

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

HAZİRAN / 2019

100

MİLLİ MÜCADELE'NİN YÜZÜNCÜ YILI

19 MAYIS  
ATATÜRK'Ü ANMA GENÇLİK VE  
SPOR BAYRAMI



**ŞADAN KAPTANOĞLU:**  
**DÜNYA DENİZCİLERİNİN BAŞKANI OLDU**



**7/24**

18 PILOT CAPTAINS  
300 TEAM MEMBERS

**20 VESSELS**

MAXIMUM PRODUCTIVITY

**ZERO RISK**

**ONE VISION**

**SAFETY FIRST**

SINCE 1973



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



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza  
No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berkgumrukleme.com](mailto:info@berkgumrukleme.com)  
[www.berkgumrukleme.com](http://www.berkgumrukleme.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza  
No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL  
Tel: +90 216 446 93 79  
Fax: +90 216 447 15 45  
Gsm: +90 532 245 45 09  
[info@berklojistik.com](mailto:info@berklojistik.com)  
[www.berklojistik.com](http://www.berklojistik.com)



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

M. ZİYA KALKAVAN

DOĞAN ŞAHİN

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



**Yıl 35**

**HAZİRAN 2019**

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

**SAHİBİ**

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN:** BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

**İDARE MERKEZİ**

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

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

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

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

**YAYINA HAZIRLIK**

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

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

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

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

Reklam Müdürü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

[reklam@tayfajans.com](mailto:reklam@tayfajans.com) Tel: +90 216 339 13 40/41

Editör: KEMAL CAN KAYAR [editor@tayfajans.com](mailto:editor@tayfajans.com)

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

Katkıda Bulunanlar: SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

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

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



# GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

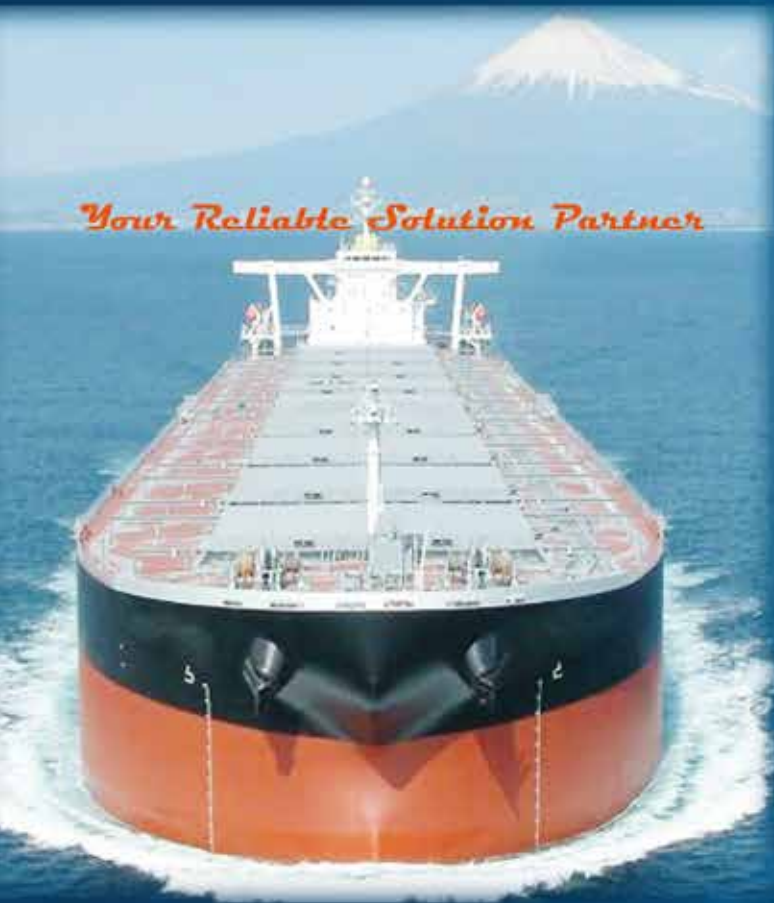
[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)





iea naval architecture - project management - trading

www.iea.gen.tr



*Your Reliable Solution Partner*

1. Faroe Islands Turkey & Greece Exlsv. Rep
2. Repair Shipyard Brokering & Supervision
3. New Building Brokering & Supervision
4. Scandinavian & East European Crewing
5. Finance Brokering
6. Machinery Installation & Repair Services
7. Loadmaster - Shiploading Program
8. Agency & Offhore Projects
9. Desing & Calculations



**FAS**

FAROE ISLANDS  
INTERNATIONAL  
SHIP REGISTER

ISTANBUL OFFICE

IEA OFFICAL REPRESANTATIONS  
SHANHAIGUAN SHIPBUILDING INDUSTRY CO. LTD.  
BSHC BULGARIAN HYDRODNAMICS RESERACH CENTER



# DENİZ SİSTEMLERİ



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



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

**aselsan**

*Güven Veren Teknoloji*





# ONURSAN



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

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



## INTERSPIRO

Breathing Experience Since 1920



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

[www.onursan.net](http://www.onursan.net) | [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)



# MUHTEŞEM GÖÇEK KOYLARI ŞİMDİ SİZE GÖZ KIRPIYOR...

YAŞANABİLECEK EN GÜZEL ANILARDAN  
TOPLAMAYAYA HAZIR MISINIZ?

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



ATA YACHTING



# İÇİNDEKİLER



**10**

**TAMER KIRAN**  
"Keyifli Seyirler"



**14**

**MECLİS**  
"MECLİS'TE ABD'NİN  
İRAN AMBARGOSUNA  
DİKKAT ÇEKİLDİ"



**24**

**ODADAN HABER**  
"ŞADAN KAPTANOĞLU,  
DÜNYA DENİZCİLERİNİN  
İLK TÜRK VE KADIN  
BAŞKANI OLDU"



**10**

**TAMER KIRAN**  
"Keyifli Seyirler"

**26**

**ODADAN HABER**  
"DTO İFTARI, GENÇ  
YAŞLI TÜM SEKTÖRÜ  
BİR ARAYA GETİRDİ"

**28**

**ODADAN HABER**  
"19 MAYIS'IN  
KARARLILIĞI  
SÜRECEK"

**30**

**ODADAN HABER**  
"IMO 2020 YAKIT  
DEĞİŞİMİ SEMİNERİ"  
DÜZENLENDİ

**34**

**SÖYLEŞİ**  
"ŞADAN KAPTANOĞLU,  
DÜNYA DENİZCİLERİNİN  
BAŞKANI OLDU"

**38**

**GÜNDEM**  
"DENİZDEN GELEN  
HÜRRİYETİN 100. YILINI  
KUTLADIK"

**64**

**SÖYLEŞİ**  
ABDULVAHİT ŞİMŞEK,  
"MİSYONUMUZ ATAŞE  
OLMAK"

**68**

**KOMİTELER**  
DÜZENLİ SEFER YAPAN  
GEMİ ACENTELERİ  
KOMİTESİ

ŞUBELERİMİZDEN .....	32
DTO AB BÜLTENİ .....	48
GEMİ TUTULMALARI .....	52
MAKALE / HARUN ŞİŞMANYAZICI: "Ton-mil mi, yoksa ton-zaman mı?" .....	54
AKADEMİK BAKIŞ / DR. ÖĞRETİM ÜYESİ MUSTAFA OKAN YAĞCI: .....	70
"Gemilerin İhtiyati Haczinin Yasal Çerçevesi"	
MAKALE / KAPTAN SEMİH DİNÇEL: .....	73
"Brokerler ödenmeyen demuraj nedeniyle tahsilat sıkıntısı yaşıyor"	
BUNKER .....	74
LOJİSTİK .....	78
SEKTÖRDEN HABERLER.....	80
S&P .....	84
ISTFIX ANALİZ .....	90
HURDA RAPORU .....	92





*Quality is never a coincidence...*



+90 216 688 37 56

marine@eskomarine.com.tr

eskomarine.com.tr



## Keyifli seyirler...

Mayıs ayı bizim için tam anlamıyla keyifli bir seyir gibiydi. Dolu dolu, hareketli, gururlandığımız, göğsümüzün kabardığı bir ayı geride bıraktık. Öncelikle herkesin Ramazan Bayramı'nı kutluyorum; sağlık, mutluluk ve barış içerisinde yaşayacağımız bir dünya temenni ediyorum.

kuşkusu olmasın. Kendisini yürekten kutluyor, başarılar diliyoruz.

Bildiğiniz gibi bu sene Büyük Önder Atatürk'ün Samsun'a çıkışının yüzüncü yılıydı. 13 Kasım 1918'de bir İngiliz zırhlısından İstanbul Boğazı'nın



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

Dediğim gibi çok hareketli bir ayı geride bıraktık... Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı çalışma arkadaşımız Şadan Kaptanoğlu, dünyadaki denizcilik sektörünün önemli kurumlarından biri olan BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) Başkanı oldu. 123 ülkenin önde gelen armatör, broker ve acentelerinin üyesi olduğu 114 yaşındaki konseyin dümenine ilk defa bir kadın ve ilk defa bir Türk geçti. Şadan Kaptanoğlu, Atina'da gerçekleştirilen bir törenle Başkanlık Nişanını Yunanlı Armatör Anastasios Papagiannopoulos'dan devraldı. Biz de, Oda yönetimi olarak bu tarihi ana tanıklık ettik. Arkadaşımızın bu işin üstesinden geleceğini biliyoruz, bizlerin de her zaman yanında olacağımızdan kimsenin

girişine atılan demir, basit bir çıpadan ibaret değildi. 465 sene bir cihan imparatorluğuna başkentlik yapmış İstanbul'a atılan o çıpa Anadolu'nun da ayağına vurulan bir prangaydı. Yaklaşık altı ay sonra 16 Mayıs 1919'da İstanbul'dan kalkan Bandırma Vapuru demir alırken, aslında Anadolu'nun ayağındaki bu prangaları sökmek için ilk adımı atmış olacaktı.

16 Mayıs 1919'da o zamanki ismi Pandarme olan Bandırma Vapuru, 58 yolcusu 21 kişilik mürettebatıyla İstanbul'dan ayrıldığında Mustafa Kemal'in aklında Türkiye'yi bağımsızlığa götüreceği rota belli idi. İngiliz takibinde geçen zor bir deniz yolcuğundan sonra

Kaptan İsmail Hakkı Durusu salimen Bandırma'yı Samsun'a yanaştırır, tarih 19 Mayıs 1919'dur. Bir milletin yeniden küllerinden doğduğu tarihtir bu tarih... Bizler ne Mustafa Kemal Atatürk ve onunla beraber Samsun'a çıkan silah arkadaşlarını, ne bu kahramanca yolculuğu başarı ile yöneten İsmail Hakkı Durusu ve tayfası olan denizcileri unuttuk. Tıpkı Kurtuluş Savaşımızda mücadele eden kahraman şehitlerimizi ve gazilerimizi unutmadığımız gibi. Başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere bütün silah arkadaşlarına ve şehitlerimize bir kez daha Allah'tan rahmet diliyoruz.

Denizcilik sektörümüzü uluslararası platformlarda tanıtmaya ve dünya denizcileri ile bir araya gelmeye devam ediyoruz. 4-7 Haziran'da Norveç'te gerçekleşecek olan Nor-Shipping Fuarı'nı önemsiyoruz ve Oda olarak her türlü katkı sunmaya çalışıyoruz. Nor-Shipping Fuarı özellikle gemi inşa sektörümüz için çok önemli bir mecra. İşbirliklerimizin daha da güçlenmesi ve ortak yeni projelere imza atmak için bu fuarı önemsiyoruz. Aynı zamanda sektörümüzün tanıtımına yönelik İngilizce hazırlanan Deniz Ticareti Dergisi de fuar boyunca dağıtılacaktır. Şimdiden katılımcı kurum ve kuruluşlarımıza başarılı bir fuar geçirmelerini temenni ediyorum.

Turizm sezonu açıldı... Yani diğer bir deyişle palamarları çözdük. Öncelikle deniz turizm alanında faaliyet yürüten üyelerimizin bu sezon beklentileri karşılanır, bol ve bereketli kazançlar sağlarlar. Bu arada firmalarımıza da çok önemli görevler düşüyor. Öncelikle her bir üyemizin, ülkemizin bir elçisi olduğu unutulmamalı.

Kaliteden asla taviz vermemeliyiz. Kalite müşteri memnuniyetidir. İstikrarlı bir politika belirlersek; "Seneye acaba müşteri gelir mi?" kaygısını da yaşamamış oluruz. Bir diğer konu ise çevre... Bizim en hassas olduğumuz konulardan biri. Bu konuda da üyelerimizin azami hassasiyeti göstereceklerinden hiç şüphemiz yok.

Gerçekten Mayıs ayı bizim için keyifli idi, uçsuz bucaksız enginliklerde yelken açıp seyir yapmak gibiydi. Denizci kadirşinastır, yapılan fedakarlıkları asla unutmaz. Denizde her şey kayıt altındadır. Bu ülke için, bu sektör için kim emek vermişse, saygı ve minnetle anıyor, ölmüşlere de Allaha rahmet diliyoruz. Mekanları cennet olsun. Allah selamet versin...



# İskele kuşu Montenegro'da.

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



ASMİRA & CO



# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

www.pirireis.edu.tr

**GELECEK  
BURADA**

- 1 ÖĞRENCİ VE PROJE ODAKLI EĞİTİM
- 2 ÇOK ÇEŞİTLİ BURS İMKANLARI
- 3 VADELİ ÖĞRENİM SİSTEMİ (ÖNCE OKU, SONRA ÖDE)
- 4 İSTANBUL'DA DENİZE SIFIR YEŞİL KAMPÜS
- 5 ETKİN CO-OP UYGULAMASI (ÜNİVERSİTE-ENDÜSTRİ İŞBİRLİĞİ)

**HUKUK  
FAKÜLTESİ  
AÇILDI!**







## Happy Berth Days!

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

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



d-marin.com

f dmarinmarinas

in D-Marin

ig dmarinmarinas

### Uluslararası Marina Ağı:

D-Marin Turgutreis, **Türkiye** | D-Marin Didim, **Türkiye** | D-Marin Göcek, **Türkiye** | D-Marin Mandalina, **Hırvatistan** | D-Marin Dalmacija, **Hırvatistan** | D-Marin Borik, **Hırvatistan** | Zea Marina, **Yunanistan** | Gouvia Marina, **Yunanistan** | Lefkas Marina, **Yunanistan** | Flisvos Marina, **Yunanistan** | D-Marin Portonovi, **Karadağ**

*D Marin*

**DOĞUŞ**



# MECLİS'TE ABD'NİN İRAN AMBARGOSUNA DİKKAT ÇEKİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Mayıs ayı Meclis toplantısı yoğun bir gündemle gerçekleşti. Meclis toplantısında; Hizmet İhracatçıları Birliği'ne denizci katılımı, envanter çalışmaları ve İran Ambargosu öne çıkan konular arasındaydı.



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

Deniz Ticaret Odası'nın Mayıs ayı meclis toplantısı İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın, "14. Meclis toplantımıza başlıyoruz. Hepimize hayırlı, uğurlu olsun. Ramazan'ın da hepimize hayırlı, uğurlu olmasını diliyorum" sözleriyle başladı.

Toplantıda gelenek olduğu üzere ilk olarak misafirlere söz verildi. Salih Zeki Çakır açılış konuşmasında şunları söyledi: "THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı Bey ve ekibi bugün bizimle birlikte. Sayın Aycı bugün, TİM Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olarak aramızda. Yine Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu üyelerimizden Ahmet Erdal, Mustafa Aydın, Volkan Kazova, Gökhan

Özer Bey ve sekreteryaya da aramızda. Bildiğiniz üzere Hizmet İhracatçıları Birliği'nde ben de yönetim kurulu üyesiyim. Bu birliğin şu an itibarıyla 875 üyesi var. Denizcilik sektörü de kısmen temsil edilmekte. Denizcilik sektöründen üyelerimiz var, ağırlıklı lojistik firmaları olmak üzere. Bu anlamda Hizmet İhracatçıları Birliği'nin denizciligimiz tarafından daha iyi tanınması ve faydalanılabilir hale gelmesi için ekibiyle birlikte bizleri bilgilendirecekler. İlker Bey'e söz vermeden önce Hizmet İhracatçıları Birliği'nin içeriğiyle, yetki ve sorumluluk alanıyla alakalı bir sunum olacak. Sunumun ardından İlker Bey'e söz vereceğim."

## HİZMET İHRACATINDA BÜYÜK POTANSİYEL

Salih Zeki Çakır'ın sözlerinin ardından Hizmet İhracatçıları Birliği Genel Sekreterliği adına söz alan Fatih Özer kurumu ve faaliyetlerini anlatan bir sunum yaptı. Özer, "2017 yılında küresel hizmet sektörü bir önceki yıla göre yüzde 7.1'lik bir artışla 5.3 milyon dolarlık bir hacme ulaştı. Dünyadaki ticaret hacmine baktığımız zaman da hizmet sektörünün payı yaklaşık yüzde 30 ve bu toplam ticaret hacminde yaklaşık yarısını İngiltere, Fransa ve Almanya'nın üye olduğu Avrupa Birliği üyeleri ülkeler gerçekleştiriyor. 2017'de 4.6 trilyon dolar olan hizmet sektörünün ticaret





Fatih Özer

hacmi 2017 yılında 5.3 trilyon olarak gerçekleşti” diyerek sözlerine başladı.

Özer, Türkiye’de hizmet sektörünün 2018 yılında yaklaşık 48,5 milyar dolarlık bir ticaret ihracatı gerçekleştirdiğini belirtti. Özer, “Yaklaşık 25 milyar dolar bir dış ticaret fazlası verdik ve ülke ekonomisine ciddi katkıda bulduk. Türkiye ihracatındaki toplam payı da yüzde 22 düzeyinde. Hizmet sektörünün güçlü yönlerine baktığımız zaman dinamik, hızlı ve yüksek kaliteli bir hizmet anlayışımız var” sözleriyle sektörün potansiyeline vurgu yaptı.

Türkiye’nin coğrafi konumuna ve lojistik avantajlarına değinen Özer; kara, deniz ve hava taşımacılığında Türkiye’nin önünde ciddi potansiyeller olduğunu vurguladı. Özer yapılan tanıtım organizasyonları ve fuarlarla sektörün desteklenmesi gerektiğini, bunun için de denizcilerin desteğinin önemli olduğunu vurguladı. Özer’in ardından, Türk Hava Yolları ve aynı zamanda Hizmet İhracatçıları Birliği Başkanı İlker Aycı bir konuşma yaptı. Özer’in konuşmasında, Türkiye’nin ve denizcilik sektörünün potansiyeline güven vardı.

### “HİZMET İHRACATINDA VERİMLİLİK YÜKSEK”

Aycı, konuşmasına Hizmet İhracatçıları Birliği’nin amaçlarını anlatarak başladı ve birliğin potansiyelini şöyle özetledi: “Hizmet İhracatçıları Birliği hususunda ülkemizdeki bilincin artırılması, bu konudaki dayanışmanın artırılması ve bunun yanı sıra ülkelerin ekonomilerinde



İlker Aycı

bugün geçmişe oranla sanayileşmenin ve sanayi yönetiminin giderek payları düşerken, hizmet ihracatında ve hizmet sektörü üretiminde ciddi bir gelişme söz konusudur. Bütün dünyanın çok ciddi sanayileşmiş ülkeler olarak, gelişmiş ekonomiler olarak gördüğümüz bugün Amerika Birleşik Devletleri ekonomisinde bile hizmet ihracatı yüzde 35’lere gelmiş durumda. Yine çok iyi bildiğimiz Almanya’nın bile yüzde 20’lere dayanmış durumda. Yine aynı şekilde Çin, Rusya gibi ülkeler de bugün hizmet ihracatını artırmak üzere hizmetler sektöründe büyümek ve ekonominin bu alanında da gelişmek üzere birbiri ardına yeni yatırımlar yeni projelerini devreye sokmakta, yeni teşvik sistemleri ile rekabetçi olmaya çalışmaktalar. Hizmet ihracatçılarının en önemli özelliklerinden bir tanesi ekonomideki üretkenliğin ve aynı zamanda verimliliğin artışında çok etkin olan sektörler olmalı.”

### “HİZMET İÇİN LOJİSTİK ÖNEMLİ”

Aycı, hizmet sektörünün dayandığı iki ana noktayı anlatarak sözlerine devam etti: “Bunlardan bir tanesini çok önemli: Teknoloji sektörü... Bilişim sektörü de bugün hizmet sektörünün altında bulunmakta ve bugün bizim ana komitelerimizden bir tanesi de odur ve şu anda Hizmet İhracatçıları Birliği’nin içerisinde temsil edilmektedir. İş gücünün önemi geçmişte üretim faktörleri arasında ne kadar önemliydi hepimiz çok iyi biliyoruz, ama bugün geline dünyada işgücünden daha da önemli bir diğer faktör var ki artık ürünün tasarlanması ve bunun bütün dünyaya

dağıtılması... Yani lojistik ve taşımacılık sektörü bugün bütün dünyadaki teknoloji ile beraber bu işin en önemli bacağı. Biz eğer bundan bahsediyorsak da, şüphesiz bunun adresi ve yeri Bizim Deniz Ticaret Odamızdır. Dolayısıyla şunu söylemek isterim kıymetli başkanlarımız; Salih Zeki Bey sağ olsunlar sizin adınıza temsilen Hizmet İhracatçıları Birliği yönetiminde, yönetim kurulumuzda bulunmakta ve komite başkanımız olarak da kendisi buraya bizi davet ettiler ve biz de geldik. Amacımız, niyetimiz bir miktar size hizmet sektörünün önemini, Hizmet İhracatçıları Birliği ile birleştiği takdirde, birlikten kuvvet doğar prensibi ile bir araya geldiğimizde ve aynı noktaya baktığımızda nasıl birlikte çeliği deleceğimizi, nasıl dünya pazarlarında daha iyi tutunacağımızı, nasıl yeni pazarlar açacağımızı, birlikte yeni ufuklar bulmak üzere nasıl birlikte beyin fırtınaları yapacağımızı; sektörel anlamda bizi geliştirecek, gerek sektörün diğer kuruluşlarıyla gerek Ankara ile hükümetimizle olan diyalogumuza ufuk açıcı adımların atılması hususunda sektör adına görüşlerimizi en kuvvetli bir biçimde üretebileceğimiz elimizde bir kaynak olduğunu ifade etmek isterim.”

Eğitim sektörünün olmazsa olmazlarından uluslararası öğrenci kontenjanına değinen Aycı, bu konudaki sıkıntıların nasıl aşılacağından da bahsetti.

### “BERABERLİĞE İHTİYAÇ VAR”

Aycı harcama kapasitesi yüksek yabancı turisti ülkemize çekmek için Turizm Komitesi’nin de çaba sarf ettiğini vurguladıktan sonra bilişim sektöründe yaşanan sıkıntılara değindi. Aycı şunları söyledi: “Hizmet ihracatındaki döviz getirici işlemlere verilen teşviklerin arttırılması hususunda da birlikte çalışmamız lazım. Bugün çok büyük oranda teşviklerin neredeyse yüzde 99.9 nereye gidiyor? Mal ihracatçılarına gidiyor. Tabii ki orası da çok önemli bizim için. Dünyada hizmet ihracatı bugün en hızlı döviz getiren ve teknolojiyi, dağıtımı yani nakliyyeyi başardığınızda karayoluyla, deniz yoluyla, hava yoluyla, demiryoluyla



Başaran Bayrak

dünyaya en hızlı şekilde ürettiklerinizi iletebildiğinizde size geri dönüşü en hızlı sağlayan sektör. Dolayısıyla Deniz Ticaret Odası'ndaki değerli üyelerimiz sizlerin altında çok değerli komisyonlarınız var. Balıkçılarımızdan tutun armatörlerimize kadar ve diğer bütün taşıyıcılar, denizle ilgili tüm üreticiler bunun içerisindeyiz; biliyorum. Bu açıdan sizlerin bize katacağı değerle bizim Ankara'ya özellikle hizmet ihracatı konusunda, daha fazla destek alabilmeniz için sesimizi daha iyi duyurmamız, akılcı önerileri Ankara'nın gündemine getirebilmemiz ve beraberce bunu savunabilmemiz mümkündür.”

### “ELEKTRONİK ALTYAPI GEREKLİ”

Aycı konuşmasına lojistikle ilgili Türkiye'nin potansiyeline değinerek devam etti: “Dünyadaki en riskli kapılardan birisi neresi? Gümrük kapısı olarak bakıldığında Meksika - Amerika sınırı. Bir tarafta dünyanın en gelişmiş ekonomisi, öbür tarafta üretim konusunda işgücü maliyetlerinin düşüklüğünden dolayı üretim yapılıp yine o pazardan üretim alınabilecek ama aynı zamanda göçmen bakımından, kaçak mallar bakımından en ciddi risk taşıyan kapı burası. Dünyanın en riskli kapısından günde geçen kamyon sayısı 12-13 bin arası. Biz dibimizde Avrupa Birliği'ne, ihracat yapmaya çalışıyoruz. Bizim ürünlerimizi alabilecekleri en yakın pazar Avrupa Birliği değil mi? Gümrük birliğimiz yok mu? Var... Peki, biz günde kaç tane geçiriyoruz? 600-700 tane. İstanbul binlere geldi. Ama

bizim talebimiz günde en az 2 bin kamyonu geçirmek. Öyle bir altyapı kurmamız lazım ki, bizim de bir gün 10-12 bin aracı Kapıkule'ye getirmemiz lazım. Kapıkule dışındaki diğer gümrük kapılarımız da elektronik altyapısıyla, denetim altyapısıyla hazır olmalı”. Aycı konuşmasını yeni pazarlara girmenin önemine değinerek bitirdi.

### “DENİZCİLİĞİN HANGİ SEKTÖRLERİNE, HANGİ ALANLARINA TALİPSİNİZ?”

Aycı'nın ardından söz alan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak konuşmasına kendini tanıtarak başladı. Bayrak, ardından Aycı'ya hitaben şunları söyledi: “Siz 2018 yılı mayıs ayında kurulduunuz. Biliyorsunuz aynı süre içerisinde Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği kuruldu. Daha sonra ismi Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olmuştur. Yani sizinle birlikte Gemi Yat İhracatçıları Birliği aynı zamanda Hizmet İhracatçıları Birliğidir. Gemi ve yat ile ilgili tüm hizmetleri Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği altında toplanmaktadır. Bunu ayrıntılı olarak paylaşmakta fayda var. Bu bağlamda sizler denizciliğin hangi sektörlerine, hangi alanlarına talip olduğunuzu daha net belirtirseniz, böyle bir çelişki de olmaz. Zaten mevcut gemi üreten, yat üreten, onunla ilgili tamir bakım hizmetleri üreten, dizayn üreten, tasarım üreten, hizmet üreten üyelerimiz halihazırda Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği altında kümelenmektedirler ve odalardan destek almaktadırlar. Bunun ayrıntılı olarak belirtilmesinde fayda var. Geldiğiniz için teşekkür ederim. Bir de üye olan arkadaşların üyelik gerekliliklerinin neler olduğunu anlatırsanız, daha iyi aydınlanmış olurlar. Nasıl bir ödeme yapacaklar, üye olmanın gereklilikleri nelerdir? Bu konuları aydınlatırsanız sevinirim.”

Başaran Bayrak'ın sorularına cevaben Fatih Özer şunları söyledi: “Sayın başkanımızın dediği gibi ocak ayında Gemi Yat İhracatçıları Birliği zaten faaliyetteydi, ama daha sonra oraya gemi ve yat ile ilgili hizmet kısmı eklendi.



Recep Düzgüt

Biz de çok da açık netleşirebilmiş değiliz. Ama gemi taşımacılığı lojistik ile ilgili kısım hizmet ihracatında. Ama gemi ve yat üretim, bakım ve onarımı ile ilgili bir şey varsa, üretim ve üretim sonrası hizmetleri kapsayan oradaki Gemi İhracatçıları Birliği bünyesinde devam ediyor. Bunun dışında herhangi bir hizmet ihracatı varsa denizcilik sektöründen; taşımacılık olsun ya da şu an aklıma gelmeyen herhangi bir yurtdışına döviz bazlı satış gerçekleştirmek, bunlar bizim birliğimizin işidir. Başkanımızın söylediği diğer bir konu da normalde mal ihracatında yaptığınız her ihracattan nispi oranda aidat kesintisi oluyor. Hizmet İhracatçıları Birliği için böyle bir durum söz konusu değil. Sadece yıllık üyelik ücreti ödüyorsunuz. Onun dışında herhangi bir ödeme söz konusu değil. Buradaki ödeme miktarı da, firmaların daha önceki yıllarda yapmış oldukları ürün ihracat satış rakamlarına göre değişmektedir.”

### “DÖVİZ KAZANIP DÖVİZ KAZANDIRICI OLMUYORLAR”

Toplantıda konuyla ilgili Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de söz aldı. Düzgüt şunları söyledi: “Öncelikle kapsamlı sunumunuz için teşekkür ederiz. Bence hakikaten hizmet ihracatında açıklıklar var. Mesela Türkiye'de boğazlardan geçen ve limanlara giren yabancı bayraklı gemilerin temsilciliğini gemi acenteleri yapıyor. İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nda yaklaşık yıllık 45 bin, Türk



limanlarına ise, 65-70 bin arası gemi geliyor. Bunlardan Türk Bayraklarını çıkarırsak, yüzde 90'a yakını yabancı bayraklı gemi geliyor. Bunların bütün masrafları Türkiye'ye döviz olarak giriyor. Tamamı Türk Lirası olarak harcanıyor. Bunların bir kısmı kamu kurumlarına ödeniyor. Yaklaşık 300-400 milyon doları da firmaların kendi gelirleri, acentelik geliri. Bırakın hizmet ihracatına girmeyi ne yazık ki döviz kazandırıcı faaliyet olarak dahi kabul edilmiyor. Halbuki Türkiye'nin dış ticaretinde şu an yaklaşık 1,5-2 milyar dolar girişi var. Bir dolar çıkış yok ve bu döviz kazandırıcı hizmet alanında değil. Biz bunu Maliye ve Ekonomi Bakanlığı'na ayrı ayrı yazdık. Bu konuda ne yazık ki genelge varmış. Danıştay'a biri dava açtığı için vergi geliri istisnasız borç kanunla düzenlenir diye kanuna koydular. Siz şanslısınız THY olarak. THY'nin sanıyorum ki, yük yolcu kalemlerinden biri girmiyordu. Türk Hava Yollarının bir talebi ile bu kalemi kanuna dahil ettiler. 15 günde 2017 Ocak'ında dahil ettiler. Bizim konu Ekonomi Bakanlığı'ndan geçse de, Maliye neden bunu istiyorsunuz deyip uzatıyor.”

### “ÇATI BİRLİK FAYDALI OLUR”

Böyle bir çatı birliğin çok faydalı olacağını söyleyen Düzgüt şöyle devam etti: “Dolayısıyla böyle bir şemsiyeye girerse acenteler, bence çok faydası olur. Hem hizmet ihracatına girer ama öncelikle döviz kazandırıcı faaliyet olur. Gemilere gelirsek; navlun bölümü hizmet ihracatına girer benim şahsi fikrimdir.



Erkan Dereli

Fakat her halükarda bu şemsiyeye girmek gerekiyor. Gemi acenteleri şu an farkında değil. Şu an ne gibi fırsatlar kaçırdığımızın farkında değiliz. Bu arada çok enteresan, ülkede gümrüksüz satış mağazaları da döviz kazandırıcı faaliyetin dışına çıkartıldı. Ekonomide çok ciddi kalemler bazen göz ardı edilebiliyor.”

Düzgüt'in konuşmasını noktalamasının ardından tekrar söz alan İlker Aycı, “Öncelikle aydınlatıcı görüşlerinizden dolayı teşekkür ederiz. Bir defa bütün konular netleşmek zorunda. Bence siz çok doğru söylediniz Hizmet İhracatçıları Birliği altında beraber toplanmayı başarabilirsek, birlikte altına rüzgarı alıp kaldırabilirsek Ankara'da bunun sesi çıkar. Bir arada derdini doğru bir şekilde anlatmaya çalışan açıkçası meslek kuruluşlarına daha sıcak geri dönüş yapacaktır diye benim de bir izlenimim var. Bir kere bu tür kuruluşların ihtiyacı olan şey tekamül etmek, eski dilde bu



Esin Aslıhan Göksel

kelime çok önemlidir. Bizim de tekamül edebilmemiz için katılıma ihtiyaç var. Birliğe ihtiyaç var” sözleriyle döviz kazandırıcı faaliyet olarak denizcilik sektörünün desteğinin Hizmet İhracatçıları Birliği için oldukça önemli olduğunu vurguladı.

Aycı'nın sözlerini noktalamasının ardından söz alan TÜRDEF Başkanı Erkan Dereli, “Ülkemizde denizcilik eğitiminin niteliği ve kalitesi artırılırsa, 50-100 bin Türk denizci dünya denizlerinde görev alabilirse, her yıl ülkemize 3-4 milyar dolar sadece Türk deniz insanlarının maaşlarından, gelirlerinden katkı sağlanacaktır” dedi. Erkan Dereli, “Hizmet İhracatçıları Birliğimizde yönetim kurulumuzda birlikte Sayın Mustafa Hocamızın da desteği ile Türk gençlerinin önünü açmalı, bu ufkun arkasında çok büyük potansiyel var” ifadelerini kullandı. Erkan Dereli'nin sözlerini noktalamasının ardından Türk Hava Yolları ve Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı'ya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran tarafından plaket takdim edildi.

Plaket takdiminin ardından, Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü 2019 yılı ve 2020 Ocak ayı sonuna kadar 100 bin TL ek teminat mektubu verilmesi oylandı ve kabul edildi.

### SUAY UMUT İÇİN SAYGI DURUŞU

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır söz alıp, “Tabii herkes sevenleri





Serdar Akdemir

için değerlidir ama denizciliğimiz açısından çok önemli bir büyüğümüzü, Suay Umut Ağabey'imizi kaybettik. Denizciliğimize çok önemli katkıları olan bir büyüğümüzdü. Kendisine Allah'tan rahmet, yakınlarına sabırlar diliyorum. Mekanı cennet olsun. Suay Umut Ağabeyimiz ve diğer geçmiş büyük denizcilerimiz adına 1 dakikalık saygı duruşu rica ediyorum" ifadelerini kullandıktan sonra duayen denizci Suay Umut için bir dakikalık saygı duruşunda bulunuldu.

Saygı duruşunun ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından meclise diğer vefat haberleri okundu: "Odamız 33 numaralı meslek komite üyesi Sayın Turgay Gül'ün muhterem annesi Selma Gül; yine odamız meclis üyesi Sayın Turgut Kaptanoğlu Bey, odamız üyesi İnanlılar Denizcilik ve Ticaret A.Ş. ulusal başkanı Sayın Durali İnanlı'nın muhterem eşi Melahat İnanlı; Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü Mehmet Ali Yiğci Bey vefat etti. Hepsine Allah'tan rahmet diliyoruz."

Serhat Barış Türkmen meclisteki üye değişiklikleri ile sözlerine devam etti: "İki meclis üyemizde değişiklik oldu. Meclis üyemiz Sayın Yılmaz Ulusoy Bey'in tedavisinin biraz daha devam etmesi sebebiyle Ulusoy Ro-Ro İşletmeleri A.Ş. firması temsilci değişikliği yaptı. Meclise bundan sonra Mehmet Yılmaz Ulusoy Bey devam edecek. Yine meclis üyemiz Sayın Abbas Kolçalar Bey'in temsil ettiği SULİM Kooperatifi tasfiyeye girdiğinden



Semih Dinçel

dolayı meclis üyeliği sona erdi, yerine birinci yedek üye Maris Denizcilik Çevre Sanayi ve Ticaret Ltd. Şirketi firmasını temsilen Sayın Serdar Akdemir meclis üyesi olmuştur."

Değişikliklerin okunmasının ardından Meclisi'nin 11/4 2019 tarihli 13 sayılı toplantıda zabıtlarının onaylanması, oylandı ve kabul edildi. Ardından 2019 Mart ayı mizanı okundu, oylamaya sunuldu ve kabul edildi. 3. gündem maddesi olan, "Ticaret Bakanlığı İstanbul Gümrük ve Ticaret Bölge Müdürlüğü'nün 2019 yılı için ve 2020 Ocak ayı sonuna kadar 100 bin TL teminat mektubu verilmesi" oylandı ve kabul edildi.

Toplantıda dördüncü gündem maddesi olarak UBM Fuarçılık Exposhipping Fuar Direktörü Esin Aslıhan Göksel kürsüye geldi. Göksel konuşmasına geçmeden önce 2019 yılı nisan ayında yapılan fuarın kısa bir özetini içeren video meclise izletildi.

### EXPOSHIPPING'İN MUHASEBESİ

Esin Aslıhan Göksel şunları söyledi: "Bu sene 39 ülkeden temsilcimiz, katılımcımız vardı. 216 katılımcımızla tamamladık. Bu rakam 2007 yılında, yani sektörde ciddi global kriz etkisinden göstermeden önceki rakamlara geri dönmüş bir rakamdır. Tuzla Marina 11 bin 500 metrekarelik bir alana sahip bir yapıydı. Biz de yaklaşık olarak bin metrekarelik bir bölüm daha ilave ettik ve toplam olarak 6 bin 292 net stant alanıyla fuarımızı tamamladık. Katılımcı sayılarımıza baktığımızda 198

ulusal katılımcımız, 18'de uluslararası katılımcımız vardı. 39 ülkeden temsil edilen fuar kapsamında markaların listesini burada görebilirsiniz. Fuarımızda temsilcileriyle katılan 765 marka vardı, dünya denizciliğinde temsil edilen 765 marka. Biraz ziyaretçiden bahsetmek istiyorum. Bu sene 5 bin 961 ziyaretçi ulaştık, biz 6 bin civarında bir hedef koymuştuk kendimize bunu 5 bin 472'si ulusal, 489'u da yabancıdır ziyaretçilerimizin. Ülkelerine de baktığımız zaman gerçekten 56 ülke çok çeşitli bir skala gösteriyor, ama tam 20 ülke yani en çok hangi ülkelerden ziyaretçi almışız diye bakarsak, kendi coğrafyamıza yakın ülkeleri görüyoruz." Göksel konuşmasının son bölümünde katılımcılarla yaptıkları anketi paylaştı.

Fuar ile ilgili eleştirilerini ve sorularını yöneltmek için söz alan Meclis Üyesi Adem Kocadağ, fuarda özellikle müşteri potansiyeli olan yabancı katılımcı ve yapılan seminerler konusunda eksiklikler olduğunu vurguladı. Kocadağ bunların düzeltilmesinin elzem olduğunu, aksi takdirde istenilen yere gelinemeyeceğini vurguladı. Esin Aslıhan Göksel cevaben ülkenin uluslararası konjonktür sebebiyle algısının fuarçılık sektörüne genel olarak kötü yansımalarını, buna rağmen eksiklikleri tespit edip düzeltmek için çaba sarf ettiklerini söyledi. Esin Aslıhan Göksel'in sunumunun ardından söz alan Gemi Brokerları ve Navlun Komisyoncuları Komitesi Başkanı Semih Dinçel artık geleneksel hale gelen navlun ve piyasa durumunu özetleyen bir sunum yaptı. Dinçel özellikle piyasada olumsuz bir stabil ama göreceli olumsuz bir eğilim olduğunu vurgularken, özellikle nehir gemileri ve koster için durumun biraz daha kötü olduğunu belirtti.

Dinçel özellikle armatörlerin Amerika'nın İran'a uyguladığı ambargo sürecini iyi takip etmeleri gerektiğini söyledi. Dinçel'in ardından söz alan Mustafa Muhtaroglu medyaya yansıyan Turkon Holding'in IMO 2020 regülasyonlarına hazırlık için yaptığı scrubber taktırma operasyonları ile bilgileri paylaşmasını Metin Kalkavan'dan rica etti.





