

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

TEMMUZ / 2019

DENİZLERİMİZİN BAĞIMSIZLIĞININ
93. YILINI KUTLUYORUZ





7/24

18 PILOT CAPTAINS
300 TEAM MEMBERS

20 VESSELS

MAXIMUM PRODUCTIVITY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973



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



Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla /İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla/İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



«Deniz ticareti
camiamızda refah;
bilgili, çağdaş
çalışma ile
mümkündür.»

M. ZİYA KALKAVAN

SEYİT KONYALI

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



Yıl 35

TEMMUZ 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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Müdürü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU

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

Editör: KEMAL CAN KAYAR editor@tayfajans.com

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Katkıda Bulunanlar: SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

FREEFALL LIFEBOATS



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

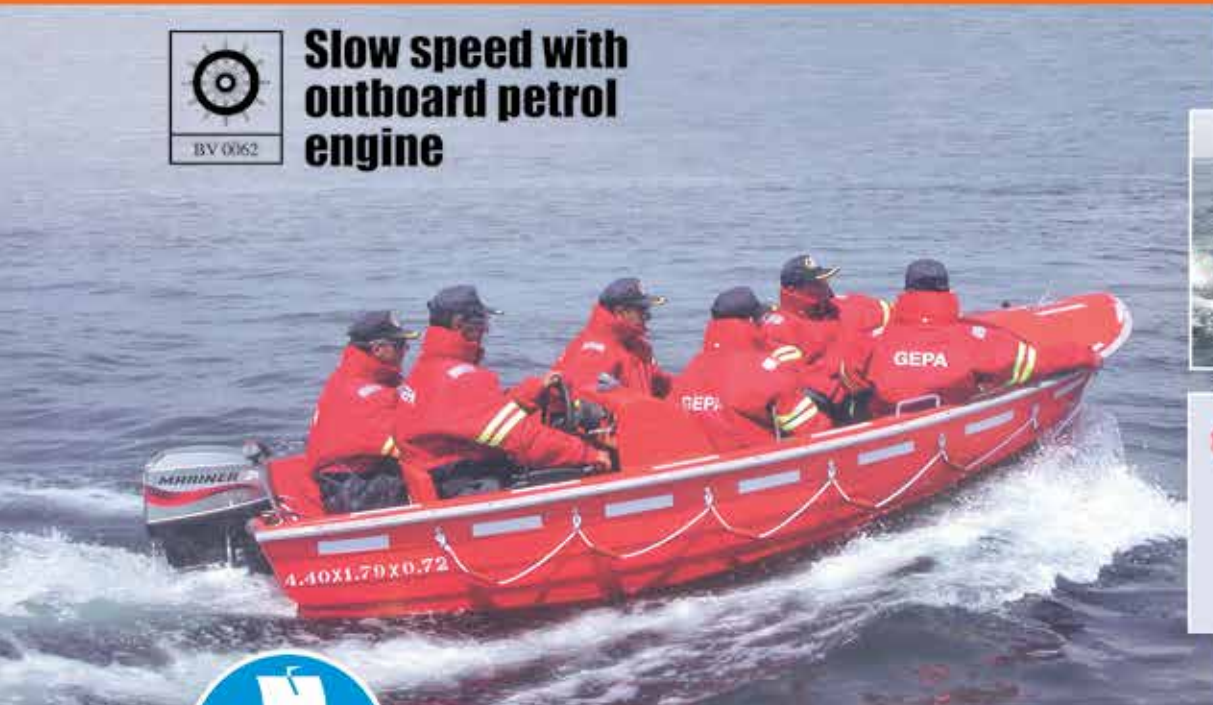


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

DENİZ SİSTEMLERİ



www.aselsan.com.tr



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın bir kuruluşudur.

aselsan

Güven Veren Teknoloji



ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

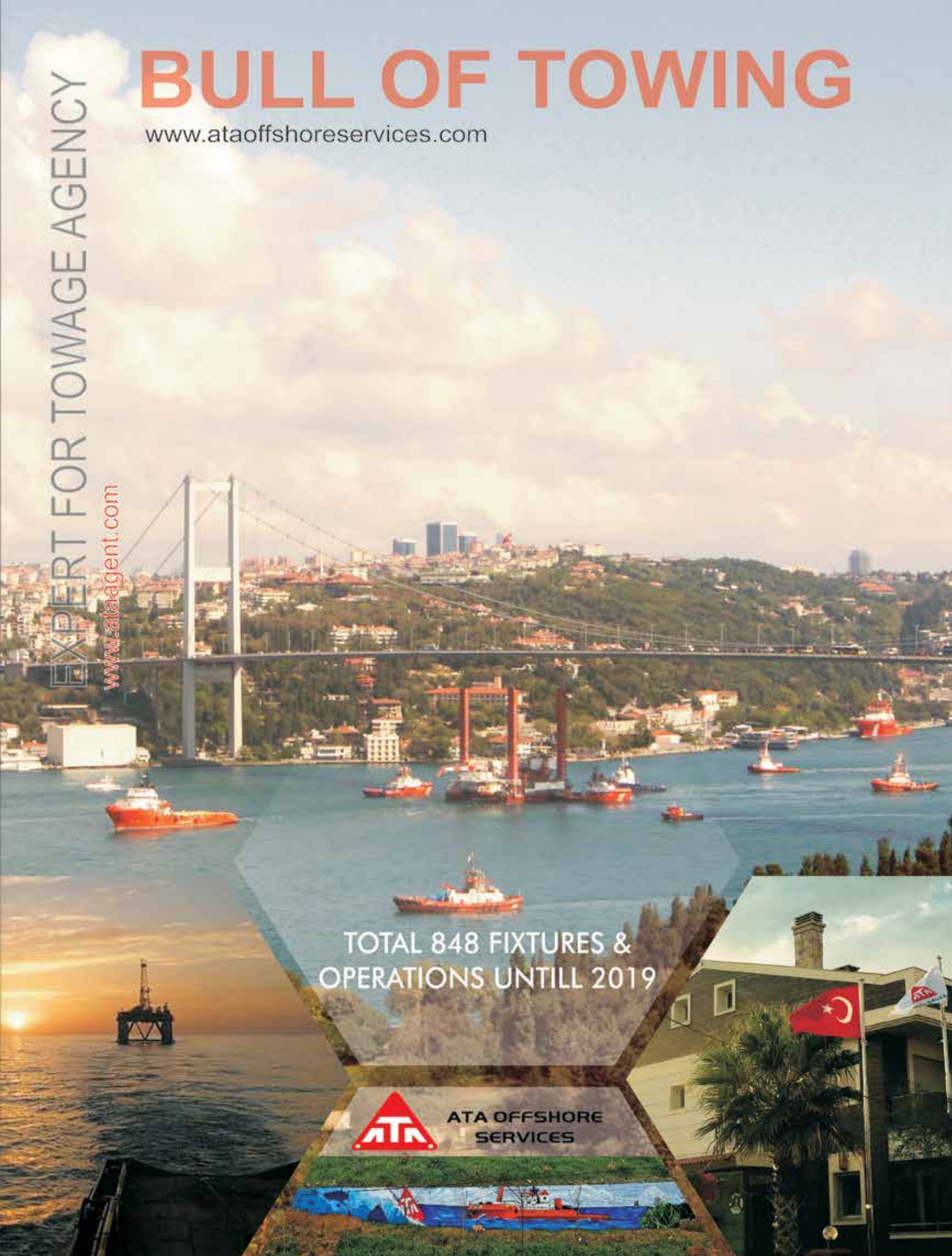
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 848 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2019



ATA OFFSHORE
SERVICES



İÇİNDEKİLER



14

MECLİS

"DENİZ TİCARET ODASI
DOĞU AKDENİZ'DEKİ
HAKLARIMIZIN
TAKİPÇİSİDİR"

28

ODADAN HABER

"PİRİ REİS'TE MEZUNİYET
HEYECANI"

12

TAMER KIRAN

"KARADENİZ'DEN, DOĞU
AKDENİZ'E
MAVİ VATAN SAHİPSİZ DEĞİL"

32

ODADAN HABER

DÜNYA DENİZCİLİK
GÜNÜ KUTLANDI

34

ODADAN HABER

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ
TEŞVİKLERİ MASAYA
YATIRILDI

48

DOSYA/KABOTAJ

DENİZLERİMİZİN
BAĞIMSIZLIĞINI
KUTLADIK

62

SÖYLEŞİ

BARIŞ DİLLİOĞLU,
"FORWARDERLIK İÇİN YAZILI
BAZI KURALLAR GEREKLİ"

64

AKADEMİK BAKIŞ

"MÜRETTEBATSIZ
GEMİLER"

68

SÖYLEŞİ

BARBAROS ONUR,
"ONURSAN KÖKLÜ
DENİZCİLİK FİRMASI
GEPAYI BÜNYESİNE KATTI"

70

LOJİSTİK

EMRE ELDENER, "YENİ
ROTALAR ÜZERİNDE
ÇALIŞILIYOR"

ŞUBELERİMİZDEN	40
DTO AB BÜLTENİ	56
GEMİ TUTULMALARI	60
BUNKER	72
SEKTÖRDEN HABERLER.....	74
DÜNYADAN HABERLER.....	78
S&P	86
ISTFIX ANALİZ	88
HURDA RAPORU	90



Quality is never a coincidence...



+90 216 688 37 56

marine@eskomarine.com.tr

eskomarine.com.tr





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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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



GÜCÜ DENİZLERİN ÖTESİNDE

Yurt içi ve yurt dışı distribütör ağıyla dünyanın her noktasına ulaşabilen Alpet Madeni Yağları, tüm ihtiyaçları karşılayan geniş ürün yelpazesi ile denizcilik sektörüne 7/24 hizmet sunmaktadır. Türkiye'nin her limanında yağ ikmal yapma kabiliyetinin yanı sıra; barge hizmeti ile Ahırkapı Demir Mevkiinde günün her saatinde denizde yağ ikmal operasyonları gerçekleştirmektedir.

Siz de geminizin sorunsuz ve zamanında hedefine ulaşması için, Alpet Madeni Yağları'nın fark yaratan marine ikmal hizmetini seçin.

Alpet Lubricants, is able to achieve every point of world with its domestic and overseas distributor network, provides service to maritime sector 24/7 with its wide range of products. In addition to its ability to supply lubricants in each port of Turkey; Alpet Lubricants executes marine oil supply operations in Ahırkapı Anchorage Area at any time of the day and night with barge.

For a problem free and on time transportation to destination, choose Alpet Lubricants distinctive maritime supply service for your ship.



KARADENİZ'DEN, DOĞU AKDENİZ'E MAVİ VATAN SAHİPSİZ DEĞİL

Kurtuluş Savaşımızda cepheye mermi taşıyan kahraman Karadenizli denizcileri Nâzım Hikmet şu sözlerle anlatır: “Çok uzak, çok uzaklardaki İstanbul Limanı'nda/ Gecenin bu geç saatlerinde/ Kaçak silah ve asker ceketi yükleyen Laz takaları/ Hürriyet ve ümit, su ve rüzgardılar...”

esarete alınmıştı. Karasularımızdaki bütün büyük ticari denizcilik faaliyetleri yabancıların elindeydi. Türkler ise kendilerine takacılık, küçük çaplı balıkçılık gibi alanlarda anca yer bulabiliyordu. Mavi vatanımızın bereketinden faydalanamıyor, bunu yabancılar kendi elimizle teslim

Doğu Akdeniz'de ülkemize karşı birçok ülkenin tek ses olduğu şu günlerde Mavi Vatan'ın sınırları ülkemizin çıkarları ve yarınlarımız için ayrıca önem taşımaktadır.

Oda olarak ne kadar uluslararası alanda çıkarlarımızı gözetsek de, ülke içindeki çalışmalarımıza da hız kesmeden devam etmekteyiz. Denizcilik ülküsünü daha da yukarıya taşımak; Van Gölü'ndeki feribotundan, Kıbrıs açıklarındaki sondaj gemisine kadar bütünlük bir denizcilik politikası ile başarıya ulaşır.

Özellikle son günlerde çalışmalarına hız verdiğimiz “Denizcilik Sektörü Envanter Çalışması”nın bu yönde ortaya koyduğumuz stratejik hedeflerin sayısal analizlerle de desteklenmesi açısından oldukça verimli olacağını düşünüyorum.

Seçim vaatlerimizden olan “her üyeyi yerinde ziyaret edeceğiz” sözümüzü tutmak da yine merkezin çevre ile bağına güçlendirmek için ayrı bir önem taşıyor. Bu kapsamda haziran ayında üç günlük bir Karadeniz turuna çıktık. Oda Başkanı olarak Karadeniz turuna çıktığımda bu topraklardaki en eski denizcilik geleneğinin doğduğu yere gittiğimizi, oralardan bir sürü şey öğrenerek döneceğimi biliyordum.

Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize'de birçok üyemizle birebir konuşma fırsatımız oldu. Gittiğimiz bazı yerlere daha önceki bölge ziyaretlerinde de yaşadığımız gibi bir oda başkanı ilk kez gidiyordu. Doğu Karadeniz bölgesindeki denizcilere odamızın gücünü arkasında hissettirmek, Hatay'dan Artvin'e biz bir aileyiz duygusunu güçlendirmek için çıktığımız bu yolda aldığımız olumlu geri dönüşler her seferinde iyi bir yolda olduğumuzu bize hatırlatıyor. Devletimizin aldığı ekonomik tedbirler ve ülkemizin seçim sürecini geride bırakması ile ekonomimizin daha parlak bir yola girdiğini düşünüyorum. Bu yolda, denizcilik sektörümüzün ülkesine gereken desteği geçmişte verdiği gibi şimdi de vereceğinden kimsenin şüphesi olmasın.

İçinde bulunduğumuz bölge nedeniyle birçok şeyden ilk elden biz etkileniyoruz ama her zaman bir bütüne bakıyoruz. Ülkemizin menfaati için biz denizciler her türlü zorluğa katlanmaya hazırız. Allah ülkemize, denizciliğimize selamet versin...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

Yine Kurtuluş Savaşımızın büyük komutanı, cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, “Kurtuluş Savaşı'nda denizcilerimizin müteferrik ve vatanperverane hizmetleri pek çoktur” sözleriyle bahriyelilerin Kurtuluş Savaşı'nda yaptığı hizmetleri hatırlatır. Bu bahsedilen kahramanlıkların hepsi işgal altında olan karasularımızda denizcilerimizin düşmana görünmeden yaptıkları kahramanlıklardır. Denizlerimiz işgal altındadır, ama denizcilerimiz kahramanca ve zekice o ablukayı delmişlerdir.

Sadece savaş zamanında değil, yabancılarla verilen kapitülasyonlarla da denizlerimiz

ediyorduk. Lozan Barış Antlaşması'nın bir kazanımı olan Kabotaj Kanunu, 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe girdiğinde, bu ülkemiz için o kadar önemliydi ki aynı gün bayram ilan edildi. Aslında Kabotaj Kanunu denizcilik sektörümüzün bugün ulaştığı yolda koyulan ilk tuğla oldu. Belki de Kabotaj Kanunu olmasaydı, kendi aile şirketim dahil birçok yerli denizci şirketimiz bugün ulaştıkları yerlere hiç gelemeyeceklerdi. Kabotaj denizcilik sektörünün de dışında çok büyük anlam taşımaktadır. Özellikle Doğu Akdeniz'de yaşanan gelişmeler, Mavi Vatan sınırlarımızın sıkı sıkıya sarılmamız gereken sınırlar olduğunu bizlere göstermektedir.

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



TÜRK LOYDU
www.turkloydu.org

"ORTAK HEDEFİMİZ , ORTAK GELECEĞİMİZ"

Türk Loydu: Dikkatle İzlenmeli

⚓ Türk Loydu, dikkatle izlenmesi gereken, büyük amaçları olan önemli bir klas kuruluşudur. (*)

⚓ Türk Loydu, Paris MoU Klas Kuruluşları Performans Listesinde aralıksız 11 yıldır " Yüksek Performans " kategorisinde başarıyla yer almaktadır. (**)

(*)



Lloyd's List – En Büyük 100 Raporu
Aralık 2016

(**)



Paris MoU - Recognized Organization Performance Table
2014-2016



ENERGY



Kaliteyi Seçin

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



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

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

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

DENİZ TİCARET ODASI, DOĞU AKDENİZ'DEKİ HAKLARIMIZIN TAKİPÇİSİDİR

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın haziran ayı meclis toplantısında gündem Doğu Akdeniz'deki sondaj çalışmalarını ile yükselen tansiyon ve denizcilik sektörünün envanter çalışmalarıydı. İMEAK Deniz Ticaret Odası, mecliste okunan basın açıklamasıyla denizci bir sivil toplum kuruluşu olarak denizlerdeki egemenlik haklarımızın arkasındayız mesajı verdi.



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

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclisi'nin 15. oturumu Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın, hoş geldiniz sözleriyle açıldı. Çakır, öncelikle denizcilik camiasının büyüğü Yılmaz Ulusoy'un sağlık durumu hakkında hazirunu bilgilendirdi. Çakır, Ulusoy'un sağlık durumunun iyi olduğunu söyleyerek yerine oğlu Mehmet Yılmaz Ulusoy'un vekalet edeceğini söyledi.

Çakır'ın ardından sözü alan Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen Meclis'e vefat haberlerini okudu. Türkmen şunları söyledi: "Odamız üyesi Oğuz Ragıp

Deval, Odamız Eski Genel Sekreteri Muzaffer Akkaya'nın eşi Nergis Akkaya, Odamız meclis üyesi Faik Şekerci'nin gelini, Bülent Şekerci'nin eşi Elçin Şekerci, Odamız üyesi Nesa Denizcilik Yakıt Nakliyat sahibi Necati Saruhan vefat etmiştir. Ölenlere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine ve camiamıza başsağlığı diliyorum."

DOĞU AKDENİZ'DEKİ GELİŞMELERE DTO'DAN TEPKİ

Cenaze haberlerinden sonra Alkın Kalkavan'ın TFF Yönetim Kurulu üyesi

olduğu meclise bildirilip, tebrik edildi. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, "Son günlerde ülkemizin ve uluslararası kamuoyunun gündemini çokça meşgul eden Doğu Akdeniz'deki sondaj çalışmaları ile alakalı gelişmelere yönelik bir duyuruyu kamuoyu ile paylaşmak istiyorum" sözlerinin ardından gündemi meşgul eden konu hakkında basın açıklamasını okudu: "Güney Kıbrıs Rum Kesimi'nin Türkiye Petrolleri gemilerinde çalışan Türk, İngiliz, Hırvat personele yönelik sözde tutuklama emri ve bu kararı uluslararası bir karara çevirme çabası



Adem Kocadağ



Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu

Türkiye'nin enerji bağımsızlığı ülküsüne beyhude bir darbe vurma çabasıdır ve zayıf bir çabanın ötesine geçemeyecektir. Türkiye'nin kendi münhasır ekonomik bölgesinde enerji kaynağı araması uluslararası alanda en doğal hakkı olduğu gibi gemilerimizde çalışan kişileri hedef alan hukuksuz yaklaşımlar da, en demokratik ve liberal iş sahalarından olan denizcilikte emeğin serbest dolaşımına engel teşkil etmektedir. Bunun Uluslararası Çalışma Örgütü kurallarında, Uluslararası Denizcilik Örgütü nezdinde bir karşılığı bulunmayacağından eminiz. Türkiye'nin geç ama kararlı biçimde etrafındaki denizlerde ve uluslararası hukukla belirlenmiş münhasır ekonomik bölgesinde enerji araması engellenemeyecektir. Deniz ve enerjisiyi birleştiren ve Türk denizciliğinin vizyonunu da geliştiren bu projelerin arkasında ilgili meslek örgütlerinden biri olan biz de duruyoruz. Dışişleri Bakanımızın da açıklamasını destekliyor, bu hususta Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin denizci fertleri olarak uluslararası alanda da üstümüze düşen temaslarda bulunacağımızı önemle belirtiyoruz. Hem, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın Deniz Ticareti Odası üyesi olması sebebiyle hem de, Türk gemi adamlarının uluslararası menfaatleri söz konusu olduğunda bölgesel ve küresel tüm uluslararası denizcilik örgüt, oluşum ve sivil toplum kuruluşları nezdinde Deniz Ticaret Odası olarak elimizden gelen desteği ve takibi sağlayacağız. Kamuoyuna saygıyla duyururuz..." Basın açıklamasının ardından oda meclisinin 09/05/2019 tarihli ve 14

sayılı toplantı zabıtları oylandı ve kabul edildi. İkinci gündem maddesi olarak 2019 Nisan ayı nizamı ve münakaleleri Adem Kocadağ tarafından okunduktan sonra oylandı ve kabul edildi. Üçüncü gündem maddesi olarak, TOBB 73. Genel Kurulu'nda Oda ve Borsa Meclis üyelerine net 75 lira huzur hakkı ödenmesi hakkından feragat edilmesi oda meclisinde oylandı ve kabul edildi.

