tam olarak bilmemeleri sebebiyle biz hem kendilerine iyi niyet göstergesi olarak, hem de bu sorunlarımıza yönelik çözüm önerileri sunmak amacıyla Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran nezdinde bir ziyarette bulunmak istiyoruz. Bu kaotik ortamın bir çözüme kavuşmasını arzu ediyoruz” şeklinde konuştu.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

İZMİR İŞ GÜNLERİ PROGRAMINA TAMER KIRAN KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 6. İzmir İş Günleri programının "Akdeniz'de Lojistik ve Ticaret: Pandemi Sonrası Koşulların Değerlendirilmesi" konulu açılış oturumuna katıldı.

Video konferans yönetimiyle gerçekleştirilen toplantıya, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, BİMCO ve DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, İzmir Valisi Yavuz Selim Köşger, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer, Fas Sanayi, Ticaret, Yeşil ve Dijital Ekonomi Bakanı Moulay Hafid Elalamy, İspanya Sanayi, Ticaret ve Turizm Bakanı Maria Reyes Maroto Illera, İtalya Dışişleri ve Uluslararası İşbirliği Bakan Yardımcısı Manlio Di Stefano katıldı.

DTO ŞUBE BAŞKANLARI BODRUM'DA BULUŞTU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Oda şubelerinin yönetim kurulu başkanları ile Bodrum Milta Marina Fener'de bir araya gelerek toplantı yaptı. Toplantıya, Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, Aliğa Şube Başkanı Adem Şimşek, Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, Fethiye Şube Başkanı Şaban Arıkan, İskenderun Şube Başkanı Mehmet Kemal Kutlu, İzmir Şube Başkanı Yusuf Öztürk, Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel ve Marmaris Şube Başkanı Halil Bağlı katıldı. Toplantıda, bölgelerdeki denizcilik sektörü ile ilgili konular ele alındı.

TÜRKİYE SUALTI SPORLARI FEDERASYONU BAŞKANI DTO'YU ZİYARET ETTİ

Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu Başkanı Doç. Dr. Şahin Özen ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti. 9 Eylül Çarşamba günü İMEAK Deniz Ticaret

Odası'nın binasında gerçekleşen ziyarette Tamer Kıran, Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu ile ilgili son bilgileri Doç. Dr. Şahin Özen'den dinledi. Yaklaşık bir saat süren ziyaretin ardından Deniz Ticaret Odası ile güzel bir iş birliği gerçekleştirdiklerini dile getiren Özen, Tamer Kıran'a desteklerinden dolayı teşekkür etti.

TOBB'A ÜYE VAKIF ÜNİVERSİTELERİ İLE İLGİLİ TOPLANTI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı olarak TOBB üyesi vakıf üniversitelerinin mütevelli heyeti başkanları ve rektörleri ile gerçekleştirilen toplantıya iştirak etti.

Video konferans sistemiyle düzenlenen toplantıda, üniversiteler arası işbirliğini artırmaya yönelik fikir alışverişinde bulunuldu.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASINA GİRİŞLER HES KODU İLE YAPILACAK

COVID-19 salgını ile mücadele kapsamında İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Merkez, şube ve temsilciliklerine girişlerde 10.09.2020 itibarıyla HES Kodu sorgulaması yapılarak ziyaretçi kabul edilmeye başlandı.

TAMER KIRAN, İSTANBUL VALİSİ ALİ YERLİKAYA İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ile bir araya geldi. Toplantıda pandemi süreci, toplu ulaşım ve kademeli mesai düzenlemesi ile ilgili görüş alışverişinde bulunuldu. Ayrıca toplantıya Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), İstanbul Ticaret Borsası, Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD), Anadolu Aslanları İşadamları Derneği ve Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği (TUSİAD) temsilcileri katıldı.

TAMER KIRAN TÜRKİYE-POLONYA İŞ FORUMU'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin video konferans sistemiyle düzenlenen Türkiye-Polonya İş Forumu'na konuşmacı olarak iştirak etti.

DAK/SAR YÖNETİM KURULU ÜYELERİ TAMER KIRAN'I ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Marmara Denizi'nde ve İstanbul Boğazı'nda yardıma ihtiyacı olan denizcilere ve teknelere yardım eli uzatmak amacıyla kurulan ve gönüllülerden oluşan sivil toplum kuruluşu DAK/SAR Denizde Arama Kurtarma'nın yönetimini kabul etti. Gerçekleşen nezaket ziyaretine; DAK/SAR Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Serdar Argıç, Başkan Yardımcısı Murat Kaya ve Genel Sekreter Turgay Aytaç katıldı.

İSTANBUL VALİ YARDIMCISI DTO'YU ZİYARET ETTİ

İstanbul Vali Yardımcısı Özlem Bozkurt Gevrek, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret ederek, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile bir araya geldi. Toplantı sonrası Tamer Kıran, İstanbul Vali Yardımcısı Özlem Bozkurt Gevrek'e plaket takdim etti.

AKDENİZ BÖLGESİ'NDEKİ ODA VE BORSALARLA TOBB YÖNETİMİ TOPLANTI YAPTI

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ile İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 25 Eylül Cuma günü Akdeniz Bölgesi'ndeki oda ve borsalarla video konferans sistemi üzerinden bir araya gelerek toplantı yaptılar. Toplantıda il ve ilçelerdeki ekonomik sorunlar, sektörel talepler ve iş dünyasının beklentileri değerlendirildi.

THE COVE

ROOF BAR & RESTAURANT

**Sizleri otelimizin çatı terasına yeni
açılan restoran ve barına bekliyoruz...**

Come meet us at our hotel's newly
opened roof bar and restaurant...

Holiday Inn
TUZLA BAY

Güzelyalı Mahallesi Sahil Bulvarı
No 72 34903 Pendik İstanbul



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!



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

Denizcilik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksekokulu

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Fen Bilimleri Enstitüsü

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



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi



pirreis.edu.tr

Working together to deliver decarbonised shipping.

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

Engage with us at lr.org



Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates. Copyright © Lloyd's Register Group Limited, 2019. A member of the Lloyd's Register group.



İSTANBUL VALİ YARDIMCISI İLE DENİZ TURİZMİ KONUŞULDU

İstanbul Vali Yardımcısı Özlem Bozkurt Gevrek İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret ederek Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile bir araya geldi.



İMEAK Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen ve İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salıhoğlu'nun da yer aldığı toplantıda İstanbul'da deniz turizmi faaliyetlerine ilişkin görüş alışverişinde bulunuldu.

Toplantı sonrasında Başkan Tamer Kıran İstanbul Vali Yardımcısı Özlem Bozkurt Gevrek'e plaket taktim etti. Ziyareti değerlendiren Vali Yardımcısı Özlem Bozkurt Gevrek, İMEAK Deniz Ticaret



Odası ile işbirliğini en üst seviyede devam ettireceklerini ifade ederek, "Bugünkü ziyaretimiz sırasında beni ağırlayan değerli başkanımıza ve yönetim kurulu üyelerine çok teşekkür ediyorum. Kıymetli görüşlerini aldık. Bundan sonra gelişmiş olan değerli işbirliğini en kısa zamanda birlikte devam ettirmeye çalışacağız" dedi.

TÜRKİYE SUALTI SPORLARI FEDERASYONU, DTO'YU ZİYARET ETTİ

Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu Başkanı Doç. Dr. Şahin Özen ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti. Ziyarete, Oda sekreteryası da katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Kabataş'taki merkez binasında 9 Eylül

Çarşamba günü gerçekleşen ziyarette, Başkan Tamer Kıran, federasyonunun çalışmaları hakkında bilgi aldı. Kıran toplantının ardından ziyaret anısına Doç. Dr. Şahin Özen'e bir plaket sundu.

Doç. Dr. Özen, ziyaret sonrasında yaptığı değerlendirmede, Kıran'ın pandemi öncesinde Federasyonu ziyaret ettiğini, bu ziyaretin 15 gün sonrasında kendilerinin iadeziyaret planladıklarını ancak pandeminin

başlaması dolayısıyla bunu ancak bugün gerçekleştirebildiklerini kaydetti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Federasyon arasında güzel bir işbirliği gerçekleştirdiklerini belirten Doç. Dr. Özen, bundan sonraki süreçte de özellikle dalış merkezlerinin ihtiyaçlarının karşılanması konusunda söz birliğinde bulunduklarını belirterek, desteklerinden ötürü Kıran'a teşekkür etti.

TAMER KIRAN'DAN PREVEZE DENİZ ZAFERİ MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran Preveze Deniz Zaferi'nin 482'inci yıl dönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü'ne dair bir mesaj yayınladı.



Preveze Deniz Zaferi'nin 482'inci yıl dönümü ve Deniz Kuvvetleri Günü'nü kutlamanın gurur ve mutluluğunu yaşadıklarını açıklayan Tamer Kıran sözlerine şöyle devam etti: “Kaptan-ı derya Barbaros Hayrettin Paşa

tarihinin en büyük deniz savaşlarından birisinin sonucunda kendisinden çok daha güçlü düşman donanmasını yenerek büyük bir zafere imza atmış, Akdeniz'i bir Türk gölü, Türk donanmasını da Akdeniz'in hâkimi

doğrultusunda ortaya koydukları, hakla, hukukla bağdaşmayan birtakım coğrafi haritalara dayanarak, vatanımızın karasularını, kıta sahanlığını ve münhasır ekonomik bölgelerini yok sayma girişimlerini ibretle izliyoruz.

Ancak müsterihiz. Kahraman Ordumuzun önemli güçlerinden biri olan Türk Deniz Kuvvetlerimizin; donanımlı, disiplini ve nitelikli personeliyle tezgâhlanmak istenen oyunlara geçit vermeyeceğine, ülkemizin hak ve menfaatlerini sonuna kadar koruyacağına güvenimiz ve inancımız tamdır. Çaka Bey, Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve Piri Reis gibi tarihimize mal olmuş büyük denizcilerin torunları, Mavi Vatanımızda bayrağımızı gururla dalgalandırmaya ilelebet devam edecektir.

Bugün denizlerdeki ulusal çıkarlarımızın korunması için teknolojik gücü yüksek bir donanmaya sahip olunması noktasında denizcilik sektörümüz de önemli bir sınav vermektedir. MİLGEM projesi kapsamında çeşitli sınıflardaki birçok gemi Türk tersanelerinde başarıyla imal edilmiştir, yeni gemilerin inşası halen devam etmektedir. Artık Türk tersaneleri askeri gemi üretimi konusunda ulaştığı bilgi birikimi ile daha yeni ve ileri teknoloji gemileri inşa etme kapasitesine sahiptir ve bu konudaki ihtiyacı karşılamaya hazırdır.

Preveze Deniz Zaferi'nin yıldönümü vesilesiyle zaferin mimarı Barbaros Hayrettin Paşa ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere tüm şehitlerimizi rahmetle, kahraman gazilerimizi minnet ve şükranla anıyorum.”



komutasındaki Türk Donanması, 27 Eylül 1538'de, Adriyatik Denizi'nde Preveze Kalesi önünde Türk denizcilik

haline getirmiştir. Aradan yüzyıllar geçmesine rağmen bugün bazı ülkelerin Doğu Akdeniz'de kendi tezleri

ALIAĞA LİMANLARI REKOR KIRDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, “Aliağa limanlarında 2019 Ağustos sonunda elleçlenen yük miktarı 61 milyon groston iken 2020 Ağustos sonunda ise bu miktar 67 milyon grostona yükselerek yüzde 10 gibi büyük bir yukarı hareketle Aliağa limanları yüzdelik artış olarak Türkiye’nin lideri olmuştur” dedi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Eylül ayı olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal başkanlığında; Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Meclis Üyelerinin katılımıyla Covid-19 salgını nedeniyle video konferans ile yapıldı.

Yapılan toplantının gündeminde Aliağa limanlarında yaşanan hareketlilik vardı. 2020 Ağustos ayı sonu itibari ile Aliağa limanlarında toplam yük elleçlemesi 67 milyon ton, gelen gemi sayısı 3 bin 408 olurken; konteyner elleçlemesi ise 798 bin TEU olarak gerçekleşti.

ALIAĞA LİMANLARI TÜRKİYE’NİN LİDERİ OLDU

Türkiye ve Aliağa genelinde gerçekleşmiş olan yük ve gemi istatistikleri ile elleçlenen konteyner rakamları üzerine bilgilendirmelerde bulunan Başkan Adem Şimşek şunları ifade etti: “ 2020 yılının Ağustos ayı itibari ile Aliağa limanlarımızda bir hareketlilik söz konusu.

Gerek gelen gemi sayısında gerekse elleçlenen yük miktarlarında büyük bir artış var. Aliağa limanlarında 2019 ağustos sonunda elleçlenen yük miktarı 61 milyon groston iken 2020 ağustos sonunda ise bu miktar 67 milyon grostona yükselerek yüzde 10 gibi büyük bir yukarı hareketle Aliağa limanları yüzdelik artış olarak Türkiye’nin lideri olmuştur.”

İzmir limanının 2020 Ağustos ayı sonu itibari ile konteyner elleçlemede geçen yıla oranla yüzde 14’lük bir düşüş yaşadığını belirten Başkan Şimşek, “ Dünya genelinde konteyner gemilerinde yaşanan fiziksel değişimlerle birlikte İzmir limanları bu büyük konteyner



gemilerinin değişen fiziki şartlarının özelliklerini karşılayamamış ve bu sebeple yüzde 14’lük gibi bir düşüş yaşamıştır.

İzmir limanlarında yaşanan bu düşüş ile birlikte Aliağa Limanları, İzmir limanından kopan yükün yaklaşık yüzde 50’sini kendine çevirmiş ve yüzde 6’lık bir artış ile 2019 ağustos sonu konteyner elleçlemesi 754 bin TEU iken 2020 Ağustos sonu itibari ile 798 bin TEU olarak gerçekleşmiştir. Buda gösteriyor ki ihracatçı ve ithalatçıların zaman, maliyet ve derinlik avantajı ile Aliağa limanlarını tercih etmiştir” dedi.

“ANA TİCARET LİMANLARIMIZDA HERHANGİ BİR AZALMA SÖZ KONUSU DEĞİL”

Konuşmasının sonunda Türkiye’ye gelen gemi sayısında belli bir düşüş yaşandığını fakat bu düşüşün ana

ticaret limanlarında değil turizm kaynaklı olduğunu ifade eden Başkan Şimşek, şunları kaydetti: “Ülkemize yapılan sefer sayılarına yani gelen gemi adedine baktığımızda geçen yıl Ağustos sonu itibari ile belli bir düşüş söz konusu diyebiliriz.

2019 Ağustos sonu verilene baktığımızda ülkemize gelen gemi sayısı 35 binlerde iken 2020 Ağustos sonu gelen gemi sayısı ise 31 bin civarındandır. Aradaki 4 binlik sefer sayısı pandemi dolayısıyla turizm noktalarımız olan Kuşadası, Çeşme, Bodrum, Ayvalık ve Marmaris’ten Yunanistan’a seferlerin yapılamamasından kaynaklanmaktadır. Ana ticaret limanlarımızda herhangi bir azalma söz konusu değildir.” diye konuştu.

(DTO Aliağa Şubesi)



ALTERNATIVE FUELS INSIGHT

The Alternative Fuels Insight (AFI) platform provides a complete overview of alternative fuels and technologies, covering both investments on ships and in bunkering infrastructure. Access reliable and up to date data for free.

Visit dnvgl.com/AFI



Interactive Fuel Finder connects ship owners with alternative fuel suppliers.

ORUÇ REİS, ANTALYA'DA KAN TAZELİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Sismik Araştırma Gemisi Oruç Reis'i ziyaret etti.



Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, Şube Müdürü Cüneyt Koşu ve Antalya Liman Başkanı Mustafa Yılmaz ile birlikte 16 Eylül Çarşamba günü Antalya Limanı'na demirleyen Oruç Reis

Gemisi'ni gezdi. Çetin, gemiyi gezdikten sonra ilk defa böyle bir gemiyi gezdiğini ve çok gururlandığını ifade etti.

Oruç Reis Gemisi'nde incelemelerde bulunan Çetin, geminin aylık ikmal ve bakım için demirlediğini söyledi. Çetin sözlerini şöyle tamamladı: "Pruvası neta, yolu açık olsun. Gemimiz Akdeniz'de bizi gururla temsil edecek".

ARAŞTIRMA FAALİYETLERİNE DEVAM EDECEK

Bir aydır Doğu Akdeniz'de araştırmalarını sürdüren Oruç Reis,

Kıbrıs açıklarında ilan edilen bölgedeki çalışmalarını tamamlayarak 13 Eylül Pazar günü Antalya açıklarına demir attı.

10 Ağustos'ta araştırmalarına başlayan Oruç Reis, düzenli olarak yaptığı ikmal ve bakımı için bu sabah Antalya Limanı'na yanaşarak, bakıma alındı. Oruç Reis'in, bakımının ardından yeniden bir Navtex yayınlayıp, Doğu Akdeniz'deki sismik araştırma faaliyetlerine devam edeceği öğrenildi.

(DTO Antalya Şubesi)

SAHİL GÜVENLİK BÖLGE KOMUTANI ALİAĞA ŞUBESİ'Nİ ZİYARET ETTİ

Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanı Kıdemli Albay Serkan Tezel, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'ne iade-i ziyarette bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Yönetim Kurulunca karşılanan Bölge Komutanı Kıdemli Albay Serkan Tezel ile birlikte Sahil Güvenlik Ege Bölge Grup Komutanı

Binbaşı Sadun Özdemir ve TCDG-61 Sahil Güvenlik Bot Komutanı Yüzbaşı Özgür Acar ziyarete eşlik ettiler.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Yönetim Kurulunca karşılanan Bölge Komutanı Kıdemli Albay Serkan Tezel ile birlikte Sahil Güvenlik Ege Bölge Grup Komutanı Binbaşı Sadun Özdemir ve TCDG-61 Sahil Güvenlik Bot Komutanı Yüzbaşı Özgür Acar ziyarete eşlik ettiler.

Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanı Albay Tezel, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından bölge komutanlığına yapılan araç hibesi için hazırlanan teşekkür plaketi İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek

takdim etti. Plaket takdimine Aliğa Kaymakamı Ömer Karaman ve Aliğa Başsavcısı Hikmet Salman'da katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran adına plaketi kabul eden Başkan Adem Şimşek, İMEAK DTO Aliğa Şubesi plaketi de takdim etti.

Plaket takdimi sonrası konuşma gerçekleştiren Şimşek "Mavi vatanımızın yılmayan bekçileri olan donanmamıza, 'Denizci Ülke Denizci Millet' vizyonunu benimseyen denizcilik sektörünün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın her daim işbirliği ve destek içerisinde olacağız" dedi.

(DTO Aliğa Şubesi)



Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence



DENİZ TURİZMİNİN İNCİSİ “BODRUM”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, Bodrum'daki yat turizminin şu anki önemi ve gelecekteki konumuna dair değerlendirmelerde bulundu. Dinç, sektörün büyümesinde dijitalleşmenin büyük payı olduğunu kaydetti.



Mavi Yolculuk, dünya genelinde “Yacht Charter” yani “Yat Turizmi” olarak tanımlanan seyahat teriminin altında yer almaktadır. Bu noktada Mavi Yolculuğu diğer seyahat deneyimlerinden farklılaştıran en ayırt edici özelliğinin, mürettebatlı bir hizmet olması ve üst seviyede misafirperverlik ile ağırlama hizmetinin misafire sunulmasıdır. Genel tanımlaması gulet olan ahşap, saç veya fiber malzemelerden üretilen tekneler ile yapılan seyahatler Mavi Yolculuk terimi altında birleşmektedir. Günümüzde yapılan seyahatler bu tanımın altında yer almamaktadır.

Bodrum, gerek turizm gerekse imalatla Türkiye'nin incisi olup, Ege ve Akdeniz kıyılarında, Bodrum' un tanınmasında büyük katkısı olmuş ünlü yazar Halikarnas Balıkcısı'ndan bu yana yarım asırdır süregelen Mavi Yolculuk için en ideal başlangıç noktasıdır. Gökova Körfezi Avrupa' nın en iyi deniz gezisi alanlarından biri kabul edilmekte. Pandemi döneminde bile insanların butikleşmeyi tercih etmesinden kaynaklı bol güneşi, berrak suları, uygun

demirleme alanları ve dost canlısı insanlarımız ile ağırladık misafirlerimizi.

Elimizdeki bu kıymetli değerleri geliştirerek korumak, ülkemizin hem turizm hem de tekne üretimi alanındaki bilinirliğini arttırmak sureti ile ülke ekonomimize katkı sağlamak en büyük gayemiz oldu. Yaşadığımız dönemin bize en büyük getirisi sektörümüz ve bileşenlerinde dijitalleşmeye geçiş oldu.

Eskiden, deniz turizmi ve yat imalatına ilişkin ürün ve hizmetlerin yerinde incelenmesinde ya olanak yoktu, ya da çok kısıtlıydı. Özellikle mavi yolculuk, marjinal bir turizm çeşidi olarak algılanmaktaydı ve portföyünün çoğunluğunu tekrar eden müşteriler oluşturmaktaydı. Pazarlama konusunda etkin, verimli ve düşük maliyetli bir pazarlama kanalı olan internetin kullanılmaya başlanması, sektörün bilinirliği ve müşteri yelpazesini ciddi ölçüde arttırdı. Karlı müşteri ilişkilerinin geliştirilmesinde ciddi bir rol oynadı. Sektörümüzün bu kadar büyümesini de bir yerde dijitalleşmeye borçlu



olduğumuzu söylersek yalan söylemiş olmayız. Bilgi teknolojileri her turizm dalında olduğu gibi Deniz Turizminde de ciddi avantajlar sağladı. Şimdilerde tüm iletişim yolları artık video konferans yöntemiyle yapılıyor.

Ayrıca, sosyal medyanın yaygınlaşması ile tekne üstünde ve koylarda müşterilerin yaptığı paylaşımlarla çok fazla kişiye ulaşıldığını görüyoruz. Tek maliyeti verdiğimiz kaliteli hizmet ve bölgenin en güzel koylarına sahip olmamız olan, müşterilerin kendilerinin yaptığı ve bize olumlu yansıyan bu tanıtımdan da oldukça memnunuz.

Dijitalleşme, getirdiği bütün olumlu şeylerin yanında, bir takım riskleri de sektörümüze soktu ve bu risklerin en önemlisi dijital çağın gereklilikleri ve sürekli gelişimine ayak uyduramayıp, rakiplerin gerisinde kalınması ve rekabet edebilirliğin azalması oldu. Günümüzde iyice yaygınlık kazanmış bilgi teknolojilerinin küreselleşmeyi hızlandırdığı ortada olup, bu pazardan gereken payı alabilmemiz için kendimizi

29 EKİM 1923: TÜRK MİLLETİNİN EN BÜYÜK BAYRAMI

Tarih 29 Ekim 1923... Mustafa Kemal Atatürk, vekillere Cumhuriyeti anlattı. Yeni yönetim şekli 'Yaşasın' sesleri arasında Meclis'te kabul edildi. Ve o gün Türk milletinin en büyük bayramı oldu. İşte 97 yıllık Cumhuriyet'in ilanının öyküsü...



Mustafa Kemal Atatürk'ün, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkışıyla Milli Mücadele başladı. "Tek bir egemenlik var, o da milli egemenliktir. Ülkeyi, yine ulusun kendi gücü kurtaracaktır" ilkesiyle, 23 Nisan 1920 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi kuruldu. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde Kurtuluş Savaşı mücadelesi başladı. Ülke işgalden kurtarıldıktan sonra, Lozan Barış Antlaşması imzalandı. Yeni bir devlet kuruldu... Tek eksik yeni devletin yönetim şeklinin ne olacağıydı. Ekim 1923 tarihinde Meclis'te hükümetin istifasıyla yaşanan süreç, yönetim şekliyle ilgili çalışmaları da hızlandırdı. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk,

egemenliğin ulusa dayandığı yönetim şekli için çalışmalara başladı. Ve nihayet 28 Ekim 1923 akşamı çalışma arkadaşlarını Çankaya'da yemeğe çağırarak ilk kez düşüncelerini açıkladı.

Mustafa Kemal Atatürk, yemekte "Beyler! Yarın cumhuriyeti ilan edeceğiz." dedi. Yemekten sonra İsmet Paşa ve Atatürk, sabaha kadar çalıştı. Çalışma odasının cılız ışığı 29 Ekim'de tüm Anadolu'yu aydınlatıyordu. Atatürk'ün söylediği ve İsmet Paşa'nın kaleme aldığı taslakta, 1921 Teşkilatı Esasiye Kanunu'nun bazı maddelerinin değiştirilmesi öngörülüyordu. Atatürk, 1. maddeye, "Türkiye Devleti'nin

yönetim şekli Cumhuriyet'tir" cümlesini ekledi. 29 Ekim 1923 günü Meclis'te yeni hükümeti kurmak için çalışmalar başladı. Mustafa Kemal Atatürk, aynı gün yeni yönetim şekli "Cumhuriyet" ile ilgili hazırladığı taslağı milletvekillerinin görüşüne sundu. Taslak, 18.45'te Meclis'te tartışmaya açıldı. Akşam saat 20.30'da Cumhuriyet ilan edildi.

Milletvekilleri, ayağa kalkarak 3 kez "Yaşasın Cumhuriyet" diye bağırды. Bu, yeni kurulan bir ülkenin dünyaya duyurduğu bir bağımsızlık çığlığıydı.

Atatürk, tarihi konuşmasını yaptı: "Türkiye Cumhuriyeti, cihanda işgal ettiği mevkiye layık olduğunu ispat edecektir. Türkiye Cumhuriyeti mesut, muvaffak ve muzaffer olacaktır" Büyük Millet Meclisi'nde gizli oyla Cumhurbaşkanı seçimi yapıldı. Ankara Mebusu Mustafa Kemal Paşa, oylamaya katılan 158 mebusun tümünün oyunu alarak, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanı oldu.

Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Paşa, Başbakanlığa Malatya Mebusu İsmet Paşa'yı atadı. İsmet Paşa Kabinesi kuruldu. Halk, sokaklarda ellerinde bayraklarla genç Cumhuriyet'i kutluyordu. Esaret sona ermiş, şimdi büyük mücadelenin ardından hiç de kolay kazanılmayan bağımsızlığı kutlamaya sıra gelmişti. Can verilip, kan dökülmüş, bedel ödenmişti. Ancak artık sokaklarda düşman çizmelerinin sesi yoktu, sokaklar "Yaşasın Cumhuriyet" sesiyle cınlıyordu.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere silah arkadaşlarını ve aziz şehitlerimizi rahmetle, kahraman gazilerimizi minnet ve şükranla anıyoruz. Cumhuriyet Bayramı'mız kutlu olsun...



MEKE

ÇOCUKLARIMIZA TEMİZ DENİZLER BIRAKALIM

ACİL
MÜDAHALE
EĞİTİM &
SERTİFİKASYON
ACİL DURUM
YÖNETİMİ

DENİZLERİMİZ MEKE İLE GÜVENDE!

Meke Marine Teknoloji A.Ş.

Cumhuriyet Cad. No: 1/4 Taksim 34437 Beyoğlu, İstanbul

444 MEKE (6353) **7/24** | www.meke.com.tr | info@meke.com.tr

#mekemarine



TÜRKİYE, TARİHİNDEKİ EN BÜYÜK DOĞAL GAZ KEŞFİNİ KARADENİZ'DE YAPTI

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın "müjde" olarak açıkladığı Fatih Sondaj Gemisi'nin 320 milyar metreküplük doğal gaz keşfi, Türkiye'nin son dönemde denizlerde yoğun bir şekilde yürüttüğü sismik arama ve sondaj faaliyetlerinin ilk somut meyvesi oldu.



Türkiye'nin Karadeniz'deki münhasır ekonomik bölgesinde, yaklaşık 170 kilometre açıkta gerçekleştirdiği ve ülkenin doğal gaz ithalatının önemli bir kısmını karşılayabilecek bu keşif, bundan sonra denizlerde yürütülecek arama ve üretim faaliyetleri açısından yeni bir dönemin kapısını aralıyor. Türkiye'nin bu keşfinin uluslararası şirketlerin Karadeniz'e olan ilgisini artırması beklenirken, bölgedeki dengeleri değiştirebilecek bir gelişme olarak değerlendiriliyor.

DOĞAL GAZ NE ZAMAN KULLANILMAYA BAŞLANACAK?

Türkiye'nin doğal gaz keşfi ile ilgili Cumhurbaşkanı Erdoğan Dolmabahçe Ofisi'nde 'Millete Sesleniş' konuşmasını yaparak; Türkiye tarihinin en büyük doğal gaz keşfini gerçekleştirdiklerini açıklamıştı. Konuyla ilgili açıklama yapan Bakan Berat Albayrak da Karadeniz'deki doğal gaz keşfinin faturalara ne zaman yansıtılacağını açıkladı ve 2023'e kadar doğal gazı ulaştıracaklarını ifade etti. Karadeniz'de Tuna-1 kuyusunda keşfedilen 320 milyar metreküplük

doğalgaz rezervinin, ülkenin ekonomi ve siyasi tarihi açısından büyük önem taşıdığına işaret eden Albayrak, "Türkiye, bir eksen değişim ve dönüşümü yaşıyor. Ne doğu ne batı, yeni eksen Türkiye. Bu keşif, Türkiye'nin tamamında müthiş bir hava uyandırdı" diye konuştu. Albayrak, keşfin maddi değerine ilişkin de şunları söyledi: "320 milyar metreküp, ilk kuyunun ilk fazı sonrası açıklanan rakam bu. Bu kuyunun geri kalan kısmında iki katman daha var. O çalışmalar da bittiğinde, sadece bu kuyu ve bu alan üzerinde değil. Artık Türkiye'nin cari açık değil cari fazla, döviz fazlası vereceği dönemi konuşacağız. Ülkenin yılda 40 milyar dolar enerji ithalatına para ödediği dönemde Türkiye bu keşifleri ve adımlarıyla önümüzdeki yıllarda bir de bakmışız ki cari fazla, döviz fazlası veriyor. Neredeyse Şahdeniz'e yakın bir rezerv. Çok büyük bir rezerv bu... 20-30 yıllık ortalama ömrüne vurduğumuzda ortalama 15-20 milyar metreküplük sisteme tedarik demek. Bugün itibarıyla Türkiye'nin sistemdeki ihtiyacının yıllık üçte biri. Sadece bu haliyle bile kalsa, yüzde 30'luk sistem ihtiyacını

karşılması bir tarafa, geri kalan kısmına bağlı olarak ülkenin ithalatında müthiş bir pazarlık gücü yakalayacağı, bunun da faturalara, Türkiye'nin bilançosuna, cari dengesine, ekonomisine olumlu etki yapacak bir süreç." Bu keşfin manevi boyutunun da büyük önem taşıdığına işaret eden Albayrak, bunun vatandaşlarda ülkede muazzam bir mutluluk ve geleceğe ümit duygusu yarattığını söyledi.

Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak, Karadeniz'deki doğalgaz keşfi ile Türkiye'nin, enerji bağımlılığı anlamında yeni bir çağın sürecini başlattığını belirterek, "Bu adım hem psikolojik, hem de maddi olarak bir duvarı yıktı. Artık bundan sonra her geçen gün enerji politikaları, TPAO özelinde yeni güzel haberleri duymaya milletimiz hazır olacak" dedi.

BUGÜNE KADAR TÜRKİYE'DE 16,6 MİLYAR METREKÜP GAZ ÜRETİLDİ

Türkiye'nin kara ve deniz sahalarından doğal gaz üretimi 2019 sonu itibarıyla 473,8 milyon metreküp seviyesine yükselirken, bugüne kadar ülke içinde üretilen toplam gaz miktarı ise 16 milyar 615 milyon metreküp oldu. Bu üretimin bir kısmı TPAO, bir kısmı ise yerli ve yabancı şirketler tarafından gerçekleştiriliyor. Türkiye'nin yıllık mevcut üretimi ise 45 milyar metreküp seviyesindeki toplam gaz ihtiyacının ancak yüzde birini karşılıyor. Doğal gaz ihtiyacının yüzde 99'u Rusya, Azerbaycan, İran'dan boru hatlarıyla, ABD, Norveç, Katar, Cezayir ve çeşitli ülkelerden de sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ithalatıyla gerçekleştiriliyor. Türkiye'nin doğal gaz ithalat faturası



petrol fiyatlarına bağlı olarak değişiklik gösteriyor. Petrol fiyatlarının 120 dolar seviyesinde olduğu 2014'te doğal gaz ithalatına ödenen miktar 20 milyar doların üzerine çıkarken, petrol fiyatlarının 30-60 dolar bandında seyrettiği 2015 ve sonrasında Türkiye'nin doğal gaz ithalat faturası 10-15 milyar dolar arasında değişiklik gösterdi. Türkiye'nin kanıtlanmış ve ekonomik olarak üretilebilir kalan doğal gaz rezervinin ise kara sahaları ağırlıklı olmak üzere 3,3 milyar metreküp seviyesinde olduğu hesaplanıyor. Bu kapsamda, Karadeniz'de yapılan 320 milyar metreküplük gaz rezervinin keşfi Türkiye'nin bugüne kadar ürettiği toplam doğal gaz miktarının da neredeyse 20 katı seviyesinde bulunuyor.

Sakarya Gaz Sahası'ndan yılda 10 milyar metreküp doğal gaz üretimi gerçekleştirilmesi durumunda, Türkiye'nin 32 yıllık doğal gaz ihtiyacının 5'te biri sadece bu noktadan sağlanabilir. Diğer yandan, bu keşif bölgede yeni rezervlerin habercisi olurken, bu miktarın yeni sondajlarla artması bekleniyor.

TÜRKİYE'NİN DENİZ SONDAJ STRATEJİSİ

Türkiye'nin deniz sondajları Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere 1970'te başladı. Karadeniz-1 kuyusundaki ilk sondajın ardından iki ve üç boyutlu sismik aramalara da hız verildi. Bu kapsamda TPAO'nun Karadeniz'de yürüttüğü hidrokarbon arama faaliyetleri 2004 yılından itibaren yoğunlaştı. Karadeniz'de 2004-2019 yılları arasında ruhsatlandırılan bloklarda eleştirilere rağmen istikrarlı bir sismik arama stratejisi yürütülerek 142 bin kilometre iki boyutlu ve 37 bin 610 kilometre üç boyutlu sismik veri toplandı. Toplanan verilerin yorumlanmasının ardından, toplamda 6 derin deniz ve 10 sığ



deniz arama kuyusu kazıldı. TPAO'nun Akçakoca-3 ve Akçakoca-4 kuyularındaki gaz keşfinin ardından Akçakoca üretim sahasında da 24 kuyu kazıldı ve bu sahadaki üretim faaliyetleri devam ediyor. Ayrıca, TPAO Karadeniz'de BP, Petrobras, Exxon Mobil ve Shell ile ortaklık yaparak çeşitli sismik arama faaliyetleri gerçekleştirdi.

TPAO'nun envanterindeki Barbaros Hayrettin Paşa ve Maden Tetkik Arama Genel Müdürlüğü (MTA) envanterinde olan MTA Oruç Reis sismik arama gemileriyle Türkiye, kendi imkanlarıyla denizlerde sismik arama çalışmalarına 2013'te başladı. Söz konusu gemiler Karadeniz, Akdeniz ve Marmara denizini tarayarak Türkiye'nin hidrokarbon kaynaklarının fotoğrafını çekerken, gemilerin denizlerden topladığı veriler değerlendirilerek Yavuz ve Fatih gemileriyle sondaj çalışmaları da yoğunlaştı.

Bu kapsamda 2017'de TPAO envanterine katılan ve Türkiye'nin ilk milli sondaj gemisi olan Fatih, İstanbul'un fethinin 567. yıl dönümü 29 Mayıs'ta Karadeniz'deki ilk milli sondajı gerçekleştirmek üzere Haydarpaşa Limanı'ndan uğurlandı. Fatih sondaj gemisinin 103 metre uzunluğundaki kuleleri İstanbul Boğazı'ndan geçebilmesi için söküldü. Gemi, kuleleri yeniden monte edilmek üzere 6 Haziran'da Trabzon Limanı'na demir attı.

Buradaki hazırlık sürecinin ardından tekrar yola çıkan Fatih, 20 Temmuz'da Zonguldak açıklarındaki ilk olarak Tuna-1 olarak isimlendirilen lokasyonda 3 bin 500 - 4 bin metre derinlik hedefiyle Karadeniz'deki ilk milli derin deniz sondajına başladı. Cumhurbaşkanı Erdoğan, sahanın Sakarya gaz sahası olarak adlandırıldığını açıkladı.

DOĞU AKDENİZ 'TAM GAZ'

Türkiye'nin yeni sahalar keşfederek gaz üretimini artırması ithalatın önlenmesi ve dışa bağımlılığın azaltılması açısından kritik önem arz ediyor. Bu kapsamda, arama ve sondaj çalışmalarını Akdeniz'de de yoğunlaştıran Türkiye, Yavuz ve Fatih gemileriyle denizlerde 9 derin deniz sondajı gerçekleştirdi. Türkiye'nin bu yıl başında envanterine kattığı üçüncü sondaj gemisi Kanuni'nin ise Mersin'de bakım ve oranım çalışmaları sürüyor.

Bu çalışmaların tamamlanmasının ardından Kanuni'nin de sondaj çalışmalarına katılarak Doğu Akdeniz'de göreve başlaması planlanıyor. Türkiye Doğal Gaz Dağıtıcıları Birliği (GAZBİR) Başkanı Yaşar Arslan da yaptığı açıklamada, Türkiye'nin geçen yıl 45,3 milyar metreküp doğal gaz ithalatı gerçekleştirdiğini anımsatarak, "Yıllık doğal gaz maliyetimizin 12 milyar dolar olduğu düşünüldüğünde, keşfedilen doğal gaz kuyusundan yıllık 10 milyar metreküp üretim yapılması durumunda doğal gaz ithalat faturamız her yıl yaklaşık olarak 2,6 milyar dolar azalacaktır" bilgisini paylaştı.