Metin Kalkavan

### TURKON'UN SCRUBBER OPERASYONU

Metin Kalkavan soruya şöyle cevap verdi: “Biz kiracımızla yapmış olduğumuz bir anlaşma sonucu bu karara vardık. Her gemi 9 bin ton yakıt yakıyor. Tabii kiracı ile aynı kişiyiz. Birimiz kiracı, birimiz armatör. Ortalama 9 bin ton yakan bir gemiye hangi rakamı koyarsanız koyun, 100-200 dolar senelik ilk 900 bin dolarla, yarım milyon dolar ile 2 milyon dolar arasında fark çıkıyor. Böyle bir şeyi göze alamazdık haklı olarak. Dolayısı ile kiracımıza bir teklif yaptık. Kazancın yüzde 60'ını bize öde, biz de yatırımımızı yapalım. Kiracı tamam dedi. Yatırımımızı yapıyoruz. Dolayısı ile kiracı kendi kazandığı payın yüzde 60'ını bana ödüyor. Bu şu demek: Günlük kira 2000 - 2500 dolar. Çünkü yakıttan daha fazla kazanacak. Başka bir şey de yeni çıkacak olan yakıtın içine katılacak olan katkının bizim gemilerdeki ana performansımıza ve makinelerimizdeki performansa kötü etki yapacağını düşünüyoruz. Bu katkılar düşünerek yapılmadı makineler. Armatör olarak makinelerimizi korumak için de yaptığımız bir hareketti. Bildiğimiz yakıtı alacağız kalite dolarak. Dolayısıyla bu ciddi bir risk. Bunun neler sonuç çıkaracağını armatörlerin iyi düşünmesi lazım” ifadelerini kullandı.

Metin Kalkavan'ın sözlerinin ardından odanın nisan ayı faaliyetlerini anlatan bir video gösterildi. Videonun ardından Meclis yeni üyesi Serdar Akdemir kendini tanıtmak için söz aldı. Akdemir kendini tanıttıktan sonra özellikle



Adem Kocadağ

denizcilik sektöründe girişimcilik yönünde eksiklikler olduğunu belirtti. Akdemir, Meclis bünyesinde kurulan Denizcilik ve Girişimcilik Komisyonu'nun denizcilikte katma değeri yüksek işlerin yaygınlaştırması için çalışmalarının sürdürdüğünü belirtti.

### “ENVANTER ÇALIŞMASININ AMACI TİCARET PASTASINDAN DAHA FAZLA PAY ALMAK”

Serdar Akdemir'in konuşmasını bitirmesinin ardından kürsüye Meclis Envanter Komisyonu Başkanı Adem Kocadağ geldi. Envanter çalışmalarının denizcilik sektörü için önemine vurgu yapan Adem Kocadağ yaptığı sunumda şu ifadeleri kullandı: “Hepimiz envanter çalışmasına inanıyoruz. Bunun elzem olduğunu biliyoruz. Ağustos ayından bu yana ciddi bir şekilde firma araştırması olsun, envanterin yapıma şekli olsun bütün araştırmaları ve çalışmaları gerçekleştirdik. Yaptığımız çalışmalardan sonra son 9 aylık kısımda Yönetim Kuruluna üç kere sunum yaptık. Yönetim Kurulunun görev ve sorumluluk verdiği Recep Bey ve Faruk Bey'e ayrı ayrı sunumlar yaptık. En son yaptığımız Yönetim Kurulu sunumundan da yorum yapan arkadaşlardan bu çalışmanın çok iyi bir çalışma olduğu ve sonuçlarının çok iyi olacağına dair geri dönüşler aldık. Hepsine teşekkür ediyoruz. Bize düşen Meclis Divanı, Yönetim Kurulu, Meclis Üyeleri, Komiteler, Komite Başkanları ve toplam üyeler olarak bu çalışmaya destek ve katılım vermek olacaktır. İnşallah örnek bir envanter çalışmasını

hep beraber yapacağız. Bu konu ile ilgili kısa bir prezantasyonum olacak. Nasıl yapacağız ve niye yapıyoruz? Deniz Ticaret Odası'nın, Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu olarak bir misyonu var. Bu nedir? Kamu ve özel sektör ile iş birliği yaparak, Türk denizcilik sektörünün serbest ve iyi rekabet ortamında gelişmesi, uluslararası rekabet gücünün artması ve ülke kalkınmasına katkıda bulunması için her gün gelişen hizmet anlayışıyla üyelerine doğru ve zamanında hizmet ve bilgi sunmak. Uluslararası ve ulusal mevzuata deniz ticaretinin gelişmesine engel teşkil edici hususları gidermek. Biz burada hizmeti ve bilgiyi sunuyoruz. Fakat daha önceki görüşmelerimizde de hasıl olduğu üzere hem Deniz Ticaret Odası'nın sunumlarda, hem devletimizin değişik kurumlarında denizcilik sektörünün Türk ekonomisine katkısı ile ilgili değişik öğeler, birbirine tutarsız rakamlar da olabiliyor. Bizim doğru bilgiyi hem üyelerimize, hem de paydaşlarımıza sunmamız gerekiyor Deniz Ticaret Odası olarak. Vizyonumuz da ‘Denizci Millet, Denizci Ülke’ olmak. Bunun ne kadar başardığımız bugün itibarıyla zaten başka bir konuşma konusu. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin odamıza verdiği yükümlülük de var. Bu nedir? Üyelerinin mesleklerini icrada ihtiyaç duyacakları her çeşit bilgiyi vermek, bunların elde edilmesini kolaylaştırmak, yol gösterici girişimlerde bulunmak. Biz hep tartışıyoruz. Sayın Yılmaz Ulusoy da bahsetmişti; ‘Scrubber’i erteleyelim’ şeklinde. Scrubber, bildiğiniz gibi 5-6 yıl önce kararı verildi. Ballast Water Treatment keza öyle. Türkiye’de birçok fabrikamız var, iş gücü var, üniversitelerimiz var. Fakat biz bir Ballast Water Treatment, bir Scrubber yapamıyoruz. Neden? Geç kaldığımız için. Bunları şimdiye kadar iyi okuyamadığımız için. İnşallah bizim yapacağımız envanter çalışması sektörümüze de stratejik bir bakış sağlayacaktır diye ümit ediyorum.”

### “ENVANTERİ NEDEN YAPIYORUZ?”

Kocadağ sözlerine envanterin önemine değinerek devam etti: “Neden envanter

yapıyoruz? Öncelikle neden yapmayalım! Stratejik yaklaşım ve planlama sürecimiz var. Envanteri biz kimiz, neredeyiz, nereye ulaşmak istiyoruz ve gitmek istediğimiz bu yere nasıl ulaşabiliriz gibi başlıklarda topladık. Burada biz kimiz sorusunun cevabı zaten misyon, iç analiz ve envantere saklı. Biz envanteri bitirdikten sonra biz kimiz sorusunu yanıtlayacağız. Sonra neredeyiz bir durum analizi yapacağız. Sonra nereye ulaşmak istiyoruz denizcilik sektörü olarak burada vizyon, amaçlar ve hedeflerimiz oluşacak. En sonda da gitmek istediğimiz bu yere nasıl ulaşacağız, bunlarla ilgili envanter başlangıç olmak üzere stratejiler, faaliyetler, projeler, stratejik planlar ve eylem planımızı yaparak inşallah altı ay sonra burada bu envantere inanmayanları da inandıracak şekilde göreceğiz bunları.

Envantere nasıl kategorize edildiğini anlatarak konuşmasını sürdüren Kocadağ, “Envanter kapsamımız üç ana kapsam içermekte. Burada önemli sayılar envanteri, tecrübe envanteri ve vizyon envanteri olarak biz bunları tanımladık. Sayılar; kaç DWT’imiz var, kaç gemimiz var, ne kadar ithalat yapıyoruz, ne kadar ihracat yapıyoruz, kaç kişi istihdam ediyoruz gibi... Basit bunlar aslında. Şu anda da elimizde hepsi doğru olmamakla beraber değişik kurumlarda bulunan olağan şeyler. Bizim için önemli olan envanter çalışmasının bir sayısal envantere ya da herkesin anladığı şekilden basit envantere, biz tecrübe ve vizyon envantere daha fazla önem veriyoruz. Bu da şunları kapsıyor; komite kapsamının faaliyetlerinin şu anda ülkemizdeki durumunu analiz etmek, dünyadaki durumu nedir, sektörel gelişimin önündeki engeller nedir, bu engellerin kaldırılmasına Deniz Ticaret Odası’nın rolü ve görevi nedir gibi birtakım sonuçlar çıkacak” ifadelerini kullandı.

### “TEHDİT ALANLARINI ÖNCE DEN GÖREBİLMELİYİZ”

Kocadağ, “Vizyon envantere de şu andaki bizim komite kapsamı

faaliyetlerde mesela üreticilerde ballast water treatment, scrubber veya bu tür kurallara uygun bir şeyler üretebilir miyiz, katkıda bulunabilir miyiz gibi fırsat alanlarının irdelenmesi, tehdit alanlarımız gibi. Metin Kalkavan Başkanın dediği gibi bir armatör Mayıs ayına gelmişiz yedi ay sonra scrubber olmasa da- düşük sülfür mecbur olacak, halen bekleyelim mi, görelim mi... O bir tehdit olacak. Tehdit alanlarını önceden görürsek, denizcilik sektörü olarak bu tehditlere önlem alabilme şansımız olacak. Ayrıca DTO komite kapsamındaki 48 komite, rekabet uçları, kısa vadede hayata geçebilecek ve etkisi yüksek olacak değişiklikler, inovasyon fikirleri ve değişik organizasyon fikirleri bu kapsam içinde olacaktır” sözleriyle envantere denizcilik sektörünün yerli teknoloji ile entegrasyonu için de önemli olduğuna değindi.

Kocadağ sözlerine envantere amaçlarına değinerek devam etti: “Envantere amaçlarını dört ana başlıkta oluşturduk. Teknik amaçlar. Burada güncel verilerimizin toplanması, verinin kullanımı kolay bir yöntemle toplanması, verinin yüksek katılımı toplanması. Burada bizi en çok zorlayacak kısım üçüncü kısım, yani yüksek katılım. Burada da herkese görev düşüyor. Ben, envanter komisyonu başkanı olarak, bu işi araştırmakla doğru yöntemi ve firmayı bulmakla yükümlüyüm. Verinin yüksek katılımı toplanması ise hepimizin sorumluluğunda... Onunla ilgili biz destek bekliyoruz. Teknik olarak toplanan verilerin bir web ortamında gerçekleştirilmesi bizim amacımız. Sosyal amaç ve beklentiler olarak üyelerimizle iletişimin daha da kuvvetlenmesi, üyelerimizin paydaş olarak konumlandırılması, üyeler arası iletişimin kuvvetlenmesi. Bu her zaman benim de şikayetçi olduğum konudur. Biz halen yeni seçilen meclis üyeleri bile kendi aramızda iletişimi olmayan birbirinin ne iş yaptığını, ne gibi destek olacağını bilmeyen bir topluluğumuz maalesef. İnşallah bu envanter ile beraber buna da bir katkı sağlayacağız. Bilgilenebilirliğe yönelik amaçlar ve

beklentiler olacak bu envantere sonra. Sektörel gerçeklerin detaylı tanımlanması, uygulama eksikliğinin ve yaygınlığının tespiti, sistemsel eksiklerin ve etkilerin belirlenmesi. Son olarak sektörel inovasyon fikirleri toplamak, strateji yönetimine zemin oluşturmak olacak bu envantere katkıları.”

### AMACIMIZ TİCARETTEN FAZLASINI ALMAK

Kocadağ denizcilikte başarılı olan dünya devletleri için envantere elzem olduğunu vurgularken, konuşmasına şöyle devam etti: “Bunu tüm gelişmiş ülkeler, denizcilikte ben varım diyen ülkeler bizim şu anda yapacağımız şeyleri yıllar önce yapmışlar. Nereye geldikleri belli. Yunanlıların envantere dünyanın tüm limanlarında ihtiyaç duyacakları bütün hizmetlerin, bütün ürünlerin rahatlıkla sunacakları dataları var. Bizim armatörlerimizin şu anda böyle bir datası var mı bilmiyorum. Bizim hedefimiz daha iyisi olacak. Biz İngiltere, Japonya ve İngiltere gibi ülkeleri araştırdık, bu ülkelerden bu tip dataları örnek olsun diye aldık. Bunların hepsini çalışacağımız firma ile de paylaştık. Vizyonu olan, yurt dışında da bu tür tecrübeleri olan bu konuda bize en iyi desteği verebilecek firma ile çalışacağız. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak 10 bine yakın üyesi ile artan ticaretten fazlasını almak amacımız. Çalışmamızın Türkiye’nin dünya denizcilik sektöründeki payını görmek açısından önemli olduğunu düşünüyorum.” Adem Kocadağ’ın sözlerini noktalamasıyla yeni yönetimin bir yıllık faaliyetlerini kapsayan bir video sunum meclise izletildi.

### “ZİYA KALKAVAN İLE İLGİLİ GİRİŞİMLER SONUÇ VERDİ”

Video sunumun sona ermesinden sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran kürsüye geldi. Kiran, “Hakikaten geçtiğimiz dört hafta inanılmaz yoğunlukta geçen bir dört haftaydı. Ramazan ayında biraz daha sakin geçeceğini umuyoruz” diyerek sözlerine başladı. Tamer Kiran konuşmasına şöyle devam etti: “Öncelikle Ramazan-ı Şerif’iniz hepimize





Tamer Kıran

kutlu olsun. Rahmet, bereket ayı olarak bilinen bu ayda bütün ibadetler inşallah Allah katında kabul olsun. Öncelikle vefatlarla ilgili bir şey söylemek istiyorum. Rahmetli Suay Umut ve rahmetli Turgut Kaptanoğlu her ne kadar son zamanlarda fazla aramızda olmasalar da, ondan önceki süreçte buralardaydılar hep. Bu sektöre hizmet etmiş değerli büyüklerimizdir. İkisinin yeri de ayrıdır, ikisine de Allah'tan rahmet, ailelerine başsağlığı diliyorum.”

Kıran konuşmasına Ziya Kalkavan Lisesi nezdinde yaşanan sorunlarla devam etti: “Geçen ay burada bir konuşmamız vardı: İTÜ Rektörü Mehmet Karaca. Hocamız burada bir sunum yaptı. Sağ olsun, bizim davetimiz, talebimiz üzerine bu konuşmayı yapmıştı. Ziya Kalkavan Mesleki Teknik ve Anadolu Lisesi ile ilgili birtakım duyularımız vardı. Bu duyuların ne kadar doğru olup olmadığı konusunda endişelerimiz vardı. Onlarla ilgili sorularımızı yanıtlamak, bilmediklerimizi anlatmak için kendisini davet etmiştik. Hakikaten görüyoruz ki, bu çabalarımız sonuç verdi ve evvelsi gün yayınlanan yeni sınav kitapçığında Ziya Kalkavan Mesleki Teknik ve Anadolu Lisesi'ni tekrar sınav kitapçığının da gördük. Dolayısıyla kendisine buradan teşekkür ediyorum. İnşallah 1927'den beri denizcilikte çok önemli

bir mekan olan Ziya Kalkavan Mesleki Teknik ve Anadolu Lisesi bundan sonra da bu şekilde hayata devam eder ve gelecek nesillerin denizci olarak yetişmesine vesile olur.”

### “KITACK LIM: DTO AKTİF ROL ÜSTLENMELİ”

Kıran konuşmasında geçen ay GİSBİR'in düzenlediği Mare Forum ve IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'in odaya yaptığı ziyaret ile devam etti: “Mare Forum'a Kitack Lim'in katılması sebebiyle ben bu şekilde söylüyorum. Kitack Lim, Birleşmiş Milletler Dünya Denizcilik Örgütü'nün başkanı. Önümüzdeki dört yıl daha başkan. Dünya denizcilğinde çok önemli bir profil... Dolayısıyla Türk denizciliğine ne kadar yakın olursa, bizim için o kadar faydalı olur. Bu bağlamda kendisi çok kısa bir süre içerisinde ikinci kez Türkiye'ye geldi. Konferansta anlattıklarıyla, kendisine sorulan sorulara verdiği cevaplarla, ne kadar önemli bir profil olduğunu tekrar tekrar ortaya koydu. Burada bize söylediği bir şeyi sizinle paylaşmak istiyorum. Deniz Ticaret Odası'na geldik. Odanın tanıtımını yaptıktan sonra Deniz Ticaret Odası'nın yapısını gördüğünde, kesinlikle Deniz Ticaret Odası'nın IMO çalışmalarında daha fazla, sadece IMO'da değil uluslararası çalışmalarda ama özelden

IMO çalışmalarında daha fazla varlık göstermesi gerektiğini bizlerle paylaştı. Bunu tavsiye edeceğini, kendisinin bunun için her türlü işbirliğine açık olduğunu bizlere teyit etti. Bu, ülkemizin IMO'daki temsilcileri vasıtasıyla, onlara teknik destek vermek vasıtasıyla olabilir. IMO'ya bizim gidip oturumlarında bulunmamız mümkün olmayabilir, ama oradaki temsilcilerimize her türlü teknik desteği verme imkanımız var. Dolayısıyla bunu kullanmamız gerektiğini bize tekrar tekrar tavsiye etti. Bizi bu yönde cesaretlendirdi.”

### DOLU DOLU GEÇEN BİR YIL

Tamer Kıran oda yönetiminde geçen bir seneye de değinerek, “Tabii bir yıl hızlı geçiyor zaman diyebilirim. 18 Nisan'da göreve başladık. 30 Nisan itibarıyla yalnızca ben bir sene içerisinde 510 faaliyete katılmışım. Çok değerli Yönetim Kurulu arkadaşlarımızı hariç. Çünkü onların çalışmalarının hesabını tutamadık, İnşallah yeni dönemde tutacağız. Bunu ben iki üç gündür biliyorum, akşam yatarken hakikaten vicdanım rahat yatıyorum. Bir şeyler yapmaya çalışıyoruz en azından diye. Ne yapmışız? 173 tane ziyaretçi kabulü yapmışım. 54 kez ben ziyarete gitmişim. 72 tane toplantı ve konferansa, 50 tane açılış törenine katılmışım. 54 tane ziyarete gitmişiz. Büyükleri okuyorum sadece... Bunların haricinde 59 tane yemek, davet ve organizasyona katılmışım. Allah geçinden versin bir miktar cenazeye katılmışız haliyle. Nikahlar ve düğünler fena durmuyor. Şubelerimizi ziyaret etmişiz. Bir tek Ereğli ve Karadeniz kaldı. Ona da kısmetse bayramdan sonra gidiyoruz. 9 tane genel kurula gitmişiz, çalıştaylara katılmışız 4-5 tane. Tabii işin bir de Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafı var. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği de ciddi anlamda programımıza etki etmiş. Söyle ki TOBB ile alakalı; toplantı, konferans, çalıştay, açılış, yemek vs. gibi 60 faaliyete katılmışım. Geçmiş toplantıda da söylemişim. Görev itibarıyla bunları Halim Bey'e devretmiştik, biz pek farkına varmıyorduk. Ama son derece faydalı ve önemliydi benim için. Bir kere hem

güncel bilgi açısından, hem de ülkeyi tanımak adına, Ankara'yı tanımak açısından olmazsa olmaz bir yer. 6 tane yurtdışı seyahatimiz olmuş. Velhasıl 47 tane Yönetim Kurulu toplantısı yapmışız. Bu da bugün 14. meclis toplantımız oluyor. Hakikaten dolu dolu bir yıl geçirdik” sözleriyle geçen bir yılın kısa bir özetini yaptı.

### “ANKARA’SIZ OLMUYOR”

Kıran konuşmasında bir yıl boyunca mevzuatla ilgili yapılan çalışmalara da değindi. Kıran şunları söyledi: “Neler yaptık mevzuatlarla ilgili? Dün arkadaşlar getirdiler, sağ olsunlar. Baktım iki buçuk sayfaya geliyor... Dedik ki sizi sıkmayalım bunları okuyarak. Ama hakikaten bayağı bir faaliyette parmağımız olmuş. Geçtiğimiz dönem hatırlarsanız çok keyifli bir dönem değildi. Temmuz ayından sonra başlayan ekonomik saldırılar karşısında sürekli olarak yeni bir şey ile güne uyandık. Onlarla ilgili çalışmalarımız oldu. Kendi idaremez ile ilgili konularımız oldu. Dolu dolu hakkını verdiğimiz düşünüyorum. 116 tane de uçuş yapmışım. Yani 58 kere bir yere gidip gelmişim, bu 58'in de 35'i Ankara. Demek ki Ankara'ya gitmek gerekiyor. Ankara'sız da bu iş olmuyor. Çünkü bu ülke Ankara'dan yönetiliyor. Bir ara bir serzeniş olmuş Ankara'da başkan çok kalıyor diye. Bu benim tercihim değil, Ankara'da bulunmak, gitmek gerekiyor. Bu işleri tek başıma yapmadım Yönetim Kurulu'ndaki arkadaşlarımla birlikte yaptım. Çünkü bu bir işbirliği, görev birliği, paylaşımcılık; aksi takdirde mümkün değil. Onun için destek, yardım, yardımlaşma çok önemli, bu vesileyle ben hepsine çok teşekkür ediyorum. Asil, yedek kimseyi ayırmıyorum. Hepsi ne görev düşerse, cansiperane koşturuyorlar. Bu da çalışma isteğimizi daha fazla artırıyor.”

### ABD HEYETİNİN DTO ZİYARETİ

Kıran konuşmasının son bölümünde ABD'nin İran'a uyguladığı ekonomik amborgoya değinerek devam etti. Kıran denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren konu için şunları söyledi: “Geçen hafta çarşamba günüydü, bir

mail geldi Amerikan Konsolosluğu'ndan. Dediler ki '2 Mayıs'ta biten süre sonrası yaptırımlara uyulmamasının neler getireceğini sizlere anlatmak amacıyla Amerika Dışişleri Bakan Yardımcısı ve ekibi sizi ziyaret edip sizlere bunu anlatmak istiyorlar.' Tabii biz de buyursunlar, gelsinler dedik. Dün buradalardı, Yönetim Kurulu, Meclis Dış İlişkiler Komisyonu ve iki tane firmamızı özel davet ettiler. Firmalarımızdan bir tanesi geldi, diğeri katılmadı ve bir toplantı yaptık. Bu toplantının amacı 2 Mayıs'ta başlayan bu İran yaptırımları sürecinde Amerika'nın pozisyonu anlatmak. Sadece bize gelmediler, bir önceki gün Ankara'daydılar. Sivil toplum kuruluşlarını dolaşarak Amerika'nın yeni pozisyonu net bir şekilde ortaya koymak amacıyla toplantı yaptıklarını söylediler. Konu hassas olduğu için buradan okumak istiyorum. Neler söylediler konusunda. Çünkü yanlış bir ifadeye bulunmak istemiyorum. Öne çıkan hususlar şöyle oldu: Bilindiği gibi İran'ın 2 tane denizcilik şirketi var. Bir tanesi National Iranian Tanker Company ve öbürü de Islamic Republic of Iran Shipping Lines. Bu firmaların yaptırım kapsamında olduğunu, bu iki firma ile ilgili olan 199 gemiye hiçbir hizmetin verilmemesi gerektiğini iletiler. Nedir bu hizmetler? Kumanya, yakıt, sigorta vs. hiçbir hizmetin verilmemesi gerektiğini iletiler. Verebilirsiniz ama yapılacak herhangi bir iş ilişkisinin ABD tarafından yaptırımların ihlali olarak kabul edileceğini iletiler. Tehditvari bir yaklaşım değil. Seçim yapacaksınız dediler. Ya ABD ile birlikte bu konuda hareket edecek kişiler, kurumlar, şahıslar, şirketleri seçin ya da diğer şekilde hareket edin, ama ikisi birden kesinlikle olmayacak diye bir tespitte bulundular.”

### “AIS CİHAZINI KAPATMAK ŞÜPHE UNSURU”

Kıran ambargo kısıtlamalarına değinerek konuşmasına devam etti: “İkinci konu, bu bahse konu 199 geminin yer aldığı listeye ilave başka bir liste olduğunu, bununla ilgili OFAC Shipping Advisory adında bir tavsiye

kılavuzu bulunduğunu, bu tavsiye kılavuzu içinde de bir gemi listesi olduğunu ancak bu gemilerin şu anda yaptırımda olmadığını belirttiler. Ama bunun başka bir gün yaptırım olmayacağı anlamına gelmediğini, dolayısıyla bu gemilerle ilgili bir çalışma düşüncemiz olursa OFAC'tan mutlaka teyit almamız gerektiğini söylediler. Üç Türk firmasının İran ile ticari ilişkisi içerisinde olduğunu tespit etmişler. Bunlar bizim gemimiz değil. Bunlar ülkemizdeki yerleşik üç tane gübre fabrikası. Bu firmaların İran kaynaklı gübre satın aldıklarını tespit ettiklerini söylediler. Gemilerdeki AIS cihazlarının mutlaka açık bulundurulmasını, yazın kapatılması durumunda Amerika için şüphe unsuru olduğunu ve Amerika'nın o gemiyi direkt takibe alacağını söyledi. İhlal biçimlerinin gemiden gemiye mal aktarımı şeklinde olabileceği gibi bir İran ürününün Irak menşeli gibi gösterilmesi şeklinde belgede sahtecilik, şeklinde de yapılabileceğini belirttiler. Dolayısıyla belgelerimize çok dikkat etmeniz gerekiyor. Bunları sürekli doğrulama görevinin sizde olduğunu söylediler. Irak ya da Basra'dan gelen yüklere ekstra dikkat edilmesi gerektiğini, bu bölgelerden yüklenen yüklerin doğruluğunu teyit etmek üzere mutlaka OFAC'a Hazine Bakanlığı'na evrak doğrulaması yapılması gerektiğini söylediler.” “Biz dinleyici konumdaydık. Çünkü danışmanın da söylediği gibi bu yaptırımlara uyup uymama tamamen sizin tercihiniz” diyen Kıran, “Bu tarihten itibaren menteşeleri biraz daha sıkacağımızı söylediler. Bizim görevimiz de bunu size aktarmak. Dolayısıyla sizleri uyarmak zorundayız. Tercih tabii ki herkesin kendi şahsi tercihi olacaktır. Bu önemli bir ziyaret. Görüşmeyi yapıp geç bir saatte bitince soru almadan çıktılar. Özellikle tedarikçilerimizi çok ilgilendiren bir konu. Dolayısıyla ben hepinizi bu konuda dikkatli olmaya çağırarak durumundayım. İnşallah bayramdan sonra bir arada oluruz. Bugünden bayramınızı kutluyorum. İnşallah sağlık sıhhat içerisinde bir bayram geçirmenizi diliyorum” sözleriyle konuşmasını noktaladı.



## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

### TOBB'UN GENEL KURULU'NDA HİZMET ŞEREF BELGESİ VE PLAKETLERİ SAHİPLERİNE VERİLDİ

1-2 Mayıs 2019 DTO Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları TOBB Genel Kurulu için Ankara'ya gitti. Genel Kurul'dan önce gelensek olarak Anıtkabir ziyaretinde bulunuldu. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin 75. Genel Kurulu'nda Hizmet Şeref Belgesi ve plakeleri sahiplerine verildi. Törende Deniz Ticaret Odası Meclis üyesi Nazmi Doğru, 10. Yıl Hizmet Şeref Belgesi aldı.

### GEMİ BROKERLERİ İFTARI

8 Mayıs 2019 günü Tamer Kıran ve beraberindeki heyet Gemi Brokerleri Derneği'nin düzenlediği iftara katıldı. İftarda konuşan Tamer Kıran, DTO'yu ziyaret eden ABD Dışişleri Bakanlığı heyetinin DTO'ya 199 adetlik bir yasaklı gemi verip, İran ile ticari ilişkileri durmasını talep ettiklerini dile getirdi.

### BÜYÜK KULÜPTE İFTAR

13 Mayıs 2019 günü Deniz Ticaret Odası'nın mayıs ayı meclis toplantısından sonra, Deniz Ticaret Odası, Armatörler Birliği ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Büyük Kulüp'te bir iftar yemeği tertiplendi. İftara denizcilik sektörü gencinden yaşlısına tam kadro katılım gösterdi. İftarda Tamer Kıran da bir konuşma yaptı. Caddebostan Büyük Kulüp'te düzenlenen iftar oldukça yoğun bir katılımı gerçeğe taşıdı. İftara Deniz Ticaret Odası Yönetimi de tam kadro katıldı. İftarda Ulaştırma ve Altyapı

Bakanlığı'nın denizcilikten sorumlu genel müdürleri de hazır bulundu.

### BIMCO'DA ŞADAN KAPTANOĞLU DÖNEMİ

14 Mayıs 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı ve TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu, BIMCO'nun başkanlık görevini Yunanistan'da düzenlenen törenle devraldı. Kaptanoğlu, konseyin ilk kadın başkanı olarak Türkiye'nin denizcilikteki başarılarını dünyaya duyuracak olmanın çifte gurur ve mutluluğunu yaşadığını belirterek, "Bu değişim, BIMCO'nun modern, cesur kadın ve erkek üyelerinin omuzlarında gerçekleşiyor. Belirtmek isterim ki, BIMCO üyesi olmaktan gurur duyuyorum. BIMCO değerlerini daima en üst düzeyde taşıyacağım" dedi. Bu önemli günde Şadan Kaptanoğlu'na babası Cengiz Kaptanoğlu'nun yanı sıra, DTO Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve DTO heyeti eşlik etti. Törene Atina Büyükelçimiz Burak Özügergin de katıldı.

### PİRİ REİS'TE 19 MAYIS COŞKUSU

15 Mayıs 2019 günü Piri Reis Üniversitesi'nde Atatürk'ün Samsun'a çıkışının 100. yılı münasebetiyle düzenlenen etkinlikte sektör, sanat ve eğitim camiası bir araya geldi, etkinlikte Cumhuriyet değerlerine bağlılık vurgusu yapıldı. Etkinliğe müzeci, şair Sunay Akın ve eğitimci Abbas Güçlü de katılarak 19 Mayıs üzerine gösteriler ve paneller düzenledi. Etkinliğe ayrıca Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu

Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Piri Reis Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı.

### İMEAK DTO'DA, IMO HNS PROTOKOLÜ İLE İLGİLİ BİLGİ VERİLDİ

16 Mayıs 2019 tarihinde IMO-HNS Protokolü ile ilgili İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda bilgilendirme toplantısı yapıldı. Deniz Ticaret Odası Meclis Salonunda yapılan toplantıda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkilileri konuyla ilgili katılımcıları bilgilendirdi.

### IMO 2020 YAKIT DEĞİŞİM SEMİNERİ

23 Mayıs 2019 günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda, Yakıt İkmalcileri Komitesi ve KOSDER iş birliği düzenlenen 'IMO 2020 Yakıt Değişimi Semineri' armatör ve bunker profesyonellerini bir araya getirdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda yapılan seminere sektör temsilcileri yoğun ilgi gösterdi.

### KILAVUZ KAPTANLAR HAFTASI

27 Mayıs 2019 günü "Kılavuz Kaptanlar Haftası" kapsamında, Kıyı emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Beylerbeyi Yerleşkesinde Meslek Şehitlerini Anma Töreni düzenlendi. Törene İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran da katıldı. Törenin ardından ise, "Mavi Vatanda Kılavuzluk" isimli serginin açılışı yapıldı.

# ŞADAN KAPTANOĞLU, DÜNYA DENİZCİLERİNİN İLK TÜRK VE KADIN BAŞKANI OLDU

Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcılarından Şadan Kaptanoğlu, tüm dünyada denizcilik sektörünün çatı kuruluşu BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) Başkanı oldu. 123 ülkenin önde gelen armatör, broker ve acentelerinin üyesi olduğu 114 yaşındaki konseyin dümenine ilk defa bir kadın ve bir Türk geçti.



Türkiye'nin önde gelen denizcilik şirketlerinden Kaptanoğlu Denizcilik'in Yönetim Kurulu Üyesi Şadan Kaptanoğlu, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi kısa adıyla BIMCO'nun ilk kadın ve ilk Türk Başkanı oldu. Kaptanoğlu, Atina'da gerçekleştirilen görkemli bir törenle Başkanlık nişanını meslektaşı Yunan Armatör Anastasios Papagiannopoulos'dan devraldı. 14-15 Mayıs'ta Atina Pire Yat Kulübü'nde gerçekleştirilen törende konuşan Şadan Kaptanoğlu, konseyin ilk kadın Başkanı olarak Türkiye'nin denizcilikteki başarılarını dünyaya duyuracak olmanın çifte gurur ve mutluluğunu yaşadığını belirterek, "Bu değişim, BIMCO'nun modern, cesur kadın ve erkek üyelerinin omuzlarında gerçekleşiyor. Belirtmek isterim ki, BIMCO üyesi olmaktan gurur duyuyorum. BIMCO değerlerini daima en üst düzeyde taşıyacağım" dedi.

BIMCO üyelerine seslenen Kaptanoğlu, gemi sahipleri olarak denizcilik değerlerinin test edileceği bir döneme girdiklerinin altını çizdi. Kaptanoğlu, "Benim için güvenlik ve çevre, kişisel olarak önemli ve denizcilik endüstrisi, çevre gündeminin sektörümüzün geleceğini tanımlayacağı önemli bir dönemdedir. Çevre her zaman tüm başkanlarımızın gündeminde olmuştur. İşte ben de bu nedenle geleceği önceden düşünerek başkanlığım döneminde çevreciliği ana gündem maddem olarak belirledim" diye konuştu.

Merkezi Danimarka Kopenhag'da bulunan konseyin dümenine geçerek 123 ülkede 2100 üyesi bulunan kuruluşun dünya ticaretindeki rotasına yön verecek olan Kaptanoğlu'na törende Başkanlık nişanını selefi Yunan Armatör Anastasios Papagiannopoulos taktı. BIMCO Yönetim Kurulu

Başkanlığı görevini başarılı bir meslektaşına devrediyor olmanın gurur ve mutluluğunu yaşadığını belirten Papagiannopoulos, "Şadan Kaptanoğlu'nun BIMCO'nun bir sonraki Başkanı olarak seçilmesi, bu konudaki amacımızın en iyi şekilde yerine getirildiğinin kanıtıdır. Ben Yunan bir centilmen olarak bir Türk hanımefendisine dünyanın en büyük denizcilik organizasyonunun Başkanlığını devrediyorum. Bir kez daha Doğu Akdeniz, dünya deniz taşımacılığının pivotu haline geldi. Deniz, insanları, kültürleri, cinsiyetleri ve ulusları bir araya getirir" dedi.

Dünyanın lider armatör, broker, acente, gemi işletenleri, koruma ve tazmin kulüpleri, bankalar ve sigorta şirketlerinin yöneticilerinin hazır bulunduğu törende Türkiye'den de denizcilik camiasının önde gelen isimleri Kaptanoğlu'nu bu mutlu gününde yalnız bırakmadı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Lucien Arkas, Eşref Cerrahoğlu, Cengiz Kaptanoğlu ve Aret Taşçıyan törene katılan isimler arasındaydı. Törende konuşan Türkiye'nin Atina Büyükelçisi Burak Özügergin, "Üç sebepten dolayı bugün önemli bir gün. Birincisi bir Türk vatandaşının küresel bir örgütün başına gelmiş olması. İkincisi bunun bir Türk kadını olması ki özellikle üzerinde durulması gereken bir şey. Üçüncüsü de Türk iş dünyasının vardığı noktaları göstermesi bakımından önemli" diye konuştu.

BIMCO'nun 2021 yılında yapılacak Genel Kurulu'nun Türkiye'de gerçekleştirilmesine karar verildi.





Böylece dünya denizcilik sektörüne yön veren armatörler Türkiye'de bir araya gelecek.

### **2017 YILINDA GELECEK DÖNEM BAŞKANI SEÇİLMİŞTİ**

Şadan Kaptanoğlu, 2011'de BIMCO'da Yönetim Kurulu ve İcra Kurulu Üyeliği ile göreve başladı. 2013'te ise İcra Kurulu Başkan Yardımcılığı'nı üstlenen Kaptanoğlu, 2017 yılında BIMCO Gelecek Dönem Başkanlığı'na seçilmişti. Türkiye'de ise İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcılığı'nın yanı sıra Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyeliği'ni sürdürüyor. 2016 yılında DenizTemiz Derneği/ TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçilen Şadan Kaptanoğlu, aynı zamanda TURMEPA'nın da üyesi olduğu uluslararası deniz ve çevre koruma örgütü INTERMEPA'nın Başkan Yardımcısı ve Uluslararası WISTA Türkiye Büyükelçisi görevlerini yürütüyor.

### **DENİZCİLİĞİN KURALLARINI BIMCO YAZIYOR**

Dünya denizciliğinin en üst düzey konseyi olan BIMCO 114 yıldır dünya armatörlerini çatısı altında toplayarak sektörün gelişimine yön veriyor. Denizcilik endüstrisini geleceğe hazırlayarak ülkeler arası ticari işleyişin sorunsuz olması için çalışmalar yapan BIMCO, sektördeki

riskleri azaltacak ve önleyecek kuralları belirliyor. Dünya deniz ticaretinin anayasası sayılan 300'ün üzerinde sözleşmeyi yürürlüğe koyan BIMCO, bu sözleşmelerin güncellenerek sektörde standartların yükseltilmesini sağlıyor. Konsey ayrıca ticari tarafların yorum farkından kaynaklanan uyuşmazlıklarını da sözleşme ve hükümler üzerinden önleyerek dünya ticaretinin yüzde 90'ını kapsayan denizciliğin sorunsuz şekilde işlemesine yardımcı oluyor.

Tüm dünyada bilgi akışını sağlayan BIMCO, global ölçekte limanlar arası tüm gelişmeleri eş zamanlı olarak üyesi olan şirketlere iletebiliyor. Üyesi olan kuruluşlara ayrıcalık kazandırarak, daha verimli bir iş gücü sağlamak adına üyeler arasında diyaloga ve sektörün eğitimine de ağırlık veriyor. Balast suyu yönetimi ve deniz araçlarının yakıtlarında düşük sülfür kullanımı gibi çevresel konularda da çalışmalar yürüten BIMCO, ayrıca denizlerdeki terör, korsanlık, mülteci krizi, uyuşturucu kaçakçılığı gibi tehlikelerin azaltılmasında ve siber risklerle ilgili önlem alınmasını sağlayacak çalışmalarda aktif rol üstleniyor ve uluslararası arenada kurumlarla iş birliği yapıyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da 1986 yılında üyesi olduğu kuruluş IMO, AB ve BM nezdinde mutlaka dikkate

alınıyor. Ülkeler ve denizcilik sektörünün devleri kendi içinde BIMCO'nun aldığı kararlar doğrultusunda çalışmalarını yürütüyor. Uluslararası Ticaret Odası ICS, INTERTANKO, INTERCARGO'nun yuvarlak masa toplantıları BIMCO tarafından da destekleniyor.

### **BIMCO (BALTİK VE ULUSLARARASI DENİZCİLİK KONSEYİ) HAKKINDA**

BIMCO, 16 Şubat 1905'te Baltık ve Beyaz Deniz Konferansı adı altında Kopenhag'da kuruldu. Konseyin adı, ileriki yıllarda Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi olarak değiştirildi. 1920'de 12 ülkeden 500'ün altında üyesi varken, 1960'larda bu sayı 73 ülkeye çıktı. Bugün 123 ülkeden aralarında armatör, broker, acente, gemi işletenleri, koruma ve tazmin kulüpleri, klas kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketlerinin bulunduğu 2100'ü aşkın üyesi bulunuyor. Ayrıca ulusal ve uluslararası 51 organizasyonla ilişkisi var.

1960'larda dünya genelindeki ticaret filosunun yüzde 32'sini ve 93 milyon DWT'yi temsil ederken, bugün dünya genelindeki ticaret filosunun yüzde 65'i ve 550 milyon DWT'yi temsil ediyor.

Türkiye BIMCO'ya 1962'de üye oldu ve bugün Türkiye'den üye olan kurum sayısı ise 84'e ulaştı. Kuruluşun bugüne kadar 43 başkanı oldu.

# DTO İFTARI, GENÇ YAŞLI TÜM SEKTÖRÜ BİR ARAYA GETİRDİ

Deniz Ticaret Odası'nın mayıs ayı meclis toplantısından sonra, Deniz Ticaret Odası, Armatörler Birliği ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Büyük Kulüp'te bir iftar yemeği tertipledi. İftara denizcilik sektörü gencinden yaşlısına tam kadro katılım gösterdi.