"BİR YERE HAVAN TOPU ATACAĞIZ AMA AÇISINI, HIZINI BİLMEMİZ LAZIM"

Meclisin dördüncü gündem maddesi, Meclis Envanter Komisyonu çatısı altında devam eden Türk denizcilik sektörünün envanterini çıkarma çalışmalarıydı. Envanter çalışmasını gerçekleştirecek Kaykayoğlu İnovasyon ekibinin başında yer alan Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu çalışmalarla ilgili bilgi vermek üzere kürsüye geldi. Kaykayoğlu kendini tanıttikten sonra şunları söyledi: "Nasıl siz Deniz Ticaret Odası'nı 1981'de kurup 1982'de yasalaştırdığınız zaman heyecan içindeyseniz, bizim de üç haftadır heyecanımız bu yönde. Sizin bu heyecanınızı biz iliklerimizde hissediyoruz. Bunun için yapacağımız projeyi de çok çok önemsiyoruz. Yapacağımız proje sizin rakamlarınızı net olarak ortaya koyacak. Sadece sizlerden değil, dünyada bizi takip eden pek çok kurumdan, Türkiye'de bizi takip eden sivil toplum örgütlerinden, en önemlisi DTO'nun yıllardır oluşturduğu defterlerden, datalardan çok güçlü bir durum tespiti yapmak istiyoruz. Bir yere zıplayacağız ama zıplayacağımız

yeri bilmemiz gerekiyor. Bir yere havan topu atacağız ama açısını bilmemiz lazım, hızını bilmemiz lazım. 2023'e kadar hangi dereceyle atalım? 2053'e kadar hangi dereceyle atalım? 2063'e kadar hangi dereceyle atalım? Bu havan topu mermisini ben Türkiye'nin denizcilik sektöründeki potansiyeli olarak görüyorum, birçok alanda 48 meslek komitesinin her birine dokunmak, tabii bunu yaparken bir akademisyen olarak biz elimizdeki verileri kullanmak istiyoruz. Birkaç yıl önce burada yapılan çalışmanın her türlü datasını Sayın Başkanım bizimle paylaşarak çok yararlı adımlar atıldılar. Biz bu verileri kullanacağız. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü ile çok iyi ilişkilerimiz var, oradaki verileri de kullanacağız. TÜİK'teki verileri de kullanacağız. Biz üç haftadır Türkiye'de son on yılda yapılan doktora, master tezlerini, projeleri tek tek inceliyoruz."

İSTİKAMET 2023...

"İlk hedefimiz 2023'e kadar nereye koşacağımızı tespit etmek" diyen Kaykayoğlu konuşmasına şöyle devam etti: "Rakamlarımızı öğrenelim ki, nereye koşacağız bunu bir anlayalım. Bunu yapmak için de proje adımları çıkarttık. Proje adımlarının içinde çok önemli bir web kısmı var, medya tasarımı kısmı var. Ama web tasarımı kısmı üyelerimizin bilgilerini girdikleri, bizim aldığımız bir şey değil. 'Ne yapmışız son altı ayda?' dediğimiz zaman hemen bir grafiğe dönüşebilecek bir web tasarımı yapıyoruz. Bir bakanımız, Sayın Turhan Bey bizden bir şey istediğinde, 'Sayın Bakanım, hemen yolluyorum' deyip birkaç tuşa basıp yollanabilen bir web tasarımı yapmayı düşünüyoruz. Bu web tasarımının canlı olmasını istiyoruz. Yani beş ayda bitecek bir şeyden bahsetmiyoruz."

"BENİM ÜSTÜMDEKİ ÜLKELERİ GEÇMEM GEREK"

"Envanteri çalışabilmek için komitelerle ve başkanlarıyla toplanacağız ki, bugün web sitemizde size özel olarak dikilmiş sayfaları beraber oluşturacağız" diyerek konuşmasını sürdüren Kaykayoğlu, "Kaç çalışmanız var, ne kadar kazanıyorsunuz

gibi bilgiler devlette var. Bizim derdimiz stratejik. Benim üstümde olan ülkeleri geçmem gerek. Benim Yunanistan'ı zorlamam lazım; benim İngiltere'nin, Norveç'in mantığını anlamam lazım. Ben bu rakamları bilmeliyim ki, kendime bir çita koyabileyim. Bizim bu projedeki hedefimiz rakamların yanında bir yol gösterebilmek” sözleriyle projenin istikametini çizdi.

Kaykayoğlu yapılacak web sitesinin niteliklerine değinerek, “Biz biraz daha global daha stratejik konuları içeren bir envanter çalışması yapmayı planlıyoruz. Diğer rakamları da tabii ki temel olarak koyacağız. Bu bakımdan envanter sorularının çıkartılması bizim için büyük önem arz ediyor. Daha sonra yapacağımız bu sihirli web sitesi, odamızın üzerinden çalışacak. Şifreyle girilecek, herkes girebilecek. Bugün verdiğiniz verileri uygun gördüğünüz şekilde büyük ölçüde görebileceksiniz. Bittiği zamanda size verilen üyelik numaralarıyla istediğiniz verileri çekebileceksiniz. İngilizce olacağı için uğraştığınız şirketteki raporları gönderebileceksiniz. Bunların hepsine yönetim kurulumuz karar verecek” ifadelerini kullandı.

Kaykayoğlu konuşmasına Türk denizcilik sektörünün potansiyeline değinerek devam etti. Kaykayoğlu konuşmasında sektörün istenen yerde olmadığını daha iyi olabileceğine değindi ve sordu: “Önümüzde kim var?” Kaykayoğlu şunları söyledi: “Danimarka, Fas, Birleşik Krallık, Tayvan. Fena bir yerde değiliz. Beki biraz daha yukarı çıkmamız lazım. Belki de burada kalacağız 2023'e kadar. İlk önce rakamlar, sonra havan topunun açısını bulmak istiyoruz. 2018 datalarına göre Türkiye çok da kötü durumda değil. Niye kaygılıyız bu kadar? Hindistan'ı bile geçmişiz. İsviçre'yi geçmişiz. Belçika'yı geçmişiz. Danimarka'yı geçebiliriz, ilk hedefimiz bu olmalı.”

“LİMANLARDA ATAĞA KALKMALIYIZ”

Kaykayoğlu inovasyon konusunda yapılacak çok iş olduğunu vurguladıktan sonra özellikle denizcilik eğitimi konusunda da çıkartılacak envanterin

yeni bir yön çizeceğini söyledi. Kaykayoğlu envanter çalışmasının hangi rakamların nasıl değiştirilmesi gerektiğini de göstereceğini söyledi. Özellikle limanlar konusunda sektörün ciddi bir atılıma girmesinin elzem olduğunu da ayrıca vurguladı. Kaykayoğlu, “Dünyanın en yoğun 20 limanında biz yokuz. Daha çok Güneydoğu Pasifik, Asya ülkelerini görüyoruz. Belki de 2033'e kadar bu listeye bir yerden girmemiz lazım. İstanbul, İzmir, Mersin, Antalya Limanımız bu listeye bir yerden girmesin mi?” diyerek düşüncesini belirtti. Kaykayoğlu fiyat belirlemeden, sanayi kümelenmesine, Avrupa ile entegrasyondan, dünyadan neler istediğimize kadar birçok konuda envanterin katkılarının olacağını belirtti.

“TECRÜBE VE VİZYON ENVANTERİ DE OLACAK”

Kaykayoğlu, “Genel bilgi, ithalat, ihracat, çalışan, gemi sayısı, balıkçı sayısı, her şeyi çıkartacağız” dedi ve ekledi: “Envanteri tecrübe ve vizyon envanteri olarak da kullanmak istiyoruz, sadece rakamlar değil.” Kaykayoğlu envanter konusunda uluslararası literatürü ve külliyatı baştan başa taradıklarını, gemi inşadan, balıkçılığa kadar başarılı olan ülkelerin stratejik adımlarını not ettiklerini söyleyerek konuşmasını sonlandırdı ve ardından soruları kabul etti. İlk söz alan Marina İşletmeciliği Komitesi Başkan Yardımcısı Süheyl Demirtaş, benzer bir çalışmayı GİSBİR Genel Sekreteri olduğunda kendisinin yaptığını belirtip, bu çalışmada birçok kayıtlı kayıtsız tersaneyi yerinde incelediklerini söyledikten sonra bahsedilen havan topunun birinci hedefinin denizcilik sektörünü stratejik sektör ilan etmek olması gerektiğini söyledi.

Ruhi Kaykayoğlu, “Çocuk parkına dönmüş tersaneyi envanterde buldurmamamız gerekiyor. Tabii ki çocuk parkına dönmüş tersaneyi keşfetmek kolay değil. Buraya gelen Deniz Ticaret Genel Müdürlüğü uzmanı, devletin üst kademe müdürü dedi ki, ‘Hocam, biz her şeyi bitirdik, tüm rakamları vereceğiz size...’ Nereden



Cihan Ergenç

bitirdiniz? ‘Hocam, gelirler idaresine gittik, herkesin çalışan sayısını biliyoruz, herkes ne kadar gayret ediyor biliyoruz. Bizde resim var’ dedi. Tamam, devletin resimleri var. O zaman benim işim kolay. Ama olay o değil. 32 yıl sonra da konuşacağız. Burada mühim olan bu proje bittiği zaman bir sistematığı geliştirmemiz lazım” ifadeleriyle Demirtaş'ın sözlerine ekleme yaptı.

Ardından denizcilik ekonomisi üzerine çalışmalarıyla tanınan Ekonomist Harun Şişmanyazıcı söz alıp, yapılacak envanter çalışmasının sadece bir envanter çalışması mı, yoksa strateji planı mı olduğunu sordu. Ruhi Kaykayoğlu, “Bizim çalışmamız rakamları ortaya çıkaracak bir envanter çalışması. Envanter çalışması biterken de biz komitelere, çok değerli üyelerimize bir stratejik öneri getirmek istiyoruz” diyerek cevap verdi.

Şişmanyazıcı, “Denizcilik sektörünün oluşturulmuş bir stratejik planı yok. Dolayısıyla belki bu rakamlar belirlendikten sonra yani envanter çalışmasından sonra geleceği planlamamız lazım. Bu çok önemli... Ne kadar yapacağız bunu? 20 yıl için mi 50 yıl için mi? Ona göre hedefleri koymak lazım” ifadelerini kullandı.

“LNG ÇALIŞMADA MUTLAKA YER ALMALI”

Bunker ve Gemi Yakıt İkmal Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroglu ise söz alıp, 2020 IMO regülasyonları ile birlikte denizcilik sektöründen kartların yeniden



Mustafa Muhtaroglu

dağıtılacağını LNG gibi yeni yakıtların hayatımıza gireceğini belirtti. Muhtaroglu geçmişte bu plansızlığın Türkiye'ye milyar dolarlar kaybettiğini, sunumda da bu konuda bir eksiklik gördüğünü belirterek bunların çalışmaya dahil edilmesini rica etti. Kaykayoğlu cevaben bunların sunumda yer almadığını ama çalışmada yer alacağını söyledi.

Muhtaroglu'ndan sonra söz alan Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, denizcilik sektörü için envanterden de önemli olanın stratejik vizyon olduğunu ve Deniz Ticaret Odası olarak 10 yıllık stratejik planın herkesin elini taşın altına koymasıyla oluşturulmasını ve devlete sunulması gerektiğini söyledi. Söz alan Arif Ertik, Doğu Akdeniz'de yaşanan gelişmeleri değerlendirerek, "Adı Türk, bayrağı Türk olan sismik araştırma gemilerimizin içinde bir tane Türk akademisyen yok, stajyerimiz yok... Teknik Üniversitelerimizde gemi inşa bölümleri var, yanında Deniz Bilimleri Fakültesi var onlar da gemi inşa yapıyorlar" ifadelerini kullandıktan sonra Türkiye'nin offshore teknolojilerinde geçmişe göre geride olduğunu vurguladı. Ruhi Kaykayoğlu cevaben, denizcilik konusunda detaylı bir kariyer ve geleceğin meslekleri çalışmasının da yapılması gerektiğini vurguladı.

"İRAN AMBARGOSU TRANSİT TAŞIMACILIĞA ZARAR VERİYOR"

Ruhi Kaykayoğlu'nun sunumunun sona ermesinin ardından, bir aylık



Yusuf Ziya Çakır

meclis faaliyetlerini gösteren video sunum hazırlan ile paylaştı. Videonun izlenilmesinin ardından, Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komitesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır söz aldı. Çakır'ın konuşması özellikle Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yaşanan gelişmeler ile alakalıydı.

Çakır Giresun Limanı'nın yaşanan gelişmelerle iyi bir ivme kazandığını, Ordu'da yapılan yeni tünel ile Karadeniz Bölgesi'nden gelen sebze ve meyvenin Rusya'ya taşınmasında Doğu Karadeniz limanlarının rolünün artacağını söyledi. Çakır, Soçi Limanı'nın transit taşımacılık dışında bütün yük operasyonlarına kapatılması sebebi ile Andrey Limanı'na sevkiyatın olacağını belirterek, "Fakat bu limanda da gümrük hizmetlerinde aksaklıklar olduğu için devletimizin ilgili birimleri orayla da temas halinde bulunmakta. Moskova üzerinden çözümlenmeye çalışıyorlar. Transit taşımacılığı biliyorsunuz, bizim limanlarımız genelde Samsun da dahil olmak üzere Giresun, Ordu, Hopa Limanları transit taşımacılığa yönelik olarak konumlandırılmış limanlar" sözlerinin ardından İran ambargosunun özellikle buradaki transit taşımacılığa ciddi zarar verdiğini vurguladı.

Çakır, Doğu Karadeniz Limanları üzerinden yapılan canlı hayvan ithalatına da değinirken geçmişte Orta Asya'ya taşınmak üzere Hopa Limanı'na getirilen yüklerin Hopa ve Batum arasındaki tren yolu uzatmasının yapılmadığı için tamamen kesildiğini belirtti.



Arif Kenan Türkantos

TDİ'NİN TARİFE DEĞİŞİKLİĞİ

Çakır'ın ardından söz alan Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos TDİ'nin yaptığı tarife değişikliklerine değinerek konuşmasına başladı: "TDİ'nin tarife değişikliğinde Sarayburnu, Tekirdağ var. Ama Sarayburnu ile ilgili bölümde hiçbir ibaresi olmayan 7. sayfasında bir yere yazmışlar; bayram ve tatillerde %50 zam yapılır diye. Ayak basma parası, ISBS, barınma ve su parasına bayram zammı charge ediyorlar. Kendi ayağımıza kurşun sıkılmış vaziyetteyiz. 60.000 lira toplam fark çıkmış." Kenan Türkantos, "O kalemlerle, bu kafayla giderlerse, orası herhalde boş kalır diye korkum var" diyerek endişesini dile getirdi. Türkantos bu tip tarife değişikliklerinin DTO'ya bildirilmesi gerektiğini söyledi.

Türkantos konuşmasının ikinci bölümünü ordinoya ayırdı. "Ordinonun olup olmaması, ücretinin şu ya da bu olması, şahsen beni ve şirketlerimi alakadar etmiyor" diyen Türkantos gümrüklerde yaşanan sıkıntılarla ilgili, Ticaret Bakan Yardımcısı ile görüşen Tamer Kıran'a teşekkür etti. Türkantos konuşmasında Gümrük Komisyoncuları Birliği'nden atılan bir firmaya da değindi, yansıtılan kalemlerle 50 lira masrafı olan yükün, 1550 liraya geldiğini belirterek, ürünlerin gümrüğe terk edilmesi gibi sonuçlarla karşılaştığını ve bu tarz insanların camialara zarar verdiğini vurguladı. Yolcu gemilerine uygulanan pasaport uygulamalarındaki aksaklıklara değindi ve bu gemilerin Türkiye gelmekten vazgeçtiğini örneklerle aktardı.



Semih Dinçel

Türkantos'un konuşmasından sonra TDI Genel Müdürü'nün haber göndererek her türlü rakam konusunda konuşmaya hazır olduğu iletildi.

“NİSAN AYI KÖTÜ GEÇTİ, MAYISTA DURUM İYİ”

Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi Başkanı Semih Dinçel kürsüye gelerek, navlun piyasalarındaki durumu meclise ilettili. Dinçel konuşmasına VLCC tankerlerin 2018 ortalamasının altında olduğunu söyleyerek başladı. “Charterlar hala yüksek” diyen Dinçel, düşüşler oraya da yansiyacaktır” dedi. “Kimse gemisini maliyet rakamları düşük diye düşük fiyattan vermiyor” vermiyor diyen Dinçel, kötü geçen nisan ayına rağmen mayısta artış yaşandığını söyledi.

Uzun süreli gemi kiraya almak isterseniz piyasa rakamlarının üstüne çıktığını vurgulayan Dinçel, piyasa düştüğü zaman yıllık bazda değişiklikler olduğuna değinip, “Mayıs ayında tanker piyasası düştüğü için VLCC’lerde bazı operatörler uzun süreli geri almak istemişler” dedi. Dinçel, uzun süreli bağlantı piyasası düşük tespitinde bulundu.

“Demir cevheri çok hızlı bir yükseliş yaşıyor” diyerek devam eden Dinçel, Hürmüz Boğazı’ndaki gelişmelerle petrol fiyatlarının yükseldiğini ve daha da yükselmeye gebe olduğunu söyledi. Demir çelik üretimiyle gemilerin kazancı arasında bir korelasyon yakalandığını söyleyen Dinçel, “Gördüğümüz gibi ikisi de kuvvetli. Bir önceki nisan sonunda



Hakan Çendik

negatif uyumsuzluk zaten bitmişti, pozitif uyum kendini gösterdi. İkisi de yukarı gidiyor. Biz bunu niye takip edeceğiz? Biz demir çelikte bir düşüş ya da düz gitme görürsek, buradaki yükselişe bakacağız, bir sonraki ay yansıyabilir” dedi.

“KÜÇÜK TONAJLARDA TABLO OLUMSUZ”

Dinçel düşük tonajlarla konuşmasına devam ederek, küçük tonajlarda olumsuz bir tablo olduğunu belirtti. Dinçel, “Ukrayna ve Rusya’nın Table Sendromu’nun sona ermesi ve Türkiye ile diğer Müslüman ülkelerdeki uzun bayram tatili nedeniyle piyasada açık olan 2000 ile 12000 ton geminin miktarı kargo tekliflerinin neredeyse 3-4 katı” diyerek gelişmelerin kaynağına değindi.

Dinçel bu olumsuz tabloya rağmen tek olumlu durumun yakıt fiyatlarının düşüklüğü olduğuna değindi. Semih Dinçel uluslararası konjektüre bağlı olarak rakamların değiştiğini, gelecek ay daha iyi haberlerle huzura gelmek istediğini belirterek konuşmasını noktaladı.

KOSDER Genel Sekreteri ve Meclis Üyesi Hakan Çendik, Balast Water Treatmen ile ilgili bir teşekkür için kürsüye gelerek, “Yaklaşık 195 gemi bu sisteme dahil oldu. Bu komitenin başkanlığını yapan, emek veren, yaklaşık dokuz aydır çalışan, bu süreci tamamlayan başta Murat Er arkadaşımıza, Hüseyin Konan’a, Rasim Akar’a, Sinan Atasoy’a, Hüseyin Kocabaş’a ve Arif Uzuner’e ben teşekkür ediyorum” dedi. Çendik, Deniz Ticaret Odası’nın yayına aldığı staj portalının



Yılmaz Onur

armatörler tarafından desteklenmesi gerektiğini vurgulayarak destek talep etti.

OSLO BÜYÜKELÇİLİĞİ’NE TEŞEKKÜR

Onursan Genel Müdürü Yılmaz Onur da bir teşekkür için söz alıp, “Biliyorsunuz, 4-7 Haziran’da Nor-shipping vardı. Biz de Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği ile katıldık. Ben buradan Oslo Büyükelçiliği’ne çok teşekkür ediyorum. Çünkü bizi hem evinde ağırladı, ayrıca başka bir alanda yabancılarla birlikte ağırladı. Kendisine bu hususta gerçekten göstermiş olduğu alakadan dolayı teşekkür etmek istiyorum” ifadelerini kullanarak Oslo Büyükelçiliği’ne teşekkür etti.

DTO’NUN STAJ PORTALI İÇİN DESTEK ÇAĞRISI

Tüm konuşmaların sona ermesinin ardından Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye geldi. Kiran konuşmasına DTO’nun yeni yayına alınan staj portalı ile başladı. Kiran şunları söyledi: “Staja ihtiyacı olan öğrencilerin tespiti ve bunlara staj imkanı sağlamak arzusunda olan armatörlerin, işletmecilerin tespiti, onların buluşturulabilmesi için Deniz Ticaret Odası’nın web sayfasında bir program yazılımı yaptırdık.