Arslan, Türkiye'nin ithalat bağımlılığı göz önüne alındığında yerli kaynaklarla üretim yapmanın birçok açıdan önemi olduğunu ifade ederek, şunları kaydetti: "Türkiye doğal gaz ithalatını uzun dönemli kontratlarla sağlıyor. Önümüzdeki 5 yıllık süreçte 30 milyar metreküp civarında kontratın süresi sona erecek. Keşfedilen doğal gaz sahasındaki üretim kapasitesi, sona erecek kontratlardaki miktarın bir bölümünün yerli doğal gaz kaynağı ile karşılanabilmesi imkanını sağlayacak.

Önümüzdeki yıllarda artacağını tahmin ettiğimiz doğal gaz talebi ile kademeli olarak bitecek doğal gaz ithalat kontratları bir arada değerlendirildiğinde ülkemizin yerli üretim imkanlarına sahip olabilmesi fiyat oluşumu ve arz çeşitliliği anlamında büyük bir fırsat yaratacaktır. Diğer taraftan orta ve uzun vadede üretilen doğal gazın ihraç edilmesi gibi seçeneklerin de gündeme gelebileceğini düşünüyorum."

Doğu Akdeniz’de deniz yetki alanları uyuşmazlığı sorunu ve Türkiye



* DR. ÖĞRETİM GÖREVLİSİ İBRAHİM AKIN

GİRİŞ

Doğu Akdeniz’de son yıllarda yaşanmaya başlanan deniz alanlarına ilişkin sorunların esasını kıyıdaş ülkelerin doğal kaynaklar üzerinde münhasır egemen yetkilere sahip oldukları deniz yetki alanları olarak adlandırdığımız kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge alanlarının kıyıdaş ülkeler arasında paylaşılması veya sınırlandırılması sorunları oluşturmaktadır. Doğu Akdeniz’de ortaya çıkan bu sorunların siyasi ve ekonomik temelleri bulunmakla beraber sorunların esas olarak hukuki temellere dayandıklarını vurgulamak gerekmektedir.

Doğu Akdeniz’deki esas sorun kıta sahanlığı ve MEB alanlarının sınırlandırılması olmakla birlikte bu temel sorunlardan kaynaklanan diğer sorunların da yaşandığı görülmektedir. Ayrıca, Doğu Akdeniz’de Karasuları, Bitişik Bölge, Hava Sahası, Arama-Kurtarma sahaları



Harita-1 Doğu Akdeniz Deniz Alanları

sınırları, Hidrokarbon ve diğer doğal kaynakların çıkarılması, Balıkçılık, Kıbrıs Sorunu vb. gibi konularda da sorunlar mevcuttur. Doğu Akdeniz’deki karmaşık sorunların tamamını aynı yazı içinde incelemenin zorluğu nedeniyle bu yazıda kıta sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge deniz yetki alanlarına ilişkin sınırlandırma sorunları incelenmiştir.

DENİZ YETKİ ALANLARI TANIMLAMALARI

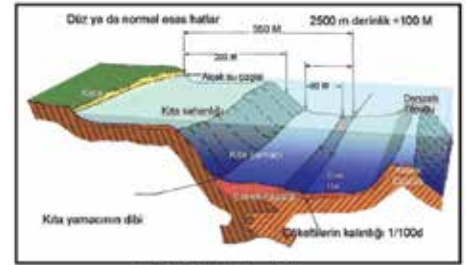
Deniz Yetki Alanları milli yetkiye sahip deniz alanları ve açık denizler rejimine tabi yetki alanları olarak iki kısma ayrılmaktadır. Uluslararası hukukun kabul edip tanımlamaya çalıştığı, milli yetkiye tabi deniz alanları; İç sular ve karasularından oluşmaktadır. Her iki kavram da devletin ülkesinin bir kısmı olduğu halde, farklı hukukî rejimlere tâbi tutulmuştur. İç sularda; devlet, kara ülkesinde sahip olduğu bütün yetkilere haizdir. Karasularında ise, devletin yetkileri bazı bakımlardan sınırlanmıştır. Açık Denizler Rejimi’ne tabi deniz yetki alanları ise Bitişik Bölge, Kıta Sahanlığı, Münhasır Ekonomik Bölge, Açık Denizler ve Uluslararası Sulardır.

Kıta sahanlığı:

Kıta sahanlığı kıyı devletin kara ülkesinin deniz altında devam eden doğal uzantısına verilen ad olup, hukuki olarak karasularının dış sınırından başlayarak belirli bir uzaklığa ve derinliğe kadar giden deniz tabanı ve toprak altını ifade eder. Kıta Sahanlığı Sözleşmesi 1958 yılında Cenevre’de yapılan I. Deniz Hukuku Konferansı neticesinde imzalanmış olup, Türkiye bu sözleşmeye taraf olmamıştır. 1982 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’ndeki tanımlamaya göre kıta sahanlığı; karasularının ötesinde kıta kenarının dış eşğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, sahilardan bir devletin kıta sahanlığı, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili(bazı

durumlarda 350 deniz mili) mesafeye kadar olan kısımda, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bitimindeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir. Diğer bir deyişle kıyı devletin ana karasının deniz altındaki uzantısıdır. Sözleşmeye göre kıta sahanlığı; kıyıya veya adaya bitişik, 200 m. derinliğe veya doğal kaynakların işletilebildiği bunun ötesindeki bir derinliğe kadar olan deniz yatağını ve deniz tabanının altını ifade etmektedir.

Sözleşmede devletlerin kıta sahanlığı üstünde olan haklarının herhangi bir koşula bağlılık göstermediği ve ilanının zorunlu olmadığı ifade edilmiş, devletlerin bu haklarının ab initio (başlangıçtan beri) ve ipso facto (fiilen) olduğu Uluslararası Adalet Divanı’nın 1969 kararında da doğrulanmıştır. Kıta sahanlığı Şekil-1’de gösterilmiştir.



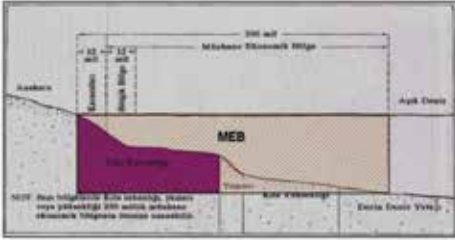
Şekil 1: Kıta Sahanlığı

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB):

Münhasır Ekonomik Bölge Kavramı 1982 yılında imzalanan Birleşmiş Milletler III. Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)’nde şu şekilde ifade edilmiştir: “Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup, konvansiyonda düzenlenmiş özel hukuki rejime tabi olan ve bu rejim gereği kıyı devletin hakları ve yetkileri ile diğer devletlerin hakları ve serbestlikleri bu konvansiyonun ilgili maddeleri ile düzenlenmiş olan özel bir bölgedir”. Bu bölge açık deniz rejimine tabii değildir. Açık deniz statüsünde olmadığı için MEB ilan eden devletin bu bölge üzerinde bir takım hakları bulunmaktadır.

Sözleşmeye göre Münhasır Ekonomik Bölge, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar uzanan bölge olup sözleşme kapsamında özel hukuki rejime tabidir. Münhasır Ekonomik Bölge dış sınırına, sözleşmede esas hatlardan itibaren en çok 200 deniz mili kadar bir sınırlama getirilmiştir.

Sözleşmede, sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında Münhasır Ekonomik Bölge'nin sınırlandırılmasının, kıta sahanlığında olduğu gibi hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, Uluslararası Adalet Divanı statüsünün 38. Maddesi'nde belirtildiği şekilde uluslararası hukuka uygun olarak anlaşma yoluyla yapılması gerektiği öngörülmekte ve bunun yanında anlaşma sağlanamaması durumunda ise uyuşmazlıkların barışçıl bir şekilde çözümü için sözleşmenin XV. bölümüne atıf yapılmaktadır.



Şekil 2: Münhasır Ekonomik Bölge

Münhasır Ekonomik Bölge deniz yatağı üzerinde bulunan sularda, deniz yataklarında ve bunların toprak altında canlı ve cansız doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi, korunması ve yönetilmesi, su, akıntı ve rüzgarlardan meydana gelen enerji üretimi şeklinde bölgenin iktisadi amaçlar doğrultusunda araştırılması ve işletilmesi faaliyetlerine ilişkin egemen haklar, suni adalar, tesisler ve yapılar kurma ile bunları kullanma, denize yönelik bilimsel nitelikli araştırma yapma, deniz çevresinin korunması gibi hakları bulunmaktadır. Öte yandan MEB konusunda kıyı devleti bu haklara sahip olurken, sahili olsun ya da olmasın tüm devletlerin yararlanacağı haklar da vardır. Bunlar; MEB içerisinde uçuş ve deniz seferi özgürlüğü ile denizaltı kablolarıyla petrol borularının döşenmesi serbestliğinden

faydalanmaktadırlar. Sahildar olmayan devletler, Münhasır Ekonomik Bölge içinde sözleşme çerçevesindeki bu haklarını kullanıp, yükümlülüklerini yerine getirirken, kıyı devletlerinin haklarını ve yükümlülüklerini ihlal etmemeli ve ayrıca da kıyı devletinin 1982 BMDHS ile sahildar devletin kanun ile kurallarına, sözleşmeyle uyum gösterecek şekilde uymak zorundadır.

MEB İLE KİTA SAHANLIĞI ARASINDAKİ TEMEL FARKLILIKLAR

MEB ve kıta sahanlığı kavramları aynı değil, farklı birer rejimdirler. MEB; 200 millik deniz yatağı üzerindeki sularda deniz yataklarında ve bunların toprak altında mevcut olan kaynaklarla alakalı yetkileri içerirken, kıta sahanlığı 200 millik (350 mil mesafeye kadar uzanabilir) deniz alanında sahildar devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki deniz tabanı ve toprak altını içermektedir. Dolayısı ile her iki deniz alanındaki yetkiler bire bir çakışmaktadır.

Kıyı devleti, MEB'sindeki haklarını ilan etmek suretiyle alabilmekteyken, kıta sahanlığında ise kara devletine ait bir uzantı olacak şekilde herhangi bir ilana gerek duyulmaksızın sahip olmaktadır. Kıta sahanlığı bazı durumlarda 200 milin ötesinde bir yerdeki deniz tabanı ile toprak altında kalan alanda da kıyı devletlerine haklar sağlayabilmektedir. Kıta Sahanlığı ile Münhasır Ekonomik Bölge farklılıklarını gösteren mukayese cetveli Şekil-1 dendir.

MUKAYESE DENEYİMLİ	KİTA SAHANLIĞI 200 Deniz Mili (maksimum 350 Deniz Mili uzantısına kadar)	MÜNHASIR EKONOMİK BÖLGE 200 Deniz Mili
EGEMEN HAKLAR	Deniz tabanı ve altındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesinde plânelik egemen haklar	Deniz tabanı ve altındaki doğal kaynakların araştırılması ve işletilmesinde plânelik egemen haklar
İLÂN İHTİTADİ	KAYIR (İlân ihtiyacı yoktur)	EYET
SUNİ ADALAR, TESİSLER VE YAPILAR	EYET	EYET
REYDİNGER VE DİY HÜS SERBESTİSİ	EYET (Araştırma ve denizcilik gemileri harici)	EYET (Araştırma ve denizcilik gemileri harici)
SAHİLİ BULUNANLAR VE DENEYİ BAKIMINDA KİMLERİNİZ DEVLETLERİN HAKLARI	KAYIR	EYET

Şekil-3 Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge Mukayesesi

Kıta sahanlığı kavramı, kıyı devlete ait kara ülkesinin deniz altında olan doğal bir uzantısıdır. Kıyıda bulunan devletlerin kıta sahanlığı çerçevesinde kazandığı haklar, onun doğal haklarıdır ve bu yüzden herhangi bir şekilde işlem yapmalarına gerek yoktur. Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerindeki hakları fiili

veya nazari işgalden bağımsız olarak mevcut olduğu kadar her türlü açık beyandan da bağımsız olarak mevcuttur. Uluslararası Adalet Divanı, Kuzey Denizi Kıta Sahanlığı Davaları kararında kıyı devletine ait kıta sahanlığı üzerinde kıyı devletinin var olan haklarının başlangıçtan itibaren (ab inito) ve fiilen (ipso facto) var olduğunu belirtmiştir. Kıyı devletinin kıta sahanlığı üzerinde yer alan hakları, münhasıran kıyı devletine ait olanlardır. Fakat kıyıda bulunan devletler, kıta sahanlığı üzerindeki haklarını sadece bu alandaki doğal kaynaklardan faydalanmak için kullanırlar. Burada kıyı devletinin hak şeklinde kullanmasının mümkün olduğu kaynaklar; madenler ve diğer cansız kaynaklarla, deniz yatağı ile toprak altı ile devamlı olarak birbirine temas eden canlılardan meydana gelmektedir.

Kıyı devletine kıta sahanlığı çerçevesinde doğal olarak tanınan hakların kullanımı, bu alanın üzerinde olan suyu ve havayı hiç bir şekilde kapsamamaktadır. Kıta sahanlığının kapsamında madenler, diğer cansız varlıklar, dipte yer alan kaynaklar bulunmaktayken, Münhasır Ekonomik Bölge kavramında ise dibe inen su sütununda yer alan kaynaklar bulunmaktadır. Bunu daha da açarsak; kıta sahanlığı üzerinde yer alan su alanı eğer açık deniz konumundaysa, açık deniz rejiminin tüm özellikleri geçerliliğini muhafaza edecektir.

Buna bağlı olarak da üçüncü devletler, üstünde yer alan suları açık deniz pozisyonuna sahip olduğu bir devletin kıta sahanlığı üzerinde, hakkaniyet ve barışçıl amaçlar kapsamında ve kıyı devletlerin bazı isteklerini dikkate alarak, kablo, petrol veya gaz taşımakta olan boruları yerleştirme hakkına sahiptir.

Kıta sahanlığının sınırlandırılması konusunda devam eden tüm tartışmalara rağmen sözleşmede şu hüküm yer almaktadır: "Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında kıta sahanlığının sınırlandırılması, hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacıyla, UAD Statüsü md.38'de belirtildiği şekilde, uluslararası hukuka uygun olarak antlaşma ile yapılacaktır".

Bu hükümden anlaşılacağı üzere, kıta sahanlığının sınırlandırılması sorunu kıyıdaş devletlerce uluslararası hukuka uygun bir biçimde öncelikle bir uluslararası antlaşma yoluyla ve hakça bir sonuca varılacak bir biçimde gerçekleştirilmek zorundadır. Böyle bir antlaşmanın yapılamaması durumunda ise uluslararası mahkeme kararlarının da sürekli olarak işaret ettiği üzere sınırlandırma sorununun barışçıl yollar çerçevesinde ve hakça ilkelere göre çözülmesi gerekmektedir.

Bu noktada uluslararası mahkeme ve hakemlik kararlarında da vurgulandığı üzere, hakça ilkeler exaequo et bono (hakkaniyet ve nisfete göre) çözüm yolundan farklıdır. Nitekim hakça ilkeler, uygulanan uluslararası hukukun bir ögesi olup mahkemelere hukuk-dışı verilerin de göz önünde tutulması suretiyle karar verme yetkisi veren exaequo et bono çözüm yolundan ayrılmaktadır. Eski adıyla hakkaniyet ve nisfet olarak adlandırdığımız exaequo et bono çözüm yönteminin bir uluslararası mahkemece uygulanabilmesi için tarafların bu yönde kesin rızaları gerekmektedir. Ancak uluslararası hukukun olağan kaynaklarından olan ve uygulanan hukukun bir parçasını oluşturan hakça ilkelerin bir uluslararası mahkemece uygulanabilmesi için tarafların bu yönde her hangi bir özel rızası aranmamaktadır.

Hakça ilkelerin uygulanması noktasında başvurulun somut veriler çok değişiklik arz edebilir. Örneğin uygulamada ve mahkeme kararlarında kıta sahanlığı sınırlandırılmalarına ilişkin başvurulun hakça ilkeler genellikle; yer bilimsel öğeler, coğrafi bölgeler, bölgede saptanmış başka sınırların varlığı, devletlerin yaşamsal çıkarları, bölgede ortak petrol yatağı varlığı, tarihsel hakların varlığı gibi öğelerdir. Deniz yetki alanlarının sınırlandırmasındaki coğrafi faktörler; ilgili bölge, fiziksel coğrafya, kıyı konfigürasyonu, kıyıların karışıklık ya da bitişiklik durumu, kıyıların genel yönü, kıyı uzunluğu, kıyıların iç bükey ve ya dış bükey oluşu, adaların varlığı, esas hatlar gibi konular üzerinde ön plana çıkarken; jeomorfolojik – jeolojik faktörler, ekonomik faktörler,

gemicilik, sosyoekonomik faktörler, siyasi faktörler ve güvenlik konularında diğer faktörlerden daha az önem verilen unsurlardır.

DOĞU AKDENİZ'DE DENİZ YETKİ ALANLARI SINIRLANDIRMA SORUNLARI

Doğu Akdeniz'deki deniz yetki alanlarının sınırlandırılması sorunlarının esasını Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge alanlarının sınırlarının belirlenmesi bir başka ifadeyle sınırlandırılması oluşturmaktadır. Sahilleri bitişik ve karşı karşıya bulunan devletler arasındaki bir deniz alanı uluslararası hukukun her bir devlete tanıdığı azami alanı verebilecek kadar geniş değilse, söz konusu devletlerin karşılıklı sınırlarının ve her durumda da yan sınırlarının bir uluslararası antlaşmayla belirlenmesi gerekmektedir. Hem ilgili yapıla geliş hukuku kuralı, hem de 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 74 ve 83. maddelerinin ilk paragrafları "Sahilleri bitişik veya karşı karşıya bulunan devletler arasında münhasır ekonomik bölgenin (kıta sahanlığının) sınırlandırılması (...) uluslararası hukuka uygun anlaşma ile yapılacaktır" hükmünü öngörmektedir.

Doğu Akdeniz bu anlamda dar bir deniz alanıdır. En uzun noktasında dahi iki karşı kıyı arasındaki mesafenin yaklaşık 280-300 deniz mili olması nedeniyle kıyıdaş devletlerin kıta sahanlığı sınırlarını ve ilan edenler için de Münhasır Ekonomik Bölge sınırlarını belirlemelerini gerektirmektedir. Ayrıca bu derecede dar deniz alanlarında kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırları örtüşmekte ve kıta sahanlığı için belirlenen sınır daha sonra ilan edilmesi durumunda MEB alanları için de sınır kabul edilmektedir. Birçok ilgili uluslararası yargı kararı bu durumu teyit etmektedir. Ancak Doğu Akdeniz'de kıyısı bulunan devletlerin deniz yetki alanlarının paylaşımının nasıl olması –yani sınırların konumunun ne olması– gerektiğine dair görüş ve talepleri büyük oranda çatışmaktadır. Türkiye, deniz alanlarının sınırlandırılmasına dair deniz hukuku kurallarının açık ve net bir biçimde öngördüğü gibi

sınırlandırmanın hakça bir çözüm üretecek şekilde yapılması gerektiğini savunmaktadır. Bu bağlamda Türkiye ilgili hüküm ve uygulamalarla açıkça oluştuğu gibi sınırlandırmanın esas olarak coğrafi unsurlar ve bu çerçevede kıyı uzunlukları arasındaki oran dikkate alınarak yapılması gerektiğini müdafaa etmektedir.

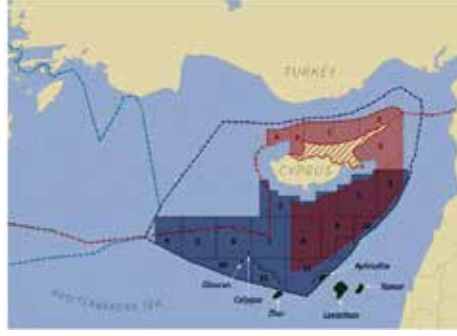
Buna karşın GKRY, sınırın eşit uzaklık çizgisi olması –yani Kıbrıs Adası'nın eşit miktarda deniz alanına sahip olması– gerektiğini savunmaktadır. GKRY ile yaptıkları ikili sınırlandırma antlaşmaları bağlamında değerlendirildiğinde İsrail ve Mısır'ın da Kıbrıs Adası konusunda bu yönde tavır takındıkları görülmektedir. Öte yandan Doğu Akdeniz'e bir yönü bakan Girit, Rodos, Kerpe, Çoban (Kasos) gibi Ege'deki Yunan Adaları ve Doğu Akdeniz'de bulunan Meis Adası ile Türkiye arasındaki deniz sınırlarının da belirlenmesi gerekmektedir. Yunanistan–GKRY'nin tutumuna benzer bir şekilde– bu adalar ile Türkiye arasındaki deniz yetki alanı sınırlarının eşit uzaklık sınırı olması gerektiğini savunurken, Türkiye ise Doğu Akdeniz'deki sınırlandırmada ilgili hukuki prensipler gereği bu adalara kıta sahanlığı ya da MEB alanları verilmemesi gerektiğini savunmaktadır. Sorunun başlangıcı da aslında Doğu Akdeniz'de KKTC ve Türkiye'nin hakları hilafına GKRY'nin Kıbrıs meselesi çözülmeden atmış olduğu tek yanlı adımlardan kaynaklanmaktadır.

GKRY'NİN UYGULAMALARI VE GÖRÜŞLERİ

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin 12 millik bir karasuyu ve 200 metre derinlik ya da işletilebilirlik esasında kıta sahanlığına sahip olduğunu öngören bir yasası mevcuttur. GKRY 1974 yılında Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kıta sahanlığı sınırlarına ilişkin bir kanun çıkarmış, ayrıca 5 Nisan 2004 tarihinde yürürlüğe giren 24 mil genişliğinde bitişik bölge ve 200 mil genişliğinde MEB ilan etmiştir. Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarına ilişkin anlaşmazlıkların mevcudiyeti bilinmesine rağmen başta GKRY olmak üzere bazı devletlerin hukuki durum kesinmiş gibi faaliyetler gerçekleştirmeye başlaması birçok sorunun daha doğmasına sebep

olmuştur. Doğu Akdeniz’de kıyıları bulunan devletlerden bir kısmının kendi aralarında MEB sınırlandırma antlaşmaları yapmış olmaları bu sorunlardan bazılarının oluşmasına yol açmıştır.

GKRY, 17 Şubat 2003 tarihinde Kıbrıs Türklerinin hakları ve Türkiye’nin kıta sahanlığı hakları hilafına Mısır ile MEB sınırlandırılmasına ilişkin bir antlaşma imzalamıştır. Ancak bu antlaşmaya Türkiye kendi kıta sahanlığı ve ilan edildiğinde MEB alanlarına tecavüz ettiği ve GKRY’nin Ada’nın tek yasal temsilcisiymiş gibi hareket ederek yani Kıbrıslı Türkleri yok sayarak bir uluslararası antlaşma yaptığı gerekçeleriyle resmi olarak itiraz etmiştir. GKRY, bu antlaşmaya ilaveten yine Kıbrıs Türklerinin haklarını dikkate almayarak 17 Ocak 2007 tarihinde Lübnan ve 17 Aralık 2010 tarihinde de İsrail ile MEB sınırlandırma antlaşması imzalamıştır. GKRY ile beraber Mısır ve İsrail hükümetleri bu antlaşmaları onaylamış, Lübnan hükümeti ise Türkiye’nin girişimleri sonucunda bu antlaşmayı onaylamamıştır. KKTC bu antlaşmalara GKRY’nin Ada’nın yasal temsilcisi olmadığı ve KKTC’nin MEB ve kıta sahanlığı alanlarına tecavüz ettiği gerekçeleriyle resmen itiraz etmiştir. Öte yandan Lübnan da GKRY-İsrail Antlaşması’na İsrail ile belirlenecek yan sınır bölgesinde kendi alanına girildiği gerekçesiyle karşı çıkmıştır. Bu tartışmalı sınırlar üzerinden GKRY’nin bazı bölgelerde çeşitli alanlar (parseller) belirleyerek buralarda doğal kaynak arama ve işletme ruhsatları vermesi de yeni sorun ve gerginliklere neden olmuştur. Örneğin GKRY 11 Eylül 2011’de 12 numaralı parselde sondaj faaliyeti başlatmıştır. Ayrıca GKRY 11 Şubat 2012’de diğer bazı alanlarda da ruhsat başvuru çağrısı yapmıştır. Bu alanlarda GKRY’nin arama ve sondaj ruhsatları veriyor olmasına Türkiye’nin güçlü itirazları mevcuttur. Bu parsellerden 5 tanesi Türkiye’nin kıta sahanlığı, 6 adedi de KKTC’nin hak iddia ettiği alanlarla çatışmaktadır. GKRY’nin belirlemiş olduğu ve iddia ettiği MEB ve kıta sahanlığı sınırları Harita-2’de görülmektedir. (GKRY Siyah çizgili hatlar)



Harita-2 Doğu Akdeniz’de GKRY Kıta sahanlığı/Münhasır Ekonomik Bölge İddiası (Siyah renkte çizgi çizgi gösterilen alan)

AB ülkeleri ve Rusya’da bölgedeki doğal kaynakların paylaşımında yine bir AB ülkesi olan GKRY ile işbirliği içindedirler. Bölgedeki sözde MEB alanlarında sondaj izni verilen İtalyan ENI, Fransız Total, Rus Novatek, ABD’li Noble Energy ve Exxon Mobil şirketlerine güvence sağlamak üzere ilgili devletlerin donanmalarının Doğu Akdeniz’de konuşlanması ve AB’nin, üyesi GKRY’e destek açıklamaları ile Doğu Akdeniz birçok ülkenin söz sahibi olmak istediği önemli bir merkez haline geldiğini ispatlamaktadır. AB ülkelerinden İspanya’nın Sevilla Üniversitesi akademisyenleri tarafından hazırlanan Sevilla Haritası; Meis Adası’na kıta sahanlığı hakkı verip, bu hattı güneye Doğu Akdeniz’in ortasına kadar uzatarak Türkiye’ye Antalya Körfezi dışında bir çıkış fırsatı tanımamaktadır. Diğer Yunan adalarına da kıta sahanlığı hakkı tanıyan bu harita son günlerde AB yetkilileri tarafından da benimsenmemiş olup ABD yetkilileri tarafından da hukuki bir geçerliliği olmadığı ifade edilmiştir.

YUNANİSTAN’IN GÖRÜŞLERİ VE UYGULAMALARI

Yunanistan, 1936 yılında çıkarılan bir kanunla karasularının genişliğini 6 mil olarak belirlemiştir. Ayrıca, karasularının deniz yatağında ve altında ve karasularının dışında ada kıyılarına bitişik deniz yatağında ya da altında 200 m. derinliğe kadar ya da bunun ötesinde üzerindeki suların araştırma ve işletmeye elverişli olduğu derinliğe kadar, uluslararası sözleşmelerle kabul edilen kıta sahanlığında münhasır hakları olduğunu kabul eden bir yasası

bulunmaktadır. Yunanistan, Türkiye’nin Girit(Crete), Kaşot (Çoban, Kasos), Kerpe (Karpathos), Rodos (Rhodes) ve Meis (Castellorizzo) hattının güneyinde kıta sahanlığı haklarını elinden alacak bir anlayış oluşturmaya çalışmaktadır. Yunanistan bu çabalarını diplomatik girişimlerine de yansıtmıştır. Bir taraftan Türkiye’nin GKRY-Mısır Antlaşmasına itiraz etmek için verdiği 2 Mart 2004 tarihli notasına atıfta bulunarak verdiği notada iddialarını ortaya koymuş; diğer taraftan da, kıta sahanlığı sınırlandırması yapmak için Mısır ile görüşmeler yapmaya başlamıştır. Söz konusu nota ile Yunanistan, bölgedeki ilgili devletlerden biri olarak, (kıta ya da adalara ait) kıyıları karşılıklı devletler arasında kıta sahanlığı ya da MEB sınırlandırmasının ilgili uluslararası hukuk kurallarına uygun olarak eşit mesafe/ortay hat ilkesi esasında yapılması gerektiğine dair eski pozisyonunu tekrar ettiğini; bunun, Kıbrıs Cumhuriyeti ile Mısır Arap Cumhuriyeti arasında kabul edilen münhasır ekonomik bölge sınırlandırması antlaşması dahil yaygın ve uzun süre devam eden devlet uygulamaları ile teyit edildiğini bildirmektedir. Yunanistan bu notası ile hiçbir kayda tabi tutulmaksızın adalara da tam olarak kıta sahanlığı verilmesini istemekte, Türkiye ile arasındaki kıta sahanlığı sınırının Meis dahil en yakın Yunan adaları ile Anadolu arasından geçen ortay hatta dayandırılmasını istemektedir. Böylece, Türkiye’yi Rodos ve Meis adaları ile Anadolu arasında çizilen ortay hatların kuzeyine hapsedtikten sonra güneyde kalan geniş deniz alanlarında kıta sahanlığı ve MEB’i Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos ve Meis’in güney kıyıları ile Mısır’ın kıyıları arasında sınırlandırmaya çalışmaktadır.



Harita-3 Doğu Akdeniz’de Yunanistan’ın Kıta sahanlığı/Münhasır Ekonomik Bölge İddiası

Diğer taraftan Yunanistan, Mısır ile 7 Ağustos 2020 tarihinde Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanları anlaşması imzalamıştır. Her iki ülkenin meclisleri tarafından da onaylanan antlaşma Doğu Akdeniz'de Yunanistan ile Mısır arasındaki kıta sahanlığı ve MEB alanlarını belirlemektedir. Bu antlaşma ile Yunanistan Girit, Kaşot, Kerpe, Rodos ve Meis hattını kendi ilgili kıyısı kabul ederek Mısır ile kıta sahanlığı/MEB sınırlandırması imzalamıştır. Türkiye tarafından yok hükmünde sayılan bu antlaşma ile Mısır yaklaşık Kıbrıs adası kadar bir alanı kaybetmiştir.

TÜRKİYE'NİN GÖRÜŞLERİ VE UYGULAMALARI

Karasularının genişliği 6 deniz mili olan ancak Karadeniz ve Akdeniz'de mütekabiliyet esasına göre 12 deniz mili uygulayan Türkiye 1958 Cenevre Kıta Sahanlığı Sözleşmesine ve 1982 BMDHS'ye taraf olmayıp, milli hukukunda da kıta sahanlığı ve MEB düzenlemelerine yer vermemiştir. Türkiye, deniz alanlarının sınırlandırılmasına dair deniz hukuku kurallarının açık ve net bir biçimde öngördüğü gibi sınırlandırmanın hakça bir çözüm üretecek şekilde yapılması gerektiğini savunmaktadır. Bu bağlamda Türkiye ilgili hüküm ve uygulamalarla açıkça oluştuğu gibi sınırlandırmanın esas olarak coğrafi unsurlar ve bu çerçevede kıyı uzunlukları arasındaki oran dikkate alınarak yapılması gerektiğini müdafaa etmektedir. Türkiye bu yaklaşımını BM'ye gönderdiği ve Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin deniz yetki alanlarına dair yaklaşımını özetleyen 15 Mart 2019 tarihli mektupta açıkça belirtmiştir.

Türkiye, Doğu Akdeniz'de özellikle 032o16' 18" D meridyeninin batısında kalan deniz sahalarında yapılan MEB veya kıta sahanlığı sınırlandırmasının egemen bir devlet olarak uluslararası hukukun kendisine tanıdığı hukuki hakları ilgilendirdiğini deklere etmiş ve bu meridyenin batısındaki sınırlandırmanın bölgedeki devletler arasında eşit haklara (equity) dayanan anlaşmalarla yapılmasının gerekli olduğunu ifade etmiştir. Bu çerçevede

GKRY- Mısır ve Yunanistan-Mısır kıta sahanlığı/ MEB Anlaşmasını tanımadığını ve 032o16' 18" D boylamının batısında sınırlandırma sahası ile ilgili tüm hukukî haklarını saklı tuttuğunu bildirmiştir. Ayrıca Kıbrıs adasında yaşayan Türk ve Rum toplumlarını birlikte temsil edecek hukuki ya da fiili tek bir otorite bulunmadığını belirtmiştir.

Kıbrıs adasını çevreleyen deniz alanlarında GKRY'nin yanı sıra KKTC'nin de hak ve yetkileri vardır. GKRY'nin Kıbrıs adasının tamamını temsil etmemesi nedeniyle MEB sınırlandırması ile ilgili imzaladığı anlaşmalar Türkiye Cumhuriyeti açısından "hükümsüz" niteliğindedir. Bu kabulden hareketle Kıbrıs adasını çevreleyen deniz alanlarında GKRY'nin verdiği/vereceği ruhsatlara dayanarak petrol-doğal gaz araştırması yapmayı düşünebilecek ülkeler ve şirketler, Türkiye açısından hükümsüz bu durumun yaratacağı hassasiyeti dikkate almalı ve şartları zorlamamalıdır. Doğu Akdeniz'deki hak ve çıkarlarını korumakta kararlı olduğunu bölgede özellikle görevlendirdiği deniz kuvvetleri bağlısı savaş gemileri vasıtasıyla kararlı bir şekilde gösteren Türkiye bundan sonra da bu yöndeki girişimlere müsaade etmeyeceği mesajını vermiştir.

Türkiye ayrıca, Anadolu sahilleri ile 032o 16' 18" D boylamı 034o 00' 00" N enlemi ve 028o 00' 00" boylamı arasında kalan deniz alanlarının kendi kıta sahanlığı olduğunu ve 028o 00' 00" boylamının batısında Ege Denizi'ndeki Türk-Yunan kıta sahanlığı sınırının Akdeniz'e ulaştığı noktaya kadar batıya doğru uzanacağını bildirmiştir.

Şekil 3'teki haritada görülen ve özellikle GKRY'nin iddia ettiği MEB sahaları Türkiye'nin hak iddia ettiği "muhtemel" MEB sınırları ile çakışmaktadır. Sismik araştırmalar sonucunda bölgede varlığı kabul edilen ve yaklaşık 3 trilyon USD olduğu tahmin edilen petrol ve doğalgaz yataklarının gelecekte çıkartılması ve işletilmesi dikkate alındığında bölge ülkelerinin MEB konusunda anlaşmaya varamamalarının ciddi sorunlar yaratabileceği ortadadır.

Özellikle KKTC'nin haklarının görmezden gelinmesinin Türkiye açısından kabul edilemeyecek bir yaklaşım tarzı olduğu Türkiye'nin geçmişteki uygulama ve açıklamalarından rahatlıkla çıkartılabilecek bir sonuçtur. Türkiye bir oldubitti durumunu önlemek ve haklarını fiilen korumak için Doğu Akdeniz'de deniz kuvvetleri bulundurmakta ve doğal kaynak arama girişimlerini de fiilen engellemektedir. Ayrıca Türkiye'nin bu bölgelerde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına (TPAO) verdiği arama ruhsatlarına dayanarak sondaj faaliyetleri de devam etmektedir.

Öte yandan Türkiye 21 Eylül 2011'de KKTC ile bir kıta sahanlığı sınırlandırma antlaşması imzalamıştır. Bu antlaşmadan bir gün sonra KKTC yedi blokta (belirlenmiş parsellerde) TPAO'ya doğal kaynak arama ve işletme ruhsatı vermiş, TPAO ve KKTC arasında 2 Kasım 2011'de arama faaliyetlerinin detaylarına ilişkin bir antlaşmaya varılmıştır. Antlaşma 23 Kasım 2011'de KKTC Bakanlar Komitesi tarafından onaylanmış ve yayımlanmıştır. Ruhsat verilen alanlardan bazıları Ada'nın güneyinde bulunmakta olup GKRY'nin belirlediği alanlarla çakışmaktadır. GKRY, KKTC'nin bu antlaşmayı yapmaya ve ruhsat vermeye yetkili olmadığı gerekçesiyle zaman zaman itirazlarını dile getirmektedir.

TÜRKİYE-LİBYA MUTABAKATI VE ÖNEMİ

Türkiye ile Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti 27 Kasım 2019'da iki ülkenin uluslararası hukuktan doğan haklarının muhafazası için "Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasına İlişkin Mutabakat Muhtırası" imzalamıştır. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Libya Ulusal Mutabakat Hükümeti Başkanlık Konseyi Başkanı Fayed Sarraj arasındaki görüşmeler sonucunda her iki ülkenin dışişleri bakanlarıca imzalanan mutabakat, iki ülkenin Akdeniz'de karşılıklı kıyıları arasında deniz yetki alanları sınırını belirlemiştir. Türkiye'nin son yıllarda Doğu Akdeniz'deki uluslararası hukuktan kaynaklı haklarının korunması konusunda hem hukukun, hem de fiilen yaptığı çalışmaların

bir sonucu olduğu söylenebilecek bu mutabakat muhtırasına dair onaylamayı uygun bulma yasası 5 Aralık 2019'da TBMM'de kabul edilmiş, 6 Aralık 2019'da Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından onaylanmış ve 7 Aralık 2019'da Resmi Gazetede yayımlanarak Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

Mutabakatın ifadesiyle “Akdeniz’de kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge sınırları” mutabakat metnine eklenmiş bir haritada koordinatlarıyla gösterilmektedir. Türkiye Doğu Akdeniz’de MEB ilan etmediği halde bu mutabakatta MEB sınırından bahsedilmiş olması diğer devlet uygulamalarında da rastlanan bir durumdur. Bazı ülkeler MEB ilan etmeden MEB sınırı belirleyen antlaşmalar yaparak bir nevi ilan edildiğinde uygulanacak sınırı belirlemiş olmaktadır. Söz konusu haritada gösterilen A noktasından B noktasına kadar yaklaşık 30 kilometre uzunluğunda bir sınır belirlenmiştir.

Ayrıca mutabakatta “ortay hat” olarak ifade edilen sınırın konumunun belirlenmesinde esas alınan karşılıklı kıyı hatlarının koordinatları da verilmiştir. Türkiye-Libya Münhasır Ekonomik Bölgeleri Haritası Harita-4’tedir. Türkiye Libya Mutabakat Anlaşmasında sadece kesişme durumunda olan EF hattı koordinatları verilmiştir. Mutabakatta ülkemiz açısından önemli hususlardan biri Türkiye ya da Libya devletlerinden birisinin MEB sınırlandırılması konusunda üçüncü devletle görüşmelere başlaması durumunda nihai bir antlaşma yapmadan önce karşılıklı bilgilendirme ve müzakerelerde bulunulması hususunun bulunmasıdır.