Caddebostan Büyük Kulüp'te düzenlenen iftar oldukça yoğun bir katılımı gerçekleşti. İftara Deniz Ticaret Odası Yönetimi de tam kadro katıldı. İftarda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın denizcilikten sorumlu genel müdürleri de hazır bulundu. Deniz Ticaret Odası, Armatörler Birliği ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin ortaklaşa düzenlediği iftarda Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran bir konuşma yaptı. Kiran, iftar organizasyonu ile sektörün bir araya gelmesinin aradaki muhabbetin kendisini çok mutlu olduğunu belirtip şunları söyledi: "Geleneksel hale gelen iftar yemeğimizde, Türk denizciliğinin güzide paydaşları ile bir arada olmaktan büyük mutluluk duyduğumu belirtmek isterim. Rahmet, bereket ve mağfiret

ayı olan Ramazan ayının huzuru ile dolu bir iftar sofrasında buluşmamızın kabul olmasını yüce Allah'tan niyaz ediyorum.

Artık geleneksel hale iftar yemeği organizasyonumuzu gelecek yıllarda da aynı şekilde devam ettireceğimizi umut ediyor. Bu birlik ve beraberlik içinde nice başarılı işlere imza atacağımızı, sektörümüzü her geçen gün daha da güçlendireceğimizi umut ediyorum.

Son günlerde bu tarz iftar organizasyonlarının pek de uygun düşüp düşmediği konusunda çeşitli tartışmalar yapılıyor. Herkesin kendine göre bir düşüncesi var, hepsine saygı duyuyoruz. Biz de bu konuyu çok tartıştık açıkçası çok düşündük ama şimdi şu kalabalığı, şu muhabbeti, sohbeti görünce,

görüyorum ki insanlar zaman zaman da olsa bu şekilde bir araya gelme ihtiyacı hissediyorlar. Buna vesile olduğumuz için de biz açıkçası bu iş, doğru yaptığımızı düşünüyorum."

Başkan Tamer Kiran yönetime geldikleri ilk günden beri, "Denizci ülke, denizci millet" ülküsü ile yollarına devam ettiklerini belirtip, sektörün değişime ayak uydurması gerektiğini vurguladı. Tamer Kiran, Armatörler Birliği ve Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin sektör için çok öncü görevler üstlendiğine de konuşmasına değinerek, emeği geçen sektör büyüklerine teşekkür etti. İftar yemeği sonrası denizcilik sektörü için toplu olarak el açılıp, dua edildi. İftar yemeği müzik dinletileriyle sona erdi.





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



KINAY  
TAŞIMACILIK & LOJİSTİK A.Ş.



KINAY ULUSLARARASI  
TAŞIMACILIK & TİCARET A.Ş.



KINAY DENİZCİLİK A.Ş.



LİMSER LİMAN SERVİSLERİ  
VE TİC. LTD. ŞTİ.



HASAT DIŞ TİCARET VE  
MÜEŞSİLLİK LTD. ŞTİ.



# Taşımacılıkta çözüm ortağınız...

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



kinaygroup.com

# 19 MAYIS'IN KARARLILIĞI SÜRECEK

Piri Reis Üniversitesi'nde Atatürk'ün Samsun'a çıkışının 100. yılı münasebetiyle düzenlenen etkinlikte Cumhuriyet değerlerine bağlılık vurgusu yapıldı.



Tamer Kiran

Etkinliğe müzeci, şair Sunay Akın ve eğitimci Abbas Güçlü de katılarak 19 Mayıs üzerine gösteriler ve paneller düzenledi. Etkinliğe ayrıca Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Piri Reis Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan katıldı.

Etkinliğin açılış konuşmasını ev sahibi Piri Reis Üniversitesi'nin rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan yaptı. Erdoğan yaptığı konuşmasında, Atatürk'ün gençlere bıraktığı mirasa vurgu yaparak, Türk gençliğinin ayrılmaz bir bütün olduğunu, Türk milletinin gücünün ayrılmaz bir bütün olmasından geldiğini belirtti.

Piri Reis Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan ise, yaptığı konuşmasına geçmişten bugüne 19 Mayıs'ın kendisinde heyecan



Metin Kalkavan

yarattığını söyleyerek başladı. Kalkavan 19 Mayıs'ın daha fazla anlatılarak yaşatılması gerektiğini vurguladı.

Kalkavan, Atatürk için, "57 yıllık hayata sığdırılmış korkunç bir hazine var. Ve dönüp baktığınızda hiç unutmayacağınız birçok özelliği var. İnanmışlık, cesaret ve asla vazgeçmezdi" dedi. Kalkavan, "Dilerim bu toprakta yüzüncü yılını kutladığımız 19 Mayıs yüzyıllar boyu devam edecek" ifadelerini kullandı.

## "GENÇLER GELECEĞİMİZ DEMEK"

Etkinlikte bir konuşma da İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran yaptı. Kiran yaptığı konuşmada şunları söyledi: "19 Mayıs gençlerimiz, gençlerimiz ise geleceğimiz demektir.

Türk gençliği İstiklalimizin ve Cumhuriyetimiz yılmaz bekçileri, bugünümüzün ve yarınımızın güvencesidir. Sıkıntılar ve yokluklar içerisinde yüzbinlerce şehit vererek,



Prof. Dr. Oral Erdoğan

büyük fedakarlık ve özveriyle kurulan Türkiye Cumhuriyeti, siz gençlere emanettir. Bu emaneti yaşatmak ve sonsuza kadar korumak gelecek kuşaklara aktarmak hepimizin ama öncelikle gençlerimizin öncelikli görevidir.

Gençlerimizin gözlerindeki ışığı ve öğrenme isteğini gördükçe sorgulayıcı ve araştırmacı ruhlarına şahit oldukça, ülkemizin çok daha ileri seviyelere emin adımlarla ilerleyeceğine olan inancımız tamdır.

Gerek denizcilik sektörü gerekse iş dünyası olarak bizden sonra bayrağı devralacak gençlerimizin, bizlerden çok daha iyi işler başarabileceklerine, geleceğin dünyasında söz sahibi olacaklarını düşünüyor ve bu konuda onlara güveniyorum.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün milli mücadele hareketini başlatmak





üzere Samsun'a çıkışının 100. yıl dönümü olması münasebetiyle bu yıl 19 Mayıs Bayramı'mızı çok daha coşkulu kutlayacağız. Deniz Ticaret Odası olarak tüm Türk gençliğinin 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı'nı kutluyorum."

Tamer Kıran'ın ardından kürsüye gelen Sunay Akın yaklaşık bir saat süren ve salonda büyük alkış alan bir gösteri yaptı. Sunay Akın, Bandırma Vapuru'nda yer alan iradeye ve oradaki kahramanlara değindiği gösterisinde, Türkiye'nin bilim ve aklı öne çıkararak değerleri ile kurulduğunu söyledi.

Sunay Akın, Ramazan ayı münasebetiyle eski ramazanlardan bugüne gelen değerlerimize de gösterisinde değinirken, Akın'a gösterisinin sonunda Tamer Kıran ve Metin Kalkavan tarafından bir armağan verildi. Akın'ın gösterisinin sonunda sahneye gelen Atatürk'ün kütüphanecisi Nuri Ulusu'nun oğlu Mustafa Kemal Ulusu babasının adına hiç kütüphane olmamasını söylemesi üzerine; Sunay Akın, Tamer Kıran ve Metin Kalkavan'dan durumla ilgilenmeleri sözünü aldı.

Ardından sahneye Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın küçük yeğeni Mehmet Yavuz Çakmak'a DTO Başkanı Tamer Kıran tarafından plaket takdim edildi.

19 Mayıs 1919'un 100. yılı etkinlikleri Mustafa Kemal Ulusu ve Eğitimci Abbas Güçlü'nün gerçekleştirdiği "Genç Bakış" programı ile sona erdi.



**SAFE IN SAFETY**  
SAVE IN SAFETY

Meeting Point of All Routes

**TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.**

**Your Safety Partner in TURKEY**

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

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

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

Tuzla, 34944 - İSTANBUL / TÜRKİYE

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# “IMO 2020 YAKIT DEĞİŞİMİ SEMİNERİ” DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu’nda, Yakıt İkmalcileri Komitesi ve KOSDER işbirliği ile düzenlenen “IMO 2020 Yakıt Değişimi Semineri” armatör ve bunker profesyonellerini bir araya getirdi.



Mustafa Muhtaroglu

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu’nda yapılan seminere sektör temsilcileri yoğun ilgi gösterdi. Seminerin açılış konuşmasını yapan Gemi Akaryakıt ve İkmal Sağlama Faaliyetleri Komitesi Başkanı ve Uluslararası Bunkerciler Derneği (IBIA) Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Muhtaroglu: “Ekim ayında IBIA’nın Genel Kurulu İstanbul’da yapılacak. İstanbul Bunker 2020 çalışma grubumuz var. Her türlü sorunuza cevap vermeye hazırız. Ocak ayında da toplantı yapmıştık. Bu toplantıyı armatör ayağı ile birlikte KOSDER iş birliğiyle düzenledik” şeklinde konuştu. Mustafa Muhtaroglu’nun ardından Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş kürsüye çıktı. Hüseyin Kocabaş deniz taşımacılığının dününden bugüne dünyanın en önemli ticaret yolu olduğunu vurgulayarak şu ifadeleri kullandı: “Ülkeler, düşük maliyeti sayesinde denizleri sınırsızlaştırmış ve

ticari verimliliği daha da arttırmıştır. Dünya ticaretinin her alanında olduğu gibi global deniz taşımacılığını da yakından ilgilendiren çok sayıda unsur her dönemde önümüze çıkmaktadır. Ülkelerin ekonomik durumları, navlun piyasaları ve işletme maliyetleri öne çıkan bazı başlıkları oluştursa da söz sahibi kuruluşların yaptığı düzenlemeler, işletmecilerin geleceğe yönelik ciddi planlamalar yapmalarını mecburi kılmaktadır.”

## IMO İÇİN EMNİYET VE ÇEVRENİN ÖNEMİ

Dünya denizciliğinin çatı kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) aldığı önlemlere de değinen Hüseyin Kocabaş şunları kaydetti: “IMO’nun özellikle; emniyet, güvenlik ve çevre konularında aldığı önlemler ve bu önlemleri uygulama konusunda ki kararlılığı gözlerden kaçmamaktadır. 1990’lı yıllarda hat safhaya çıkan gemilerden kaynaklı kirlilikler bu kararlılığın temel nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu çerçevede IMO tarafından 2020 yılında hayata geçirilmek üzere yüzde 0,5 küresel kükürt üst sınırının uygulanması kararı alınmıştır. İşletmeciler, gemilerinde düşük kükürtlü uygun yakıt kullanmak suretiyle ya da alternatif sistemlere yönelerek bu gereksinimi karşılayabilme adına planlamalarını şimdiden yapmaktadır.” IMO’nun beklentilerinin netleşmesine rağmen gemi sahipleri ve işletmecilerin halihazırda yol haritalarını tam manasıyla çizemediğini vurgulayan Kocabaş, sözlerini şöyle tamamladı: “Bizler de denizcilik sektörünü her aşamada ciddi oranda etkileyecek bu kuralın, sektörümüze yansımalarını ve geleceğe dair öngörülerini yakıt değişimi çerçevesinde tartışmak üzere bir araya geldik. Umuyoruz ki konunun uzmanlarının anlatımları ve bizlerin



Hüseyin Kocabaş

de katkılarıyla ele alacağımız detaylar Türk denizciliğine yol gösterici nitelikte olacaktır. Bu düşüncelerle seminerimizin azami verimle gerçekleşmesini temenni ediyor, katılımcılara saygılarımı sunuyorum.”

## “BLENDİNG’E DİKKAT”

Hüseyin Kocabaş’ın konuşmasının ardından Rana Denizcilik Teknik Müdürü Murat Bakal, ‘IMO 2020’nin Gemilere Etkileri’ başlıklı sunumunu katılımcılarla paylaştı. Bakal’ın sunumundan öne çıkan başlıklar şu şekilde: “2020 yılında Emisyon kontrol bölgelerinde ECA Bölgesinde değişiklik olmayacak ve %0,1 yakıt kullanmaya devam edilecek, Low sulphur marine gas oil, new low sülfür fuels, ULSD fuels ve Hihg sulphur fuel + scrubber kullanmamız gerekecek, Cezaı yaptırımlar 1 Mart 2020’den sonra uygulanacak, En iyi yöntem yakıt tankı temizliği. Kimyasal katkılarla çözümler bulunabilir, Farklı yakıtları





# İZMİR KÖRFEZİ'NDE YÜZME HAYALI GERÇEK OLACAK

İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer, en fazla üç yıl içinde İzmir Körfezi'nin yüzülebilir hale geleceğini açıkladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk ve beraberindeki heyet Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer'e hayırlı olsun ziyaretinde bulundu. Ziyarette Başkan Soyer'e İzmir denizcilik projeleri ile ilgili hazırlanan dosya ve İMEAK DTO İzmir Şubesi tarafından yayınlanan denizcilik kitapları takdim edildi. Ziyarette konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

Yusuf Öztürk, Oda olarak denizciliğin geliştirilmesi ve İzmir'in deniz şehri kimliğinin güçlenmesi hedefine dört elle sarıldıklarını belirterek, "İnsana dokunan denizcilik projeleri konusunda detaylı bir rapor hazırladık. Ne zaman denizcilikle ilgili bir destek isterseniz her zaman yanınızdayız" dedi.

## GÜZELBAHÇE'DE YÜZME ŞAMPİYONASI

En büyük hayallerinin İzmir Deniz Festivali düzenlemek olduğunu ifade eden Öztürk, "Bu düşüncemizi ateşleyen sizlerseniz. Festival konusunda çalışmalarımız devam ediyor. Bildiğiniz gibi her yıl 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla Türkiye Yüzme Federasyonu işbirliği ile açık su

yüzme şampiyonası gerçekleştiriyoruz. Yarışları ilk kez düzenlerken yola çıkış amacımız Karşıyaka'dan Konak'a kulaç atarak yüzülebilir körfez hayalini gerçekleştirmektir. Bu yıl yarışları 30 Haziran Pazar günü Güzelbahçe Yalı Balıkçı Barınağı'nda yapacağız." diye konuştu. Kendisini denizcilik ailesinden biri olarak gördüğünü belirten İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer ise İzmir Deniz Festivali ve Güzelbahçe'de yapılacak yüzme yarışlarının çok heyecan verici olduğunu söyledi. Soyer, "Çok iyi düşünmüştünüz. Bizim de öngörümüz en fazla üç yıl içinde yüzülebilir körfeze sahip olmak. Bunu başaracağımıza inanıyoruz" dedi.

(DTO İzmir Şubesi)

# "19 MAYIS'TA KURTULUŞ MEŞALESİ YANDI"

Bodrumlu denizciler; Atatürk'ün "Denizciliği, Türk'ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" sözünü şiar kabul edip kolları sıvadı.

İmece usulüyle ve Bodrumlu ustaların geleneksel yöntemlerle inşa ettiği ve 18 yıldır bayrağımızı dalgalandıran Cumhuriyet tarihinin ilk yelkenli okul gemisi STS Bodrum, Samsun'da gerçekleştirilen görkemli 19 Mayıs kutlamalarına katıldı.

Bodrum Kaymakamı Bekir Yılmaz, Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Osman Gürün, Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, Denizciler Derneği Başkanı Erol Erdoğan, Esnaf ve Sanatkarlar Odası Başkanı Erdoğan Başeymez, Bodrum Belediye Meclis Üyeleri, gaziler, bazı siyasi parti ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ile vatandaşların katıldığı törende

konuşan İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan DİNÇ, "STS Bodrum'u Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarına duyduğumuz minnetle uğurluyoruz" diyerek şunları söyledi: "19 Mayıs 1919, milletin makus talihini yenmeye başladığı ve büyük bir iradenin ortaya çıktığı gündür. Milletler büyük evlatlarıyla nefes alırlar. Bu milletin en büyük evladı Gazi Mustafa Kemal'dir. 16 Mayıs'ta Yunan ordusu İzmir'e çıkmıştı, Türkiye işgal altındaydı. Her şeyin yok olduğu bir dönemde böyle bir irade çıktı ve 19 Mayıs'ta bu millete bir kurtuluş meşalesi yaktı. Bu iradeye sahip çıkan ve etkinliğe emeği geçen herkesi kutluyorum."

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç konuşmasına şöyle devam



etti: "16 Mayıs'ta İstanbul'dan tıpkı Atatürk'ün Bandırma Vapuruna ile hareket ettiği gibi yelkenli okul gemimiz de Samsun'a hareket etti ve aynı Atatürk'ün 19 Mayıs sabahı Samsun'a ayak basılıp Tütün İskelesi'nden Samsun'a vardı. Bunun manası şuydu; Evet biz Bodrumlular olarak Atatürk'ün mirasına sahip çıkıyoruz. Cumhuriyetimize sahip çıkıyoruz."





---

# LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

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

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

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

# ŞADAN KAPTANOĞLU, DÜNYA DENİZCİLERİNİN BAŞKANI OLDU



ŞADAN KAPTANOĞLU / BIMCO BAŞKANI

**Ülkemiz ve Türk denizcilik sektörü için çok büyük bir gurur Şadan Kaptanoğlu'nun BIMCO'da Başkanlık görevini üstlenmesi. Bu aynı zamanda ilk defa bir Türk'ün ve bir kadının BIMCO yönetimini devralması anlamına geliyor. Bu noktaya gelmek kolay değil, yol hikayenizi anlatır mısınız?**

BIMCO'ya çok erken, Eşref Cerrahoğlu zamanında başladım ve onun adımlarını takip ettim. O zamanlar

kendisi Başkan Yardımcısıydı ve bu o dönemler için çok önemli bir durumdu. Sn. Eşref Cerrahoğlu, BIMCO'da çalışmaya başlamasıyla birlikte beni Dokümantasyon Komitesi'ne aldı. Kendisi aktif görevdeyken beni toplantılara yollardı. Bu bana çok büyük tecrübe kazandırdı. Kendisinden de çok şey öğrendim. Her ortamda söylemekten büyük bir onur duyuyorum. Bana kattıkları için minnettarım. BIMCO'nun yaptığı işlerin en başında

*Şadan Kaptanoğlu, tüm dünyada denizcilik sektörünün çatı kuruluşu BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) Başkanı oldu. 123 ülkenin önde gelen armatör, broker ve acentelerinin üyesi olduğu 114 yaşındaki konseyin dümenine ilk defa bir kadın ve ilk defa bir Türk geçti. Kaptanoğlu, Atina'da gerçekleştirilen görkemli bir törenle Başkanlık nişanını meslektaşı Yunan Armatör Anastasios Papagiannopoulos'dan devraldı. Şadan Kaptanoğlu ile BIMCO'da önümüzdeki süreçte neler yapacağını, hedeflerini konuştuk.*

dokümantasyon yer alıyor. Denizciliğin kullandığı bütün kontratları BIMCO üretiyor. Dolayısıyla bu çok önemli... Seksen ülkenin temsilcileri devasa bir masanın etrafında toplanıyor, herkes anlaşıyor ve BIMCO bunu yayımlıyor. Bugün dünya üzerinde kurulan bütün kontratlar BIMCO'da oluşturulmuştur. Tabi lokal kontratlar bunun dışında. Tüm bu çalışmanın tam ortasındaydım. Lakin BIMCO'da şöyle bir kural var, uzun çalışma sonrası ara vermek



durumundasınız. Hem siz yenilenin, hem sizin yerinize bir başkası gelsin isteniyor. Bu yüzden BIMCO gençlerin organizasyona dahil olmasını sağlıyor ve sürekli yenilenerek ayakta kalıyor. Ara verdikten sonra tekrar geri dönebiliyorsunuz. Ben de 10 sene kadar ara verdim. Bir süre sonra da BIMCO'ya tekrar davet edildim. O sırada BIMCO'da bana teklif edilen pozisyonlarda hizmet edenlerin süresi doluyordu. Bu sefer hem Yönetim Kurulu Üyeliği, hem de İcra Komitesi Üyeliği için davet almıştım. Bu benim için çok büyük bir onurdu. Sonrası Gelecek Dönem Başkanlığı ve şimdi de Başkanlık.

**BIMCO (The Baltic and International Maritime Council - Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi), 114 yıldır dünya armatörlerine öncülük eden bir çatı kuruluş. Bu da ciddi bir iş yoğunluğu anlamına geliyor, nasıl bir çalışma düzeni içine gireceksiniz?**

Ben hayatını çocukluğundan beri oldukça planlı yaşayan, önceliklerini bilen bir insanım. Bu, aileden aldığım bir özellik. "Denizcilikte nasıl mümkün olabilir?" diyeceksiniz ama benim başında bulunduğum kurumların çalışma kültürü buna uygun olarak yürüyor. Ne büyük şans ki, kendi işlerim dışında Türkiye'de yönetiminde olduğum kurumların kültürü de buna uygun.

Birlikte çalıştığım ekipler de, attıkları her adımı ve iş süreçlerini benim kontrolümde, buna göre yönetiyorlar. Hepsine de çok güveniyorum. Yani özellikle benim vermem gereken kararlar olmadığında, son onaya gelene kadar zaten işler kendiliğinden şekillenmiş oluyor. Dolayısı ile zamanı bölümlendirip, programları buna göre sırayla takip edip işleri sürdüreceğim. Çalışma arkadaşlarımın ve ailemin desteği ile bunu gerçekleştirmenin zor olmayacağını düşünüyorum.

**Türkiye'yi çok önemli bir görevle yurt dışında temsil edeceksiniz, bu dönemde her türlü tanıtım ve kulis çalışmasına ihtiyacımız var. Sizin üstlendiğiniz görev bu anlamda da**

**büyük önem taşıyor. Bu konuda ne gibi çalışmalar hedefliyorsunuz?**

Türk denizciliği; sektörde, küresel bazda neredeyse 12 yıldır yaşadığımız zorluklara rağmen gelişiyor. En büyük hedefim bu gelişmenin uluslararası alanda bayrağını taşımak. Denizciliği bir bütün olarak düşünmek gerekir. Biz Türk denizcileri diğerlerinden farklı değiliz aslında. Uluslararası denizcilik birliklerinin ve organizasyonların kurallarına herkes tabi. Dolayısıyla uluslararası alanda sektör için avantajlı olacak herhangi bir şey bizim için de avantajlı olacaktır. Türkiye denizcilikte gelişmiş 20 ülke arasındadır. Zaten böyle olmasa bir Türk başkan seçmezlerdi.

**BIMCO deniz ticareti kurallarını belirleyen, sözleşmeler üzerinde büyük etkisi olan bir kuruluş. Armatörler için önümüzdeki süreçte balast suyu yönetimi ve deniz araçlarının yakıtlarında 2020 yılında yürürlüğe girecek olan düşük sülfür kullanımı, balast suyu ve gaz emisyonlarının düşürülmesi gibi önemli konular var. Başkanlık döneminde ne gibi çalışmalar ve nasıl hedefler var aklınızda?**

Denizcilik endüstrisi bir düzenleme fırtınasının içine girmek üzere... Balast suyu yönetimi kuralları uzun süredir konuşuluyordu ve şimdi kapımızda. Önümüzdeki iki yıl içerisinde hepimiz balast suyu yönetim sistemlerini gemilerimizde uygulamak durumundayız ve ekibimize bu karmaşık sistemleri başarıyla yürütebilecekleri beceriler kazandıracağız.

Düşük kükürt düzenlemeleri yakın gelecekte hayata geçirilecek. 1 Ocak 2020, yalnızca yedi ay kadar uzaklıkta ve etkisini tahmin edemiyorum. Düşük kükürtlü yakıt ile ağır akaryakıt arasındaki fiyat farkı 100 dolar mı yoksa 200 dolar mı yoksa daha fazla mi olacak? İhtiyacımız olan yerde yeterli yakıt olacak mı? Kimse kesin olarak bilmiyor. Kesin olan, BIMCO'nun üyelerimize yardımcı olmak için orada olacağı. BIMCO, ihtiyacımız olacak

sözleşmelere ve şartlara yardımcı olacaktır. Eğer üyelerimiz problem yaşarsa, BIMCO konuşacak. BIMCO karşılaştığımız sorunlara pratik çözümler getirecektir.

Aslında en kritik konu karbon emisyonlarını azaltmak. Önümüzdeki on yıllar için şu dönemin en önemli konuları olan balast suyu ve kükürt tartışmaları uzak anılar haline gelecek. Hedeflerimize ulaşmak için yeni çözümler bulmalıyız. Henüz topyekün de karbonizasyonu sağlayabilecek hızlı bir düzeltme yolu yok. Kısa vadede, emisyonları azaltmanın en etkili yolunun bekleme süresini azaltmak için limanlarla çalışmak olduğunu düşünüyorum. Gemiler, yerlerine "tam vaktinde" yaşayabilirlerse, mevcut teknolojiyle emisyonların önemli bir kısmını azaltabiliriz. Bu nedenle limanlarla daha yakın işbirliğine ihtiyacımız var.

Ayrıca, gemilerimizi daha düşük hızlarda çalıştırarak 2008'den bu yana elde ettiğimiz emisyon tasarrufunu korumamız gerekiyor. Geminin pervaneye olan gücündeki sınırlar bana bunu yapmanın en iyi yolu olarak görünüyor. Bu eşit şartlar, rekabet seviyesini koruyacak ve yeniliği teşvik edecektir. Uzun vadede, emisyon sorununun en zor kısmı, 2050 yılına kadar toplam emisyonda % 50'lik bir düşüşe ulaşmamızı sağlayacak doğru teknik çözümlere sahip olmamamızdır. Bu yüzyılda sıfır emisyona inmek gibi bir hedeften bahsetmiyorum bile. Bu nedenle, benim ve kurulum için bir başka önemli görevin, endüstrinin araştırma çabalarını koordine edip kolaylaştırabilen ve inovasyonun hızını artıracak bir araştırma ve geliştirme programının nasıl kurulacağını bulmak olduğuna inanıyorum. Ayrıca, AB gibi, hükümetler veya bölgesel kuruluşlar nezdinde bu tür araştırmalar için mevcut fonları takip edebilir ve diğer sektörler tarafından geliştirilen teknolojileri uyarlayabiliriz. Şahsen çevre konusunun denizcilik gündeminin zirvesinde olmasının iyi

bir şey olduğuna inanıyorum. Çevre korunmalıdır. Gemilerle ilgisi olmayan insanlar -özellikle de yeni nesil- çevrenin korunmasını talep ediyor. Sektör olarak onlara kulak vermeli ve bu gündemi benimsemeliyiz. Eğer gerekeni ve bizim için doğru olanı yapmazsak, başkaları ne yapmamız gerektiğine karar verecek.

## **Siz aynı zamanda DTO Başkan Yardımcısı ve TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanısınız. BIMCO Başkanlığı bu görevlerinizi ne şekilde etkileyecek? Kolay olmayacak, çok yoğun bir sürece giriyorsunuz...**

BIMCO'daki görevimin ikisi için de bütünüyle olacağını düşünüyorum. Benim BIMCO'daki temsilim aslında buradaki işimin bir parçası gibi olacak. Malum Türk denizcilik açısından bu bir nevi vatan hizmeti. Sağ olsunlar, DTO Başkanı Sn. Tamer Kıran ve Başkan Yardımcısı Sn. Recep Düzgit de bu doğrultuda tam desteklerini hiçbir zaman esirgemediler. Kendilerine bu vesile ile buradan da teşekkür etmek isterim. Bir de BIMCO'da takdir edersiniz ki, Başkan olarak kendi programımı ben belirleyeceğim. Diğer programlar da bana göre belirlenecek. Dolayısıyla bir zorluk yaşayacağımızı sanmıyorum.

TURMEPA da 25 yıllık, kurum kültürü diğer hiçbir STK'ya benzemeyen, oturmuş çok köklü bir kurum. Bizde her yıl ne yapılacağı, dünyada ve Türkiye'de çok dramatik değişiklik gerektiren olaylar yaşanmazsa bellidir ve o program dahilinde yürütülür. Şimdiden size önümüzdeki Kasım ayında hangi okulda, kaç saat, ne eğitimi verileceğini, Eylül ayının kaçınıcı günü hangi sosyal medya kampanyası kapsamında, hangi hedef kitleye, ne mesaj verileceğini söyleyebilirim mesela. O yıl başvurmayı düşündüğümüz fonlardan tutun da, hangi projeyi hangi kamu kuruluşuyla ya da özel sektör paydaşlarıyla yürüteceğimiz yıllık olarak belirlenir. Başta sayın büyüğümüz, Kurucu ve Onursal Başkanımız Rahmi M. Koç, İcra Kurulumuz, Yönetim Kurulumuz desteklerini hiçbir zaman esirgemez. Bu vesileyle destekleri için bir kez

de buradan teşekkür etmek isterim. Arkadaşlarımız alınan kararlar üzerinden benim direktiflerim doğrultusunda işleri yürütürler ve yeni projeler geliştirirler. Dolayısıyla orada da bir zorluk yaşayacağımızı düşünmüyorum. Yoğunluk bence her üç şapka için de bütünüyle olacak. Birindeki tecrübemi diğerine aktaracağım ve böylece umarım ki Türk denizcilik ve TURMEPA nezdinde Türkiye'nin mavi yarınlara katkıda bulunabileceğim.

## **Bir kadın olarak bu noktaya gelirken yaşadığınız zorluklar oldu mu, yoksa desteklendiniz mi? Aslında çok köklü, denizci bir aileden geliyorsunuz, bunun başarınızda nasıl bir etkisi oldu?**

Kaptanoğlu Ailesi, eski ve köklü bir denizcilik geleneğinden geliyor. İnsan belli bir yaşa geldiğinde, köklerin ve tecrübenin genetiğine işlediğini, haliyle bunların da çok önemli olduğunu fark ediyor. 100 yıl denizcilik genlerinize işlemesi için bence yeterli bir süre. 100 yılı aşkın süredir Kaptanoğlu Ailesi'nin yaşam kaynağı deniz oldu. 100 yıldır ekmeğimizi denizden çıkarıyoruz, denizle nefes alıyoruz.

Dedemin babası denizciydi, rahmetli dedem Hacı İsmail Kaptanoğlu ise Kaptanoğlu Denizcilik'in kurucusu olduğu kadar çağdaş Türk denizciliğinin tarihini yazan isimlerden de biridir. Babam Cengiz Bey de bildiğiniz gibi denizle ilgili her türlü oluşumun ya kurucusu ya da üyesi olmuştur. Biz de çocukluğumuzdan beri işlerin içindeyiz. Öyle ki pazar gezmelerimiz bile tersanelere ve gemilere yapıldı çocukken. Ailemizin Karaköy'deki ofisine kardeşlerimle sürekli giderdik.

Rahmetli dedem sırayla telefona bakmamıza izin verir, gizliden de küçük maaşlar bağlardı bize işe teşvik olsun diye. Bizim için özel kariyer planları yapılmısa da, babam Cengiz Bey'in beklentileri vardı. Mesela en az bir yabancı dille beraber üniversite mezunu olmamız, vatanına hizmet eden, üretken, namuslu bireyler olmamız gibi. Ben de başlangıçta felsefe okumayı

tercih ettim. Bence felsefe, mantıklı analiz yeteneğimi geliştirdiği için bana çok uyuyordu. Hatta bir altın bileziğim de olsun istediğimden felsefe, sosyoloji ve psikolojiden mezun olarak öğretmen de oldum. Tabii bu sırada İngilizceyi de çok iyi öğrendiğim için Cengiz Bey'e tercümanlık yapıyordum. Kendisi her ne kadar İngilizce bilse de, mükemmel konuşmak istediği için daha çok tercüman kullanırdı. Dolayısı ile çocukken sürekli gittiğimiz ofise gençken de gider olduk.

Felsefe eğitimimi bir temel olarak düşündüğümünden ve er geç aile şirketinin de hissedarı olacağımı bildiğimden eğitimimin bundan sonrasını ona göre planladım. City University Business School'a finans, denizcilik ve ticaret alanlarında başvurduğum ve kabul edildim. Arada "London City College'da sertifika programına kayıt oldum ve iki yıllık programı bir seneye sıkıştırarak denizcilik üzerine bir diploma kursunu bitirdim. Ardından yüksek lisansa başladım. Bütün bunlar olurken de, yarı zamanlı olarak şirketlerimizde çalışmaya başlamıştım. Yüksek lisans benim için denizcilik ve iş hayatına inanılmaz bir zemin oluşturdu.

Londra'dan sonra İstanbul'a döndüm ve ofiste tam zamanlı çalışmaya başladım. Daha sonra TÜDEV'de arkadaşlarım -başta Başak Akdemir- beni ikna ettiler ve İngiltere Leicester'de De Montfort Üniversitesi'nde doktora başladım. Bu macera on sene sürdü, ben bu arada iki çocuk doğurdum. Böylece doktoramı 2014 yılında tamamladım. Annem Atiye Hanım ve babam rol modellerim. O kadar şanslı bir insanım ki; bir yandan da babaannem, dedem Hacı İsmail Kaptanoğlu, anneannem, dedem, amcalarım Engin ve Gündüz ve sevgili halam Eser ile birlikte büyüdüm. Üstümde o kadar emekleri ve destekleri var ki, anlatmaya kelimeler yetmez. Benim en büyük şansım ailemdi. Ancak eğer kadınsanız, kendinizi bir noktada ailenizden ayırıp tanımlamanız gerekiyor. Çünkü Karadenizli aileler kızlarını çok severler, ama çok da muhafazakârlardır. Dediğim gibi ben kararlarımı verirken





de, uygularken de, hep destek gördüm ve şanslıydım. Elbette ki, çok sevgili eşime de ayrı bir teşekkür borcum var. Benimle daima el ele ve yan yana durdu, hiçbir zaman desteğini esirgemedi. Sektörde kadın olmanın zorluğunu ise herkesten daha fazla çalışmak ve hata yapma lüksüne sahip olmamak olarak tanımlayabilirim. Erkeklerin egemen olduğu bir sektörde ne kadar herkesle aynı işi yapsanız, hatta belki o işi daha iyi yapsanız da takdir görmek için daha fazla çalışmanız gerekiyor. Ne mutlu bana ki ailemin desteğiyle bu zorlukları da aşmayı becerebildim.

### **BIMCO çok köklü bir kuruluş ve bir disiplin aslında... Önünüzdeki en önemli çalışma konuları neler olacak?**

BIMCO'da her başkan kendi dönemi için bir ya da birkaç ana tema belirler. Benimki için ana tema çevre olacak. Bunun sadece benim başkan ve sonrasında geçmiş dönem başkanı olacağım önümüzdeki dört yıl için geçerli olduğunu düşünmeyin lütfen. On yıllarca hepimiz, yaptığımız işlerde ana temayı çevre olarak belirlemek zorundayız. Bunu şimdiden tahmin etmek zor değil. Denizcilik sektörü özellikle çevre düzenlemeleri konusunda proaktif bir yaklaşıma sahip olmalı. Yasa yapıcılara biz kendi yasalarımızı,

düzenlemelerimizi önermeliyiz. Sektörde yeni çevre düzenlemeleriyle hali hazırda diğer sektörlerle göre daha az çevre etkimiz olduğunu düşünen denizci arkadaşlara "daha az"ın yeterli bir kriter olmadığını hatırlatmak isterim.

Politikacılar otomotiv endüstrisinde çevre konusunda yaptıkları düzenlemeler için ciddi kamuoyu baskısı gördüler. Her ne kadar sektörümüz diğerlerinden önce bu konuda farkındalık sahibi olup çalışmaya başladıysa da, bizim sürekli olarak daha çevreci teknolojiler araştırıp, bulup her türlü uygunluğunu test edip kullanmamız hem de bunu kamuoyuna doğru bir şekilde aktarmamız gerekiyor. Önümüzdeki dönem bu alanda ciddi sınavlar vermemiz gerekecek. BIMCO olarak sektörün bu konulardaki çalışmalarına öncülük edeceğiz.

### **Türk denizcilik sektörü tersaneleri, limanları, armatörleri, marinaları ile çok büyük bir aile. Bu süreçte Türk denizcilik sektörüne nasıl bir mesaj vermek istersiniz?**

Biz Türk denizcileri başarılı, çalışkan, uluslararası alanda markalaşmayı başarmış bir sektörün üyeleriyiz. Bunun en iyi örneklerinden sadece biriyim ben. Uzmanlaşarak azimle çalışarak başarılarımıza başarılar ekleyeceğiz.

### **Sizin kendi işiniz ve üstlendiğiniz bütün görevlerin ötesinde bir de aileniz var. Dengeyi nasıl sağlıyorsunuz? Hele şimdi çok daha uzun sürelerde yurt dışında olacaksınız...**

En iyi özelliklerimden biri önceliklerimi iyi belirlememdir... Benim için ailem, çocuklarım her şeyden önce gelir. Daha sonra işim ve sektör sorumluluklarım. Sektör sorumlulukları artınca, geçici olarak kendime ayırdığım zamanı azaltıyorum. Asla aileme ayırdığım zamanı değil. Ben baktığımda %100 bir anne ve eşim. Aynı zamanda bir evlat ve kız kardeşim. Kızlarım şu anda 10 ve 14 yaşlarında. Ne mutlu bana ki, hobilerimiz hemen hemen aynı. Aynı şeyleri yapmaktan zevk alıyoruz. Hepimiz sanata düşkünüz. Resim özel ilgi alanımız. Aynı müzikleri dinliyoruz bir yandan da. Arada kuşak farkı var, ama çok sorun olmuyor. Ben ortaokul, lise ve üniversite yıllarında ne dinlediysen onlar da hemen hemen şimdiki muadillerini dinliyorlar. Birlikte konserlere gidiyoruz. Tatilleri genelde teknede birlikte geçiriyoruz. Ailenin kanında var sanırım. Denizdeyken hepimizi başka türlü bir huzur ve ev sıcaklığı kaplıyor. Bu kendi aramızdaki ilişkiye de yansıyor tabii. Bana bu kadar fazla çalışma gücünü de bu huzur ve ailemle paylaştığım sevgi veriyor.

# DENİZDEN GELEN HÜRRİYETİN 100. YILINI KUTLADIK

13 Kasım 1918'de bir İngiliz zırhlısından İstanbul Boğazı'nın girişine atılan demir basit bir çıpadan ibaret değildi. 465 sene bir cihan imparatorluğuna başkentlik yapmış İstanbul'a atılan o çıpa Anadolu'nun da ayağına vurulan bir prangaydı. Yaklaşık altı ay sonra 16 Mayıs 1919'da İstanbul'dan kalkan Bandırma Vapuru demir alırken aslında Anadolu'nun ayağındaki bu prangaları sökmek için ilk adımı atmış olacaktı.

14 Mayıs 1919 akşamı Mustafa Kemal, Sadrazaman Damat Ferit Paşa'nın Nişantaşındaki ikametgâhına akşam yemeğine çağrılır. Sadrazam Samsun'da Rum çetelerle, Türk ahali arasında yaşanan karışıklıkları önlemesi için ordu müfettişi olarak Mustafa Kemal'i olağanüstü yetkilerle donatarak görevlendirir. 9.Ordu Müfettişi Mirliva Mustafa Kemal'in kafasındaki düşünce ise bambaşkadır. Bunu fark eden Cevad Paşa Sadrazam'ın yanında ayrıldıklarında Şişli'de yürürken Mustafa Kemal'e sorar:

-Bir şey mi yapacaksın Kemal?

-Evet bir şey yapacağım...

-Allah muvaffak etsin!

-Mutlaka muvaffak olacağız.

16 Mayıs 1919'da o zamanki ismi Pandarme olan Bandırma Vapuru 58 kişilik yolcu 21 kişilik mürettebatıyla İstanbul'dan ayrıldığında Mustafa Kemal'in aklında Türkiye'yi bağımsızlığa götüreceği rota bellidir. İngiliz takibinde geçen zor bir deniz yolcuğundan sonra kaptan İsmail Hakkı Durusu'nun salimen Bandırma'yı Samsun'a yanaştırır, tarih 19 Mayıs 1919'dur.

Bir milletin yeniden küllerinden doğduğu tarih. Bizler ne Mustafa Kemal Atatürk ve onunla beraber Samsun'a çıkan silah arkadaşlarını, ne bu kahramanca yolculuğu başarı ile yöneten İsmail Hakkı Durusu ve tayfası denizcileri unuttuk. Tıpkı



Kurtuluş Savaşı'mızda mücadele eden kahraman şehitlerimizi ve gazilerimizi unutmduğumuz gibi...