Bu yazılım devreye girdi ve Hakan’ın da söylediği gibi ülkenin çeşitli denizcilik okullarından 283 öğrenci şu an itibarı ile staj talebini buraya ilettili. Buna mukabil sadece 10 firmamız buraya giriş yaptı. 10 çok az bir sayı. Bizim burada yaptığımız arz ile talebi bir



Tamer Kiran

araya getirmek. Talep geldi ama arzı da vermek lazım. Şimdi ben bütün armatör üyelerimizden, işletmeci üyelerimizden yolcu motorları, deniz otobüsü vs. bütün işletmelerimizden bu konuya azami ehemmiyet vermelerini rica ediyorum. Öğrencilerin, bu ehliyetlere hak kazanabilmesi için, stajlarını yapması gerekiyor. Bu stajları yapmadan, ehliyetlerini alamazlar. Ülkemizde denizcilik eğitimi sayısal olarak hakikaten son derece üst seviyelere çıkmış durumda. 49 denizcilik meslek lisesi, burada okuyan yaklaşık 7500 öğrenci var. Fakültelerimizde, ön lisans ve lisansta yaklaşık olarak 10.000 civarında öğrencimiz var. Ortalama eğitim süresi 5 yıl olsa her yıl 2000 civarında staj ihtiyacı var. Bunu bir şekilde çözmemiz gerekiyor.

Bunun için armatör üyelerimizin elini taşın altına koymasına gerekiyor. Biz de oda olarak bu konuda bir takım çalışmalar yapıyoruz ama öncelikle gelecek olan mesleki talebi görmek istiyoruz. Bu anlamda odamızın web sitesinde açılmış olan portal bu amaca hizmet ediyor. Bugün bir ekleme de yapıyorlar. Firmanın istediği öğrenciyi tam anlamıyla seçebilmesi ve iletişime geçebilmesi için birtakım eklemeler yapıldı. Şu anda faal halde. İnşallah amaca hâsıl olur.”

“KIYI TESİSLERİNİ DÜZENLEYEN GENELGE ERTELENDİ”

Başkan Tamer Kiran konuşmasına kıyı tesisleri işletme izinleri ile devam etti. Kiran, “Geçen sene hatırlarsanız kıyı tesislerine işletme izni verilmesi kapsamında mevcut kıyı tesislerinin proje revizyonları ile vaziyet planı onayları hakkında bir genelge vardı; 2008/6 sayılı - genelge. Bu limanlarımızdaki rıhtım yapılarının, iskele yapılarının mevcut durumunun tespit edilip günümüz şartlarına göre revize edilmesini gerektiren birtakım teknik şartları içeriyordu. Bununla ilgili özellikle limancı üyelerimizin ciddi sıkıntıları vardı. Bu genelgenin ya mevcut şartlar göz önünde bulundurularak değiştirilmesini ya da ertelenmesini arzu ediyorlardı. Nitekim Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile yaptığımız çalışmalar neticesinde sağ olsunlar bu genelgenin gündeme gelişi ertelendi.

Bu bir yıl içerisinde günümüz şartlarına uygun bir şekilde tekrar bu genelgeyi nasıl yazabiliriz, yazdırabiliriz? Bunun çalışmalarını yapacağız. Özellikle liman işletmecisi üyelerimiz bir nebze olsun nefes aldı. Ama iş bitmiş değil. Dolayısıyla çalışmanın devam etmesi gerekiyor” diyerek konu hakkında son günlerde

yaşanan gelişmelerle konuşmasına devam etti.

ENVANTERİN ÖNEMİ

Tamer Kiran yaptığı konuşmada, Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu'nun başını çektiği envanter çalışmalarına da değindi. Kiran, “Hocamız sağ olsun çok güzel bir sunum yaptı, ben çok heyecanlandım. Bir saat on dakika civarı sürdü. Ama böyle hayati bir konunun değil bir saat, iki saat sürmesi de hiç sorun değil. Değerli meclis üyeleri, ben 20 senedir, 1999'dan beri meclis üyeyim. Ben buraya geldiğimde öğleden sonramı bitmiş farz ediyordum. Burada bir saat az oturmuşum, bir saat fazla oturmuşum, çok da dert etmiyordum. Sizlere de şiddetle bunu tavsiye ederim. Tabii ki toplantıların da bir süresi var. Ama üç saat bu işin hakkıdır. Üç saatinizi burada, bu salonda harcamaya psikolojik olarak kendinizi hazırlamanızı şiddetle tavsiye ediyorum. En verimli böyle olacaktır. Ruhi Hoca ve ekibinin yaptığı çalışmayı çok önemsiyoruz. Sağ olsun, Meclis Başkanı Sayın Salih Kaptan ve Adem Kocadağ çok uğraşiyor, çok mesai harcıyorlar bu konuya. Biz de Yönetim Kurulu olarak ilk bize sunum yapılan kadar hakikaten bu kadar verimli ve böyle güzel bir tabloyla karşılaşacağımızı ön görmüyorduk. Ama Ruhi Hoca ve ekibi başka bir bakış açısıyla olaya girdi. Bizim tereddütlerimizi, endişelerimizi kendisine aktardığımızda ki biraz önce sizler de bir kısmını aktardınız, yeterli, doyurucu cevaplar aldık. Sözleşmemizi yaptık, çalışma başladı” diyerek çalışmaya verdiği önemi vurguladı.

“FİRMALAR KENDİNİ SAKLAMASIN”

Kiran envanter çalışmaları ile ilgili konuşmasına devam etti: “Bu çalışmanın en önemli ayağı yine bizleriz. Biz ne kadar o ekibe yardımcı olursak çıkacak sonuç o kadar sağlıklı olacaktır. Biz ne kadar uzak durursak, ne kadar saklanırsak, sonuç o kadar zayıf olacaktır. Deniz Ticaret Odası bu konuyla ilgili bir bedel ödüyor. Bir maddi karşılığı var bu işin. Siz saklanırsanız o bedelin karşılığını o kadar az alacağız. Neticede hepimizin ortak parası, tam amaca



hizmet etmeyen bir şekilde harcanmış olacaktır böyle olursa. Amacımız bunun mümkün olabildiğince sağlıklı bir neticeye ulaşmasını sağlamaktır. Dolayısıyla yapılacak görüşmelerde çekinmeyin, lütfen gelin ve endişenizi dile getirin. ‘Ben sana bunu söyleyeceğim ama sen nasıl saklayacaksın? Nerede saklayacaksın? Beni bir ikna et...’ şeklindeki sorularınızı sorun. İkna olmaya çalışın. Olamazsanız da kararınızı yine ona göre verin; ama baştan istememezlik etmeyelim. Elimizden geldiğince bu çalışmaya katkı sağlayalım. Çünkü farklı bir bakış açısıyla yepyeni bir çalışma olacak ve inşallah da güzel bir netice elde edeceğiz. Bunun sıkıntısını yaşıyoruz. Ben programlara çıkıyorum, konuşuyorum. Ayda 15 kere falan konuşma yapıyorumdur. Dolayısıyla veriye çok ihtiyacım oluyor. Bir yerde 10, bir yerde 8, diğer yerde 14 dediğin zaman, güvenilirliği de biraz zedeliyor, konuya hakimiyetle ilgili sıkıntı yaşıyorsun. Dolayısıyla mümkün olduğunca sağlıklı veriyi bizim elde etmemiz gerekiyor. Bunun da yolu bu çalışma. İnşallah 5-6 ay sonra bu çalışmanın meyvelerini toplarız. Dolayısıyla envanter çalışmasına %100 desteğinizi bekliyoruz.”

UKRAYNA DENİZ TİCARET ODASI'NDAN ZİYARET

Kıran'ın konuşmasındaki başlıklardan biri Ukrayna Deniz Ticaret Odası Başkanı'nın DTO'ya yaptığı ziyaretti. Kıran, Ukraynalı denizcilerin kendi sektörleri için fikir aldıklarını belirterek, “Ukrayna Deniz

Ticaret Odası Başkanı hakikaten bizi örnek alan bir yapı olduklarını ve bizde olduğu gibi bütün Ukrayna'da denizcilik alanında hizmet veren bütün kuruluşları kapsadıklarını söyledi. Ama bizden ufak bir farkları olduğunu tespit ettik. O da üyeliğin mecburi olmadığı. Dolayısıyla bu konuyu nasıl çözebilecekleri konusunda yardım talebini iletiler. ‘Kanun çıkartacaksınız o zaman’ dedim. ‘Benim üyem benden çok daha yukarılara ulaşabiliyor. Bana ihtiyacı kalmıyor, bana ihtiyacı kalmayınca bana üye olmuyor’ dedi. İlginç bir toplantıydı. Biz yapımızı anlattık, tecrübelerimizi anlattık. Kaptan bunu nasıl uygulayabileceğini düşünme düşünme yanımızdan ayrıldı. İnşallah iyi bir şeyler yapar. Ama model olarak aynı uygulamışlar. Bütün denizcilik sektörünü kapsayacak şekilde bir oda kurmuşlar Kiev’de. Bazen tartışılır neyi ne kadar söylemeli diye. Mümkün olduğunca şeffaf olmak iyidir” ifadeleriyle Kiev’de kurulan odaya verilen desteği meclis ile paylaştı.

BODRUM'A YENİ BİNA ALIMI

Kıran konuşmasında DTO Bodrum Şubesi'nin eski yönetim binasının satılması meselesine de değindi. Başkan Tamer Kıran şunları söyledi: “Şimdi biliyorsunuz iki toplantı önce sizden bir yetki almıştım. Neydi bu yetki? Bodrum şubemizin eski binasının satılması ve yeni binanın da satın alınmasıyla ilgili. Bu geçen süreçte, sahibi olduğumuz binayı -sizlerden yetkiyi almıştık ama bir rakam belirtmemiştik- kayıtlara geçmesi açısından 2.750.000 Türk Lirası'na

sattığımızı buradan sizlere belirtmek istiyorum. Çünkü bu odada duyuldu. Duyulmasaydı söylememek daha faydalı olurdu. Ama duyulduğu için bunu sizin bilmenizin bir mahsuru yok. Bununla ilgili de 93.355 lira masraf ettik. İki eksper raporu almıştık; 3100 lira. Aradaki komisyoncuya 48.675 lira komisyon vermişiz. Bu %1.5 ve KDV ücretidir. Tapu harcı vermişiz %1.5, KDV'si yok. 41.250 lira harcamışız. Toplamda 93.355 lira. Yani demek ki 2.650.000 kusura satmışız burayı. Ayrıca içinde olduğumuz binayı satın almak istiyoruz. Ama çok da fazla yanıp tutuşmuyoruz burayı alalım diye. Çünkü 20.000 lira kirayla oturuyoruz. Tahsil ettiğimiz para kasamızda duruyor. Eğer makul değerde buluşabilirsek, içinde bulunduğumuz binayı satın alacağız.”

“BORÇSUZ BİR DTO OLARAK YOLA DEVAM ETMEK İÇİN ÇALIŞIYORUZ”

Tamer Kıran, DTO'da birçok konunun oybirliği ile meclisten geçtiğini hatırlatıp, “1.000.000 lira aktarma yaptık. Yüksek bir rakam olduğu için ben yine de bilgilendirmek amacıyla söyleyeyim. Bizim sene başında dolar cinsinden döviz kredimiz vardı. 30 Nisan itibarı ile bu döviz kredisi dolayısıyla 3.846.666 dolar borcumuz var. Bir de Türk Lirası kredi borcumuz vardı, o ayrı. Çünkü kur farkı sadece yabancı paradan olan kredi borcuna işledi. Bu 3.846.666 doların 1.746.666 dolarını ödedik. 2.100.000 dolarını da bir yıl vadeli Türk Lirası'na dönmek üzere uzatma yaptık. Yaptığımız bu iki işlemden dolayı 1.800.000 küsurluk bir kur farkı oluştu. Bizim bütçemizde 800.000-900.000 lirası vardı. Bir kısmını da buradan aktararak bu hesabı kapatmış olduk. Bundan sonra kur farkı zarar görmeyeceğiz. Borç durumumuzu azaltıyoruz, odamızın kaynaklarıyla. Piri Reis Üniversitesi'ne bu ay itibarı ile yaptığımız bağış 10.100.000 lira olmuştur, beş ayda. Her ay 2.000.000 Türk Lirası gibi bir rakam, -hatırlarsınız Katar'la yapılan anlaşmadan kaynaklanan alacaklardan bir kısmı alındığı için - bize fazla yüklenmediler. Bize fazla yüklenmedikleri için biz de borcumuzu ödeme imkânına eriştik. İnşallah bu şekilde devam edersek,

önümüzdeki sene bu zamanlarda borçsuz bir Deniz Ticaret Odası olarak hayatımıza devam ederiz. Ya da bina olursa onun kredisi olur. İzmir binasını bugün yönetimle konuştuk. İlgili Yönetim Kurulu'ndaki arkadaşımız burada. Temmuz Yönetim Kurulu'na şu binanın sunumu yapılsın diye konuştuk. Onlar da yapacaklarını söylediler” dedi. Tamer Kiran, “20 Haziranda, önemli bir toplantı olacak burada. Sanayi Bakanlığı'nın bir kurumu olan Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü en üst düzey katılımı buraya gelecek. Sayın Yurdal Şahin, kendisi genel müdür, sağ olsun davetimizi kırmadı ve Genel Müdür Yardımcısı Cengiz Arabacı Bey ile önümüzdeki hafta perşembe günü saat 11’de burada, meclis salonunda denizcilik sektörü ve teşvik uygulamalarını birinci elden direkt bizlerle paylaşacaklar” sözlerini kullandıktan sonra konuşmasını şöyle sürdürdü: “Konu denizcilik sektörü olduğu için armatörlük olarak sakın düşünmeyin. Hepinizle ilgili mutlaka bir şey vardır. Yoksa bile zorlayacağız. Dolayısıyla önce sunumu dinleyeceğiz, sonra sorularımızı soracağız. Yaklaşık iki saat içerisinde kendilerini yolcu edeceğiz. Dolayısıyla 20 Haziran 2019 Perşembe saat 11’i lütfen şimdiden not edin. Biz duyurularımızı zaten yapacağız. Bize teşvikler ve denizcilik sektörünü anlatacaklar.”

“DESTEK VE TEŞVİKLERİ TAKİP EDİN”

Kiran ülkede yaşanan ekonomik tabloya da değindi. Tamer Kiran, “Biliyorsunuz ekonomik olarak ciddi anlamda çalkantılı bir dönemden geçtik. Şu anda daha göreceli daha durağan bir dönem içindeyiz, ama hükümetin ekonomiye yönelik çalışmaları durmuyor. Bunlardan bir tanesini -henüz açıklanmadı ama ajanslara düştü- bilgi mahiyetinde verelim. Takip etmeniz için söylüyorum. Sayın Bakan tarafından açıklanmadığı sürece tam olarak detaylarının doğruluğunu tespit edemeyiz. Dün ajanslara düşen haliyle KOBİ işletmelerine 25 milyar TL’lik yeni bir destek paketi geliyor. Bu destek paketinin içerisinde cirolara göre farklı miktarlarda 5.000.000 ile 50.000.000

TL arasında değişen ve gene kredi garanti fonu dediğimiz, faizi piyasa şartlarına göre daha makul, ödemesiz bir dönemi olan ve yine 12 bankanın katılacağı, faizinin de iniş ve çıkışla bağlantılı olacağı, değişken faiz olacağı bir paket geliyor. Bu paketi takip edin. Çünkü hakikaten faydalı bir şey olabilir. Bu arada tüm devlet teşviklerinin olduğu bir kitap var elimde. Ankara Ticaret Odası bastı, biz onu da web sitemize koyduk. Oradan bakın lütfen. Çok ciddi bir şekilde devletin farklı kurumlarının teşvik ve destek türleri var. Bunları takip etmek kolay değil. Ankara’da gördüğüm en büyük serzenişlerden bir tanesi mali muhasebeciler bu konuda patronlarına yeterli bilgilendirmeyi vermiyorlar. Dolayısıyla bunu da dikkatli bir şekilde takip ediniz” sözleriyle devlet desteklerinin yatırımcılar tarafından takip edilmesi gerektiğinin önemine vurgu yaptı. Kiran, “Yeni web sitemiz dün akşam yayına girdi” dedikten sonra konuşmasına devam etti: “Tamamını bilgi işlemdeki arkadaşlarımız yaptı. Hepsine teşekkür ediyorum. Bu vesile ile ekstra bir giderimiz olmadı demek oluyor. Ben güzel buldum. Keyifli, derli toplu, aradığını daha hızlı bulabilecek şekilde. Duyurular, online eğitim başvurusu, hepsinin içinde yer aldığı güzel bir web sitemiz olduğu kanaatindeyim.”

“BİRİ İÇİN İYİ OLAN DİĞERİ İÇİN KÖTÜ OLABİLİYOR”

“Geçtiğimiz ayın önemli konularından bir tanesi de 1982 yılında yayınlanmış olan Turizm Teşvik Kanunu’nda yapılan değişiklikler oldu” diyerek konuşmasına devam eden Kiran, “1 Haziran’da yayınlandı bu yeni kanun... 7175 numaralı kanun ile ilgili duyurumuzu biz oda olarak yaptık. Burada sektörümüzü ilgilendiren en önemli konu 1982 yılından beri ülkemiz kabotajında, ülkemiz sularında, Türkiye Turizm Bakanlığı’nın vermiş olduğu izin belgesiyle hizmet eden, çalışan yabancı bayraklı tekneler vardı. Bu kanunla bu yabancı bayraklı teknelerin ülkemiz karasularında çalışması yasaklandı. Bu kanun değişmediği sürece yabancı bayraklı tekneler burada çalışmayacaklar. Tabii

bizim üyelerimiz, Deniz Ticaret Odası’nın en büyük sıkıntılarında birisi bu konu. Tek bir sektörü temsil etmediğimiz için aynı sektör içinde farklı işler yapanlar arasındaki çıkar çatışması arasında kalınabiliyor ve bununla ilgili olarak bir aksiyon almamız gerekiyor. Çok zorlandığımız bir konuydu bu. Çünkü işin her iki tarafını da yapan üyelerimiz var. Dolayısıyla burada Turizm Bakanlığı’nın çok şahsi inisiyatifiyle bu karar bu şekilde alındı ve bununla beraber bugüne kadar olmayan bir takım cezalar da getirildi. Tespiti halinde 10.000 TL civarında olan idari para cezası getirildi. Bu bağlamda sektörümüzün bir kısmı için yabancı teknelerin yasaklanması iyi olurken, bir kısmı için iyi olmadı. Hangi açıdan baktığınıza bağlı... Herkesin iyiliğine olduğunu söyleyebileceğimiz, bugüne kadar dalışa yasak olan hassas bölgelerimiz vardı; güvenlik bölgeleri, Çanakkale’de savaşın yaşandığı bölgelerde dalış yasağı vardı. Şimdi Milli Savunma Bakanlığı’ndan izin alınmak şartıyla buralara dalış izni alma imkanı getirildi. Ben bunun dalış sporu yaptıran üyelerimize ciddi anlamda yeni bir kapı açacağını düşünüyorum izinleri almak kaydıyla. Dalış turizmi için faydalı bir konu olacak” ifadelerini kullandı.

“KABOTAJ İÇİN ÇAĞRI”

Başkan Tamer Kiran konuşmasında denizcilerin en önemli bayramı 1 Temmuz, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı Haftası’na da değindi. Kiran, “Biz Deniz Ticaret Odası olarak bu etkinliklere olabildiğince katılım göstermeye çalışıyoruz. Etkinlik organize ediyoruz. Şubelerimizin hepsi o hafta çok çeşitli etkinlikler yapacaklar. Sizler de yaz tatili dolayısı ile o bölgelerde olabilirsiniz. Lütfen oraladaysanız çekinmeyin, gelin. Faaliyetlere katılın. İstanbul’da iseniz onlara destek olun. Ne kadar biz bunları ortaya çıkarırsak, farkındalığımız o derece artıyor. İstanbul’da her yıl olduğu gibi Barbaros’ta tören yapacağız. Bu yıl balo yapmıyoruz. Biraz tasarruf etmekte fayda var. Dolayısıyla İstanbul’daki kutlamalara Barbaros’tan başlayacağız. Dolayısıyla bu faaliyetlerle ilgili duyuruları lütfen takip edin ve mümkün olduğunca katılın”

sözleriyle Kabotaj Bayramı'na üyelerin katılımını talep etti.

KARADENİZ ZİYARETİ

Kıran konuşmasını DTO'nun Karadeniz gezisi ile sürdürdü: "Bu akşam Samsun'dan başlayarak Karadeniz turuna çıkıyoruz. Biliyorsunuz üyelere yakın olmak, mümkün olduğunca onlara dokunmak, onlarla birlikte olmak, dinlemek, dertlerini çözemeseniz bile dinlemiş olmak önemli. Görevlerimizden bir tanesi de bu. Biz de bu bağlamda önceden söz verdiğimiz gibi ziyaretlerimize devam ediyoruz. Bu gece Samsun'a gidiyoruz. Yarın Samsun'da, Ordu'da Giresun'dayız, akşam Trabzon'a geçiyoruz. Cumartesi Trabzon'da, pazar Rize'de ziyaretlerimizi yapıp dönüyoruz. Burada bir şey açıklama ihtiyacı hissettim. Bu ziyaretlere giderken bir kriter koymamız gerekiyordu. Hakikaten çok ciddi bir katılım talebi geliyor. Bu da sonuçta odanın parası. Bunu bir yerde tutalım dedik. Bu ziyaretlerimizi kuruldaki asil, yedek üyeler ve meclis başkanlık divanı ile yapıyoruz. 21 kişi yedek ve asil üyeler, 4 kişi meclis başkanlığı, 5 kişi de sekreterler, fotoğrafçılar. 30 kişilik bir davet yapıyoruz. Bu gezilere yaklaşık 17-18 kişi civarı katılım oluyor. Dolayısıyla lütfen gönül koymayın. Meclis üyelerimiz, sizin de hakkınız bu. Ama yürütme görevi bizde diye biz böyle bir karar aldık. Sizler namına elimizden geldiğince oralarda çalışıyoruz. Parayı biz veriyor olsak buyurun gelin diyeceğiz ama odanın parası. Dikkatli kullanalım diye böyle bir karar aldık." Kıran'ın konuşmasının arasında söz alan TÜRDEF Başkanı Erkan Dereli, "Meclisimiz Eğitim İstihdam Komisyonu ve 44 No'lu Eğitim ve Mühendislik Komitemizi düşünerek bir ziyaretimiz olacak. Trabzon, Rize, Giresun, Ordu, Samsun'daki 9 denizcilik teknik meslek lisesini 25-26 Haziran günleri ziyaret edeceğiz" diyerek komisyonun yapacağı Karadeniz ziyaretine değindi.