Harita-4 Doğu Akdeniz’de Türkiye-Libya Münhasır Ekonomik Bölgeleri

Türkiye ve Libya’nın deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına ilişkin bir mutabakat imzalamalarının siyasi ve hukuki önemli bazı sonuçları da bulunmaktadır. Öncelikle Türkiye bugüne kadar özellikle Yunanistan ve GKRY’nin yaptığı sınırlandırma antlaşmalarına “itiraz eden” ve bu antlaşmalarla belirlenen alanları “gasp etmeye çalışan” bir ülke konumundan ifade ettiği hukuki yaklaşımları bir başka kıyıdaş ülke tarafından kabul gören ve bu yaklaşımlarını fiilen uygulayabilen bir ülke konumuna gelmiştir. Bu durum Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de deniz alanlarının sınırlandırılmasıyla ilgili hukuki yaklaşımının güçlenmesi açısından önem arz etmektedir.

Türkiye’nin uluslararası hukukun ilgili kuralları temelinde sınırlandırmanın hakça bir çözüm yaratması gerektiği ve bu bağlamda kıyı uzunlukları arasındaki farkın büyüklüğünün en önemli faktör olduğu görüşü bu mutabakatla daha da somut bir içerik kazanmıştır. Mutabakatın giriş kısmında “Bütün ilgili faktörler göz önünde bulundurularak, adil ve hakça sınırlandırılmasının yapılmasını kararlaştırmış olarak...” ifadesine yer verilmiştir. Bu ifadeler deniz alanlarının sınırlandırılmasında Türkiye’nin önceden beri ifade ettiği ve uluslararası hukukun ilgili kurallarıyla da örtüşen hukuki yaklaşımının bu mutabakatla da kabul gördüğünü göstermektedir.

Bu yaklaşıma uygun olarak birbirlerini “yandaş benzeri” bir açıyla gören iki tarafın ilgili kıyıların uzunluklarının birbirlerine yakın oluşu gereği iki taraf arasındaki deniz sınırı yaklaşık eşit uzaklık çizgisine tekabül edecek şekilde belirlenmiş gözükmektedir. Yunanistan ve Mısır’ın Türkiye-Libya anlaşmasının hukuksuz olduğu yönündeki açıklamalarına ilişkin soruya yazılı yanıt veren Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Hami Aksoy “Bu, başta uluslararası hukuk içtihatlarını oluşturan mahkeme kararları olmak üzere, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin ilgili maddeleri dahil, uluslararası hukuka uygun olarak

imzalanmış bir anlaşmadır” demiştir. Aksoy ayrıca gerçekte tüm tarafların “Türkiye’nin kıyı projeksiyonunun adalarla kesilmeyeceğinin, iki anakara arasındaki ortay hattın ters tarafında kalan adaların karasuları dışında deniz yetki alanı yaratamayacağının ve deniz yetki alanları hesaplaması yapılırken kıyıların uzunluklarının ve yönlerinin hesaba katıldığı” farkında olduğunu ifade etmiştir. Bu hukuki yaklaşım bundan sonra özellikle Kıbrıs Adası’nın batısında yapılacak sınırlandırmada Kıbrıs Adası’na ne kadar deniz yetki alanı verilmesi gerektiği konusunda da Türkiye’nin tutarlı yaklaşımını ifade edecek niteliktedir.

Öte yandan Yunanistan’ın Ege Denizi’nin güney ve güneydoğu kesiminde bulunan adalarına ve Meis Adası’na sınırlandırmada hakkaniyet gereği deniz yetki alanı verilmemesi gerektiğine dair Türkiye’nin yaklaşımı bu mutabakatla devam ettirilmiş ve bu yaklaşım Libya tarafından da kabul görmüş durumdadır. Tutarlı ve ısrarlı yaklaşımların hukuki kazanımlara yol açtığı düşünüldüğünde bu mutabakatın Türkiye açısından ilerleyen süreçlerde olumlu yansımaları olacağını değerlendirmek gerekir. Bu mutabakatın ikinci önemli yansıması gelecekte yapılabilecek muhtemel sınırlandırma antlaşmaları üzerinde yaratabileceği etkidir. Türkiye-Libya mutabakatının bölgede oluşturduğu sınırla bu muhtemel antlaşmaları bir nevi zorlaştırdığı söylenebilir. Zira söz konusu muhtemel antlaşmaların yapılması Türkiye ile Libya’nın kendi alanları olarak belirledikleri deniz yetki alanlarına kaçınılmaz olarak tecavüz edecek ve bu da yeni gerginliklere yol açacak bir durum oluşturacaktır. Nitekim, Yunanistan’ın 6 Ağustos 2020 tarihinde Mısır ile yaptığı antlaşmanın amacı Türkiye-Libya deniz yetki alanları mutabakatını hukuken tartışmalı hale getirme amacına yöneliktir.

Üçüncü olarak mutabakatın gelecekte yapılabilecek sınırlandırma süreçleri için de dikkate alınması gereken bir hukuki durum yarattığı ifade edilebilir. Sınırlandırma sorunlarının uluslararası yargı vasıtasıyla çözülmesi durumunda

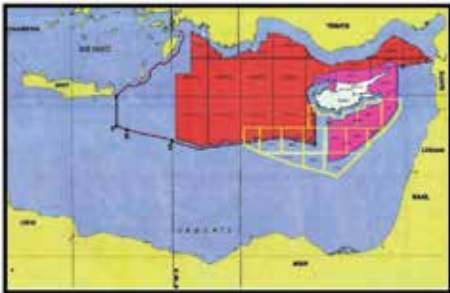
ilgili yargı kuruluşunun bu durumu “dikkate alınması gereken bir durum” olarak görmesi kuvvetle muhtemeldir. Sınırlandırmaya ilişkin bazı uluslararası yargı kararlarında bölgede mevcut antlaşmaların dikkate alınabileceği belirtilmiştir.

Mutabakatın bir başka önemli yansıması ise Türkiye’nin söz konusu bölgede doğal kaynak arama ve işletme faaliyetlerinin meşru bir zemin kazanmasını sağlamış olmasıdır. Söz konusu mutabakatla belirlenmiş sınır iki devlet arasında imzalanmış bir antlaşma olması hasebiyle bu tür faaliyetler için hukuki zemin teşkil edebilecektir. İmzalanan Türkiye-Libya Mutabakat Antlaşması öncesinde Yunanistan ve GKRY’nin Maksimalist Kıta Sahaneliği ve Münhasır Ekonomik Bölge İddiaları Harita-5 Türkiye-Libya Mutabakat Antlaşması imzalanması sonrasında Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki Kıta Sahaneliği ve MEB sınırları Harita-6’dadır.



Harita-5 Yunanistan ve GKRY’nin Maksimalist Kıta Sahaneliği

ve Münhasır Ekonomik Bölge iddiaları



Harita-6 Türkiye-Libya Mutabakat Antlaşması İmzalanması Sonrası Türkiye’nin Doğu Akdeniz’deki Kıta Sahaneliği ve MEB sınırları

Türkiye-Libya Münhasır Ekonomik Bölge antlaşmasının sağlayacağı bir fayda ise “Doğu Akdeniz Boru Hattı” projesi ile Doğu Akdeniz’den çıkarılacak doğal gazın Girit ve Yunanistan’a deniz altına döşenecek boru hatları ile ulaştırılmasının bu mutabakat sonrasında Türkiye ve/veya Libya’nın iznine tabi olması durumudur. Kıta sahanlığı düzenlemelerine göre Deniz tabanına döşenecek boru hatları için kıta sahanlığına sahip olan devletin izninin alınması zorunluluğudur.

DOĞU AKDENİZ DENİZ YETKİ ALANLARININ SINIRLANDIRILMASI SORUNUNUN ÇÖZÜM PRENSİPLERİ VE UYGULANMASI

Çözüm Prensipleri:

Doğu Akdeniz deniz alanının bütün taraflara uluslararası hukukun izin verdiği azami genişlikte deniz yetki alanı verebilecek kadar geniş olmaması, kıyı şekilleri, bölgede ada veya adacıkların bulunması vb. nedenlerle ülkelerin deniz alanlarına ilişkin taleplerinin çatışması doğaldır. Böyle bir durumda deniz yetki alanlarının sınırlandırılması gerekmektedir. Uluslararası hukukun ilgili kuralları gereği Doğu Akdeniz’de kıyısı bulunan devletlerin deniz yetki alanları sınırlarının ne olduğunu tek taraflı hukuksal işlemlerle değil **sınırlandırmaları yapılacak devletlerarası antlaşmalarla belirlemeleri** gerekmektedir.

Uluslararası sınırlandırma hukukunun günümüzde geldiği noktada hem yapılageliş kuralları hem de kurallarının önemli bir kısmı yapılageliş kuralları haline gelmiş 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi iki veya daha fazla sayıda ülke arasındaki **sınırlandırmaların “hakkaniyete uygun bir çözüme ulaşmak amacı” ile yapılması** gerektiğini öngörmektedir.

Yargı kararlarında **“coğrafyanın üstünlüğü” prensibi** ön plana çıkmaktadır. Coğrafyadan kastın ise iki ülke arasında sınırlandırmaya konu olan alandaki ana kara coğrafyası olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda

en önemli unsurlar ana kara kıyılarının genel biçimi yani kıyı üzerindeki girinti-çıkıntılar ve anakara kıyılarının uzunluğudur. İşte bu unsurlar bir sınırlandırma işlemi başlangıç ve daha sonra kısmi oranda değişebilecek olan “temel” sınırlandırma çizgisini belirleyen unsurlardır. Kuzey Denizi Kıta Sahaneliği Davaları Kararlarında (İngiltere-Fransa, Tunus-Libya, Libya-Malta Davaları Kararları) bu husus dikkate alınmıştır.

Sınırlandırmada hakkaniyetin sadece coğrafi unsurların dikkate alınmasıyla sağlanamayacağı, hakkaniyetin sağlanması için diğer ilgili unsurların da dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle mahkemeler de sınırlandırmanın bir sonraki aşamasında coğrafya dışı ilgili unsurları dikkate alıp coğrafi unsurlar temelinde ulaşılan çözümün hakça sayılıp sayılmayacağını değerlendirmiştir. Örneğin varlığı bilinen doğal kaynakların sınırlandırmada dikkate alınacağı yargı kararlarında kesin bir biçimde kabul edilmiştir. Bu faktörler canlı türler olabileceği gibi madenler ve diğer mineral kaynaklar da olabilmektedir.

1958 Deniz Hukuku sözleşmesine dayandırılan eşit uzaklık ilkesinin sınırlandırmada uygulanması zorunlu bir kural olduğu iddiası, hukukî açıdan güçsüzdür. Eşit uzaklık ilkesi uygulamalarla bir örf ve adet hukuku kuralı niteliğini kazanmadığı için sınırlandırmalarda eşit uzaklık ilkesinin zorunlu olmaması gerekmektedir.

Bir bölgede adaların bulunması, kıta sahanlığı ve MEB sınırlandırması açısından “ilgili durumlar” oluşturur ve bu adaların özellikle coğrafi konum ve diğer özelliklerine bağlı olarak değerlendirmeye alınması gerekir. Adaların her koşulda kıta sahanlığına sahip olabilecekleri görüşü, hakkaniyete uygun olmayan sonuçlar doğurabileceğinden, yaygın olarak kabul görmemiştir. Zira 1958 sözleşmesinin 1/b maddesinde ve 1982 BMDHS’nin 121. Maddesinde adalara da kara ülkesi

için uygulanması öngörülen kuralların uygulanmasının kabulü, koşullar ne olursa olsun adaların kıta sahanlığına sahip olacakları ve ülkelerin anakaraları ile eşit statüde değerlendirilecekleri anlamına gelmemektedir. Divan'da vermiş olduğu bazı kararlarında hakkaniyete aykırı olacak olan uygulamalar yapmaktan kaçınmış ve adalara kıta sahanlığı hakkı vermemiştir.

Deniz alanlarının sınırlandırılmasında, adaların varlığı gibi ilgili durumların göz ardı edilip, sadece eşit uzaklık ilkesinin uygulanması sonucunda, coğrafi açıdan elverişli durumda olan bir devlete haksız çıkar sağlanmış olacaktır. Nitekim uluslararası yargı ve hakemlik kararları, **gerek komşu devletin kıta ülkesine yakın bir konuma sahip olan adaların, gerekse konumu ne olursa olsun küçük boyutlu adaların, karşısındaki kıta ülkeleri ile aynı ölçüde kıta sahanlığına sahip olamayacaklarını** sürekli olarak kabul etmektedir. Böylece, bir başka ülkenin anakarasına kendi kıta ülkesinden daha yakın adalar ile küçük boyutlu adaların, yalnızca karasuları ile yetinmeleri hukuksal bakımdan uygun görülmektedir. Zaten bu durum, 1982 BMDHS'de küçük adaların kıta sahanlığına sahip olamayacağını belirten 121/3 maddesi ile teyit edilmiş ve divan kararlarında da belirtilmiştir.

1977 tarihli İngiltere - Fransa Davası'nın kararında belirtildiği üzere, "eşit uzaklık / özel durumlar" birleşik kuralında yer alan özel durumların işlevi, **hakkaniyet ve nisfete uygun bir sınırlandırmanın gerçekleştirilmesini sağlamaktır**. Yabancı devlet kıyılarının yakınında bulunan adalar, öteden beri eşit uzaklık ilkesinin uygulanmasını durduran ve hakkaniyet ve nisfete uygun bir sınırlandırmanın gerçekleştirilmesini gerekli kılan özel durumlar kapsamında değerlendirilmiştir. Dolayısıyla, Doğu Akdeniz'de yer alan Meis Adası'nın, özel bir durum oluşturduğu ve kendisine ait bir kıta sahanlığı bulunmadığı son derece açıktır. Sınırlandırmada bu tür adalara tam etki tanınması nisfet ilkelerine tamamen ters düşen

bir durumun ortaya çıkmasına yol açar. Ne 1958 tarihli sözleşmede, ne sınırlandırmayla ilgili genel uluslararası hukuk kurallarında ve ne de 1982 tarihli BMDHS'de bu şekilde açık bir haksızlığa hukukilik kazandırabilecek bir esas bulma imkânı yoktur. Nitekim 1977 tarihli İngiltere - Fransa Hakem Mahkemesi yargısında, Fransa kıyıları yakınında bulunan İngiliz egemenliği altındaki Kanal Adalarının; büyük, meskûn, siyasi ve ekonomik bakımdan ayrı varlıkları olduğu kabul edilmekle beraber, bunların küçük bir ada gibi Fransa'nın doğal uzantısını kapattığı ve bunlara sınırlandırmada tam etki tanınmanın, bunların bulunmaması durumunda Fransa'ya ait olacak olan kıta sahanlığı alanlarının İngiltere'ye verilmesi sonucunu doğuracağı göz önünde tutularak, adalara tam etki tanınmamasına karar verilmiştir. Bu durum, Doğu Akdeniz'de de öncelikle geçerlidir; çünkü Rodos, Meis ve Kıbrıs Adaları, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki doğal uzantısını kapatmaktadır.

ÇÖZÜM PRENSİPLERİNİN UYGULAMALARI

Türkiye-Yunanistan Deniz Yetki Alanları Paylaşımı Meis Adası, ülkemiz ve Yunanistan arasında, Doğu Akdeniz deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasında problemlili olan en önemli yerdir. Meis Adası, Yunanistan'ın egemenliğinde olmasına rağmen Türkiye'nin kıyılarına çok daha yakın bir konumda bulunmasından dolayı ters taraftaki adalar olarak bir edilen statüdedir. Ters taraftaki adalara, UAD kararları ışığında, sınırlandırma konusunda etki tanınmaz, kıta sahanlığına sahip olamazlar ve sadece karasularına sahip olabilirler.

Meis dışındaki Rodos, Kaşot, Çoban, Girit gibi adalar da Yunanistan ile Türkiye arasında çizilecek eşit uzaklık çizgisinin Türkiye tarafında kalmaları dolayısıyla ters taraftaki ada statüsündedirler. Bu sebepten ötürü de Kaşot, Girit, Çoban, Rodos ve Meis adaları Yunanistan'ın belirlediği bir hat ile birleştirilip, ülkemizin sınırlandırma

bölgesine sahip olduğu ilgili kıyı şeridini yok eden bir kıyının meydana getirilmesi söz konusu değildir.

Coğrafyanın üstünlüğü ilkesi, UAD ve tahkim mahkemesi kararlarında ön planda olan bir prensiptir. Buradaki coğrafya, iki ülke arasında sınırlandırmaya mevzu bahis olan anakara coğrafyasıdır. Buradaki en fazla önem arz eden coğrafi öge; ülkelerde var olan anakara kıyılarının uzunluğudur. Kuzey Denizi Davalarında UAD tarafından bu ilke, "coğrafyanın tekrardan şekillendirilmesi mevzu bahis olamaz" biçiminde; İngiltere-Fransa Davası kararında "eşit uzaklık veya diğer herhangi bir sınırlandırma yönteminin uygunluğu coğrafi koşul ile belirlir" biçiminde Libya-Malta Davası kararında "tarafraa ait kıyılar, başlama çizgilerini meydana getirir" biçiminde; Tunus-Libya Davası kararında "kıta denize hâkimdir" biçiminde ifade edilmiştir. Münhasır Ekonomik Bölge ile kıta sahanlığının tek bir davada sınırlandırmış olduğu kararlarda coğrafyanın üstünlüğü ilkesi, hep ön planda olmuştur.

Bütün uluslararası uygulamalarda yer alan örnekler, sınırlandırma işleminde bir adanın sahip olduğu etki, hakkaniyet ilkeleri doğrultusunda değerlendirmeye alınmaktadır. Yani adaların sınırlandırmada sahip olacağı etki, gerek bölgeye ait genel özelliklerden ve gerekse de adaların kendi özelliklerine göre değişiklik arz etmektedir. Adaların özellikleri bakımından adaların coğrafi konumu anakaradan daha belirgindir. Uluslararası uygulama açısından sınırlandırmaya dönük zihniyetin temeli; eğer adalar olmasaydı sınır ne şekilde olacaktı temeline dayanmaktadır. Anakaralar arasında eşit uzaklık çizgisine yakın bir pozisyonda bulunan ve yalnızca bir tarafın inisiyatifinde bir ada mevcut ise, bu adanın kısıtlanması söz konusu olabilmektedir. Bu kısıtlama yapılırken adanın büyüklüğü, eşit uzaklık üzerinde bozma derecesi dikkate alınır. Fakat bazen bu pozisyonda olan adalar, diğer tarafa ait deniz alanlarını önemli derecede kısıtlamayaabilir. Böyle

bir durum söz konusu olduğunda ise, bu adalar, tam yetkiye sahip olmaktadır.

Bazı durumlarda bu tam etki, türlü politik sebeplere bağlı olarak desteklenebilmektedir. Ülkemiz, Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridinde sahip bulunmakta olup, doğal uzantısında birçok ada, adacık ve kayalık mevcuttur. Meis, Karaada, Fener Adası müstakil özellikle adalar şeklinde değerlendirilmektedir. Fener Adası, Anadolu kıyısına 3,3 km. mesafede, Sarıada’ya 1,9 km, Meis Adası’na ise 3.7 km. mesafededir. Meis ve Fener Adası arasında kalan derinlik, Fener Adası ve Anadolu sahili arasında yer alan derinlikten daha çoktur.

Adaların hukuki açıdan pozisyonunun, söz konusu bu adalarla alakalı olarak belirtilmesi önem arz etmektedir. Menteşe Adaları bölgesinde ismen sayılabilen 13 ada ve tabi adacıkları ile Meis Adası’nın egemenliğini İtalya’ya devreden 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması’nın 15.maddesinde, Meis Adası’nın tabi adacıkları egemenlik devri kapsamına alınmamıştır. Tarihi, coğrafi, jeolojik ve jeomorfolojik ölçütler, bölgenin faunası ve florası, tabi adacık kavramının yorumlanması ve somutlaştırılmasında önemli bir yere sahiptir. Yalnızca jeolojik ve jeomorfolojik ölçütleri kullanarak ve Anadolu’nun coğrafi ve jeolojik sonuçlarını göz önünde bulundurmadan Meis Bölgesi incelendiğinde, yine Meis Adası’na tabi olan ve ada olarak kabul edilebilecek birçok kaya olduğunu görürüz. Bu kayalıklar ile adacıkların hiçbirinin Lozan’ın 15. Maddesiyle İtalya’ya devredilmediği açıktır. Yine bu bölgede yer alan Karaada ile Fener Adası da Lozan Anlaşması’nda egemenlik devrine konu olmamıştır.

10 Şubat 1947 tarihli Paris Barış Antlaşması’nın 14. maddesinin 1. fıkrası ile Meis Adası’na bitişik adacıklarda İtalya tarafından Yunanistan’a devredilmiştir. Burada ilk bakışta, Paris Barış Antlaşması’nın 14. Maddesi’nin Lozan’ın 15.

maddesini genişleterek Türkiye aleyhine yükümlülükler yarattığı görülebilir. Böyle bir durumun Türkiye’nin açık rızasıyla olabileceği uluslararası hukukun tartışmasız bir kuralıdır. Türkiye, Paris Barış Antlaşması’nın taraf devletleri arasında olmadığından, bu rızanın söz konusu bölgede olamayacağı aşîkârdır.

Ancak 4 Ocak 1932 tarihli Türk – İtalyan Sözleşmesi ile Meis’e tabii olarak kabul edilebilecek çok sayıda adacık ve kayalık ile Karaada ve Fener Adası üzerindeki İtalyan egemenliği Türkiye tarafından tanınmıştır. Bununla beraber Meis ve bitişik adacıkları Yunanistan’a devredilirken, 4 Ocak 1932 tarihli sözleşmeye herhangi bir atıf yapılmamış, diplomatik yoldan veya başka bir kanalla Türkiye’nin konuya ilişkin rızası alınmamıştır.

Yukarıda belirtilen adalara, Uluslararası Hakem Mahkemesinin İngiltere ile Fransa arasındaki Kanal kıta sahanlığı uyuşmazlığında belirttiği gibi Türk anakarası ile Yunan ana karası arasında çizilecek ortay hattın ters tarafında yer aldıkları için sınırlandırma esasında karasuları dışında kıta sahanlığı yada MEB verilmeyecektir. Aynı sebeple Girit, Kaşot, Çoban, Rodos ve Meis adalarının bir hatla birleştirilerek, Yunanistan için Türkiye’nin sınırlandırma bölgesine cepheli ilgili kıyı şeridini ortadan kaldıran yeni bir ilgili kıyı oluşturması mümkün değildir.

Bu nedenle, Türkiye ile Mısır arasındaki ortay hat, Muğla Deveboynu Burnu’ndan geçen 27° 22' 00" D boylamı ile kesiştiği 33° 57' 30" K - 27° 22' 00" D noktasına kadar, batıya doğru Türkiye ile Mısır arasında kıta sahanlığı sınırı oluşturulmalıdır. Sınırın bundan sonra Türkiye ile Yunanistan arasında Ege’deki kıta sahanlığının Akdeniz’e ulaştığı noktanın etkisi altında kalacaktır. 33° 57' 30" K - 27° 22' 00" D noktasında sona eren Türkiye ile Mısır arasındaki kıta sahanlığı sınırı Türkiye-Libya deniz yetki anlaşması ile belirlenen sınırla birleşerek kuzeye doğru yükselecek ve Ege kıta sahanlığı sınırlandırma

sahasında bulunan “ters taraftaki adalar” çember içine alınarak (enclave) sınır oluşturacak ortay hattın Kaşot ve Girit adaları arasından Akdeniz’e ulaşacak ucuna eklenecek Türk – Yunan sınırı haline dönüşecektir.

Sonuç olarak Yunan Adalarının ters tarafta bulunmaları ve Anadolu sahillerinin önünü kapatmak suretiyle Türkiye’nin denize açılımını engelliyor konumda olmaları sebebiyle de Romanya-Ukrayna davasındaki Serpents Adası örneğinde olduğu gibi sadece karasuları kadar deniz yetki alanlarına sahip olabileceği ifade edilebilir.

TÜRKİYE - GKRY DENİZ YETKİ ALANLARI PAYLAŞIMI

Doğu Akdeniz üzerinde deniz yetki alanlarının paylaşımı konusunda Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, değişik bir boyutta yer almaktadır. Çünkü Güney Kıbrıs Rum Yönetimini ülkemiz, resmîyetle tanımamaktadır. Bu nedenle, problemi uluslararası hukuk açısından çözmek diğer ülkelere göre daha zordur. Ayrıca, doğrudan doğruya Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin haklarıyla ilgili olduğu ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi taleplerini ülkemize dayatmak amacıyla bir unsur şeklinde kullandığı için Kıbrıs’ın güneyi ile güneydoğusunda yapılmış olan ve gelecekte yapılacak olan sınırlandırma anlaşmaları da direkt olarak Türkiye’yi ilgilendirmektedir. Fakat UAD ve Hakem Heyetleri’nin vermiş olduğu kararlarında, devletlerin daha önceden başka devletler ile yapılmış olan sınırlandırma antlaşmalarının söz konusu olan farklı bir uyuşmazlıkta taraf devletleri bağlamaması gerektiği değerlendirilmektedir.

Anadolu – Kıbrıs ortay hattının, Kıbrıs Adası’nın batısında Türkiye ile Kıbrıs arasında hakkaniyete uygun bir kıta sahanlığı sınırı oluşturduğu söylenemez. Türkiye’nin sınırlandırma sahasına bakan ilgili kıyıları 32° 16' 18" D boylamından, Deveboynu Burnu’ndan geçen 27° 22' 00" D boylamına kadar uzanmaktadır. Bu iki nokta arasındaki

Türkiye'nin kıyı uzunluğu ile Kıbrıs Adası'nın batı kıyılarının uzunluğu karşılaştırıldığında, 656 mil olan Türkiye'nin kıyılarının 32 mil olan Kıbrıs kıyılarına oranla çok daha uzun olduğu hemen fark edilecektir. GKRY'nin kısa olan kıyılarına, Doğu Akdeniz'in ortasında stratejik olarak çok geniş bir alanı deniz yetki alanı olarak verip, Türkiye'nin sahip olduğu uzun kıyı şeridine yok denecek kadar az bir yetki alanı vermek coğrafyanın uygun olarak kabul edebileceği bir durum değildir.

Her ne kadar hakkaniyet ilkeleri farklı durumlara göre değişkenlik gösterse de, sınırlamada coğrafyanın üstünlüğü ilkesinin kesinleştiğini söylemek yerinde olacaktır. Coğrafya da belirtilen nokta kıyılar olup, sınır çizgisine ait olan güzergâhın saptanmasında kıyıların durumu ile uzunluğu oldukça önem arz eden bir konudur. Sınırlandırma işleminin hakkaniyet açısından uygun olacak biçimde yapılması için MEB ve kıta sahanlığı ile ilgili hususların göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin ülkemizin kıyı uzunluğunu göz önüne almadan yaptığı sınırlandırmaya ilişkin antlaşmaların dikkatli bir şekilde incelenmesi gerekmektedir. Mısır toprakları ile Anadolu arasındaki ortay hat, Mısır ile Türkiye arasındaki deniz yetki alanı sınırlarını oluşturabilir. Doğuda, Doğu Akdeniz'in 25 ° D boylamında incelediğimiz sınırlama alanında iki uzun kıyı bulunmaktadır. Bu kıyılardan ilki; güneyde yer alan Mısır kıyıları, ikincisi ise kuzeyde yer alan Türkiye kıyılarıdır. Bu coğrafyada, deniz yetkilerinin sınırlarını belirlemek, bu coğrafyaya egemen olan iki karşılıklı kıyı arasında çizilen çizgi ile son derece uygun ve adil olacaktır.

Uluslararası hukuka göre, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığının güney sınırı; 32° 16' 18" D boylamından başlar, Deveboynu Burnu'ndan geçer, 27° 22' 00" boylamına kadar Anadolu, Mısır topraklarından boyunca orta hattı takip eder. Yeni imzalanan Türkiye-

Libya deniz yetki alanı antlaşması sınırı boyunca devam ederek, kuzeye doğru yükselecek ters konumdaki adaların karasularını takip ederek Deveboynu'nda sona erecektir.

Mahkeme tarafından Fransa adalarının batıda kalan kıyılarına verilen ve karasuları haricinde kalan 12 millik ve güney yönlü uzanmakta olan 200 millik MEB, bu adanın batı kısmı açısından söz konusu değildir. İlk olarak Kıbrıs Adası, bölgede MEB ile kıta sahanlığına bağlı değildir. İkincisi ise; Kıbrıs Adası'nın batı sahillerinde karasuları haricinde MEB ile kıta sahanlığı olmasa dahi güney kıyılarından ötürü geniş kıta sahanlığı ile MEB'e sahip olacaktır. Fransız adalarından güneye doğru uzanan uzun bir koridor olması durumunda, Akdeniz'de Kıbrıs Adası için bu mümkün değildir. Coğrafya da bu durum için uygun değildir.

Çünkü ülkemiz için mevzu bahis sınırlandırma alanına bakmakta olan kıyıları, Muğla Deveboynu Burnu'ndan, Antalya Gazipaşa'ya değin uzanmaktadır. Bu iki nokta arasında kalan ülkemizin gerçekteki kıyı uzunluğu 656 mildir. Yani kıyılara ait cephe uzunluğu da bir o kadar uzun olacaktır. Buna karşılık, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin batı kıyılarının gerçekteki uzunluğu 32 mildir ve cephe uzunluğu ise daha az olacaktır.

Ortay hat sınırı, Libya-Malta Kıta Sahanlığı Uyuşmazlığı Kararı'nda, Malta'nın aleyhine teşkil edecek şekilde, UAD tarafından 18 mil kadar kuzeye çekilmiştir. Bu ölçü dikkate alındığında, Anadolu kıyılarına ait batı kıyılarının ve Kıbrıs adasının batı kıyılarının oranları ile bunlara verilecek kıta sahanlıklarının hakkaniyeti sağlamak için yeterli olmayan, sağlamaları gereken unsurları dikkate alması gerekmektedir. Diğer yandan, Süveyş Kanalı'na olan ulaşım ile Gine-Gine Bissau kararında ifade edildiği şekliyle bölgenin en fazla önem arz eden limanlarından olan Antalya ve Mersin limanlarına ulaşımın engellenmemesi gerekli olmaktadır

Bu gerekçeler ışığında Türkiye ile GKRY'nin ilgili kıyıları arasındaki sınırın çizilmesinde başlangıç noktasını oluşturacak ortay hattın kıta sahanlığı sınırını oluşturabilmesi için 32° 16' 18" D boylamına kadar doğuya doğru çekilmesi gerekmektedir. Türkiye'nin Kıbrıs adasının batı kıyılarına göre çok daha uzun olan güney kıyılarının etkisinin kesilmemesi için, Kıbrıs adasının daha kısa olan batı kıyılarına etki tanınmaması hakkaniyete uygun olacaktır. Güneye doğru Türkiye ile Mısır'ın ilgili kıyıları arasındaki ortay hatta kadar 32° 16' 18"D boylamını takip edecek sınır, ilgili yerlerde GKRY'nin yetki alanlarına girmemesi için GKRY'nin kara sularının dış sınırını takip edecektir.

Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, adayı bütünüyle temsil etmiş gibi diğer ülkeler ile sınırlandırmaya ilişkin antlaşmalar yapmaktadır. Bu durum uluslararası hukuk açısından büyük bir sorunu teşkil etmektedir. Gerek ülkemiz ve gerekse de KKTC bu duruma itiraz etmekte ve bunu uluslararası mercilere iletmektedir. Yine Türkiye ile KKTC, GKRY'nin Mısır, Lübnan ve İsrail ile yapmış olduğu antlaşmaları tanımamakla birlikte, bu anlamda Kıbrıs'ın hangi statüde olduğunun nihai olarak saptanmasına kadar BM'den GKRY'nin söz konusu olan bu faaliyetlerini durdurulmasını istemiştir.

Öte yandan hem uluslararası hukuk prensipleri ve hem de uluslararası mahkeme kararlarına uygun olacak şekilde, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin, müstakil ve bağımsız bir devlet şeklinde, kendine ait deniz alanlarına sahip olduğu ve adanın güney kesimindeki deniz alanlarında da MEB ile kıta sahanlığı olacak şekilde deniz yetki alanları haklarına sahip olduğu açıktır. Çünkü Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin Kıbrıs Adası'nda ülke sınırlarını belli iki ayrı devlet oldukları fiili duruma göre, KKTC'nin ülkemizin yanında Suriye, Lübnan, İsrail, Mısır ile deniz yetki alanlarının

sınırlandırılmasına ilişkin olarak karşılıklı kıyıların varlığı söz konusudur.

Bu durum Harita-2'de görülmektedir. Rum yönetimini ilan etmiş olduğu 3 ila 13 No'lu parsellerin tamamı ile 2, 9, 10 ile günümüzde sondaja ilişkin çalışmalar yaptığı 12 No'lu parselin bir bölümünde KKTC'nin doğrudan doğruya haklarının mevcut olduğu görülecektir. Buradan hareketle, KKTC'nin deniz yetki alanlarının uluslararası hukuka aykırı olarak GKRY tarafından el konulduğu söylenebilir. Esasında GKRY, 2, 3, 9, 10, 12 ve 13 No'lu parsellerle alakalı olarak deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşmalarını Karpuz Burnu'nu da ilave ederek ve temel alarak yapmıştır. Göz ardı edilememesi gerekli bir diğer konu ise; ihaleye çıkmış olan sahaları içeren alanın esasında GKRY'nin Kıbrıs Adası'nı tamamıyla temsil ettiğine yönelik olan iddiası çerçevesinde ilan ettiği MEB' in sadece güneyde yer alan bölüm olduğudur.

Öte yandan, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile karşılıklı olacak şekilde kıyıları mevcut olan Mısır, İsrail, Suriye ve Lübnan'ın kıyı uzunlukları hakça paylaşım prensibi ışığında, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi yerine Kuzey Kıbrıs Rum Yönetimi ile sınırlandırmaya ilişkin antlaşmalar yapma durumunda, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile yapmış oldukları antlaşmadan sağlayacakları deniz alanından daha fazla deniz alanı elde etmeleri mümkündür.

SONUÇ

Uluslararası hukuk konusunda deniz hukuku ile ilgili en önemli yazılı kaynak 1982 tarihli BMDHS'dir. BMDHS, deniz yetki alanlarını sorunlarının çözümü ile deniz yetki alanlarının paylaşılması için birtakım kurallar içermektedir. Fakat 1982 BMDHS'nin, ilgili ülkeler arasında meydana gelen deniz yetki alanları sorunlarında çözüm kaynağı olabilmesi için, soruna taraf devletlerin ilgili sözleşmeye taraf olmaları gerekmektedir. Sözleşmeye taraf olunmamışsa, devletler deniz yetki alanlarının belirlenmesi ile ilgili

ihtilaflarda, farklı bazı metotlar da uygulayabilmektedir.

Doğu Akdeniz'de meydana gelen gelişmeler, gerek bölgede bulunan devletler açısından, gerekse de bölgede yer alan devletler ve siyasi ilişkiler çerçevesinde diğer devletler açısından büyük bir öneme sahiptir. Ülkemiz ise bölgede meydana gelen gelişmelere tepkisiz kalmayarak, Doğu Akdeniz ile alakalı haklarını devamlı bir şekilde korumuştur. Ülkemizin Ege, Akdeniz ve Karadeniz'de herhangi bir ilandan bağımsız bir şekilde sahip olduğu, yani fiilen ve başlangıçtan itibaren kıta sahanlığı bulunmaktadır. Bu sebepten ötürü de, ülkemizin kıta sahanlığı hakkının olduğu bu yerlerde, kıyıdaş olan devletler herhangi bir şekilde bir faaliyet gerçekleştirmeden önce, Türkiye'nin rızasının alınması zorunludur.

Kıta sahanlığı, ilan edilmeye ihtiyaç duyulmadan, devletlerin dolaysız bir şekilde sahip olabildikleri deniz alanlarıdır. Münhasır Ekonomik Bölge ise; genellikle ekonomik amaçlı, devletler tarafından ilan edildikten sonra sahip olunabilecek deniz alanlarıdır. Ülkemiz, uluslararası hukuk kuralları çerçevesinde yarı kapalı bir deniz şeklinde değerlendirilen Akdeniz'de Türkiye Libya Deniz Yetki Alanları Mutabakat Muhtırası hariç Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmemiştir. Mevcut potansiyelleri henüz açığa tam olarak çıkarılmamakla birlikte tartışmalı olan ve ilgili ülkeler açısından büyük ümitler bağlanan Doğu Akdeniz Hidrokarbon alanlarıyla alakalı olarak gerek hukuki ve gerekse de ekonomik çerçevede problemler mevcuttur. 32°16' 18" meridyenin batısında yer alan sahalarda Türkiye-Libya Mutabakat Muhtırası ile belirlenen sınırlar dahil, kıta sahanlığı ya da Münhasır Ekonomik Bölge sınırlandırmasının ülkemizin yerleşik uluslararası hukuktan kaynaklı ab inito ile ipso facto var olan hukuki egemen haklarını ilgilendirmektedir. Ülkemizin bahsi geçen bu sınırlandırma bölgesine bakan kıyıları 32° 16'

18" D boylamından, Deveboynu Burnu'ndan geçmekte olan, 27° 22' 00" D boylamına kadardır. Ülkemizin bu noktalar arasında yer alan kıyı uzunluğu ve Kıbrıs Adası'nın batı kıyılarının uzunluğu mukayese edildiğinde ülkemizin kıyılarının, Kıbrıs kıyılarına nazaran çok daha uzun olduğu net bir biçimde fark edilecektir. Bu bağlamda Rum Yönetimi'ne kısa kıyı uzunluğuna rağmen, geniş bir yetki alanı verilmesi, Türkiye'ye ise yüzlerce mil kıyı uzunluğu olmasına rağmen çok geniş yetki alanı tanınması hakkaniyet prensiplerine uygun değildir. Bu nedenle yapılacak sınırlandırmanın, Türkiye-Libya deniz yetki alanları sınırlarını da dikkate alarak, hakkaniyet prensibi çerçevesinde gerçekleştirilmesi mutlak suretle gereklidir.