## “HOŞ GELDİNİZ PAŞAM”

Fırtınalı bir pazartesi günü Samsun sahiline demir atan, bilinen adıyla Bandırma Gemisi'ndeki Mustafa Kemal ve arkadaşlarını, ilk olarak Havuzlu İsmail'in kullandığı sandalla Kurmay Binbaşı Mahmut Ekrem Bey karşılar.

Mustafa Kemal ve arkadaşları, Samsun'a ilk adımlarını Reji İskelesi'nden atar. Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslar tarafından kentin bütün iskeleleri bombalanmış ancak bir tek Fransızlara ait Reji İskelesi sağlam kalmıştır. Fransızlar o dönemde Samsun'da kurulu bir fabrikada sigara üretmektedir. İskelenin adı bu nedenle Tütün İskelesi olarak da geçmektedir. Güvertede bulunan Mustafa Kemal'in yanına giden Mahmut Ekrem Bey

selam verir ve “Hoş geldiniz Paşam” diyerek Mustafa Kemal'i Samsun'da ilk karşılayan kişi olur. Kurtuluş mücadelesini başlatacak Mustafa Kemal'i karaya ise Karakaş Mustafa lakaplı kayıkçı çıkarır.

“Dokuzuncu Ordu Kıtaları Müfettişi ve Padişahın Fahri Yaveri Mirliva Mustafa Kemal Paşa” unvanı ile Mustafa Kemal, “Saat 08.00'de Samsun'a ulaşarak görevine başladığına” dair İstanbul'a telgraf gönderir.

Mustafa Kemal ve arkadaşlarını Samsun'da küçük bir grup karşılar. Karşılamada Samsun Mutasarrıfı İbrahim Ethem Bey bulunmamaktadır.

Mutasarrıf rahatsız olduğunu belirterek yerine Muhasebe Müdürü Osman Bey'den heyeti karşılamasını ve ağırlama işleriyle ilgilenmesini istemiştir.





### “KURTULUŞ YOLU”

Günümüzde, Atatürk'ün ilk adımı attığı nokta artık dolgu sahasıdır. Samsun Büyükşehir Belediyesi tarafından 11 yıl önce dolgu sahasına “Kurtuluş Yolu” yapılarak, Tütün İskelesi yeniden inşa edildi. Tütün İskelesi'nde ilk adımı temsilen Atatürk ve silah arkadaşlarının ve onları karşılayanların bal mumu heykelleri yer alıyor. Tütün İskelesi'nden başlayan Kurtuluş Yolu ise Atatürk'ün Havza'ya geçiş güzergahını takip ediyor.

Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkışına ait canlandırma dışında fotoğrafının ise bulunmadığı belirtiliyor. Mustafa Kemal ve arkadaşları kalabalık oldukları

için tek otele yerleştiremezler. Atatürk ve maiyetindekilerden bir kısmı, Jean İonnis Mantika'ya ait olan “Mantika Palas”a yerleştirilir, diğerleri ise bugünkü Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nın yerinde bulunan o zamanki Karadeniz Otelinde kalır.

Mantika Palas, uzun yıllar “Mintika Palas” olarak adlandırılmış ve bugün Atatürk'ün eşyalarının sergilendiği Gazi Müzesi olarak hizmet veriyor. Atatürk'ün Samsun'a gelişi, İngilizler tarafından tedirginlik yaratırken, halk tarafından henüz önemi anlaşılamamıştır. 5 yıl sonra, 20 Eylül 1924'te büyük coşkuyla karşılanacak olan Mustafa Kemal'in Samsun'a ilk gelişi ise o günkü gazetelerde yeterince yer bulmaz.

### EFENDİ KAPTAN İSMAİL HAKKI DURUSU'YU UNUTMAYALIM

Bandırma Vapuru'nun Kaptanı İsmail Hakkı... 16-19 Mayıs 1919 günlerini dalgalarla boğuşarak geçirdi. Gemisindeki değerli konuklarını Samsun Limanı'na ulaştırarak, kurtuluşa uzanan adımı gerçekleştiren isimsiz kahramanlardan biri oldu.

Atatürk, İsmail Hakkı Kaptan'ı hiç unutmadı. Bu nedenle yıllar sonra İstanbul'a geldiğinde kendisini görmek istedi. Adını davetiye listesine yazdırdı. Ama. İsmail Hakkı Kaptan

Dolmabahçe'ye gitmedi. Kuşkusuz bunun nedeni vardı: Ziyaretinin yanlış anlaşılacağını düşündü; “Hizmetime karşılık para beklentisi içinde olduğum sanılabilir” diye gitmedi!

Çünkü... O günlerde Bandırma Vapuru'nun mürettebatından biri, aldığı emekli aylığıyla geçinemediğini belirtip Atatürk'e başvurarak; Denizyolları'ndan aylığının 8 liradan 25 liraya çıkarılmasını istemişti!

İsmail Hakkı, 10 Ağustos 1922'de yaş haddinden emekli olmuştu. Kasımpaşa Çiviçiler Mahallesi'ndeki üç katlı ahşap evde güçlük yaşamını sürdürüyordu. Bu yoksulluğuna rağmen, “Dolmabahçe'ye para yardımı için geldiğim anlaşılır” endişesiyle gitmeyen yüce gönüllü Efendi Kaptan'dı o. Atatürk, Bandırma Vapuru'nun kaptanını hiç unutmadı. İkinci kez yine çağırıldı. Bu kez hastaydı, yine atasını göremedi. İsmail Hakkı Kaptan, Bandırma Vapuru'yla yaptığı o zor yolculuğu unutmamış olmalı ki, “Durusu” soyadını aldı.

### PANDERMA'NIN HİKAYESİ

Atatürk'ü kurtuluş yoluna çıkartan vapur yani Bandırma, 1878 yılında bugünkü İskoçya'nın nin Glasgow kentinde yapılmıştı. 279 grosstonluk yolcu ve yük gemisi olarak tasarlanan gemi 1883 de Yunanistan'a satıldı ve Kymi adını aldı. 1891 yılında kaza sonucu battı ama kısa süre içinde yüzdürüldü. Tekrar yüzdürülünce İstanbul'da bir yabancı işletmeciyeye satılan gemi, Türk bayrağına sahip oldu.

Panderma olarak isimlendirilen gemi, İstanbul limanına bağlandı. Marmara Denizi kıyılarında seferler yapan gemi, 1910 yılında Osmanlı Seyrüsefain İdaresi(Osmanlı Denizcilik İşletmesi) tarafından satın alındı ve Panderma; Bandırma'ya çevrildi.

19 Mayıs 1919 tarihinde Mustafa Kemal Atatürk'ü Samsun'a getirdikten sonra yine hizmete devam eden gemi, 1924 yılında hizmet dışı kaldı. 1925 de İlhami Söker tarafından Haliç'te





hurda olarak parçalandı. Bandırma'nın Çanakkale muharebeleri sırasında Marmara'ya giren İngiliz E11'in saldırısından şans eseri kurtulduğu söylenir.

### 100. YILINDA KURTULUŞ MÜCADELESİ TÜM TÜRKİYE'Yİ BİR ARAYA GETİRDİ

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün liderliğinde, bundan yüzyıl önce, bölünmüş, parçalanmış ve yok edilmeye mahkum edilmiş Türk Milletinin bağımsızlık ve özgürlük mücadelesi ateşini yaktığı gün olan 19 Mayıs 1919, bir asrı devirdi... Kurtuluşun başladığı Samsun, bu senede kutlamaların merkezinde yer aldı. 19 Mayıs'ın 1919'un 100. yılı dolayısıyla özlediğimiz

görüntüler de yaşandı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın davetiyle siyasi parti temsilcileri Samsun'da bir araya gelerek birlik mesajı verdi. Erdoğan, Gençlik ve Spor Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı koordinesinde Samsun Tütün İskelesi'nde düzenlenen 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı 100. Yıl Törenleri'ne katılarak, vatandaşlara hitap etti.

Konuşmasına tüm vatandaşları selamlayan Erdoğan, vatandaşların 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı tebrik etti. Erdoğan, "Kurtuluş Savaşı'mızın Başkomutanı, Cumhuriyetimizin banisi Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah

arkadaşlarını tazimle yad ediyorum. Anadolu'ya ayak bastığımız günden bugüne kadar ülkemizin ve milletimizin bekası için gözlerini kırpmadan hayatlarını feda eden tüm şehitlerimize, gazilerimize, kahramanlarımıza Allah'tan rahmet diliyorum. Bir asırdır ülkemizin kalkınması, milletimizin güçlenmesi için emek veren, çalışan, üreten herkesi şükranla anıyorum" diye konuştu

"Biz kökü tarihin binlerce yıllık derinliklerine uzanan bir millet ve devletiz" ifadesini kullanan Cumhurbaşkanı Erdoğan, sözlerini şöyle sürdürdü: "Sadece Cumhurbaşkanlığı Forsu'muzda temsil edilen 16 devletimizin 2 bin 200 yılı aşkın bir geçmişi vardır. Bugünkü isimleriyle ifade edecek olursak Avrupa'dan Rusya'ya ve Orta Asya'ya, oradan Moğolistan'a, Çin'e, Hindistan'a, Pakistan'a, Afganistan'a, İran'a, Orta Doğu'ya, Kuzey Afrika'ya kadar geniş bir coğrafyada ecdadımız devlet kurmuş, hüküm sürmüştür."

Törenin ardından, Atatürk'ün Samsun'da ilk adımı attığı yeri temsil eden Tütün İskelesi'ndeki programa geçildi. Deniz Kuvvetleri Atatürk Rallisi kapsamında İstanbul'dan 16 Mayıs'ta yola çıkan yelkenliler su takı ile karşılandı. Sahil Güvenlik Komutanlığı gemisinin geçişinin ardından, iskeleden bayrak çikışı yapıldı.

### PIRİ REİS GEMİSİ GENÇLERİ SAMSUNA TAŞIDI

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a çıkışının 100. yılı kapsamında Piri Reis Üniversitesi Gemisi 182 öğrenciyi Samsun'a götürdü. 81 il ve KKTC, Almanya, Fransa, Avusturya, Hollanda, Azerbaycan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan ve Kazakistan'dan gelen 182 üniversite ve yüksek lisans öğrencisi 19 Mayıs kutlamalarına katılmak için Piri Reis Üniversitesi gemisiyle 16 Mayıs akşamı Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Muharrem Kasapoğlu'nun uğurlamasıyla Sarayburnu'ndan yola çıktı. Sarayburnu'ndan yola çıkan gemi







ilk günde Bartın, Amasra açıklarına ulaştı. Gece odalarında konaklayan öğrencilerin bazıları sahura kalkarken, bazıları da sabah kahvaltısı ile güne başladı. Öğrenciler günün ilk saatlerinde gemide kurulan Atatürk'ün Bandırma Vapurundaki odasını temsilen yapılan bir odayı gezdi. Öğrenciler odada bulunan çok sayıda Atatürk fotoğraflarını inceledi. Gemideki öğrencilere Nutuk ve Tarık Buğra'dan "Küçük Ağa" romanı dağıtıldı. Bazı öğrenciler geminin çeşitli katlarında kitaplarını okuyarak, yolculuklarına devam etti. Öğrencilerle birlikte yolculuk yapan Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, "Gemimizde bulunan öğrencilerin dolu dolu bir yolculuk geçirmeleri için sürekli çeşitli sanat etkinlikleri yapıyor. Gemide bulunan tüm öğrencilere "Amatör denizci ehliyeti" verilmesini Ulaştırma Bakanlığı'yla birlikte kararlaştırdık" dedi. 81 ilden 182 gencin bulunduğu gemi 19 Mayıs saat 10.30 sıralarında limana demir attı.

Piri Reis Üniversitesi gemisini, Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı karşıladı. Piri Reis Gemisi'nin Samsun'a varması dolayısıyla Samsun Limanı'nda bir tören düzenlendi. Karşılama ve Bayrak Çıkışı Töreni'nin ardından siyasi temsilcilerde Samsun'a geldiler.

KKTC temsilcisi öğrencilerden Diren Alibeyoğlu, yaklaşık 60 saat süren bir yolculuk geçirdiğini belirterek, Atamızın, Ulu önder Atatürk'ün izinden, o yolu takip etmekten çok onur ve gurur duyuyoruz. Türkiye'de farklı illerden ve 1 ülkede bulunan 182 öğrenciyiz hepimiz aynı onu ve gururu yaşayarak bu yolculuğa devam ettik. Ulu önder Atatürk gibi 19 Mayıs sabahı bizde Samsun'un kıyısına ineceğiz dedi.

### 19 MAYIS İÇİN DALDILAR

Dünya dalış rekortmeni Şahika Ercümen, Samsun Valiliği'nin koordinasyonunda hazırlanan "Mustafa Kemal Atatürk ve Silah Arkadaşlarının Samsun'a Çıkışının 100. Yıl Kutlama Projesi" kapsamında bir saygı dalışı yaptı. Tarihi mirası gelecek nesillere aktarmak amacıyla düzenlenen etkinliklerde Ercümen, 19 Mayıs 1919'un 100. yılında, Milli Mücadele için ilk adım atıldığı yer olan Samsun'da 100 metre saygı dalışı gerçekleştirdi.

Milli sporcu Şahika Ercümen'in, 19 Mayıs 2019 Pazar günü saat 11.45'de Samsun Tütün İşkesesi'nde gerçekleştirdiği dalış, gerçekleşen dalışının sualtı görüntüleri, kutlamaların yapıldığı tören alanından eş zamanlı olarak izlendi. Dalışın ardından gerçekleştirdiği konuşmada Şahika Ercümen, Mustafa Kemal Atatürk'ün 19

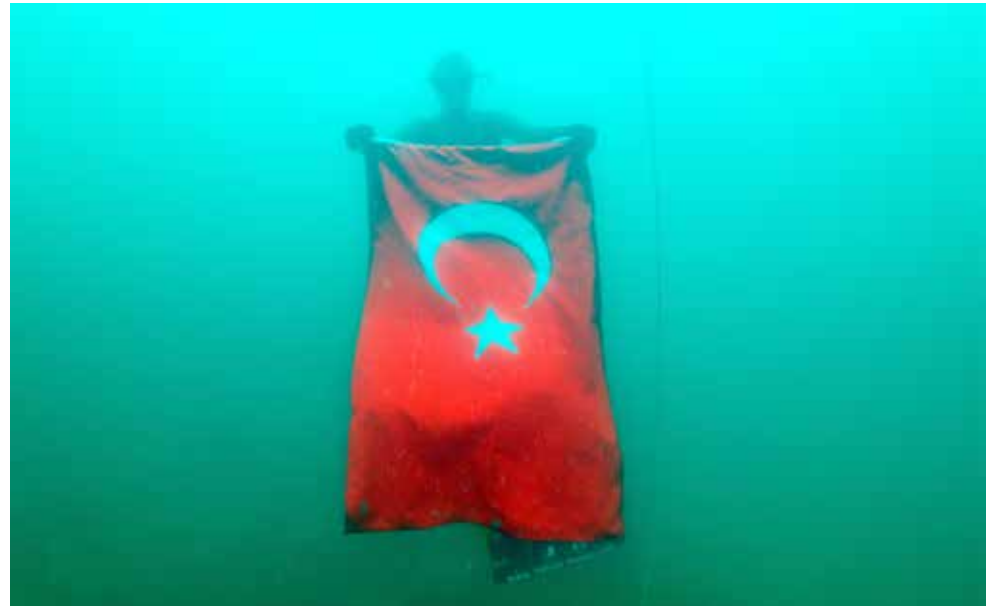
Mayıs 1919'da Samsun'a ayak basarak 'kurtuluş' yolunu açtığı yerde, 100 yıl sonra aynı tarihte, 100. yıl saygı dalışını gerçekleştirmekten ve bu programın bir parçası olmaktan büyük gurur duyduğunu belirtti.

### DENİZ DİBİNDE TÜRK BAYRAĞI AÇILAR

Saygı dalışı kapsamında yapılan çalışmalara; Samsun Valiliği, Samsun İtfaiyesi dalış timleri, Samsun Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı DEĞAK dalış ekibi, sualtı görüntü yönetmeni Tahsin Ceylan, dalış eğitmeni Murat Kulakaç ve sualtı fotoğrafçısı Mustafa Emre Kolbakır destek verdi.

Muğla'nın Fethiye ilçesinde ise dalgıçlar, Milli Mücadele'nin 100. yılını deniz dibinde Türk bayraklarıyla kutladı. İlçedeki bir dalış merkezinden 9 dalgıç, Dalyan Koyu açıklarında dalış yaptı. Dalgıçlardan üçü ise "Samsun'a çıkışın 100. yılında, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı'nı kutluyoruz" yazılı pankartı açtı. Diğer dalgıçlar ise su altındaki pankartın önünde Türk bayraklarıyla "tören geçişi" yaptı

Muğla'nın Fethiye İlçesi'nde 9 dalgıç, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nın 100. yılında denizin dibinde Türk bayrağı açarak kutladı. Dalgıçlardan deniz dibinde üçü "Samsun'a çıkışın 100. yılında





19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve spor Bayramı'nı kutluyoruz" yazılı dövizleri açtı. Diğer dalgıçlar ise Türk bayraklarıyla deniz dibinde geçiş yaptı.

İskenderun Teknik Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Sualtı Teknolojisi Bölümü öğrencileri ve öğretim görevlileri ise, Mustafa Kemal Atatürk'ün 19 Mayıs 1919'da Samsun'dan başlattığı istiklal mücadelesinin 100. yılı dolayısıyla dalış yaparak, su altında Türk bayrağı açtı.

### STS BODRUM OKUL GEMİSİ SAMSUN'DA

Milli mücadelenin 100'üncü yılında, Bodrum'dan Samsun'a bir yolculuk başlatan STS Bodrum Okul Gemisi Samsun'da gerçekleştirilen görkemli 19 Mayıs kutlamalarında yelken açtı.

100'üncü yılında Ege'den Karadeniz'e yolculuk yapan Cumhuriyet tarihinin ilk yelkenli okul gemisi STS, Bodrum bayrağını Atatürk Rallis'i'nde dalgalandı. Samsun'daki görkemli 100 yıl kutlamalarına katılan STS Bodrum, burada düzenlenen geçit törenine katılarak 19 Mayıs coşkusunu Türkiye'nin dört bir yanından Samsun'a çıkan yelkenlilerle birlikte yaşadı. Bodrum'dan Samsun'a giden teknelerden biri de Mustafa Kemal

Atatürk'ün Samsun'a çıkışının 100. yılında "Sözde değil Özde İzindeyiz Barış Seyri"ne katılan "Tutkum"du.

16 Mayıs Perşembe günü İstanbul Poyrazköy balıkçı barınağından yola çıkan STS Bodrum, Kurtuluş Savaşı'nın stratejik noktalarından biri olan İnebolu Limanı'nda kısa bir mola vererek, 18 Mayıs Cumartesi günü akşam saatlerinde Samsun Canik balıkçı barınağı giriş yaptı.

100'üncü yıl kutlamaları için tüm Türkiye'den Samsun'a gelen tekneler ellerinde Türk Bayrakları ile STS'yi "Hoş geldiniz" nidalarıyla selamladı. Daha sonra, STS Bodrum'un da içinde bulunduğu Atatürk Rallis'i yelkenlileri geçiş yaptı.

### TAMER KIRAN'DAN MESAJ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası'nın Piri Reis Üniversitesi ile ortaklaşa düzenlenen etkinliklere iştirak etmenin yanı sıra bir mesaj da sosyal medya üzerinden yayınladı. Kıran yayınladığı mesajda şunları söyledi:

"Anadolu'da yeni Türk Devleti'nin temellerinin atıldığı ve Cumhuriyet'in başlangıcı olarak kabul edilen 19 Mayıs 1919, şanlı tarihimizde coşkuyla

kutlanması ve önemle üzerinde düşünülmesi gereken günlerin en başlıcasıdır.

19 Mayıs gençlerimiz; gençlerimiz de geleceğimiz demektir. Türk Gençliği İstiklalimizin ve Cumhuriyetimizin yılmaz bekçileri, bugünümüzün ve yarınlarımızın güvencesidir. Dün de bugün de vazgeçilmez güç kaynağımız olan "Millî İrade"nin yaşatılması için gençlerimize büyük görevler düşmektedir.

Sıkıntı ve yokluk içerisinde, yüzbinlerce şehit vererek, fedakarlık ve özveriyle kurulan Türkiye Cumhuriyeti gençlere emanettir. Emsalsiz değeri olan bu emaneti yaşatmak ve sonsuza kadar korumak, gelecek kuşaklara aktarmak hepimizin ama özellikle de gençlerimizin öncelikli görevidir.

Gençlerimizin gözlerindeki ışığı, öğrenme isteğini gördükçe, sorgulayıcı ve araştırmacı ruhlarına şahit oldukça ülkemizin çok daha ileri seviyelere emin adımlarla ilerleyeceğine inancım tam...

Gerek denizcilik sektörü gerekse iş dünyası olarak, bizden sonra bayrağı devralacak gençlerimizin bizlerden çok daha iyi işler başarabileceklerini, geleceğin dünyasında söz sahibi olacaklarını düşünüyor ve bu konuda onlara güveniyorum.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün Millî Mücadele Hareketini başlatmak üzere Samsun'a çıkışının, 100'üncü yıl dönümü olması münasebetiyle, bu yıl 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramımızı önceki yıllara göre çok daha coşkulu kutlayacağız.

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak başta Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını ve bu vatan için canlarını seve seve feda eden aziz şehitlerimizi rahmet, minnet ve saygıyla anıyor; Türk gençliğinin 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramını kutluyorum."



## Certifying excellence since 1899

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

# ClassNK



# EUCISE2020: DAHA KOLAY BİLGİ PAYLAŞIMI SAYESİNDE DAHA EMNİYETLİ DENİZLER

Avrupa güvenlik araştırma projesi EUCISE2020'nin son konferansının yapıldığı tarih olan 27 Mart 2019'dan bu yana daha emniyetli denizlere ve daha emniyetli bir Avrupa'ya bir adım daha yaklaşıldığı belirtilmektedir.

Proje, çok sayıdaki idare ve bu idarelerin Bilgi ve İletişim Teknolojileri altyapısı farklı bir dil (insan veya dijital) konuştuğunda bile, denizcilik denetimi konusunda Avrupa koordinasyonunun nasıl gerçekleştirilebileceğini göstermiştir.

Avrupa nüfusunun ve ekonomik faaliyetlerinin % 40'ından fazlası, 50 km'lik kıyı derinliği içerisinde yoğunlaşmıştır. AB'nin dış ticaretinin % 80'i ve iç ticaretinin % 40'ı deniz yoluyla yapılmaktadır. Avrupa'nın deniz alanının güvenliği ve emniyeti mavi ekonomi için çok önemlidir.

Ancak deniz güvenliği karmaşık bir konudur. Her ülkede, birçok otorite ulusal emniyeti, ekonomiyi veya çevreyi etkileyebilecek denizdeki faaliyetler hakkında veri toplamakta, verileri işlemekte ve bu verilere göre hareket etmektedir. Dolayısıyla, söz konusu makamların koordinasyonu çok önemlidir.

Anılan bilgilerin çoğu, Üye Devletlerin sadece ulusal güvenlikleri için değil aynı zamanda taşımacılık, gümrük, balıkçılık kontrolü veya çevre koruma konuları açısından da faydalı olabilmektedir. Bu nedenle, denizcilik kontrol otoriteleri arasında bilgi alışverişini artırmak, AB'nin bütünleşik deniz gözetleme politikasının stratejik bir hedefidir. Bununla birlikte, ulusal ölçekte koordinasyonu sağlamak hâlihazırda zor bir mesele iken, Avrupa ölçeğinde koordinasyonun sağlanması çok daha zorlu bir konudur.



Bu noktada EUCISE2020 projesi devreye girmektedir. AB'nin FP7 programı tarafından finanse edilen bir araştırma projesi olan EUCISE2020, ilgili tüm sektörler ve kullanıcı toplulukları arasında bilgi paylaşımını sağlayan bir ortam yaratmayı hedeflemiştir. Proje, hepsi 12 düğüm noktası ile birbirine bağlanmış 15 Devletten yaklaşık 60 Avrupa deniz idaresini kapsamaktadır.

Bahse konu düğüm noktaları; sahil güvenlik, deniz kuvvetleri, balıkçılık bakanlıkları, gümrük idareleri vb. kurumlardan bilgileri toplamakta ve farklı üye devletlerdeki ulusal otoritelerin hızla iletişim kurmalarını mümkün kılmaktadır.

Anılan girişimi koordine eden İtalyan Uzay Ajansı ASI; denizcilik otoriteleri, üniversiteler, araştırma merkezleri ve oşinografi enstitüleri dâhil 39 ortakla birlikte çalışmıştır.



EUCISE2020'nin son konferansı, deniz idareleri arasında sağlanan akıllı bilgi paylaşımının, denetimleri daha ucuz ve daha etkili hale getirdiğini göstermiştir. Ortak Bilgi Paylaşma Ortamı (Common Information Sharing Environment-CISE), Avrupa denizlerini daha emniyetli, daha kontrollü ve daha korunaklı hale getirecektir.

EUCISE2020, sınır ötesi bilgi alışverişinin mümkün olduğunu ispatladığında, tam uygulamanın yolu açılmış olacaktır. Bu, denizcilik alanı için Ortak Bilgi Paylaşma Ortamının bir sonraki adımıdır. Projeye liderlik edecek olan Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı EMSA, önümüzdeki üç yıl boyunca Üye Devletlere CISE ortamını gönüllü olarak uygulamaları ve CISE'yi diğer AB bilgi paylaşımı sistemlerine uyumlaştırmaları konusunda yardımcı olacaktır.

**(Kaynak: Avrupa Komisyonu)**



# ARSKOM MARINE



Global ve  
Bölgesel  
VSAT  
Çözümleri



Mc Murdo  
GMDSS  
Malzemeleri  
Satışı ve  
SBM / Yıllık  
Bakımları



FBB  
(Fleetbroadband  
Seçenekleri)

Sailor  
Marka  
Telsiz  
Çeşitleri



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

Tel: +90 216 493 82 28 [www.arskom.com.tr](http://www.arskom.com.tr) - [Info@arskomgroup.com](mailto:Info@arskomgroup.com)

ARSKOM  
MARINE



ARSKOM  
ŞİRKETLER  
GRUBU



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

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

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



**PO MARINE**

[petrolofisi.com.tr](http://petrolofisi.com.tr) [pobunker@petrolofisi.com.tr](mailto:pobunker@petrolofisi.com.tr) [denizsatislari@petrolofisi.com.tr](mailto:denizsatislari@petrolofisi.com.tr)





**Petrol Ofisi**

# ARMATÖR BİRLİKLERİ İŞBİRLİKLERİNİ ARTTIRMA KARARI ALDI

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), Asya Armatörler Birliği (ASA) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), 7 Nisan 2019'da Singapur'da ortak bir mutabakat anlaşmasına imza attılar.

Bahse konu yeni MOU, dünya deniz ticaret filosunun yüzde 90'ından fazlasını temsil eden söz konusu uluslararası birlikler arasında hâlihazırda var olan kapsamlı işbirliğini sistemleştirmekte ve daha yakın işbirliği için bir çerçeve sağlamaktadır. Anlaşma, kuruluşların ulusal armatör birliklerine olan üyeliklerini tanımakta ve üyelerinin kendi ulusal hükümetleri ile olan özel ilişkilerini kabul etmektedir. ICS Başkanı Esben POULSSON mutabakat anlaşması ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Denizcilik, küresel kurallar gerektiren küresel bir endüstridir. Dünyadaki ulusal armatör birliklerinin temsilcileri olarak, deniz ticaretinin verimliliğini engelleyebilecek bölgesel veya tek taraflı girişimlere karşı çıkıp, denizcilikte küresel bir düzenleyici

çerçeveyi desteklemek için mümkün olduğunca etkili bir şekilde çalıştığımızı temin etmek üzere ilişkilerimizi daha da güçlendirmemiz doğaldır."

ASA Başkanı Bhumindr HARINSUIT de konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Özellikle Asya ekonomilerinin denizcilik hizmetlerine yönelik toplam talepteki öneminin artmasıyla, dünya filosunun giderek daha büyük bir kısmını kontrol eden Asya denizciliğinin çıkarlarının küresel düzeyde uygun bir şekilde temsil edilmesi hayati önem taşımaktadır." ECSA Başkanı Panomiotis LASKARIDIS ise şunları söyledi: "Avrupa Birliği'nin denizcilik politikaları, Avrupa'daki ve tüm dünyadaki gemi işletmecileri için büyük etkileri olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi



forumlardaki düzenleyici gelişmeler üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. ICS ve ASA ile işbirliği, IMO gibi kuruluşlar ya da AB kurumları nezdinde armatörlerin çıkarlarını en iyi şekilde temsil etmeye yönelik ortak çabalarımızı geliştirebilmemizi sağlamaktadır."

(Kaynak: ECSA)

# AVRUPA PARLAMENTOSU TEK PENCERE ORTAMINI KURAN YÖNETMELİĞİ KABUL ETTİ

Denizcilik sektöründeki AB Sosyal Ortakları olan Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ETF), Avrupa Denizcilik Tek Pencere ortamını oluşturan bir Yönetmelik önerisinin Avrupa Parlamentosu Üyeleri tarafından kabul edilmesini memnuniyetle karşılamaktadır.

ECSA ve ETF, birkaç yıldır deniz taşımacılığı için idari yüklerin azaltılması yönünde çağrıda bulunmakta ve deniz taşımacılığı için beklenen idari sadeleştirmelerin gerçekleştirilmesi beklenmektedir. Günümüzde karşı karşıya kalınan evrak yoğunluğu, hem kaptan, zabıt ve denizcilik şirketlerinin karadaki personelinin motivasyonunu azaltmakta hem de limanlardaki nakliye işlemlerini olumsuz etkilemektedir. ECSA ve ETF, Avrupa Denizcilik Tek Pencere

ortamını kuran yeni Yönetmeliğin, bilgilerin uyumlaştırılmasını ve yeniden kullanımını sağlayarak önceki Raporlama Formaliteleri Direktifinin mürettebat ve operatörler üzerinde yarattığı idari yükü azaltacağı görülmektedir. Sunulması gereken veri öğelerinin uyumlaştırılmış ayrıntılı bir listesini görecektir. Memnuniyet duyduklarını ifade edilmektedir. Ek gerekliliklere, sadece istisnai ve usulüne uygun şekilde gerekçelendirilmiş durumlarda izin

verilebileceği bildirilmektedir. Sosyal Ortaklar, özellikle uyumlaştırılmış elektronik çizelgelerin geliştirilerek tüm limanlarda kabul edilecek olmasından ve kullanıcının kolaylıkla seyir etmesini ve tüm limanlarda raporlama zorunluluklarını yerine getirebilmesini sağlayacak kullanıcı dostu bir grafiksel kullanıcı ara yüzü aracılığıyla manuel raporlamanın yapılabilecek olmasını olumlu karşılamaktadır.

(Kaynak: ETF)





***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](http://www.bureauveritas.com.tr)



***Move Forward with Confidence***

**BUREAU  
VERITAS**

# “UFUK AVRUPA” MEMNUNİYET YARATTI

Avrupa Komisyonu, gelecekteki AB araştırma ve yenilik programı olan “Ufuk Avrupa” ile ilgili geçici anlaşmayı memnuniyetle karşıladı.

Araştırma ve inovasyona yatırım yapmak; Avrupa yaşam tarzını korumak ve geliştirmek için Avrupa'nın geleceğine, enformasyona ve yeni çözümlere yatırım yapmaktır. Bu nedenle, Juncker Komisyonu Avrupa'nın inovasyon yeteneğini geliştirmek, kalıcı refah sağlamak ve küresel rekabet gücünü korumak için yeni bir kararlılık düzeyi belirlemiştir. 2021-2027 yılları için AB uzun vadeli bütçesinin bir parçası olarak Haziran 2018'de Avrupa Komisyonu tarafından önerilen Ufuk Avrupa, bugüne kadarki en iddialı araştırma ve inovasyon programıdır ve AB'yi küresel araştırma ve inovasyonun ön saflarında tutmayı amaçlamaktadır.



AB Bakanı Carlos MOEDAS program hakkında şunları söylemiştir: “Bu anlaşmayı, Yeni Avrupa İnovasyon Konseyi ve misyon odaklı araştırma gündemlerimizin güçlü desteğiyle memnuniyetle karşılıyorum. Güçlü, sürdürülebilir ve rekabetçi bir Avrupa

ekonomisi için geleceği şekillendiren ve Avrupa'daki tüm bölgelere fayda sağlayan, bugüne kadarki en iddialı Avrupa araştırma ve inovasyon programını 2021 yılında başlatma yolundayız.” Ufuk Avrupa, Avrupa İnovasyon Konseyi (EIC) de dâhil olmak üzere yeni özellikleri uygulamaya koyacaktır. Halen pilot aşamasında olan EIC, yıkıcı ve çığır açan yenilikleri laboratuvarlardan pazar uygulamasına getirmek için tek durak noktası olacak ve yeni başlayanlara ve KOBİ'lere fikirlerini büyütme konusunda yardımcı olacaktır.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

# AVRUPA BİRLİĞİ VE ŞİRİNLER DENİZLERİ KORUMAK İÇİN BİR ARAYA GELDİ

Avrupa Birliği ve Şirinler bu ortak noktalarından yola çıkarak, dünyanın dört bir yanındaki plajları temizlemek ve insanları denizleri korumaya teşvik etmek için işbirliği yapmaya karar verdiler.



Şirinlerle işbirliği anlaşmasını imzalayan Avrupa Komisyonunun Denizcilik ve Balıkçılıktan sorumlu Genel Müdürü João Aguiar MACHADO: “Deniz kirliliği, Avrupa'da ve aynı zamanda tabii ki dünyanın geri kalanında en acil çevresel sorunlardan biridir. Değerlerimizi ve önceliklerimizi paylaştığımız Şirinler, insanlara küresel ölçekte ulaşmamıza

yardımcı olabilecek ortaklarımızdır” demiştir. Şirinlerin yaratıcısı Peyo'nun kızı ve yapımcı şirket IMPS'nin başkanı Véronique CULLIFORD söz konusu ortaklıkla ilgili olarak şunları söylemiştir: “Şirinler her zaman asil değerlerin taşıyıcısı olmuşlardır. Avrupa Birliği ile olan bu ortaklık sayesinde ortak idealleri paylaşabileceğiz. Şirinler küçük boyutlu olabilirler, ancak dünyamızın yaşanabilecek eğlenceli bir yer olarak varlığını sürdürmesi konusundaki çalışmalarında büyük bir fark yaratabilirler.” Avrupa Birliği bahse konu ortaklık kapsamında, tüm dünyadaki elçiliklerini ve AB Üye Devletlerindeki temsilciliklerini yerel kurumlar, okullar vb. aracılığı ile plaj

temizliği etkinlikleri organize etmeye teşvik edecektir.

Avrupa Komisyonunun Denizcilik ve Balıkçılıktan sorumlu Genel Müdürü João Aguiar MACHADO, konu ile ilgili olarak şunları eklemiştir: “Bu faaliyetleri organize ederek, denizlerimizin durumu ve denizlerin korunması konusundaki sorumluluğumuz hakkında küresel farkındalığı artırmak istiyoruz. İnsanlar sahilde çok tanıdık şeyler bulacaklardır: plastik şişeler, sigara izmaritleri, şeker paketleri... Bunları temizlemek, kendi günlük davranış ve alışkanlıklarımızı gözden geçirmemize yardımcı olacaktır.”

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

1 Ocak -24 Mayıs 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019	MAYIS 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	GÜNCEL BİLGİ MÜTEAKİP AYIN İLK HAFTASINDA YAYINLANMAKTADIR

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

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

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	1 (118 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	1 (20 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (151 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (58 Denetleme)
USCG	0	1	1	-	-	-	1 Tutulma (Ocak) **	0 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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





## WHAT YOUR TANKER NEEDS - ANYTIME, ANYWHERE

To support you in remaining competitive, DNV GL offers every service for your tanker, where and when you need them. With the most extensive coverage of any classification society, we are accessible worldwide 24/7. Use our new customer portal My DNVGL, or our DATE service (Direct Access to Technical Experts) to get real solutions directly from our technical experts within 24

hours. The accumulated experience of more than 2,500 surveyors and data analytics from more than 13,000 ships in class, combined with continuous investment in research and new services, means you'll benefit from cutting-edge quality that you can count on - anytime, anywhere.

Learn more at [dnvgl.com/maritime](https://dnvgl.com/maritime)



# Ton-mil mi, yoksa ton-zaman mı?



**HARUN ŞİŞMANYAZICI \***

## I – GİRİŞ

Bilindiği üzere ton-mil ölçütü başka deyişle seaborne trade (Denizyolu Taşımacılığı) miktarı deniz yolu taşımacılığında talep miktarını ölçmek için kullanılır. Ancak burada daha sonra ifade edileceği üzere bu ölçüt (ya da ölçüm birimi) talep yanı sıra, arzı ve deniz taşımacılığı hizmetinin etkinliğini ölçmek için de kullanılmaktadır. Bazı akademisyenler, ton-mili sadece deniz taşımacılığı hizmetinin etkinliğini, bazıları arz ve talep miktarlarını, bazıları ise sadece deniz taşımacılığı talebini ölçmek için kullanılmaktadır. Bununla birlikte bu ölçütün bazı problemleri de bulunmakta, ihmal edilebilen ve kolayca görmezlikten gelenebilen birçok sakınca ve tutarsızlıkları da bünyesinde barındırmaktadır. Bu da deniz taşımacılığının kendi yapısından kaynaklanmaktadır.

Deniz taşımacılığında arz ve talep fonksiyonları klasik ekonomideki arz ve talep fonksiyonları ile benzerlik taşımamaktadır. Deniz taşımacılığında arz ve talep fonksiyonları taşıyanların kabul edebileceği makul bir navlunda dengeye (equilibrium) gelmemektedir. Taşıyanlar

(carrier) zarar ettikleri bir piyasada dahi zarar ederek üretime devam etmekte ve piyasaya tonaj sunmaktadırlar. Navlunların düştüğü depresif bir piyasada, taşıyan gemiyi çalıştırarak zarar etse de bu zararı piyasaya gemi sunmadığı ya da laid up yaptığı takdirde edeceği zarardan düşük olduğu sürece ya da başka deyişle navlunlar gemiyi laid up yapmayı gerektirdiği noktaya düşünceye kadar üretime devam edecektir. Navlunlar düşmeye devam ederek gemiyi laid up yapmak daha makul olduğu noktada ise, piyasaya tonaj sunulmamaktadır. Fakat bu genel bir durum olmayıp, gemilerin opex maliyetlerine göre her gemi için farklı olabilmektedir. Genç gemilerin opex maliyetleri yaşlı gemilere göre daha düşük olduğundan zarar etseler bile, düşük navlun seviyelerinde yaşlı gemiler laid up yapılırken, genç gemiler hala bu navlun seviyelerinde piyasaya tonaj sunmaya devam etmektedirler. Yaşlı gemiler ise opex maliyetlerinin yüksekliği nedeni ile laid up yapılmaktadır. Yani gemilerin piyasaya sundukları arz bakımından bir homojenite yoktur. Aynı navlun seviyelerinde farklı gemilere göre, farklı tonaj arzı ortaya çıkmaktadır. Yükselen bir piyasada ise, kısa dönemde arz artışı gemiye hız vermekle sağlanmaktadır. Gemi inşa devresi bakımından (Shipbuilding Cycle) lag correlation geçerli olup, arz fonksiyonu depresif (krizli) bir piyasada navluna elastik olmakta, fakat gemi hızı maksimuma ulaştıktan sonra navlun ne kadar artarsa artsın tonaj arzı artmamaktadır. Dolayısı ile belli bir seviyeden sonra arz eğrisi (j) şeklinde dikleşerek inelastik olmakta hatta "0" elastikiyete dönüşmektedir. Dolayısı ile deniz taşımacılığında arz ve talebi etkileyen unsurlar, mikroekonominin bu konudaki genel değişkenlerine bağlı olmakla beraber bunun dışında dışsal faktör ve değişkenlerden de çok etkilenmektedir.