Konuşma sırasında Yunus Can da söz alarak, "Bu yapılan ziyaretler hakkında, ben Büyükşehir Belediye Meclisi'nde bulunurken bu tarz ziyaretleri de

yapardık ama sıraya koyardık. Birtakım alt kriterlere bakardık. Ziyaret ettiğimiz yerdeki işin mahiyetine, yeterliliklere bakardık. Talepler olabilir ama meclis üyesi arkadaşlarımız arasında bu kriterleri ve sırayı takip ederek görüşmeniz de yarar var diye düşünüyorum. Yönetim Kurulu üyesi arkadaşlar, Yönetim Kurulu toplantılarını yapacakları dönemlerde istedikleri zaman istedikleri yerde bunu gerçekleştirebilirler. Ama bu tür rutin ziyaretlerin meclis üyesi arkadaşlarımız içerisinde sıra takip edilerek ve birtakım kriterler de belirlenerek yapılmasında, arkadaşlarımız adaletli davranması açısından fayda var diye düşünerek hatırlatmak istedim" ifadelerini kullanarak ziyaretlerle ilgili görüşünü bildirdi. Tamer Kıran, "Teşekkürler. İyi oldu, not ettik" dedi ve devam etti: "Bizim Yönetim Kurulu'nun yapısına baktığımızda asil ve yedek üyelerin yapısına baktığımızda her sektöre hitap ediyoruz. Seçimleri yaparken mümkün olduğunca buna dikkat etmiştik. Dolayısıyla temsil anlamında bir sıkıntımız yok. Başka odalarda, borsalarda bu bir sorun. Ciddi sıkıntılar yaratan, seçimlerde birbirlerine karşı kullanılan olaylar. Dolayısıyla bizde olmaz. Ama biz değerlendirelim."

"CİDDİ GÜÇ SAVAŞLARI VAR, ÜLKENİZE İNANIN"

Kıran konuşmasında Amerika ziyaretine de değindi ve "Amerika'da ciddi ve önemli ziyaretler gerçekleştirdik. Oradan ülkeye bakmak farklı bir bakış açısı sağlıyor insana. Umutsuz, karamsar olmak için bir sebep yok. Sıkıntılar tabii ki yaşanıyor. Lütfen bilin ki, çok ciddi bir güç savaşları şu an yürütülüyor dünyada. Belki de sistemler bu başkanları bu savaşı sürdürsün diye göreve getiriyorlar. Trump'ın hiç gözünü sakınmadan Çin'e, Kanada'ya, Avrupa Birliği'ne, Meksika'ya, Güney Amerika'ya, aynı anda bu derece savaş açması hiç tarihte olmamış bir şey. Ama ufak ufak istediğini almaya başlıyor. Dolayısıyla korkunç bir paylaşım yapılmaya çalışılıyor. Bizim görevimiz bu ülkenin bir vatandaşı olarak bu ülkeye inanmak, bu ülkeden ümidimizi kesmemek, alternatif arayışlara katıyen girmemek

ve bu ülkede 'Bu savaşı nasıl kazanırız?' diye düşünmek. Hepimize düşen bir görev var. Lütfen bu sorumluluğu unutmayalım. Benim gördüğüm ciddi anlamda doğru yaptığımız için kabul görmeyen taraflarımız var. Ama bizim ülkemizin geleceği açısından doğru işler var. İnşallah bunlar bir yoluna girer. Ciddi anlamda bir savaş dönüyor. Güneyimizde öyle, Doğu Akdeniz'de öyle... Akdeniz'in, tamamı SECA bölgesi ilan edilmek isteniyor Avrupa Birliği tarafından. Bunun arkasındaki başlıca sebebin Kıbrıs'ın etrafında yapılmakta olan yapılanma olduğu ileri sürülüyor. Oralarda kendilerine bir avantaj sağlama çalışması. Dolayısıyla ülkeye inanın, güvenin. Bu ülkeye inanmaktan, bu ülke için çalışmaktan lütfen vazgeçmeyin. Yoksa iki dakikada canımızı okurlar" sözleriyle uluslararası gelişmelere değindi.

"YAPTIRIMLAR İLK DENİZCİLERİ ETKİLİYOR"

Kıran, konuşmasına şöyle devam etti: "Amerika'dan bahsediyordum, orada gündem biraz farklı. S400 olayı var. Biz Türkiye olarak bütün bu süreçte şu patriotları bize satın demiştik. Bunlar hakikaten uluslararası ilişkilerde ince ve hassas mevzular. İnşallah memleketimiz hakkında hayırlısı olur. Tabii denizcilik camiası çok hassas bir camia. Direkt ilk elden biz etkileniyoruz. İran'a gidenlerimiz vardı. Amerika çok net bir şekilde tavır koydu; 'İran'a gitmeyeceksiniz. Hatta su bile vermeyeceksiniz.' Şimdi birer birer sigortacılar, tedarikçi firmalar çekiliyorlar.

Bunlar ekonomik olarak yaptırım. Arada biz ticaret insanları olarak ezilen taraf oluyoruz. Tabii olayın bütününe baktığımızda bizim ezilmelerimiz çok küçük kalıyor. Onun için her şeyin hayırlısı olsun. Gemi inşa sanayimiz Norveç'ten iyi haberlerle döndü. İyi bir hava olduğunu öğrendik."

Kıran, "Birlik beraberliği kaybetmeden denizcilerin ilerlemesini diliyorum. Hepinize saygılarımı sunuyor, teşekkür ediyorum. İyi akşamlar diliyorum" sözleriyle birlik beraberlik vurgusu yapıp konuşmasını noktaladı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

SIFIR ATIK MAVİ ETKİNLİĞİ DÜZENLENDİ

10 Haziran 2019 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve DenizTemiz Derneği (TURMEPA) iş birliğiyle hayata geçirilen “Sıfır Atık Mavi Projesi”nin, Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’nde düzenlenen tanıtım toplantısına Emine Erdoğan’ın yanı sıra, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu da katıldı.

İRİ REİS’TE MEZUNİYET HEYECANI

11 Haziran 2019 tarihinde Piri Reis Üniversitesi’nin 2018-2019 yılı mezunları gerçekleştirilen törenle diplomalarına kavuştu. Törende Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan’ın yanı sıra, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Piri Reis Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan, Eski Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Ahmet Arslan ve Eski Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Hızırreis Deniz ve Tuzla Kaymakamı Ali Akça hazır bulundu. Törende bölüm birincilerine hediyeler takdim edilirken, mezun olan her öğrenciye de Mustafa Kemal Atatürk’ün Nutuk kitabı hediye edildi.

DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANDI

12 Haziran 2019 tarihinde Her ay toplanan Deniz Turizmi Çalışma Grubu sektörün sorunlarını çözüme kavuşturabilmek adına çalışmalarına devam ediyor. Bu ayki toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye

Şubesi Başkanı Şaban Arıkan, İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Şubesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır, Her Nevi Yolcu Taşımacılığı Ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği Komitesi Başkanı Yunus Can katıldı.

DTO’DAN KARADENİZ ÇIKARMASI

14 Haziran – 16 Haziran 2019 tarihleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları üyelerle bir araya gelmek için Karadeniz’e çıkarma yaptı. Heyetin ilk durağı Samsun oldu. Ziyaret; Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize ile devam ederken bazı üyeler ilk kez bir DTO başkanı tarafından ziyaret edildiklerini belirtip memnuniyetlerini dile getirdi. Ziyaret kapsamında ilk gidilen Samsun’da DTO üleriyle kahvaltıda bir araya gelindi. Kahvaltı sonrası genel değerlendirme toplantısı yapıldı.

14 Haziran’da Sheraton Grand Samsun Hotel’ de gerçekleştirilen programa İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın yanı sıra, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Adnan Naiboğlu, Taylan Kalkavan, Burak Akartaş, Orhan Gülcek, İbrahim Kemal Barış Dillioğlu, Murat Kul, Ahmet Can Bozkurt, Mustafa Muhtaroglu, Hakan Çentik ve Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen eşlik etti. Toplantıya Samsun’daki DTO üyelerinin yanı sıra Samsun Deniz Ticaret Odası temsilcisi İskender Yağız ve iş adamları da katıldı.

ORDU BÜYÜKŞEHİR’E ZİYARET

15 Haziran 2019 tarihinde, Tamer Kıran başkanlığındaki DTO Yönetimi Ordu’da Ordu Büyükşehir Belediye Başkanı ve aynı zamanda eski Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Hilmi Güler’i ziyaret etti. Hilmi Güler, yaptığı açıklamada DTO ve Ordu Büyükşehir Belediyesi işbirliğinin süreceği mesajı verdi.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ İLGİLENDİREN TEŞVİKLER KONUŞULDU

20 Haziran 2019 tarihinde İMEAK Deniz Ticaret Odası’nda, Türkiye’de uygulanan yatırım teşvik mevzuatı ve uygulamaları hakkında bilgilendirmelerde bulunmak ve denizcilik sektörünün devlet destekleri ile ilgili sorun ve önerilerini görüşmek amacıyla “Yatırım Teşvik Mevzuatı ve Uygulamaları” ile ilgili toplantı düzenlendi. Toplantıya, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Teşvik Uygulama Genel Müdürü Dr. Mehmet Yurdal Şahin’in yanı sıra, İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran ve DTO yönetimi temsilcileri katıldı.

BALIKÇILIK FAALİYETLERİ KOMİTESİ, TARIM VE ORMAN BAKANLIĞI’NDAN YETKİLİLERİ AĞIRLADI

21 Haziran 2019 tarihinde Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi, Tarım ve Orman Bakanlığı’ndan yetkililerini ağırladı. Komite Başkanı Murat Kul, ağırladığı heyet içinde yer alan yetkililerle kaynak yönetiminden, yeni sezonda yaşanacak gelişmelere kadar birçok konu masaya yatırıldı.



PROFESYONEL
KALİTELİ HİZMET

HIZLI TESLİMAT

ücretsiz ekspertiz hizmeti

ULUSLARARASI
EV DEN EVE NAKLİYAT

DÜNYANIN HER NOKTASINA

Kara, Hava ve Deniz yolu ile
hızlı, kaliteli ve güvenli taşıma
Profesyonel paketleme ve
depolama hizmeti



+90 444 2 953



www.mcslojistik.com.tr



info@mcslojistik.com.tr



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, sıyırıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

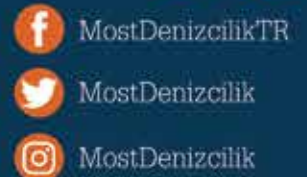


ACİL ÇAĞRI:

+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



MostDenizcilikTR

MostDenizcilik

MostDenizcilik

PİRİ REİS'TE MEZUNİYET HEYECANI

Piri Reis Üniversitesi'nin 2018 - 2019 Eğitim Öğretim Yılı mezuniyet töreni gerçekleştirildi. Öğrenciler diplomalarını alırken sektör temsilcilerinin konuşmasında Atatürk'ün denizcilere gösterdiği çağdaş uygarlık seviyesi vurgulandı.



Mezuniyet törenine Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme eski Bakanı Ahmet Arslan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Metin Kalkavan, Tuzla Kaymakamı Ali Akça, Kıyı Emniyeti Eski Genel Müdürü Hızırreis Deniz, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Türkiye Denizcilik Federasyonu Yönetim Kurulu Başkanı Erkan Dereli, TMMOB GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın, Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Salih Bostancı, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Orhan Torlak, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeleri, Akademisyenler, öğrenciler ve birçok davetli katıldı.

Törende bölüm birincilerine hediyeler takdim edilirken, mezun olan her öğrenciye de Mustafa Kemal Atatürk'ün Nutuk kitabı hediye edildi. Konuşmalar

başlamadan Antalya Anadolu Lisesi'nden bir öğrencinin piyano resitali vardı.

Törende konuşma yapan Prof. Dr. Oral Erdoğan, "Biz bu salon yapıldığında görenler biraz komik karşılıyordu ne gerek var böyle büyük bir salona diye. Şu an yetmiyor... Mezunlarımıza her

zaman desteklerini esirgemeyen, akademisyenlerimize, ailelerimize öğrenciler adına teşekkür ediyorum" sözleriyle katılımcıları selamladı.

Erdoğan, Piri Reis'in, Savunma sanayi, TÜBİTAK, Avrupa Birliği eğitimleri dahil pek çok ulusal ve uluslararası projede yer aldığını da ayrıca vurguladı.



“Kızlarımıza geleceğin analarına pozitif ayrımcılık yapan tek üniversiteyiz. Yüzde 10 fazla burs verimiz. Bu ülke ileriye gidecekse kız çocuklarımızla analarımızla gidecek” sözleriyle Piri Reis Üniversitesi'nde kız öğrencilere uygulanan pozitif ayrımcılığa vurgu yaptı.

“TAMER KIRAN'A BIRAKIRKEN İÇİM RAHAT”

Kalkavan, Katar ile yapılan Deniz Kuvvetleri nezdindeki anlaşmaya da değinirken, 11 yıllık bir üniversite için bunun azımsanmayacak bir başarı olduğunu söyledi. Kalkavan, görevinin son senesinde Piri Reis Mütevelli Heyeti Başkanlığı'nın “genç, dinamik, bizim ekipten” dediği Tamer Kiran'a gönül rahatlığı ile bıraktığını söyledi.



Tuzla Kaymakamı Ali Akça ise yaptığı konuşmada Tuzla'nın hem bir sanayi şehri hem de bir turizm şehri olduğunu vurgulayarak özel bir önemi olduğunu söyledi. Piri Reis Üniversitesi'nin ilçelerinde olmasının büyük bir şans olduğunu söyleyen Akça öğrencilere hitaben ise “Gençler bu hayatta ne iş yapıyorsanız severek yapın. O zaman başarılı olursunuz” dedi.

“MUASİR MEDENİYET SEVİYESİ”

Eski Ulaştırma Bakanı Ahmet Arslan ise yaptığı konuşmada gençlere nasihatler vererek, “Kendinize hedef

koyun ve hedefleriniz upgrade edin” dedi. Arslan Türkiye'nin ayağa kalkması için umudun gençler olduğunu söyledi. Arslan, “Bir meslektaşınız ve bir ağabeyiniz olarak inanırsanız başarabilirsiniz. Lütfen hedeflerinizi büyük tutun” dedi.

Arslan da konuşmasında “Ulu önder Atatürk'ün söylediği gibi muasır medeniyetler seviyesinin üstüne çıkma zorunluluğumuz var bayrak artık size teslim. Bu salonda yavrularımız var ağlama sesleri geliyor, sizin de bayrağı layığıyla onlara teslim etmeniz gerekiyor.”

Arslan konuşmasında son olarak denizcilerin efsane Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın Piri Reis Üniversitesi'nde çok emeği geçtiğini bu yapılanlar için kendisine minnettar olduğunu belirtti.

Konuşmaların ardından okul birincisinin anı kütüğüne plaket çakma merasimi gerçekleşti, diplomalar tek tek sahiplerine verilirken, öğrenciler velilerden büyük alkış aldı. Diplomaların tesliminin ardından öğrenciler keplerini havaya atarak mezuniyeti kutladı.



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

DÜNYA DENİZCİLİK GÜNÜ KUTLANDI

Geçmişten bugüne ticari eşyaları olduğu kadar kültürleri de birbiriyle buluşturan denizcileri hatırlamak için IMO'nun aldığı karar ile 25 Haziran'da kutlanan Dünya Denizciler Günü tüm dünyada olduğu gibi Türkiye'de de kutlandı.



STCW sözleşmesinin 2010 yılında Filipinler'in başkenti Manila kentinde yapılan diplomatik konferans gününü her yıl Dünya Denizciler günü olarak kutluyoruz. Her sene ayrı bir konunun gündeme getirildiği Dünya Denizcilik Günü'nün bu seneki başlığı, "Denizcilik Sektöründe Kadın İstihdamı ve Fırsat Eşitliğini Desteklemek İçin Ben de Aynı Gemideyim" oldu.

IMO tarafından, 2019 Dünya Denizcilik Günü teması olan "Denizcilik sektöründe Kadını ve İstihdamı ve Güçlendirme" çalışması tüm dünyada farklı kampanyalarla destekleniyor.

"#IamOnBoard" etiketiyle Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından sosyal medyada başlatılan kampanyaya çok sayıda denizci ve denizci STK tarafından destek verildi. Verilen destek mesajlarında kadınların tersanelerden, açık denizlere kadar denizciliğin her

alanında istihdamının artırılması gerektiği vurgulandı. Sosyal medyada "#IamOnBoard" etiketi altında çok sayıda kadın çalıştıkları yerlerden fotoğraflarını sosyal medyaya yükledi. Kampanyaya Türkiye'den de çok sayıda denizci destek verdi.

IMO, 25 Haziran tarihini Dünya Denizciler Günü (Day Of The Seafarers) olarak belirleyerek, denizcilere bir kere daha odaklanmak için fırsat yakalamayı hedeflerken, denizciler olmadan hayatlarımızın sürdürülebilir olmadığını vurguluyor.

STKLARDAN MESAJLAR

IMO'nun, Dünya Denizcilik Günü temasını "kadın" olarak belirlemesiyle birlikte, WISTA International ve Dünya Denizcilik Örgütü (IMO) bir araya gelerek dünyada denizcilik sektöründe hangi alanda ne kadar kadın istihdam edildiğine dair istatistik toplamak için ortak çalışma başlattı. Çıkarılan istatistiklerle denizcilik sektörünün sosyal politikalara etkisi ve yapılması gerekenler daha iyi analiz edilebilecek. Kadınların sektörde karşılaştıkları zorlukların etkili çözümü için gerekli olan istatistik bilgileri "What gets measured, gets done" sloganıyla toplanacak.

Denizcilik sektörü kadın istihdamının az olduğu alanlardan biri olarak bilirse de özellikle son yıllarda yapılan atılımla birçok sektörün kadın istihdamı noktasında önüne geçmiş durumda. Ayrıca Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF), "Tüm Dünya ve Türk Deniz endüstrisinde; gemilerde, tersanelerde, limanlarda ve tüm profesyonel denizcilik hizmeti veren iş yerlerinde kadın istihdamının ve kadın yöneticilerinin artırılmasını destekler, özellikle kadın denizcilerimizin, sadece sektör ve kariyerleri için değil



"I Am On Board with gender equality" Denizcilik Sektöründe Kadın istihdamı ve fırsat eşitliğini desteklemek için aynı gemide olduklarının bilinci ile, çok zor koşullarda dünya denizlerindeki tüm gemilerde sevdiklerinden uzakta, doğa ile mücadele ederek dünya ekonomisine ve toplumların refahına katkı sağlayarak ekmek parasını kazanan tüm Türk denizcilerimizin, onların vefakâr eş ve ailelerinin, her türlü zorluklara rağmen, Denizde Kariyer yapmaya çalışan tüm meslektaşlarımızın, '25 Haziran Dünya Denizciler Günü'nü kutlar, toplumumuzun refahı ve gelişmesindeki katkıları için kendilerine teşekkür eder, şükranlarımızı sunarız" mesajı ile Dünya Denizcilik Günü dolayısıyla IMO'nun kampanyasına destek verdi.

TAMER KIRAN'DAN DÜNYA EKONOMİSİNE KATKILARI İÇİN DENİZCİLERE TEŞEKKÜR

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da 25 Haziran Dünya Denizciler Günü dolayısıyla bir kutlama mesajı yayınladı.

DTO Başkanı Kiran, "Gerek ülkemiz gerekse dünya ekonomisine katkılarından ve ülkelerin refah düzeyinin gelişmesindeki önemli hizmetlerinden dolayı tüm denizcilere şükranlarımı sunar, 25 Haziran Dünya Denizciler Günüümü en içten dileklerle kutlarım" dedi.

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ TEŞVİKLERİ MASAYA YATIRILDI

Türkiye’de uygulanan yatırım teşvik mevzuatı ve uygulamaları hakkında bilgilendirmelerde bulunmak ve denizcilik sektörünün devlet destekleri ile ilgili sorun ve önerilerini görüşmek üzere İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Merkezi’nde bir toplantı düzenlendi.



Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın ortaklaşa düzenlediği toplantıda devlet nezdinde özel sektöre uygulanan teşvikler masaya yatırıldı.

“TEŞVİK UYGULAMA NE ZAMAN ELİNİ TAŞIN ALTINA KOYDU O ZAMAN DENİZCİLİK ATILIM YAPTI”

Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran ve Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt’in yanı sıra, DTO Yönetim Kurulu üyeleri de katıldı. Toplantının açılış konuşmasını yapan Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, “Bildiğiniz gibi Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü çok önemli bir kurum.

Tarihimize baktığımızda denizcilik camiamızın atılım yaptığı yıllarda hep Teşvik Uygulama’nın işin içinde olduğu dönemleri görürüz. Teşvik Uygulama ne zaman elini taşın altına koymuş, denizcilğe yatırım yapmıştır, denizciliğimiz o yıllarda

atılım yapmıştır. Şimdi inşallah yine bu dönemlerden birini başlatabilme umuduyla kendilerini burada misafir ediyoruz” sözleriyle denizcilik sektörü ve Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü arasındaki işbirliğinin önemine vurgu yaptı. DTO Başkanı Tamer Kiran’ın ardından söz alan Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdür Yardımcısı Dr. Mehmet Yurdal Şahin, genel müdürlüğün yapılan uygulamalarda ivedi olarak pozisyon aldığını ve bunun olumlu sonuçlarını gözlemlediklerini söyledi. Şahin, yatırımcının ve özel sektörün ihtiyacına yönelik çok sayıda tebliğ yayınladıklarının altını çizdi.

TEŞVİKLER BİR BİR SAYILDI

Toplantıda Dr. Mehmet Yurdal Şahin tarafından merakla beklenen denizcilik sektörüne yapılacak teşviklerde tek tek okundu. Yurdal Şahin teşviklerle ilgili şunları söyledi: “Gemi inşa yatırımları bizim için aslında teşvik sistemi içinde ürün itibarıyla baktığımızda tek ürün olarak desteklediğimiz konu gemi

inşa yatırımı. Sistem içinde ürünü desteklediğimiz tek alan denizcilik sektörü. Yatırım döneminde sigorta primi işveren hissesine uyguladığımız tek sektör de gemi inşa yatırımı. Deniz yoluyla yük ve yolcu taşımacılığını öncelikli yatırımlar kapsamında beşinci bölge desteği ile destekliyoruz. Yine sektörle ilgili olarak, liman ve liman hizmetlerini nasıl destekliyoruz? Bu da aslında baktığımızda iyi desteklediğimiz, özellikli desteklediğimiz bir alan. 200 milyon lira ve üzerinde liman-liman hizmetleri yatırımı olursa, biz bunları büyük ölçekli yatırım kapsamında destekliyoruz. Yat limanı ve marina yatırımlarında ise, 5 milyon ve üzerinde yatırım yapılması halinde, bulunduğu bölgenin, bölgesel desteklerinden faydalanıyorlar.

Konuşmaların sona ermesinden sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdür Yardımcısı Dr. Mehmet Yurdal Şahin’e günün anısına plaket takdim etti.



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

HER ÜYEYE DOKUNMAK İÇİN BU SEFER İSTİKAMET KARADENİZ'Dİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları üyelerle bir araya gelmek için Karadeniz'e çıkarma yaptı. Heyetin ilk durağı Samsun oldu. Ziyaret; Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize ile devam ederken bazı üyeler ilk kez bir DTO başkanı tarafından ziyaret edildiklerini belirtip memnuniyetlerini dile getirdi.



Ziyaret kapsamında ilk gidilen Samsun'da DTO üleriyle kahvaltıda bir araya gelindi. Kahvaltı sonrası genel değerlendirme toplantısı yapıldı. 14 Haziran'da Sheraton Grand Samsun Hotel' de gerçekleştirilen programa İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yanı sıra, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Adnan Naiboğlu, Taylan Kalkavan, Burak Akartaş, Orhan Gülcek, İbrahim Kemal Barış Dillioğlu, Murat Kul, Ahmet Can Bozkurt, Mustafa Muhtaroğlu, Hakan Çentik ve Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen eşlik etti. Toplantıya Samsun'daki DTO üyelerinin yanı sıra Samsun Deniz Ticaret Odası temsilcisi İskender Yağız ve iş adamları da katıldı.

Yönetime geldikleri günden bu yana şube ziyaretlerini ve üyelere dokunmayı

oldukça önemseyen İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran ve çalışma arkadaşları, bu kapsamda gittiği Karadeniz Bölgesi'nde bir takım temaslarda da bulundu.

ULAŞILABİLİRLİK VURGUSU

Tamer Kıran ve DTO yönetimi seçim sözlerini yerine getirerek, üyelerin sorunlarını yerine dinleyerek denetledi. Kahvaltı organizasyonu sonrası bir açıklama yapan Tamer Kıran konuşmasında şunları söyledi: "Ulaşabilir olacağız, yani biz görevi ifa etmek için ulaşmamız gereken mevki makamlara ulaşabilir olacağız. Bir de ulaşılabilir olacağız. Bizler de bize bu görevi tevdi eden sizler tarafından ulaşılabilir olacağız, diyorduk. Bunu da üstüne basa basa tekrar ediyorduk. Bu çalışmalarımız o sözümüzün kapsamında yaptığımız çalışmalardan

sadece bir tanesi. Bu süreç içinde dokuz şubemiz var hepsini ziyaret ettik. Sadece Karadeniz Ereğli kaldı. Onun da ziyaretini inşallah en kısa zamanda yapacağız."

Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran'ın ziyareti kapsamında Karadeniz bölgesi üyeleri de memnuniyetlerini dile getirdiler. DTO Samsun Temsilciliği Üyesi Sürmeli Demirci şunları söyledi: "Beklediğimizden daha güzel konuşmalar yaptı. Kendilerine çok teşekkür ediyor, bu ziyaretlerin devamını bekliyoruz." DTO Samsun Temsilciliği Üyesi Ali Erdoğan ise şunları söyledi: "İlk defa bir başkanımız ziyarete geldi. Kendilerine teşekkür ederiz."

"BAŞKAN HER KONUYA DOLU DOLU CEVAP VERİYOR"

Ziyareti değerlendiren Mete Kalkavan, "Buraya gelip, özellikle Samsun bölgesi için bu civarda sektör olarak balıkçılık, sektörü, acenteler, liman işletmeciliği sektörleri için sorunları, problemleri dinlemek, 14 aylık süre içinde yaşanan gelişmeleri takip edip bunların değerlendirmesini yapmak açısından çok faydalı olduğuna inanıyorum. Tamer Bey'in 14 aylık süre boyunca konular hakkındaki doluluğunun hepimizin farkındayız artık.

Bundan çok memnun oluyoruz. Sorulan en basit sorulara bile detayı ile dolu dolu cevap verebiliyor. Bu konu hakkındaki hakimiyetini bize gösterebiliyor. Bu da bizi çok mutlu ediyor. Bundan sonraki yönetiminde Tamer Bey'e ve yönetime Allah başarılar versin. Bunlar kutsal görevler. Çünkü



hepimize hizmet getiriyor. Umarım denizcilik sektörü için ne kadar adım atılırsa o kadar fayda sağlanır” ifadeleriyle çalışmaların verimliliğine vurgu yaptı.

Değerlendirme toplantısının arkasından ziyareti değerlendiren Tamer Kiran ise şunları söyledi: “Bölgesel ziyaretler kapsamında Doğu Karadeniz turumuzun ilk günündeyiz ve Samsun ile başladık. Samsun’daki üyelerimiz ile bir araya geldik. Gayet güzel gayet geniş bir katılımla hem kendimizi anlattık, hem sorunları dinledik not ettik. Bu şekilde üyelere yakın durmaya, dertlerini dinlemeye devam ediyoruz.”

TOBB BAŞKAN YARDIMCISI MURZIOĞLU’NA SAMSUN’DA ZİYARET

DTO Yönetimi Samsun bölgesinde birçok temasta bulunurken, ziyaret edilen adreslerden biri de Samsun Ticaret ve Sanayi Odası’ydı. Samsun Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Salih Zeki

Murzioğlu tarafından kabul edilen DTO Yönetimi, Murzioğlu ile bölgesel gelişmelerin değerlendirildiği kısa bir görüşme yaptı.

Murzioğlu görüşme sonrası yaptığı açıklamada, “Büyük bir mutluluk duydum TOBB’tan Tamer Kiran ile mesai arkadaşınız. Başkan Yardımcısı olarak beraber görev yapıyoruz. Kendisi mesleğini ispat etmiş, bizlerin çok sevdiği benim için çok değerli bir kardeşim. Bizi ziyaretinden çok memnuniyet duydum” ifadeleriyle ziyaretten duyduğu memnuniyeti dile getirdi.

Tamer Kiran ise ziyaretle ilgili şunları söyledi: “Zeki Başkan ile TOBB’da yan yana oturuyoruz. Dolayısıyla bir yılı bitirdik görev süresinde. Çok güzel bir dostluğumuz var. Bir dahaki sefere çok uzun müddet inşallah burada olacağız.”

Kiran ve çalışma arkadaşları ziyaretlerine DTO Samsun Temsilciliği

ile devam etti. Burada DTO Yönetimi Samsun Temsilcisi İskender Yağız tarafından karşılandılar.

Samsun Deniz Ticaret Odası temsilcisi İskender Yağız ziyaretle ilgili, “Karadeniz’de birleşme, birliktelik ve istişare toplantısı, bu senenin başlangıcı toplantısı. ‘Denizci millet, denizci ülke’ sloganıyla başkanlarımız Karadeniz’de Samsun’da yola çıktı. Biz de yolcu edeceğiz. Bu seminerler, istişare anlamında bir toplantı süreci olarak devam edecek” ifadelerini kullandı.

DTO Yönetimi ziyaretler kapsamında Giresun Görele Liman Başkanlığı’nı da ziyaret etti. Giresun Görele Liman Başkanı Erhan Zeynel tarafından karşılanan heyete, Zeynel tarafından günün anısına binaen bir kemence hediye edildi.

ZİYARETLER ORDU VE GİRESUN İLE DEVAM ETTİ

Ziyaretlerine Ordu ve Giresun bölgesinde devam eden Tamer Kiran ve DTO Yönetimi, ziyaretler kapsamında Ünye ve Fatsa üleriyle de bir araya geldi. Ordu’da gerçekleşen Genel Değerlendirme Toplantısı öncesi DTO Yönetimi sahaya inerek denizcilerin çalışma alanlarında incelemelerde bulundu. Ordu’da düzenlenen yemek sonrası konuşan Tamer Kiran şunları söyledi: “Deniz Ticaret Odası yeni Yönetim Kurulu olarak bir seneyi bitirdik. İlk başlarda bir hazırlık ve iade-i ziyaret dönemi yaşadık. Bunun ardından süratle çalışmalara başladık. Tabii sorunlar hiçbir zaman bitmez. Sorunlar





bittiği zaman herhalde dünyada hayat bitti demek olur. Dolayısıyla amacımız hedefimiz mümkün olduğunca sorunları çözmeye çalışmak, ortaya bir vizyon koyup bu doğrultuda görev aldığımız süre içerisinde denizciliğimizi bir yerlere götürmek.” İMEAK Deniz Ticaret Odası Ordu Temsilcisi Zeki Şenbursa ziyaret ile ilgili memnuniyetlerini şu sözlerle ifade etti: “Bu bir başlangıçtır. Geçmişte de zaten başkanımızla birlikte



olduk. Ordu'nun sorunlarını tartıştık konuştuk. Bundan sonra aktive olmamız lazım. Bu konuda da bu ziyaretler onların başlangıcı oluyor.”

“BÜYÜKŞEHİR İŞBİRLİĞİNE HAZIR”

Tamer Kıran başkanlığındaki DTO Yönetimi Ordu'da Ordu Büyükşehir Belediye Başkanı ve aynı zamanda eski Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Hilmi Güler'i ziyaret etti. Ordu Büyükşehir Belediye Başkanı Hilmi Güler ziyaretle ilgili şunları söyledi: “Çok mutluyuz.

Benim için böyle büyük bir grup tarafından ziyaret edilmek büyük bir sürpriz oldu. Tam da ihtiyacımız olan bir ziyaretti. O bakımdan büyük bir



şeref oldu, mutluluk oldu bizim için. Öyle sanıyorum ki bu toplantılar daha sonra da devam edecek öyle gözüküyor. Çünkü ihtiyaçlar ortak. Projeler ortak. Son derece güçlü bir oda, aynı zamanda yayın organınız da aynı şekilde. Bizi de ailenizin bir parçası olarak görün. Sizi burada daha fazla daha sık görmek isteriz. Bunla ilgili de ne yapmamız gerekiyorsa hepsini birlikte yaparız biz hazırız.”



DTO Başkanı Tamer Kıran Hilmi Güler'e teşekkür edip, “Ben de çok memnun oldum Sayın Bakanım ile tanışmaktan. Gerçekten kendisi beni çok etkiledi. Son derece pratik, sonuca giden, sonuç odaklı bir yaklaşımı var. Hakikatten çok memnun oldum. Umarım işbirliği imkanlarımızı artırırız” sözleriyle denizcilik sektörünün Ordu Büyükşehir Belediyesi ile ilişkisinin güçlenerek süreceğinin sinyalini verdi. Ziyaret karşılıklı hediye takdimi ile sona erdi.

ÜYELER ZİYARETLERDEN MEMNUN

Deniz Ticaret Odası Yönetimi'nin Doğu Karadeniz ziyaretlerinin son durağı Trabzon ve Rize şehirleriydi. Üyelerle bir araya gelen Tamer Kıran ve DTO



Yönetimi genel değerlendirme yaptı. Ziyaret kapsamında Tamer Kıran yaptığı açıklamada şunları söyledi: “Biz seçimden önce de buradaydık. Yaklaşık bir 15 ay kadar önce. Yine böyle güzel topluluğa güzel bir kalabalığa hitap etme imkanı bulmuştuk”

İMEAK DTO Trabzon Temsilcisi Mehmet Tufanoğlu, “Yönetime bu ziyaret dolayısıyla teşekkür ederiz. Sayın Başkan'a, Sayın Yönetim Kurulu Üyeleri'ne teşekkür ederiz. Odamızın Trabzon ve Rize'deki üyeleri ziyaret etmesi bizi çok memnun etti.

Katkılarının tekrar devamını arzu etmekteyiz” sözleriyle ziyaretlerin sürmesini talep etti.

Bölge üyelerinden Kenan Şengül ise ziyaret ile ilgili şu açıklamaları yaptı: “Başkanımın yeni yönetim ile birlikte üyelerine oldukça değer verdiğini düşünüyorum. Seçim öncesi olsun, seçim sonrası olsun. Devamlı yaptığı ziyaretlerle bizleri onurlandırıyor. Gerek yapmış olduğu hizmetlerle de bizlere oldukça yardımcı oluyor.

En önemlisi ondan istemiş olduğumuz talepleri yerine getirmek için sonuna kadar uğraş veren bir başkan. Ona teşekkür eder, başarılarının devamını dilerim.”

SIRADA BATI KARADENİZ

Tüm bölgede yoğun ilgiyle karşılanan DTO Yönetimi'nin üç gün süren Karadeniz turu Rize ve Trabzon ile sona ererken, sıradaki Batı Karadeniz turu için şimdiden hazırlıklar başlamış durumda.



TURKP&I

Denizciliğin Güvenli Limanı

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yükünüzü paylaşıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda yer alıyoruz. Türk P&I ile güvende kalın.



Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



BODRURLU USTALAR 2000 YILLIK GELENEĞİ YAŞATIYOR

2000 yıldır sadece küçük değişiklikler geçirerek günümüze kadar gelen geleneksel balıkçı tekneleri tırhandiller Bodrum'un yeni nesil ustalarının marifetiyle yaşamaya devam ediyor. Bu yıl düzenlenen Tırhandil Cup'ta yeni nesil ustaların tekniği ile buluşan iki bin yıllık gelenek, kıran kırana bir yarışmaya sahne oldu.

Bodrum'daki Osmanlı Tersanesi kalktıktan sonra unutulmaya yüz tutan tırhandiller Güllük'teki deniz fenerinin emekli bekçisi ve eski bir tırhandil ustası olan Mehmet Nami Uyav'ın dedesi Namilerin Mehmet'in Yunan Adası Kalimnos'a gitmesi ve tekne yapımını öğrenmesi ile yeniden yapılmaya başlanmış. Bu eski usul tekne imalatı tekniği ünlü usta Ziya Güvendiren ile yeni nesillere aktarılmaya devam ederek günümüze kadar gelmiş.

Güvendiren, "Bodrum ve yöresinde çok gelişmiş olan ahşap tekne yapıcılığının ana nedeni yörede ki geleneksel gemi inşa tekniğini oluşturan bilgi ve tecrübelerin nesiller arasında mükemmele yakın derecede aktarılmasıdır" diyerek tırhandil ustalığının arkasından yatan tecrübeye vurgu yapıyor.

MEŞHUR SÜNGERLER TIRHANDİL İLE AVLANIRDI

"Tırhandil'in en önemli özelliği, en boy oranının 1/3 olmasıdır" diyen Güvendiren, "Baş ve kış tarafı sivri olup genellikle yeke ile kumanda edilir. Yuvarlak gövdesi, geniş karnı ve güvertesi ile yük taşımacılığı, balıkçılık ve sünger avcılığı için ideal bir forma sahiptir. Yelken seyrine uygun, hızlı ve denizci bir teknedir. Yelken ve motor seyri esnasında yüksek manevra kabiliyetine sahiptir" diyerek tırhandilin 2000 yıldır değişmeyen özelliklerini vurguluyor.

THE BODRUM CUP'TAN, TIRHANDİL CUP'A

Bize atalarımızdan kalan bir ödül niteliğinde olan bu kültür mirasını yaşatmak için ise Bodrum'da yaklaşık



üç senedir bir yarışma organize ediliyor. Bu yıl yine Bodrum'da organize edilen, Tırhandil ustalarının marifetlerini sergilediği ve tekne tayfasının da birinci olabilmek için kıya sıya yarıştığı Tırhandil Cup'ın doğuş fikrini Organizasyon Komitesi Başkanı Erdem Ağan anlattı: "The Bodrum Cup'ta çeşitli boyutlarda, çeşitli tipte tekneler yarışmakta. İçlerinde en zevkli kategori, kazanmaktan çok yarışmanın önemli olduğunu hissettiren 'tırhandil' tipi teknelerin ekipleriydi. Organizasyon içerisinde zamanla bir tırhandil kategorisi oluşturduk. Biz de neden Tırhandil Cup yapmıyoruz dedik ve 2016'da çoğu Bodrum'da imal edilmiş 22 tırhandilin katılımı ile ilk organizasyonumuzu gerçekleştirdik. Bodrum Cup'ta yıllardır tırhandil kategorisinde yarışıyoruz ancak orada rota hep coğrafiydi. Biz sırf tırhandillerin olduğu, eksiklerimizi, aynı boyutlarda teknelerin neden farklı hızlarda gittiklerini, neden farklı

yarıştıklarını araştıracağımız, daha iyi kullanmayı öğreneceğimiz bir mücadele başlatmak amacıyla yola çıktık."

TIRHANDİLLERE DTO BODRUM ŞUBESİ DESTEĞİ

Tırhandil Cup'un bu seneki müsabakaları sonrası, yarışçılara kupa ve katılım belgelerinin verildiği törene katılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, "Bodrum'un yerel değerlerinin başında gelen tırhandilin yaşatılması, Akdeniz başta olmak üzere tüm dünyaya Bodrumlu ustaların ellerinden çıkan tırhandili tanıtmak için düzenlenen böyle bir organizasyona katkı sağlamaktan büyük bir mutluluk duyuyoruz" diyerek Bodrum'un tanıtımında büyük rol oynayacak tırhandilleri yaşatmak için gönüllü olduklarını belirtti.

Dinç sözlerine şöyle devam etti: "Organizasyon, çevre bilincini geliştirmek, Türkiye'nin her bölgesinden tırhandil sevdalılarını bir araya getirerek sosyal grup aktivitelerine katkıda bulunmak, yarışma bilincini ve paylaşma duygusunu geliştirmek ve bu tutkuyu geniş kitlelere benimsetmekte çok faydalı oldu. Bu etkinliğin giderek daha geniş kitlelere ulaştığını ve katılımın giderek artıyor organizasyon yerel ekonomiye ve turizm sektörüne ciddi katkı sağlamaktadır. Ayrıca organizasyona her yıl bir tırhandil ustasının isminin verilmesi ile de Bodrumlu değerli tırhandil ustalarımızı da saygı ile anıyoruz. Organizasyonda emeği geçen herkese çok teşekkür ediyoruz."

(DTO Bodrum Şubesi)

ZÜBEYDE HANIM GEMİSİ AMATÖR DENİZCİLERE AÇILDI

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından restore edilerek anneler günü olan 12 Mayıs'ta hizmete sunulan Zübeyde Hanım Eğitim ve Müze Gemisi, denizcilik eğitimine ev sahipliği yaptı.