Türkiye, GKRY'nin bölgede Mısır, İsrail ve Lübnan ile yaptığı deniz yetki alanı sınırlandırma anlaşmalarına karşı çıkmaktadır. GKRY'nin bu devletler ile yapmış olduğu sınırlandırma anlaşmalarının sonucunda Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki batı kıta sahanlığının ihlal edildiği gerçeği bulunmaktadır. Hatta Türkiye'nin 2004 ve 2005 yıllarında yayımlanan Türk notalarında da belirtildiği gibi, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'de 32° 16' 18" D boylamının batısındaki deniz alanlarında ipso facto ve ab inito hukuki egemen hakları bulunmaktadır. Bu nedenle 32° 16' 18" D boylamının batısında MEB ve kıta sahanlığı sınırlandırmasının Türkiye-Libya anlaşmasında olduğu gibi, bölgedeki ilgili devletler arasında hakkaniyete uygun antlaşma ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca söz konusu anlaşmalar ile ilgili olarak göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husus ise, Kıbrıs Adası'nın deniz alanları üzerinde KKTC'nin de hak ve yetkilerinin bulunduğu ve Kıbrıslı Rumların Adada diğer kurucu halk olan Kıbrıs Türklerinin iradesini göz önünde tutmaması olduğudur.

Deniz yetki alanlarının belirlenmesi konusunda Türkiye, bugüne kadar gerekli adımları atmış ve bölgede var olan haklarını korumaya özen

göstermiştir. GKRY'nin yapmış olduğu her hukuksuz hamleyle uluslararası düzeyde ilgili mercilere notalar vererek ve kınama mesajları göndererek pasif bir şekilde de olsa mevcut haklarının bir oldu bitti ye getirilmesine müsaade etmemiştir. Türkiye her ne kadar, Türkiye-Libya anlaşması haricinde Doğu Akdeniz'de MEB ilan etmemiş olsa da, Akdeniz'de kıta sahanlığı ile ilgili var olan haklarını korumaya devam etmektedir. Fakat Uluslararası şirketler, Türkiye'nin yetkili olduğunu beyan ettiği kıta sahanlığı alanları da dahil olmak üzere GKRY tarafından yapılan ve ihtilaflı bölgeleri de kapsayan ihalelere ilgi göstermeye devam etmektedirler.

Türkiye'nin bundan sonraki süreçte yapması gerekenler ise, kıta sahanlığı ile ilgili alanlarda var olan haklarını korumaya devam etmesi, proaktif tutum sergileyerek doğal kaynakların araştırılmasına devam edilmesi ve aynı saha üzerinde MEB ilan etmesidir. Ayrıca günümüzdeki siyasi ve politik koşulları da göz önüne alırsak, Doğu Akdeniz deniz yetki alanları sorununa taraf olan ülkeler (Mısır ve İsrail) ile de Libya ile yapılan anlaşmaya benzer bir anlaşmayı Türkiye'nin yapması ihtimali çok uzaktır. Bu sebeple Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanları konusunda söz konusu ülkelerle siyasi, politik ve hukuki olarak ilişkiler tesis edilerek sorunların çözülmesi için çaba sarf edilmelidir. Yine gelişen durumları dikkatle takip edilerek, ileride söz konusu ülkeler ile ikili ilişkilerin daha sağlıklı bir zeminde seyir etmesi durumunda çok taraflı MEB sınırlandırma antlaşmaları yapılmaya çalışılarak GKRY ve Yunanistan'ın çabalarını engellemek için gayret gösterilmelidir.

Özellikle Yunanistan-GKRY-Mısır'ın aralarında yapmış oldukları çalışmalar neticesinde, Türkiye'yi bölgede saf dışı bırakmak istedikleri açıkça görülmektedir. Bu çerçevede Türkiye, bölgede askeri varlığını güçlendirmeli, caydırıcı bir güç olarak bölgede varlığını daimi olarak muhafaza etmeli

ve mevcut durumda kıta sahanlığı üzerindeki haklarını her platformda korumak için çaba göstermelidir. Ayrıca iç hukuk düzeninde de bir MEB kanunu ile kıta sahanlığı kanunu hazırlanması ile ilgili çalışmalar başlatılmalıdır. Doğu Akdeniz'de, bölgenin stratejik önemine ilave olarak, yaklaşık 1800 km.kıyı uzunluğu ve bu denizdeki deniz yetki alanımız ile Türkiye'nin deniz yatağına yönelik hidrokarbon rezervlerinin araştırılması, çıkarılması, işletilmesi ve nakli haricinde, yenilenebilir enerji, balıkçılık, deniz çevresinin korunması ve bu bölgelerde denize yönelik veya denizden elde edilebilecek bilgiler kapsamında araştırma faaliyetlerinde bulunulabilmesi açısından ihtiyaçları ile hak ve menfaatleri bulunmakta, bu konudaki haklarımızın uluslararası hukuka uygun olarak kullanılabilmesi için MEB ilanına ihtiyaç duyulmaktadır.

Bir diğer önemli husus Libya Başkanlık Konseyi başkanı tarafından imzalanan MEB mutabakat antlaşmasının Libya iç hukuk sisteminde gerekli onay süreçlerini tamamlaması için Libya yetkilileri ile temas halinde olarak sürecin tamamlanmasının sağlanmasıdır. İkincisi de özellikle Yunanistan, AB, GKRY, Mısır ve İsrail'in hem bu mutabakatın Libya tarafından onaylanmasını engelleme ve bölgede gerginliği artırıcı bazı adımlar atmalarına karşı Libya hükümeti nezdinde girişimde bulunulmasıdır.

Bilindiği üzere, Libya ile MEB Mutabakatın imzalandığının duyulması üzerine Yunanistan hükümetinden sert tepkiler gelmeye başlamıştır. Yunanistan Dışişleri Bakanlığı bir açıklama yayımlayarak Libya ve Türkiye'nin denizden komşuluğunun bulunmadığı, Girit Adası'nın hiçe sayıldığı ve bu nedenlerle mutabakatın Uluslararası Deniz Hukuku kurallarına aykırı olduğunu iddia etmiş ve BM nezdinde mutabakata resmi itirazda bulunmuştur. Yunan Dışişleri çevreleri uluslararası deniz hukukuna göre Türkiye'nin Libya ile sınırı bulunmadığını belirterek, böylesi bir mutabakatın bu nedenle

geçersiz olduğunu savunmaktadır. Yunanistan ayrıca Türkiye'nin bu tür girişimlerle Girit Adası'nın güneyindeki kıta sahanlığını ihlal ettiğini öne sürmektedir. Öte yandan Mısır hükümeti de antlaşmayı hukuka aykırı ve geçersiz gördüğünü açıklayarak mutabakatın diğer devletlerin haklarını etkileyemeyeceğini ileri sürmüştür. Yunanistan ve Mısır 6 Ağustos 2020 tarihinde bir deniz yetki alanları sınırlandırma antlaşması imzalayarak Türkiye-Libya mutabakatını hukuken tartışmalı hale getirmeye çalışmışlardır.

Bu antlaşmanın geçersiz bir antlaşma olduğu uluslararası alanda her fırsatta dile getirilmelidir. Sonuç olarak deniz yetki alanlarımızdaki hak ve menfaatlerimizi etkileyen ve etkileyebilecek olan tüm gelişmelerin yakından takip edilerek hukuki zeminde gerekli adımların zamanlıca atılmasının sadece bugün için değil, aynı zamanda gelecek nesiller için de çok önemli olacağı unutulmadan; diğer ülkeler tarafından gerçekleştirilen hukuksuz uygulamalara karşı itirazlarımızı ilgili uluslararası örgütler ve uluslararası kamuoyu nezdinde resmi açıklamalar ile dile getirmeye devam etmeli; proaktif bir tutum sergileyerek söz konusu alanda MEB ilan etmeli; KKTC ve Libya ile imzalanan kıta sahanlığı sınır antlaşmasına benzer antlaşmaları, Doğu Akdeniz'deki diğer devletler ile yapabilmek için uygun ortamı yaratmalı; Türkiye ve KKTC tarafından TPAO'ya verilen petrol arama ruhsat sahalarında, hidrokarbon araştırmalarının yapılmasına daha fazla önem verilip etkin bir şekilde devam edilmeli; söz konusu ruhsat sahalarında bulunan veya bulunabilecek kaynaklar için sondaj çalışmalarına başlanmalı, deniz ve hava kuvvetlerimiz vasıtasıyla araştırma ve sondaj faaliyetlerinde bulunacak gemilerimizin güvenliği sağlanmalı, bu konuda yerli ve milli imkânların geliştirilmesine gayret gösterilerek MEB ve Kıta sahanlığı ile ilgili olarak iç hukukumuzda yapılması gereken gerekli düzenlemelere zaman kaybetmeden başlanmalıdır.

POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

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

- Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.

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



Türkiye'de ilk ve tek

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

- İkmâl ile ilgili tüm raporlar ikmâlden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.

- Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barge ikmâl öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.

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

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



Petrol Ofisi

TÜRKİYE’NİN KOSTER FİLOSU YENİLENEBİLECEK Mİ?



Uzun yıllardır sektör gündeminde olan ancak finansman ayağı çözülemediği için bir türlü hayata geçirilemeyen koster filosunu yenileme projesinde son durum nedir? Hatırlayacaksınız en son “Koster Filosunu Yenileme Projesi” ile ilgili imzalar Haziran 2018’de atılmıştı.

Ancak sonrasında yaşanan kabine değişiklikleri ve projenin finansman ayağının oluşturulamaması nedeniyle proje bir türlü başlayamamıştı.

Türk denizciliği için büyük önem taşıyan proje için 2020 yılı içinde müjdeli bir haber almıştık. 3 Nisan 2020’de Resmi

Gazete’de yayınlanan karar ile KOSGEB tarafından bu projeye finansal destek sağlanacağı açıklanmıştı. Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank’ın projeye inanması ve güvenmesi ile birlikte ilk etapta 10 gemi ile işe başlanması planlanmıştı. En önemli konulardan biri öz sermaye miktarının belirleyici olacağı idi. Bu kez de projeyi Covid-19 pandemi salgını etkiledi...

Son yapılan DTO Meclis Toplantısı’nda da Tamer Kıran, “Koster Filosu Yenileme Projesi” için KOSGEB ile birlikte yapılan çalışmalarda geline nokta, döviz kurlarındaki hızlı yükseliş

ve bankaların faiz oranlarındaki artış nedeniyle şartların revize edilmesi ve günümüz koşullarına göre yeni bir faiz destek miktarı ve vade uzatılması için Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank ve KOSGEB nezdinde girişimde bulunduklarını, görüşmelerin devam ettiğini açıklamıştı.

Peki, Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi konusunda koster armatörleri neler düşünüyor? Hem KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş’a, hem de koster armatörlerine finansman konusundaki fikirlerini sorduk...



HÜSEYİN KOCABAŞ

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMECİLERİ
DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

TÜRK KOSTER FİLOSUNUN YENİLENMESİ PROJESİ

Denizcilik sektörü, içerisinde birçok bileşeni barındırması ve faaliyet yoğun bir yapıya sahip olması itibarıyla 'çoktan seçmeli' bir ticari mekanizmayı temsil ediyor. Armatör ve işletmeciler denizcilik endüstrisinin sınır tanımazlığının getirdiği avantaja; tercihen bulundukları coğrafyada veya büyük bir kısmı sularla kaplı olan dünyanın herhangi bir bölgesinde ticari faaliyetlerini gerçekleştiriyorlar.

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) odak noktası olan koster gemileri de, bölge deniz taşımacılığında önemli bir yere sahip. Türkiye'nin elinde bulundurduğu Boğazları, uzun kıyı şeridi ve ekstra jeopolitik avantajları; denizciliğin en mühim dışlılarından biri olan koster taşımacılığını daha hassas ve faydacı bir

bakış açısıyla ele almayı mecburi kılıyor. Karadeniz/Akdeniz çanağında geçmişten günümüze gerek yeni inşa, gerekse emektar gemilerle dünyaya hizmet eden kosterler, ülke ekonomilerine büyük oranda katma değer sağlıyor. 'Emektar gemiler' tabiri temelde kıymetin söze dökülmüş halini ifade etse de, koster armatörü için başkaca anlamaları da beraberinde getiriyor.

1980'li yılların başında devlet tarafından verilen son teşvikle inşa edilen 'standart dışı' gemilere rağmen bölgede üstünlüğünü kurmayı başaran Türk koster filosu, bulunduğumuz zaman diliminde ilerleyen yaşıyla çağın daha da gerisinde kalarak, can, mal ve çevre güvenliği açısından soru işaretleri oluşturdu. Bu sebeple; ticari verimliliği de ayrıca tartışılan yaşlı kosterlerin yenilenmesi konusu gündemdeki yerini almaya başladı.

Yaşlanan Türk koster filosu yenilenmeyi beklerken KOSDER de meseleyi 'Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi' başlığıyla gerek idari, gerekse sektörel platformlara taşıyarak devlet-özel teşebbüs ortaklığı çerçevesinde çözüme kavuşturma gayreti içerisinde çalışmalarını yürüttü. Kelimelerle ifade edilmesi kısa sürse de, reelde uzun bir sürecin ürünü ve kabulü olan proje, geçtiğimiz nisan ayında yayımlanan Cumhurbaşkanlığı kararıyla ete kemiğe bürünmenin mesajlarını bizlere vermeye başlamıştı.

Öncelikle idaremizin gösterdiği teveccüh, KOSGEB desteği ve bankaların da iştiraki ile hayata geçirilmesi planlanan projede, küresel ekonomik kriz ve Koronavirüs (Covid-19) nedeniyle beklenen ivme yakalanamadı. Başlangıçta ilk 10 geminin inşasının hedeflendiği ve öz sermaye miktarının belirleyici

olacağı projenin şu an doğum sancıları yaşadığı aşık. Diğer taraftan, dünya ekonomilerinin karşı karşıya kaldığı sıkıntılı sürece ve koronavirüse rağmen ticari faaliyetlerini sürdürme çabası içerisinde olan koster armatörü, Türk denizciliğinin altyapısını oluşturanın yanında, özünde milli bir mesele olan projenin destekçisi olmaya gayret gösteriyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası nezdinde çalışmalarını yürüten Koster Yenileme Projesi Çalışma Grubu, projenin ideal şartlarda hayata geçirilmesi için idarelerimizle gerekli görüşmeleri yapıyor. Kredi olanaklarının ve kullanılacak öz kaynağın mevcut koster armatörüne destek olacak şekilde düzenlenmesi, talep edilen ve dikkat çekilmesi gereken en önemli maddeyi oluşturuyor.

Gelinen noktada öne sürülen finansal şartlar, 'Parası olan armatörün' bir adım daha önde olmasına imkan tanısa da, Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Sayın Mustafa Varank'ın teveccühü, diğer ilgili kurumların iyi niyetli ve yapıcı yaklaşımı 'Rüya Proje'nin gerçekleşmesi yönünde umutlarımızın canlı kalmasını sağlıyor.

Sonuç olarak; koster filosu Türk denizciliği ve ülke ekonomisinin gelişmesindeki en etkin parametrelerden birini oluşturuyor. Gemi inşa, yan sanayi ve ticaret hacmini de doğrudan etkileyen bu taşıma sisteminin geliştirilmesi ve yenilenmesi teknik bir meselenin de ötesinde 'Ulus ve sektör sorumluluğunun tezahürü' olma niteliğini taşıyor.

Bu minvalde, Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi, sadece koster tonajının değil, Türk denizciliğinin tüm bileşenlerinin tabiri caizse 'Altın kafesten' çıkabilmesi adına kilit proje olma görevini üstlenecektir.



BÜLENT DANDIN
STATÜ DENİZCİLİK

İHTİYAÇ ÜRETİMİN ANASIDIR

“Bizlerin gerçekten koster tonajına (gemi) ihtiyacımız var mı? Mesela Rusya’nın nehir ve denize uyumlu koster filosuna ihtiyacı var; 3,5-4 metre nehirlerinde demir yollarına alternatif taşıma moduna ihtiyaçları var. Bu mesela onlar için olmaz ise olmazdır...”

Keza Avrupa’nın birçok yerinde nehirler boyunca dizilmiş sanayi ürünleri de bu sebepten taşınmak için koster tonajına ihtiyaç duyar.

Peki, biz neden gemiyi oluşturan komponentleri üretip, devlete “Yağımız, şekerimiz ve unumuz var” deyip, “Hadi sen de ateşi temin et, şu helvayı el birliği ile yapalım” demiyoruz. Helvayı da ihraç etme potansiyeline sahip olup, yerli sanayicimiz ve emekçilerimiz ile birlikte yiyelim demiyoruz. Geminin hayati malzemelerini ithal ederek, bir sene içinde ödediğimiz döviz 10’larca sene geri almaya uğraşıyoruz.

Tersaneler yukarıdaki yapı ile sadece bir show room niteliği taşır. Şöyle ki, bir geminin 18 ayda denize indirildiğini düşündüğümüzde, tersane ile hiç bir organik bağı kalmamaktadır.

Oysa ithal ettiğimiz her cihazın yedek parçası geminin ticari ömrü boyunca simbiyotik ilişkisini, ithalatın yapıldığı ülke lehine sürdürür gelir.

Gemi yan sanayinde Ar-Ge çalışması yapıp, ithal girdilerini azaltmadan yapılan her gemi yapımı ülkenin nitelikli istihdamına bir katkısı olmanın ötesinde, yabancı bağımlılığını artırır. Döviz sıkıntısı çektiğimiz bu günlerin sebebi de tespit olduğu üzere ara mamul ithalatıdır.

Koster filosunu çoğaltarak Akdeniz’i Türk gölü haline getirmek rasyonel olmanın ötesinde hamasi bir kavramdır. Koster filosu da tüm ticari yatırımlarda olduğu gibi yatırımın geri dönüş hızı hesaplanarak yapılır. Akdeniz’i Türk gölü olarak adlandıranlar, yelkenli ve motor yat olarak bu zevki tadabilirler. Ticari bir faaliyet zevk için değil, ihtiyaca binaen arz ve talep dengesinde verilmesi gereken bir karardır.

Türk tersanelerinde 2007-2008 yıllarında iki adet koster yapmış deneyime sahip armatör olarak, “Kim nereden yaralanır ise kimliği o olur”. Katma değeri olan üretimin ülkemize üst kimlik kazandırması dileği ile...

GÜÇLÜ ÜLKEMİZ TÜRK DENİZCİLERİNE DESTEĞİNİ ESİRGEMEMELİ

Koster filosunu yenileme projesi uzun yıllardır devam eden, sürekli sektörde konuştuğumuz, ancak bir türlü finansal sorunlarını çözemediğimiz bir proje olarak kalmış ve başlanamamıştır.

3 Nisan 2020’de Resmi Gazete’de yayınlanan karar ile KOSGEB tarafından sağlanacak finansal desteğin amacının ilk önce Türk armatörlerine, daha sonra gemi yan sanayisine de fayda sağlaması



AYHAN AYTEKİN
EFEMAY DENİZCİLİK

gerektirdiğini düşünüyorum. Geline son durumda 15 milyon TL’lik faiz desteği ve iki yıl ödemesiz beş yıl vadeli Türk Lirası kredi ile bir devlet desteğinin olması önemli bir aşamadır.

Bu desteğin 20 milyon TL faiz desteği ve üç yıl ana para ödemesiz yedi yıl vadeli olması halinde gerçek anlamda armatörleri bu işe teşvik edecektir.

İlk başta 10 gemi ile başlayacak yeni gemi inşa projesinin çok hızlı şekilde sektörü canlandıracağını düşünüyorum. Bu projenin çok kısa sürede 100 gemiye ulaşması durumunda uluslararası alanda Türk denizcilik filosunun çok daha fazla güçlendireceğine inanıyorum ve buna gerçekten ihtiyaç var. Güçlü ülkemiz Türk denizcilerine desteğini esirgememeli. Denizcilik sektörü bu ülkeye önemli bir miktarda döviz kazandırıyor. Bu projenin bir an evvel geliştirilip, faaliyete geçmesi gerekiyor.



Accurate heading
to your target...

AVRUPA KOMİSYONU'NDAN GEMİ İNŞA VE YAN SEKTÖR ÇALIŞANLARI İÇİN YARDIM TALEBİ

Avrupa Komisyonu (European Commission – EC), Galiçya ve İspanya’da gemi inşa ve yan sektörlerinde işten çıkarılan 500 işçi için Avrupa Küreselleşme Uyum Fonu’ndan 2 Milyon Euro’luk destek teklif etti.



Avrupa Komisyonu Galiçya’da gemi inşa yan sektörlerinde işten çıkarılmış 500 eski işçiye yeni istihdam alanları yaratmak için Avrupa Küreselleşme Uyum Fonu’ndan (European Globalisation Adjustment Fund – EGF) 2 milyon Avro destek sağlama teklifinde bulundu.

Avrupa Küreselleşme Uyum Fonu’nun, Avrupa Birliği tarafından gösterilen dayanışmaya yönelik iyi bir örnek olduğunu ifade eden İş ve Sosyal Haklar Yetkilisi Nicolas Schmit: “Söz konusu Fon, küreselleşme veya ekonomik krizden dolayı işten çıkarılan işçilere yol göstermek ve onları yeniden eğitmek için gerekli olan maddi desteği sağlamaktadır. Küreselleşmenin getirdiği olumsuz durumun yanı sıra Avrupa Birliği dışındaki ülkelerin de gemi inşa sektöründe söz sahibi olmasıyla birlikte Avrupa gemi inşa

sektörü küresel pazar payında büyük kayıplar yaşamıştır. Galiçya’da işten çıkarılan işçilerin farklı sektörlerde istihdam edilmesi amacıyla yeniden eğitilmesi ve onlara yeni yetenekler kazandırılması için İspanya’ya 2 Milyon Avro’luk bir destekte bulunmak istiyoruz” dedi.

Avrupa Birliği’nin küresel gemi inşa sektöründeki pazar payının düşmesi ve artan küresel rekabet neticesinde gemi inşa yan sektörü Galiçya’da olumsuz bir şekilde etkilendi. Mayıs 2019 ile Şubat 2020 tarihleri arasında Galiçya tersanelerinde işten çıkarılan 960 işçi için İspanya, Avrupa Küreselleşme Uyum Fonu’ndan karşılanmak üzere maddi destek talep etti.

EGF ortak finansmanı tarafından yaklaşık 500 işçiye destek sağlanması bekleniyor. EGF tarafından sağlanacak

söz konusu finansman ile işten çıkarılan işçilere kariyer rehberliği, iş arama süreçlerinde destek, mesleki eğitim konusunda yeni beceriler öğrenmeleri için çeşitli fırsatlar ve yeni iş bulduktan sonra eğitici dersler ve rehberlik hizmetleri verilecek.

Yukarıdaki hizmetlere ek olarak işçiler, aile yardımı gibi çeşitli teşviklerden yararlanabilecek ve yeniden istihdam edilmek için maddi destek alacaklar. Teşvikler de dâhil olmak üzere toplamda yaklaşık 3.4 Milyon Avro tutarındaki bu paketin 2 Milyon Avro’luk kısmı EGF tarafından finanse edilecek, kalan miktar ise Xunta de Galicia bölge idaresi tarafından karşılanacak. Komisyonun finansal destek önerisi Avrupa Parlamentosu ve Konseyi’nde onaya sunulacak.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

ECSA, DENİZ TAŞIMACILIĞI İÇİN YAPTIĞI ÇALIŞMAYI YAYINLADI

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations – ECSA), AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin deniz taşımacılığı sektörüne dahil edilmesi hakkındaki çalışmasını yayınladı.



Avrupa Komisyonu'nun 2030 iklim hedeflerini artırdığını ve deniz taşımacılığı sektörünü AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil ettiğini duyurmasıyla birlikte ECSA, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) ile birlikte ortaklaşa yürüttüğü ve Dr. Edmund Hughes tarafından yazılan "AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin uluslararası deniz taşımacılığı sektöründe uygulanması ve alternatif Piyasa Bazlı Tedbirlerin (Market Based Measures – MBMs) potansiyel faydaları" isimli bir çalışmayı yayımladığını duyurdu. ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu açıklamayı yaptı: "Avrupa Yeşil Anlaşması'nın (European Green Deal) uygulamaya geçirilmesiyle birlikte deniz taşımacılığı sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmesini hedefleyen Komisyon, yeni ve artırılmış 2030 yılı AB emisyon azaltım hedeflerini sundu. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Salınımlarını Azaltmaya

Yönelik Ana Hedefinin 2018 yılında onaylanmasından bu yana deniz taşımacılığı sektörü söz konusu hedefleri gerçekleştirmek ve ilerleme kaydetmek için oldukça yoğun bir şekilde çalışmalarına devam etmekte ve çalışmalarına ek olarak Uluslararası Denizcilik Araştırma ve Geliştirme Fonu'na yönelik bir öneri sunmuştur. Bu öneri ile deniz taşımacılığı sektörü, yeni ve mevcut gemilerde düşük ve sıfır karbonlu teknolojilerin kullanılmaya başlanması sürecinin hızlandırılması için bir plan oluşturulmasını talep etmektedir. Karbonsuzlaşma ve yeşil enerjiye geçiş konularında deniz taşımacılığı sektörü kendinden emin adımlarla yürümektedir. Fakat IMO tarafından ortaya konulan kısa ve orta vadeli önlemlere ek olarak AB piyasalarına dayalı oluşturulan tedbirlerin IMO'da gerçekleştirilen uluslararası görüşmelere bir son verip vermeyeceği ve mevcut olarak kaydedilen gelişmeleri ortadan kaldırıp kaldırmayacağı bir soru işaret olarak kalmaya devam etmektedir. Buna ek olarak, AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin etkili ve yeterli bir önlem olup olmadığı ve bu sisteme alternatif olarak önerilebilecek sistemler hakkında da sektörün endişeleri bulunmaktadır. Mevcut olarak karbonsuzlaşma hedeflerine yönelik ilerleme kaydeden bir deniz taşımacılığı sektörünün olduğu düşünüldüğünde, herhangi bir ön araştırma yapılmaksızın deniz taşımacılığı sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemine dahil edilmesinden önce yukarıdaki sorulara bağımsız ve kapsamlı bir etki değerlendirmesi kapsamında cevap verilmesi

gerekmektedir." Mevcut tartışmalara yapıcı anlamda bir katkı sağlamak ve deniz taşımacılığı sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmesinin olası avantaj ve dezavantajlarını değerlendirmek amacıyla sektör tarafından bir çalışma yapıldı. Çalışmalar neticesinde yapılan en önemli tespitlerden bir tanesi deniz taşımacılığı sektöründeki birçok farklı faaliyet alanı ile AB Emisyon Ticaret Sistemi arasındaki uyumsuzluk oldu. Farklı tipteki gemiler, akdi ilişkiler ve işletmeciler; karar mercilerinin etkili veya doğru bir şekilde akılcı bir yaklaşımda bulunamamalarına sebep olan bir hayli kompleks bir piyasanın ortaya çıkmasına sebebiyet veriyor. Karayolu taşımacılığının AB Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmemesi yönünde Avrupa Parlamentosu tarafından sunulan öneri bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Bu duruma ek olarak, böylesine bir önlem IMO'nun Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Salınımlarını Azaltmaya Yönelik Ana Hedefinin uygulanması amacıyla yapılan uluslararası müzakereleri sarsacak ve diğer ülkeler ile ticari anlamda ihtilaflara yol açabilecek siyasi sorunlara sebebiyet verecek. Dorsman: "ECSA, sektör ile müzakereler yapılması ve AB tarafından atılacak adımların artı ve eksilerinin ve farklı politika opsiyonlarının açık bir şekilde görüşülmesi için tüm karar verici mercilere çağrı yapmaktadır. Bunun dışında, kesinlikle önemli olduğuna inandığımız etki değerlendirme çalışmaları için elimizden gelen tüm desteği vermeye hazırız." diyerek sözlerini sonlandırdı.

(Kaynak: ECSA)

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



1 Ocak – 23 Eylül 2020 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 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	NİSAN 2020	MAYIS 2020	HAZİRAN 2020	TEMMUZ 2020	AĞUSTOS 2020	EYLÜL 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	UKRAYNA (ODESSA)	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
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	ABD (NEW ORLEANS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2015-2020 EYLÜL) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (EYLÜL)
PARIS MOU	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	1 (125 Denetleme)
TOKYO MOU	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (22 Denetleme)
BS MOU	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	1 (189 Denetleme)
MED MOU	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (33 Denetleme)
USCG	-	-	-	1	0 Tutulma	1 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



Ekol Denizciliği yepyeni bir vizyon, kadro ve mekân ile buluşturduk



ABDÜLVAHİT ŞİMŞEK

AVS GLOBAL SHIP SUPPLY YÖNETİM KURULU BAŞKANI

“ Uzun yıllardır sektörde gemilere catering hizmeti vererek bir marka yaratan AVS Global Ship Supply, son olarak eğitime yatırım yaptı ve Ekol Denizciliği bünyesine kattı. AVS Global Ship Supply Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek eğitim alanına neden yatırım yaptıklarını ve bu alandaki hedeflerini anlattı. ”

Öncelikle hayırlı olsun diyoruz, Ekol Denizcilik gibi köklü bir kuruluşu bünyenize kattınız? Denizcilik eğitimine yatırım yapmaya nasıl ve neden karar verdiniz?

Sizlerin de bildiği gibi, bizler, uzun zamandan beri gemilere ulusal ve uluslararası alanda catering hizmeti veriyoruz. Malum, devletimizin son zamanlarda Akdeniz ve Karadeniz’de başlattığı projeler dolayısıyla da Türkiye’de offshore endüstrisi ve yeni

istihdam alanları oluşuyor. Bu alanları doldurmaya çalışırken, personelimizi de kendimiz yetiştirmemiz gerektiğini düşündük. Gemiye gönderdiğimiz aşçı, kamarot ve müşterilerimizin her türlü personel ihtiyacını karşılamak için Ekol Denizciliği bünyemize katma kararı verdik. Ekol Denizciliği yepyeni bir vizyon, kadro ve mekân ile yakın bir zamanda buluşturduk. 550 öğrenci kapasiteli, kendisine ait yüzme havuzu, kapalı spor salonu,

yenilenmiş simülasyon merkezi ve 250 kişilik konferans salonu olan bir okula geçtik. Ayrıca denizciliği kırsal alanlarda bu sektörden haberi olmayan gençlere ulaştırmayı da amaçlıyoruz. “Denizci Millet, Denizci Ülke” diye sloganı olan bir coğrafyada yaşıyoruz, fakat gelin görün ki, deniz insanlarından tam anlamıyla kazanç sağlayamıyoruz. Bugün Filipinler’de denizcilik veya gemi insanı denildiği zaman yaklaşık 7 milyar dolarlık bir



girdiden bahsediliyor. Oysa biz gemi insanı ihraç edemiyoruz. Bu da bizim eksikliğimizden kaynaklanıyor. Biz de işin eğitim tarafında girişimde bulunarak, Anadolu'daki, özellikle lise mezunu kardeşlerimizi bu okulda denizcilik sektörüyle buluşturup gerek güverte, gerekse makine zabiti olarak yetiştirerek sektöre kazandırmayı hedefliyoruz. Diğer yandan, 2000 – 2001 yılları arasında İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksek Okulu'nda "Denizcilik Sektöründe Tedarik Zinciri Yönetimi" dersleri verdiğim zamanlardan bu yana eğitim her zaman gönlümüzde yatan bir şey olmuştur.

Eğitimli denizci konusu aslında dünya denizcilik sektörü için öncelikli konular arasında... Zaman zaman sıkıntılar da yaşanıyor, bu nedenle eğitim kalitesi çok önemli değil mi?

Bu konuda doğru yol alabilmek için öncelikle yapılan çalışmanın kapsamını ve amacını belirlemek gerekir. Geçtiğimiz yıllarda hızlı küreselleşmenin etkisiyle çok rekabetçi ve diğer taraftan uluslararası ilişkiler büyük bir ivme kazanmış, deniz ve offshore personel kaynaklarının önemini arttırmıştır. Bu bağlamda çok iyi bir eğitime, donanımına sahip ve dünyanın her yerinde çalışabilecek yetkinlik sahibi bir işgücüne ihtiyaç vardır.

Bu nedenle eğitim kurumlarının tamamen uluslararası kalite ve standartlarda eğitim vermeleri kaçınılmaz olmuştur. Ancak buna

rağmen eğitimli ve yeterlidenizci konusunda tüm dünyada önemli sıkıntılar yaşanmakta, istenen seviyede ve sayıda gemici yetiştirilmesi amacıyla sürekli yeni girişimlerde bulunmaktadır. "Denizci Millet" olabilmek için günümüzün değişen ihtiyaçlarına cevap verebilecek, uluslararası standartlarda bir eğitim modeli oluşturulması elzemdir. Bir dönemler Dünya denizlerine hakimdik, şimdi, tekrar o günlere dönebilmek için bir devlet politikası gerekmektedir. Biz, sadece kendi çapımızda özel teşebbüslerde bulunuyoruz. Devletin, uluslararası rekabete uygun alt yapıyı oluşturması gerekiyor. Bu noktada DTO Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve Meclis Başkanımız Sayın Salih Zeki Çakır, devletin ilgili kurumlarıyla yakın temasta çalışıyorlar. Diliyoruz ki, Türk denizcisinin rekabet gücünü arttırabilecek çözümler oluşturulabilsin.

Ülkemizin sahip olduğu stratejik konum ve avantajlarının en etkin şekilde kullanımının yanı sıra günümüzde hakim olan küresel, ekonomik dengeler içindeki ehemmiyetimizin ortaya konması denizcilikteki gelişmeleri, kuralları yakinen takip eden bir denizcilik eğitim modeli ile mümkün olacaktır. Dünyada yaklaşık 1,5 milyon denizci var, yani 100 milyar dolarlık bir pazardan bahsediyoruz. Hak ettiğimiz payı almadığımız kanaatindeyiz.

Son dönemlerde yoğunlaşan bayrak, klas, BIMCO, USCG, EMSA, liman otorite denetleri, majör oil firmalarının yaptırımları, teknik, ticari mevzuatlar, gemilerde çalışan personel sayılarının azalması, intibak problemleri, ticaret hacmi, gemi inşaatındaki değişimler, yeni kurallar (BWTS, Scrubber, MRV, DCS, vb.) nedenleri ile nitelikli, uyumlu, iyi derecede İngilizce bilen personelin önemi son derece artmıştır. İşte bu sebeptendir ki, 1997 yılından bu yana ülkemizde hizmet veren Ekol Denizcilik bu alanda önemli bir milli görev almak adına harmonize edilmiştir.

Eğitim sistemimiz X, Y ve Z kuşağına uygun dinamiklerde görsel algı odaklı, dikkat testleri ile donatılmış bir biçimde organize edilmiştir. Örneğin; dikkat testlerinin denizde çatışmayı önleme kuralları, Colreg'te etkin biçimde fayda sağlayacağı analistlerimizin, psikolojik ve operasyonel çalışma arkadaşlarımızın yaptıkları bilimsel araştırmalar, uygulamalar neticesinde kurumumuzca müfredata alınmıştır.

Biraz da orta ve uzun vadeli planlarınızdan bahseder misiniz?

Genel hatları belirlenen eğitim sistemimiz içerisinde verilecek derslerin konu ve kapsamlarının yeterli düzeylerinin yanı sıra, daha ileri eğitim seviyelerine uygunluk ve gereksiz tekrarlara yer vermeyecek şekilde planlanması, optimizasyon ve efektif örgün öğrenim yönetim kurulumuzca çok önemsenmektedir. Derslerimiz yapılacak staj süresi dikkate alınarak, gerekli İngilizce destek de öngörülerek planlanmıştır. İlave olarak IMEC İngilizce, Class kuruluşları vb. tarafından liderlik dahil takviye eğitimleri öğrencilerimizin ücretsiz olarak alınması noktasında da önemli adımlar atılmıştır. Kısa, orta ve uzun vadeli planlarımıza binaen karşı karşıya kalınan önemli bir sorun, yeni gemi insanların sektöre çekilmesi, uzun dönemde ise kaliteli gemi insanların meslekte uzun süre kalmasının sağlanmasıdır. Ekol Denizcilik'te tüm bu unsurlar değerlendirilmiştir, eylem planları uygulanmaya başlanmıştır. Rehberlik ve psikolojik danışmanlık birimimizce beklenen profesyonel yaklaşım, değişen koşullara uyum sağlayabilme, gereksinimlere karşılık verebilme, acil durumlarda karar verebilme, kriz yönetimi gibi önemli konularda da özel dersler verilecektir. Müfredata entegre edilen tüm bu konular gemi sahipleri için mühim katkılar sağlayacaktır. Ayrıca kuracağımız Ekol Denizcilik Mezunları Derneği ile tüm öğrencilerimizin stajlarından mesleki kariyerlerine kadar gerekli yönlendirmeleri yaparak,

mezunlarımızın her daim yanında olmaya gayret göstereceğiz. Bunun yanında öğrenci kulüp faaliyetlerimiz de (futbol, basketbol, yüzme gibi) olacaktır.

Son yıllarda hem teknoloji alanındaki gelişmeler, hem de eğitim alanındaki yeni standartlar sektörün de kendini yenilemesini gerekli hale getirdi diyebilir miyiz?

Son yıllarda teknolojik alandaki gelişmeler ve buna bağlı olarak otomasyon sistemleri, otonom gemiler, offshore sahasına binaen, güverte, makine, vardiya zabıtları, elektroteknik zabıtları, tüm gemi insanların yetiştirilmeleri konusunda, IMO, STCW tarafından yapılması gereken mevzuatlar kapsamında önemli değişiklikler, revizeler yapılması gerektiği için tüm denizcilik sektörü her geçen gün daima ön plana çıkmaktadır.