Ton-mil'in iyi bir ölçüt olma durumu iktisadi devrelere göre değişebilmektedir. Ayrıca ton-mil yukarıda sözü edildiği ve

aşağıda daha detaylı olarak açıklanacağı üzere birçok önemli etkeni ihmal etmektedir. Fakat bu kusurlarına rağmen diğer kriterler ile birlikte, kusurları telafi edildiği takdirde hala iyi bir ölçü birimidir. Fakat asla tam ve mükemmel değildir. Bu cümleden olmak üzere Seaborne Trade Miktarı (ton-mile) deniz taşımacılığına olan talep ya da deniz taşımacılığı arzı ile ilişkilendirilmediği takdirde deniz taşımacılığı faaliyet seviyesini ölçmek bakımından hala iyi bir ölçüttür (1- The Origin and Consistency of Ton – Mile Metric in the Shipping Economics Okan DURU)

Ancak bu meseleye nereden baktığınıza bağlıdır. Taşıma noktasından yaklaşıldığında bu doğru olabilir. Bu cümleden olmak üzere liner taşımacılık bakımından bu yaklaşım belli ölçülerde doğru olabilir. Açık piyasa taşımacılığında (Tramp market) yani kira sözleşmeleri ile yapılan taşımalarda ise verilen hizmet taşıma değil tahsistir. Geminin kiracının emrine ve kullanımına tahsisidir. Bu sözleşmeler tahsis sözleşmeleridir. Böyle olunca deniz taşımacılığına olan talebi ve arzı ölçmek için taşınan yük ya da piyasaya sunulan taşıma kapasitesinden ve taşınan mesafeden ziyade geminin kullanıldığı zaman kavramı ortaya çıkmaktadır. Bu kapasite teorik olarak ne kadar süre için arz edilmekte ve pratikte ne kadar süre için talep edilmektedir. Bu da bizi ton-mil metrics'den ton-zaman (Gün) metrics'ine götürmektedir.

Yukarıdaki açıklamaların ışığında bu makalede ton-mil ölçü biriminin deniz taşımacılığı hizmeti miktarının ya da performansının ölçülmesindeki rolü ve etkinliği, tarihsel gelişimi ve ona karşın farklı ölçüm modelleri ortaya konmaya çalışılmıştır.

## II- TON-MİL NEDİR?

Deniz taşımacılığında arz ve talep ton-mil üzerinden hesaplanmaktadır. Buna göre iki husus önem taşımaktadır; taşınan yük miktarı (ton) ve bu yükü taşımak



için gidilen kat edilen mesafe (deniz mili); bu iki ölçü biriminin ürünü olan ton-mil metrics küresel olarak deniz nakliye hizmetine olan talebin miktarını belirlemede kullanılmaktadır. (2-Okan DURU) Buradan da anlaşılacağı üzere bu birim bir ton yükün bir mil taşındığını ya da mil başına taşınan yükün ton olarak ağırlığını ifade etmektedir. Eğer 200 ton mal 1000 mil mesafede A noktasından B noktasına taşınmış ise, bu taşımanın yarattığı değer ton mil olarak 200 ton x 1000 mil = 200.000 ton mildir.

Bunun anlamı deniz taşımacılığında verilen hizmetin düzeyini ölçmek için sadece taşınan miktar değil, bu yükün ne kadar mesafe için taşındığı da önem taşımaktadır. Örneğin 200 ton 600 mil olan kısa bir sefer için taşınırsa, mesafe ihmal edilip sadece ton dikkate alınır, 200 ton taşınmış olacaktır. 5000 mil olan bir seferde taşınmış ise, ton olarak yine 200 ton taşınmış olacaktır. Takdir edileceği üzere ton olarak aynı olan bu iki hizmet birbiri ile aynı değildir. İkincisinde verilen hizmet miktarı ilkinde göre daha fazladır. Bu nedenle sadece taşınan ton miktarı verilen denizcilik hizmetinin düzeyini ve performansını ölçmek bakımından, hatta deniz taşımacılığına olan talebi ölçmek bakımından yeterli olmaz. Bunun yerine ton ile taşınan yüklü mesafe çarpılarak gerçek hizmet miktarı ortaya konulmaktadır. Bu ilkinde 200 ton x 600 mil = 120.000 ton-mil, ikincisinde ise 1.000.000 ton-mil'dir. Bu iki figür arasındaki farkın büyüklüğü aşikardır.

Ancak dikkat edileceği üzere burada geminin yüklü olarak gittiği mesafe dikkate alınmaktadır. Oysa gemi bu yükü almak için boş olduğu limandan, yükleme yaptığı limana kadar balast olarak seyir yapmaktadır. Gemi boş olduğu yerden hareket ettiği andan itibaren yükünü tahliye limanında boşaltana kadar bu kiracıya hizmet vermektedir. Bunun karşılığında da taşıyan balast ayak dahil maliyetini belirleyerek, piyasa koşullarına göre karını maksimize ya da zararını minimize edecek (Boş beklemeye göre) bir navlun belirlemektedir. Başka deyişle kiracıya hizmet vermekte, yani bir hizmet arzi yaratmakta, bu da kiracı tarafından

kullanılmaktadır. Tabii maliyete esas teşkil eden bu süre içinde anlaşma şartlarına göre limanlarda yükleme tahliye için kalacağı muhtemel sürede bulunmakta, navlun buna göre belirlenmektedir. Kısaca kalomalı Astarya (laytime) ve ihbar sürelerinin (notice time) maliyeti de navlun hesabına dahil edilerek, denizde fiili taşımanın yapılmadığı süreler (Astarya ve ihbar süresi kadar) içinde bir ücret tahsil edilmektedir. Diğer taraftan navluna dahil olmayan ve anlaşma şartlarına göre verilen yükleme ve tahliye sürelerinin aşılması durumunda sürastarya bedeli (demurrage) olarak ücreti tahsil edilen limanlardaki gecikme ve bekleme, kanal geçişlerindeki bekleme ve zaman kayıpları da bu toplam sefer süresi içinde yer almaktadır. Anlaşılacağı üzere; gemi sefer süresince kiracının emrine amade olarak ona hizmet verirken ve armatör bunun için navlun + demurrage geliri elde ederken ton-mil ölçütü sadece taşınan yük ve yüklü gidilen mesafeyi dikkate almaktadır. (Balast ayakta taşınan yük olmadığından 0 yük x gidilen balast ayak bu yaklaşımda bir değer ifade etmemektedir.) Oysa yukarıda da belirtildiği üzere yaratılan ve kiracı tarafından satın alınan bedeli de navlun + demurrage (sürastarya bedeli) olarak ödenen hizmet gidilen mesafeden çok, süre ile alakalı bir husus olmaktadır.

Zaten hukuki açıdan taşıyan bir taşıma ediminden çok sahibi olduğu ya da kontrolünde olan gemiyi garanti ettiği özellikleri ile kiracının emrine tahsis etmekten sorumludur. Yapılan sözleşme de, bir kira sözleşmesi olarak bir tahsis sözleşmesidir. Bilindiği üzere taşıyan düzenli taşımacılıkta (liner trade) bir taşıma edimi içine girmektedir. Düzenli taşımacılık tam anlamı ile homojen olmasa da çift yönlü bir taşımacılık türüdür. Balast ayak yoktur. Boşalttığı limandan yük alma imkanı bulunmaktadır. Yine konteyner taşımacılığında limanlarda kalış süreleri günümüzde çok fazla değildir. Buna karşın liman sayısı fazla olsa da hub portlardan yükleme ve tahliye yapan gemiler için bu sayı azdır. Bazı çalışmalar deniz taşımacılığına olan talebi ölçmek bakımından zamanı

dikkate alsa da (Bkz: Okan Duru Yüksek Lisans Tezi Türkiye Kömür İthalatı Deniz Taşımacılığı - Arz ve Talep Analizi 2006) detention gibi yükleme ve tahliye dışında kiracıdan kaynaklanan, taşıyan açısından kaybedilen ve bedeli önceden belirlenmemiş süreler dikkate alınmamıştır. (Detention; kiracıdan kaynaklanan ve yükleme/tahliye işlemi dışında ortaya çıkan zaman kayıpları nedeni ile taşıyanın ispatlanabilir zarar ve kayıplarının kiracı tarafından tazmin edilmesi) Ancak bu çalışmada balast ayak ve yükleme ve tahliye nedeni ile limanlardaki süreler dikkate alınmıştır. Bu çalışmada fire olmaksızın ortalama geminin her ay 30 gün çalışacağı varsayılmıştır. Bilindiği üzere her ay ortalama 30.416 gündür. Firesiz 30 gün denmekle beraber, aslında yılda 5 günlük bir fire payı kullanılmıştır.

Bu yılda 5 gün küvet maliyet eğrisine (bathtub curve) göre; genç ve modern gemiler için yatırımın ilk iki yılı ve sonraki birkaç yıl için geçerli bir offhire süresi olarak makul olsa da, içinde yaşlı gemilerinde olduğu toplam küresel filo için bu sürenin ortalama 15-30 gün olması gerekmektedir. (Küresel filo için yılda 350 gün çalışma makul bir süredir.) Yine bu ve benzer çalışmalarda görülen eksiklik, bir geminin taşıma kapasitesinin geminin DWT'i olarak dikkate alınmasıdır. Oysaki asıl olan geminin DWTCC (DWT Cargo carrying capacity) yani DWT yük taşıma kapasitesidir. Bu da geminin büyüklüğüne ve gidilecek mesafeye göre değişmekle beraber geminin DWT'nin %92-97'sine tekabül etmektedir. (3200 DWT'lik bir kosterde 150 ton yakıt, 50 ton su ve 10 ton sabite esasları ile 210 ton / 3200 ton = %6.5-7 olabilmektedir. Yani DWCC kapasitesi DWT'in %92'si olabilmektedir. (Okan Duru tarafından The Origin and Consistency of Ton -Mile Metric in the Shipping Economics adlı çalışmada bu husus dikkate alınmıştır.) Bunu Walter Carl Bergius'de dikkate alarak gemide akaryakıt olarak kullanılan kömürü hariç tutarak ve yükleme draftına göre geminin yükleme kapasitesini dikkate almıştır. (3- Okan Duru Shipping Business Unwrapped; Illusion, Bias and Fallcy in The Shipping Business)

Ton-Mil'de ihmal edilen diğer bir konu deniz taşımacılığında taşınan malların istif faktörünün aynı olmamasıdır. İlginç bir şekilde bu husus hiçbir çalışmada dikkate alınmamıştır. Bu nedenle kiracının emrine tahsis edilen kapasite ve bunun karşılığında bir gelir alınmasına rağmen yapılan taşıma miktarı malın istif faktörüne göre farklılık arz edebilecektir.

Örneğin 3210 DWT ve 125.000 cbft bale/ 135.000 cbft grain (dökme) kapasitesi olan, yani ambarların toplam hacmi dökme yük için 135.000 CFBT olan gemiye istif faktörü STW/DWT olan (bire bir Cargo, istif faktörü gemide 35-40 cbft olan yük, modern gemilerde 50 cbft'e kadar tolerans olabilmektedir.) çelik yükü yüklediğimizde yaz tuzlu su draftına (summer salt water draft) göre DWCC olarak 3000 MTS yüklenebilirken, istif faktörü (stowage factor) 70 cbft olan SFS yükü 1928 ton yüklenebilecektir. Aynı gemi ile aynı mesafede gemi full yüklü olarak ilkinde DWCC olarak, ikincisinde ise cubic yani hacim olarak tam ütilize olmasına ve bu gemiye kullanım bakımından yaratılan talep ve taşıyanın elde ettiği gelir hemen hemen aynı olmasına rağmen (Yükleme ve tahliye sürelerinin aynı olduğu varsayılmaktadır) taşınan yük üzerinden ton farklı olacak mesafe aynı olsa da ton-mil değerleri de farklı olacaktır. Ton değeri ilkinde 3000 MTS, ikincisinde ise 1928 ton olacaktır.

Bu durum malın cinsine ve kira sözleşmesindeki şartlara göre de farklılıklar arz edebilecektir. Örneğin; STW/DWT olan bir mal için iki sıra tahdidli olabilir.

Böylece gemide hem DWT, hem de hacim olarak yer varken ilave mal yüklemek mümkün olmayacaktır. Veya unstackable yani üstüne mal yüklenemeyen bir construction malzemesine, ağırlığı çok az olmasına rağmen yüklendiği ambarda kapladığı yere göre teorik olarak sanki bir kutu içinde gemiye yüklenmiş gibi shipping dimension üzerinden hacim hesaplanarak metre küp üzerinden ya da iskarça (lumpsum) usulü ile navlun uygulanacaktır. Kısaca gemide bu yüke tahsis edilen yer kadar kapasite

kullanılacak, doğal olarak karşılığı kadar talep yaratılmış olacaktır. Ton –Mil dikkate alındığında geminin ya da ambarın tam hacmi kullanıldığı halde ton-mil olarak taşınan miktar çok az çıkacaktır, fakat buna karşın taşıyan sanki DWT olarak da tam yüklenmiş gibi navlunu tahsil edecektir.

Bu durumda ağırlık birimi olan ton yerine hacim birimi olarak metre küp ya da cbft esas alınarak, m3/cbft-mil metrics'in kullanımı önerilebilir. Fakat bu sefer istif faktörü çok düşük 20 ya da 10 cbft olan cevherlerde tersine bir durum ortaya çıkacaktır. Hacim olarak çok az yer kullanılırken, geminin DWTCC'sine ulaşılmış olacaktır. (Cevher gemilerinin dizaynları nedeni ile bu durum olmaz.)

Bu iki durumun negatif yönünü ortadan kaldırmak için w/m ya da "freight revenue" ton yani hangi birim daha fazla toplam navlun sağlıyorsa, navlun hesabında o birimin esas alınmasını dikkate alarak revenue ton-mil metrics'in kullanılması önerilebilir. Bu da sağlıklı olmayacaktır. Çünkü açık piyasa taşımacılığında hacimli yüklerde çoklukla l'sum (iskarça-götürü) navlun verilmekte ya da taşıyan ton başına navlun verse bile maliyetini taşıdığı yük miktarına bölerek, navlunu hacim üzerinden değil ağırlık üzerinden belirlemektedir. Başka deyişle geminin tüm kapasitesi kullanılmış gibi navlunu ton üzerinden tahsil etmektedir.

Cevher gemilerinde, sıradan dökme yük gemilerine göre cevherlerin istif faktörünün, malın geminin ambarında fazla yükselmemesi ve gemiyi stif gemi yapmasının önüne geçilmiş olsa da tüm bu alternatif metricslerin kendine özgü problemleri bulunmaktadır. Bu nedenle meseleye taşıma cephesinden değil, geminin kiracının emrine tahsis edilmesi noktayı nazarından hareket edilerek, talebin ve verilen hizmetin ya da yaratılan talep ve arzın zaman üzerinden ölçülmesi daha doğru olacaktır. (Konteyner gemilerinin kapasitesi TEU olarak belirlendiğinden ve arz ve talep de buna göre ölçüldüğünden kullanılan ölçü birimi TEU-mil ya da yolcu gemilerinde yolcu-mil olmaktadır.) Konvansiyonel liner taşımacılıkta ise

w/m ölçütü shipping dimension dikkate alındığında broken stowage dahil olmak üzere hesaplama yapıldığında ve filler Cargo dikkate alındığında w/m birimi filli kullanılan kapasitenin ölçümünde faydalı olsa da, arz edilen teorik kapasitenin belirlenmesinde iki ölçü biriminin bir arada kullanılması sıkıntı yaratacaktır. Çünkü filli taşımalar farklı değişkenler üzerinden ortaya çıkacaktır. Cbft ya da mts gibi).

### III-TON-MİL ÖLÇÜTÜNÜN TARİHSEL ALT YAPISI

Bilindiği üzere Ton-Mil ölçütü birkaç YY'dır demiryolu taşımacılığında kullanılmaktadır. Deniz yolu için kullanımı ise 1871 yılına kadar gitmektedir. Ton-Mil ölçütünü deniz yolunda ilk kullanan Gemi İnşa ve Makina Mühendisi Walter Carl Bergius'dur. Bergius and Co'nun sahibi olan anılan bu ölçü birimini Journal of the Society for Arts'da yayınlanan "commercial economy and performance of several types of merchant steamers on the same of the principal lines of steam-ship traffic" adlı makalesinde kullanmıştır. Bergius bu makalesinde açıkça bir demiryolu analojisi olan ton-mil ölçütünü kullanarak 5 geminin taşıma performansını hesaplamıştır. (3-Okan Duru)

Thomas F. Woodlock ise 1899 yılında ton-mil-cost adlı kitabında, "transportation-Nakliye" başlığı altında bu demiryolu analojisini nakliye servisinin ölçümü olarak kullanmıştır. Woodlock bilindiği üzere daha çok demiryolu taşımacılığı üzerine çalışmıştır. Yazar Passenger-mil (Yolcu-mil) ölçütünün soyut bir terim olduğunu, bunun keyfi zihinsel bir kavram olmasının ötesinde bir anlam taşımadığını, aynı durumun ton-mil için de geçerli olduğunu vurgulamıştır. Yazar ton-mili oluşturan unsurların her birinin tek başına anlamlı ve yeterli bir ölçü birimi olmamasına rağmen bir arada bir ölçüt olduğunu, ancak bunun da tam olarak bir taşıma hizmeti ölçütü olamayacağını belirtmiştir. Yazar ton-mili arz ve talep ile de ilgilendirmemiştir.

20. YY denizcilik ekonomisi teorisi ve ekonometrinin ilk öncülerinden olan ve 1994 yılında ölen Hollandalı ekonomist



Jan Tinbergen (1969 yılında ekonomi dalında ilk Nobel ödülünü Norveçli ekonomist Ragner Frisch ile paylaşmıştır.) Hollanda ekonomisi için 27 ekonometrik denge modeli oluşturarak, ekonomide ilk çoklu denge (multi equation) modellerini oluşturmuştur.

Spot navlun oranlarının zaman serileri analizlerine dayalı olarak modelleme yapan Tinbergen (1934) bir taraftan talepte meydana gelen değişimler karşısında navlun oranlarının duyarlılığını araştırırken, ton-mil ölçütünü "Tonnage and Freight" adlı çalışmasında talep ile ilişkilendirmiştir. Arzı etkileyen faktörlerin neler olduğunu araştırırken ise, bu modele filo büyüklüğünü, yakıt fiyatlarını (kömür fiyatlarını) ve işletme maliyetlerini de ilave etmiştir. Fakat bunlar diğerlerine göre daha az dalgalı olduğu için çalışmada sabit olarak kabul edilmiştir. Tinbergen navlun oranı karşısında talebin tam inelastik olduğunu savunmuştur.

Sektörün arz boyutunu ise ton-mil ile ilişkilendirmeden filo büyüklüğü ve yakıt fiyatlarının bir fonksiyonu olarak ele almıştır. Denizyolu taşımacılığı piyasasının döngüsellliğini de ilk defa Tinbergen ortaya koymuştur. Bunu da, gemi inşa devresi (Ship Building cycle) ile Pork Cycle arasında benzerlik kurarak açıklamıştır.

Gemi tonajına olan talep artarak navlunlar yükselmeye başladıktan sonra taşıyanlar yeni gemi siparişi vermeye başlamakta, ancak gemi inşa süresinin ortalama 1 yıl olması nedeni ile bu süre sonunda tonaj piyasaya girmekte ve tonaj artarak mevcut talebin üstüne çıktıktan belli süre sonra navlunlar düşmeye başlamakta ve yeni gemi tonajı siparişi azalmaktadır. Ancak navlunların artışı ile bu nedenle piyasaya gemi tonajı arzının girmesi arasında lag correlation yani bir zaman farkı olmaktadır. (4- A Ship Building Cycle? Jan Tinbergen Selected Paper Edited By L. H. Klaassen, L.M. Koyck ve H. J. Witteveen)

Tinbergen navlun oranı ve filo büyüklüğünün sektörde arzı olumlu yönde, yakıt fiyatlarındaki artışın ise negatif yönde etkilediğini saptamıştır. Filoda meydana gelen artış arzı artıracak,

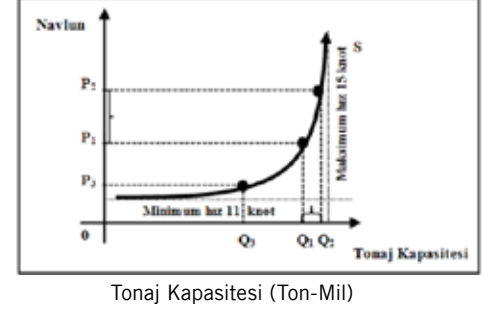
yakıt fiyatlarının artması ise krizli piyasada belli bir navlun seviyesinde slow steaming ile yani gemilerin yavaş seyri ile piyasaya sunulan arz miktarını azaltacaktır. (5-Sinem Derindere Köseoğlu-Uluslararası Deniz Yolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması)

2008/2009 edilgen ve 2012 yılından itibaren tonaj fazlası ve ütülasyon eksikliği nedeni ile (%74 ) 2015 sonu 2016 başında bazı segmentler itibari ile peak yapan direk deniz taşımacılığı krizinde görüldüğü üzere piyasadaki navlunlar yeni gemi siparişi için hiç cazip olmasa da, boş kalan tersaneler açığa gemi üretmeye başlamış; Çin, Güney Kore gibi ülkeler kendi tersane ve armatörlerini teşvik ederek tonaj artışını körüklemişlerdir.

Geçtiğimiz yıllar içinde bu ülkelerdeki tersanelerde yapılan yeni gemi inşa projelerinin %35'i kendi ulusal şirketlerine ait olmuştur. Buna küresel ölçekte bollaşan finansal kaynaklarda imkan sağlamıştır. Hatta tonajı artırıp, navlunları düşük tutmak için buna kiracıların kontrolündeki fonların da destek olduğu dile getirilmiştir.

Ayrıca risk iştahı büyük spekülâtörler, gemi inşa fiyatlarındaki düşmeyi dikkate alarak sipariş vermeye devam etmişlerdir. Tinbergen teorik olarak, hatta belli ölçüye kadar pratik olarak savında haklı olsa da, günümüzde piyasada gerçekleşen durum ve talebi etkileyen dışsal değişkenler farklı olabilmiş, piyasa biraz iyileşmeye başladığı zaman hurdaya çıkarma hızla azalmış ya da laid up'daki tonaj piyasaya girerek, navlunlardaki yükselmenin kısa sürede düşmesine neden olmuştur. 2016 ikinci yarısında ve 2018'de bu gibi durumlar ile karşılaşmıştır.

T. Koopmans; aşağıda gösterilen deniz taşımacılığı tonaj arz fonksiyonunu (J type) ilk defa ortaya koyan ekonomist olup, tonaj arzını çalışmasında ton-mil ölçütünü ya da birimini kullanarak ifade etmiştir. (Aşağıdaki diagramda bunun belirtilmemesi nedeni ile tarafımızdan ilave edilmiştir.)



Deniz Taşımacılığı Piyasası Arz Eğrisi Kaynak Sercan Erol, Adem Dursun (6-Düzensiz Hat Deniz Yolu Taşımacılığının Piyasa Yapısı ve Değerlendirilmesi)

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere arz eğrisi belli bir noktaya kadar elastik fakat belli bir noktadan sonra inelastik olmaktadır. Koopmans ton-mil arzının filo büyüklüğü ile direk ve doğrudan orantılı olduğunu düşünmüştür. Talebi ise, navlun ve yakıt fiyatları ve diğer faaliyet giderleri oranının bir fonksiyonu şeklinde tanımlamıştır.

$$QD = f(FR \cdot Pb)^y$$

(y) parametresi Koopmans tarafından 0.15 olarak bulunmuştur. Laid up tonajı azaldıkça yani navlunların yükselmesine paralel piyasaya Laid up'dan tonaj girerek Laid up tonajı azaldıkça, tonaj arzı eğrisinin navlun karşısındaki elastikiyeti azalmaktadır. Zannetos'a (1966) göre, %92 kapasite kullanımına kadar elastikiyet neredeyse sonsuzdur. %93.4'de nokta elastikiyettir. %93 ve %94.1 arasında 0.656, %94.1 ile %95.6 arasında ise 0.02. Bundan sonra ise elastikiyet zayıflamaya devam ederek %97.2'den sonra elastikiyet seviyesi 0 olmaktadır. Arz fonksiyonu yukarıdaki diagramda görüldüğü gibi 45 derece açı yaparak dikleşmektedir. Tanker taşımacılığında ilk kez spot piyasa arz ve talep fonksiyonlarını çalışan ve cob-web teoremi yaklaşımını takip eden Koopmans olmuştur. (7-H.E Haralambides Econometric Modelling of Newbuilding and Secondhand Ship Prices)

T. Koopmans tanker taşımacılığı piyasasında tanker taşımacılığı talep elastikiyetinin de kısa dönemde 0.3'ün altında olduğunu depresif bir piyasada ise 0 olduğunu beyan etmiştir. (8-T.



Koopmans Tanker Freight Rates and Tanker Ship Building) Okan Duru (1)'deki makalesinde Koopmans 'ın ton-mil ölçütünü hem arz hem de talebin belirlenmesinde kullanıldığını vurgulamaktadır. Tinberg'in yukarıda sözü edilen kitabı yayınlandıktan sonra Seaborne Trade Volume yani deniz taşımacılığı miktarı (ton-mil) bu konuda yapılan çalışmalarda çoklukla bir talep indikatörü olarak kullanılmıştır. Bu cümleden olmak üzere; Eriksen I.E (1977) deniz taşımacılığında dökme yük taşımacılığı hizmeti talebini ve talep olarak deniz taşımacılığı miktarını (Seaborne Trade Volume) araştırarak burada Ton-Mil ölçütünü kullanmıştır.

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere gerek Tinbergen, gerekse Koopmans statik modellemeler üzerinde yoğunlaşmışlardır. Akademi dünyasında çoklukla Tinbergen'in yaklaşımı kabul görmüştür. Deniz taşımacılığında arz ve talep gibi unsurların ölçülmesinde ve bunların eşitliğinin belirlenmesinde ton mil ölçütü kullanılmıştır.

Bazı akademisyenler ise Metaxes'ın ki gibi çok daha nötr bir pozisyonu benimsemiştir. Metaxes tramp esaslı navlun piyasası mekanizmasının sabit bir eşitlik (equilibrium) ile nitelendirilemeyeceğini belirtmiştir. (8-The Economics Of Tramp Shipping, The Future Of Tramp Shipping Industry Basil N. Metaxes)

Normal bir karın yapıldığı ya da elde edildiği bir noktada tramp taşımacılığı arz ve talebi dengeye gelmemekte ya da bunların kesiştiği noktada kabul edilebilir bir taşıma navlunu oluşmamaktadır. Piyasada böyle bir gerçek eşitlik bulunmamaktadır. Metaxes deniz nakliye talebini ton-mil ölçütü şeklinde değil, araştırmaya konu olan gemiler ile taşınan yük miktarı olarak ele almıştır. Metaxes deniz taşımacılığında arz ve talep eşitliğinin arzu edilebilir bir navlun biriminde gerçekleşme zorluğunu iki temel nedene bağlamaktadır. 1) Kuru Dökme yük (Dry Bulk Cargo) talebinin yapısı; talep miktarının deniz yolu ile taşınan kuru dökme yük miktarındaki değişkenliklere bağlıdır. Kuru dökme yük taşımacılığı talebindeki değişkenliklerin, azalıp artmalarının nedeni ise; ekonomik, siyasi, sosyal, fiziki, çevresel birçok nosyona bağlı olabilmektedir. METAX'ın bu savına örnek olarak günümüzde ABD - Çin arasındaki ticari savaşların Çin'in ABD'den Soya ithalinde meydana getirdiği düşmeyi ya da Endonezya'nın nikel cevheri ihracına koyduğu yasağı, Çin'in Endonezya'dan aldığı kül oranı yüksek kalorisini düşük kömür ithaline koyduğu engeli, Brezilya'da 2019 başında demir cevheri tesislerindeki kazanın demir cevheri ihracatını etkilemesinin, 2011 yılındaki Avusturalya'daki madenleri su basmasını, Japonya depremini, domuz gribinin soya ithali üzerindeki negatif etkisini, bölgesel savaşları örnek verebiliriz. 2- Arzın fleksible/esnek

olmamasıdır; lag correlation yani yeni gemi inşa siparişi ile bu siparişlerin teslimi arasında minimum bir yıl gibi bir sürenin bulunmasıdır. Artan talebe karşılık olarak arz cephesinde kısa dönemde hemen cevap verilmemektedir. Tüm bunları dikkate alarak METAXES'ın vurguladığı bizimde girişte dile getirdiğimiz, M. Stafford'un da Martime Economics kitabında yer verdiği husus; armatörlerin krizli dönemlerde zarar etme pahasına piyasaya hizmet sunmaya devam ederek zarar minimizasyonu yapmaları, bu şekilde zararları laid up maliyetinden/zararından daha düşük olduğu sürece hizmete devam etmeleri, yükselen piyasada ise gemiler maksimum hıza ulaştıktan sonra navlun ne kadar yükselirse yükselsin piyasaya ilave hizmet sunma imkanlarının olmadığı gerçeğidir. Charemza ve Gronicki (1981) ve aynı zamanda Beenstock and Vargottis çalışmalarında ton-mil ölçütünü kullanmışlardır. Charemza ve Gronicki ton-mil yaklaşımını benimsemesine rağmen bu konuda direk olmayan bir yaklaşım benimsemişlerdir. (9-Okan Duru)

Tvedt'in teorik analizinde ise ton-mil ölçütü bir talep indikatörü olarak tamamlayıcı bir rol oynamaktadır. Tvedt'e göre; (2003) deniz taşımacılığına olan talep anında karşılanabilseydi, bölgesel tonaj aksaklıkları, yakıt fiyatları ve diğer maliyet değişkenlikleri ihmal edilmek şartı ile navlunlar sabit kalırdı. Artan talep karşısında, yeni gemi inşa süresinin uzun olması ve tersane kapasitelerinin bunu zamanında karşılayamaması navlunların yükselmesine sebep olmaktadır. Gemi arzının talebi aştığı durumlarda ise, taşıyanların gemilerini laid up (hot ya da cold) yapma konusundaki isteksizlikleri navlunların normal seviyesine göre yükselmesini ya da düşüşünün engellenmesini geciktirmektedir. (10-TVEDT 2003.330 - Stratejik Bir Karar – Gemi Alım Satım Zamanlaması T. Arslan 2008)

Glen ve Martin ton-mile ölçütü ile tonaj arzı ya da hem tonaj arzı ya da tonaj arzı ve talebi arasındaki ilinti yerine bunlardan ziyade talebi ton-mil ile ifade etmeyi daha



doğru bulmaktadır. Duru ve Yoshida ise Beenstock –Vergottis modelini geliştirerek, Seaborne Trade Volume (Deniz Ticareti Miktarı) / ton-mil ölçütü ile deniz taşımacılığına olan talebi ifade etmeyi benimsemiştir.

#### **IV-DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE FİLO VERİMLİLİĞİNİN ÖLÇÜMÜ**

Bilindiği ve yukarıda da açıklandığı üzere deniz taşımacılığında filo verimi her gemi için taşınan yük miktarı ve her gemi DWT'i (DWTCC) için gerçekleştirilen ton-mil ile iki şekilde ölçülmektedir. İlk ölçümde toplam taşınan yük miktarı dünya ticaret filosu taşıma kapasitesine bölünmektedir. Bu oran küçüldükçe atıl durumdaki gemi tonajının arttığı, başka bir deyişle taşınan yük miktarına göre gemi tonajı arzının daha fazla arttığını ortaya koyar. Kısaca mevcut tonajın ütilizasyonu düşer. Örneğin şu an dünya ticari gemi tonajı yaklaşık 1.9 milyar DWT'dir. DWCC olarak ise ortalama bunun %95'i olarak piyasaya arz edilen kapasite teorik olarak (hiç devre dışı kalmadığını varsayarsak) 1.8 milyar DWTCC olacaktır. Taşınan yük miktarı ise 12 Milyar tondur. Buna göre  $12 \text{ milyar ton} / 1.8 \text{ milyar DWTCC} = 6.6$  çıkacaktır. Taşınan miktar %2 artarken, dünya deniz ticaret filosu %4 artarsa çıkan oran küçülecektir.  $(12 \text{ milyar ton} \times \%2 = 12.240.000.000 \text{ ton}, 1.8 \text{ Milyar DWTCC} \times \%4 = 1.872.000.000 \text{ DWTCC}, 12.240.000.000 / 1.872.000.000 = 6.5$

Ancak bu yöntemin kendi içinde kusurları bulunmaktadır. 12 milyar ton bir yıl içinde taşınan fiili miktardır. Oysa 1.8 Milyar DWTCC şu an piyasaya sunulan teorik kapasitedir. Bu kapasitesi yıl içinde geminin yapacağı sefer sayısına göre artacaktır. Bu nedenle her bir geminin bir yıl içinde yapmış olduğu sefer sayısı ile piyasaya sunduğu DWCC olarak kapasiteyi çarpmamız gerekmektedir. En azından filoyu yıllık ortalama bir sefer sayısı ile çarparak yıllık kapasiteyi teorik olarak tespit etmemiz gerekir. Diğer taraftan taşınan bazı mallar hacimli mallar olduğundan hacimli olan bu malların taşınmasında fiili olarak mali taşımak için sunulan kapasite ton olarak o seferde taşınan mal kadar olup, gemi

hacim olarak full ütilize olsa da ton olarak geminin normal teorik taşıma kapasitesinin altında olacaktır. Bu nedenle bir yıl içinde piyasaya arz edilen teorik taşıma kapasitesini DWCC olarak kullandığımız yüzde marjı da dikkate alarak, mükerrer düşürme yapmadan geminin DWT kapasitesinin nihai olarak %85-90'ını almak makul bir yaklaşım olacaktır.

Diğer bir ölçüm birimi ise ton-mil ölçütüdür. Burada fiili olarak toplam taşınan yük miktarı, bu yükleri taşımak için kat edilen deniz mili çarpılarak elde edilen ton-mil miktarının toplam deniz ticaret filosuna bölünmek sureti ile elde edilir. Bu oran ne kadar yüksek ise, verim o kadar fazla olacaktır. Bu oran yükseldikçe gemilerin limanlarda daha az kaldığını, daha fazla sefer yaptığını ve daha fazla mesafede mal taşındığını göstermektedir. Artık burada işin içine bir yıl içinde ne kadar yük taşıdığı değil, bunu ne kadar mesafede taşıdığı devreye girmekte ve daha doğru bir yaklaşım olmaktadır. Fakat diğer ölçüt için yapılan ayarlamaları bu ölçüt içinde yapmamız gerekecektir.

Hal böyle olmakla beraber performans değerlemesinde yukarıdaki yaklaşım çok da doğru bir tool olmayacaktır. Çünkü meseleye pragmatik olarak yaklaştığımızda, gerçek örnekler dikkate alındığında denizci olmayan ancak liman performansı yüksek olan bir gemi için limanda kalış sürelerinin yüksek olması verimlilik artışı bakımından daha iyi olacaktır. Örneğin üzerindeki ağır kreynleri nedeni ile denizci olmayan ve 4-5 şiddetinde havada sığınma ihtiyacı duyan, ancak üzerindeki kreynleri nedeni ile bu bakımdan yeterli imkanları olmayan limanlara gidebilen, open hatch (ambar ağzı ölçüleri ile-en x boy-ambar ölçüleri arasında pek az fark olan ve yüklerin doğrudan nihai istif yerine (rest of place) yüklenme imkanı olan, liman verimlilikleri yüksek olan) gemilerin uzak seferler yerine, kısa seferler ile deniz süresinin azaltılması daha avantajlı olacaktır. (DB Deniz Nakliyatın K tipi gemileri gibi) ya da yakıt fiyatlarının çok yüksek, ancak navlunların yüksek olmadığı dönemlerde

yakıt tüketimi emsallerine göre daha yüksek ve kullandığı yakıt daha pahalı olan (MGO) gemilerde kısa seferler ile limanda kalış süresini artırmak, iyi bir sürastarya bedelinin alınması da buna katkı sağlamak üzere daha avantajlı olacaktır.

Ayrıca navlun mevrit de ödenecek ise cash flow problemi olan bir taşıyan için uzun bir sefer yerine kısa sefer yaparak bir an önce navluna hak kazanması ya da krizli piyasa nedeni ile balast ayağının maliyeti navluna yansıtılmayan seferlerde uzun seferler yerine kısa sefer yani daha küçük ton mil miktarı verimlilik bakımından daha armatör yararına olacaktır. Bu nedenle taşıyanın ya da armatörün bu taşımadan sağlayacağı faydayı ve geminin verimliliğini ölçmek için tek kriter olarak gidilen mesafenin uzunluğuna göre artan (yüklenen miktarı sabit olarak var sayarsak) ton-mil ölçütünü kullanmak teorik olarak doğru olsa da, piyasanın ve iş hayatının gerçeği ile bağdaşmayacaktır. Zaten hemen hemen tüm akademisyen ve düşünenlerde bu ölçütün mahsurları olduğunu ve tek başına mükemmel bir ölçüt olmadığını kabul etmektedirler.

#### **V-TON- MİL ÖLÇÜTÜ YERİNE TON-ZAMAN ÖLÇÜTÜ**

Bizi ton - mil ölçütüne götüren ve taşınan yük miktarı kadar, hatta ondan daha önemli olarak taşınan mesafenin dikkate alınmasına sevk eden husus deniz taşımacılığında taşıma hizmetini öne çıkarmamızdır. Oysa bilindiği üzere gemiler sadece taşıma için kullanılmamaktadır. Petrol fiyatlarının yıl bazında %45.55 düştüğü 2014 ve %30.17 düştüğü 2015 yılında, yine petrol fiyatının USD 26.21 barile kadar düştüğü 2016 yılında VLCC'ler depo olarak kullanılmıştır. Bir petrol kuyusu açıldığı zaman kapatma maliyeti çok daha fazla olduğundan bu kuyuda üretim mecburen devam etmektedir. Ancak petrol firmaları bu düşük fiyattan petrolü satmak istemeyeceklerinden, kara depoları da yeterli olmadığından fiyatlar makul düzeye çıktığında taşınmak üzere petrol kiralanan tankerlerde depolanmakta ve beklemektedir. ABD ve İran ve diğer

bazı ülkelerde böyle olmuştur. İran'da ambargo nedeni ile satılamayan ham petrol 5+1 anlaşması ve ambargonun kalkmasından önce tankerlere yüklenerek İran ham petrol yükleme tesisleri açığında uzun süre beklemişler, ambargo kalktıktan sonra gemiler hareket etmiştir. Petrol ithal eden ülkeler fiyatlar düşünce stratejik petrol stoklarını artırırlar, bu cümleden olmak üzere Japonya ve Çin (dünyanın en büyük ham petrol ithalatçısı olarak) bu düşük fiyatlardan yararlanmak üzere stoklarını artırmışlar, kara tesisleri yeterli olmadığından bu malları kiraladıkları gemilerde tutmuşlardır.

Yine bilindiği ve geçmişte zaman zaman karşılaştığımız üzere, hasadın kötü gitmesi veya ciddi bir mevsimsel etken nedeni ile her hangi bir tarım ürününe talep çok fazla olduğunda spekülâtörler devreye girerek malı kendileri için yükleyip, gemide tutarak malın fiyatının daha artmasını bekleyerek fiyatlar istedikleri noktaya geldiğinde malın satışını gerçekleştirip taşınmasını isteyebilmektedirler. Tüm bunlar da gemiler için bir talep olup, gemi hareket etmediğinden ton-mil değeri 0 olacaktır. Ancak bu gemiler bu sırada kullanımda olup, bir değer yaratmaktadır. Kiracılar tarafından bu gemilere bir talep olmaktadır. Bu hemen taşıma talebi olmasa da sonradan buna dönmekte ya da bizatihi gemi depo olarak kullanılmaktadır. 565.000 DWT'lik JAHRE VIKING'in hurdaya gitmeden önce Oman'da depo olarak kullanılması gibi. Ya da bazı tankerlerin İran - Irak savaşı sırasında Mersin açıklarında depo gemi (silo vessel) olarak kullanılması gibi. Talebi zamanı dışlayıp sadece taşıma, malın taşındığı mesafe ve taşınan mal ile taşınan mesafenin çarpımından hasıl olan ton-mil ile belirlemeye kalktığımızda geminin yukarıda izah edilen şekilde kullanılması dışarda kalmakta, dikkate alınmamaktadır. Oysa bu maksatla gemilere doğrudan bir talep olduğu gibi, bu talep önemli bir gemi arzını emerek taşıma maksadı ile yapılan talebin navlunlar üzerindeki yukarı yönlü olumlu etkisini artırmaktadır. Takdir edileceği üzere bu hususu göz ardı ederek deniz taşımacılığı talebini tam olarak ölçemeyiz.