İzmir Liman Başkanlığı, Kıyı Emniyeti İzmir Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi işbirliği ile düzenlenen eğitimin açılış törenine İzmir Liman Başkanı Ahmet Apak, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Meclis Başkanı Kenan Yalavaç ve Yönetim Kurulu Üyesi Hakkı Deniz, Kıyı Emniyeti İzmir Şube Müdürü Bülent Şirin katıldı. Törende konuşan İzmir Liman Başkanı Ahmet Apak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan'ın talimatıyla 2018 yılında başlatılan uygulama ile Cumhuriyetin 100. yılı olan 2023'te 1 milyon amatör denizci hedefi belirlendiğini belirten Apak, bu hedefe doğru koşar adım ilerlediklerini söyledi. Şu ana kadar İzmir Liman Başkanlığı olarak 20 binin üzerinde amatör denizci belgesi verdiklerini açıklayan Apak, haftada iki gün eğitimlerin devam ettiğini kaydetti. Apak, yoğun ilgi nedeniyle yeni başvurular için eğitim ve sınav tarihi olarak Ekim ayını verdiklerini de söyledi. Apak, "Bugün Zübeyde Hanım Gemisi'nde eğitim alanlar, Deniz Ticaret Odası'nın üyeleri ve çalışanları. Denizden ekmeğini kazanan insanlar. Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanımız Yusuf Öztürk ile beraber özellikle bu eğitimi denizcilik haftasında planladık. Eğitimi alıp sınavda başarılı olanların artık denizci olduğunu düşünüyoruz. Pruvanız neta, rüzgârınız kolayına olsun, Allah selamet versin" dedi.

(DTO İzmir Şubesi)



SAFE IN SAFETY
SAVE IN SAFETY

Meeting Point of All Routes

TUNA SHIP SUPPLY LTD. CO.

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Cömert Sokak 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

HATİCE ERDEM'DE MEZUNİYET SEVİNCİ YAŞANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem tarafından yaptırılan ve annesi Hatice Erdem'in adını vermiş olduğu Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi 2018 - 2019 eğitim ve öğretim dönemi mezuniyetini görkemli bir törenle gerçekleştirdi.



Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan törende Okul Müdürü Hüseyin Arslan açılış konuşmasını yaptı. Arslan; okulun dünya

çağdaş hedeflere yürekten inanmış, denizcilik hasletleri ile bütünleşmiş, eğitimi ve disiplini tam, morali yüksek, inisiyatif ve medeni cesarete sahibi,



standartlarındaki olanaklara sahip olduğunu söyledi. Arslan, öğrencileri de çağdaş usulleri ile teknolojiyi çok iyi bilen, ülke ihtiyaçlarına göre gemi adamı yeterliliğine sahip mezunlar olarak yetiştirmeyi amaçladıklarını belirterek, şunları söyledi: "Öğrencilerimizin dürüst, Atatürk ilke ve inkılaplarını özümsemiş, onun gösterdiği

bedenen ve ruhen gelişmiş denizciler olmalarını sağlamaktır. Mezun olarak bugün aramızdan ayrılıyorsunuz. Engin denizlerde dolaşırken uğrayacak çok limanınız olacak ama bilmenizi isterim ki; sizin ilk ve kutsal limanınız burası; Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'dir. Denizlerin sakin ve rüzgarların daima size yardımcı olması

dileğiyle hepinize üstün başarılar diliyorum. Pruvanız neta olsun".

Daha sonra okulda ilk üç dereceye giren öğrencilere başarı belgeleri ile plaketleri verildi. Ayrıca eğitim döneminde öğrencilerin staj yapmalarında ve çeşitli konularda katkıda bulunmalarından dolayı destek olan kurum kuruluş ve kişilere de plaketleri takdim edildi.

Mezun öğrencilerin mezuniyet andı okuduğu tören, mezun öğrenciler tarafından Türk Bayrağı ve okul flamasının devir-teslimi ve çeşitli gösterilerle devam etti. Hatice Erdem Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nin eğitim gönüllülerine verdiği plaketi, Batı Karadeniz Deniz Ticaret Odası adına Şube Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ali Doğru aldı. Öğrencilerin kep atma töreninden sonra okul bahçesine asılı olan üzerinde Mustafa Kemal Atatürk,



Hatice Erdem ve İrfan Erdem'in fotoğraflarının bulunduğu afiş önünde öğrenciler ve misafirler hatıra fotoğrafı çektirdiler. Törenin sona ermesinin ardından öğrenciler ve öğretmenler, oyun havaları eşliğinde eğlendiler.

(DTO Batı Karadeniz Şubesi)



1 TEMMUZ DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI KUTLU OLSUN



GISBİR

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ



**BAZI ŞEYLER
OLMASA DA OLUR**

Ama Eğitim Olmazsa Olmaz

**0850
222
1863**

darussafaka.org

Bu bayram siz de annesi ya da babası hayatta olmayan çocukların eğitimine destek olun.

Darüssafaka
1863
CEMİYET

Hayatın İçinde
"In Life"



TUZLA
GARDEN
HOTEL & SUITES



Cami Mah. Galipağa Sok. No:22 Tuzla / İSTANBUL
T:0 216 446 00 13-14 • M:0 530 917 88 07
F:0 216 446 00 16 • info@tuzlagarden.com

   /tuzlagarden | www.tuzlagarden.com

PO Marine Türkiye'nin ve dnyanın her limanında yanınızda.

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

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



PO MARINE

petrolofisi.com.tr pobunker@petrolofisi.com.tr denizsatistlari@petrolofisi.com.tr



Petrol Ofisi

DENİZLERİMİZİN BAĞIMSIZLIĞINI KUTLADIK

Ulu önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 1 Temmuz 1926 günü denizcilerimize armağan ettiği, Türk karasularında ticari faaliyet gösterme hakkını Türk denizcilerine iade eden Kabotaj Bayramı'nın bu sene 93. yılını kutladık. Kutlamaların merkezi her yıl olduğu gibi Beşiktaş Barbaros Meydanı'ydı.



Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlar çerçevesinde yabancı ülke gemilerine tanıdığı kabotaj ayrıcalığı Lozan Barış Antlaşması'yla 1923 yılında kaldırıldı. 29 Nisan 1926 tarihinde de 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkındaki Kanun" ismi ile kabul edildi.

KAPİTÜLASYON PRANGASINDAN KURTULUŞUMUZUN BAYRAMI

Kanun 1 Temmuz 1926'da ise yürürlüğe girdi. Bu yasaya göre; akarsularda, göllerde, Marmara denizi ile boğazlarda, bütün kara sularında ve bunlar içinde kalan körfez, liman, koy ve benzeri yerlerde, makine, yelken ve kürekle hareket eden araçları bulundurma; bunlarla mal ve yolcu taşıma hakkı Türk

yurttaşlarına verildi. Ayrıca; dalgıçlık, kılavuzluk, kaptanlık, çarkçılık, tayfalık ve benzeri mesleklerin Türk yurttaşlarınca yerine getirilebileceği belirtildi. Yabancı gemilerin yalnız Türk limanlarıyla yabancı ülkelerin limanları arasında insan ve yük taşıyabileceği kabul edildi. Bu yıl, 93. senesi denizciler tarafından kutlanan Kabotaj Bayramı kutlamalarına, denizcilerin odası İMEAK Deniz Ticaret Odası öncülük etti. Bu yıl etkinlikler, Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarının yer aldığı Taksim'deki Cumhuriyet Anıtı'na İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran'ın çelenk koyması ile başladı. Denizcilik Federasyonu ve Deniz Ticaret Odası'ndan temsilcilerin de yer aldığı heyet saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın ardından Beşiktaş'a hareket etti.

DENİZCİLER, BÜYÜK TÜRK AMİRALİ BARBAROS'UN SEMTİ BEŞİKTAŞ'TAYDI

İstanbul'da Büyük Türk Amirali Beşiktaş Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı önünde düzenlenen etkinlik ise İstiklal Marşı ve saygı duruşuyla başladı. Törene İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Mustafa Can, Adnan Naiboğlu, İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Beşiktaş Belediye Başkanı Rıza Akpolat, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı temsilcileri ve DTO temsilcileri katıldı. Törende, İTÜ Denizcilik Fakültesi Boru Trompet Takımı, Beşiktaş Belediyesi



Bando Takımı, İBB Engelliler Müdürlüğü Mehter Takımı hazır bulundu. Marmara Denizi'nde bulunan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ekipleri gemilerle su tankı oluşturarak görsel bir şölen yaptı.

ulaşmışlar, dünya refahından daha fazla pay sahibi olabilmişlerdir. Tarihimizin her döneminde denizcilik alanında pek çok başarı ve zafer kazanan ulusumuz, Osmanlı devletinin son zamanlarında yabancı ülke gemilerine



tescil edilerek, siyasal, ekonomik ve toplumsal yaşam alanlarında yeni bir sayfa açılmıştır. Bu tarihi milattan sadece 3 yıl sonra, büyük Atatürk'ün direktifine istinaden 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile "Türkiye Limanları ve Sahilleri arasındaki yük ve yolcu taşıması ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin bundan böyle, Türk vatandaşları ile Türk Bayrağı taşıyan gemilerle yapılacağı" tüm dünyaya ilan edilmiştir."



Kabotaj Bayramı'nın 93'üncü yılı nedeniyle düzenlenen törende ilk olarak Tamer Kiran konuşma yaptı. "Denizler, ülkelerin güvenliği ve refahı için vazgeçilmez öneme sahiptir" diyen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Kiran şunları söyledi: "Tarih boyunca denizi iyi kullanabilen, deniz hak ve menfaatlerini koruyup, geliştirebilen ülkeler diğerlerine göre daha fazla başarıya

tanınan ayrıcalıklar nedeniyle maalesef deniz ticaretinde ve denizcilik alanında ilerleme kaydedememiştir."

LOZAN VURGUSU

Kiran konuşmasına Lozan'ın önemine değinerek devam etti: "Ulusal Kurtuluş Savaşımız sonrasında imzalanan Lozan Antlaşmasıyla Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsızlık ve egemenliği tüm dünyada

DENİZCİLİK ÜLKÜSÜ

"350 yıldır süre gelen yabancılara verilen imtiyazları (Kapitülasyonları) sona erdiren bu kanun ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümlerimiz perçinlenmemiş, aynı zamanda denizciliğimizin gelişmesi için de hayati önemi haiz bir adım atılmıştır" diyen Kiran konuşmasını sürdürdü: "Kabotaj kanunundan 10 yıl sonra, 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de Türkiye'nin egemenlik haklarındaki bütünlük tesis edilmiştir. Kazanılan bu değerlerin bilinci içerisinde ve Mustafa Kemal Atatürk'ün 'Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız' vasiyeti doğrultusunda, yüce milletimizce büyük bir azim ve kararlılıkla çalışarak, denizciliğimiz muasır medeniyetler



seviyesinin üzerine çıkarılabildiği.” Kıran, Cumhuriyet’in kazanımlarına değinerek, “Türk denizciliği bugün ulaşmış olduğu düzeyi, Cumhuriyet’e, Cumhuriyet’in kazanımı olan Kabotaj Kanunu’na, o ilk yılların inanılmaz çabalarıyla elde edilen düzenlemelere ve sonuçlarına borçludur. Bugün taşımacılıktan balıkçılığa, gemi inşa ve onarımından sigortacılığa, deniz turizminden limancılığa, ikmal hizmetlerinden deniz eğitime, denizciliğin her alanında gösterdiğimiz gelişme ve başarılar, Cumhuriyet’in ve onun ilk yıllarında elde edilmiş olan Kabotaj Hakkının yarattığı olağanüstü imkân sayesinde” dedi.

MAVİ VATAN’IN SINIRLARI

Kıran konuşmasını şu sözlerle noktaladı: “Bu vesileyle, Denizcilik sektörümüz adına, Mavi Vatanımız olarak kabul ettiğimiz deniz yetki alanlarımızda hak ve menfaatlerimizin korunmasına büyük önem atfettiğimizi ifade etmek ve şu an Doğu Akdeniz başta olmak üzere denizlerimizde bu yönde yoğun ve etkin bir gayret ortaya koyan denizcilerimize şükranlarımızı sunmak istiyorum. Cumhuriyetimizin kurucusu ulu önder Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimizin tüm büyük denizcilerini, deniz savaşlarında, deniz kazalarında



hayatını kaybeden bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, bu sektörün gelişmesinde ve ilerlemesinde emeği geçen tüm denizcilerin ve tüm halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nı kutluyorum.”

konuşma yapan İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu “Türk denizciliği askeri anlamda geldiği yerle dosta güven düşmana korku vermektedir. 3 tarafı denizlerle çevrili kıtaları buluşturan İstanbul ve Çanakkale Boğazı gibi eşsiz ve stratejik kıymetlerin sahibiyiz. Büyük denizci atalarımız; Çaka Beylerin, Karamürsel Alplerin,



ROTAMIZ PUSULANIN DÖRT BİR YÖNÜ

Törene katılan İstanbul Vali Yardımcısı Mehmet Kalyoncu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar’da birer konuşma yaptılar. Törende kısa bir

Barbaros Hayrettinlerin masmavi mirası bizimdir. Rotamız pusulanın dört bir yönüdür” dedi ve Deniz Kuvvetlerinin teknolojik imkânlarının milli teknolojilerle artırıldığını örneklerle



anlattı. Ali Yerlikaya konuşmasında bol bol denizcilerin büyük komutanı Barbaros Hayrettin Paşa'ya atıflar yaparak, ona Hayrettin isminin bizzat, Yavuz Sultan Selim tarafından verildiğini söyledi. Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, "Türk denizciliğinin bağımsızlığı ve denizciliğimizin bu günlere gelmesi açısından büyük önemi olan Kabotaj Kanunu, Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal egemenlik ve bağımsızlık sembollerindedir.

Genç Türkiye Cumhuriyeti kuruluşu ile ilan ettiği tam bağımsızlığı karasularındaki egemenliği ile pekiştirmiştir" ifadelerini kullandı. Ünüvar, konuşmasında denizcilik sektöründe son yıllarda nasıl bir atılım yapıldığını sayılar vererek anlattı.

Yapılan konuşmaları ardından İstanbul Büyükşehir Belediyesi engelliler mehteran takımı ve eski ismi Yüksek Denizcilik Okulu olan İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Bando takımı da gösteri yaptı. Bando gösterilerinin ardından protokol Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesini ziyaret ederek dua etti. Protokol ve beraberindeki heyet Beşiktaş Barbaros Meydanı'ndaki kutlamaların ardından, Beşiktaş İskelesi'ne yanaşan Semiramis 1 teknesine geçti. Burada şehit olan

kahraman denizcilerimiz adına denize çelenk bırakıldı.

DENİZ TEMİZLİĞİ YAPILDI

Törenin ardından, Deniztemiz Derneği TURMEPA gönüllü dalgıçlarla birlikte deniz dibi temizliği yaptı. Temizliğe, İstanbul Deniz Liman Şube Müdürlüğü Su Altı Grubu Amirliği'nden polisler de katıldı. Yaklaşık 20 dakikalık dalış sonrası denizden, cam ve plastik şişe ağırlıklı olmak üzere, cep telefonu, tepsih, akbil, güneş gözlüğü, bardak, tepsi gibi çeşitli atıklar çıkarıldı.

Aktif Balık Adamlar Spor Derneği adına etkinliğe katılan dalgıçlardan Kaan Döşdemir, "20 dakikalık dalışta, çıkan çöpler ortada. Genelde şişe ağırlıklı. Aklınıza plastik anlamda gelebilecek her şey var. Plastik şişeler hareketli oldukları için çoğunu yakalayamıyoruz. Bu etkinliği her yıl yapmamızın amacı, insanların denize attığı çöpün kaybolmadığını göstermek. Temizlememizin bir anlamı yok, mühim olan kirletmememiz. Tavsiyemiz, kesinlikle denize ait olmayan bir şeyi denize göndermememiz lazım. Burada bir yaşam var. Denizler çok önemli bizim için. Dolayısıyla, mümkün olduğu kadar denize bir şey atmamayı insanlarımızı öğretmemiz lazım" diye konuştu.

KABOTAJ MAVİ VATAN'IN DÖRT BİR YANINDA KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı başta DTO şubelerinde olmak üzere, yurdun dört bir tarafında düzenlenen tören ve etkinliklerle kutlandı. Hatay'dan Artvin'e kadar tüm sahil şeridinde Denizcilik ve Kabotaj Bayramı coşkusu yaşandı. Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla İzmir'de çeşitli etkinlikler düzenlendi. Cumhuriyet Meydanı'ndaki törende İzmir Liman Başkan Vekili Ahmet Apak, Atatürk Anıtı'na çelenk sundu. Kutlamaların ardından halat çekme yarışması tertiplendi. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı Antalya'da da coşkuyla kutlandı. Cumhuriyet Meydanı'ndaki tören Çelenk koyma, saygı duruşu ve İstiklal Marşının okunması ile başladı. Antalya Liman Başkanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Antalya Şubesi Başkanlığı ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Antalya Şubesi Başkanlığı temsilcileri tarafından Atatürk Anıtı'na çelenk konuldu.

Türkiye'nin önemli liman kenti olan Sinop'ta Kabotaj Bayramı, sabah saatlerinde düzenlenen törenle kutlanmaya başladı. Sinop İskele Meydanı'nda düzenlenen tören saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başladı. Ardından Atatürk Anıtı'na çelenk sunumu ve denize çelenk atımı ile devam etti. Törende yaptığı konuşmada "Osmanlı döneminde kapitülasyonlar nedeniyle, deniz taşımacılığının büyük bir bölümü yabancılar tarafından yapılmaktaydı" diyen Sinop Liman Başkanı Kazım Alpay, kabotajın denizlerdeki hakimiyetini tesis ettiğini vurguladı. Tekirdağ'da da Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolayısıyla çeşitli etkinlikler düzenlendi. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi ve Tekirdağ Liman Başkanlığı tarafından düzenlenen etkinlikler CEYPORT Limanı'ndaki deniz turu ile başladı. Etkinlik, Balıkçı İskelesi'ndeki eski limanda yüzme yarışları ile devam etti. Yarışma sonunda dereceye girenlere çeşitli hediyeler verildi.

93. Yılında Kabotaj Bayramı



EFTAL GÜREL *

1. GİRİŞ

Türk denizcilerinin bayramı ve denizlerimiz üzerindeki egemenliğin alameti anlamına gelen Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın bu sene 93. yıldönümü kutlanacaktır. Denizciliğin gelişimi ve deniz kaynaklarının kullanımı açısından ülkemiz adına mühim bir dönüm noktası olması, bu günün önemini ortaya koymaktadır. Kabotaj sadece ticari ve ekonomik açıdan değil milli güvenlik açısından da etkileri bulunan bir kavramdır.

Aynı zamanda navlun ücretlerini, denizcilik alanındaki rekabet ortamını, denizcilik hizmet kalitesini ve hatta denizcilik teknolojisini dahi etkilemektedir. Konu zaman zaman, Avrupa Birliği'ne üye bazı ülkelerin kabotaj yasaklarına karşı çıkmasıyla da gündeme gelmektedir. Bu açıdan Yunanistan 2010 yılında parlamentosunda aldığı bir kararla kabotaj hakkından vazgeçmiş ve durumu AB mevzuatına uyumlu hale getirmiştir. Türkiye'nin AB üyeliğinin gündeme gelmesi halinde, Kabotaj

Kanunu'yla ilgili gerçekleştirmesi muhtemel değişiklikleri görebilmek açısından bu örnek ayrı bir önem arz etmektedir.

2. KABOTAJIN TANIMI VE KABOTAJ KANUNU İNCELEMESİ

Kabotaj, bir ülkenin limanından alınan yolcuların veya yüklerin aynı ülkenin diğer limanına deniz yolu ile taşınmasıdır. Devletlerin kendi içsuları ve karasuları üzerindeki egemenliğini kullandığı en önemli alanlardan biri olarak da tanımlanabilir. Milli güvenliğin sağlanması ve deniz ticaret filoları ile deniz ticaretiyle uğraşan vatandaşlarını korumak amacıyla, devletler kabotaj faaliyetlerini kendi bayrağını taşıyan gemilere özgülemiştir. Diğer yabancı gemilere de bu açıdan faaliyet yasağı getirilir ve böylece bir ülkenin milli gemileri lehine kabotaj tekelisi sağlanmış olur.¹

Ticaret Mukavelenamesi'nin dokuzuncu maddesinin birinci fıkrasında yerli ve yabancı gemilere eşit muamele edilmesi esası kabul edildikten sonra maddenin ikinci fıkrasında kabotaj hizmetlerinin yerli gemilere özgülenebilmesi hakkı saklı tutulmuştur. Bu hakkın bulunması Kabotaj Kanunu'nun çıkarılmasının temelini oluşturmuştur.² 815 sayılı Kabotaj Kanunu (Türkiye Sahillerinde Nakliyat-ı Bahriye ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcraı Sanat ve Ticaret Hakkındaki Kanun) 20 Nisan 1926 tarihinde kabul edilmiş ve 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmiştir. Aynı gün Denizcilik ve Kabotaj Bayramı olarak kutlanmaktadır. Kabotaj Kanunuyla birlikte Türkiye Limanları ve Sahilleri arasında yük ve yolcu taşınması ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin, Türk vatandaşlarınca ve Türk bayrağı taşıyan gemilerce yapılacağı belirtilmiştir. Böylece daha



Ülkemiz açısından konunun tarihi seyrinde, 1923 yılında Lozan Antlaşması'yla kapitülasyonların kaldırılması sonucunda kabotaj tekelisi için ilk adım atılmıştır. Lozan'da Barış Antlaşması'ndan ayrı olarak imzalanan sözleşmelerden biri olan

önceden yabancılara da açık olan faaliyetlerin bundan sonra sadece Türk vatandaşları tarafından yapılabileceği belirtilmiştir. Ülkemizde kabotaj açısından, şahısla ilgili ve kullanılacak gemiyle ilgili olmak üzere iki tür sınırlama öngörülmüştür.