Halen devam eden pandemi süresince birçok sektör durma noktasına gelmiş, hatta durmuşken denizcilik, taşımacılık ve lojistikten ne denli önemli olduğu bir kez daha gün yüzüne çıkmıştır. Denizcilik eğitim ve öğreniminin temelini teşkil eden STCW Konvansiyonu'na 1995 yılında getirilen zaruri değişiklikler sebebiyle denizcilik yönetimleri, gemi sahipleri, işletmecileri, hatta odalar, dernekler ve denizcilik eğitim kurumlarında yeni standartlar oluşmuştur. ISM Kodu, ISPS STCW, SOLAS, MARPOL, ILO, MLC, ITF, IMEC sözleşmelerine ilişkin değişiklikler beraber değerlendirildiğinde, IMO'nun deniz kazalarını önlemeye yönelik insan faktörünün, dolayısıyla eğitim, öğrenim konularının en üst sırada yer aldığı aşikardır.

Bize Ekol Denizcilik olarak hedeflerinizden bahsedebilir misiniz?

Ekol Denizcilik olarak hedefimiz Türk denizcisinin son dönemlerde ülkemizde ve yurt dışında kaybetmeye başladığı yeri, konumu ve dolayısıyla hakkını elbirliği ile Türk gemi insanlarına teslim etmektir. Bu sebeplerle iyi bir

denizcilik eğitiminin gerekli teorik ve pratik uygulamaları homojen bir şekilde bünyesinde barındıran, aynı zamanda uluslararası geçerliliğe haiz bir sertifika eğitiminin yanı sıra mesleğin sonraki aşamalarına ve kariyer gelişimi kapsamında ilgili sektörlerle geçişe imkan sağlayacak bir hedefe yönelik, farklı bir eğitim sisteminin yeni kadromuz ile temellerini attık.

Ekol Denizcilik'te güven ve bilgi esaslı, ülkemizin koşullarına uygun uluslararası standartlarda her mecrada denizcilik yapacak, deniz örf ve adetlerini içine sindirmiş genç bireylerin kazanılması, istihdam ve değer oluşturulması, bir nevi dövizin ülkemizde kalması noktasında ihracatın ve istihdamın artırılması hedeflenmektedir.

Denizcilik eğitiminde uluslararası standartları karşılayacak şekilde eğitim modellerimizi ilerleyen dönemlerde diğer sektörler için de örnek bir model haline getirmek üzere de çalışmalarımıza şimdiden başlamış bulunmaktayız. Bilindiği üzere denizde çalışan batılı personel, OECD üyesi ülkelerinin personellerinin sayısı son 10 yılda ciddi oranda azalmış ve Hintli, Rus, Filipinli, Çinli personel sayısı giderek artmıştır. Batılı, İskandinav personel daha çok spesifik projelerde offshore alanında, gaz sektöründe çalışmaya başlamışlardır. Ekol Denizcilik olarak bu dengeleri gözeterek modernize edilmiş simülasyonlar ile DP2'den, laboratuvarlara, atölye eğitimlerine, hatta aşçılık eğitimlerine kadar tüm eğitimleri teorik ve uygulamalı olarak vermeye başlıyoruz.

Ekol Denizcilik'te başta Yusuf Sertkaya olmak üzere uzman bir ekip yıllardır faaliyet gösteriyordu. Bu eğitim yolculuğunda bu ekip de yer alacak mı? Nasıl bir planlama yapıldı?

Sayın Yusuf Sertkaya, izninizle Yusuf Ağabey diyeceğim, henüz denizcilikle tanıştığımız yıllarda gemisine tedarik hizmeti verdiğimiz, saydığımız,

sevdiğimiz, o yıllardan bu yıllara kadar ilişkilerimizin devam ettiği bir büyüğümüzdür. 1997 yılında Ekol Denizcilik'i kurdu ve arkadaşlarıyla birlikte bugünlere kadar getirdi.

Her işletmede olduğu gibi gün geldi taze bir kana, sinerji birliğine ihtiyaç hasıl oldu. Yusuf Ağabey'le Ekol'deki yeni yapılanmada da birlikteyiz. Bizlerin dışında Pearl Naval firmasının sahibi Sayın Gürhan Burak Alkoç da bu oluşuma inandı ve bizim dışımızda bir de Hukuk Danışmanımız Sayın Selçuk Esenyel de var. Tam bir voltran diyebiliriz...

Denizcilik eğitimi denilince akla ilk gelen İngilizce oluyor. Yabancı dil konusu aslında en sıkıntı yaşadığımız konuların başında geliyor. Bu konuda da planlarınız var, biraz bu planlardan bahsedebilir misiniz?

Yabancı dil konusu neredeyse kanayan bir yara. Bizler de çok farkındayız, eğitim kaliteniz nerede olursa olsun, yetiştirdiğiniz denizcinin global değerlerle ilerlemesi ve istihdamı, geliyor yabancı dil konusuna takılıyor. Bunu da yeni yapılanmada planladık. Eğitimlerimize ek olarak arkadaşlarımızı yabancı dil konusunda da yetiştireceğiz. Herkes denize kıyısı olan yerlerdeki imkanlara sahip olamayabiliyor, kırsaldaki önceliklerin değişmesi ve bazı imkansızlıklar, gereklilikleri ikinci plana itiyor. Bu bir davadır, milli bir duruştur, eğitim eksen bir kurumdur, o sebeple algımız ve tüm planlamalarımız gerek yabancı dil, gerekse diğer tüm olmazsa olmazları yerine getirme yönünde işlemektedir.

Ehliyetlerini alan ve meslek hayatına atılan sektör çalışanları için eğitim bitmiyor denizcilik sektöründe. Her daim yenilikler yaşıyor, siz bunun için bir çare düşündünüz mü?

Halen eğitim konusunda yaşanan en büyük sorunlardan birisi ehliyetlerini alan gemi insanların meslek hayatları boyunca hızla gelişmekte olan teknolojik ve yasal düzenlemeler karşısında bunları takip etmek ve

bilgilerini güncellemek konusunda oluşan problemlerdir. Bu konuda belirli tedbirlerin yanı sıra, alınması gereken eğitimler için uygun bir yöntem geliştirilmemesi, gemi insanlarının kontrat sürelerinden sonra izinde aileleri ile birlikte geçirecekleri kısıtlı süre sebebiyle zaman, mekan sorunları gündeme gelmektedir.

Bu doğrultuda bazı kurslar için uzaktan eğitim sistemi üzerinde de çalışmalarımız süratle sürmektedir. Özellikle denizcilik şirketlerinde, karada çalışan personel için meslek içi tazeleme eğitimlerimizin, düzenleyeceğimiz seminerlerin çok faydalı olacağı kanısındayız. Bu konuda örneğin uzaktan GMDSS ile ilgili yıllar önce çalışmalar farklı ülkelerde başlatılmıştır. Araştırma, yöntem ve metotlarla, istatistiksel veriler, bulgular ve envanter oluşturma hususlarındaki çalışmalarımız ışığında Türk Denizciliğinin çitasını yukarıya çekmek adına üzerimize düşen görevleri yerine getireceğimizden yana yapımıza güvenimiz tamdır. Sonuç itibarıyla günümüzde yaygınlaşan teknolojik değişimler ve gelişmeler, yeni düzenlemeler ve diğer konularla birlikte büyük önem kazanan deniz ve çevre kirliliği önlemleri konusundaki uygulamalar tüm dünyadaki eğitim sisteminin yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmıştır ve yeni eğitim dönemine Ekol Denizcilik'de de tüm bu gereklilikler, revizeler yapılmış olarak başlanacaktır.

Yeni eğitim merkezi ne zaman açılacak, pandemi süreci devam ediyor, on-line eğitim konusunda ne gibi planlamalar yapıldı?

Eğitim merkezimiz açık ve halihazırda eğitimlerimiz devam ediyor. Pandemi sürecinin bazı gereklilikleri olduğu hepimizce muhakkak, biz de beklenen, istenen önlemleri alarak eğitimlerimize devam ediyoruz. Herhangi bir zafiyet yaşanmaması için azami tedbirler alınmış durumda, gerek sınıf büyüklükleri, gerekse katılımcı sayılarının organize edilmesi yönünde.

Denizcilik sektörü genel olarak stratejik bir sektör, pandemi döneminde bu iyice netleşti. Gemi insanları aylarca gemilerde kaldı, özveriyle çalıştılar. Bu süreç ile ilgili değerlendirmeniz nedir?

Pandemi sürecinde büyüdüğümüzü söyleyebilirim. Biz küresel bir firmayız. Dünya çapında yaşanan yüzde 5'lik, 10'luk düşüş bizi kötü yönde etkilemedi. Bunun, oluşturduğumuz iş modelinin bize sunmuş olduğu avantajlar sayesinde olduğuna inanıyorum. Hatta bu süreçte müşterilerimiz bizleri daha çok tercih ettiler.

Onlar için güvenilir bir liman olduk diyebiliriz. Müşterilerimizin hiçbir gemisi kumanyasız veya servissiz kalmadı. Bir gemiye helikopter ile hizmet verdiğimiz dahi oldu. Bu pandemi sürecinde de global olarak bizimle çalışan müşterilerimiz son derece memnun ayrıldı. Ne var ki denizci olmak kolay bir şey değil, her türlü zorluğa uyumlanmak ve mukavemet göstermek zorunda kalabiliyorsunuz. Bakınız bir salgın, insanlığı ne kadar derinden yaraladı, özellikle gemiciler, sağlık sektöründeki kardeşlerimiz evlerinden, ailelerinden

günlerce, haftalarca uzak kaldılar. Belirsizlik, hele bir de denizin ortasındaysanız tam bir buhran etkisi yaratır. Hizmet verdiğimiz gemilerle iyi iletişim kurarak, onların isteklerini azami ölçüde bazı hassasiyetleri göz önünde bulundurup, bazı detaylara da hiç takılmadan yerine getirmeye çalıştık. Başarılı bir süreç geçirdiğimizi düşünüyorum ve müşterilerimize bizlere verdikleri destek için özel olarak teşekkürlerimi sizin vesilenizle iletmek istiyorum.

Son olarak dilek ve temennileriniz neler?

Her zaman söylediğim gibi, denizcilik, sınırları olmayan, insana muhteşem ufuklar açan ve farklı coğrafyaları mümkün kılan bir meslek. Elimizden geldiğince işimizi doğru algılamaya, doğru yapmaya ve müşterilerimizle uyumlanmaya çalışıyoruz.

Yatırımlarımızı yaparken, yine kazancımızı elde ettiğimiz sektörümüzün gelişmesi yönünde yapılanmaların içinde olmaya özen gösteriyoruz. Bu noktada bizi her platformda destekleyen müşterilerimize teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Rotamız Yeni Ufuklara Doğru...



GÜRHAN BURAK ALKOÇ
EKOL DENİZCİLİK YÖNETİM KURULU
BAŞKAN YARDIMCISI

Ülkemizdeki tüm spesifik projelerin tamamıyla yerli ve milli olması noktasında şu ana kadar yaptığım çalışmalara hız vermek, üzerime düşen vatandaşlık görevini Ekol Denizcilik'te en iyi şekilde tesis edebileceğime olan inancım sebebiyle yönetim kuruluna katıldım.

İlave olarak ülkemizdeki en önemli sorunlardan biri olan işsizliğe, bu yolla kendi kaynaklarımızla çözüm bulabilme, istihdam oluşturma, gemi insanı ihracatı, dolayısıyla dövizin ülkemizde kalmasını, en önemli sorunlarımızda biri olan envanter problemine, vb. çözüm sağlayacak tüm tedbirleri Ekol Denizcilik çatısı altında alabileceğime inandığım için buradayım.

UZMAR'DA ÇELİK KESİMİ İÇİN DÜĞMEYE BASILDI

UZMAR Tersanesi, Covid-19 önlemleri dahilinde sınırlı sayıda misafirin katılımıyla gerçekleşen törenle, 03 Eylül'de Danimarka'nın Aarhus Limanı için inşa ettiği RAmports 3000 römorkörünün ilk çeliğini kesti.



UZMAR ve Aarhus Limanı Yetkililerinin ilk çelik kesimi için düğmeye basmalarının ardından Aarhus Limanı'nı yetkililerinden Kaptan Knud Erik Østerberg Hansen de geminin ilk kaynağını yaptı.

Kaptan Hansen konuşmasında UZMAR'ın Avrupa'nın en iyi tersanelerinden biri olduğunu ifade etti ve ekledi; "Aarhus Limanı adına, UZMAR Yöneticilerine, satış ekibine ve bu projenin sözleşme imzalanmadan önce ve sonra hayata geçirilmesinde emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Bu projenin çok başarılı olacağına ve gelecekte UZMAR ile iyi ilişkilerimizin süreceğine eminim." "Hermes" isini alan RAmports 3000

Sınıfı ASD römorkör 30 metre uzunluğunda ve 2 adet 2013kw motora sahip olacak. Yeni Hermes, Robert Allan Ltd. tarafından tasarlandı ve yerini alacağı Hermes'in sahip olduğu 20 metrik tona çekme gücüne kıyasla 65 metrik tonluk çekme gücü ile operasyonlarda büyük fark yaratması bekleniyor.

Aynı zamanda üstleneceği görevlerde önemli ölçüde daha yüksek manevra kabiliyetine, daha fazla verimliliğe ve hassasiyete sahip. Hermes, ASD sistemiyle (Azimuth Stern Drive) Aarhus'a gelen büyük gemilere en yüksek standartta güvenli hizmet verebilecek. Hermes'in, diğer römorkörlerle arasında büyük bir farkı

yaratan dikkate değer bir avantajı adı Tandem modu adı verilen mekanik bir hibrit işleve sahip olması. Bu mod sayesinde römorkör daha güvenli ve çevre dostu bir kimliğe sahip olmasının yanı sıra, aynı zamanda daha düşük işletme maliyeti ile görev yapabilecek. Tören sırasında konuşma yapan UZMAR Projeler Direktörü Emrah Sönmez Hermes'in bu özelliklerine değinerek; "Bu projenin römorkör operasyonlarında gerçek bir devrim olacağını rahatlıkla söyleyebiliriz." dedi. UZMAR Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mutlu Altuğ ise konuşmasında "Hermes'in gelecekte Danimarka için inşa edeceğimiz birçok gemiden ilki olacağına inanıyorum.

Biz UZMAR olarak yeni bir değerli müşteri kazandık ve Aarhus Limanı artık ömür boyu bir ortak kazandı. İnşa edeceğimiz bu römorkör Aarhus Limanı için uzun yıllar başarıyla hizmet edecek" dedi. UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı Noyan Altuğ ise gönderdiği mesajda katılımcılara ve projede emeği geçenlere teşekkür ederek; "Bu değerli projenin startını vermenin heyecanını yaşıyoruz. Dünyanın birçok limanında UZMAR'ın inşa ettiği römorkörler yıllardır güvenle hizmet veriyor. Hermes ile bu haritaya Danimarka'yı da ekliyoruz. Çevreci ve her yönden güçlü, verimli, yüksek deniz kabiliyetine sahip olan ve son teknoloji ile donatılacak bu römorkörün görevine başlamasıyla birlikte Avrupa'nın önemli limanı Aarhus'ta başlayacak yeni dönemde katkımız olması bizi gururlandırıyor" dedi.

**all in
ONE**

7/24 Fast & High Quality Service

**KUZEY STAR
SHIPYARD**



all in ONE - Marine Technical Services



max. 8m of Docking Draft

Handymax & Panamax Docks (max. 22.000) TLC)



Kuzey Star Shipyard Denizcilik Sanayi & Ticaret A.Ş.
Tuzla / Evliya Çelebi M. Tersaneler C. No 14 Tuzla, İstanbul
Yalova / Tersaneler Bölgesi Çavuşçiftliği No: A/2 Altınova, Yalova
P: +90 216 392 6210 F: +90 216 392 6212

marketing@kuzeystar.com
www.kuzeystar.com

TERSAN'DA REKOR KIRAN DENİZE İNDİRME OPERASYONU

NB1093 ve NB1094; Castor ve Capella yıldızlarının adı ile yatay üretim hattında inşa edilen Havila Castor ve Havila Capella Yolcu Gemileri, yaklaşık 6 gün süren sıra dışı ve başarılı bir operasyonla denize indirildi.



Denize indirme operasyonunda SPMT “self propelled – modular transportation” adı verilen yeni bir taşıma sistemi uygulandı. Her bir geminin tonajı (6200 ton) ve uzunluğu (124 metre) dikkate alınarak, operasyona başlamadan önce uzun bir statik ve mühendislik hesaplamaları yapıldı. 200 aks ile birbirine bağlanmış toplam 1600 tekerlek her bir geminin altına alındıktan sonra, gemileri kaldırdı ve sırayla Tersan’ın kendi yüzer havuzuna taşıdı.

Gemiler yüzer havuzdaki yerlerinde emniyete alındıktan sonra, havuz iniş rıhtımından ayrılıp tersanenin dalış iskelesine kilitlendi ve nihayet gemilerin denizde yüzmesine izin vermek için suya dalış yaptı. Boru tesisatı, kablolama, havalandırma, yaşam mahalli uygulamaları; tüm elektronik sistemlerin kurulumu ve testleri ile tüm makinelerin kurulum ve testleri gemilerin 2021 başında

gerçekleşecek teslimatına kadar denizde yapılacaktır.

Üçüncü ve dördüncü kardeş gemiler Havila Pollux ve Havila Polaris’in ise tersanemizde inşası halen devam ediyor. Şimdi ise, bu gemilerin bloklarının ilk iki geminin denize indirildiği yatay üretim hattında yükseldiğini görme zamanı.

Tersan Tersanesi Genel Müdürü Mehmet Gazioğlu Havila Kystruten ile kurdukları bu önemli iş birliğinden büyük mutluluk, ilk iki yolcu gemisini bu denli büyük operasyonla başarılı bir şekilde denizle buluşturmuş olmaktan ise büyük onur duyduklarını dile getirdi. "Bergen-Kirkenes tarihi rotasında seyahat edecek yolculara en kaliteli hizmeti sunmak için değerli ortağımız Havila’nın hedeflerinin bir parçası olmak bizim için büyük bir mutluluk. Havila Kystruten’in Tersan’a duyduğu güven; gemilerimizin inşasına devam

etmek, zamanında ve bütçe dahilinde teslim etmek için duyduğumuz çalışma daha da azmimizi artırıyor."

Havyard Ship Design tarafından tasarlanan ve DNVGL gözetiminde inşa edilen bu 4 yolcu gemisi, Norveç'in Bergen - Kirkenes tarihi Fjord hattında faaliyet gösterecek. Yolcu gemileri, yüksek enerji verimliliği sağlayan ve düşük emisyon gereksinimlerini karşılayan LNG ve batarya ile çalışacaklar.

Her gemi 6500 kW's batarya kapasitesine sahip olacak, bu da şu ana kadar bir gemide bulunan en yüksek enerji kapasitesi demek. Uzunluğu 124 metre, genişliği 22 metre olan gemiler Bergen - Kirkenes tarihi hattında yolcularına en yüksek konfor standartlarını sağlamayı amaçlayan, farklı ve iyi tasarlanmış konaklama alanları ile yüksek iç standartlar sağlayacak.



TEMAR DENİZCİLİK
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

Vira
Bismillah

Temar Denizcilik her zaman yanınızda.

Tüm balıkçılarımıza

Haydi Rastgele



MERKEZ OFİS
0 216 582 00 52
İçmeler Mah. Aydınlı yolu Cad. No:34/4
Tuzla / İSTANBUL



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



TUZLA MAĞAZA
0 216 582 00 52
Evliya Celebi Mh. Mehmet Akif Sk.
No:3/1 Tuzla - İstanbul



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

info@temar.com.tr - www.temar.com.tr

   /temardenizcilik

ASELSAN'A İŞ DÜNYASINDAN KÜRESEL ÖDÜL

Pandemi sürecini ilk günden itibaren ciddiyetle ele alıp yürüten ASELSAN, çalışanları ve paydaşlarına değer katan uygulamaları ile Stevie International Business Awards kapsamında gümüş ödülün sahibi oldu. Şirket, koronavirüs dönemindeki projeleri ile “Most Valuable Corporate Response – En Değerli Kurumsal Davranış” alanında ödüle layık görüldü.



ASELSAN, pandemi sürecinin ilk günlerinden itibaren çalışanlarına güvenli bir ortam sağladı. İş ortaklarına milyarlarca liralık destek sağlayarak tedarik zincirini devam ettirdi ve ekonomiyi destekledi. Ülke savunması için planlanmış olan seferberlik hali çalışma düzenini solunum cihazı üretimi için hayata geçirerek ihtiyaca hızla cevap verdi. ASELSAN, hayata geçirdiği uygulamalar ile Defense News dergisine göre dünyada pandemi sürecini en iyi yöneten dört savunma şirketinden biri olurken, TSE COVID-19 Güvenli Üretim/ Güvenli Hizmet Belgesini ilk alan şirketlerden oldu.

Salgın sürecinde ASELSAN çalışanları ve ASİL Derneği de toplum yararına çalışmalarda bulundu. Faaliyetlere gönüllü katılan ASELSAN çalışanları, dernek vasıtasıyla ihtiyaç sahiplerine yüzbinlerce liralık kaynak aktardı. Tüm bu çalışmalarının bir sonucu olarak “Stevie International Business Awards” kapsamında ASELSAN, koronavirüs dönemindeki projeleri ile “Most Valuable Corporate Response – En Değerli Kurumsal Davranış” alanında gümüş ödüle layık görüldü.

ÖNCELİK ASELSAN ÇALIŞANLARININ

ASELSAN, çalışanlarının sağlığını korumak ve güvenli bir iş ortamı sağlamak amacıyla pandeminin ilk gününden itibaren ilgili tüm birimlerin

üst düzey yöneticilerinin katılımı ile Sağlık Tedbirleri Kurulu kurarak faaliyetlerine başladı. Salgın süresince kamu kurum ve kuruluşlarının belirlediği tüm düzenlemelere mutlak suretle uyuldu. ASELSAN çalışanlarının ve paydaşlarının sağlık ve güvenliğini sağlanması amacıyla mesleki risklerin önlenmesi, eğitim ve bilgi verilmesi dâhil her türlü tedbir alındı. Tedbirler kapsamında sorumlu birimler teşkil edilerek sağlık ve güvenliğin sağlanması doğrultusunda gerekli araç ve gereçler temin edildi. ASELSAN çalışanlarının pandemi sürecindeki her türlü ihtiyacına hızla yanıt verildi.

COVID-19 GÜVENLİ ÜRETİM/GÜVENLİ HİZMET BELGELİ İLK SAVUNMA ŞİRKETİ

ASELSAN, Türk Standartları Enstitüsü (TSE) tarafından belirlenen tüm standartları yerine getirerek COVID-19 Güvenli Üretim/Güvenli Hizmet Belgelendirmesine hak kazanan ilk savunma sanayii şirketi oldu.

ASELSAN, Defense News Top 100 Listesine göre pandemi sürecini en iyi idare eden dünya çapındaki dört firmadan biri seçildi.

ÜRETTİĞİ SOLUNUM CİHAZLARI İLE DÜNYAYA NEFES OLDU

ASELSAN; COVID-19 salgını esnasında, Türkiye'nin güçlü kalabilmesi adına başta Türk Silahlı Kuvvetleri olmak üzere bütün paydaşlarına kesintisiz ve güvenilir hizmet vermeyi sürdürdü. Savunma ve güvenlik alanlarında ihtiyaçlara cevap vermeye devam ederken, yerli solunum cihazının tasarlanması ve geliştirilen diğer sağlık teknolojileri ile Türkiye'de sağlık sektörünün gelişmesine öncülük

etti. ASELSAN tarafından seferberlik ruhu ile üretilen solunum cihazları tüm dünyada nefes oldu.

ASİL DE ÇALIŞMALARA KATILDI

Koronavirüs salgını sürecinde çok sayıda ASELSAN çalışanı mesai saatleri dışında gönüllü olarak görev aldı. ASELSAN çalışanlarının Milli Dayanışma Kampanyasına maddi katkısı da 200 bin TL'nin üzerinde oldu.

ASİL Derneği de salgın döneminde toplum yararına çalışmalarına hız verdi. Dernek, “Ramazanın bereketi paylaştıkça artar” kampanyası düzenleyerek binlerce ihtiyaç sahibi aileye gıda kolisi ve nakit yardımı ulaştırdı. ASİL, 21 hastaneye binlerce cerrahi ve N95 maske, siperli yüz maskesi, koruyucu gözlük, tulum, galoş, bone ve eldiven hibe ederek sağlık çalışanlarına destek verdi.

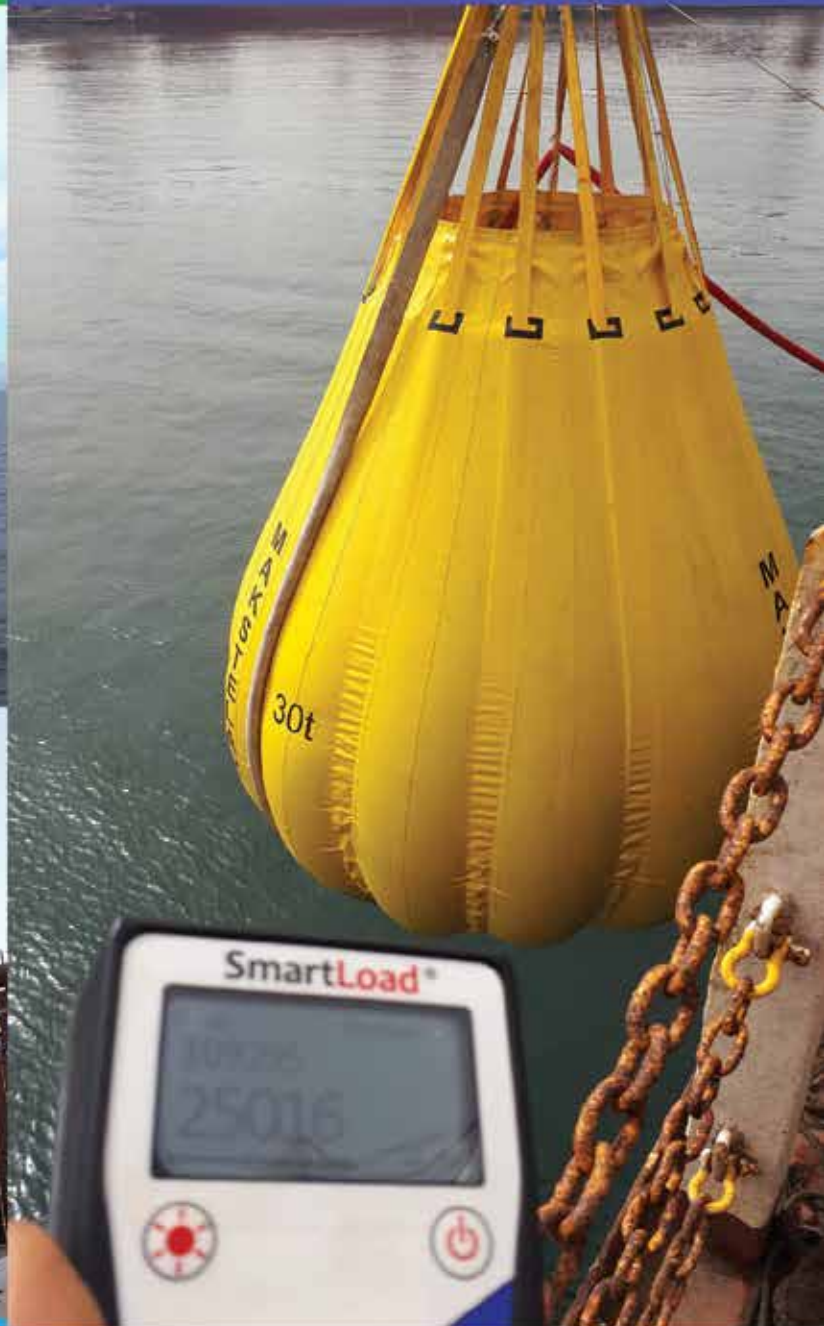
TEDARİKÇİLERİNE DESTEĞİNİ ARTIRARAK SÜRDÜRDÜ

ASELSAN ve iş birliği içinde olduğu şirketlerde pandemi ile mücadele aralıksız devam ediyor. Savunma sanayi ekosisteminin sürdürülebilirliği konusunu temel öncelik olarak gören ASELSAN, pandemi sürecinde tedarikçilerine desteğini artırarak sürdürdü. Tedarik süreçlerinde hiçbir aksamaya yer verilmeyen bu dönemde 5 bini aşkın paydaş kuruluşu yeni siparişler vermeye devam etti. 2020 yılının Nisan ayında faaliyetlerin kesintisiz devam ettirildiğinin bir göstergesi olarak ASELSAN'ın tedarikçilerine yönelik olarak “Gücümüz Bir” platformu devreye alındı. Bu platformla teklif alma, kalite, ürün temini, eğitimler, tetkik süreçleri, tedarikçi karnesi ve duyurular gibi faaliyetler kesintisiz yürütüldü.



EFE MARINE SAFETY

- Güverte Ekipman Yük Testi
- Filika/Kurtarma Botu Mataforası
- FreeFall Mataforası
- Provision/Kumanya Krenyleri
- Deck/Kargo Krenyleri
- Ağırlık Ölçümü ve Sertifikalandırma
- Filika Servisi
- Her Türlü Ekipman Tedariği



BUREAU
VERITAS



Evliya Çelebi Mah. Fersah Sok. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi B Blok 2. Kat No: 36 Tuzla İSTANBUL/TÜRKİYE

Tel: +90 (216) 395 23 96 • Email: info@efemarinesafety.com

www.efemarinesafety.com

KRUVAZİYER SEKTÖRÜNDE ARTIK TÜRKLER DE VAR

Son yıllarda giderek popülerleşen Cruise Tatili sektörü, dünyada yaklaşık 40 milyar dolarlık büyüklüğe ulaştı. Akdeniz’de bu büyüklükten aslan payını alan İtalyan ve Yunan şirketlerine karşı Türkiye’den ilk hamle Miray International - Miray Cruises’den geldi. Sektörde uzun yıllardır hizmet veren şirket, lüks yolcu gemisini satın alarak Cruise sektöründe büyük bir yatırım gerçekleştirdi.



Bu satın almanın kruvaziyer otel işletmeciliği sektörü için çok önemli olduğunu belirten Miray International - Miray Cruises Genel Müdürü Ahmet Yazıcı, “Cruise; çok büyük bir sektör ve Akdeniz’de bu büyüklükten en çok payı İtalyan ve Yunan şirketleri alıyor. Türk şirketleri faaliyetlerini kiralık gemilerle sürdürdüğü için süreklilik sağlanamıyor. Miray International - Miray Cruises olarak sefere hazırladığımız lüks gemimizle Cruise sektöründe büyük başarıya imza attık. Bu satın alma Türk Cruise sektörü için tarihi bir hamledir. Uluslararası rekabette elimizi güçlendirecektir” ifadelerini kullandı.

KUŞADASI’NDA BEKLİYOR, YAKIN ZAMANDA TURLARA BAŞLAYACAK

Kuşadası’nda hizmete hazır halde bekleyen Miray Cruise gemimiz, yakın zamanda turlarına başlayacak. Miray Cruise gemisinin Akdeniz’in en gözde seyahat gemilerinden biri olduğunu belirten Ahmet Yazıcı, şu bilgileri paylaştı: “400 yolcu kabini



(lüks oda) bulunan gemimiz, 1.000 yolcu kapasitesine sahip. 164 metre uzunluğunda olan seyahat gemisi, yakın zamanda Türkiye çıkışlı turlarına başlayacak.

Ege ve Akdeniz’de yolculuk edecek gemi Türk konseptinde servis ve yemek standartlarıyla hizmet vererek farkını ortaya koyacak.”

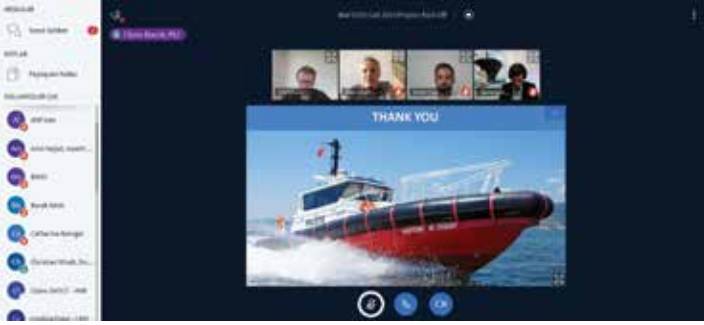
PANDEMİ NEDENİYLE OLAĞANÜSTÜ ÖNLEMLER ALINDI

Cruise tatilinin pandemi dönemindeki güvenilir tatil seçeneklerinden biri olduğunun altını çizen Ahmet Yazıcı, “Gemi içindeki misafirler ve hizmet sunan görevliler, önlemler dâhilinde içeri alınmış sağlık kontrolleri yapılmış

kişilerdir ve gemiye alınan herkesin koronavirüs testleri yolculuktan hemen önce yapılır. Bu kişiler gemi içinde dışarıyla etkileşim halinde olmadığı için hiçbir görevli ya da misafir bir başkası için tehlike arz etmez. Gemiye giriş anından, turun bitimine kadar Dünya Sağlık Örgütü’nün (WHO) ve Sağlık Bakanlığımızın önerdiği tüm önlemler ve kurallar gemide disiplinle uygulanmaktadır. Cruise seyahatleri boyunca yolcu ve mürettebatın sağlık durumu hem liman otoriteleri hem de gemi yönetimindeki sağlık ekibi tarafından sürekli gözlemlenmektedir. Bu kişiler gemi içinde dışarıyla etkileşim halinde olmadığı için hiçbir görevli ya da misafir bir başkası için tehlike arz etmez.” şeklinde konuştu.

OTONOM DENİZ ARACI PROJESİNDE İLK TOPLANTI

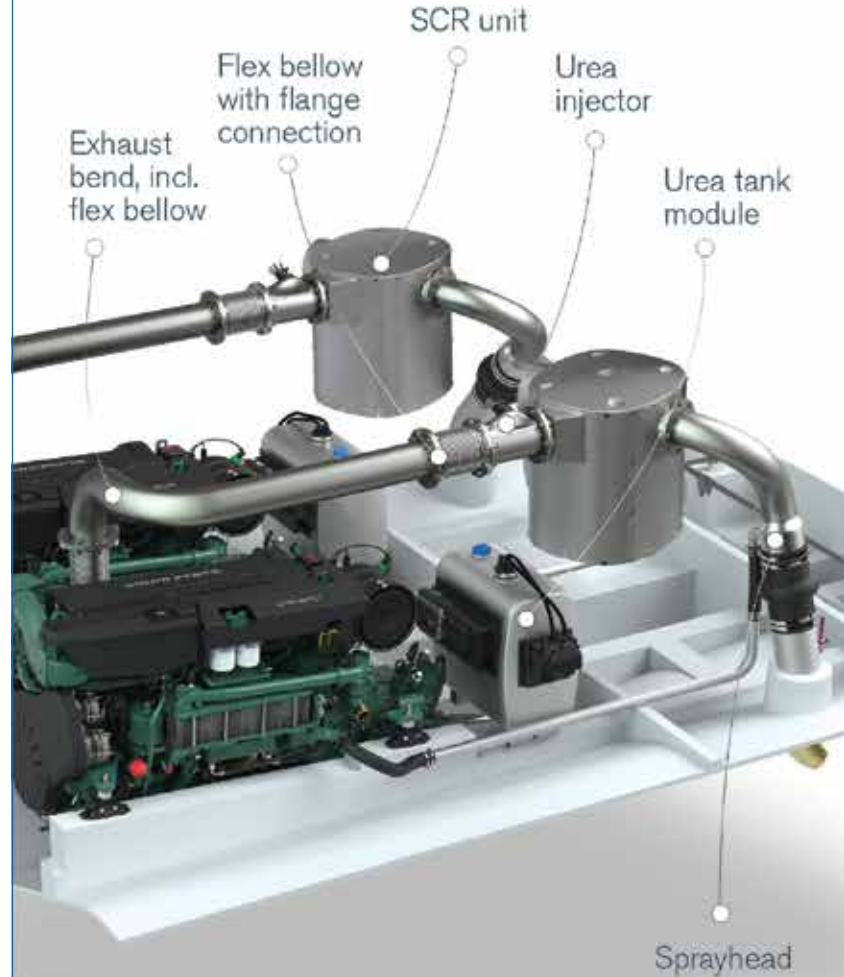
AUTOPLAN (Kayıcı ve Yarı Kayıcı Tekneler İçin Otonom Seyir Asistanı Sistemi) proje başlangıç toplantısı 10 Eylül 2020'de proje ortakları ve danışmanların katılımıyla gerçekleştirildi.



Karşılıklı olumlu görüşmeler neticesinde, çok daha verimli ve çevreye duyarlı bir kayıcı tekne tasarlamak ve üretmek için hazırlanan çalışma planı kabul edildi. Düşük yakıt tüketimine sahip ve çevre dostu bu tekne aynı zamanda yüksek hızlara çıkabilecek. Kayıcı Teknenin operasyonlar sırasında yaşanabilecek kritik durumları önceden tahmin edebilmesi ve operasyonel güvenliğin artırılabilmesi için Otonom Seyir Asistanı (İYH) geliştirilecek. Proje dahilinde optimize edilen tekne tasarımına, deniz kazalarında insan faktörünün etkisini azaltıp güvenliği ve konforu artıracak Otonom sistemleri entegre edilecek. Sayısal simülasyonlar ve doğrulama için model testlerinden sonra, optimize prototip otonom teknenin kapsamlı tam ölçekli deniz testleri gerçekleştirilecek. AUTOPLAN Projesi, Alman Ekonomi ve Enerji Bakanlığı ve TÜBİTAK Türkiye tarafından, ERA-NET Cofund'ın desteklediği bir Avrupa Birliği Horizon 2020 Araştırma ve Yenilik programı olan MarTERA (Yeni Bir Çağ için Denizcilik ve Deniz Teknolojileri) çerçevesinde finanse edilmektedir.