Diğer taraftan yukarıda da açıkladığımız üzere ton-mil hesabında balast ayağı dikkate alınmamakta ve geminin yüklü olarak gittiği yani fiili olarak taşımanın yapıldığı ayak da "laden leg" dikkate alınmaktadır. Buradaki sorun meseleye tamamı ile ekonomi ilminin kriterleri ile yaklaşmamız ve deniz taşımacılığının ana özelliğini göz ardı etmemizdir. Bu da sefer esası ile bir bağlantıda zamanın taşıyanın aleyhine işlemesi ve taşıyanın bu nedenle tüm zaman kayıplarının maliyetini dikkate alarak bunu piyasa koşullarına göre navlununa yansıtması ve daha önemlisi açık piyasa taşımacılığında hukuken taşıyanın taşımadan ziyade bir tahsis sözleşmesi ile gemiyi kiracının emrine amade etmesidir. Dolayısı ile talep taşımadan çok geminin kendisine olup, bu da direk süre ile ilgili bir performans olmaktadır. Bu husus zamanla mukayyet sözleşmelerde daha fazla öne çıkmaktadır.

Bilindiği üzere tanker taşımacılığında World Scale 100 değerlerinin tespitinde balast ayakta dikkate alınmakta, navlun o şekilde hesaplanmaktadır. Bazı akademisyenler bu nedenle modellerinde burada daha sonra açıklanacağı üzere deniz taşımacılığı talebinin tespitinde bu balast ayağı da dikkate almışlardır. Diğer önemli olan husus yükleme ve tahliye süreleri yani astarya ve sürastarya süreleri de toplam sefer süresinin parçası olmaktadır. Taşıyan sefer esası ile yapılan bir taşımada "liquidated damages" yani günlük bedeli belli olan, astarya süresini aşan zaman kayıpları (sürastarya süresi) için taşıyandan (Charterer) (kiracıdan) bir ücret tahsil etmektedir. Bu husus İngiliz Hukuk sistemi bakımından mukavelenin ihlalinin bedeli gibi yorumlansa da, Alman hukuku ve diğer bazı hukuk sistemleri bakımından adeta Time Charter (Zamanla Mukayyet-Sürelî Kira Mukavelesi) gibi kiracının emrinde kaldığı sürenin bedelidir. Başka bir deyişle gemi kiracının emrinde kalarak bir hizmet sağlamaktadır. Bu da gemiye olan toplam talebin bir parçasıdır. Nitekim bazı çalışmalarda bu süre de filoya olan talebin ölçülmesinde dikkate alınmıştır. Ancak sefer süresince taşıyandan / armatörden kaynaklanmayan, bizatihi

kiracıdan kaynaklanan fakat yükleme ve tahliye dışındaki olaylar nedeni ile zuhur eden kayıplar için de taşıyan bir ücret tahsil etmektedir. Bu "unliquidated damages" yani detention olmaktadır. Bu zaman kaybının bedeli ise taşıyanın kar kayıpları dahil ispatlanabilir zarar ve ziyarı olmaktadır (beher gün için taşıyanın ödeyeceği miktar belli olmayıp, taşıyanın ispat edeceği gerçek kayıp olacaktır) başka bir deyişle bu sürede taşıyan için adeta geminin işletilerek kiracının emrine tahsis edilerek kazanç elde ettiği bir süre olmaktadır. (Hatta pazarlık ile sürastarya ücreti düşük olabileceğinden, bu detention bedeli demurrage rate'inden de yüksek olabilmektedir.) zamanı dikkate alan modellerde bile bu konu ihmal edilmiştir. Oysa bilindiği ve yukarıda açıklandığı üzere sefer esası ile yapılan taşımada zaman kaybı taşıyanın aleyhine olduğundan, kendi kusurunun olmadığı zaman kayıpları bakımından da bunun bedelini kiracıdan tahsil etmektedir. (her iki tarafında suçunun olmadığı gri alanlarda ise, zaman kayıplarının kime ait olacağına ch/p hükümlerine, bu konuda ch/p suskun ise ihtilafların halinde bu ch/p ye uygulanacak kanunun hükümlerine göre karar verilmektedir.)

Tüm bunlardan daha önemli olan yukarıda birçok kez sözünü ettiğimiz üzere deniz ticaretinde taşıyan sadece kırkambar taşımalarında başka deyişle liner taşımalarında taşıma edimi içine girmektedir. Uluslararası hukukta sefer esası (voyage charter) ile yapılan tramp taşımalarında taşıyanın gemisini kiracının emrine tahsis etmesi yanında aynı zamanda taşıma edimi içine girdiği de ileri sürüle de (Örneğin şimdiki dahil 3 TTK'da da durum böyledir) Bir çok hukuk sisteminde sefer esası ile taşıma navlun sözleşmesi altında yer alsa da, bir tahsis sözleşmesidir. Bu bakımdan sefer esası ile taşıma navlun sözleşmesi altında yer alan kırkambar taşımalarından ayrılır. Bu ayrımı sefer esası ile yapılan gemi kiralaması ile liner taşımacılıkta gemide yer book edilmesindeki farkta da görebiliriz. Liner taşımacılıkta taşıma sözleşmesi yapılmakta (Çoklukla bir booking note yapılmakta, hatta genellikle bağlantı şifahen yapılmaktadır.) Bu



anlaşmanın yazılı hale dönmesini sağlayan belge ise pazarlığa açık olmayan ve taşıyanın şartlarını dikte ettiği önceden basılı, matbu konşimentodur. Bu belgenin arkasındaki şartlar bir taşıma sözleşmesinin delili bir başkasına ciro edilmesi ile de nihai konşimento hamili için adeta taşıma sözleşmesi olmaktadır. Bu taşımada taşıyan taşıma edimi içine girmektedir. Taşıtan geminin ismi, sefer numarası ve belki sigorta için geminin yaşı dışında başka bir detayı ile ilgilenmemektedir. Taşıyan da bu konuda taşıtana detaylı bir taahhütte bulunmamaktadır.

Oysa sefer esaslı ile yapılan bir açık piyasa taşınmasında (Time Charter ve Bareboat bir bağlantıda çok daha detaylı olmak üzere) kiraya konu olacak olan gemi ile ilgili tüm detaylar belirtilerek kiraya veren taraf kira süresi içinde geminin bu özellik ve detaylarının normal aşınma ve yıpranma dışında idame edilmesini ve bu belirtilen özelliklere sahip olarak her zaman kiracının emrine amade olmasını taahhüt etmektedir. Tüm bağlantı şartları kiralanan gemi için oluşturulmaktadır. Burada önemli olan taşımadan ziyade gemidir. Daha doğrusu geminin kiracının emrine tahsis edilmesidir. (Charter Sözleşmeleri I – Prof. Dr. M. Fehmi ÜLGENER Sf. 2)

Dolayısı ile gemiye olan talebi ölçmek için geminin bir yıl içinde ne kadar süre için gün olarak piyasaya arz edildiği ve bu süre içinde ne kadar süre için kiracılar tarafından tutularak bir ücret karşılığı emirlerine amade olduğunun tespiti gerekmektedir. Sonucusu bize gemi tonajı talebini, ilki ile mukayesesi ise etkinliğini ve performansını ya da ütilizasyon oranını ortaya koyacaktır. Bunu yani zamanı gün, geminin yukarıdaki açıklamalar tahtında gerçek taşıma kapasitesini ton olarak ele alıp, ikisinin çarpımı olan ton-zaman (gün) miktarını oluşturabiliriz. Ancak bir geminin 365 gün çalışmayacağı aşıkardır. Küresel deniz ticaret filosu gençlerde daha fazla, yaşlı gemilerde daha az süre olmak üzere bir yılda ortalama 350 gün serviste kalacak yani onhire olacaktır. Dolayısı ile bizim yukarıdaki açıklamalarımız tahtında



geminin revize edilmiş taşıma kapasitesini 350 gün ile çarpmamız gerekmektedir. Fakat bu normal durumun dışında birde gemilerin arıza, kaza gibi rutin dışında beklenmeyen nedenler ile offhire süreleri olacaktır. Bunu da dikkate alarak bir düzeltme ile geminin bir yılda tahmini ve ortalama serviste kalış süresini 350 günün altına indirirsek, bu defa piyasaya sunulan kapasite azalacağından doğal olarak geminin performansı daha fazla çıkacaktır. Oysa bu gibi kazalar ve arızalar teknik departman kusurudur. Bu nedenle bunu da dikkate alarak teorik arz kapasitesini belli bir ilave yüzde olarak düşürmek makul olmayacaktır. Böylece o sürede gemi kullanılmayacağı yani onhire olmayacağı için reel fiili kullanma süresi ile mukayese edildiğinde performansı düşük çıkacaktır. Buna karşın fiili talep doğru ortaya konmuş olacaktır.

Piyasada geminin çalıştırılma şekillerine baktığımızda, küresel liner taşımacılıkta taşınan yük miktarı 2 milyar ton, küresel seaborne trade ise 2019 yılı tahmini olarak 12 milyar 168 milyon tondur. Liner taşımacılıkta konteyner taşımacılığı %95 paya sahip olup, konvansiyonel liner ticaret çok azdır. Deniz yolu ile yapılan konteyner taşımacılığı ise ton olarak 1.954 milyar tondur. Buna göre liner taşımacılığın toplam taşımalar içindeki payı ton olarak %16'dır. Literatürde de bu oran %20'ler civarındadır. Tahsis sözleşmeleri açısından ve özellikle kira

sözleşmeleri bakımından meseleye yaklaştığımızda dünya ticaretinin taşınmasında sadece %20-30'luk kısım spot piyasada sefer esaslı ile yapılan taşımalar ile gerçekleşmekte geri kalan ise time charter ya da trip time charter bağlantılar ile yani zaman esaslı kira mukaveleleri tahtında bağlanan gemiler ile taşınmaktadır. Daha doğru bir tanım ile küresel deniz ticaret filusunun yüzde sadece %20-30'luk kısmı sefer esaslı ile geri kalanı zaman esaslı ile çalıştırılmakta ya da kiralanmaktadır. Bu da bize deniz taşımacılığında küresel deniz ticaret filusunun performansı ve bu filoya olan taşıma talebi bakımından zaman unsurunun önemini ortaya koymaktadır.

Deniz taşımacılığı talebinde zamanı dikkate alan bazı müellifler olmuştur. Bunlardan biri de, Michael D. Tusiani'dir. Anılan The Petroleum Shipping Industry; A nontechnical overview adlı kitabında tanker taşımacılığına olan talebi ölçmek bakımından "measure of demand may be voyage days" diyerek sefer süresini talebin ölçülmesi bakımından dikkate almış ve seferin balast ve yüklü ayağında geçen süreyi, limanlarda kalış süresini (Tankerlerde kuru yüke göre daha kısa ve öngörülebilir), kanal geçiş zamanının dikkate alınmasını fakat bu hesaplamaların yapılmasında komplikasyonlar ve zorlukların bulunduğunu vurgulamıştır. Danatus ve Geraldine (2012.189) deniz yolu taşımacılığında piyasa talep eğrisinin

oluşumunu ton-mil üzerinden zamanı kullanarak, ancak belli bir zaman dilimi için taşınan miktar ve bu yükün yine aynı zaman dilimi içinde taşındığı mesafeyi dikkate alarak bu iki değişkenin fonksiyonu olarak ortaya koymuştur.

$DD = f(CTt, AHT)$ ,  $DD =$  Deniz Yolu Taşımacılığı Talebi,  $CT =$  Taşınan süre içinde yükün ağırlığı,  $AH =$ Yükün Ortalama Taşıma Mesafesi,  $t =$  zaman

Ancak burada zaman bir sefer de ya da belli bir zaman dilimi ay, yıl vb. için kullanılmaktadır. Okan Duru Türkiye Kömür İthalatı Deniz Taşımacılığı Arz ve Talep Analizinde daha önce Martin Stopford tarafından çerçevesi çizilen arz ve talep tanımı ve ölçüm yöntemleri temel alınsa da deniz ticaret hacmini ton-mil olarak değil kiralanan/ kullanılan filoyu (talep) olarak, bu yükü taşımaya müsait aktif deniz ticaret filosu kapasitesini ise (arz) olarak dikkate alarak arz ve talep analizini gerçekleştirmiş, doğal olarak bu belli bir zaman periyodu için yapılmıştır.

Bu çalışmada  $S_n$ . Duru balast ve yüklü ayakları ve limanlarda yükleme ve tahliye için geçen zamanı dikkate almış, ancak olması muhtemel detention süresini ihmal etmiştir. (Ya da bir kayıp zaman olmayacağını varsaymıştır) Yine arzın hesaplanmasında DWT olarak meseleye yaklaşmış, geminin bir ay süresince 30 gün tam olarak kesintisiz çalışacağını düşünmüştür. (örnek aldığı gemi yılda 12 sefer yapmakta ve sefer 30 gün sürmektedir.) Burada takdir edileceği üzere yük cinsi ve istif faktörü belli olduğundan (48 yani 1'e 1.4) olduğundan bu bakımdan bir sıkıntı bulunmamaktadır. Geminin hızı olarak ise, depresif piyasa yükselen piyasa bakımından ortalama 12.5 knot olarak dikkate almıştır. Böylece belli bir gemi tipi ve size için (CAPESIZE) t zamanda aylık ortalama kullanılan filo talebini belirlemek için aşağıdaki formülü oluşturmuştur.

$KFt = SS1 + SS2 + SS3+ SS4+ SS5... SSn) ./ 12 sefer = X ./ 30 gün =$  Aylık kullanılan kapasite başka deyişle filo ihtiyacı / talep. (her bir seferin süresi farklı olabilmektedir.)

$SS =$  Sefer süresi,  $SSn = YSn +BSn +LSn$

$SSn = n$ 'ci seferin toplam süresi,  $YSn = n$ 'ci seferin yüklü sefer süresi,  $BSn=n$ 'ci seferin balast sefer süresi,  $LSn=n$ 'ci seferin toplam yükleme ve tahliye süresi. Bu toplam süre yılda 12 sefer yapıldığına göre 12'ye bölünmekte yıllık ortalama sefer süresi çıkmakta, bu da 30'a bölünmek sureti ile aylık filo talebi ortaya çıkmaktadır.Biz ise ton-zaman ölçütünde hem talebi, hem de filo performansını ölçmek için benzer ancak farklı bir yöntem kullanmaktayız. Önce küresel talebi ölçmek için küresel filo içindeki her bir ticari gemi için 2019 yılına göre 1.993.8 milyon DWT, yaklaşık 59.120 gemi için her bir seferde bir yıl süresince taşıdığı gerçek yük miktarı ton olarak belirledikten sonra her bir sefer için yüklü ve balast sürelerini, yükleme ve tahliye sürelerini, varsa detention sürelerini yani kiracı tarafından bedeli ödenen ve kiracının emrine amade olduğu süreleri hesaplayarak her bir geminin serviste olduğu fiili süreyi gün olarak belirtmekteyiz.

Diyelim ki, bu 1 yıl süresince 300 gün çıktı. 365 güne göre geminin 65 günlük serviste olmadığı süre muhtemelen yük beklemek için boşta olduğu süreler, arıza veya başka bir neden ile armatör kusurundan dolayı kiracının emrine tahsis edilemeyen sürelerdir. Zaten 15 günlük süre ise normal bakım tutum nedeni ile servis dışı süredir. Bu gemi normal çalıştığı zaman beher gün teorik olarak bir taşıma kapasitesini piyasaya sunmaktadır. Bunun nasıl hesaplandığı yukarıda açıklanmıştır. Geminin DWT kapasitesinin %85 i dikkate alınmaktadır. Piyasaya bir yıl içinde sunulan arz ise 350 gündür. O halde bu küresel filo 2 Milyar DWT olarak  $x\%85 = 1.7$  Milyar DWTCC (Yüklenecek malların istif faktörü bakımından da ayarlama yapılmış hali) Günde bu kadar piyasaya tonaj arzı sunan bu filo yılda 350 gün çalışacağından 1.7 Milyar ton x 350 gün = 595.000.000.000 tonluk kapasite sunmaktadır. Bu elimizdeki teorik kapasite olacaktır. Talep ise, her bir geminin fiili olarak taşıdığı yük miktarı ve bir yıl içinde serviste kaldığı sürenin çarpımıdır. Sonuç olarak bu

iki değer mukayesesi bize gerçek bir ütilizasyon ve filonun performansını ortaya koyacaktır. Şimdi burada piyasanın krizde buna karşın yakıt fiyatlarının yüksek olduğu zamanlarda gemilerin gerek liner taşımacılıkta, gerekse sefer esaslı ile yapılan taşımalarda düşük hızla çalıştırıldığı, bu nedenle geminin serviste kalış süresinin fazla görüneceği, zaman bakımından serviste kalarak sanki daha fazla performans göstermiş gibi bir algı yaratacağı iddia edilebilir. Bu bakımdan bu sav doğru olacaktır. İşte bu yüzden sadece zamanı değil, zamanla birlikte taşınan miktarı da ele alarak ton-zaman ölçütünü yaratmaktayız. Böyle bir durumda zaman artsa bile taşınan miktar hız düşüklüğü nedeni ile o zaman diliminde daha az sefer ve daha az taşınan yük olacağından geminin ton zaman performansı düşük çıkacaktır. Çok hızlı çalıştıkları dönemde ise kısa vadede gemi çok hızlı gitse dahi belli bir hızın üstüne çıkamayacaktır. Bu da zaten deniz taşımacılığında arz fonksiyonunun karakteridir.

## VI- SONUÇ

Yukarıda ton-mil ölçütünün geçmiş, özellikleri, mahsurları ve buna karşın ton-zaman ölçütünün bir alternatif ölçüt olarak filo performansının ve gemilere olan talebin ölçülmesi bakımından önemi ortaya konulmaya çalışılmıştır. Burada deniz taşımacılığı talebi yerine ticari gemilere olan talebin ölçülmesi kavramı bilerek kullanılmıştır. Çünkü gemilere sadece taşıma için talep yapılmamaktadır. Ancak bu talep taşıma talebini doğrudan etkilemektedir. Bu yüzden bu ayrı ölçütü oluşturarak meseleye daha holistik yaklaşımın doğru olacağı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu ton-mil ölçütünü inkar anlamı taşımayıp, bunun eksik yönleri dikkate alınarak, ancak zamanın tahsis sözleşmelerindeki önemi de hatırla tutularak, diğerleri meyanında geliştirdiğimiz ya da esaslarını ortaya koymaya çalıştığımız ton-zaman ölçütünün de dikkate alınmasının yararlı olacağı vurgulanmaya çalışılmıştır.

6.05.2019 İstanbul H.Ş Açığa Yazılar

\* EKONOMİST





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

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



**HIGH QUALITY SERVICE  
COST EFFECTIVE SOLUTIONS**



**DECADES OF EXPERIENCE  
ADVANTAGEOUS LOCATION**



**ACCURATE PLANNING  
TIMELY DELIVERY**

**WE STRENGTHEN YOUR SHIPS**



# “MİSYONUMUZ ATAŞE OLMAK”



ABDULVAHİT ŞİMŞEK / AVS YÖNETİM KURULU BAŞKANI

*Edindiği globalleşme misyonu ile son yılların öne çıkan firmalarından biri haline gelen AVS Yönetim Kurulu Başkanı Abdulvahit Şimşek ile şirketin yurt içinden, yurt dışına geliştirdiği stratejilerini ve başarısının arkasında yatan temel nedenleri konuştuk. Şimşek, “Biz bunun bir misyon olduğuna inanıyoruz” diyerek başarının püf noktasını özetledi.*

## **AVS Global Supply’in başarısının arkasında nasıl bir hikaye var, sizin için her şey nasıl başladı?**

AVS'nin hikayesi İzmir Aliağa'da başladı. İzmir, Aliağa ve Nemrut körfezinde küçük tedarik hizmetleri yapan bir firmaydık. Daha sonra bölgesel olmayı hedefleyince Aliağa'dan İzmir Körfezi'ne geçerek hizmetlerimize devam ettik.

İzmir Körfezi'ndeki gemilere de hakkıyla hizmet verdikten sonra ulusal bir marka olmaya karar verdik. Akdeniz'e, Karadeniz'e gelen gemilerden para kazanalım dedik. Mersin'de, İzmir'de, İstanbul'da serbest bölgelerde depolar oluşturarak, o coğrafyaya gelen gemilere hizmete başladık. 2001 krizinde Türkiye gerçekten ciddi bir sıkıntı yaşadı, dolar

arttı. Yaptığımız işler de Türkiye'ye endeksli olduğu için işimizin sadece ulusal olmaması gerektiği idrakını yaşadık. Sonra dedik ki, “Biz nasıl uluslararası global bir firma olabiliriz. Bundan sonra şirketimizin merkezini İstanbul'a taşıyarak, yaptığımız diğer işleri ya elden çıkartarak, ya devrederek üstümüzdeki yükü hafiflettik



ve olabildiğince müşterimize yakın olabileceğimiz coğrafyalarda hizmetler üretmeye başladık.

### **Belli bir noktada bu toprakların ötesine taşan bir misyon edindiniz, bu globalleşme sürecinden bahsedermisiniz?**

Biz şirketimizin vizyonunu belirttiğim gibi geliştirdiğimizde bu işlerin başında bir kaptan arkadaşımız vardı geldi bana, “Vahit bey ben para kaybetmekten yoruldu ama siz yorulmadınız” ifadesinde bulundu. Ben “Hayrola” diye sorunca, “Vahit Bey görüyorsunuz bu iş olmuyor, insanlar bizi komisyoncu sanıyor” dedi. Bu projenin tutacağına inanıyordum. Çünkü hangi sektörde sınır yok diyecek olsaydınız, cevabım denizcilik sektörü olurdu. Gerçekten denizcilikte sınır yok. Eğer bir gemi Türkiye’ye gelip ihtiyaç karşılıyorsa başka bir coğrafyada da o ihtiyacı karşılayacaktır. Burada önemli olan ne; siz o müşteriye ne kadar yakınsınız ve müşteriye kendinizi ne kadar inandırabilirsiniz... Her gemi güvenli bir limanda, güvenli bir denizde seyretmek ister. Hele hele bugünün dünyasında insanlar herkesten alışveriş yapmak istemiyor, bazı süreçlerden geçmiş, güvenilirliğini kanıtlamış tedarikçiler olması gerekiyor. Bizler de 30-35 senedir bu sektörde Türk armatörüne yakın olan bir ailenin çocuğuyuz, onlarla büyüdük. Dolayısıyla onların nezdinde bizim bir hikayemiz var. Onların teveccühü ile de biz müşterilerimize yakın olabilirsek onların desteğini alırız diye düşündük. Bu sebeple yavaş yavaş projelerimizi Türk armatörüne götürdüğümüzde, biz bu işi yapıyoruz neden bir aracı firma olsun gibi dönüşler olduysa da bu çocukları tanıyoruz, bunlar bizim takımımız diyen dostların çıkmasıyla bir şekilde olayın öyle olmadığını gördük. Sonuç olarak dünyanın her limanında bir firma ile irtibata geçiyorsunuz. Herkes buyrun gelin mallarım sizi bekliyor demiyor. Parayı veriyorsunuz hizmet alamıyorsunuz, yarım yamalak bir hizmet oldu mu arkasına düşemiyorsunuz. Biz aslında



bu tür sıkıntıları ortadan kaldırmayı hedefleyerek bu işe giriştik. Bugün baktığımızda 100 ülkede 1500 noktada bir tedarik network’ü oluştu, çok farklı bir zenginliğe dönüştü bu. Düne kadar Hamburg’tan, Rotterdam’dan gelen tırların acenteliğini yaparak biz gemilere tedarik hizmeti veriyorduk. Hamburg’tan içi domates, biber dolu tır geliyordu, biz bunları yaşadık. Biz bunları kabullenemedik. Port Guide’larda Türkiye için “Sadece sebze, meyve ve su bulursun” diye dipnotlar vardı. Bu durumda biz nasıl iş yapacaktık, tabii ki bir şeylerin değişmesi gerekiyordu. Türkiye’de tedarik sektöründe olan diğer arkadaşlarımla beraber canla başla çalışarak buradaki tedarik anlayışını değiştirdik. Türkiye bu süreçte dünyanın en başarılı ikmalci ülkeleri arasına girdi.

### **Aslında bir anlamda şirket olarak gönüllü ataşelik de yapıyorsunuz, uluslararası oyuncuları ülkeye getiriyorsunuz, bu konudaki bakış açınızı özetler misiniz?**

Biz bunun bir misyon olduğuna inanıyoruz. Biz bu işi kurarken vizyonumuzu bu şekilde yeniledik

ama bu vizyonun içinde bir de misyonumuz vardı. Bizim geldiğimiz yer belli. Kültürümüz belli. Kökenimiz belli. Geçmişimize şöyle bir bakacak olursak aslında dünyaya ne götürdüklerini nerelere götürdüklerini nasıl götürdüklerini çok iyi biliyoruz. Dünyanın kalbini de bu şekilde fethetmişler. Bizim de misyonumuz gerçekten bir ataşe olabilmek. Para bir şekilde kazanılıyor ama herkes işinin içine bir de misyon katarsa o zaman çok daha keyifli oluyor. Biz AVS olarak misyonu olan bir şirketiz. Tabii ki insanlığın ortak değerlerini merkeze alıyoruz. Bundan ötürü gönlümüz çok rahat. Din, dil, ırk ayrımcılığına prim vermiyor, küresel değerleri kendimize baz alıyoruz.

### **Türk denizcilik sektörünün eksikliklerine bakarak neleri az ya da eksik yaptığımızı düşünüyorsunuz?**

Biz eksikliğimizden ziyade neyi daha iyi yapabilirsek, daha iyi bir küresel oyuncu oluruz onu düşünüyoruz. Bir kere denizcinin vizyonu kesinlikle ve kesinlikle küresel olmalı. Dolayısıyla bunun altını doldurabilecek projeler



olmalı. Aslına bakarsanız tüm bunlar devlet politikası ile doğru orantılı. Biz bu hamleleri atarken istikrar çok önemli. Biz bu adımları atmaya başladığımızda baktık ki devletin politikaları bu istikamette küreselleşiyor. Bugün dünyanın en başarılı hava yollarından bir tanesi Türk Hava Yolları. Bugün her yere rahatlıkla ulaşabiliyoruz. Eğer lojistik bu kadar rahat ve hesaplı ise o zaman benim ekibimin çok rahat bir şekilde istediğimiz noktaya ulaşmasının bir mahsuru yok diyorum. Eskiden bu imkanlar yoktu, şimdi bu imkanlara göre projelendiriyorsunuz işinizi. Deniz Ticaret Odası'nın meşhur "Denizci millet, denizci ülke" sloganının altını dolduracak politikalarımızın açık olması gerekiyor. Bu sektör ülkeye katma değeri en yüksek olan sektörlerden bir tanesi. Bu çok büyük bir imkan. Bu potansiyel devletin destekleri ve özellikle eğitim de kullanılarak

desteklenirse, finansal destekler sağlanırsa ben Anadolu coğrafyasında büyümüş, gelişmiş insanların olağanüstü işler başarabileceğine inanıyorum.

### **AVS'nin önümüzdeki süreçte yerinde saymayacağı malum. Yeni dönemdeki projelerinizden biraz bahsedebilir misiniz?**

Hiç şüphesiz yeni projeler var, hayat dinamiktir zaten. Dolayısıyla durağanlaştığında bizim sonumuz geliyor demektir. Benim bireysel misyonum tamamlansa da sonuç olarak AVS tüzel bir kurumdur, bu heyecanı yitirmeyeceğimiz bir kurgu devam etmelidir. Benim en büyük hedeflerimden bir tanesi önce Türk armatörüne buranın milli bir firma olduğunu ve küresel anlamda da onları temsil etmeye çalıştığımızı ve de in-direct olarak esasında

birçok istihdama sebep olduklarını aslında bu başarının kendilerinin bize verdiği destekle mümkün olduğunu dillendirmek istiyorum. Bu anlamda öncelikle teşekkür ediyorum, desteklerinin devamını diliyorum. Biz gelecek 10 sene sonrasının iş modelini oluşturmaya çalışıyoruz. Artık teknoloji kontrol edilemez bir şekilde hayatımızın içine girmiş. İnovasyondan uzak yaşayamayız. Biz şirket olarak 10 sene sonra ihtiyaç duyulacak alanları tespit ediyoruz ve kendimizi oraya nasıl uyarlarız ile alakalı özel çalışmalar yapıyoruz. Yakın gelecekte cloud base'li bir platformumuz olacak, bu platform üzerinden hem gemi armatörünün, hem acentelerin, hem tedarikçilerin, hem gemicilerin, hem brokerların velhasıl denizcilik sektöründe olan herkesin ihtiyacını o platform üzerinden rahatlıkla karşılayabileceğiz. Biz Yunanistan'da ofis açtık. Orada yaklaşık 5500 tane gemi var.

Biz o pazardan pay almak için bu ofisi açtık. Yaklaşık 2 senelik bir ön hazırlığımız vardı. Keza Hollanda'da, Almanya'da bu tip çalışmalarımız var. AVS kendi ofisleri ile de her geçen gün küreselleşmeli. Dünyada supply noktalar oluşturmak zorunda. Bu da doğal olarak büyümeyi gerektiriyor, bu büyümeyi de bir şekilde finansal olarak da desteklemeniz gerekiyor. Bunun için ne yapacaksınız? Ya gidip bankadan borç alacaksınız bu işleri güçlendirmek için, ya stratejik ortaklar bulacaksınız, ya da aslında bu işin gerçek sahibi olan müşterilerimizi de bu tedarik firmasına dahil edip hem onların tedarik işini kökten çözmüş olacaksınız, hem AVS'nin bu anlamda hizmet vereceği bir gemi havuzu olmuş olacak, hem de finansal ihtiyacını karşılayıp daha küresel bir marka olmaya doğru gidecek. Benim arzu ettiğim bu son şıkla, inşallah bir gün AVS'nin AVS olmasını sağlayan müşterilerimizi AVS'nin gerçek sahibi yaparak, hem onların tedarik ihtiyaçlarına köklü bir çözüm bulmak, hem de AVS'nin yolculuğunu desteklemek açısından böyle bir projemiz var.





RINA. Excellence  
Behind Excellence.

We have changed to respond to new challenges,  
to strive for the best and to achieve new goals.  
Supporting your excellence through our own.

[rina.org](http://rina.org)



**YUSUF ZİYA ÇAKIR**  
**41 NO'LU DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİ**  
**ACENTELERİ KOMİTESİ BAŞKANI**

Komitimizin gündeminde yer alan önemli sorunlarımız ve çözüm önerilerimiz şöyle sıralanmaktadır. Gemi acenteleri, ülkemiz limanlarına gelen gemilere verdikleri muhtelif hizmetler karşılığı olan ücretleri yurt dışından döviz olarak ülkeye getirmektedirler. Ancak bu hizmetler döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler arasında yer almamaktadır. Gemi acentelerinin, gemi ile yaptıkları tüm harcamaların (kılavuzluk, römorkaj, barınma, atık, sıhhiye, fener, liman rüsumu, DTO munzam ve navlun aidatları, gümrük mesai ödemeleri acentelik, nezaret ücretleri vs. gibi kısaca tüm hizmetleri kapsayan ödemelerle ilgili yapılan harcamalar döviz kazandırıcı hizmet ve faaliyetler arasında yer almalıdır.

Gemi acenteleri olarak verilecek hizmetler gereği; devletin ilgili resmi kurumları ile sürekli temas halinde bulunmakta ve farklı hizmetler vermekteyiz. Gemi

# DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİ ACENTELERİ KOMİTESİ

acenteleri olarak yapmak zorunda olduğumuz hizmetleri yerine getirirken, tarafımıza Ulaştırma Ve Altyapı Bakanlığı ilgili birimi tarafından verilen acente personel tanıtım kimlik kartları bir kurum tarafından kabul edilirken; diğer kurum tarafından kabul edilmemekte ve sorun yaşanmaktadır. Ayrıca verilen acente personel tanıtım kartları bir liman için verilmekte olup, gemi acentesinin bir başka limanda hizmeti olduğu takdirde, o limana giriş için kart kabul edilmemekte ve yine sorun yaşanmaktadır.

Bu sorunların yaşanmaması için bakanlık tarafından verilen acente personeli tanıtım kimlik kartlarının; tüm ülke limanlarında geçerli olacak şekilde yeniden düzenlenmesi gereklidir. Nasıl ki, taşıdığımız nüfus hüviyet cüzdanları ve trafik ehliyetleri; nasıl ülkenin tüm limanlarında geçerli ise, acente tanıtım kimlik kartları da aynı şekilde geçerli olmalıdır.

## **CEZAI MÜEYYİDELERLE KARŞI KARŞIYA KALİYORUZ**

Gemi acenteleri olarak, uzun yıllardan beri tüm sektörde yaşanan ve halen

de devam eden bir başka sorun; gemilerin limanlarda yaptıkları tahliyeler sonucunda, olası manifestoya göre noksan tahliye yapılması durumunda gemi acenteleri, gümrük idareleri tarafından noksanlık takibatına uğramakta, yıllarca devam eden davalar sonucunda meydana gelen cezai müeyyidelerle karşı karşıya kalmaktadırlar.

Gemi acenteleri, yükleme limanlarında yüklemeye nezaret etmemekte, sadece kendilerine gönderilen manifesto ve konşimentolar üzerindeki kayıtlara, ülkemiz limanlarında, gümrük ve liman idarelerine beyanda bulunmaktadırlar ve yine tahliye edilen yükler gümrük muayene memurları, kolcuları ile limanlardaki puantörler nezaretinden gemiden gerek sous plan ile kamyonlara veya liman ambarlarına ve sahalarına tahliye edilmekte olup; kendileri tarafından tutulan tutanaklardaki bilgilere göre noksanlık takibatı açılmaktadır.

Gemi acentelerini mağdur eden üzerlerindeki bu sorumluluğun alınması gerekir.

## **41 NO'LU DÜZENLİ SEFER YAPAN GEMİ ACENTELERİ KOMİTESİ BAŞKANI**

**BAŞKAN:** YUSUF ZİYA ÇAKIR

**BAŞKAN YARDIMCISI:** ALİ BERK

**ÜYELER:** AHMET SUBAY, AHMET METE VARDAR, TAŞKIN DALAY





AKÇANSA

KUMPORT

MARPORT

MARDAŞ



AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ  
TİC. A.Ş.

AMBARLI LİMANI TESİSLERİ VE HAKAMİDERE AKARYAKIT TESİSLERİNDE KILAVUZLUK VE RÖMORKAJ HİZMETLERİ



KONTEYNER TERMİNALİ



KONTEYNER/GEN. KARGO TERMİNALİ



RO-RO/GEN. KARGO TERMİNALİ



KONTEYNER TERMİNALİ

**KALİTELİ - GÜVENLİ - SÜRATLİ KESİNTİSİZ HİZMET**



**ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.**

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



# Gemilerin ihtiyati haczinin yasal çerçevesi



**DR. ÖĞRETİM ÜYESİ MUSTAFA OKAN YAĞCI, LL.M.\***

## I. GİRİŞ

İhtiyati haciz kavramı esasında 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu ("İİK") mad. 257-268'de düzenlenmektedir. İİK mad. 257 uyarınca, kural olarak, rehinle temin edilmemiş ve vadesi gelmiş bir para borcunun alacaklısı borçlunun elinde olan veya bir üçüncü şahısta bulunan mal ve alacaklarını ihtiyaten haczettirme imkânına sahiptir. Bu kapsamda ihtiyati haczin alacaklının bir para borcunun ödenmesini güvence altına almak için borçlunun mal veya hakları üzerine geçici el koymasını sağlayan bir tedbir türü olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır .

Gemilerin ihtiyati haczi yakın bir tarihe kadar İİK mad. 257/4-5 ve bu kanunda yer alan diğer genel hükümler ile düzenlenmiş bulunmaktaydı. Ancak, 14.01.2011 tarih ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun'un 41. maddesi ile İİK mad. 257/4-5 hükümleri yürürlükten kaldırılmış, deniz hukukunda cebri icra veya deniz takip hukuku üst başlığı altında tasnif edilebilecek özel hükümler ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ("TTK") tekrar düzenlenmiştir. Bu husustaki İİK hükümleri ise genel hüküm niteliğini haiz olmuştur. Söz konusu

düzenlemeler yapılırken hususa ilişkin önemli milletlerarası antlaşmalar da dikkate alınmıştır. Bu yazıda, TTK öncesi ve sonrası dönemler ayrımı altında gemilerin ihtiyati haczine ilişkin yasal çerçeve genel olarak ele alınacaktır.

## II. GEMİLERİN İHTİYATİ HACZİNİN YASAL ÇERÇEVESİ

### A. TTK Öncesi Dönem

6762 sayılı Ticaret Kanunu ("eTK") hükümlerinde; gemilerin işletilmesinden doğan bütün alacaklar için kanuni rehin hakkının öngörülmüş olması, donatanın sınırlı ayni, sınırlı şahsi ve sınırsız sorumluk türlerinin bulunması ve gemilerin kendilerine özgü niteliklerini haiz olması hususları, deniz takip hukukunun temel esaslarının ortaya çıkmasında özellikle belirleyici olmuştur . Bunun neticesinde, İİK'da ihtiyati hacze ilişkin genel hükümler içerisinde deniz takip hukukuna yönelik bazı istisnalar sevk edilmiştir. TTK öncesi dönemde, gemiler üzerinde ihtiyati haciz talep etme hakkı yalnız gemi alacaklısı hakkına sahip kişilere verilmiştir. Bu hakkı veren alacakların neler olduğu ise eTK md. 1235'te belirtilmekteydi . Daha açık bir ifade ile İİK md. 257/4 uyarınca gemi alacaklıları, donatanın sadece sınırlı sorumlu olduğu hallerde, sorumluluğa konu teşkil eden mal ve haklara ihtiyati haciz koydurabilirlerdi. Donatanın sınırlı ayni sorumluluğu deniz servetine dâhil olan mal ve alacaklarına (gemi, navlun ve surrogatlara) ilişkin olup bunlara istinaden ihtiyati haciz talep edilebilirdi. Ayrıca, donatanın aynı zamanda şahsen sorumlu olduğu durumlar, bu hususa bir istisna teşkil etmekteydi. Burada donatanın diğer malvarlığı unsurlarının da ihtiyati hacze konu olması mümkündü . Nihayet, donatanın şahsi sorumluluğunun bir miktar ile sınırlandırılmış olması halinde gemi alacaklısı ancak bu miktar için donatanın diğer mallarını ihtiyaten haczettirebilirdi.

İİK mad. 257 uyarınca temel kural rehinle temin edilmemiş alacaklar için ihtiyati haciz istenebileceği yönündedir.