Kişilerle ilgili düzenleme Kabotaj Kanunu'nun 2. maddesinde yer almaktadır. Türkiye'de nehir, göller ve Marmara havzası ile Boğazlar ve bütün karasuları ve karasularına dahil körfez, liman, koy vesairede vapur, römorkör, istimbot, motorbot, mavna, salapurya, sandal, kayık, makine, yelken ve kürekle hareket eden büyük taşıtlar ile duran ve yüzen araçlar bulundurmak ve bunlarla seyrüsefer ve nakliyat işleri yapmak suretiyle ticaret hakkının, yalnızca Türkiye tebaasına ait olduğu belirtilmiştir.

Ayrıca Türk karasularında balık, istiridye midye, inci, mercan vs. avlamak, kum, çakıl vs. çıkarmak, kazaya uğramış gemileri ve terkedilmiş enkazı kurtarmak, dalgıçlık, arayıcılık ve kılavuzluk, Türk deniz araçlarında kaptanlık, çarkçılık, tayfalık ve işçilik vs. icrası da Türkiye tebaasına özgü işler olarak Kanunun 3. maddesinde belirtilmiştir. Ancak 2013 yılında getirilen bir düzenleme ile petrol hakkı sahibi yabancıların Türk kara suları dâhilinde petrol arama ve üretim faaliyetlerini icra edebileceği istisnasına yer verilmiştir.

Türkiye tebaası ifadesiyle ilgili şöyle açıklama yapılabilir: Seyrüsefer ve nakliye işleri gerçekleştirerek ticari

faaliyette bulunan gerçek kişi tek kişiyse onun, birden fazla kişiyse tümünün Türk vatandaşı olması şarttır. Ticari faaliyeti gerçekleştiren kişi bir tüzel kişiyse tabiiyetinin Türk tabiiyeti olması gerekmektedir. Anonim şirket ve limitet şirkette de tüm pay sahipleri ve ortakların Türk vatandaşı olması gerekmektedir.³

Kullanılacak gemilerle ilgili düzenleme ise Kabotaj Kanunu'nun birinci maddesinde yer almıştır. Türk kıyıların bir noktasından diğerine yük ve yolcu alıp nakletmek ve kıyılarda, limanlar içinde veya arasında römorkaj ve kılavuzluk ve bütün liman hizmetlerini ifa etmek yalnızca Türk Bayrağını taşıyan gemilere özgülenmiştir. Türk Bayrağı taşıma iznini geçici olarak almış gemiler de kabotaj seferleri yönünden gerekli şartı sağlamış olmaktadır.

Kişiler ve kullanılacak gemilerle ilgili şartlardan sonra, Kabotaj Kanunu'nun ihlal edilmesine karşı öngörülen müeyyideler yer almaktadır. Kabotaj Kanunu'na aykırı davranışlara ilişkin idari para cezası ve bazı diğer yaptırımlar öngörülmüştür.

Kanuna aykırı olarak Türk Limanları arasında kabotaj faaliyeti gerçekleştiren yabancı gemilerle ilgili, gemilerin

kaptanlarına ve yabancılar a ait deniz taşıtlarının sahiplerine bin Türk Lirasından yirmi beş bin Türk Lirası'na kadar idarî para cezası verileceği Kanunun beşinci maddesinde belirtilmiştir.

Donatanı yabancı olan gemilerle yabancılar a ait deniz taşıtları, idarî para cezası tahsil edilinceye kadar elverişli bir limanda masrafları kendisine ait olmak üzere tutulmaktadır. Yalnızca Türk vatandaşlarına tanınan Kabotaj Kanunu'ndaki hakları kullanan yabancılar a beş yüz Türk Lirası'ndan beş bin Türk Lirası'na kadar idarî para cezası uygulanacaktır ve ilgili gemi seferden alıkonulacaktır. İdarî para cezalarına karar verme yetkisi o yerin mülkî amirine aitken, diğer idarî tedbirlere karar verme yetkisi ise liman başkanındadır.⁴

3. SONUÇ

Kabotaj Kanunu ulusal çıkarların korunması ilkesi kapsamında getirilen bir düzenlemedir. Türk milletinin kendi sularındaki deniz ekonomisinden kendisinin faydalanması itibarıyla denizcilik vizyonunu yeniden genişleten bir hamle olmuştur. Lozan Antlaşması'nda ülkemizin Kabotaj tekeli sağlama dâir hakkının saklı bırakılması diplomatik açıdan önemli bir kazanım olarak görülmelidir. 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye lehine sağlanan haklar da dikkate alındığında, Türkiye'nin o tarihten bugüne, mevcut şartlardan başarılı bir şekilde yararlanan ve kendi denizlerindeki milli güvenliğini ve ekonomik çıkarlarını gerektiği gibi koruyan bir ülke olduğu görülmektedir.

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ ARAŞTIRMA GÖREVLİSİ

Dipnot

¹ Tahir, Çağa, Türkiye'de Deniz Kabotajı

² Tekeli, İÜHF, 1975, s.197.

Fahman, Tekil, Deniz Hukuku, Alkım Yayınevi, 6. Baskı, 2001, s.37.

³ Bu husus 25 Şubat 1928 tarihli 403 sayılı TBMM Tefsir Kararına dayanmaktadır.

⁴ 23.01.2008 Tarihli 5728 s. Temel Ceza Kanunlarına Uyum Amacıyla Çeşitli Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Md.6 ile belirlenmiş miktarlardır.

Esaretten hürriyete Kabotaj Bayramı...



SERDAR AKDEMİR *

Kurtuluş Savaşı'nı ve bu uğurda şehit olan yüzbinleri bilmeyen, 30 Ağustos'u bilemez, neden Zafer Bayramı olarak kutlandığının manasına varamaz. Her bayram, öncesinde ödenmiş büyük bedellerin kutlanmasıdır. Eğer biz de Kabotajı bayram olarak kutlayacaksak, evvela öncesini bilmeliyiz ki manasına varalım ve hakkıyla uygulayalım. Kabotajı anlamak için onu kapitülasyonlar başlığı altında incelemeliyiz.

Sürekli veya geçici olarak tanınmış hak ve imtiyazlara kapitülasyon denir, dilimize Fransızcadan geçmiştir. Ekonomik ve ticari olarak, bir devletin vatandaşlarının haklarını diğer devletlerin toprakları üzerinde düzenleyen ve onlara ayrıcalıklar tanıyan anlaşmalardır. Osmanlı Devleti'nde "imtiyazat-ı ecnebiyye" yani "yabancılara tanınan ayrıcalıklar" olarak tanımlanmıştır. Osmanlı Devleti kurulmadan önce, daha sonra sahip olacağı topraklar üzerinde kurulu olan Bizans İmparatorluğu, Anadolu Selçuklu Devleti, Memlük Devleti'nin yabancı

devletlere sağlamış olduğu Osmanlı Devleti tarafından devam ettirilmiştir.¹

Osmanlı Devleti'nde yabancı bir ülkeye tanınan ilk kapitülasyon hakkı, I. Murat zamanındadır. Bu kapitülasyon, 500 düka tutarında bir vergi ödemeleri karşılığında, bugünkü Dubrovnik kenti üzerinde kurulmuş olan Raguse Cumhuriyeti'ne verilmiştir. Bu kapitülasyon ile Raguse Cumhuriyeti'ne ait gemilerin; Marmara, Ege ve Akdeniz'de serbestçe seyredip ticaret yapabilmelerine izin verilmiştir.

I. Murat ve Yıldırım Beyazıt dönemlerinde Cenova ile birlikte Venedik'e de kapitülasyon verilmiştir. Süleyman Çelebi tarafından Bizans, Venedik, Cenova ve Rodos Şövalyeleri'ne verilen imtiyazlar aynen kabul edilerek, Musa Çelebi tarafından da bu imtiyazlar verilmiştir. Fatih Sultan Mehmet döneminde de Venediklilere imtiyazlar devam etmiştir. Yavuz Sultan Selim tarafından, Suriye ve Mısır'ı fethetmesiyle varlığını sonlandırdığı Memlük Devleti'nin Venedik, Katalan ve Fransa'ya verdiği kapitülasyonlar aynen kabul edilerek Osmanlı Devleti olarak da verilmiştir.²

Kanuni Sultan Süleyman ile beraber kapitülasyonların daha da genişletilmiş haliyle yabancı ülkelere verildiğini görüyoruz. Bu yeni dönemin ilk kapitülasyonu, Fransızlara verilen kapitülasyon ile başlar. Kanuni Sultan Süleyman sonrası padişahların onayı ile bu kapitülasyonlar daha da genişletilerek İngiltere, Hollanda, Rusya, Prusya, Avusturya, İspanya, ABD ve Belçika ülkelerine verilmiştir.³

Başlarda kapitülasyonlar imparatorluk için yararlı görülüyordu. Pazarda mal bolluğu sağlamak, haraç ve vergi almak, bazı ülkelere imtiyazlar verilerek birleşmeleri halinde tehlike olarak görülen batı dünyasını bölmek, coğrafi keşiflerden sonra önemini yitirmeye

başlayan Akdeniz pazarını tekrar canlandırmak gibi o dönem için makul gerekçeler vardı. Güçlüyken faydalı olan kapitülasyonlar, duraklama ve gerileme döneminden sonra 560 yıl sürecek bir esarete dönüşecekti. Osmanlı devleti, kapitülasyonların kendi sanayisinin, ticaretinin ve en önemlisi denizciliğinin gelişmesi önündeki en büyük engel olacağını çok sonra anlayacaktı.

1740 yılında Fransa ve 1838 yılında İngiltere ile yapılan ticaret sözleşmeleri ile beraber "sürekli kapitülasyonlar" dönemi başlamıştır. Yargı, idari ve ticari alanlarda getirilen yönetsel kısıtlamalar ile artık ülke idare edemez hale gelmiştir. Düşünün ki, ülkenizde vatandaşınız olmayan biri ticaret yapıyor fakat hiçbir şekilde sizin kanunlarınıza tabi değil, yerli tacirlerinizden çok daha düşük vergi ödüyor, bununla birlikte muhtelif ayrıcalıklara sahip. Tabii ki bu durum beraberinde suiistimalleri getirdi, bu durumdan faydalanmak isteyen zimmiler (İslam devleti himayesinde yaşayan gayrimüslim vatandaş) konsolosluklara rüşvet vererek berat edindiler.

Yapılan tetkiklerde 1793'te Halep'te 1500 tercüman beratı edinmiş zımmi tüccardan sadece 6 tanesinin gerçek olduğu anlaşılmıştır.⁴ O dönemde Avusturya'nın Eflak'ta 60 bin, Boğdan'da 200 bin, İngilizlerin ise 1 milyon civarında kişiye berat sağlaması verilen hakları kötüye kullanmanın yani suiistimalin ne seviyeye ulaştığını ortaya koymaktadır.⁵ Daha vahim olan ise yerli tüccarların kapitülasyonlardan doğan ayrıcalıklardan faydalanmak için Fransız, İngiliz ve Rus vatandaşlığına geçmeleri olmuştur. Bu sömürü sisteminden sonra Üsküdar'da kumaş tezgâhları 2750'den 25 adete, kemahçı tezgahı 350'den 4 adete ve çatma yastıkçı tezgah adetleri 60'dan 8 e kadar gerilemiştir.⁶

Yabancı devletler, kapitülasyon imtiyazlarını kullanmakta sınır

tanımamışlardır. Kendi bünyesinde mevcut şirketlerin şubelerini Osmanlı Devleti'nde rahat bir şekilde, hiçbir prosedüre takılmadan, resmi kurumlara müracaatta bulunmadan açma hakkına sahiplerdi. Avusturya 78, Fransa 45, Rusya 27, Mısır 17, Yunanistan 12, İtalya 10, Almanya 5, İngiltere 4 postane kurumu kurdular. Yabancı devletlerin kurmuş olduğu bu postaneler Osmanlı Postanesi'ne ciddi kayıplar verdirdi. 1909 yılında Kudüs'te Osmanlı Postanesi 20 bin franklık pul satışı gerçekleştirmiş buna mukabil yabancı postaneler 445 bin franklık bir satış gerçekleştirmiştir.⁷

Osmanlı Devleti'nin kabotaj hakkı yoktu. Osmanlı topraklarına ait limanlarda ve karasularında yolcu ve eşya taşıma işleri yabancı şirketler tarafından yapılmaktaydı.⁸ İtalyan Amirali Fioravano kapitülasyonlar için şunları söylemişti: "Türkler hiçbir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler, tam tersi yabancılara bol bol deniz ticareti imtiyazı vermekten başka, kendi mallarını da çok büyük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden de İmparatorluklarını kaybettiler."

1700'lü yılların başında Osmanlı Devleti kazanç olarak gördüğü kapitülasyonların kendisine zarar verdiğini görmüş ve kurtulmak istemiştir. Bununla ilgili girişimler Sadrazam Damat Ali Paşa ile başlamış, sırasıyla III. Ahmet, I. Abdülhamit, III. Selim, Ali Paşa, İttihat ve Terakki Cemiyeti ile devam etmiştir. Yerli tüccara teşvik konuşulamıyordu bile, gayrimüslim tebaa ile Müslümanlar arasında eşit şartlarda hukuk işlemesi yönünde talepler oluşturuluyordu.

Kapitülasyonların kaldırılması ile ilgili çeşitli girişimlerin sonuçsuz kalması sonucu 2 Eylül 1914'te muhtıra kararı alınmıştır. 8 Eylül'de nota hazırlanmış, 1 Ekim 1914 tarihinden itibaren kapitülasyonların kaldırılacağına dair muhtıra hükümet ve padişah tarafından onaylanarak elçilere sunulmuştur. Büyük güçler olarak anılan Almanya, İngiltere, İtalya, Fransa, Rusya ve ABD elçileri ortak bir tavra girerek, karara çok sert yanıt vermişlerdir. Böyle bir

kararı Osmanlı Devleti'nin tek tarafı olarak alamayacağını iddia etmişlerdir. Fakat tüm bu itirazlara rağmen, Osmanlı Devleti vilayetlere verdiği talimatname ile süreci fiilen başlatmıştır.⁹

Birinci Dünya Savaşı'nın kaybedilmesi sonucu kapitülasyonlar Sevr Anlaşması ile devam ettirilmek istendi, milli mücadelenin başarıya ulaşması sonucu kapitülasyonlar Lozan Barış Konferansının konusu oldu. Konferansta en tartışmalı ve yoğun bölümler, kapitülasyonların tartışıldığı sıralarda yaşandı. Batılı devletler kapitülasyonların devam ettirilmesinde, Türk tarafı ise kaldırılmasını ısrar etti. Bu nedenle görüşmeler zaman zaman kesintiye uğradı. Mustafa Kemal ATATÜRK tarafından kapitülasyonlar konusunda sıfır taviz talimatıyla gönderilen İsmet İNÖNÜ, bu konuda çözüm sağlanmadığı için heyetiyle birlikte konferansı terk etmiştir. Bu kararlı duruş ve gerekirse savaşa devam edileceği mesajıyla birlikte batılı devletlerin davetiyle görüşmeler 2,5 ay sonra yeniden başlamıştır. Kapitülasyonların kaldırılması kabul ettirilmiş ve kesin olarak yürürlükten kaldırılmıştır.

Tarihçi Afet İNAN kapitülasyonları şöyle tanımlamaktaydı: "Türkler bakımından tarihin kaydettiği en büyük hata ve yararlanan devletler tarafından en büyük yarar kaynağı ve en kıymetli emperyalizm ananesi olan Kapitülasyonlar"...

1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren ve "Kabotaj Kanunu" olarak anılan bu kanun, Türk denizciliği için gerçek bir dönüm noktası olmuştur. Türk kıyılarındaki deniz taşımacılığı, limanlar, yükleme-boşaltma, gemi işletmeciliği ve bunun gibi faaliyetler Türk vatandaşlarına ve Türk gemilerine verilmiştir. Kabotaj hakkının Türkiye'ye geçişi ilk kez 1 Temmuz 1935 yılında "Denizcilik Bayramı", 1 Temmuz 1939 yılında ilk kez "Kabotaj ve Denizcilik Bayramı" olarak kutlanmıştır. Üzülerek belirtmeliyim ki, günümüzde Kabotaj Kanunu'nun uygulanışı milli şuurdan çok uzaktır. Türk yurttaşların bu kanunu uygulamadaki samimiyetinden şüphe

edilmemiş olmalı ki, 1926 yılında Kabotaj Kanunu için tek sayfalık bir düzenleme kâfi görülmüştür. Günümüzde suiistimallere karşı caydırıcı cezalar eklenmek suretiyle yeniden ele alınması artık zaruri bir ihtiyaç haline gelmiştir. Zira duyuru yapmadan yerli muadili varken yabancı firmalara iş vermek, yapılan duyurulara geri dönüşler için yalnızca bir ya da iki gün süre vermek, herhangi bir bilirkişi raporu olmadan bilimsellikten uzak bir şekilde yetersizliğini öne sürerek yerli firmaları reddetmek, proje teslim süresinin aciliyetini öne sürerek alanda hazır bulunan yabancı firmaya işi vermek, iş tanımı yerine birebir araç emsali aramak gibi, samimiyetten uzak uygulamalar mevcuttur. Bu sorumluluk hem talep eden özel sektör temsilcisine, hem de bunları kabul eden devlet görevlisine aittir. Kabotaj Kanunu'nu hakkıyla uygulamayan herkes, kâğıt üzerinde görünmeyen bu kapitülasyon esaretinin zincirine bir halka daha eklemektedir.

Tek bir sayfadan oluşan ve ziyadesiyle savunmasız olan bu kanunun etrafından dolaşmak ya da ihlal etmek maalesef zor değildir. Bu yüzden kabotajın ihlali hukuki değil ahlaki bir sorundur. Bu gün Kabotaj Bayramı denizcilik özelinde kutlanıyor, fakat bilinmelidir ki kabotaj, 560 yıl süren ticari ve hukuki tutsaklıktan kurtuluştur. Bu yüzden bayram olarak kutlanır ve bu şuur ile kutlanmalıdır.

Milli bir bilinçle ve hür denizlerimizle nice bayramlara. Kabotaj Bayramımız kutlu olsun...

***DTO 8 NO'LU DENİZALTI HİZMETLERİ VE İNŞAATI FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK.**

Dipnot

¹ *Acartürk ve Kılıç, 2011, s.3*

² *İnalçık, 2003, s.66-67*

³ *Pamir, 2002, s.87-89*

⁴ *Türkmen, 1995, s.336*

⁵ *Pamir, 2002, s.106-107*

⁶ *Acartürk ve Kılıç, 2011, s.15*

⁷ *Pamir, 2002, s.96-97*

⁸ *Pamir, 2002, s.93*

⁹ *Arslan,265-276*

MAVİ EKONOMİ RAPORU AVRUPA DENİZCİLİK GÜNÜ'NDE YAYIMLADI

Avrupa Birliği'nin Çevre, Denizcilik ve Balıkçılıktan Sorumlu Bakanı Karmenu VELLA, 2019 Avrupa Denizcilik Gününün açılışını 16 Mayıs'ta Lizbon'da yaptı.

2008 yılında başlatılan Avrupa Denizcilik Günü etkinliği, denizcilik profesyonelleri, girişimciler ve okyanus liderleri için yıllık buluşma noktası haline gelmiştir. Bu yıl 53 ülkeden 1400'ün üzerinde kayıtlı katılımcının yer aldığı Avrupa Denizcilik Günü, Komisyonun en büyük denizcilik politikası etkinliği olmuştur.

Avrupa Denizcilik Gününün bu seneki odak noktası; girişimcilik, yatırım, araştırma ve inovasyon yoluyla, okyanus kaynaklarının ekonomik büyüme için sürdürülebilir kullanımı olan "mavi" ekonominin desteklenmesi olmuştur. Avrupa Komisyonu söz konusu konferans vesilesiyle, Mavi Ekonomi Raporu'nun ikinci baskısını yayımlamıştır.