MarTERA 2019 toplantısı, 15 Eylül'de, aralarında MarTERA ortakları ve finanse edilen on iki projenin koordinatörlerinin de bulunduğu on bir ülkenin katılımıyla pandemi nedeniyle, çevrimiçi video konferans yoluyla gerçekleştirildi. Proje koordinatörlerinin projelerinin hedeflerini ve fikirlerini vurguladıkları toplantıda Proje Koordinatörü olarak UZMAR, AUTOPLAN projesinin vizyonunun sunumunu yaptı. Hedef ve sunumların başarıyla aktarıldığı toplantıyla proje ortakları gelecekteki işbirlikleri konusunda iletişimlerini de pekiştirdi.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

2021 DÜNYA DENİZCİLİK GÜNÜ TEMASI BELLİ OLDU

Gemi personelinin dünya ticaretindeki hayati rolüne ilişkin farkındalık yaratmak amacıyla 2021 yılı için Dünya Denizcilik Teması, “Denizciler: Deniz Taşımacılığı Geleceğinin Merkezinde” olarak belirlendi.



COVID-19 salgınının gemi personeline yönelik olağanüstü ve eşi benzeri görülmemiş sorumluluklar yüklemesinden dolayı tüm dünyada gemi personelleri bir odak noktası haline geldi. Kontratlarının sonuna gelmiş olmalarına rağmen gemilerde kalmış ve halen kalmak zorunda olan yüz binlerce gemi personeli bu süreçte sevdiklerini görmeden aylarca denizde yaşamlarını devam ettiriyor.

Normal zamanlarda veya salgın sürecinde dünya ticaretinin devam etmesi için ön saflarda yer alan, kilit ve temel çalışan olarak adlandırılan gemi personelleri tarafından sağlanan olağandışı katkılar, 2020 yılında yaşanan mürettebat değişimi krizi ile ön plana çıktı.

Yazışma şeklinde gerçekleştirilen 32. Olağandışı oturumu için toplanan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) Konseyi, IMO Genel Sekreteri Kitack Lim tarafından sunulan

“Denizciler: Deniz Taşımacılığı Geleceğinin Merkezinde” temasını onayladı.

Söz konusu tema; güvenlik, deniz güvenliği, çevrenin korunması, deniz çalışanlarının refahı ve artan dijitalleşme ve otomasyona ilişkin denizcilik sektörünün geleceği ile ilgili konuların araştırılması için çeşitli faaliyetlerin gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak.

Ayrıca tema, deniz taşımacılığı sektörünün kalbi olarak görülen deniz çalışanlarına odaklanması konusunda IMO Sekreteriyasına, Üye Ülkelere ve danışman statüsündeki Sivil Toplum Örgütleri'ne esneklik sağlayacak.

IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, COVID-19 salgınının küresel tedarik zincirinin işleyişini ve deniz taşımacılığının emniyetli ve verimli çalışmasının kolaylaştırılmasının sağlanmasında çok önemli olduğunu ve bu önemin her zamankinden daha

fazla gösterdiğine değindi. Lim: “Bu zor zamanlarda uluslararası toplum, deniz taşımacılığı hizmetlerinin ve gemi personellerinin tıbbi malzeme ve gıda dahil olmak üzere hayati önem taşıyan malları teslim etme becerisinin, bu salgın ile mücadele konusunda çok önemli bir rol oynadığını gösterdi. Söz konusu durum, dünyadaki gemi personellerinin işlerine olan adanmışlıkları ve profesyonellikleri olmadan gerçekleştirilemezdi” dedi.

2021 yılı için belirlenen dünya denizcilik temasının, Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'nde yer alan (United Nations Sustainable Development Goals – UN SDGs) başta eğitim ve öğretime yönelik 4 numaralı Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi olmak üzere, insanın temel haklarına ve aynı zamanda iş güvenliği ile ücret koşulları açısından işçilerin haklarına saygı duyan istihdamın sağlanmasına yönelik 8 numaralı Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi; güçlü bir denizcilik sektörünün teşvik edilmesi ile ilişkili olan sanayi, yenilikçilik ve altyapıya yönelik 9 numaralı Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi ve gemilerde kadın istihdamını teşvik etme ve toplumsal cinsiyet eşitliğine yönelik 5 numaralı Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi ile bağlantısı bulunmaktadır.

Buna ek olarak gemi personelleri “Sürdürülebilir Bir Gezegen için Sürdürülebilir Gemi Taşımacılığı” temasının da merkezinde olduğu için söz konusu tema, 2020 yılı için belirlenen temanın bir devamı olarak görülebilir.

SEFİNE TERSANESİ YOLCU FERİBOTUNU TESLİM ETTİ

Sefine Tersanesi tarafından Torghatten Trafikkselskap AS firması için üretilen HEILHORN adlı yolcu feribotu, 6 Eylül 2020 tarihinde teslim edildi.



Çift uçlu arabalı feribot sınıfına giren RORO gemisinin mürettebat dahil toplam 200 kişilik yolcu kapasitesi bulunuyor. 60 adet binek araç kapasitesine sahip feribot, tır ve kamyon gibi ağır ticari araçların feribota alınması durumunda; 6 ağır ticari araca ek olarak 18 binek araç alabilecek kapasiteye sahip. Toplam hacmi 3100 Groston olan HEILHORN'un uzunluğu 84,4 metre, genişliği ise 14,2 metre. HEILHORN, tamamen elektrik ile çalışması ve sıfır emisyon özelliği sayesinde yeni nesil çevre dostu deniz araçlarının önemli temsilcilerinden birisi. Batarya sisteminin yanı sıra, seyir sırasında batarya sistemi ile ilgili herhangi bir arıza olması durumunda devreye girecek olan ve biodiesel oil ile çalışan dört adet jeneratörü bulunuyor. Şaftı bulunmayan feribot, sahip olduğu yüksek manevra kabiliyeti bulunan azimuth thruster'lar sayesinde hem enerji tasarrufu sağlıyor hem de gemi trafiğinin yoğun olduğu yerlerde yüksek hareket hızı sergileyebiliyor.

HEILHORN'un önemli özelliklerinden bir diğeri ise, araçların park edildiği güvertenin tamamen kapalı olması. Böylece HEILHORN, yolcuları için daha güvenli bir yolculuk sunuyor. Norveç'in Vennesund ve Holm yerleşkeleri arasında sefer düzenleyecek olan feribot, günde toplam 30 sefer gerçekleştirecek. Seyir süresi 20 dakika süren feribotun terminal süresi ise 10-15 dakika kadar sürecek. Terminal sürecinde yolcu değişimi gerçekleştirilecek ve bataryalar şarj edilecek.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

GAZ ÖLÇÜM UZMANI SEMİNERİ'NİN İKİNCİSİ DÜZENLENDİ

Toplam altı gün süren seminerin teorik bölümleri 07-11 Eylül 2020 tarihlerinde Holiday Inn İstanbul Tuzla Bay Otel'de tamamlandı. Uygulama bölümü ise 12 Eylül 2020 tarihinde TK Tuzla Shipyard'da yapıldı.



Seminer, pandemi önlemlerine azami derecede özen gösterilerek, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün görevlendirdiği bir gözlemci eşliğinde gerçekleştirildi.

Seminerin 1. ve 2. gününde; Eğitimci Engin Kaya tarafından "İlgili Mevzuat ve Uygulama Genel Bilgileri", "Gemi ile İlgili Tanımlar", "Gaz Ölçümü ve Sertifikalandırma", "Gaz Çeşitleri", "Yanma ve Patlama ile İlgili Genel Bilgiler", "Örnek Alma", "Gaz Ölçüm



Cihazlarının Tanıtımı", "Kapalı Yerlerin Sınıflandırılması", "Kapalı Alanlara Giriş ve Çalışma İzinleri ile Tehlikeler" ve "Tankların Yıkınması ve İnertleme" konuları aktarıldı. Seminerin 3. ve 4. günü; Eğitimci Bülent Ustalar tarafından "Kapalı ortamlar, acil durumlarda alakalı iş sağlığı ve güvenliği mevzuatı", "Parlayıcı veya patlayıcı gaz ve kimyasallarla iş sağlığı ve güvenliği mevzuatı", "Denizde Güvenlik", "Can Kurtarma Araçlarının Bakımı" ve "Can Kurtarma Araçlarının Kullanımı" konuları, eğitimci Ersin Şeker tarafından

ise "İlk Yardım" konusu işlendi. Seminerin 5. günü; Eğitimci İlknur Batuk tarafından "Temel iş sağlığı ve güvenliği kuralları", ve "Yangın güvenliği" konusu ele alındı. Seminerin son günü ise TK Tuzla Shipyard'da Eğitimci Engin Kaya tarafından uygulamalı olarak gerçekleştirilen "Kapalı Ortamlar", "Acil Durumlar", "Parlayıcı veya Patlayıcı Gaz ve Kimyasallarla Alakalı İş Sağlığı ve Güvenliği Uygulamaları" ve "Gaz Ölçüm ile ilgili Uygulama Örnekleri" gerçekleştirilerek seminer tamamlandı.

Seminer sonunda TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Genel Sekreteri Orçun Balbaş tarafından katılımcılara sertifika verildi. Katılımcılar, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nün düzenleyeceği sınav sonrasında, Gaz Ölçüm Uzmanı olarak yetkilendirilecek.

GEMİADAMI BELGE SÜRELERİ UZATILDI

Ulaştırma ve Altyapı Genel Müdürlüğü tarafından denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren önemli bir karar alındı. Karara göre Gemiadamı belge süreleri yıl sonuna kadar uzatıldı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü geçtiğimiz Haziran ayında da Covid-19 salgınıyla mücadele kapsamında denizcilere verilmiş olan gemi adamı cüzdanı, gemi adamı yeterlilik belgesi ve STCV sertifikalarını üç ay uzatma kararı almıştı.

Bu karar liman başkanlıkları, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve diğer ilgili kurumlara bildirilmişti.

Gemi adamı belgelerini bir kez daha uzatma kararı alan Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada pandemi süreci nedeniyle uluslararası seferde bulunan gemilerde çalışan gemi adamlarının belge yenilemelerinde sıkıntı yaşamaması amacıyla Gemiadamı Cüzdanı, Gemiadamı Yeterlilik Belgesi, GMDSS Radyo Operatör Belgeleri, STCW sertifikaları ile Gemiadamı Sağlık Yoklama Belgelerinin süreleri 31 Aralık 2020 tarihine kadar uzatıldı.



HAYDARPAŞA LİMAN HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.

Güvenilir Ortak & Profesyonel Hizmet
Reliable Partner and Professional Service

www.limangumrukleme.com



İddia ediyoruz; kaliteli, istikrarlı ve en ekonomik olan biziz... Bizimle çalışın, giderleriniz %50 azalsın...

- || Türkiye'nin tüm limanlarında gemi acentelik servisleri
- || Lashing/unlashing hizmetleri
- || Özet beyan tescili
- || Boğaz acentelik hizmeti
- || Tayfa transferleri
- || Ambar onayları
- || Tüm konteyner hatlarına line hizmeti
- || Tüm limanlarda gümrük hizmetleri
- || Raporlamalar
- || Geçici kabul hizmeti
- || Gemi operasyon ve puantörlük hizmetleri
- || Liman hizmetleri

MERKEZ OFİS: DÜMLUPINAR MAH. YUMURTACI ABDİBEY CAD. TEKNİK YAPI CONCORD 1. ETAP A BLOK NO: 15 K: 6 D: 52 FİKİRTEPE / KADIKÖY / İSTANBUL
TEL: +90 216 337 83 71 / haydarpasa@limangumrukleme.com

DIŞ TİCARET RAKAMLARINA KOVİD-19 ETKİSİ

Ticaret Bakanlığının Ağustos ayı geçici dış ticaret istatistiklerinden oluşan veri bülteni açıklandı. Genel Ticaret Sistemine (GTS) göre ihracat ağustosta geçen yılın aynı ayına göre yüzde 5,74 azalarak 12 milyar 463 milyon dolar olarak kayıtlara geçti.



İthalat, yüzde 20,64 artarak 18 milyar 776 milyon dolara, dış ticaret hacmi yüzde 8,52 artarak 31 milyar 239 milyon dolara, dış ticaret açığı da yüzde 169,7 artışla 6 milyar 312 milyon dolara yükseldi. İhracatın ithalatı karşılama oranı yüzde 66,4 olurken altın hariç ihracatın ithalatı karşılama oranı ise yüzde 82,9 değerine ulaştı.

Ağustosta geçen yılın aynı ayına kıyasla yüzde 394 artışla 4 milyar 82 milyon dolarlık altın ithalatı gerçekleştirilirken, bunun 1989 yılından bu yana aylık bazda en yüksek altın ithalat rakamı olduğu hesaplandı. Ocak-ağustos döneminde ise geçen yılın aynı dönemine kıyasla altın ithalatı yüzde 153 artış göstererek 15 milyar 118 milyon dolar oldu.

İşlenmemiş veya yarı işlenmiş altın ithalatı hariç tutulduğunda ağustos ithalatının geçen yılın aynı ayına göre

yüzde 0,3 azaldığı görüldü. Bunun sonucunda da işlenmemiş veya yarı işlenmiş altın dış ticareti hariç olarak bakıldığında ağustosta ihracatın ithalatı karşılama oranının yüzde 82,9'a çıktığı hesaplandı. Ocak-ağustos dönemine bakıldığında ise bu oranın yüzde 83,6 düzeyinde olduğu tespit edildi. Geçen ay en çok ihracat 6 milyar 112 milyon dolarla "ham madde (ara mallar)" grubunda gerçekleştirildi. Bu grubu, 4 milyar 911 milyon dolarla "tüketim malları" ve 1 milyar 371 milyon dolarla "yatırım (sermaye) malları" takip etti.

Ağustosta en çok ihracat yapılan fasıl ise 1 milyar 258 milyon dolarla "kazanlar, makineler, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler" oldu. Bunu, 1 milyar 246 milyon dolarla "motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler, diğer kara taşıtları" ve 761 milyon dolarlık satışla "örme giyim eşyası ve aksesuarı" izledi.

Geçen ay en fazla ihracat yapılan ülke 1 milyar 210 milyon dolarla Almanya oldu. Bu ülkenin ardından 989 milyon dolarla İngiltere ve 740 milyon dolarla ABD geldi.

Ağustos ayında en önemli ihraç pazarı olan Avrupa Birliğinde yaşanan talep daralmasına ilave olarak, Türkiye'de üretim yapan otomotiv firmalarının ağustos ayında yıllık rutin bakım araları kapsamında üretimlerine ara vermesi nedeniyle otomotiv sektöründe üretim ve ihracatta daralma yaşandı.

Bu kapsamda, ağustosta motorlu kara taşıtları ihracatı geçen yılın aynı ayına kıyasla yüzde 18,02 azaldı. Ağustosta motorlu kara taşıtları ihracatında yaşanan bu düşüş aylık bazda ihracat düşüşünün yüzde 36'sını oluşturdu.

YAŞANAN DARALMA GEMİ YAKITLARINI ETKİLEDİ

Petrol fiyatlarında yaşanan düşüşe ilave olarak, yeni tip koronavirüs (Kovid-19) salgını döneminde uluslararası ticarete yaşanan daralmaya bağlı olarak azalan sevkiyatlar nedeniyle gemi yakıtları, seyahat kısıtlamalarına bağlı olarak azalan uluslararası seyahatler nedeniyle hava taşıtları yakıtı ihracatında geçen yılın ağustos ayına kıyasla daralma yaşandı.

Bu kapsamda, ağustosta petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar ihracatı ise geçen yılın aynı ayına kıyasla yüzde 61,55 azalarak 244 milyon dolar olarak gerçekleşti. Ağustosta bu sektörün ihracatında yaşanan düşüş aylık bazda ihracat düşüşünün yüzde 51,5'ine denk geldi.

ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

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

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

YAF DIESEL 6 GEMİLİK BWTS ANLAŞMASI İMZALADI

Denizcilik sektöründe gemi ekipman ve yedek parça alanında hizmet veren YAF DIESEL, Unimarin Denizcilik ile 6 gemilik bir BWTS anlaşması yaptı.



Yaf Diesel tarafından satışı gerçekleştirilen BSYK marka balast suyu yönetim sistemlerine ilgi her geçen gün artıyor. Unimarin de BSYK marka filtresiz balast suyu arıtım yöntemini seçen

firmalar arasına katıldı. Kısa bir zaman önce Rusya merkezli armatörlük firması Linter LLC ile 40 gemiyi kapsayan bir sözleşme imzalayan Yaf Dizel, Unimarin ile de 6 gemi için anlaşmaya yaptı. Yaf

Diesel ve Unimarin arasında imzalanan anlaşma kapsamında Unimarin, filosunda bulunan 6 gemiye BSYK marka filtresiz sistem kurulacak. Unimarin filosundaki ilk uygulama 7,930 DWT Çelik 1 gemisine yapılacak. Çelik 1 gemisine sistem teslimat ve montaj tarihi 30 Nisan 2021 olarak planlanıyor. 2021'in ekim ayında da Tevfik Bey gemisine sistem teslimatı ve montajının yapılması öngörülüyor. Unimarin filosundaki diğer gemiler olan Selam, Hızır, Mehmet Bey ve Mehmet Aga gemilerine ise sistem teslimatı ve montajı 2022 yılında gerçekleştirilecek.

DOĞU KARADENİZ'DEN 73 MİLYON DOLARLIK SU ÜRÜNLERİ İHRACATI

Doğu Karadeniz Bölgesi'nden 2020 yılının ocak - ağustos döneminde 73 milyon 7 bin 203 dolarlık su ürünleri ihracatı gerçekleştirildi.



Doğu Karadeniz İhracatçıları Birliği (DKİB) verilerinden yapılan derlemeye göre, bölgeden yılın 8 aylık döneminde 29 ülkeye 33 bin 55 ton su ürünleri satıldı. Söz konusu dönemde Rusya Federasyonu, Peru, Fransa, Norveç ve Vietnam, en fazla dış satım yapılan ülkeler oldu. Ocak-ağustos döneminde Rusya Federasyonu'na 22 milyon

125 bin 379, Peru'ya 11 milyon 112 bin 65, Fransa'ya 8 milyon 39 bin 154, Norveç'e 7 milyon 42 bin 649, Vietnam'a ise 6 milyon 784 bin 612 dolarlık ihracat gerçekleştirildi.

En az ihracat yapılan ülkeler ise Umman, Bahreyn, Kuveyt, Afganistan ve Kosova oldu. Bu ülkelere toplam 14 bin 566 kilogram ürün ihraç edilerek 57 bin 598 dolar gelir sağlandı.

Geçen yılın aynı döneminde 22 ülkeye ihracat gerçekleştirilirken, bu dönem aralarında Tayvan, Polonya, Endonezya, Avusturya, Ukrayna ve Hollanda'nın da yer aldığı 29 ülkeye satış gerçekleştirildi. 2019 ocak-ağustos döneminde bölgeden yapılan

23 bin 623 ton su ürünleri ihracatından 54 milyon 823 bin 470 dolar kazanç elde edilmişti. Bu yılın aynı döneminde gerçekleştirilen ihracat, geçen yıla göre miktar bazında yüzde 39,93, değer bazında ise yüzde 33,15 arttı.

Bu sene ihracat yapılan ülkeler arasında en fazla gelir artışının sağlandığı ülke Norveç oldu. Geçen yılın 8 aylık döneminde 365 bin 974 dolar ihracat gerçekleştirilen Norveç'e bu yıl yapılan ihracat 7 milyon 42 bin 649 dolara ulaştı.

DKİB Yönetim Kurulu Başkanı Saffet Kalyoncu, bölgeden gerçekleştirilen su ürünleri ihracatında artış grafiğinin sürdüğünü vurguladı.



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

GLOBAL PORTS HOLDİNG, SEKTÖRÜNDE TURQUALİTY'E KABUL EDİLEN İLK ŞİRKET OLDU

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi ve Global Yatırım Holding iştiraki Global Ports Holding, Turquality Marka Destek Programı'na kabul edildi.

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi ve Global Yatırım Holding iştiraki Global Ports Holding, Türk ürünlerinin yurtdışında markalaşması, Türk malı imajının yerleştirilmesi ve Turquality'nin desteklenmesi amacıyla oluşturulan 'Turquality Marka Destek Programı'na kabul edildi. Global Ports Holding kendi alanında programa kabul edilen ilk şirket oldu. Portföyünde 13 ülkede 21 liman bulunan Global Ports Holding, program ile birlikte yeni projelere odaklanacak.

Yolcu deneyimini anlamak için bugüne kadar birçok çalışma yapan Global Ports Holding, destek programı kapsamında müşteri deneyimini geliştirecek dijital bir proje yürütecek. Müşteri yönetimi konusunda Salesforce ile "bütünsel ilişki yönetimi" sistemine geçiş yapmaya karar veren Global Ports Holding, finans ve



operasyonun entegre edildiği bir platform üzerinde de çalışmalarını sürdürüyor.

'TURQUALİTY PROGRAMI BİZİ DAHA DA GÜÇLENDİRECEK'

Turquality Marka Destek Programı'nın, şirketin dünya liderliğini daha da pekiştireceğini vurgulayan Global Ports Holding CEO'su Emre Sayın,

programa kabul edilmekten büyük mutluluk duyduklarını söyledi. Program kapsamında yürütecekleri projelerin, uluslararası arenada kendilerini daha da güçlendireceğini kaydeden Sayın, "13 ülkede 19'u kruvaziyer 2'si ticari olmak üzere 21 limanımız ile Karayipler'den Singapur'a kadar uzanan bir ağa sahibiz. Dünyada sektörünün lideri olan tek Türk şirketi olarak bunu devam ettirmenin bu noktaya gelmekten daha zor olduğunun farkındayız ve kendimizi sürekli yeniliyoruz.

Türkiye'ye döviz girdisi sağlamanın yanında bir sektörün standartlarını belirliyor ve bunu yaparken Türk firmalardan destek alıyoruz. Devletimizin tam da bu amaçla kurduğu Turquality programından alacağımız güç ile yürüttüğümüz projeler bizi daha da güçlendirecek" dedi.

ŞEHİR HATLARINDA BİR İLK!

169 yıllık İBB Şehir Hatları'nda, ilk kez kadın gemiciler çalışmaya başladı. Yaşları 19-23 arasında değişen, lise ve üniversitede denizcilik eğitimi almış beş genç kadın gemicinin hedefi, gemilerde kaptan olmak.

Kadın gemiciler işe alınırken, denizcilik meslek lisesi mezunu, stajlarını tamamlamış ve deniz deneyimine sahip olmaları şartları arandı. Ayrıca kişisel kariyer planlamaları, denizcilğe karşı hevesleri, kurum kültürüne uyumlu olmaları gibi kriterler de belirleyici oldu. Kadın gemiciler şimdilik, 08.00-17.00 arasında gemilerde hizmet veriyorlar. Vapurlardaki yaşam alanları da düzenlendikten sonra diğer denizciler gibi 24 saat gemilerde çalışabilecekler.

"KADINDAN GEMİCİ OLMAZ" ALGISI KIRILDI!

Cinsiyet faktörünü işe alım kriterlerinden çıkardıklarını belirten Şehir Hatları



Genel Müdürü Sinem Dedetaş, "Şimdiye kadar kurumumuzda hiç kadın gemici çalışmamış. Yeni arkadaşlarımız istekliydiler. Gemide çalışmayı kendileri tercih etti. Diğer gemicilerimizle aynı prosedürlerden geçtiler. Hevesleri ve liyakatleri olduğunu gördük, biz de

memnuniyetle ekiplerimize kattık. İşin istekle ve sevekle yapılması halinde, kadın-erkek ayrımı olmaması gerektiğini düşünüyorum. Başarıda ve işin kalitesinde, işin sevekle ve istekle yapılması fark oluşturuyor" dedi.

Dedetaş, şunları kaydetti: "En güzeli 'Kadın gemici olmaz' algısını kırmamız oldu. Kadın gemicilerimizin işe başlamasıyla, cinsiyetçi yaklaşımı ortadan kaldırdığımızı düşünüyorum. İş başvurusunda yeterli ehliyet ve liyakat halinde, kadınlığın herhangi bir engel teşkil etmeyeceği müjdesini veriyorum. Kadınlar gönül rahatlığıyla başvurabilirler."



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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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



www.marticevre.com.tr

Türkiye'de transit taşımacılık: Gelişim alanları



EMRE ELDENER *

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD olarak, Türkiye'nin transit taşımacılıkta dünya genelinde bir 'aktarma noktası' olmasının önemini her platformda dile getiriyoruz. 2019 yılında yayınladığımız Lojistik Sektörü Raporu'nda da bu konuya yer vermiştik. Sektör temsilcileri ile gerek çalışma gruplarında, gerekse kamu tarafından düzenlenen toplantılarda bir araya gelerek, transit taşımacılık özelinde bir rapor hazırlanması ile ilgili çalışmalarını hızlandırdık ve "Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları" raporunu 21 Ağustos 2020 tarihinde üyelerimiz ile paylaştık.

UTİKAD Transit Taşımacılık Odak Grubu'nun çalışmaları doğrultusunda UTİKAD Sektörel İlişkiler Departmanı tarafından hazırlanan rapor ile transit taşımacılığın Türkiye'deki mevcut durumu incelendi. Raporda aynı zamanda transit taşımacılıkta darboğaz yaratan noktalar tespit edilerek bunların giderilmesine yönelik çözüm

önerileri sunuldu. Türkiye'de transit taşımacılığı düzenleyen mevzuata ve uygulamalara yer verilen raporda, ayrıca Türkiye'nin entegre olduğu taşımacılık koridorları ile Türkiye'yi transit taşımacılık alanında avantajlı kılacak altyapı yatırımları ve projelerine de değinildi. Türkiye'nin uluslararası transit taşımacılıkta daha rekabetçi koşullara sahip olmasını sağlayacak gelişim alanları tespit edilerek, bu alanlara yönelik önerilere yer verildi. Raporda aynı zamanda UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubu Başkanı Berna Akyıldız tarafından Dubai'ye yapılan saha ziyaretinde elde edilen veriler de yer almaktadır.

Türkiye olarak kara, hava, demir ve denizyolu taşıma türlerinin hepsini aktif olarak kullanabiliyor oluşumuz lojistik açıdan önemli avantajlar sağlamaktadır. Bununla birlikte mevcut konumumuzdan dolayı batı ile doğuyu buluşturan güçlü bir rol üstlenmekteyiz. Türkiye etkin taşımacılık ağına rağmen transit taşımacılık noktasında henüz gerçek potansiyelini ortaya koymaktan uzaktır. Ülkemizin, transit eşya sevklerinde sahip olduğu potansiyeli tam anlamıyla gerçekleştirebilmesi, uygulamadaki ve mevzuattaki bir takım gelişim alanlarına yönelik alınacak tedbirler ve yapılacak iyileştirmeler ile mümkün olabilecektir. Tüm taşıma modları için transit taşımacılık mevzuatı uygulanabilir ve taşımacılığı kolaylaştıracak şekilde dizayn edilmelidir. Bilindiği üzere ülkeler arası dış ticaretin ve taşımacılık faaliyetlerinin kolaylaştırılması amacıyla ulaştırma koridorları oluşturulmaktadır. Türkiye'nin gerek üç kıtanın birbirine yakınlaşmış bir noktada konumlanmış olması, gerekse dünyanın üretim alanları olarak öne çıkan doğu ülkeleri ile bu ülkelerde üretilen eşyaların temel pazarları konumunda yer alan batı ülkeleri

arasında yer alması ülkemizin transit taşımacılığa vermesi gereken önemi vurgular niteliktedir.

Ulaştırma koridorları ile ülkemizin fiziki entegrasyonu sağlanırken, transit geçiş ek olarak Türkiye'nin bölgesel bir lojistik üs olması da hedeflenmelidir. Türkiye'nin transit geçiş için atacağı adımlar, aynı zamanda ülkenin bölgesinde lojistik üs olma hedefini de destekleyecektir. Taşınacak yüklerin Türkiye üzerinden transit olarak taşınmasında gerekli fiziki ve mevzuat altyapısının hem geçiş süresinde, hem de geçiş maliyetinde alternatif ülkelere daha rekabetçi şartlar sunuyor olması gerekmektedir. Transit taşımacılığın artırılması için atılacak adımlar çok kısa sürede hem istihdamı, hem de dış ticaret hacmini arttıracaktır. Bununla birlikte limanlarımız, geçici depolama alanlarımız, karayolu taşıma filolarımız da transit taşımacılıkla ilgili işlemlerin kolaylaştırılmasının etkilerini net bir şekilde görebileceklerdir.

Raporda ayrıca, Türkiye'nin tamamlanan ve devam eden taşımacılık projelerine de yer verilerek, projelerin Asya-Avrupa ticaretinin kesintisiz devam etmesinde üstlenebileceği rollere vurgu yapılmaktadır. Hem UTİKAD "Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları" raporumuzda yer alan önerilerin, hem de diğer sivil toplum kuruluşlarının benzer önerilerinin en kısa sürede hayata geçirilip tamamlanmasını temenni ediyoruz. Bu yöndeki çalışmaların gerçekleştirilebilmesi için UTİKAD olarak her türlü katkıyı vereceğimizi de belirtmek isteriz. Raporumuzun ülkemize, sektörümüze ve üyelerimize fayda sağlamasını diliyoruz.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

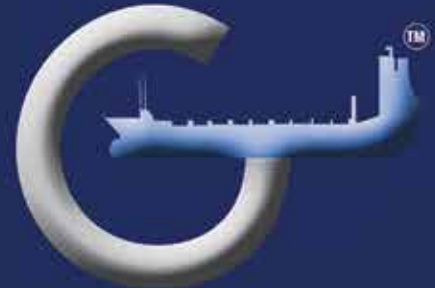


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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



2020 biter mi?



* MUSTAFA MUHTAROĞLU

Bambaşka gündem ve beklentilerle başladığımız 2020 yılı unutulmaz bir sene olarak dünya tarihine geçti. Editörümüz Ayşe Hanım yayın kurulu toplantısında “Mustafa bey artık siz değerlendirmeye yapmalısınız” deyince, bu yazı ortaya çıktı. Baktığımızda yayın kurulunda göreve başladığımızdan bu yana Deniz Ticareti Dergimiz bunker sayfalarında sektörün çok değerli isimleri, çok kıymetli makaleler yazdılar. İşin uzmanı kişiler, çok önemli konularda bilgi verdiler, sektöre katkı sağladılar. Birkaç tanesi sektörde ve hatta idaremizde dahi ses getirip, çalışma programına alındı. Aslında seneyi çok iyi özetleyen bir durum Ayşe Hanım yazmamı istediğinde 46 dolar olan ham petrol, yazıyı yazmaya başladığımda 39.5 dolardı, yayına gönderdiğimde 41.5 seviyelerinde işlem görüyordu...

Evet, her anlamda inanılmaz, adeta film gibi bir yıl oldu. Pandemi tüm dünyayı, tüm hayatı, tüm işleri her şeyi değiştirdi. Bunker sektörü 2020 yılını kural (%0.5 kükürt) değişiminin yaratacağı etkilerle yaşayacağını bekler ve her şeyi ona göre planlarken, kendini bambaşka bir ortamda buldu. Ülkelerin, ekonomilerin kapanmasıyla bunker talebi %30-40'lara varan düşüşler gösterdi, aynı şekilde petrol fiyatları

adeta çakıldı. Brent petrol 20 dolara kadar geriledi, hatta tarihinde ilk kez petrol kağıtları negatif değerlerle el değiştirdi. Gerçekten unutulmaz bir yıl yaşadık; herkesin dediği gibi 2020 bitse derken, ben de biter mi demek istedim, çünkü bence 2020'nin etkileri çok uzun süreli ve oldukça geniş kapsamlı ve derin olacak.

PIYASALAR ÇOK DALGALI OLDU

2019 son döneminde ve 2020 yılı başlarında 65 dolar olan, hatta bir ara 70 doları geçen brent petrol mart sonunda 20 dolara geriledi. Yeni kurala uygun yakıtlar ve motorin yıl başında 700/750 dolarken, nisan - mayısta 175 dolara geriledi. Bu yazı yazılırken brent petrol 40/42 dolar civarında ve bunker fiyatları 300/350 dolar bandında bir nebze dengelenmişti. Tabii bu süreç yazıldığı kadar kolay olmadı, her anlamda yani kalitesi, fiyatı, bulunurluğu vs. birçok bilinmezle hayatımıza giren yeni (düşük kükürtlü) yakıtların bin dolarları bulacağı hesabıyla milyonlarca ton stok yapanlar, bir anda kendilerini büyük zararların içinde buldular. Bu çerçevede ciddi birkaç oyuncu, örneğin Singapur'un üçüncü büyük ikmalcisi iflas etti, birkaç bilinen şirket daha aynı sonla karşılaştı. Bir kaç bunker firmasının sermayesinin tükendiği yazıldı ki, bunun en önemli etkisi piyasada emtia (ve bunker) finansmanı yapan birçok bankanın bu işi bırakması, desteğini çekmesi oldu. Bunun gerçek tezahürlerini talep toparlanıp, fiyatlar yükselince göreceğiz.

Tüm dünyayı etkileyen pandemi, yanında bunker piyasalarını meşgul eden en önemli konu yeni (0.5 kükürt) kuralına geçişin nasıl olacağı idi. Öncelikli ve en önemli tartışma konusu yeni ürünün kalitesiydi. Burada tekrar kendisine mesleğine, bilgisine hürmetle bahsetmek istiyorum sevgili Yaşar (Canca) abi ile birlikte bir sempozyumda ikimizde aynı cümlelerle belirttiğimiz gibi yeni yakıtlar eskisinden iyi oldu, ciddi hiçbir kalite problemi yaşanmadı.

Özellikle ülkemizde ben hiç bir sorun duymadım. Belli bölgelerde metal ve stabilite sorunları oldu, ama genel anlamda baktığımızda yeni yakıtlar eskisinden daha iyi ve sorunsuz olarak kullanılıyor. Gülümseyerek hatırlıyorum; yakıtları buzdolabında test etmekten, yakıtlara ilişkin bugüne kadar hiç konuşulmayan hususlarda yaşanan hararetli tartışmalar geride kaldı. Aslında bu süreç çok faydalı oldu, örneğin geçmişte HSFO alırken hiç sorulmayan, ne olduğu, ne etki yapacağı bilinmeyen; hatta şu andaki yakıtlardaki değerlerden çok daha yüksek değerlere sahip yakıtları memnuniyetle alıp yakanlar tüm detayları sorgulayarak aslında piyasanın kalite bilincine ciddi katkı sağladıkları bir gelişim ortaya çıktı. Bu çerçevede 23.09.2010 günü Fobas tarafından yayınlanan ve VLSFO kullanmaya başladıktan sonra iki zamanlı makinelerde silindir kaynaklı sorunların iki katına çıktığını iddia eden raporunu inceleyerek, gerekli önlemleri gözden geçirmekte fayda olduğunu düşünüyorum.

Diğer bir konu scrubber meselesi... Temelde HSFO ile VLSFO fiyat farkı idi. 300-350 dolarları gören fark, bu yazı yazılırken dünya ortalamasında 35-45 dolar, bazı limanlarda ise sadece 3-5 dolardı. Her zaman ortaya koyduğumuz gibi ana ikmal limanlarında her iki mal da bulunuyor ve fark uluslararası fiyat mekanizmalarıyla uyumlu. Ancak tali limanlarda HSFO talebinin düşük olması, her ikmalci tarafından stoklanmaması ve HSFO taşıyan barç sayılarının oldukça azalması nedeniyle daha az bulunup, fiyat farkı tahmin edilenden düşük oluştu. Örneğin İstanbul'da 55 barç hizmet veriyor, bunun sadece 3-5 tanesi HSFO taşıyor. Bu gerçeklerle bakıldığında scrubber analizleri geçen yılki hesaplardan çok farklı sonuçlar veriyor ki, scrubber talebi ve uygulamalarının da sınırlı kaldığı görülüyor. Bununla birlikte alternatif yakıtlar konusundaki çalışmalar beklenenden çok daha hızlı geliyor. CMA CGM şirketi LNG ile

çalışan 23.000 TEU kapasiteli 9 adet konteyner gemisinden ilkinin teslim aldı. Exxon Mobil şirketi İsveçli Stena ile birlikte biofuel denedi, bir büyük tanker armatörü metanol üreticisine ortak oldu. Antwerp başta olmak üzere birçok limanda metanol ikmal için çalışmalar hızlandı, diğer taraftan BP şirketi petrol talebinin asla bir daha pandemi öncesi seviyeleri göremeyeceğini açıkladı. Aynı gün OPEC 2021-22 yıllarına ilişkin petrol talep tahminini aşağı yönlü revize etti. Dünya hızla fosil yakıtlardan uzaklaşıyor, şu anda günlük 90-100 milyon varil olan petrol talebinin, 2050'de 20 milyon varile düşmesi tahmin ediliyor, bu inanılmaz büyük bir değişim. O nedenle denizciliğin yeni mottosu "enerji" olmakta ve geleceği bunu doğru yönetenlerin şekillendireceği anlaşılmaktadır.

FİYATLARDA ARTIŞ YAŞANIRSA, NASIL OLACAK ONU ZAMAN İÇİNDE GÖRECEĞİZ

2020 öncesindeki önemli bir konu da yeni yakıtların fiyatlarının yüksek olacağı tahmini ile nasıl finansa edileceği idi. Çok kaba bir hesaplama her ay yaklaşık 25 milyon ton yani son dönemin ortalama fiyatlarıyla yaklaşık

10 milyar dolar değerinde bunker yakıt ikmalcileri tarafından gemilere vadeli olarak sağlanıyor. Fiyatların artması durumunda ne kadar ilave finans gerekeceği ve bunu kimlerin hangi şartlarla sağlayacağı tartışılıyordu, planlar yapılıyordu, ancak malum gelişmelerle yakıtlar beklenen fiyat seviyelerinin yarısı hatta daha altında oluşması nedeniyle bu konu bir süre için gündemden uzaklaştı. Ancak ticaretin ve buna bağlı olarak gemi hareketlerinin azalması paralelinde, navlunların düşük seyretmesi ödeme performanslarına ve kredi mekanizmalarına ilişkin kaygılar yarattı ki, sektör bunu bugüne kadar fazlaca sıkıntı yaşamadan yönetti. Fiyatlarda artış yaşanır mı, nasıl olacak onu zaman içinde göreceğiz.