Ancak eTK mad. 1242, b.1 bu kurala bir istisna getirmişti. Buna göre alacaklı, gemi alacaklısı hakkının kendisine vermiş olduğu kanuni rehin hakkına rağmen geminin ihtiyati haczini isteyebilmekteydi . Örneğin Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 07.02.2012 tarihli kararında davacının geminin seferini tamamlayabilmesi için yakıt, kumanya ve gemi malzemeleri temini sağladığı; bu alacağın bir kısmının ödenmediği, buna ilişkin alacağın gemi alacağı olduğu ve davacıya kanuni rehin hakkı verdiği; buna ilişkin olarak da ihtiyati tedbir kararının verilebileceği belirtilmektedir : *"(...) İhtiyati haciz kararı talep eden alacaklı vekili, müvekkilinin MV Dodekanisa gemisine seferini tamamlayabilmesi için zorunlu ihtiyacı olan yakıt, kumanya ve gemi malzemeleri teminini sağladığını, bu kapsamda karşı taraftan halen bakiye 8.076,09 İngiliz Sterlini alacağı bulunduğunu, bu alacağın gemi alacağı mahiyetinde olup, müvekkiline gemi üzerinde kanuni rehin hakkı verdiğini, üçüncü kişilere olan borçlar sebebiyle İstanbul 1. Denizcilik İhtisas Mahkemesi kararıyla gemi üzerinde ihtiyati haciz kararı verilmiş olup, geminin halen İstanbul Ahırkapı'da demir yerinde bulunduğunu belirterek gemi üzerine ihtiyati haciz kararı verilmesini ve teminat verilinceye kadar geminin seferden men'ine karar verilmesini istemiştir... / Mahkemece (...) ihtiyati haciz talebinin reddine karar verilmiştir. / Kararı, ihtiyati haciz isteyen vekili temyiz etmiştir. / Dava ihtiyati haciz istemine dair olup, mahkemece yukarıda yazılı gerekçelerle istemin reddine karar verilmiştir. / (...) Somut olayda, davalı gemiye yakıt, kumanya ve gemi malzemeleri sağlandığı, bu alacağın aynı zamanda gemi alacağı hakkı verdiği nazara alınarak talebin kabulü yerine reddine karar verilmesi doğru olmamış, kararın bozulması gerekmiştir. / Sonuç: Yukarıda açıklanan sebeple ihtiyati haciz talep eden vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle kararın ihtiyati*



*haciz talep eden yararına bozulmasına (...) [vurgu eklenmiştir]*". Diğer taraftan, yabancı gemilerin ihtiyati haczinde esasa uygulanacak hukukun ne olacağı ve Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisine yönelik olarak, TTK'dan farklı olarak, eTK'da ve diğer ilgili mevzuatta doğrudan bir hükme rastlamak mümkün değildi. Esasa uygulanacak hukukun tespitinde milletlerarası özel hukukun temel prensiplerinden olan lex fori ilkesi kabul edilmişti. Gerçekten de ihtiyati haciz kurumunun temelinde (medeni usul ve) cebri icra hukukunun bir parçası olduğu gerekçesi altında yabancı bir geminin ihtiyati haczinde o ülke hakiminin hukuku (yani Türk hukuku) uygulanmaktaydı. Yabancı bir geminin ihtiyati haczine karar vermeye yetkili mahkemenin tespiti ise Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ("MÖHUK") hükümleri uyarınca yapılmaktaydı. Şöyle ki, 2675 sayılı MÖHUK mad. 27; Aralık 2007 yılından sonra ise 5718 sayılı MÖHUK mad. 40 ile yabancılık unsuru taşıyan davalarda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin iç hukukun yer itibarıyla yetki kurallarına göre tespit edileceği hükme bağlanmıştır. MÖHUK'un belirttiği sisteme göre iç hukukta ihtiyati haciz kararını vermeye yetkili mahkeme İİK mad. 258'in atfı ile 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu ("HUMK") mad. 9-27 uyarınca belirlenmekteydi. Gerek TTK md. 1350 gerekçesinde gerek doktrinde belirtildiği üzere bu hükümler hem Türk hem de yabancı gemilerin ihtiyati haczinde yetkili mahkemenin tayin edilmesinde yetersiz kalmaktaydı. Ayrıca uygulamada tereddütlere de yol açmakta idi. Bu kapsamda ilgili sorunların çözüme kavuşturulması için TTK'nın 1354-1361. maddeleri arasında bu konuya dair yeni düzenlemeler yapılmış bulunmaktadır.

## **B. TTK Sonrası Dönem**

TTK mad. 1353 uyarınca sadece deniz alacaklarının teminat altına alınması için geminin ihtiyati haczine karar verilebilir. Ayrıca akdi veya kanuni bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacağı hakkında da ihtiyati haciz kararı alınması mümkündür. Buna göre, TTK mad.



1321 kapsamında (gemi alacağının verdiği) kanuni rehin hakkına sahip gemi alacaklısı ancak gemi alacağının deniz alacağı kapsamına girmesi halinde ihtiyati haciz isteyebilme imkanına sahip olacaktır. Sonuç olarak, bir geminin ihtiyati haczi İİK'dan farklı olarak muaccel her türlü para alacağı için değil ancak deniz alacağı kapsamında sayılan bir alacak için yapılabilecektir.

TTK mad. 1353/5'in atfı ile İİK mad. 257/2 uyarınca vadesi gelmemiş olsa dahi bir deniz alacağı hakkında borçlunun belirli bir yerleşim yeri yoksa veya borçlunun taahhütlerinden kurtulmak amacı ile mallarını gizlemeye, kaçırmaya veya kendisi kaçmaya hazırlandığı yahut kaçtığı ya da bu maksatla alacaklının haklarını ihlal eden hileli işlemlerde bulunduğu ispat edilirse borcun vadesinden önce de ihtiyati haciz talep edilebilir. İİK hükümlerine benzer şekilde, TTK md. 1362'de alacaklının ihtiyati haciz kararını alabilmesi için alacağının TTK md. 1352'de sayılan deniz alacaklarından olduğunu (ki, bu husus TTK md. 1353/4'te ihtiyati haciz sebebi olarak öngörülmüştür) ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delili göstermesinin yeterli olduğu hüküm altına alınmıştır. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi 10.09.2014 tarihli bir kararında ilgili alacak kaleminin deniz alacağı olmasının ihtiyati haciz talep edilebilmesi için yeterli sebep olduğunu belirmiş ve yaklaşık bir ispatın da yeterli olduğunu ifade etmiştir :

*"(...) Talep, ihtiyati haciz kararı verilmesine ilişkindir. Mahkemece yukarıda belirtilen sebeplerle istemin reddine karar verilmiştir. Somut olayda, istem dilekçesine ekli belgelere göre ihtiyati haciz talep edenin alacak kalemleri, mahkemenin de kabulünde olduğu üzere 6102 Sayılı TTK'nın 1352. maddesine göre deniz alacağı hakkı veren alacaktır. Yine aynı Kanununun 1353. maddesi uyarınca istem konusu alacağın deniz alacağı olması sebebiyle ihtiyati haciz talep hakkı da vardır. İhtiyati haciz taleplerinde tam bir ispat koşulu aranmayıp, yaklaşık ispatın yeterli olduğu ve alacağın varlığının yargılamayı gerektirmesinin işin tabiatından bulunduğu dikkate alınarak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçe ile talebin reddine karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir (...) [vurgu eklenmiştir]*". TTK mad. 1351'de, burada deniz takip hukukuna ilişkin hükümlerin özel nitelikli olduğu, burada düzenlenmeyen hususlarda ise İİK hükümlerinin TTK mad. 936 ve mad. 937/1'de öngörüldüğü şekilde uygulanacağı hüküm altına alınmıştır. TTK mad. 1351'in gerekçesinde, kanunda yer alan bu bölümün (sekizinci kısmın) adeta İİK'nin bir kısmı gibi düşünüleceği ve burada yer alan hükümlerin İİK'nin ilgili maddeleri ile bir arada uygulanacağı belirtilmektedir.

## **C. Başlıca Milletlerarası Sözleşmeler**

TTK deniz takip hukuku hükümleri ve bunların gerekçeleri incelendiğinde,

kaleme alınan menin önemli bir kısmında 06 Mayıs 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme (“**1993 Cenevre Sözleşmesi**”) ve 12 Mart 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme’den (“**1999 Cenevre Sözleşmesi**”) yararlanılmış olduğu görülmektedir. İlaveten, özellikle yabancı bayraklı gemiler bakımından 20 Temmuz 1936 Boğazlar Rejimi Hakkında Montrö Sözleşmesi (“1936 Montrö Sözleşmesi”) prensiplerinin dikkate alındığını da ifade etmek gerekir. TTK hükümlerinin yürürlüğe girdiği tarihte Türkiye 1993 ve 1999 tarihli Cenevre Sözleşmelerine taraf değildir. Ancak, 6940 sayılı ve 07.03.2017 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine

İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun ve 6904 sayılı ve 02.03.2017 tarihli Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun 25.03.2017 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Bu kapsamda ilgili TTK hükümlerinin ilerideki uygulamaları bakımından söz konusu milletlerarası sözleşmelerin de göz önünde bulundurulması önem arz edecektir.

### III. SONUÇ

İhtiyati haciz müessesesi gerek deniz ticaretinin kendisine özgü ihtiyaçlarına cevap verilebilmesi gerekse milletlerarası hukuki gelişmelerin gerisinde kalınmaması adına TTK ile özel bir düzenlemeye tabi tutulmuştur. Yakın

bir tarihte Türkiye’nin bu konuya ilişkin milletlerarası sözleşmelere katılmanın uygun bulunduğu dair kanunları da yayımlaması söz konusu çabanın artan bir ivmede seyrettiğini göstermektedir.

Ticaret hayatında alacakların tahsili ve ihtiyaç duyulduğu takdirde bunların hukuki kurumlar/organlar vasıtası ile hızlı ve etkin bir şekilde elde edilebilmesi, şüphesiz ki, yeri geldiğinde ticari işlerin bulunması/yapılması kadar büyük önem arz etmektedir. Bu doğrultuda kanun koyucunun deniz ticaretinin gelişmesi ve bu işle iştigal edenlerin sorunsuz bir şekilde ticaretlerine devam etmelerini/ alacaklarına kavuşmalarını sağlamak maksadı ile çalışmalarına aralıksız devam ettiğini söylemek mümkündür.

#### DİPNOT:

Baki KURU, *İcra ve İflas Hukuku El Kitabı*, Ankara 2013, s. 1033; Muhammet ÖZEKES, *İcra İflas Hukukunda İhtiyati Haciz*, Ankara 1999, s. 12. Kerim ATAMER, *Deniz Hukukunda Cebri İcra*, İstanbul 2006, s. 1. Rayegan KENDER/Ergon ÇETİNGİL, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*, İstanbul 2009, s. 221 vd. KENDER/ÇETİNGİL, s. 221. “Gemi alacaklısı hakkını veren alacaklar: Madde 1235- Aşağıdaki alacaklar sahiplerine “gemi alacaklısı hakkı” verir: 1. Gemi cebri icra yolu ile satıldığı takdirde, geminin son limana girmesinden itibaren yapılan ve cebri icra masraflarından sayılmayan gemi ile teferruatının bekkilik ve muhafaza masrafları; 2. Gemi seyri/sefer ve liman resimleri ve hususiyile şamandıra, fener, karantina ve liman paraları; 3. Gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacakları; 4. Kılavuz ücretleriyle kurtarma yardımı, fidye ve itiraz ücret ve masrafları; 5. Geminin müşterek avarya garame borçları; 6. Deniz ödünçüne karşı kendilerine gemi rehnedilmiş olan deniz ödünçü alacaklılarının alacakları ve geminin tamamına veya bir kısmına sahip olsa bile kaptanın bu sıfatla ve gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada zaruret hallerinde 988 ve 1001 inci maddeler hükümleri gereğince yaptığı diğer kredi muamelelerinden doğan alacaklar. Bağlama limanı dışında bulunduğu sırada zaruret hallerinde ve ihtiyaçla mahdut olarak geminin bakımı veya yolculuğunun başarılmaması için bir kredi açmaksızın, kaptana bu sıfatla verilmiş levazımdan veya yapılmış hizmetlerden doğan alacaklar da bu hükümdedir; 7. Taşınan aynı zamanda donatan olmasa bile, yük ile 1128 inci maddenin 2 nci fıkrasından yazılı bagajın teslim edilmemesinden veya hasara uğramasından doğan alacaklar ile yolcu veya mal taşıma akitlerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemiş olmasından doğan peşin ödennmiş navlunun geri alınması dahil diğer bütün alacaklar; 8. Kaptanın hususi bir vekâletle değil sırf kaptan sıfatıyla haiz bulunduğu kanuni salahiyetine (Madde 948, fıkra 1, bent 1) dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden ve donatan tarafından akdedilmiş olup ifası kaptana düşen bir mukavelenin yerine getirilmemesinden yahut noksan veya fena ifasından doğan (Madde 948, fıkra 1, bent 2) ve yukarıki bentlere girmeyen alacaklar;

9. Geminin tamamına veya bir kısmına sahip olsa bile gemi adamlarından birinin kusurundan doğan (Madde 947, 948, fıkra 1, bent 3) alacaklar; 10. İşçi Sigortaları Kurumunun iş hayatına ait sigorta kanunları hükümüne donatanlardan isteyebileceği bütün alacaklar. Şu kadar ki; sigorta veya iş kanunları gereğince donatanların Sigorta Kurumuna karşı şahsan mesul tutulmasına ait hükümler mahfuzdur”. KENDER/ÇETİNGİL, s. 223. Doğuş Taylan TÜRKEL, *Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevirilmesi*, İzmir 2008, s. 61. KENDER/ÇETİNGİL, 223. 11. HD. 2012/388 E, 2012/1504 K, 7.2.2012 T. (www.legalbank.net). KENDER/ÇETİNGİL, s. 225. “C) Gemiiler hakkında / I- İhtiyati haciz / 1. Deniz alacakları Madde 1352- (1) “Deniz alacağı”; aşağıda sayılan hü-susların birinden veya birkaçından doğan istem anlamına gelir: a) Geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasar. b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlar. c) Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleş-mesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat. d) Çevreye, kıyı şeridine veya bunlara ilişkin menfaat-lere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zarar önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağ-lantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zarar-lar, giderler veya kayıplar. e) Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edil-miş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ile ilgili giderler ve harcamalar. f) Bir çarter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakıl-maksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme. g) Bir çarter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakıl-maksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması

amacıyla yapılmış her türlü sözleşme.

h) Gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin ziya veya hasar. i) Müşterek avarya. j) Römorkaj. k) Kılavuzluk. l) Geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler. m) Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatıl-ması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması. n) Liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar. o) Ülkelerine getirilme giderlerini ve onlar adına öden-mesi gereken sosyal sigorta katılma paylarını da içererek, gemi adamlarına, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istemler. p) Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, gemi-nin veya malikinin adına yapılmış harcamalar. r) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına öde-necek, karşılıklı sigorta aadlatları da dâhil sigorta primleri. s) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ge-miye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri. t) Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık. u) Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin iş-letilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık. v) Gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük. y) Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık.” 11. HD. 2014/11222 E, 2014/13495 K, 10.09.2014 T. (www.legalbank.net). *International Convention on Maritime Liens and Mortgages*, 1993. *International Convention on Arrest of Ships*, 1999. RG 05.08.1936/3374. RG 25.03.2017/30018. RG 25.03.2017/30018.

\* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ  
MEDENİ USUL VE İCRA-İFLAS HUKUKU  
ÖĞRETİM ÜYESİ VE DEKAN YARDIMCISI



# Brokerler ödenmeyen demuraj\* nedeniyle tahsilat sıkıntısı yaşıyor



**KAPTAN SEMİH DİNÇEL \*\***

Gemi ve yük kiralama işlerinde çalışan biz brokerlerin hak edilen navlun komisyonlarını tahsil etmekte, (seferde eğer demuraj oluşmuş ise söz konusu demurajın ödenmediği öne sürülerek) problem yaşadıkları komitemize rapor edilmiştir.

Gemi kiralama işlerinde kullanılan charter sözleşmeleri her ne kadar taşıyan (armatör) ve taşıtan (kiracı) arasında yapılmakta olsa da, bu sözleşmelerde brokerin kazançlarını düzenleyen şartlar da yer almaktadır. Mutat uygulamada ve bazı matbu charter mukavelelerinde ise (Gencon 1994, Synacomex 2000 vs.) gemi brokerinin hem brüt navlun üzerinden belli bir yüzde oranında, hem de muhtemel demuraj ve ölü navlun üzerinde aynı oranda brokerlik komisyonu kazanacağı açıkça belirtilmektedir.

Kazanılmış brokerlik komisyonunu ödemekle yükümlü olan taşıyan (armatör), zaman zaman demuraj alacağını tahsil edemediği iddiasıyla brokerin, navlunu tahsil etmiş olmasına rağmen navlun üzerindeki komisyonunu ödememeyi seçmektedir. Demuraj alacağı ve sözleşmeden doğan tüm alacaklar, armatör ile kiracı arasındadır, gemi brokeri navlun sözleşmesine taraf değildir, temsilci niteliği taşır. İngiliz

hukukuna tabi sözleşmelerde brokerin pozisyonu The Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 ile düzenlenmiştir. Elbette işini ciddiyetle yapmakta olan bir broker, demuraj dahil tüm ödemelerin yapılmasına ve ihtilafların çözülmesine yardımcı olmalıdır, fakat bu durum sözleşme dışında bir şarta bağlanamaz.

## “BROKERLİK KOMİSYONLARININ EN YAKIN TAKİPÇİSİ OLACAĞIZ”

Gelişmiş denizci toplumlarda broker ve brokerlik mesleğine fevkalade saygı duyulmaktadır. Biz brokerlerin tek amacı

süreçlere gerek kalmaksızın dostça çözümlmesine aracılık eden Türk brokerlerinin armatörlerimizden talebi, tahakkuk eden komisyon tutarlarını gecikmeksizin ödemeleri yönünde olacaktır. Hak edilmiş fakat ödenmemiş veya hukuka aykırı şekilde ödemekten imtina edilen brokerlik komisyonlarının en yakın takipçisi olacağımızı bildiririz.

Verilere göre, broker olmaksızın yapılan müzakere ve mukavelelerde oluşan ihtilaflar çoğunlukla mahkemeye veya tahkime yansımakta, taraflar arasındaki ticari ilişkiler zedelenmekte, bu zor



etkili müzakereler yürütmek, taraflar için kazançlı ve risksiz sözleşmeler tanzim etmek, hızlı ve sorunsuz seferler yapılmasına yardımcı olmaktır. Brokerlik mesleği hızlı düşünme, teknik bilgi, hukuk ve finans bilgisi, ticari beceri ve diğer birçok donanım gerektiren muteber bir uzmanlık alanıdır.

Son olarak; beceri ve müzakere kabiliyetleri ile mukavele öncesi oluşabilecek problemleri, gerektiğinde taraflara yol göstererek gerek taşıma süresince gerekse sonrasında hukuki

piyasada ilave külfetleri beraberinde getirmektedir.

\* **Demuraj:** Türk Ticaret Kanunu'ndaki karşılığı sürastarya parasıdır. Bkz. TTK 1155 ve 1171. Deniz taşımacılığı ilişkisindeki karşılıklı tarafların yükleme ve boşaltma için önceden belirlemiş olduğu sürenin aşılması halinde taşıyana ödenen bedeldir.

**\*\* 37 NO'LU GEMİ BROKERLERİ VE NAVLUN KOMİSYONCULARI MESLEK KOMİTESİ BAŞKANI**

# İstanbulBunker2020



**MUSTAFA MUHTAROĞLU \***

22 Mayıs 2019 günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda 13 No'lu Yakıt İkmal Komitesi İSTANBULBUNKER2020 çalışma grubu ve Koster Armatörleri Derneği (KOSDER) işbirliği ile gerçekleştirdiğimiz IMO 2020 Yakıt Değişim Semineri, 100 kişi üzerinde bir katılımı ile son derece başarılı ve katılımcıların genel memnuniyetiyle gerçekleştirildi.

Emeği geçen, katkı yapan herkese çok teşekkür ederiz. Bilindiği gibi 08 Nisan 2018 tarihinde yapılan seçimlerle göreve geldikten hemen sonra ilk iş olarak denizcilik tarihinin bu en önemli değişimi hususunda sektörel çalışmalar yapmak üzere Türkiye'nin lider yakıt ikmal firmaları Arkas Petrol, Energy Petrol, Petrol Ofisi ve Socar katılımı ile İSTANBULBUNKER2020 Çalışma Grubu'nu hayata geçirdik. Bunu destekleyen DTO Yönetimi'ne teşekkür ederiz.

Geniş kapsamlı bu çalışmalar içinde öncelikle ülkemizde çok yoğun görüşmeler yaptık, bakanlığımızdan EPDK'ya, Gümrük İdarelerimizden,

rafinerilerimize, tersane ve scrubber üreticilerinden Armatörler Birliği, KOSDER gibi kuruluşlara kadar tüm paydaşlarla görüşüp onlarca toplantı düzenledikten sonra Kasım 2018'de Kopenhag'da yapılan IBIA Convention'a adeta çıkarma yaparak İSTANBULBUNKER2020 çalışma grubu olarak birlikte hareketle çok etkin bir tanıtımda bulunduk.

İstanbul'u ve ülkemizi ön plana çıkararak hazırlıklarımızı paylaştık. İkinci çıkarmamızı Şubat 2019'da Londra'da IP Week çerçevesinde yapılan ve 1000 kişinin katıldığı "IBIA Dinner"da yaptık ve burada 2019 yılında yapılacak uluslararası bunker sektörünün yıllık büyük toplantısı "IBIA Convention'ın" İSTANBUL'da yapılmasının ilanı ile büyük bir adım attık. 22-24 Ekim 2019 tarihlerinde Çırağan Sarayı'nda yapılacak bu toplantı, ülkemiz ve denizciliğimiz için büyük önem arz etmektedir.

Öyle ki, 15 Mart 2019 günü İstanbul'da yapılan Mare Forum'a katılıp peşinden Odamızı ziyaret edip tüm günü bizlerle geçiren IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack Lim'e de bir sunum yaparak katılımı için davet ettik. Bu önemli organizasyona katılımınızı bekleriz. Kamuoyunca yakinen bilindiği gibi IMO danışmanı mevkiindeki IBIA Yönetim Kurulu'nda görev yapan ilk Türk olarak bu organizasyonun ilk kez Türkiye'de yapılmasını sağlamamda destek veren tüm IBIA Yönetim Kurulu üyesi arkadaşlarıma, DTO Yönetimi'ne ve İSTANBULBUNKER2020 grubu üyelerine burada tekrar teşekkür etmek istiyorum.

## **"ÇOK RENKLİ VE DOYURUCU BİR SEMİNER YAPTIK"**

Çalışmalarımız 16 Ocak 2019 günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda

yaptığımız ilk seminerle devam etti. Geniş katılımı ile yapılan bu çalışmaya tekrarı için çok sayıda talep geldi. Sonunda 07 Mayıs 2019 günü yaptığımız sektör iftarına katılan başkanımız Tamer Kıran'ın destek ve tavsiyesi ile ikinci semineri 22 Mayıs 2019 günü yine Odamız çatısı altında yaparak, çalışmalarını ve sektörü güncellemiş olduk.

Çok renkli ve doyurucu bir seminer oldu. Çok sayıda teşekkür ve teveccüh aldık. Tüm önemli yakıtçılar, çok sayıda armatör, sigortacılar, yağ ikmalcileri, traderlar, makine teçhizat ve scrubber üreticileri katıldı. TÜPRAŞ rafinerisi 4 kişi ile katılım sağladı.

İlk konuşmayı KOSDER adına Sayın Murat Bakal yaptı. Yakıt değişiminin teknik ve ticari etkilerini özetledi, görsellerle örnekledi. Ardından İngiltere'den bir konuşmacı, yurt dışında bizi temsil eden bir Türk arkadaşımız sunum yaptı. Argus Medya'dan Enes Tunagür petrol piyasaları ve fiyatlar hakkında detaylı bilgiler paylaştı. Bir çok emtiada fiyat belirleyicisi olan Argus, 2020'de dizel kullanımını %61 olarak tahmin ettiklerini açıklayarak, dizel ile düşük kükürt (%0.5) fueloil fiyat farkını USD 150 olarak tahmin ettiklerini belirtti ve fiyat öngörülerini katılımcılarla paylaştı.

Dünyada her gün kullanılan deniz yakıtlarının yarısının 12 ana limanda ikmal edildiğini açıklarken İstanbul yıllık 3 milyon tonla haritada yerini aldı. Enes Bey birçok rafinerinin deniz yakıtı üretmek konusunda istekli olmadığını vurgularken, bazı rafinerin Arabistan gibi üreticilerle ham petrol alıp ürettikleri fueloil verim şeklinde takas anlaşmasına girdikleri, bazı traderların büyük gemilerle Akdeniz ve Singapur'da depolama yaptıkları





bilgisini verdi. Bu noktada TÜPRAŞ yetkililerinin ilk kez kamuoyuna bilgi vermeleri önem arz eden bir gelişme olarak not edildi.

Maalesef ülkemiz rafinerileri IMO yakıtı diyebileceğimiz %0.5 yakıtı üretememekte ve genelde motorin açığı olan ülkemizde yüksek değerli çok düşük kükürtlü motorini kullanarak yapılacak karışım, yakıtların teknik ve ekonomik doğruluğuna parmak basarak piyasamıza önemli bilgi ve sinyaller verdiler. Çok teşekkür ederiz.

Bu çerçevede dergimizde sayın okuyucularımıza özel olarak 2020 sonrasına dair oldukça önemli ve detaylı bir fiyat ve miktar çalışmasını bu makaleyle birlikte paylaşıyoruz, fiyatlardan bahsederken hep hatırlatmak isterim; 1974’de 1.8 dolar olan bir varil ham petrol, 1979’da 95 dolara çıkmış, 2001’de tekrar 9 dolara gerilerken, tarihi pik noktası olarak 2018’de 147 doları görmüştür.

Buna paralel olarak bunker fiyatları da 8 dolardan başlayıp, 2001’de fueloil 30 gasoil 100 dolar, zaman zaman 200 dolarla 400 dolar arasında oluşup, çeşitli sebeplerle 60-70’lere düşüp 500-600’lere çıkıp, 2018’de tarihi

en yüksek seviye olarak 750 ile 1400 doları görmüştür.

Bu yazı yazılırken ham petrol 70 dolar seviyelerinde bunker fiyatları da 430 ve 650’lerde seyrederken, Amerika İran gerginliği ve Amerika Çin savaşları gölgesinde hareket etmektedir. Hal böyle olunca fiyat tahminleri çok daha güç hale gelmektedir, ancak yapılan çalışmalara göre bilinen şu ki; yeni yakıtlar için yılda yaklaşık 40 milyar dolar fazla ödeneceği, örneğin Maersk, MSC gibi şirketler yılda 2 milyar dolar fazla ödeyeceklerini açıkladılar. Son konuşmacılarımız KPMG Türkiye’den Gülşah Gülser ve Serkan Erçin 2020’de doğru düşünülmesi gereken kritik konuları listelediler. Dinleyicilere ciddi fayda sağlayan bu ve diğer bütün sunumlar Odamız web sayfasında yer alacak. Yaptığımız 2 seminerin kayda değer kazanımlarından biri yerli milli bir scrubber üreticimiz oldu. Ürünleri ile top yekûn bir çözüm sunan SOx yanında NOx konusunda halleden bu üretimlerinin armatörlerimize katkı yapması çok önemli bir çalışma olacak. Kendilerine başarılar dileriz.

Soru & Cevap bölümü çok renkli geçti. 20’ye yakın katılımcı soru yorum ve katkıda bulundu. Armatörler

ciddi sorunlarına, ciddi cevaplar, hatta çözüm yolları buldular. Bir armatörümüz çıkışta arayarak çok faydalandığını teyit etti.

Can alıcı soru eski bir bunkerci olup, şu anda armatörlük alanında devam eden Cem Özoral arkadaşımızın “kurala uygun yakıtı motorin olarak dahi olsa bizlere Türkiye’de ikmal garanti ediyor musunuz” sorusuna ikmalcilerin hep bir ağızdan onay vermesi oldu.

Benzer şekilde sigortacıdan ikmalciye, makineci kiralacıya, yağ ikmalcisinden tank temizleme katkıları üreticisine kadar herkes pro-aktif şekilde bilgi alış verişinde bulundu. Bir armatörümüz tank temizleme konusunda teknik ve belgeleme tecrübesini paylaştı, işte ihtiyacımız olan bu...

Ortak akıl, iş birliği, birbirini dinleyen anlayan paylaşılan yardımlaşan, çözüm önerileri üreten paydaşlar... İşte DTO ya da yeni DTO bize bunları sağlıyor ve sağlamaya devam edecek.

**\*DTO 13 NO’LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BAŞKANI**

## BUNKER DEMAND FORECASTS 2010 - 2040

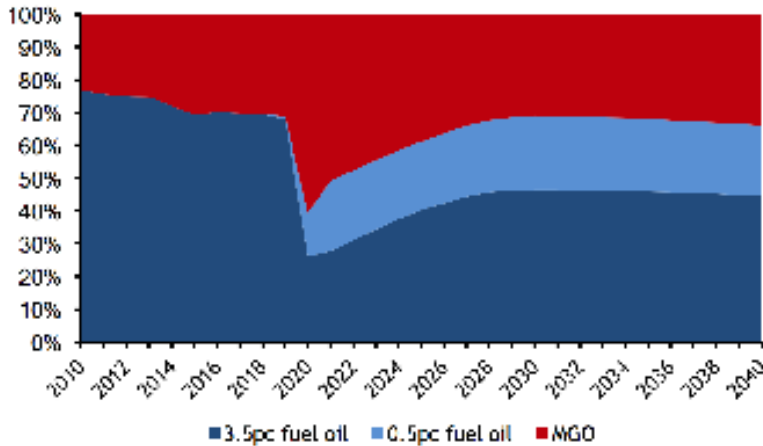
mn t

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
MGO	54.026	58.455	56.417	57.294	65.086	74.905	75.035	77.245	78.848	84.202	162.242	140.711	135.304	129.211	122.477	115.784
0.5pc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.547	35.486	59.357	60.498	61.411	61.937	62.053
3.5pc	180.131	181.493	169.401	170.506	168.233	168.409	175.540	177.560	180.523	182.995	69.952	76.545	87.859	99.279	110.264	119.959
	234.158	239.948	225.819	227.800	233.319	243.315	250.575	254.805	259.371	269.745	267.680	276.613	283.661	289.900	294.678	297.795

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
MGO	108.110	100.742	96.763	94.971	94.069	93.770	93.436	93.064	92.653	92.211	91.506	90.708	89.803	88.782	87.641
0.5pc	63.370	64.990	65.766	67.327	68.445	67.752	66.991	66.155	65.239	64.238	62.678	61.055	59.365	57.610	55.789
3.5pc	125.673	131.965	136.695	138.878	140.712	139.370	137.894	136.267	134.475	132.510	129.349	126.055	122.624	119.053	115.344
	297.153	297.697	299.224	301.176	303.226	300.891	298.321	295.486	292.367	288.958	283.534	277.819	271.792	265.445	258.774

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
MGO	23%	24%	25%	25%	28%	31%	30%	30%	30%	31%	61%	51%	48%	45%	42%	39%
0.5pc fuel oil	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	13%	21%	21%	21%	21%	21%
3.5pc fuel oil	77%	76%	75%	75%	72%	69%	70%	70%	70%	68%	26%	28%	31%	34%	37%	40%

	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040
MGO	36%	34%	32%	32%	31%	31%	31%	31%	32%	32%	32%	33%	33%	33%	34%
0.5pc fuel oil	21%	22%	22%	22%	23%	23%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%	22%
3.5pc fuel oil	42%	44%	46%	46%	46%	46%	46%	46%	46%	46%	46%	45%	45%	45%	45%



## 2020 PRICE FORECAST

Forecast bunker prices													\$/t
	4Q18	1Q19	2Q19	3Q19	4Q19	1Q20	2Q20	3Q20	4Q20	1Q21	2Q21	3Q21	4Q21
<b>Rotterdam</b>													
HSFO 380cst	405	383	415	393	301	244	262	275	230	218	282	317	284
0.1% MGO	681	555	604	626	668	717	703	709	679	664	706	739	722
0.1% fuel oil	576	536	586	610	652	697	684	693	663	644	688	723	707
0.5% MGO						689	676	685	656	638	679	714	698
0.5% fuel oil						573	554	557	527	524	557	580	553
<b>Singapore</b>													
HSFO 380cst	450	413	435	416	339	281	253	301	266	256	314	343	322
0.1% MGO	630	582	625	637	680	739	726	732	702	686	730	762	746
0.5% MGO						730	717	723	693	678	720	752	736
0.5% fuel oil						584	565	568	538	535	567	591	564
<b>Houston</b>													
HSFO 380cst	397	395	414	389	298	250	265	276	234	224	285	318	289
0.1% MGO	643	601	632	632	677	738	718	726	700	687	724	755	735
0.5% MGO						731	709	718	692	680	716	745	726
0.5% fuel oil						581	558	559	533	531	561	582	559
<b>Fujairah</b>													
HSFO 380cst	443	407	432	413	338	278	287	295	265	256	314	343	322
0.1% MGO	773	717	700	720	763	813	796	812	782	760	800	843	826
0.5% MGO						804	788	803	774	752	791	832	816
0.5% fuel oil						579	558	561	531	527	560	584	560

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



# ENERGY



## Kaliteyi Seçin

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



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

**ENERJİ PETROL A.Ş**

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

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

# Denizyolu taşımacılığında devrim niteliğinde değişiklik



EMRE ELDENER \*

UTİKAD, lojistik sektörünün çatı ve öncü kuruluşu olarak lojistik sektöründeki gelişmelerin takipçisi olmaya devam etmektedir. Dernek bünyesinde faaliyet gösteren, yönetim kurulu üyelerinin başkanlık ettiği ve üyelerden oluşan çalışma grupları, sektörün gündemindeki önemli konuları ayda bir kez yapılan toplantılarda değerlendirmektedir.

Bu toplantılarda gelişim alanları değerlendirilerek, görüş ve öneriler oluşturulmakta ve kamu nezdinde gerekli girişimler yapılmaktadır. Denizyolu, Demiryolu, Havayolu, Karayolu ile Gümrük ve Antrepo Çalışma Gruplarında sadece gündemdeki konular değil, yasal uygulama değişiklikleri incelenmekte, bu değişikliklerin iş yapış şekillerimize yansımaları hakkında üyelerimiz, lojistik sektörü temsilcileri ve paydaşlarımız bilgilendirilmektedir.

Mayıs ayı başında Gümrük ve Antrepo Çalışma Grubumuz T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan "Varış Öncesi Gümrük İşlemleri" konulu "Genelge (2019/12)"yi

inceleyerek denizyolu taşımacılığında yapılan ve sanayicilerimizi yakından ilgilendiren değişiklik hakkında detaylı bir çalışma hazırlamıştır.

Bahse konu genelgeyle getirilen uygulama, sanayicilerimize büyük bir kolaylık getirmektedir. Buna göre, denizyolu komple konteyner taşımacılığıyla ülkeye getirilen ve sanayi tesislerimizde üretimde kullanılacak hammadde ve yarı mamuller gemilerin limana varışını takiben beklemeden üretim sürecine dahil edilebileceklerdir. Bu, üretim ve ihracat iş akışlarımızı hızlandıracak son derece önemli bir adımdır.

## YENİ UYGULAMA DEVRİM NİTELİĞİNDE BİR ADIM OLDU

Süreç şöyle işleyecektir; taşıyıcılar ve taşıma işleri organizatörleri malzemelerin Türkiye'ye varışından önce eşyaya ve içine bulunduğu konteynere ilişkin bilgileri içeren özet beyanı gümrüğe beyan edecektir.

Sisteme bilgileri girilmiş olan konteyneri taşıyan gemi daha Türkiye'ye gelmeden önce, sanayicimizin temsilcisi olan gümrük müşaviri, serbest dolaşıma giriş veya dahilde işleme rejimine dahil edilecek bu yüke ilişkin gümrük beyannamesini önceden verebilecektir. Verilen bu beyanname gemi henüz gelmeden gümrük idaresi tarafından işleme alınarak ilgili adımlar gümrüğün BİLGE sistemi üzerinde tamamlanacak ve varsa malın gümrük vergileri önceden ödenecektir.

Geminin varışını takiben de gemi acentesinin o gemideki yükleri beyan ettiği varış bildiriminden hemen sonra, ilgili konteyner gemiden liman sahasına indirilmeden, önceden organize edilmiş araçlara yüklenerek direkt olarak üretim tesisine sevk edilebilecektir. Böylece gerek liman gerekse gümrük işlemleri sırasında oluşabilecek gecikmelerden

ve beklemelerden etkilenmeyecek olan hammadde veya yarı mamul ürünler gecikmeden üretim sürecine dahil edilmiş olacaktır.

İlgili genelge bu kolaylaştırmadan yararlanmak isteyen ve dolayısıyla varış öncesi gümrükleme izni almak isteyen sanayici firmaların başvurularını nasıl ve hangi koşullarla yapabileceklerini hükme bağlamaktadır. Hali hazırda Yetkilendirilmiş Yükümlü Statüsüne sahip firmalar bu uygulamadan otomatik olarak, ayrıca herhangi bir başvuru yapılmasına gerek kalmadan yararlanabilecektir.

Varıştan önce ithalat gümrük işlemlerine başlanması uygulamasından yararlanabilecek eşya listesi ise Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon numaralarıyla birlikte Ticaret Bakanlığı'nın internet sitesinde yayınlanmaktadır.

Yeni başlayan bu uygulama şimdilik sadece aynı alıcıya ait eşyaları içeren komple konteyner taşımalarında geçerlidir.

Ancak uygulamadaki mevzuat ve operasyon yönünden eksiklikler giderildikten sonra, bu uygulamanın havayolu, karayolu ve demiryolu ile taşınan eşyalara da yaygınlaştırılmasıyla daha geniş bir sanayici kesimi bu kolaylaştırmadan yararlanabilecektir.

Üretime ve ihracata yönelik lojistik akışların hızlandırılmasına büyük katkısı olacak bu uygulama hem sanayicilerimiz, hem de bu üretimlerini yurt dışına satan ihracatçılarımız için devrim niteliğinde bir adımdır.

Bu önemli gelişmelerin artarak devam etmesi ile ülkemizin uluslararası ticaret için önemli bir aktarma merkezi haline gelmesi mümkün olacaktır.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI





## “New Horizons With CRS”

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

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

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

Croatian Register of Shipping Marasovica 67 21000 Split

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

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

**web: [www.crs.hr](http://www.crs.hr)**

## KOSDER'DEN İFTAR

Türkiye'nin en önemli denizci sivil toplum kuruluşlarından KOSDER, Ataşehir Marriott Otel'de bir iftar tertiplendi. İftara yemeği son yılların en yoğun katılımlı iftarlarından biri oldu.

Ataşehir'de gerçekleşen iftarın 560 kişilik davetli listesine neredeyse eksiksiz bir katılım oldu. KOSDER'in ev sahipliğinde gerçekleşen iftarda 20'den fazla sponsor destek verdi. İftar organizasyonuna Armatörler Birliği Başkanı Bedri İnce, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, TÜRDEF Başkanı Erkan Dereli, Cengiz Kaptanoğlu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Barış Dillioğlu gibi denizciliğin önde gelen simaları katıldı.

Hep beraber el açılıp denizcilik sektörü için dua edilen iftar yemeğinde, KOSDER'in bir yıllık faaliyetlerini gösteren bir video gösterilirken, video

sunumu davetlilerden alkış aldı. İftar organizasyonuna sponsor olan firmalara Tohum Otizm Vakfı adına bağış sertifikası takdim edildi.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş iftar vesilesi ile yaptığı konuşmada, "Ramazan'ın bereketiyle birlikteliğimiz kat be kat artmaktadır" derken, "Dayanışmanın ve yardımlaşmaya vesile olan Ramazan Ayı, aynı zamanda bu manevi havanın toplumun her kesiminde yaşanmasına imkan tanımaktadır" ifadelerini kullandı. Hüseyin Kocabaş, Ramazan'ın bereketiyle gelip ekonomik sıkıntıların önümüzdeki süreçte yaşanmamasına vesile olmasını ümit ettiğini vurguladı.



Toplantıda bir konuşma da İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yaptı. Çakır, Ramazan ayının tüm denizcilik sektörüne ve ülkemize huzur ve bereket getirmesini temenni etti.

## SEKTÖR, RAMAZAN'IN BEREKETİNİ VENTO İFTARINDA PAYLAŞTI

Deniz taşımacılığında son yılların öne çıkan firmalarından olan Vento Shipping, Kalamış Wyndham Grand Otel'de bir iftar yemeği tertiplendi. İftarda bir araya gelen denizcilik sektör paydaşları Ramazan'ın bereketi için aynı sofrayı paylaştı.

Kalamış Wyndham Grand Otel'de düzenlenen iftara denizcilik sektöründen çok sayıda davetli katıldı. İftarda bir araya gelen denizcilik sektör paydaşları Ramazan'ın bereketi için aynı sofrayı paylaştı. İftara davetli olarak gelen konuklar Vento Shipping Genel Müdürü Teoman Mustafa Akyol ve Filo Müdürü - Şirket Ortağı Seçkin Yılmaz tarafından kapıda karşılandı.

"Shipping is a living space, refers to the conception of life and culture" sloganıyla Türk denizcilik sektörünün son yıllarda yıldızı parlayan firmalarından olan Vento Shipping, armatörlük hizmetlerinin yanına supply



hizmetlerini eklemesiyle gündeme gelmişti. Özellikle deniz taşımacılığında konuşulan markalardan olan Vento

Shipping'in önümüzdeki dönemde tedarik sektöründe neler yapacağı merakla bekleniyor.





## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

## AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m<sup>2</sup>'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



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



# SEKTÖR GELENEKSEL ONURSAN İFTARINDA BULUŞTU

Denizcilik sektörünün öncü firmalarından ONURSAN iftarı Kalamış'taki Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesislerinde düzenlendi. İftarda sektör paydaşları bir araya gelirken, sofralarda muhabbet ve bereket vardı.

Kalamış'ta düzenlenen iftar organizasyonu genç yaşlı denizcilik sektörü emektarları aynı sofrada bir araya geldi. Geceye GİSBİR Başkanı Murat Kıran, Türk Loydu Başkanı Cem Melikoğlu, KOSDER Başkanı Hüseyin Kocabaş, Eski Denizcilik Müsteşarları Suat Hayri Aka ve Özkan Poyraz, Cengiz Kaptanoğlu gibi denizcilik sektörünün önde gelen simaları katıldı.

Gecede iftar yemeğine Türk sanat müziği de eşlik etti. Gecede Onursan Genel Müdürü Yılmaz Onur bir konuşma yaptı. Onur şunları söyledi: "19 yıldan beri geleneksel olarak gerçekleştirmiş olduğumuz geleneksel iftar göstermiş



olduğunuz katılım nedeniyle hepimize ayrı ayrı teşekkür ederim. İftar davetimize her sen katılımın artarak devam etmesi bizleri mutlu etmektedir.

Onursan ülkemizin denizcilik sektörü içinde 36 yıllık mazisi olan bir

kuruluşur. Şirketimizin kuruluşunu 36 yıl önce birlikte gerçekleştirdiğimiz abime rahmet diliyorum. 1983 yılında kurduğumuz şirketimiz kısa sürede uluslararası başarı kazanmıştır.

Bilindiği üzere kısa süre önce ABD'de hizmet vermeye başlamıştır. Şirketimizin faaliyetlerini geliştirmek için faaliyetlerimizi devam etmektedir."

Yılmaz Onur konuşmasında şirketin yeni faaliyet alanlarında kendilerine desteklerde bulunan Alp Özalp'a ve rahmetli Prof. Dr. Teoman Özalp'a teşekkürlerini ayrıca ilettili.

# YAF DIESEL İFTARINDA DENİZCİLER BEREKETİ PAYLAŞTI

Denizcilik sektörünün önde gelen gemi makine firmalarından Yaf Diesel'in düzenlediği iftarda Ramazan'ın muhabbeti ve bereketi vardı. Beyaz Martı gemisinde düzenlenen iftara KOSDER Başkanı Hüseyin Kocabaş'ın söylediği şarkılar damga vurdu.

İftar saatinde Haydarpaşa İskelesi'nden hareket eden Beyaz Martı teknesinde bir araya gelen konuklar Ramazan'ın muhabbetini tekne turuyla taçlandılar. Yaf Diesel ekibi, konukları kapıda karşılarken gelen konuklarla bizzat tek tek ilgilenildi.

Son yıllarda yarattıkları dinamizmle denizcilik sektörüne yeni bir kan getiren Yaf Diesel'i iş partnerleri de yalnız bırakmadı. Gecede semazen gösterisinin yan sıra, saz ekibi de konuklara eğlenceli dakikalar yaşattı.



Sektör paydaşlarının yoğun katılım gösterdiği iftarın en unutulmaz anları Koster Armatörleri Derneği Başkanı Hüseyin Kocabaş'ın eline mikrofonu

aldığı dakikalar oldu. Kocabaş, Yaf Diesel Direktörü Yusuf Kanıcı'nın ricasını kırmayıp iftar sonrası söylediği bir birinden güzel şarkılarla konukları neşelendirdi.

Hüseyin Kocabaş'ın bu yeteneğini bilmeyen birçok kişi bir yandan şaşırıken diğer yandan şarkılara eşlik etmekten de geri durmadı. Ramazan'ın coşkusuna yakışır gecenin sonunda konuklar hatıra fotoğrafı çektirip bu unutulmaz geceyi noktalandılar.



**Denizlerimiz  
bize emanet.**

Yıllardır... Güvenle...



- Kılavuzluk ve Römorkör
- Deniz Kirliliğine Müdahale
- Gemi Kurtarma
- Acil Müdahale

### MERKEZ OFİS

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

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

www.medmarine.com.tr





**ULUÇ KEDME\*\***

Geçen ayki yazımızda da dile getirdiğimiz üzere özellikle dökme kuruyük gemilerinde Capesize tonajlarında toparlanmanın devam ettiğini söylemek mümkün, ancak benzeri toparlanmanın Panamax ve altı tonajlara yansıdığından bahsedememekteyiz.

Capesize endeksine baktığımızda son bir ayda artışın neredeyse %100 oranında olduğunu söylememiz yanlış olmaz ki; aslen bunun Baltık Kuruyük Endeksi'ne pozitif yansıdığını görüyoruz. Panamax endeksinde ise son bir aylık toparlanmanın %10 ile sınırlı kaldığını görüyoruz ve bu sene içerisinde en dip noktası olan Şubat başını baz alırsak halihazırda geldiği seviyelerin 2019 öncesi seviyelerden pek de uzak olmadığına şahit olmaktadır. Daha ufak tonaj endekslerinde ise başta Supramax

## Yaz döneminin durgun geçmesi bekleniyor

ve Handysize tonajlarında özellikle son 3 aydır stabil bir gidişat görmekteyiz ki, navlun anlamında ciddi sıkıntıların yaşandığı, kiracıların rakamları baskıladığı bir dönemden bahsetmek mümkün.

Bu durumun özellikle bu tonajlarda gemi satış fiyatlarına negatif yönde yansıdığını ve yine bu tonajlarda yeni adayların geçtiğimiz yıllara oran ile daha fazla sayıda markete çıkmasına sebep verdiğini görüyoruz. Navlunlardaki bu düşüşün daha küçük tonajlarda da fazlası ile etkili olduğunu söylememiz yanlış olmayacaktır.

Benzeri bir durumu özellikle son iki ay içerisinde hurda fiyatlarında da görmekteyiz. Hurda fiyatlarında %10'lara yaklaşan düşüşün özellikle Hindistan bölgesindeki temel sebepleri yaz döneminin gelmesi ile işlerin yavaşlayışı ve beraberinde Muson sezonunun gelmesi olarak gösterebiliriz. Türkiye'de de benzeri düşüşten bahsetmek mümkün ki, bunun temelinde ise kur yüksekliği ve taleplerdeki azalmayı söylememiz doğru olacaktır.

Brent perole baktığımızda ise son bir ay içerisinde %6 düşüş yaşandığını görüyoruz ki, bunda ise temel sebebin

ülkeler arası ticaret savaşlarını özellikle de ABD ile Çin arası sıkıntıların etkilemesi sebebi ile olduğunu gözlemliyoruz. Bunun beraberinde tanker endekslerinde de düşüşün devam ettiğinden bahsetmek mümkün.

Yukarıdaki yorumları özetlersek; alışagelmış koşullarda yaz dönemine girerken bu tip düşüşlerin yaşanması normal gözükmesine karşın aslen yılbaşından bugüne olan trendinde hiç beklenmedik şekilde kötü geçmesi, özellikle deniz taşımacılığını olumsuz etkilemiştir. Bununla beraber yaz döneminin durgun geçeceği beklentisi yüksek olmakla birlikte, sadece iyimser olabilecek nokta Karadeniz'den çıkacak tahılların hacmi olabilecektir.

Ancak ticaret savaşlarının kızıştığı, ülkelerin özellikle üretimde kendi içine dönmeye çabaladığı ve beraberinde zaten tonaj fazlasının olduğu bir konjonktürde, piyasaların ileri dönemlere geçtiğimiz yıllardaki gibi pozitif bakış açısına olumsuz olarak etki ettiğini görüyoruz.

Bu vesile ile şimdiden ülkemiz adına mutlu, huzurlu ve sağlıklı bir bayram geçmesini temenni ederiz.

### MAYIS 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
SHIN SAPPORO MARU	91.439	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	8,80
AN HO	77.834	2004	TAIWAN	BULK	NA	6,50
PAQUIS	74.143	2005	JAPAN	BULK	TURKISH	8,20
TRENTA	56.838	2010	CHINA	BULK	CHINESE	10,10
VICTORIA	46.841	1997	KOREA	BULK	NA	4,20
HENG CHANG	42.717	1997	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	4,30
CIELO DI AMALFI	37.322	2007	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	10,20
RHL NOVARE	31.754	2011	CHINA	BULK	GREEK	7,80
NAFTILOS	27.315	2009	CHINA	BULK	PHILIPPINE	5,80
NORD GALAXY	76.629	2006	JAPAN	BULK	NA	10,00
CITY OF DUBROVNIK	75.460	1995	DENMARK	BULK	CHINESE	4,50





HAI QING	73.288	2000	JAPAN	BULK	CHINESE	5,30
CONTI LARIMAR	57.075	2011	CHINA	BULK	NA	9,00
ERIA COLOSSUS	55.411	2008	JAPAN	BULK	GREEK	12,60
BULK PARAISO	53.503	2007	JAPAN	BULK	INDONESIAN	10,50
TRASHER	53.360	2010	CHINA	BULK	INDONESIAN	9,70
AGHIA SKEPI	52.514	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	7,00
AIGEORGIS	50.354	2001	CHINA	BULK	HONG KONG	5,75*
AIFANOURIOS	50.220	2002	CHINA	BULK	HONG KONG	6,25*
ARGYROULA	26.516	1997	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	4,40
TAMAR	56.563	2010	CHINA	BULK	NA	10,30
RATU TEMBAGA	28.554	2004	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	5,40
DAUNTLESS	28.473	2002	JAPAN	BULK	LEBANESE	5,30
SHINYO CHALLENGER	184.887	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	12,00
SHINTO ENDEAVOUR	170.578	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	10,90
ALAM PINTAR	87.052	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	9,10
ERATO	74.444	2004	CHINA	BULK	NA	7,00
WESTERN SANTOS	63.518	2014	CHINA	BULK	THAILAND	18,50
STAR ANNA	63.038	2015	CHINA	BULK	NORWEGIAN	18,50
NAUTICAL AMETHYST	56.889	2011	CHINA	BULK	CHINESE	10,50
NAVIOS MERCATOR	53.553	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	7,00
FERMITA	52.380	2001	PHILIPPINES	BULK	INDONESIAN	6,60
V GREEN HERON	51.557	2002	KOREA	BULK	NA	6,20
NEW GLORY	30.570	2007	CHINA	BULK	NA	7,50
PUCCINI	34.418	2003	ROMANIA	CONT.	UAE	7,10
MAX CENTAUR	13.766	2007	CHINA	CONT.	GERMAN	5,70
GUANG DONG BRIDGE	71.283	2006	KOREA	CONT.	GERMAN	13,00
BALTIMOR BRIDGE	52.184	2010	KOREA	CONT.	S.KOREAN	10,10
AMBASSADOR BRIDGE	51.314	2009	KOREA	CONT.	UK	9,10
ASTORIA BRIDGE	51.314	2009	KOREA	CONT.	S.KOREAN	9,10
THORCO AFRICA	12.845	2010	JAPAN	MPP	NA	7,80
BRUSSELS BRIDGE	52.452	2011	KOREA	CONT.	GREEK	11,00
HANSE FORTUNE	13.715	2006	CHINA	CONT.	NA	4,50
BBC LOUISE	12.100	2018	CHINA	MPP	GERMAN	18,00
GLORIOUS	73.980	1999	JAPAN	TANKER	NA	7,10
SEAWAYS ARIADMAR	46.205	2004	KOREA	TANKER	NIGERIAN	8,80*
SEAWAYS ANTIGMAR	46.168	2004	KOREA	TANKER	NIGERIAN	8,80*
VIDA	299.097	2003	CHINA	TANKER	UAE	26,00
NORDIC GLAZE	158.400	2020	KOREA	TANKER	NORWEGIAN	66,00
NORDIC SPIRIT	151.294	2001	KOREA	TANKER	NA	9,00
UNIQUE EXPLORER	50.090	2010	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	17,45
CHEMBULK GIBRALTAR	20.601	2001	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	6,80
NJORD CLEAR	16.225	2001	ITALY	TANKER	CHINESE	6,00
BOW ASIA	9.901	2004	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	*
BOW SINGAPORE	9.888	2004	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	*
						13,00*
CAMELIA	115.000	2004	KOREA	TANKER	INDONESIAN	12,40
LEANDER	13.190	1999	GERMANY	TANKER	UAE	4,70

\*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI MAYIS 2019		
	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 415-425	US\$ 435-445	US\$ 425-435
HİNDİSTAN	US\$ 410-420	US\$ 430-440	US\$ 420-430
PAKİSTAN	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 415-425
TÜRKİYE	US\$ 255-265	US\$ 255-265	US\$ 265-275

### MAYIS 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
ROYAL ARSENAL	48.203	7.197	1999	BULK	SUBCONTINENT OPT	431
YANGTZE INNOVATOIN	30.537	11.697	2002	MPP	AS IS MALAYSIA	438
ELAFONISOS	33.843	10.672	1999	CONT.	INDIA	477
RIMEO	10.700	4.600	1984	BULK	SUBCONTINENT OPT	442
SHINYO OCEAN	281.395	38.220	2001	TANKER	AS IS SRI LANKA	432
WARRIOR	45.354	12.255	1999	TANKER	SUBCONTINENT OPT	450
CSK GLORY	173.044	20.977	2002	BULK	AS IS SINGAPORE	455
NAVIOS EQUATOR PROSPER	171.191	20.489	2000	BULK	AS IS SINGAPORE	437
HEIJIN	14.366	11.018	1989	RORO	INDIA	426
BAO CHENG	20.673	7.407	2000	CONT.	BANGLADESH	453
SINEGORSK	7.365	4.388	1991	MPP	BANGLADESH	450
TANTO HAWARI	4.584	1.892	1985	CONT.	BANGLADESH	405
AGRA	306.009	43.030	1999	TANKER	AS IS SINGAPORE	450
IJIN	4.997	1.816	1982	TANKER	BANGLADESH	420
BLUEBELL	148.668	17.737	1996	BULK	AS IS KOREA	432
NELMA	40.713	9.467	1996	TANKER	BANGLADESH	440
ATLANTIC TRADER	233.592	36.037	1993	BULK	BANGLADESH	476
OEL TRANSWORLD	52.196	16.160	2000	CONT.	INDIA	480
SPRING MAS	24.341	7.296	1997	CONT.	BANGLADESH	465
SELAT MAS	18.106	5.719	1995	CONT.	BANGLADESH	462
NOBLE GREEZE	14.156	5.765	1997	CONT.	BANGLADESH	473
BALTIC PRINCE	10.713	6.245	1990	REEFER	INDIA	430
GREEN MUSIC	6.116	3.045	1990	REEFER	INDIA	415
BAROUDA	8.078	3.422	1983	GAS	AS IS ALGERIA	360
SUPER ZEARTH	265.253	31.141	1995	TANKER	AS IS SINGAPORE	380

\* *Enbloc satışı ifade eder*

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



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](http://www.mostdenizcilik.com)

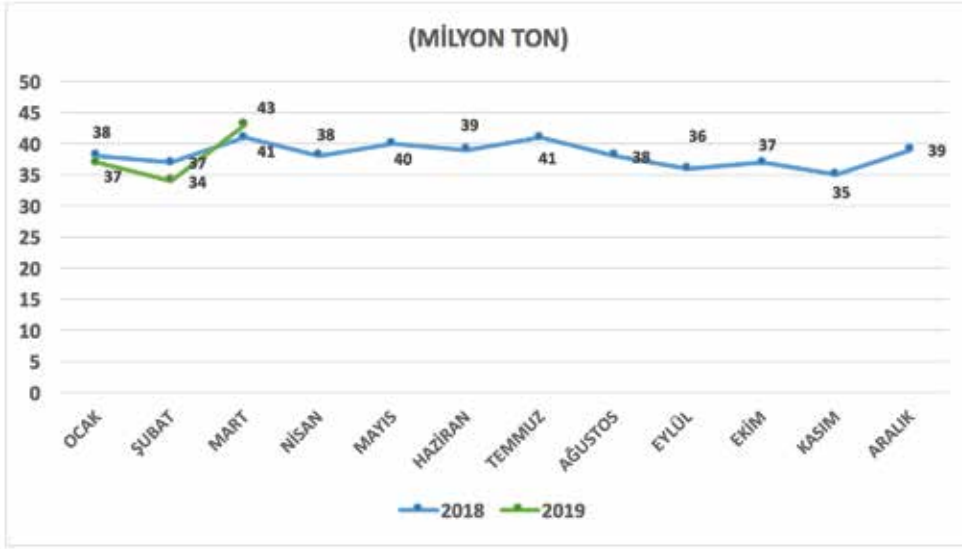
MostDenizcilikTR  
 MostDenizcilik  
 MostDenizcilik



## 2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,38 artış göstererek 43.443.580 ton olmuştur.

### Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Mart 2019



### Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,87 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % **33,03** artarak 12.306.999 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % **0,74** artarak 20.392.256 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,87 artarak 32.699.255 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Şubat	2018	9.251.599	33,03%	20.241.499	0,74%	29.493.098	10,87%
	2019	12.306.999		20.392.256		32.699.255	
Ocak - Şubat	2018	25.815.973	24,68%	58.739.463	-9,81%	84.555.436	0,72%
	2019	32.188.186		52.978.603		85.166.789	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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





# CertAsig

insurance & reinsurance

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

## ROMANIA

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

## TURKEY AND BLACK SEA

Marine / aviation  
**20% of total GWP**

## BULGARIA

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

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

### MARINE PRODUCTS

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

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

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

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

Shareholder structure

**alpha associates**

**European Bank**  
 for Reconstruction and Development

**EUROPEAN INVESTMENT FUND**

### BUCHAREST HEADQUARTERS

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

### TURKEY REPRESENTATIVE

Seda Eraslan Baransel  
 Gsm: +90 533 088 87 46



27.05.2019

## 22. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Navlunlar ve bağlantılar bu hafta da içler acısı durumdaydı. Küresel haber akışı ise duruma hiç yardımcı olmasa da düşen yakıt fiyatları bir nebze yardımcı oldu. Ticaret savaşlarının ve Brexit'in mevcut durumu söz konusu olduğunda, küresel belirsizlikler ticaretin dolayısıyla da denizciliğin üzerindeki baskısını sürdüreceğini düşündürüyor. Netice olarak ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta 3 puanlık artışla 490 puana çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

Ticaret savaşlarında Çin, Birleşik Devletler'in geçtiğimiz haftalarda 200 milyar dolar tutarında Çin ürününe uyguladığı tarifeyi yüzde 10'dan yüzde 25'e çekmesi üzerine tabiri caiz ise "masayı deviren" taraf oldu.

Çin Halk Cumhuriyeti Başkanı Xi Jinping bir kez daha uzun yürüyüşe başlayacaklarını açıklarken 1934 yılında Çin komünist güçlerinin gerçekleştirdiği ve nihayetinde başarı ile sonuçlanan stratejik manevraya gönderme yaptı.

Brexit cephesinde, Birleşik Krallık Başbakanı Theresa May istifa etti ve koltuğu halihazırda iyice karşılık bir hal almış olan Brexit'i gerçekleştireceğini düşünen yeni adaya bıraktı. Detaylar ve koltuğa oturacak yeni kişi önümüzdeki hafta netleşecek.

Göstergeler dünya ekonomisinde yavaşlamaya işaret ediyor. Örnek olarak, Birleşik Devletler Federal Rezervi'ne (Fed) göre ülkenin sanayi üretimi Nisan ayında yüzde 0,5 oranında daraldı. Ekonomistler ise değişim beklemiyordu. Benzer şekilde imalat sanayi de yüzde 0,5 düşüş kaydederken kapasite kullanım oranları geriledi.

Güncel verilere göre avro bölgesi sanayi üretimi de düştü. Eurostat'a göre ortak para birimi bölgesi sanayi üretimi Şubat ayında yüzde 0,1 daraldıktan sonra Mart ayında yüzde 0,3 geriledi. Yıllık bazda ise üretim yüzde 0,6 daraldı.

Çin'in Nisan ayı sanayi üretimi ise farklı yönde hareket etti ve geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 5,4 arttı. Bu rağmen ekonomistler yüzde 6,5 büyüme beklediği için veri çok olumlu karşılanmadı.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta yine düşüşe

geçti. Batı Teksas tipi ham petrol haftayı 58 dolar/varilden kapatırken Brent ise 67-68 dolar/varile düştü.

ABD Başkanı Donald Trump, 10 Ağustos 2018 tarihinde yani Rahip Brunson krizi esnasında Türkiye'ye uygulanmaya başlanan çelik ve alüminyum tarifesinde indirim gitti. Geçen hafta Beyaz Saray Türkiye'den gerçekleştirilen çelik ithalatına uygulanan yüzde 50 oranındaki gümrük vergisinin yüzde 25'e indirildiğini bildirdi. Geçen sene 10 Ağustos kararıyla çelik ithalatında tarife yüzde 50, alüminyum ithalatında ise yüzde 20'ye çıkarılmış; Türkiye'nin ABD'ye ihracatları sonraki dönemde yaklaşık yüzde 48 düşmüştü.

Birleşik Devletler Tarım Bakanlığı (USDA) küresel buğday hasadıyla ilgili yeni öngörüsünü yayınladı. Buna göre küresel buğday üretimi 2019-2020 sezonunda 777,5 milyon tona çıkarak bir önceki döneme göre yüzde 6,3 oranında artış kaydedecek.

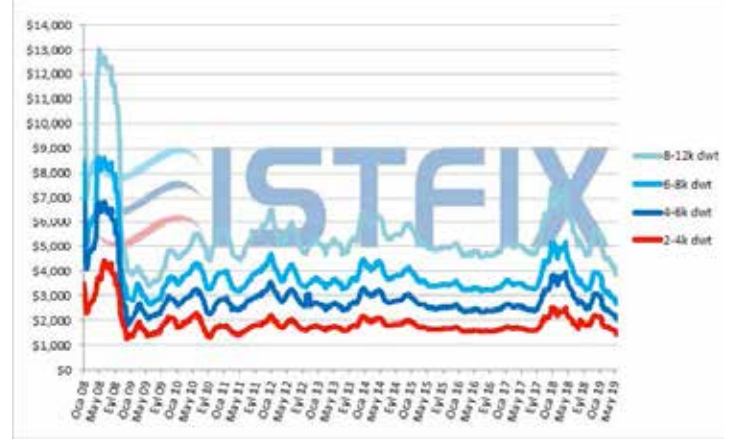
USDA'nın 2019/2020 küresel mısır üretimi öngörüsü de 1,3 milyar tonun üzerinde gerçekleşerek bir önceki döneme göre yüzde 1,3'lük artışa işaret etti.

Gübre haberlerine gelirsek, Avrupa'daki amonyum nitrat üreticileri yeni sezon fiyatlarını artışla duyurdu. Ton başına fiyatların geçen senenin açılış fiyatlarına göre 20-25 avro yukarıda olduğu ifade ediliyor.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,494	2,083	2,697	3,871
Geçen Hafta	1,485	2,071	2,681	3,848
Geçen Ay	1,589	2,215	2,868	4,117
Geçen Yıl	2,015	3,193	4,167	5,981



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	BULK MINERALS	LIVORNO-DAMIETTA	1500/1500	28.00
1,500	STEELS	EREGLI-DAMIETTA	600/600	28.00
1,900	STEEL PRODUCTS	TARANTO-HUELVA	1300/1300	35.75
2,650	ROCKS IN BULK	VASILIKOS-KALAMAKI	2500/2500	14.50
2,800	MDF (4000 CBM)	SAMSUN-TUNIS	1500/1500	34.00
2,800	WHEAT BRAN PELLETS (60')	RAVENNA-NEMRUT	1500/1200	19.50
3,000	AGRI PRODUCT	SETE-THESSALONIKI	2500/2500	18.00
3,000	STEELS	NOVOROSSIYSK-CHALKIS	1500/1500	21.00
3,000	CORN (46')	MEDGIDIA-LARNACA	1200/1000	19.50
3,500	SCRAP	ASHDOD-HEREKE	2000/2000	20.00
3,600	MINERALS	ISKENDERUN-MEDGIDIA	1800/1800	14.50
4,500	HRC	FOS SUR MER-GEMLIK	3000/2500	17.50
4,500	GRAINS (58')	DAMIETTA-LISBON	2250/2250	27.00
5,000	WHEAT	NOVOROSSIYSK-ISKENDERUN	1500/1500	18.00
5,000	WHEAT	BERDYANSK-MARMARA	1500/1500	12.50
5,000	CORN	YUZHNY-MARMARA	1500/1500	11.00
5,000	MINERALS	MERSIN-KHERSON	1500/1500	13.00
6,000	RAPE SEED MEAL (51')	SETE-CASABLANCA	2000/2000	20.25
6,400	HRC	BAR-ALGIERS	2000/1000	23.00
6,600	WHEAT	FOS SUR MER-BARI	3300/2000	14.53
6,600	CORN (56')	NIKOLAEV-FAMAGUSTA	1500/1500	17.00

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

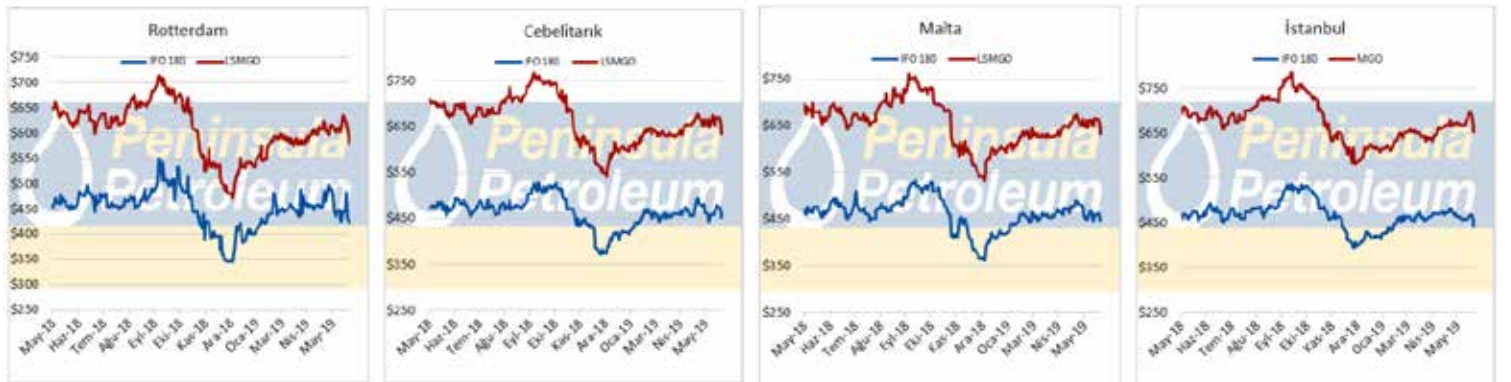
Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## YAKIT

Gemi yakıt fiyatları petrol fiyatlarını takiple hafta ortasından sonra sert düşüşler kaydetti.

USD / mt	Rotterdam		Cebelitarık		Malta		İstanbul	
	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	423.00	581.00	450.85	635.00	447.28	632.00	442.00	652.00
Geçen Hafta	444.00	634.00	480.00	670.00	459.03	665.00	462.00	695.50
Değişim	-4.73%	-8.36%	-6.07%	-5.22%	-2.56%	-4.96%	-4.33%	-6.25%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



## S&P VE HURDA

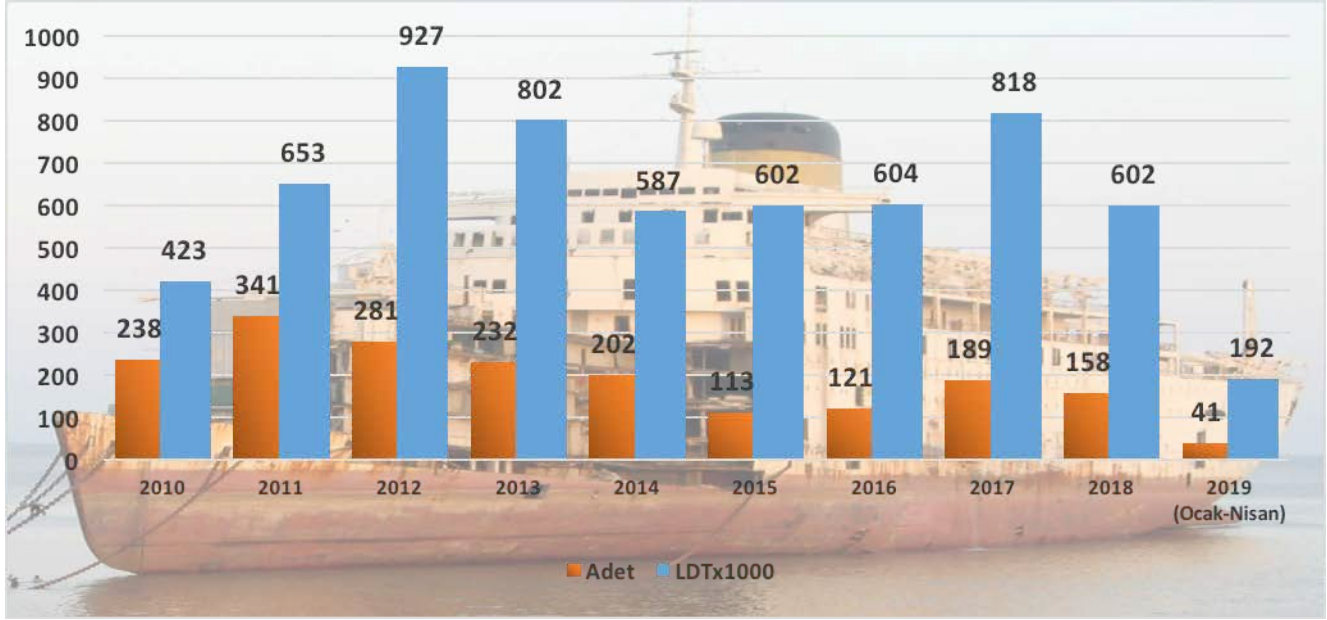
Bu hafta Nordkap (8.300 dwt, 2000, Polonya inşa, DNV-GL klaslı) gemisinin satıldığı rapolandı. ISTFIX'in kaynaklardan aldığı bilgiye göre satıcı gemisine çok yüksek 2 milyon dolar seviyesinde fiyat biçmekteydi. Teyit edilmemekle beraber tam rakamın da bu seviyede olduğu düşünülebilir. Bu arada "Concord Express" (10.600 dwt, 1999 Japon inşa, NK klaslı) gemisi de 1.9 milyon dolara satıldı.

## TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – NİSAN 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELIZE	3994	3640	1500	1972	22.03.2019
2	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ ARAMA	COOK ADALARI	281	317	280	1971	12.04.2019
3	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22835	32101	11793	1983	04.02.2019
4	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42515	53818	22137	1990	07.02.2019
5	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22835	32187	11707	1983	10.02.2019
6	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMORLAR	2920	2156	1616	1977	23.04.2019
7	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMORLAR	418	782	466	1979	18.03.2019
8	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMORLAR	961	1575	1127	1970	15.04.2019
9	9050670	SONNY	TANKER	LIBERYA	1773	6417	2484	1994	24.01.2019
10	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	01.03.2019
11	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1528	2155	895	1994	19.02.2019
12	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27192	43759	10550	1986	20.02.2019
13	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3935	2000	2795	1986	08.04.2019
14	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1217	381	1589	1965	22.02.2019
15	-	TAEGL 5	DUBA	PANAMA	3028	-	1628	1979	23.02.2019
16	7912812	SEABULK TIMS 1	ROMORKÖR	PANAMA	1424	1499	1370	1979	09.04.2019
17	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
18	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SIERRA LEONE	7707	1520	4041	1971	09.01.2019
19	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29979	12466	9438	1983	05.02.2019
20	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SİNGAPUR	19426	26931	7168	1976	22.04.2019
21	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VINCENT GRENADIES	3256	1180	5164	1977	01.03.2019
22	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VINCENT GRENADIES	12962	22664	9144	1986	07.03.2019
23	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VINCENT GRENADIES	9770	12290	7819	1982	10.03.2019
24	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	04.02.2019
25	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2152	-	2711	1973	27.03.2019
26	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1685	3905	1078	1977	08.03.2019
27	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2457	3637	1251	1983	07.03.2019
28	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
29	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
30	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1320	687	1961	26.04.2019
31	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24024	-	23150	2012	04.02.2019
32	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1892	2887	860	1982	27.03.2019
33	7303815	KAPTAN TEOMAN	ROMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
34	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
35	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6529	5999	4239	1984	08.04.2019
36	9189835	GSF.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47079	-	31350	1998	30.01.2019
37	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1428	1464	946	1952	24.01.2019
38	7355272	EXPRES	RO-RO YOLCU	YUNANİSTAN	15074	5432	7689	1974	29.01.2019
39	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANİSTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
40	5071547	MACEDONIA	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	179	400	230	1952	21.01.2019

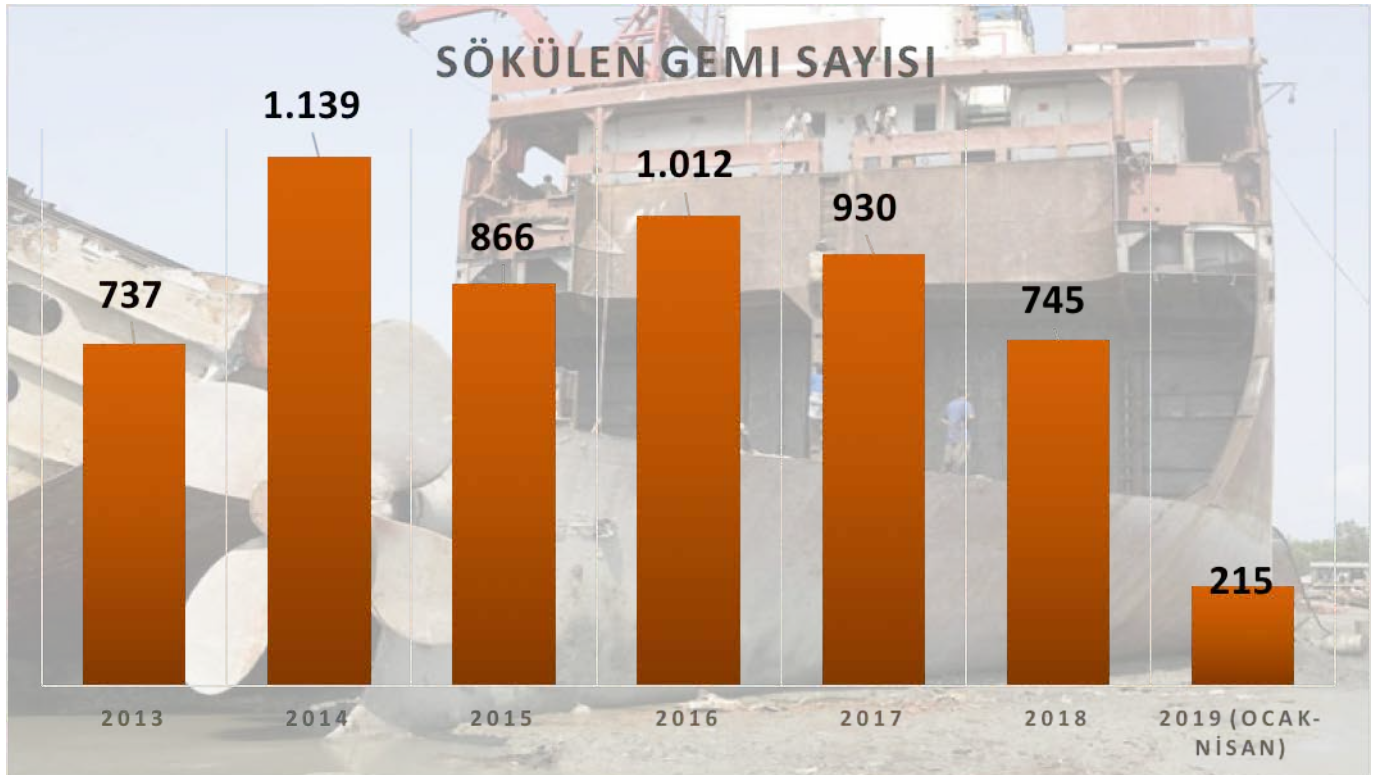


## TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTD)



**Kaynak:** Gemisander (Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği)

## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ Ocak –Nisan 2019



**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited

## 2019 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT			MART			NİSAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHT										1	42,0	937
AHTS	4	28,5	5.599				1	36,0	1.200	4	21,5	7.000
Asp.& Bit.	1	38,0	38.565									
Bulk	5	30,2	516.891	2	26,0	188.976	8	24,9	853.036	8	25,3	950.937
Bulk/Oil							2	20,0	219.520		w	
Cement	2	32,5	38.509	3	44,7	51.732	1	43,0	4.081			
Chem & Oil	1	28,0	5.300	4	40,0	21.932	3	27,7	44.728	1	23,0	40.713
Container	8	21,5	197.299	6	23,8	171.391	15	21,1	554.930	13	22,5	322.850
Derrick/Lay Vessel										1	43,0	10.450
ERRV										1	43,0	844
FSU										1	44,0	131.160
CS/BW Dredger							1	41,0	1.180			
Drillship				1	8,0	61.619						
Ethy/LPG	1	28,0	5.687									
FPSO							2	36,5	379.240			
GCargo	3	42,0	4.223	3	35,7	17.447	3	42,0	11.055	5	41,2	14.437
Hvy Dk Cargo	2	36,0	81.020				1	33,0	30.651	1	26,0	53.000
Hydrographic				1	39,0	950						
L.N.G.				1	39,0	83.228	1	42,0	67.460			
L.P.G.							1	35,0	9.996	3	34,3	52.252
Limestone										1	28,0	16.999
Livestock	1	54,0	473							1	24,0	5.660
Maintenance	1	21,0	1.369	1	20,0	3.009				1	36,0	627
MPP										4	33,5	21.039
MSV										1	32,0	1.821
Open Hatch				1	33,0	43.759	1	34,0	39.273			
Ore				1	26,0	250.903	2	27,0	552.972	2	26,0	491.671
Pass/Car F.	3	46,7	7.128				1	27,0	4.322	1	48,0	9.017
PCC	2	31,5	24.774	2	29,5	26.872	1	25,0	12.229			
Products	3	31,3	39.444	2	27,0	86.901	2	34,5	5.605	2	35,5	50.367
PSV				1	18,0	3.000				8	18,4	23.041
Reefer	2	34,0	19.447				4	32,3	37.158	3	28,3	27.913
Seis. Survey										1	33,0	2.000
RoPax				2	48,0	3.415						
Ro-Ro	w			1	42,0	2.431	1	26,0	5.517			
Ro-Ro/Lo-Lo	1	36,0	9.990									
Semi-Sub Hvy Lift				1	29,0	53.868						
Shuttle	1	21,0	126.749									
Supply	1	42,0	2.100				1	33,0	1.104	5	16,8	7.944
Tanker				1	25,0	299.700				4	27,8	580.240
TSH Dredger							2	35,0	36.953			
Tug				1	44,0	248	3	36,0	2.359	2	48,0	313
Utility	4	26,3	1.604				1	36,0	230	1	48,0	317
Genel	46	31,3	1.126.171	35	32,2	1.371.381	58	28,9	2.874.799	76	28,1	2.823.549

Kaynak: Clarksons Research Services Limited





*Kaynak: Clarksons Research Services Limited*

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

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



**200** 'DEN FAZLA  
UZMAN

**7,000** 'DEN FAZLA  
GEMİ

**66** YILLIK  
TECRÜBE

**100** 'DEN FAZLA  
ÜLKE

**Hizmet Kalitemizle  
Fark Yaratıyoruz**

**1,000** 'DEN FAZLA  
LİMAN

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

**TOTAL**  
Committed to Better Energy

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.





MARINE ENGINE SPARES INTERNATIONAL INC.

**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



**KEEP YOUR ENGINE RUN  
UNTIL YOU STOP**

**YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO**

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

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

[info@yafdiesel.com.tr](mailto:info@yafdiesel.com.tr)

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

ISO 9001

**BUREAU VERITAS**  
Certification