Yazının başlığı, "2020 biter mi?" Evet, takvim günü olarak bitecek ancak etkileri nasıl olacak ve ne kadar sürecek gerçekten çok önemli... Tüm dünya, insanlar yüz yıldır yaşamadıkları bilmedikleri bir şey yaşadılar ve halen ne olacak, ne zaman bitecek, hatta bitecek mi bilmiyoruz. Tıbbi bir çözüm henüz yok... Hem sosyal, hem siyasal, hem de ekonomik arenada çok ciddi etkileri olması kaçınılmaz. Denizcilik

ve denizciliğe hizmet veren tüm sektörler bu durumdan etkileniyor ve etkilenecek. Bu sadece talep düşüşü, fiyat/navlun düşüşü değil, her şeyin yeniden yapılanması söz konusu. Bunu doğru okuyup, yönetenler geleceği şekillendirecekler.

Son olarak Uluslararası Bunkerciler Birliği IBIA'dan bahsetmek istiyorum. Yönetim kurulunda ilk ve tek Türk olarak görev yaptığım IBIA, 2019 yıllık toplantısı İstanbul'da yapılarak rekor katılımı tarihe geçti. O zaman hiç aklımıza gelmeyen bir şekilde fiziken yapılan en muhteşem organizasyon oldu. Kısa zamanda tekrarı pek olası değil ve malum pandemi nedeniyle bu seneki toplantı 3-5 Kasım 2020 tarihlerinde çevrimiçi yapılacak olup, IMO Genel Sekreteri Kitack Lim ile BIMCO Başkanımız Şadan Kaptanoğlu konuşma yapacaklar. Son derece yetkin program ve konuşmacıları nedeniyle olağanüstü ilgi çeken bu organizasyona tüm camiamızın katılımını ve desteklerini rica ederim...

*** DTO MECLİS ÜYESİ - 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK. IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ**

EYLÜL 2020 YAKIT FİYATLARI

02.09.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	298.000	318.000	393.000
Piraeus	293.000	353.000	378.000
Malta	298.000	315.000	362.000
Novorossissk	275.000	305.000	400.000
Ceuta	298.000	317.000	367.000
Gibraltar	298.000	317.000	367.000
Rotterdam	262.000	292.000	331.000
Fujairah	270.000	320.000	425.000
Singapore	275.000	325.000	353.000
Brent 45.96			

16.09.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	291.000	310.000	365.000
Piraeus	286.000	318.500	350.500
Malta	288.000	292.500	347.000
Novorossissk	263.000	297.500	396.000
Ceuta	282.000	302.000	352.500
Gibraltar	282.000	302.000	352.500
Rotterdam	251.000	293.000	318.500
Fujairah	251.000	312.500	421.000
Singapore	270.000	328.500	339.500
Brent 42.22			

09.09.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	294.000	295.000	370.000
Piraeus	286.000	332.000	346.000
Malta	292.000	307.000	347.000
Novorossissk	263.000	297.500	398.500
Ceuta	292.500	305.000	355.000
Gibraltar	292.500	305.000	355.000
Rotterdam	245.000	280.000	317.000
Fujairah	251.000	298.500	426.500
Singapore	250.000	305.500	332.000
Brent 40.79			

23.09.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	298.500	305.000	360.000
Piraeus	287.500	324.000	355.000
Malta	294.000	307.000	349.000
Novorossissk	265.000	300.000	398.500
Ceuta	287.500	304.000	354.500
Gibraltar	287.500	304.000	354.500
Rotterdam	248.000	293.500	318.000
Fujairah	255.500	335.000	435.000
Singapore	258.000	326.500	336.500
Brent 41.77			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR GEZEĞEN İÇİN SÜRDÜRÜLEBİLİR TAŞIMACILIK

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından duyurulan bu yılın dünya denizcilik teması “Sürdürülebilir Bir Gezegen İçin Sürdürülebilir Taşımacılık” oldu. Kararlaştırılan bu tema sayesinde Birleşmiş Milletler’in üzerinde çalıştığı sürdürülebilir kalkınma hedefleri konusuna dikkat çekilirken Uluslararası Denizcilik Örgütü ve üye devletlerin bu konuda yaptığı çalışmaları sergileyebilmeleri için önemli bir fırsat sunuldu.

Dünya Denizcilik Günü, Birleşmiş Milletler tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün katkılarıyla başlatıldı. Gün, uluslararası denizcilik sektörünün başta taşımacılık olmak üzere dünya ekonomisine katkısını kutlamak için ilk kez 17 Mart 1978 tarihinde kutlandı. Bu yılın teması, denizcilik de dahil olmak üzere çeşitli sektörlerdeki liderlere ve onların çalışmalarına yer vererek sürdürülebilir bir geleceğe yönelik plan ve projelerin sunulmasına olanak sağladı.

Denizcilik sektörü, IMO’nun çalışmaları çerçevesinde söz konusu sürdürülebilir geleceğe doğru geçiş sürecini çoktan başlatmıştır. IMO sera gazı emisyonlarını azaltmak, Balast Su Yönetimi Konvansiyonu’nu uygulamak, kutup bölgelerini korumak, deniz çöplerini azaltmak, denizciliğin dijitalleşmesi noktasındaki sorunları çözüme kavuşturmak, denizcilik sektöründeki kadın katılımını arttırmak gibi atmış olduğu pek çok adımın gelişimi ve sürekliliği üzerinde çalışmaya devam edecek.

İKİ MİLYON DENİZCİ FEDAKARCA HİZMET VERDİ

2020 yılının teması ile ilgili yayınlanan videoda yer alan IMO Genel Sekreteri Kitack Lim “Pandemi, küresel ticaretin %80’inden fazlasını karşılayan uluslararası deniz taşımacılığının en güvenilir, verimli ve uygun maliyetli yöntem olduğunu ve küresel ekonominin önde gelen kolaylaştırıcısı olmaya devam ettiğini göstermiştir. Bu nedenle denizcilik ve deniz taşımacılığı, sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak için kapsayıcı ve esnek bir



SUSTAINABLE SHIPPING
FOR A
SUSTAINABLE PLANET

ekonomiyi destekleyerek hem denizde hem de karada gerçekleşecek ekonomik toparlanmanın ve sürdürülebilir büyümenin merkezinde yer alacaktır” şeklinde konuştu.

COVID-19 salgını, dünya ticaret filusunda hizmet veren iki milyon denizcinin profesyonelliğinin ve fedakarlığının yeniden gözler önüne serildiği bir dönem oldu. Deniz taşımacılığı pandeminin etkilerini minimuma indirmek ve insanlara tıbbi çözümler sunabilmek adına gıda, ilaç ve diğer temel ürünler de dahil olmak üzere global ticaretin %80’inden fazlasını taşımayı sürdürdü. Ancak bu süreçte yüz binlerce denizci denizde mahsur kalırken, aylarca uzatılmış sözleşmelerle çalışmaya devam ettiler. Bu durum göz önünde bulundurularak hükümetlerin denizcileri temel işçiler olarak ataması ve güvenli mürettebat değişikliklerinin gerçekleşmesini sağlama yolunda birtakım adımlar atmaları gerekmektedir.

Sosyal mesafe kurallarına uyulabilmesi adına bu sene öncekilerden farklı olarak IMO’nun Dünya Denizcilik Günü toplantısı online olarak düzenlendi. Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi çerçevesinde IMO,

Uluslararası Çalışma Örgütü, Uluslararası Deniz Ticaret Odası ve Uluslararası Ulaşım İşçileri Federasyonu tarafından düzenlenen online etkinlikte Birleşmiş Milletler yetkilileri, hükümetler, gemi sahipleri ve denizcilik sektörünün temsilcileri bir araya gelerek pandemi süresince yaşananlar ve 800.000 denizcinin denizde mahsur kalması tartışıldı.

IMO’nun düzenlediği online panelin açılış konuşmasını IMO Genel Sekreteri Kitack Lim yaparken moderatörlük görevini IMO Hukuk ve Uluslararası İlişkiler Direktörü Frederick J. Kenney üstlendi. Etkinlikte Portekiz Deniz Bakanı Prof. Ricardo Serrao Santos, Birleşik Krallık Hava, Deniz ve Güvenlik Bakanı Robert Courts MP, Dünya Sağlık Örgütü Doğu Akdeniz Bölge Direktörü Dr. Jaouad Mahjour, Bilim-Teknoloji ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Enstitüsü Mütevelli Heyet Başkanı Alastair Fischbacher ve The Ocean Opportunity Lab’ın kurucusu Birgit Marie Liodden yer aldı.

Düzenlenen online etkinliklerin yanı sıra dünyanın dört bir yanındaki denizciler #WorldMaritimeDay etiketini kullanarak Dünya Denizcilik Günü’ne yönelik paylaşımlarda bulundular.

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...**"



ACİL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

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

f MostDenizcilikTR

t MostDenizcilik

ig MostDenizcilik

Geleceğe yönelik iyileştirme çalışmaları

İhtimaldir ki, bu yazı basına ulaşınca kadar bile, dünyanın çoğu yerinde işler sarpa saracak ve bunu pembe göstermenin bir yolu yok. Ama ben daima içten içe iyimser biri olmuşumdur; dolayısıyla, bana şu an hala ileri bakma ve gelecek planı yapma zamanı gibi görünüyor, hatta belki daha fazlası. Şöyle bir durup Amerika Birleşik Devletleri'ndeki kabaca 11.500 marina tesisinin yüzde 60'ından fazlasının ötelenmiş bakım ihtiyacından muzdarip olduğu (aynı durum pek çok gelişmiş ülke için de geçerli), su götürmez bir iyileştirme, güçlendirme ve güncelleme ihtiyacı olduğu ve bunun bir kat yeni boya atmaktan ibaret olmadığı (yeni boya yaptırmak her zaman işe yarasa da) görülebilir.

Birçok tesis onlarca yıl önce kuruldu ve çoğu, farklı bir yatçılık piyasası ve müşteri kitlesi için. Sonunda geleceğe yönelik iyileştirme/yükseltme yapmaya karar verirken; bence önce derin bir nefes almak, sonra son yıllarda tesiste neler olup bittiğine ciddi ciddi bakmak, yapılacak en doğru şey. Örneğin; tekneler nasıl bir değişime uğramış, tekneciler nasıl bir değişim geçirmiş, ne tür tekneleri çekim alanınıza alamadınız veya orada tutamadınız? Şüphesiz, tekneler bugün daha uzun, daha geniş ve daha derin. Ortalama kullanım süresi belirgin şekilde düştü, aynı şey teknenin kullanım sayısı için de geçerli. O esnada yatçılığın masrafları da aldı başını gitti ve tekne türü ile tekne cilage yaklaşım da değişim yaşadı ve değişim daha da devam edeceğe benziyor. Şu anki olumsuz küresel gidişata bakmaksızın, 'anında hazzın' ön planda olduğu, yolunda gitmeyen şeylere tahammül edilmeyen, müşterilerin çok daha talepkar olduğu bir zamanda yaşıyoruz.

Her tesisin avantajlı yönleri ve zorlukları vardır. Dolayısıyla piyasanızı anlamak, bir yükseltme programına girişmeden

önce yapılması gereken en önemli şey. Piyasayı bilmek, henüz olan ve/veya olmakta olan şeyleri bilmekten daha fazlası anlamına geliyor; bir bütün olarak kendi bölgenizdeki ve sektörünüzdeki eğilimleri anlamak gerekir. Tesisinizin avantajlarını değerlendirmek, iyileştirme programı düşünenler için en önemli adımdır. En iyi yönler üzerinde çalışarak onlardan yararlanmak gerekir. Su derinliği, dalga ve fırtınadan korunma, kullanım kolaylığı, açık sulara yakınlık, düşünülmesi gereken şeylerden sadece birkaçı. Levrek avlama veya derin deniz balıkçılığı, güçlü yarış tekneleri, tek tasarım yelkenlileri gibi bir ihtisas tesisine mi dönüşmek istiyorsunuz? Yelken, güç, pontoon tekneleri, neyi hedefliyorsunuz? Bu kavramlar ilk adımı atmaya bile yetmiyor. Dışarıdan birinin tesisinize yakından bakması, gerçekten, tesisin kendi perspektifinin aksine müşterilerinizin algısının nasıl olduğunu görmeniz için size bir pencere açabilir.

NE YAPILACAĞINA KARAR VERMEK GEREKİYOR

Ayrıca servis mi, yakıt ve/veya diğer cazibe kalemleri mi? Tesis, odak noktasına da karar vermeli. Yeteri kadar yakıt istasyonunun bulunduğu kentsel alanlarda yakıt alanında iyileştirme yapmak iyi bir yatırım olabilir de, olmayabilir de. Yakıtı günümüz gereksinimlerine göre iyileştirmenin maliyeti, rahatlıkla düşükten orta seviyeye yaklaşan rakamlarda seyredebilir. Rekabetin fazla olduğu bir yerde ise bu beklenti o kadar cezbedici olmayabilir. Öte taraftan tesisinizin çevresindeki tek örneği olduğu veya diğer tesislerden daha fazla su derinliğine sahip olacak kadar şanslı olduğu yerlerde yakıt alanına yatırım yapmak veya iyileştirmeye gitmek iyi bir yatırımın temelini atabilir.

Güverteleri değiştirmek, kuşkusuz, iyileştirmede karşılaşılan en yaygın

iş üstlenmedir. Ama burada bir kez daha ne tür tekne ve teknecilerle buluşmayı ve onları çekmeyi istediğinizi unutmamanız gerekir. Teknelerin boy, en, derinliğinin tipik şekilde artmasından dolayı birçok tesisin daha büyük tekneler ağırlamayı beklemesi şaşırtıcı değildir ve bu da çoğu zaman yer buluyor. Ama (her zaman bir "ama" vardır) bunun gerçekte anlam ifade edip etmediği ve ne kadar yüksekten uçabileceğiniz, birçok faktörü içine alacaktır. Bunlardan en temel olanlar su derinlikleri, navigasyon ve anlamlı bir düzen kurmaya yetecek bir alana sahip olmak şeklinde. Çoğu durumda, daha büyük teknelere ev sahipliği yapmanın toplam tesis sayısını azaltacağını söylememize gerek bile yok. Ve tesislerin, yolu kendilerine çıkan bir navigasyon kanalı ile çalışamayan bir tekne ebadına ulaşacağını görmek beni zaman zaman şaşırtmıştır.

Aynı zamanda daha büyük teknelerin ihtiyacı olan geçiş yolunu sağlayacak navigasyon kanalınızdan istifade etmenin, bu araçları ağırlamanın yollarından bir tanesi olduğunu ya da o geçiş yollarının genişliklerini içselleştirmek zorunda kalmadan birden fazla yolu teşkil edeceğini belirtmem gerekir. Sakin denizde sadece 4 feet derinliğinde su varken, marinalarında 80 ila 100 ya da 300 adım uzunluğundaki tekneleri görmeyi düşleyenler, önemli masrafları bir nevi ciddi ciddi düşünmek zorunda kalacaklar ve hem yönetmeliklerin getirdiği güçlüklerle (bunların aşılabilir cinsten olduklarını varsayıyoruz) ve gerçek tarama işi bunlara dahil olacak.

Konu iskeleye (dok) geldiğinde, onların iyileştirilmesinin genelde 5 ila 10 yıl içinde amorti edilebileceğini gördük. Göz önüne alınması gereken çok sayıda değişken bulunuyor, ama geri dönüşler ancak gerçekten iyileştirme yapmak isteyenler için gerçekleşebilir. Her biri

kendi özelli ve fiyatlandırmasının yanı sıra dezavantajlara sahip olmak üzere tüm teknolojilerde çok sayıda iyileştirme var. Beton iskele genelde daha pahalı bir seçenektir ve açık fırtına şartlarında işe yarayabilir, ama bakım da gerektirir; kimileri normalden fazla ihtiyaç duyar, o kadar. Ama sessiz limanlardaki diğer yaklaşımlar, çekici bir dayanıklılığa sahiptir ve hem daha az pahalı, hem daha fazla çeşitlilik sunan bir seçenek olabilir. Bunlar, büyük ölçüde, en önemli gereksinimlerdir. Yine, dışarıdan bakan bir göz, bu tespitleri yapmaya yardımcı olabilir. Birçoğu; Ipe, Greenheart ve diğerleri gibi sert ağaçlara merak sarabilir. Bunlar genelde diğer döşeme malzemelerine nazaran daha maliyetli olsa da ve tipik yağmur ormanı ürünleri olduklarından kimileri bunları daha az çevre dostu/sürdürülebilir bulsa da çekici bir seçenek olabilirler.

Kompozit kereste çok yönlü ve normal olarak sert ağaçlardan daha ucuzdur. Şunu da unutmamak gerekir ki, üreticiden üreticiye, hatta belli bir ürün hattı içerisinde performans büyük ölçüde değişiklik gösterdiğinden elinize ne geçeceğini bilmeniz gerekir. Çoğu döşeme malzemesi ile ¾ inç kalınlığında döşeme yapmak kısa vadede kabul edilebilir olsa da uzun vadede 1 inç kalınlığında malzemeler kadar iyi olmayabilir. Çoğu tahta döşemenin genişliği, merkezde 18 inç den uzun olmamalıdır (bizim tercihimiz 16 inç). Birçok üretici/tedarikçi, malzemelerinin 24 inç veya daha fazla genişlik için uygun olduğunu iddia ediyor. Genellikle zaman içerisinde bunların istenen sonuçlar vermekten uzaklaştığını görürüz.

ISKELE TEKNOLOJİSİ ÖNEMLİ BİR GELİŞME KAYDETTİ

Bir diğer konu ise canlı yük altında olduğu kadar ölü yük altındaki stabilite ve fribordu anlayabilmektir. Karşı karşıya olduğumuz sorunlar; iskelelerin, özellikle parmak iskelelerin, ne kadar sağlam bir his verdiği, tahmin edilebilen farklı ağırlıklarda ne kadar eğilme olduğudur. Bir parmağın üzerinde bir mi yoksa

daha fazla mı kişinin yürüdüğü ya da bir iskelede bir grup insan mı dolaştığı yoksa bir el veya golf arabasının ek ağırlığı mı olduğu bunlara örnektir. Parmak ne kadar uzun ve darsa eğilme, devrilme ve genel sallanma durumu o kadar sorun olacaktır. Bunlar aşılabılır ama ne satın aldığınıza gerçekten yakından bakmanız gerek. Gerçi iskele teknolojisi önemli bir gelişme kaydetti ve şu anda bazı şirketler öyle sistemlere sahip ki parmakları daha enli ve daha dar, girişleri alacak esnekliği sağlayacak şekilde güvenli hareket ettirebilirken bir parmağı, katamaranları ağırlayabilecek kolaylıkla oynatabiliyorlar. Bu teknoloji gittikçe de yaygınlaşıyor.

Her şeyi ilgilendiren daha önemli meselelerden bir tanesi de, malzeme seçiminde bakım maliyetinde uzun vadeli bakış ve faktör için iyileştirme yapmaktır. Geçtiğimiz günlerde bir marina yöneticisi ile konuşuyorduk. Büyük bir iyileştirme projesinin ortasında ve görüşü şu: ürünlerin maliyetine bakım ve uzun ömürlülük beklentilerini katmaya başladığınız zaman, size teklif edilen şey açısından daha iyi bir uyum yakalamak daha kolay olacaktır. Aslında satın alınacak şeye, bakım maliyeti meseleleri de dahil olmak üzere daha uzun vadeli bakmak gerekir. Bunun anlamı, sadece ısıtılı görüntüye bakmayıp, performans odaklanmak ve daha fazla kazanmaktır, bu her zaman anlamlı olacaktır.

Borçlanmanın maliyeti, göreceli konuşacak olursak, rekor derecede düşük, dolayısıyla finansman -hala bir maliyeti var ama- paranıza daha iyi karşılık almanızı sağlar. Ve gerçekten uygulama aşamasına geçtiğiniz zaman iki temel seçenek düşünülebilir, projenin tamamını bir anda üstlenmek ya da aşamalı bir yaklaşım sergilemek. Her ikisinin de kendine has gerekçeleri ve avantajları mevcut.

Yine geçtiğimiz günlerde bir tesis yöneticisi nakit akışına göre 5 yıllık aşamalı bir yaklaşım için şartlarını zorladı ve iyileştirme aşamasında

muhtelif operasyonları kısıtlamayacak şekilde çalışabileceği alanları sınırlandırdı. İlk aşamalarda tüm müşterilerin iyileştirme esnasında sınırlı sayıda bulunan yeni kızak talebi ile karşı karşıya kaldılar ama bu, iyi bir şeye dönüştü. Sonuç, (fahiş fiyatlar uygulamadan) daha fazla para talep etme kabiliyeti ve üstlenilen şeye daha fazla ilgi uyandırma oldu ki, her ikisi de yeni ve eski müşterilerce yapıldı. Başka bir tesis, iyi organize edilmiş ve tıkr tıkr işleyen bir program ile sezon dışında iyileştirme yükü altına girebileceğine karar verdi. Burada ise sonuç, tesisin görünürde “bir gecede” dönüşümü oldu, bu da önemli bir ilgi ve daha yüksek ücretler yarattı. Her iki örnekte de dikkatli planlama ve müşteri deneyimlerini daima akılda tutma, başarıyı beraberinde getirdi.

İyileştirmenin temeli, yapboz oyununa benzer: Tüm parçalara bakıp uyumlarını gözetmek. Bunun için, akıldan çıkarılmaması gereken en önemli şeylerden bir tanesi şu: Sizin tesisinizi başkalarınınkinden ayıracak şey nedir? Müşterilerinizle konuşmanızı, daha önemlisi, onları ve yapılabilecekler hakkındaki görüşlerini, algılarını, istek, ihtiyaç ve arayışlarına kulak vermenizi kesinlikle öneriyoruz. Bu şekilde kazanacağınız bakış açısı ile geleceğin nerede saklı olduğunu bulabilirsiniz! Ve hepimizin topluca bir nevi “moda”da olduğumuz şu dönem, müşterilerinizin uzaktan bile olsa bu tür konuşmalara her zamankinden duyarlı olacağı bir zaman dilimi olabilir.

Sağlıcakla kalın...

**Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisi konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kordon tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. şirketinin başkanıdır. Görüş ve isteklerinizi telefon ile 914/698-5678, faks ile 914/698-7321, e-posta ile dan.n@dsnainc.com veya internet sitesinden www.dsnainc.com paylaşabilirsiniz.*

130. YILINDA ERTUĞRUL FIRKATEYİNİ'NİN HAZİN ÖYKÜSÜ

Sultan II. Abdülhamid tarafından Japonya'ya gönderilen ve Türk-Japon ilişkilerinin başlamasında büyük etken olan Ertuğrul Firkateyni'nin dönüş yolunda batmasının üzerinden 130 yıl geçti.

Türk denizcilik tarihi boyunca pek çok acı kaza meydana geldi. Yüzlerce denizci şehit oldu. Her birinin hikayesi ayrı bir trajediye sahip. O trajik kazalardan biri sınırlarımızın binlerce kilometre ötesinde gerçekleşti. 16 Eylül 1890 günü Osmanlı Donanması'na bağlı Ertuğrul Firkateyni, Japonya açıklarında yüzlerce denizciyle birlikte derin maviliklere gömüldü.

YOLCULUĞU BAŞLATAN DOSTLUK

Denizcilik tarihinin en büyük kazalarından biri ile biten yolculuk, Osmanlı-Japon dostluğunun gelişmesi ile başladı. Batıya açılma politikası başlatan Japon İmparatoru Meiji 1887'de amcası olan Prens Komatsu'yu İstanbul'a gönderdi. Prese gösterilen misafirperverliğe teşekkür etmek için ertesi yıl Japon hükümeti, Sultan II. Abdülhamid'e Büyük Krizantem Nişanı gönderdi. II. Abdülhamid bu jest üzerine Japonya'ya iadeyi ziyaret kararı aldı.

Bir gemi hem padişahın nişanını, hem de hediyelerini Japonya'ya götürecekti. Bu görev için donanmanın emektar gemisi Ertuğrul Firkateyni seçildi.

Ertuğrul Firkateyni, Miralay Osman Bey komutasında 14 Temmuz 1889'da demir aldı. 61'i subay 607 mürettebat halkın sevgi gösterileri arasında yola çıktı. Ertuğrul, 13 gün sonra Süveyş Kanalı'nda ilk kazasını yaptı. Kanalin sığ sularında kuma saplandı. Ertuğrul'un saplandığı yerden kurtarılmasından bir gün sonra ikinci kaza gerçekleşti. Bu kez hasar ağırdı... Dümeni ve bodoslama direği kırıldı. Bunun üzerine yolculuğun iptal edilmesi gündeme geldi ama vazgeçildi. Bitmek bilmeyen fırtınalar nedeniyle uzayan



yolculuk sırasında Miralay Osman Bey, tuğamiralliğe yükseldi. Ertuğrul 11 ay sonra, 7 Haziran 1890 günü nihayet Yokohama Limanı'na ulaşabildi.



Osman Paşa, İmparator Meiji'ye Sultan II. Abdülhamid'in gönderdiği nişan, mektup ve mühürlü sandık içindeki hediyeleri sundu. Ertuğrul'un sevgiyle karşılanan subay ve erleri, üç ay boyunca Yokohama'da kaldı.

KAYALIKLARA ÇARPARAK BATTI

Dönüş yolculuğu başlamadan aksilikler yine Ertuğrul'un yakasına yapıştı. Daha yola çıkılmadan gemiyi kolera salgını vurdu. Salgında 13

asker hayatını kaybetti. Ve 15 Eylül 1890'da dönüş için demir alındı. Ertuğrul yola koyulduktan kısa süre sonra tayfuna yakalandı. 73 metrelik firkateynin mürettebatı saatler boyu dev dalgalarla boğuştu. Fırtına ve dalgalar yüzünden ne ilerleyebiliyor, ne de geri dönebiliyorlardı. Dalgalarla mücadele sırasında dümenin kırılması çaresizliğin son noktası oldu. Ertuğrul'un mürettebatı karanlıkta sürüklendikleri sırada kıyıya doğru yaklaştıklarını fark edince rahatladı. Ne var ki sürüklendikleri bölgedeki kayalıklardan haberleri yoktu. Ertuğrul, 16 Eylül 1890'da Kii Yarımadası'nın Koşinozaki Feneri önünde kayalıklara çarptı ve suya gömüldü. Kazadan sadece 69 denizci kurtuldu. Geminin komutanı Osman Paşa dahil 527 denizci evlerinden binlerce kilometre uzakta şehit düştü.

Kaza yerine koşan köyün halkı hemen seferber oldular. Bir yandan yaralıları tedavi ettiler, diğer yandan şehitleri denizden çıkardılar. Köylülerin çabasıyla 260 askerin cenazesine

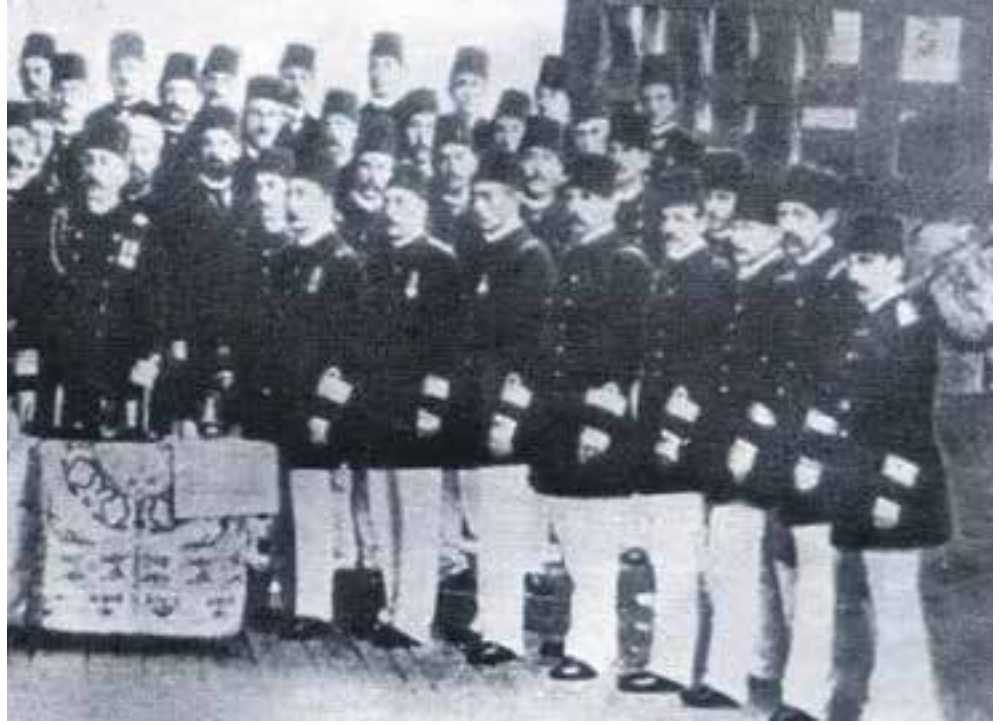
ulaşıldı. İmparator Meiji de yaralıların durumuyla yakından ilgilendi. Üç gün sonra İstanbul'a ulaşan acı haber büyük üzüntüye neden oldu. Kazadan yaralı kurtulan denizciler, Kongo ve Hiyei adlı iki Japon gemisiyle İstanbul'a getirildi. Japonlar, enkaz bölgesinde buldukları topları, silahları ve kişisel eşyaları ise ayrı bir gemiyle yola çıkardı.

Kazada şehit olan denizciler, geminin çarptığı kayalıkları gören bir tepeye defnedildi. Buraya Japonlar tarafından dikilen abideye Ertuğrul'un komutanı Osman Paşa'nın adı ve kaza tarihi yazıldı. Ardından olayın hikayesi kitabe haline getirilerek taşla işlendi.

1937 yılında ise şehitler anısına bir anıt dikildi. Japon halkı, bu kazayı hiç unutmadı. Hatta şehitliği tertemiz tutarak, merasim yapmayı gelenek haline getirdiler. Şehitliğin bulunduğu Kuşimoto'da bir de "Türk Müzesi" açıldı. 1974 yılında açılan müzede Ertuğrul Fırkateyni'nin maketi, gemideki asker ve komutanların fotoğrafları ile büstler yer alıyor.

ERTUĞRUL FIRKATEYİNİ ŞEHİTLERİ BEŞİKTAŞ'TA VE JAPONYA'DA ANILDI

Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığınca Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı önünde düzenlenen törene Kuzey Deniz Saha

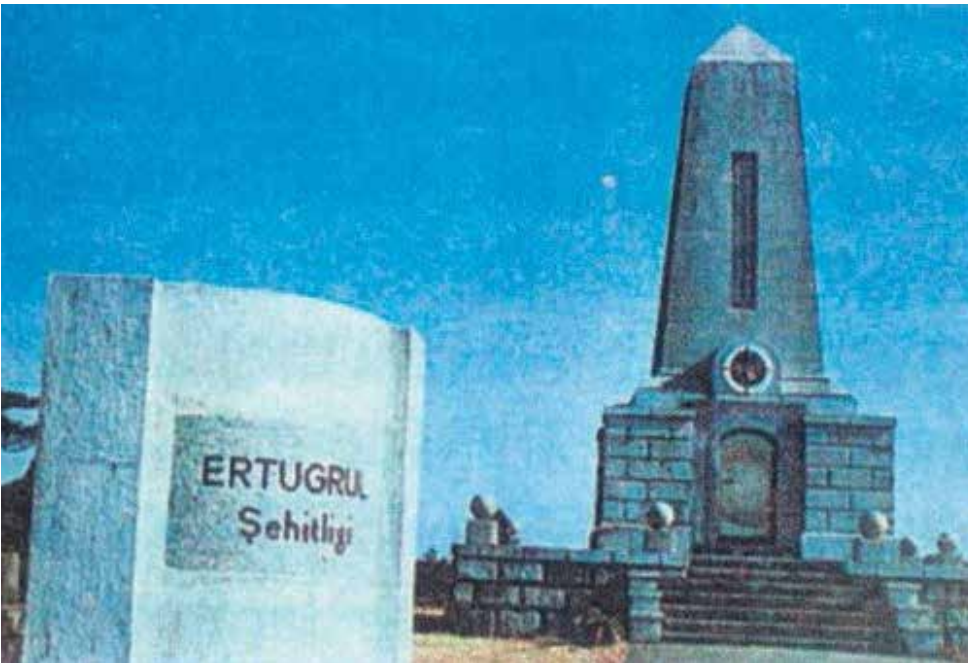


Komutanı Tümamiral Tayyar Ertem ile Japonya'nın İstanbul Başkonsolos Vekili Tsuyoshi İdeta ve askeri yetkililer katıldı. Anıta çelenk bırakılmasıyla başlayan etkinlikte, saygı duruşunda bulunuldu, İstiklal Marşı okundu. Yarbay Gökhan Atmaca törende yaptığı konuşmada, Ertuğrul Fırkateyni şehitlerinin hatıralarının iki ülkede de yaşatıldığını ve ülkeler arası dostluğun bir nişanesi olduğunu söyledi. 16 Eylül 1890'da Oshima Adası yakınlarındaki kayalıklara

çarpan gemideki 527 personelin hayatını kaybettiğini belirten Atmaca, kazada 69 personelin Kushimoto Kasabası halkının yardımlarıyla kurtulduğunu anlattı. Etkinliğin ardından şehitlerin anısına Beşiktaş sahilinden denize çelenk bırakıldı.

Türk-Japon ilişkilerinin miladı kabul edilen Ertuğrul Fırkateyni'nin batışının 130. yılında şehitler anısına Japonya'nın Kuşimoto ilçesinde tören düzenlendi. Kuşimoto Belediye Başkanlığının ev sahipliğinde ilçedeki şehitlikte düzenlenen törende Tokyo Camisi İmam Hatibi Muhammet Rıfat Çınar, Kur'an-ı Kerim okudu.

Törene telekonferansla katılarak konuşma yapan Japonya Prensesi Akiko Mikasa, hayatlarını kaybeden mürettebatın ve kederli ailelerinin anısını saygıyla andığını söyledi. Covid-19 salgını nedeniyle törene telekonferansla bağlanan Türkiye'nin Tokyo Büyükelçisi Hasan Murat Mercan, iki ülke arasındaki dostluğun önemine dikkati çekti. Türk-Japon dostluğunun, Ertuğrul şehitlerinin en kıymetli emaneti olduğunu vurgulayan Mercan, "Aziz şehitler, dost Japonya'nın bağrında huzur içinde yatsın." ifadelerini kullandı.





ULUÇ KEDME *

Pandeminin devam etmekte olduğu beraberinde piyasalardaki sancılarının nispeten evvelki aylara kıyasla daha az olduğunu söylesek de, vaka sayılarında beklenen artışın tahmin edilen periyottan da önce hissedilmeye başlanması özellikle endekslerin ve beraberinde brent petrol ile demir çelik fiyatlarının yükselmesini baskıladığına şahit olmaktayız. Piyasaların bu belirsizlikler ışığında henüz yönünü tayin edemediğinden sebep stabil seyrine devam ettiğini gözlemlemekteyiz.

Piyasalar stabil seyrine devam ediyor

Özellikle gemi alım-satım piyasalarında fiyatlara baktığımızda, geçmiş tecrübelerimizde endekslerle orantılı yükselen gemi fiyatlarının özellikle bu sene aksi bir hareket ile 6 ay öncesine göre daha olumlu bir piyasada olmamıza karşın gevşediğini görmekteyiz.

Endekslere baktığımız zaman Handysize ve Supramax endekslerinde son bir aylık değişimlerin neredeyse yok denecek oranda az olduğunu görüyoruz ki, bu oran Handysize Endeksi'nde %3-4 arası bir artış ile sınırlı, beraberinde Supramax Endeksi'nde ise %0-1 arası düşüş ile sınırlı kalmıştır.

Endekslerin ortalaması veya göstergesi diyebileceğimiz Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) ise, değişimin son bir ay öncesine kıyasla %8'e yakın bir oranda negatif ayrıştığını görüyoruz ki, buna temelinde Panamax ve özellikle Capesize endekslerindeki değişimin sebep olduğunu söyleyebiliriz. Bu

veriler ışığında önümüzün kış olduğunu da söylersek piyasalarda pandemi ile orantılı şayet ülkelerde kısıtlamaların artması ve beraberinde ticarete tekrar olumsuz yansımaları olur ise, olası negatif yönün devam etme olasılığı da ihtimaller dahilinde gözükmemektedir.

Brent petrol tarafında da son bir ay öncesine göre negatif yönde bir hareket gözlemlemekteyiz. Özellikle bugün itibarı ile son bir ay öncesine kıyasla düşüşün %7'yi bulduğundan bahsedebiliriz. Demir çelik ve hurda fiyatlarında özellikle son iki aydır yükselen piyasaların eylül başı itibarı ile yatay bir seyre döndüğünü görüyoruz.

Ekim sonrası süreci takip ediyor önümüzdeki aylarda sektörümüzü biraz daha net yorumluyor olabileceğimizi umuyoruz, bu vesile ile temennimiz son çeyrekte yaralarını sarmış bir piyasa ve beraberinde sağlıklı ve bol kazançlı bir yıl kapanışı diliyoruz.

EYLÜL 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
XING HUAN HAI	81.361	2017	JAPAN	BULK	CHINESE	26,00*
XING LE HAI	81.361	2017	JAPAN	BULK	CHINESE	26,00*
DEVONGATE	61.517	2014	CHINA	BULK	GREEK	16,20
VEGA LEA	53.716	2010	CHINA	BULK	NA	7,00
RAFFLES QUAY	53.688	2006	CHINA	BULK	NA	5,20
GLORIOUS KAMAGARI	38.182	2013	JAPAN	BULK	ITALIAN	13,00
WESTERN CONFIDENCE	28.467	2009	JAPAN	BULK	TURKISH	5,90
LA VENTURE	43.368	2017	CHINA	BULK	NA	16,20
IKAN JENAHAR	31.755	2010	JAPAN	BULK	GREEK	8,00
VALENTINA	28.290	2001	JAPAN	BULK	NA	3,50
GLOBAL INNOVATOR	28.222	2013	JAPAN	BULK	GREEK	7,30
PACIFIC OAK	203.212	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	14,80
FAYE	76.619	2010	JAPAN	BULK	GREEK	13,00
BULK ARIES	60.220	2016	JAPAN	BULK	GREEK	19,70
SANTA KATARINA	58.096	2010	PHILIPPINES	BULK	GREEK	10,70
FULHAM	57.047	2010	CHINA	BULK	NA	7,50
XENOFON XL	57.005	2010	CHINA	BULK	NA	7,20
NOBLE HALO	56.089	2008	JAPAN	BULK	GREEK	7,90
ZAMBESI	34.205	2013	CHINA	BULK	GERMAN	8,75



AGRI MARINA	76.596	2008	JAPAN	BULK	NA	10,80
SANTA ROSALIA	75.886	2008	JAPAN	BULK	GREEK	10,70
ALAM MULIA	61.254	2015	JAPAN	BULK	NA	18,80
NEW STAGE	176.877	2008	JAPAN	BULK	GREEK	16,50
TAIPOWER PROSPERITY I	88.005	2000	TAIWAN	BULK	CHINESE	*
TAIPOWER PROSPERITY II	88.018	2000	TAIWAN	BULK	CHINESE	*
						10,20*
MI HARMONY	61.617	2014	CHINA	BULK	DENMARK	15,80
ITHOMI	57.000	2011	CHINA	BULK	GREEK	*
PARNON	56.498	2011	CHINA	BULK	GREEK	*
						15,50*
ATLANTICA	50.259	2001	CHINA	BULK	HONG KONG	4,00
IVS NIGHTJAR	32.316	2004	JAPAN	BULK	NA	5,20
KM YOKOHAMA	83.480	2011	JAPAN	BULK	NA	15,00
BW BARLEY	83.369	2010	JAPAN	BULK	GREEK	14,00*
BW EINKORN	81.502	2010	JAPAN	BULK	GREEK	14,00*
BW ACORN	82.589	2010	JAPAN	BULK	GERMAN	13,50
WISE YOUNG	82.012	2011	KOREA	BULK	NA	13,75
SUN LUCIA	56.568	2012	CHINA	BULK	CHINESE	9,20
MIMI SELMER	55.711	2005	JAPAN	BULK	NA	7,50
PANWORLD	55.675	2011	KOREA	BULK	FAR EASTERN	10,00
BULK PARAISO	53.503	2007	JAPAN	BULK	GREEK	8,20
GOLDENEYE	52.421	2002	JAPAN	BULK	NA	4,90
SAM EAGLE	32.581	2010	CHINA	BULK	NA	4,74
MOONLIGHT SERENADE	31.771	2008	JAPAN	BULK	NA	7,30
OTOWASAN	302.477	2005	JAPAN	TANKER	GREEK	27,00
ARCHANGELOS GABRIEL	72.291	2005	CHINA	TANKER	GERMAN	7,00
SEA SWIFT	4.998	2003	CHINA	TANKER	NA	1,50
BAG MEUR	306.324	2000	KOREA	TANKER	NA	23,50
V. HARMONY	299.682	2019	KOREA	TANKER	NA	89,00*
V. ADVANCE	299.682	2019	KOREA	TANKER	NA	89,00*
V. PROSPERITY	299.682	2020	KOREA	TANKER	NA	89,00*
V. GLORY	299.472	2019	KOREA	TANKER	NA	89,00*
UMLMA	106.005	2006	KOREA	TANKER	NA	14,80
ALBERTA AMORETTI	30.031	1999	ITALY	TANKER	NA	NA
LADY M	115.418	2003	JAPAN	TANKER	RUSSIAN	15,50*
TEXAS STAR	115.338	2003	JAPAN	TANKER	RUSSIAN	15,50*
SOUTHERN PEARL	96.755	1994	KOREA	TANKER	NA	4,80
BLACKBURN	4.998	2014	CHINA	TANKER	ITALIAN	NA
MAERSK MUROTSU	50.093	2010	JAPAN	TANKER	NA	16,60
ANGLIA	76.002	2000	KOREA	TANKER	NA	NA
KRONBORG	40.208	2007	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	12,00
CHEMBULK TORTOLA	20.809	2007	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	8,80
ESHIPS COBIA	13.130	2006	KOREA	TANKER	CHINESE	NA
NORSTAR BISCAY	11.530	2008	TURKEY	TANKER	NA	7,95
LAVENDER PASSAGE	49.708	1996	JAPAN	GAS	VIETNAMESE	16,00
FUJI GAS	29.458	1995	JAPAN	GAS	NA	8,00
SEA CORAL	298.321	1996	KOREA	TANKER	RUSSIAN	18,00
BERGINA	105.839	2007	JAPAN	TANKER	NA	19,00
PARIS EXPRESS		2011	KOREA	CONT.	CANADIAN	*
MADRID EXPRESS		2010	KOREA	CONT.	CANADIAN	*
						146,00*
PORT ADELAIDE	33.704	2007	JAPAN	CONT.	NA	6,00

UNISKY	10.600	2009	CHINA	CONT.	GERMAN	NA
ARICA		2007	CHINA	CONT.	NA	6,50
MAGNUS F	13.760	2006	CHINA	CONT.	NA	1,71
HOHERIFF		2007	CHINA	CONT.	NA	2,80
MOL PARADISE	72.968	2005	JAPAN	CONT.	GREEK	10,50
MARIA P	5.580	2000	CHINA	GC	NA	NA
CMA CGM AGADIR		2003	CHINA	CONT.	GERMAN	2,10
MARCARRIER		2007	KOREA	CONT.	CHINESE	5,20*
MARCLOUD		2007	KOREA	CONT.	CHINESE	5,20*

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI EYLÜL 2020			
ÜLKE	Dökme Kuryük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
PAKİSTAN	US\$ 335-345	US\$ 355-365	US\$ 365-375
BANGLADEŞ	US\$ 325-335	US\$ 345-355	US\$ 355-365
HİNDİSTAN	US\$ 315-325	US\$ 335-345	US\$ 345-355
TÜRKİYE	US\$ 195-205	US\$ 205-215	US\$ 215-225

EYLÜL 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
GREEN HARVEST	49.580	10.639	1995	BULK	PAKISTAN	358
KAMIKAWA MARU	6.387	7.327	2002	RORO	INDIA	232
SKYFROST	9.360	7.270	1985	REEFER	BANGLADESH	NA
ALBY MELODY	45.642	7.539	1995	BULK	NA	359
MJ BULKER	45.304	8.071	1995	BULK	PAKISTAN	NA
TOVE MAERSK	21.825	7.480	1992	CONT.	AS IS SINGAPORE	233
MCC MERGUI	21.825	7.480	1992	CONT.	AS IS SINGAPORE	233
MCC HA LONG	21.825	7.480	1991	CONT.	AS IS SINGAPORE	233
CARNIVAL INSPIRATION	7.180	29.102	1996	PASSENGER	TURKEY	NA
POLARIS ACE	15.522	12.700	1997	RORO	INDIA	291
HISPANIA GRAECA	74.133	10.228	2001	BULK	NA	190
MASTER	24.112	6.772	1997	BULK	PAKISTAN	336
PACIFIC PEARL	45.252	11.054	1987	GENERAL CARGO	INDIA	NA
BALTIC HIGHWAY	17.828	13.145	2001	RORO	INDIA	283
SOVEREIGN	7.546	28.797	1987	PASSENGER	TURKEY	NA
CARNIVAL FANTASY	7.200	29.072	1990	PASSENGER	TURKEY	NA
MONARCH	6.500	28.800	1991	PASSENGER	TURKEY	NA
HORIZON	5.632	21.549	1990	PASSENGER	TURKEY	NA
STELLAR EXPRESS	48.821	9.400	1990	BULK	NA	322
KUO HSIUNG	18.372	5.915	1993	CONT.	PAKISTAN	340
SETUBA	16.727	5.251	1997	CONT.	NA	326
AHLAM	5.660	2.471	1995	CONT.	INDIA	285
AVATAR	3.183	2.102	1990	TANKER	BANGLADESH	297

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



TÜRK LOYDU



TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

Gemi sökümü yarıyıl gözden geçirmesi

Genel Bakış

2020 Mart ayına girerken, geri dönüşüm sektörünün sağlam temellere oturduğundan ve güçlü görüldüğünden bahsedebiliriz. Bununla birlikte; tüm piyasalara sert ve hızlı bir şekilde çarpan COVID-19 salgını, yerel çelik sac fiyatlarının çakılmasına ve sıkı kısıtlamaların uygulanmasına ve nihayetinde belki de ilk kez, tersanelerde karantinaya bağlı olarak işlerin durmasına sebep oldu.

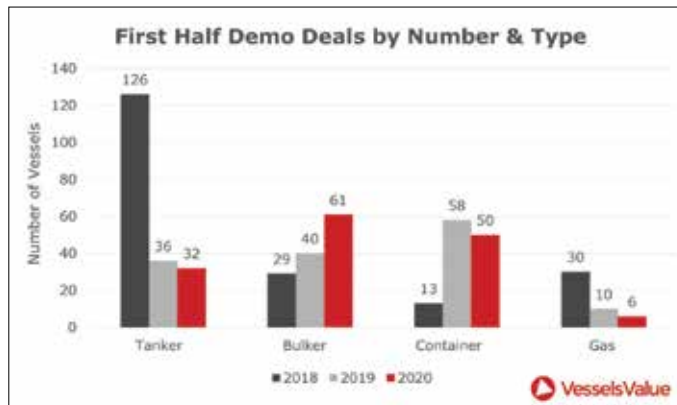


Şekil 1. Haftalık hurda rakamları ve 2020 ilk yarısı için Seascore hurda fiyatları

2020'nin ilk 8 haftasında 67 gemi hurdaya ayrıldı, ancak COVID-19 pandemisi gerekçesiyle hayatımıza giren kısıtlamalara bağlı olarak bu rakam takip eden 6 hafta içerisinde yavaş yavaş gerilemeye başladı. Tersanelerde karantinaya bağlı olarak iş durdurmalarının etkisini esas olarak 15-19. haftalarda gözlemekteyiz. Bu süre zarfında ortalama hurda fiyatları c.305 \$/LDT seviyelerinde dip yaptı. Ancak, karantina kısıtlamaları hafifledikçe, gemi sahiplerinin güven ve ilgisi piyasalara geri dönmeye başladı. Tersanelere daha yüksek tonajlar gönderilmeye başlarken hurda fiyatlarında da hafif bir toparlanma gözlenir oldu.

TÜRÜNE GÖRE HURDAYA AYRILAN GEMİ RAKAMLARI

Aşağıda yer alan Şekil 2, dökme yük gemilerinin 2020'nin ilk yarısında en sık hurdaya ayrılan gemi türü olduğunu göstermektedir. Aynı zamanda, önceki yıllara göre kıyaslandığında, 2019'a göre %c.50 ve 2018'e göre %c.110 ile ilerleme kaydeden tek sektör olduğundan da bahsedilebilir. Hurdaya ayrılan konteyner gemisi 2019'a göre 8 birim azalırken, 2018 rakamlarına kıyasla yaklaşık dört kat artmıştır. Hurdaya ayrılan tanker rakamları ise 2019'a kıyasla nispeten istikrarlı ancak yine de 2018'in ilk yarısına kıyasla önemli ölçüde daha düşüktür. 2018'de hurda hacminin yüksek olması, düşük kazanç ve hurda tanker fiyatlarının yüksek olmasının doğrudan bir sonucudur. 2020'nin ilk yarısında, geçen yıla kıyasla 4 adet daha az, toplamda altı adet gaz tankeri hurdaya ayrılmıştır.



Şekil 2. 2018, 2019 ve 2020 yılları ilk yarısı için, türlerine göre hurdaya ayrılan gemi sayısı

ÜLKELERE GÖRE HURDAYA AYRILAN GEMİ RAKAMLARI

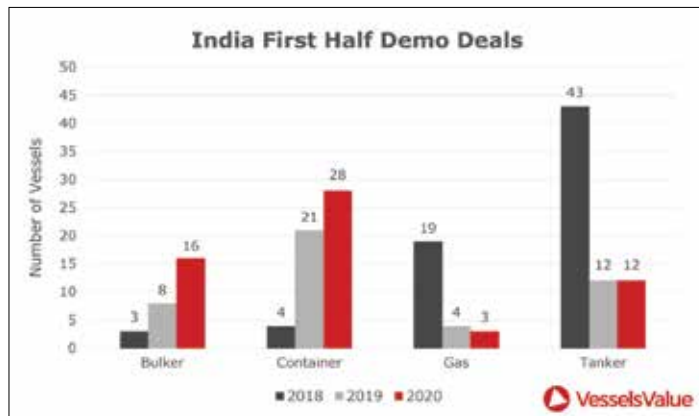
Gemi sayısına göre sınıflandırıldığında Hindistan, ancak ilginç bir şekilde toplam LDT'ye göre sınıflandırıldığında Bangladeş ilk sırada yer almaktadır. Şekil 3, Bangladeş'te hurdaya ayrılan toplam 912.000 LDT'lik 54 gemiye kıyasla Hindistan'da toplam 735.000 LDT'ye sahip 59 geminin hurdaya çıkarıldığını göstermektedir. Pakistan'dan 13 gemi, Yunan armatörler tarafından beş ve BAE armatörleri tarafından dört gemi hurdaya satılmıştır. Türkiye'den sadece beş gemi hurdaya ayrılmıştır. Bu bağlamda dikkate değer bir anlaşma, Alman yapımı, APL'ye ait 24.098 LDT'lik bir Post Panamax konteyner gemisinin 170\$/LDT gibi nispeten düşük bir fiyatla hurdaya satışı idi; toplam sözleşme bedeli dört milyon ABD dolarının biraz üzerindedir. Çin'de ise, COSCO'ya ait iki küçük dökme yük gemisi hurdaya ayrılmış olup, tüm bu rakamlar aşağıda gösterilmiştir.



Şekil 3. 2020'nin ilk yarısı için lokasyona göre hurdaya çıkarılan gemi sayısı ve toplam LDT

HİNDİSTAN

Alang Gemi Söküm Tersanesine hurdaya teslim edilen dökme yük kosteri ve konteyner gemileri sayısında, 2018 ve 2019'un aynı dönemi rakamlarıyla karşılaştırıldığında, artış gözlenmektedir. Tanker sayıları geçen yıl rakamlarına benzerken, 2018 rakamlarıyla kıyaslandığında önemli ölçüde azalma görülmektedir. Hindistan'da hurdaya çıkarılan toplam LDT hacmi, %34 artarak, 547.795'ten 734.878'e yükselmiştir. Hindistan hurda fiyatı, tüm alt kıta bölgeleri gibi, COVID-19'un neden olduğu karantinadan büyük ölçüde etkilenmiş, dökme yük gemisi hurda fiyatı %27 düşüşle 295\$/LDT'ye gerilemiştir.



Şekil 4. 2018, 2019 ve 2020'nin ilk yarısında Hindistan'da hurdaya çıkarılan gemi sayısı



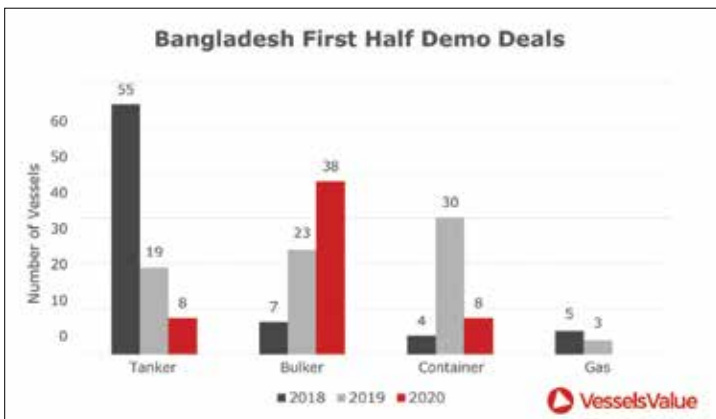
Şekil 5. Hindistan'da Ocak 2018'den itibaren konteyner gemileri, tankerler ve dökme yük gemileri için Seasure hurda fiyatı

BANGLADEŞ

Bir önceki yıla göre %65 artış gösteren dökme yük gemileri hariç tutulduğunda, Bangladeş'te hurdaya ayrılan gemi sayısı genel olarak gerilemiştir. Hurdaya ayrılan dökme yük gemisi rakamlarındaki bu artış, üç gemi sahibi şirketin COVID-19 öncesinde çok sayıda Capesize kuru yük gemisini filolarından çıkarmasından kaynaklanmıştır.

1. Polaris Shipping, 5 Capesize gemiyi (1,354,200 DWT) 55,4 milyon dolar bedelle hurdaya vermiştir.
2. Berge Bulk, 4 Capesize gemiyi (939,500 DWT) 49,5 milyon dolar bedelle hurdaya vermiştir.
3. Cido Shipping, 3 Capesize gemiyi (816,300 DWT) 37,4 milyon dolar bedelle hurdaya vermiştir.

Mayıs ayının ilk üç haftasında dökme yük gemisi hurda fiyatı 300 USD/LDT, tankerler 315 USD/LDT ve konteyner gemileri 325 USD/LDT ile en düşük seviyesine gerilemiştir. Bu seviyeler, ocak ayı fiyatlarıyla kıyaslandığında önemli ölçüde düşüktür.



Şekil 6. 2018, 2019 ve 2020'nin ilk yarısında Bangladeş'te hurdaya çıkarılan gemi sayısı



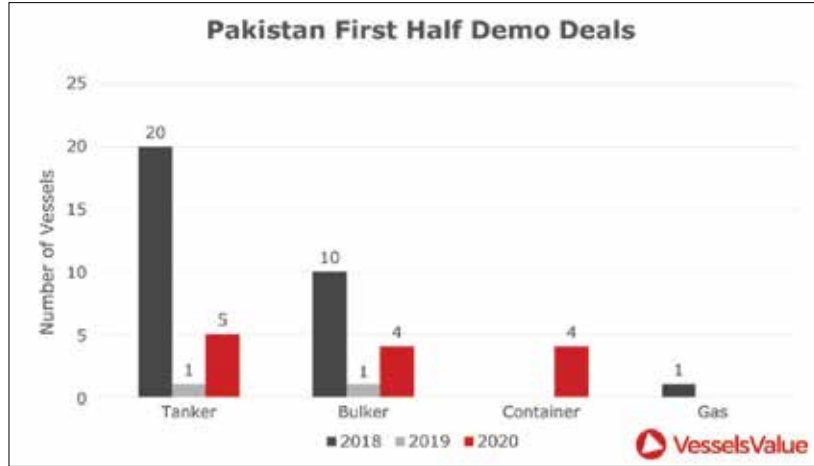
Şekil 7. Bangladeş'te Ocak 2018'den itibaren konteyner, tanker ve dökme yük gemileri için Seasure hurda fiyatı

PAKİSTAN

Öte yandan; Pakistan'da hurdaya ayrılan gemi rakamları, gaz tankerleri hariç, tüm gemi türlerinde oldukça istikrarlı seyretmiştir. Daha da önemlisi Pakistan, 2020'nin ilk yarısında dört hurda konteyner olarak, konteyner özelinde iki yıllık ölü sezon eğilimini sonlandırmıştır. Tüm bu rakamlar, aşağıda özetlenmiştir.

Sold Date	Comments	ALDT	Vessel Name	Vessel Type	DWT	LDT	Built	Bulker	Delivery	Seller
11 Jul 2020	ABRAB	10000	ABRAB	FERROVIA Container	10,000	4,200	1981	1	Pakistan	Burmesa Shipping
08 Jul 2020	SAAB	10000	SAAB	SUBSEA Container	10,000	11,000	2000	36	Pakistan	Burmesa Shipping
04 Jun 2020	SHAB	10000	SHAB	WANDY CONTAINER	10,000	4,200	1981	1	Pakistan	Burmesa Shipping
23 Jun 2020	ABRAB	10000	ABRAB	FERROVIA	10,000	4,200	2001	36	Pakistan	Burmesa Shipping

Pakistan, ayrıca, COVID-19 karantinasının en sıkıntılı olduğu dönemde, kuru yük gemilerinde 285 USD/LDT ve konteyner gemilerinde 300 USD/LDT ile en düşük hurda fiyatlarını görmüştür.



Şekil 8. 2018, 2019 ve 2020'nin ilk yarısında Pakistan'da hurdaya çıkarılan gemi sayısı



Şekil 9. Pakistan'da Ocak 2018'den itibaren Konteyner, Tanker ve Dökme Yük Gemileri için Seasure hurda fiyatı

Yasal Uyarı: Bu blogun amacı genel bilgiler sağlamak olup belirli konularda tavsiye veya rehberlik niteliği taşımamaktadır. Okuyucuların bu blogda yer alan herhangi bir açıklama veya görüşe dayanarak karar vermemeleri önerilmektedir.

KAYNAK: www.vesselsvalue.com

2019-2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 1,94 artış göstererek 40.883.750 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Ağustos 2020



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,11 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,46 azalarak 10.727.545 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 4,92 artarak 18.766.397 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Ağustos ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 2,11 artarak 29.493.942 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Ağustos	2019	10.998.593	-2,46%	17.886.829	4,92%	28.885.422	2,11%
	2020	10.727.545		18.766.397		29.493.942	
Ocak - Ağustos	2019	87.628.068	1,09%	143.289.459	5,24%	230.917.527	3,67%
	2020	88.583.178		150.804.263		239.387.441	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

21.09.2020

39. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks biraz daha toparlanan yük akışları ile bu hafta da yukarı hareket etti.

Navlunlar hala tatminkar olmaktan uzak kalsa da daha fazla armatör işletme masraflarının üzerinde gelir rapor etti. Endeks ise mayıs ayından bu yana ilk kez 400 puan bariyerini aştı ve 404 puana çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Devletler Federal Rezervi (Fed) bu hafta faizleri en az 2023'e kadar sabit tutabileceğini açıkladı. Fed'in ifadesine göre, piyasalar azami istihdama ulaşana ve enflasyonda yüzde 2'nin biraz üstü görülene kadar sabırlı duruş korunacak.

- Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ), Birleşik Devletler'in Çin mallarına uyguladığı gümrük tarifelerinin uluslararası kurallara aykırı olduğunu belirtti. DTÖ'nün üç uzmanından oluşan bir panel, geçen hafta Birleşik Devletler'in 2018 yılında 550 milyar dolarlık Çin mallarına tarife uygulamasının kurallara aykırı olduğunu kaydetti. Buna rağmen Birleşik Devletler'in temyize giderek bu kararı aktif olarak veto edebilir.

- Almanya Ekonomi Bakanlığı'na göre Koronavirüs krizinden toparlanma hızı

mayıs ayından bu yana yavaşlamış olsa da yıl sonuna kadar devam edebilir. Yine de Korona-öncesi dönemi tekrar yakalamak ancak 2022'de mümkün olabilecek. Hatırlatma olması açısından Alman hükümeti 2020'de ülke ekonomisinin yüzde 5,8 daralacağını ve 2021'de yüzde 4,4'lük büyümeye tekrar yükselişe geçeceğini tahmin ediyor.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta hızlı arttı. Batı Teksas tipi ham petrol 38 dolar/varilden 41 dolar/varile, Brent ise 39 dolar/varilden 43 dolar/varile çıktı.

- Uluslararası Tahıl Konseyi (IGC) 2020/2021 küresel buğday hasadı beklentisini 763 milyon ton ile rekor seviyeye yükseltti. Artışta Rusya ve Avustralya'daki kuvvetli hasadın önemli rol oynaması bekleniyor.

- Bu arada Ukrayna tahıl hasat beklentisi, mısır hasadındaki düşüş

beklentisine bağlı olarak 70 milyon tondan 68 milyon tona düşürüldü.

- Ukrayna tahıl ihracatı beklentileri de benzer şekilde aşağı revize edildi. Ukrayna toplamda 47,5 ton olmak üzere, 17,5 milyon ton buğday, 26 milyon ton mısır ve 3,3 milyon ton arpa ihraç etmeyi planlıyor.

- Türk Ticaret Bakanlığı verilerine göre ülkenin dünya geneline yaptığı çimento ihracatı yılın ilk yarısında, geçen senenin aynı dönemine göre dolar bazında yüzde 1 daraldı.

- Lakin, koster armatörlerini daha çok ilgilendiren Akdeniz ticareti stabil veya yukarı yönlü seyretti. Türkiye'den İtalya'ya yapılan çimento ihracatı Ocak - Haziran arasında geçen senenin aynı dönemine göre dolar bazında sabit kaldı.

- Temmuz 2020'de Türkiye'nin İsrail'e yaptığı çimento ihracatı ise geçen senenin aynı ayına göre yüzde 3,2 arttı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,211	1,731	2,242	3,217
Geçen Hafta	1,196	1,710	2,214	3,178
Geçen Ay	1,136	1,624	2,103	3,018
Geçen Yıl	1,476	2,058	2,664	3,824



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P ve HURDA

Bu hafta da herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2,000	GENERAL CARGO	MERSIN-TRIPOLI (LEBANON)	400/300	22.00
2,300	SCRAP (70')	BIZERTE-NEMRUT	1000/1000	19.25
2,300	MINERALS IN BULK	PORTO NOGARO-MALTA	1250/1250	10.00
2,700	WHEAT (45')	PORT LA NOUVELLE-PATRAS	1800/1500	14.00
3,000	FERTILIZERS	SAMSUN-NIKOLAEV	1500/1200	13.50
3,000	WOOD PULP (55')	NOVOROSSIYSK-MARMARA	1200/1200	12.00
3,000	MINERALS	ISKENDERUN-CONSTANTA	1200/1200	12.50
3,250	STEEL PRODUCTS	DERINCE-ANTWERP	1500/1500	35.00
3,300	WHEAT	CONSTANTA-PIRAEUS	1500/1000	13.50
3,300	FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK-CEYHAN	2000/2000	24.00
3,500	SCRAP (65')	RIJEKA-NEMRUT	1000/1000	14.25
4,400	PHOSPHATE	NEA KARVALI-CONSTANTA + MIDIA	2000/2000	13.00
4,500	AGRI PRODUCT (55')	CONSTANTA-RAVENNA	2000/2000	22.00
5,000	MDF (4300 CBM)	CONSTANTA-SFAX	5000/1500	18.00
5,000	WHEAT (45')	MARIUPOL-EGYPT MED.	1500/1500	18.50
5,000	WHEAT (45')	SPLIT-RADES	1000/1000	11.00
5,500	STEEL PLATES	GALATI-DILISKELESİ	2000/2000	12.75
5,500	KLINKER	MERSIN-SALERNO	5000/2500	13.50
7,000	METALS	NOVOROSSIYSK-IZMIT + TEKIRDAG	2000/1500	11.00
7,700	WHEAT (45')	VARNA-ISRAEL	2000/3000	16.00

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 örnekler, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

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

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK - AĞUSTOS 2020

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

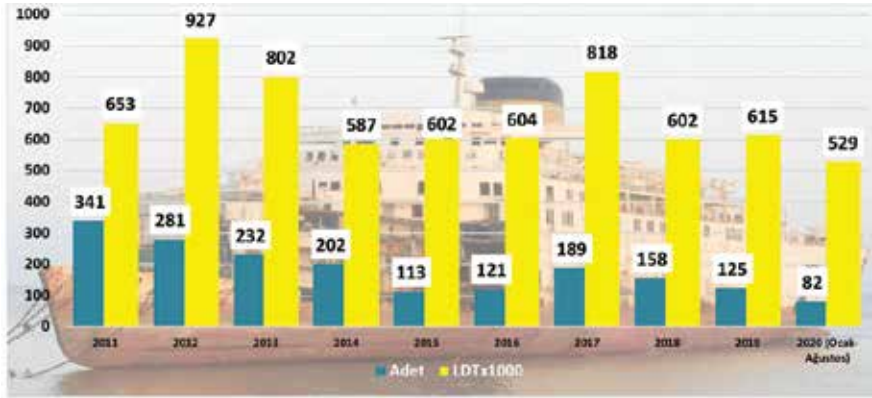
SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9014688	CLAVIGO	KURUYÜK	ANTIGUA BARBUDA	2.446	3.735	1.010	1992	4.05.2020
2	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
3	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
4	8420244	SEVEN PELICAN	DESTEK GEMİSİ	BAHAMALAR	4.892	2.333	4.892	1985	16.05.2020
5	9189160	CMA CGM OKAPI	KONTEYNER	BAHAMALAR	16.803	22.900	7.802	1999	1.07.2020
6	9087489	CARNIVAL INSPIRATION	YOLCU	BAHAMALAR	70.367	7.180	30.623	1993	4.08.2020
7	8230425	BELLATRIX	KURUYÜK	BOLIVYA	2.457	2.893	1.273	1978	6.05.2020
8	9146455	SINE MAERSK	KONTEYNER	DANİMARKA	92.198	110.387	38691.4	1998	21.08.2020
9	9106443	TANGER A	KONTEYNER	FAS	8.633	9.316	4.650	1995	7.08.2020
10	-	MANDALINA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	600	1975	13.04.2020
11	-	UZORITA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	962	1975	13.04.2020
12	8414790	GEOPOTES 15	TARAMA	HOLLANDA	10.188	12.387	7.319	1985	17.07.2020
13	9030864	SPES	RO-RO	İTALYA	33.823	16.806	11.323	1993	7.08.2020
14	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3.655	1978	1.02.2020
15	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	14.559	-	10.292	2001	6.03.2020
16	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	3.02.2020
17	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	3.02.2020
18	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
19	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
20	8710687	AGAT	RORO KURUYÜK	KAMERUN	7.876	7.190	3.836	1988	17.06.2020
21	8752192	NOBLE DRILLER	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	13.265	-	14.478	1976	9.07.2020
22	9161338	HIGHLAND ROVER	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	2.186	3.200	1.628	1998	13.08.2020
23	9249491	HIGHLAND COURAGE	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	3.160	2.750	3.448	2002	18.08.2020
24	7118181	EDARTE	KURUYÜK	KAMERUN	1.227	1.845	902	1971	28.08.2020
25	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	9.01.2020
26	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	9.01.2020
27	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
28	7358327	VITSENTZOS KORNAROS	RORO	KOMORLAR	6.387	1.616	5.114	1976	13.04.2020
29	-	ALKIONA	BARÇ	KOMORLAR	827	500	485	1970	20.04.2020
30	-	GREGORY	KURUYÜK	KOMORLAR	660	500	481	1957	29.04.2020
31	7416040	SKYLARK I	KURUYÜK	KOMOROS	999	1.608	560	1975	15.05.2020
32	-	FD 1 SC	HAVUZ	KOMOROS	9.167	-	3.902	1959	4.06.2020
33	7329244	SORMOVSKY	KURUYÜK	KOMOROS	2.478	3.353	1.500	1974	26.06.2020
34	7920857	BANA	RORO	LÜBNAN	9.367	4.401	3.262	1980	15.07.2020
35	9074389	APL CHINA	KONTEYNER	MALTA	64.502	66.520	24.250	1995	7.05.2020
36	9131515	EUROCARGO TRIESTE	RO-RO-KARGO	MALTA	26.536	12.488	10.698	1997	18.05.2020
37	8512281	SOVEREIGN	YOLCU	MALTA	73.529	7.546	28.797	1990	21.07.2020
38	9030852	FIDES	RO-RO-KARGO	MALTA	33.825	16.802	10.963	1993	1.08.2020
39	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.190	-	34.135	1998	6.02.2020
40	8751095	SONGA DEE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL ADALARI	15.682	-	15.757	1984	28.08.2020
41	9216389	VINLAND	TANKER	NORVEÇ	76.567	125.827	27.870	2000	15.07.2020

42	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
43	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
44	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
45	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3.084	3.265	1.565	1986	18.03.2020
46	-	SPEL	DENİZ TEKNESİ	PALAU	297	-	180	1993	4.06.2020
47	8109096	ARSLAN	KURUYÜK	PALAU	2.584	3.594	1.468	1982	10.07.2020
48	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3.191	1.269	1978	18.03.2020
49	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
50	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
51	9017800	SUZZY	KURUYÜK	PANAMA	2.598	3.114	1.587	1990	6.06.2020
52	7721263	ENERGY ANNABELLE	DÖKME YÜK	PANAMA	16.257	23.169	8.477	1980	1.06.2020
53	8700773	CARNIVAL FANTASY	YOLCU	PANAMA	70.367	7.200	30.896	1990	1.08.2020
54	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	1.02.2020
55	7945558	VALERİY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1981	28.02.2020
56	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1970	28.02.2020
57	9411874	BFI 1	RORO KARGO	RUSYA	5.786	6.628	3.236	2009	18.06.2020
58	8755077	SAFE BRISTOLIA	YAŞAM DESTEK PLATFORMU	SİNGAPUR	13.876	-	9.834	1983	14.04.2020
59	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.190	1.052	1971	18.03.2020
60	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
61	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
62	7529988	HAJ SAYED I	KURUYÜK	TANZANYA	1.882	3.135	1.000	1976	3.07.2020
63	6929882	LEO	ROMORKÖR	TANZANYA	279	208	376	1969	7.08.2020
64	7033135	ETTA	ROMORKÖR	TANZANYA	220	100	308	1971	7.08.2020
65	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
66	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020
67	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	4.02.2020
68	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
69	8411243	MELINA	LPG TANKER	TOGO	5.284	5.686	3.389	1984	20.04.2020
70	8751033	5004	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	13.062	-	12.292	1982	15.05.2020
71	5390979	ANDREAS	RÖMORKÖR	TOGO	196	-	180	1959	4.06.2020
72	9122954	ASIAN PARADE	RORO	TOGO	66.995	25.226	21.628	1996	18.07.2020
73	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
74	-	KUŞADASI-D	ROMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
75	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020
76	8009533	MEGA STAR	KURUYÜK	TÜRKİYE	8.208	14.312	3.458	1981	12.06.2020
77	-	SEAGULL EGE 7	TANKER	TÜRKİYE	148	-	154	1995	7.07.2020
78	8724303	MARRY FISHER	BALIKÇI	UKRAYNA	6.392	2.621	3.200	1986	25.06.2020
79	8755209	SEDCO 714	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	15.641	-	14.890	1983	24.07.2020
80	8755211	SEDCO 711	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.073	-	14.282	1982	5.08.2020
81	8755194	TRANSOCEAN 712	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.933	-	13.137	1983	8.08.2020
82	6517005	ANASTASIA	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.720	1.720	782.8	1965	26.08.2020

Kaynak: Gemisander

**Renklendirilen gemiler Ağustos 2020 tarihinde söküme gelen gemilerdir.*

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



Kaynak: Gemisander

2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (HAZİRAN - TEMMUZ - AĞUSTOS 2020)

Gemi Tipi	HAZİRAN			TEMMUZ			AĞUSTOS		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS							1	37,0	1.866
Bulk	1	39,0	14.407	6	25,2	261.130	8	29,6	340.909
Cement							1	32,0	1.701
Chem & Oil				2	26,5	68.707	2	26,5	76.463
Chip	1	30,0	43.003	2	27,5	98.401	1	24,0	49.673
Container	20	22,3	644.810	16	23,1	654.975	9	23,3	223.534
Cruise	1	24,0	8.039	5	29,2	34.059	1	25,0	7.180
Drillship				3	9,0	181.584			
FPSO				1	37,0	99.890			
GCargo	1	37,0	2.610	2	50,5	3.712	2	35,0	50.664
Geo. Survey	1	44,0	1.167						
Misc. Cargo	1	12,0	6.500						
MPP	3	24,7	39.436	2	26,0	22.628	1	25,0	23.586
MPP/Hvy. Lift	2	17,5	59.738				1	28,0	8.117
MSV	1	26,0	2.495						

Open Hatch	1	33,0	45.252	1	36,0	43.002			
Ore	6	26,3	1.669.167	2	25,5	530.249			
Pass/Car F.	1	31,0	1.000						
PCC	6	25,3	97.936	3	20,7	50.083	4	20,8	65.718
Products	1	28,0	47.168	1	30,0	2.853	2	45,5	7.563
PSV							1	37,0	3.034
Rfr Fish C.				1	35,0	9.360			
Ro-Ro	1	21,0	6.689	2	33,5	21.203	4	23,3	33.693
Ro-Ro/Lo-Lo	1	32,0	6.910						
Salvage							1	50,0	
Seis. Survey	1	28,0	3.300	1	41,0	2.495			
Shuttle				1	20,0	125.827	1	20,0	105.641
Tanker	1	23,0	44.582	1	40,0	18.078	2	30,0	125.085
TSH Dredger				1	35,0	12.387			
Tug				1	45,0	637	2	43,5	339
Genel Toplam	51	25,0	2.744.209	54	26,9	2.241.260	44	28,7	1.124.766

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

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



LEO MARINE



Biz sizin
Limona
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Dist.



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

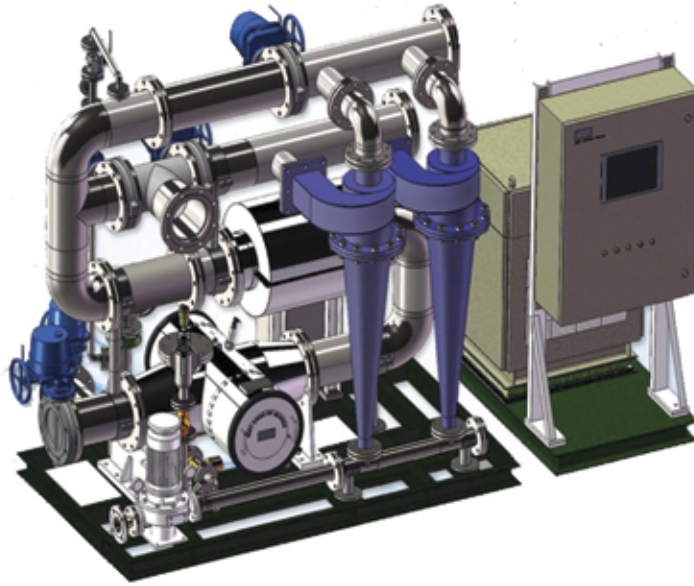
MESI INCORPORATION
Marine Engine Spares International Inc.
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

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