VELLA Rapor ile ilgili olarak; "Kıyı bölgeleri, 214 milyon kişiye ev sahipliği yapmakta ve AB GSYİH'nın % 43'ünü oluşturmaktadır. Mavi Ekonomi Raporu, mavi ekonominin, hem turizm ve gemi inşa gibi kurulu sektörlerde ve hem de okyanus enerjisi ve mavi biyoekonomi gibi gelişmekte olan sektörlerde sahip olduğu fırsatlarla heyecan verici bir büyüme alanı olduğunu teyit etmektedir. Yine de mavi ekonomi girişimlerinin ve küçük şirketlerin fikirlerini ortaya çıkarabilmek için sık sık mücadele ettiğini biliyoruz. Bu nedenle Avrupa Komisyonu, söz konusu şirketlerin olgunlaşmalarına ve nihayetinde büyümeleri için gereken fonlara erişmelerine yardımcı olmak için bir yatırım hazırlığı destek aracı geliştirmektedir" demiştir.

Avrupa Komisyonu'nun Ortak Araştırma Merkezi'nden sorumlu olan Eğitim, Gençlik, Kültür ve Spor Bakanı



Tibor NAVRACSÍCS, Mavi Ekonomi Raporu'nun hazırlanmasına yardımcı olmuştur. NAVRACSÍCS Rapor ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Yeryüzünün % 70'inden fazlasını kaplayan denizlerimiz aracılığıyla, dalgaların altında neler olduğu hakkında edindiğimiz bilgiler uzaklardaki gezegenler hakkında sahip olduğumuz bilgilerden daha azdır.

Bu durum, deniz ekosistemlerini korurken kaynaklarımızdan en iyi şekilde yararlanmamızı önlemektedir. Avrupa Mavi Ekonomisi hakkındaki ikinci Rapor söz konusu durumu değiştirmeyi amaçlamaktadır. Rapor, Avrupa Komisyonu'nun sağlam ve kanıta dayalı yaklaşıma verdiği önemi yansıtmaktadır. Okyanuslarımız ve denizlerimiz, gelecek kuşaklara zarar vermeden refah yaratabilir ve insanlığın karşı karşıya kaldığı zorlukların üstesinden gelmemize yardımcı olabilir."

VELLA'nın Avrupa Denizcilik Günü kapsamında Portekiz tarafından düzenlenen akıllı okyanus yönetişimi

konulu uluslararası bakanlar konferansında yaptığı konuşmanın merkezinde okyanusların olanaklarının sürdürülebilir şekilde kullanılması yer almıştır. VELLA, okyanusların, özellikle okyanus enerjisinin, 2050 yılına kadar karbondan arındırılmış bir Avrupa yaratılmasında sahip olduğu kilit rolü yinelemiştir.

Bu yılki Mavi Ekonomi Raporu'nda, deniz savunma ve deniz ekipmanı sektörleri de dâhil olmak üzere çeşitli yeni unsurlar yer almaktadır. Rapora, deniz koruma alanlarının ekonomik etkileri ve araştırma ve eğitim sektörünün mavi ekonomi işlerine katkısı hakkında bir dizi vaka incelemesinin yanı sıra, bir deniz havzası ön analizi de eklenmiştir. Söz konusu Rapor ayrıca, iklim değişikliği ve etkilerini azaltma önlemlerinin maliyetlerini ve ekonomik etkilerini ele alan ekosistem hizmetleri ve doğal sermaye üzerine bir bölüm de içermektedir.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

KARADENİZ'DE ORTAK DENİZCİLİK GÜNDEMİ ONAYLANDI

Bulgaristan, Gürcistan, Moldova Cumhuriyeti, Romanya, Rusya, Türkiye ve Ukrayna'dan Bakanlar, Karadeniz için Ortak Denizcilik Gündemi'ni onaylamak üzere 21 Mayıs 2019 tarihinde Bükreş'te bir araya geldi. Böylece, Karadeniz Bölgesi, daha fazla ve daha sürdürülebilir ekonomik büyüme için havza çapında bir inisiyatif oluşturarak AB'ye sınırdaş deniz havzalarına katıldı.



Bölgedeki türünün ilki olan Ortak Denizcilik Gündemi, Avrupa Komisyonu tarafından başlatılan ve desteklenen bir sürecin sonucudur.

Avrupa Birliği sadece 2015 - 2018 yılları arasında, bölgenin okyanuslar, denizler ve kıyı bölgeleri ile ilgili tüm ekonomik faaliyetlerini temsil eden mavi ekonomisini 13 milyon Euro'dan fazla bir meblağ ile desteklemiştir.

Çevre, Denizcilik ve Balıkçılıktan Sorumlu AB Bakanı Karmenu VELLA konu ile ilgili olarak şunları söylemiştir: "Bugün Karadeniz Bölgesi, uygulanabilir sınır ötesi projelere dayanan yeni bir deniz havzası stratejisine doğru adım atmıştır. Bu adım, bölgenin mavi ekonomisini sürdürülebilir bir şekilde ileriye taşıyacaktır. Karadeniz kıyılarını paylaşan ülkeler bunu başarıya ulaştırabilirler. Avrupa Komisyonu da bu sürece tam destek vermeye devam edecektir."

Karadeniz ülkeleri Ortak Denizcilik Gündemi kapsamında üç amaç güdeceklerdir: sağlıklı deniz ve kıyı ekosistemleri, rekabetçi, yenilikçi ve sürdürülebilir bir mavi ekonomi ve mavi ekonomi yatırımlarının teşvik edilmesi.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)



DAROS

PISTON RINGS FOR 2 STROKE ENGINES Made In Sweden



CERMET COATED PISTON RINGS

elizya

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

Tel. +90 212 243 93 94

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

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

www.elizya.com

YOLCU GEMİLERİ KAYNAKLI SO_x EMİSYONLARINDAN EN ÇOK ZARAR GÖREN ÜLKELER BELİRLENDİ

Yolcu gemilerinin uğradıkları liman kentlerinde kirlenmeye neden olması gerçeği yeni değildir; ancak yakın tarihli bir çalışmaya göre, tek bir hatla işletilen gemiler 2017'de tüm Avrupa'daki 260 milyon otomobilden on kat fazla kükürtoksit (SO_x) yaymış.

Avrupa Ulaştırma ve Çevre Federasyonu (T&E) tarafından yayımlanan bahse konu çalışmada; İspanya, İtalya, Yunanistan, Fransa ve Norveç'in Avrupa'da yolcu gemisi kaynaklı hava kirliliğine en fazla maruz kalan ülkeler olduğu belirtilmektedir. Belli başlı limanlar arasında yer alan Barcelona, Palma Mallorca ve Venedik en çok kirlenen limanlardır.

Analizler ayrıca, en katı deniz kükürt yakıtı standardının zorunlu olduğu Kükürt Emisyonu Kontrol Alanlarında (SECA'larda) bile, yolcu gemilerinden kaynaklanan hava kirliliğinin endişe verici boyutta olduğunu göstermektedir.

Örneğin kıyıları tamamen SECA'lar içerisinde olan Danimarka'da 2017 yılında yolcu gemileri tüm ülkenin 2,5 milyon yolcu taşıtının bir yılda yaydığı SO_x'ten 18 kat fazla SO_x yaymıştır. T&E Denizcilik Müdürü Faig ABBASOV, "Lüks yolcu gemileri, mümkün olan en kirli yakıt ile çalışan yüzen şehirlerdir. Şehirler kirli dizel arabaları haklı olarak yasaklıyor, ancak hem yolculara hem de kıyılardakilere ölçülemeyecek kadar çok zarar veren zehirli dumanlar çıkaran yolcu gemisi şirketlerine ücretsiz geçiş izni veriyorlar" demiştir.

Çalışma ayrıca, yolcu gemilerinin her yıl Avrupa'nın araba filosunun % 15'i kadar



zehirli azot oksitler (NO_x) saldığını da ortaya koymuştur. T&E'ye göre, 2017 yılında Marsilya'ya 57 yolcu gemisi uğramış ve bu gemiler kentin 340.000 binek otomobilinin neredeyse dörtte biri kadar NO_x salmıştır. Yine Danimarka'da analiz edilen 107 yolcu gemisinin, ülkede faaliyet gösteren otomobillerin yarısı kadar NO_x'i Danimarka Deniz Münhasır Ekonomik Bölgesi'nde (EEZ) salınımlarında bulunduğu belirtilmektedir.

T&E bu bağlamda, tüm Avrupa limanları için sıfır emisyonlu bir liman standardı önermiş, ayrıca yolcu gemilerine katı hava kirliliği standartlarının uygulanmasını talep etmiştir.

T&E'den ABBASOV, "Söz konusu gemiler genellikle başlıca turistik destinasyonlarda kıyıya yakın yerlerde uzun liman uğrakları yaptıkları için hava kalitesini orantısız bir şekilde etkilemektedirler.

İlk olarak, şu anda Kuzey ve Baltık Denizi'ndeki emisyon kontrol alanlarının AB denizlerinin geri kalanını [kapsayacak şekilde] genişletilmesi ve Avrupa'daki deniz SECA standardının karayolu taşımacılığında kullanılan yakıtla eşdeğer olarak 10 ppm'ye indirilmesi tavsiye edilmektedir" demiştir.

(Kaynak: World Maritime News)



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

1 Ocak -25 Haziran 2019 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma tabloları aşağıdaki gibidir.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2019	ŞUBAT 2019	MART 2019	NİSAN 2019	MAYIS 2019	HAZİRAN 2019
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (SANTANDER)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÇİN (TANGSHAN)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	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 HAZİRAN)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 (HAZİRAN)
PARİS MOU	26	15	20	24	21	14	7 (304 Denetleme)	1 (139 Denetleme)
TOKYO MOU	2	4	2	1	2	3	0 (38 Denetleme)	1 (21 Denetleme)
BS MOU	19	14	14	31	39	11	2 (349 Denetleme)	0 (190 Denetleme)
MED MOU	13	9	6	1	1	0	5 (163 Denetleme)	0 (72 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 ulaşamamaktadır.

*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

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rıhtımlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA
www.portofbandirma.com.tr

“FORWARDERLIK İÇİN YAZILI BAZI KURALLAR GEREKLİ”



BARIŞ DİLLİOĞLU / KINAY GROUP GENEL MÜDÜRÜ

Yaklaşık 75 senelik bir şirket olan Kinay Group'un serüveninden kısaca bahsedebilir misiniz?

Kinay Group çok eskiye dayanan bir grup, 1946 yılında bu topraklarda faaliyetlerine başlamış. Önce gemi acenteliği, daha sonra brokerlik ve armatörlük, daha sonra maden mümesilliği... Benim grupla tanışmam 2005'te oldu. Özellikle lojistik alanında faaliyetlerin başlaması ile beraber. Üçüncü jenerasyon olan Sina Kinay ile 2005 yılında tanışıp Kinay Taşımacılık Lojistik A.Ş.'yi kurduk. 2005 yılında yedi kişi ile kurulan şirketimizin şu anda 14 tane Türkiye'de 4 tane yurt dışında ofisinde toplam 350 çalışanıyla konteyner elleçleme olarak Türkiye'nin en büyük freight forwarder'ı konumunda. Lojistik faaliyetler başladıktan sonra 2012'de KTL Uluslararası ve Lojistiği kurduk. Buradaki hedefimiz ithalattı.

Şu an volume olarak ikinci sırada. 2010 yılında İzmir Aliğa'da LİM SER diye bir firma kurduk. Aliğa'da Tce Ege limanının çok yakınında offdock terminal işletiyoruz. Türkiye'de yatırımı tamamladıktan sonra önce Avustralya Melbourne'de bir ofis açtık. Daha sonra Ukrayna'da üç tane ofis açtık. Arkasından Çin geldi, en son nisan ayında İngiltere'de bir ofis açtık. Amacımız Türkiye'den çıkan uluslararası forwarder firma olabilir mi, bunun için uğraşyoruz.

Özellikle insan kaynakları konusunda yenilikçi uygulamalarınız var buna ekstra önem vermeniz sebebi nedir?

Önem verdiğimiz konulardan birisi çalışanın memnuniyeti. Çünkü “Biz” olamazsak bu iş büyümüyor ve biz hep “Biz” olabilmek için bu işe gönül koyduk... Biz olabilmeyi başardık ki

Kinay Group Genel Müdürü Barış Dillioğlu ile denizcilik sektöründe kadın istihdamından, lojistik sektöründeki dijitalleşme adımlarına uzanan keyifli bir röportaj gerçekleştirdik. Dillioğlu, özellikle forwarderlık hizmetlerinde yaşanan bazı sıkıntıların önüne geçmek için sertifikalandırma gibi bazı kıstasların gerekli olduğunun altını çizdi.

bugün buradayız. Çalışanlarımıza verdiğimiz önem dolayısıyla Kinay Akademi'yi kurduk. Kinay Akademi'nin vermiş olduğu dersler arasında; hem kişisel gelişim dersleri, hem sektör ile ilgili dersler hem yabancı dil dersleri var. Hem insan kaynakları departmanı aracılığı ile hem dışarıdan aldığımız danışmanlıklarla bu konuya ciddiyetle eğiliyoruz. Akademiye daha da büyütme düşüncesindeyiz. Çalışan sayımızda kadın erkek eşitliğine çok önem veriyoruz. Hemen hemen yüzde 50 diyebiliriz oran. Bunun doğru olduğunu düşünüyoruz. Denizcilik sektöründe genel de erkeklerin egemen olduğu bir durum vardı bunu yavaş yavaş değiştirdik. Dünya artık farklı bir yere gidiyor, özellikle lojistik sektöründe dijitalleşme sektörü çok etkiliyor. Dijitalleşme çağının gereklerini de çalışanlarımıza aktarabilmek için ayrıca gayret ediyoruz.

Lojistik sektöründe kurumsallaşma için Kınay Akademi güzel bir adım buradaki çalışmalardan bahsedebilir misiniz?

Kınay Akademi'yi kurarken, ilk hedefimiz özellikle yeni başlayanlar ve çalışanlara sektör hakkında bilgi vermek, kişisel gelişimlerinde yararlanabileceği eğitimler vermektir. Daha sonra bu iş büyüye büyüye sektör hakkında çıkan bütün yeni kuralları aşağıdan yukarıya bütün yöneticiler dahil olmak üzere anlatmaya başladık. UTİKAD'ın çıkardığı genelgesi çok iyi takip etmeye başladık. Üst düzey yöneticilerimizi bunlarla ilgili eğitimlere yolladık. Daha sonra eğitim vermelerini sağladık. Bu kültürü tamamen Kınay kültürü olarak benimsetmek adına ve şirketle olan bağlantıları daha güçlü kılmak adına. Belirli bir yere getirdiğimizi düşünüyoruz. Buradaki amaç sadece şirketi değil aynı zamanda müşteriyi de bir yere getirmek bu iletişimi güçlendirmektir. Hatta bunu bir adım öteye götürerek müşterilerin taleplerini bu eğitim programlarına eklemeyi düşünüyoruz. Mesai saatlerinden sonra haftanın beş günü her seviyede İngilizce dersleri veriyoruz, şubelerimize de bu hizmeti online veriyoruz. Akademi çerçevesinde bir kitapçık oluşturduk. Burada sektörle ilgili, şirketle ilgili bütün bir bilgiler yer alıyor. Yeni bir arkadaşımız oryantasyonu o kitaplar yardımıyla yaptığında kat be kat daha verimli oluyor.

Lojistiği sadece denizcilik sektöründen ibaret düşünemeyiz, Kınay Group diğer alanlarda da yatırım yapıyor mu?

Sadece denizcilik değil lojistik denilince akla gelen kara, hava ve demiryolu taşımacılığına da önem veriyoruz. Havayolu ile ilgili çalışmalarımıza başladık. Yaklaşık iki yıl önce IATA'ya katıldık. Bu alanda yatırımlar devam ediyor. Yaklaşık bir yıl önce karayolu lojistiği yapmaya başladık. Demiryolu şu anda dışında olduğumuz ama çok yakından takip ettiğimiz bir alan. Daha çok yol var bu konularda Türkiye'de yapılacak. Özellikle kombine taşımacılık ve transit ticaretin Türkiye için çok

önemli olacağını düşünüyorum. Bundan 20 sene önce Kayseri'de, Konya'da denizcilik sektörü ile ilgili çalışmaların olduğunu tahmin edemezdik. Biz de bu konu üzerine oldukça düşünüyoruz, bu konuda kendimizi nasıl geliştirebiliriz diye. Umarım önümüzdeki dönemde lojistiğin bütün ayaklarını şirket olarak tamamlamış oluruz.

TİO'da belgesi ile ilgili çok fazla tartışma döndü, bir de sizin ağzınızdan duyalım siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

TİO dediğimiz Taşımacılık İşleri Organizatörlük Belgesi. Bu belge bir buçuk yıldır yaklaşık konuşuluyor. Önce 200 bin dolarlar, sonra 400 bin TL'ler konuşuldu. Sene başında 200 bin TL olacak dendi. Şimdi 150 bin TL'ye, 1 Temmuz'da çıkacağı konuşuluyor. Bütün yapılan işlerde bir sertifika vardır. Bu işin de bir sertifikası olmak zorunda. Bugüne kadar C belgeleri, R belgeleri, D belgeleri diye bir sürü belgeler konuşuldu. Bu belgeleri bazı firmalar yüksek paralardan aldı. Olmadı tekrar başa döndü. Bazı firmalar buna itiraz ediyor ama bu belgeler olmak zorunda, bu bir kalitedir. Büyük firmalar küçükleri öldürmek için bunu istiyor demek buna bir çözüm bulmak demek değil. Sonuçta büyük firmaların da katıldığı büyük problemler var, büyük yatırımlar var. Biz bunlarla ilgili kimseyi suçlamıyoruz. Bu bizim yolumuz. Onların da bir yolu var. Bu yol için gerekirse birleşecekler, gerekirse birçok firma bir araya gelecek ama bu belgeyi almak zorundalar. Belge en azından konuşulan şartlarla çıkarsa, bugün UTİKAD'a ve DENİZ TİCARET ODASINA gelen bir sürü şikayetten kurtulmuş oluruz. Çünkü şu anda bu işi bir kasa bir masa mantığı ile yapan arkadaşlarımız biraz daha gerçekçi yaparlar. Unutulmaması gereken bir gerçek var. Lojistik sektörü özellikle ihracatçıyı inanılmaz şekilde destekliyor. Bunun bir karşılığı olmak zorunda. Sektörde gerçekten sektörde kalifiye elemanlar çalıştırmaya çalışıyoruz. Dil bilen, eğitilmiş personeller çalıştırıyoruz, bu insanların kazancının bir farkı olmalı. Bu belge olmasa da biz bazı

sorunlarla problemlerle savaşıyoruz. Bu belge sadece bu işin başlangıcı, başka disiplinlerin de bu işin içine girmesi lazım. Sektörde inanılmaz bir şekilde eğitimsizlik var. Kınay Akademi'yi kurmamızın en büyük sebebi bu. Çok fazla lojistik okulu var ama inanın bize bu okullardan gelen öğrenciler sıfır geliyor. Çünkü bu iş saha da öğrenilecek bir iş. Sektörde iş bilen insanların muhakkak akademide değerlendirilmeleri gerekiyor

Ne gibi şikayetler yaşanabiliyor forwerdarlık hizmetlerinde?

Şikayetler büyük firmalardan gelmiyor. Genellikle KOBİ ve altından geliyor. Bunun en büyük sebebi, sektördeki rekabet. Araştırma yapıp çok doğru fiyatı alan firmalar çok iyi yönetebiliyorlar. Fiyatı almadan, tüketimi bilmeden genelden mallarını ithalatçının eline bırakan firmalar çok değişik navlunlarla karşılaşabiliyorlar. Bu firmaların genelde bir kasa bir masa mantığı ile TİO Belgesine sahip olamayacak firmalar arasından çıktığını görüyoruz. Bu problemi aşmamızın en büyük yolu insanları bazı kuralların çerçevesine oturtmak. Bu şikayetler geldikçe kurunun yanında yaş da yanmaya başlıyor. Biz Ankara'ya Bakanlığa gittiğimiz zaman sektöre kötü gözle bakılıyor.

Halbuki bizim ihracatçıya hem iş bilgisi, hem kaliteli hizmet hem de finansal destek anlamında küçümsenmeyecek katkımız oluyor. Zaten bunu gören bakanlık bizleri "hizmet ihracatçısı olarak" konumlandırdı. Bu yüzden bizlerin de bu konuda ciddi kendimizi geliştirmemiz gerekiyor. Ülkemizin daha d büyümesi için en büyük birkaç yollan birisinin ve en büyüğünde ihracat olduğunu düşünüyoruz. Bizim sektörümüz ayrıca döviz kazandırıcı faaliyet gösteren firmalar arasında da yerini almış durumdadır.

Son olarak ne söylemek istersiniz?

Tüm çabamız işin sonunda Türkiye'nin uluslararası forwarder ve lojistik operatörü olmaktır.

Mürettebatsız gemiler



DR. BÜLENT SÖZER *

I. GİRİŞ

Yolcu / yük taşımak amacı ile imal edilen ve kullanılan vasıtalar, her makine veya diğer mekanik nesnelere gibi ya da alelittlak maddî cisimler gibi insanlar tarafından kullanılarak işletilirler. Bununla beraber, günümüzde, hatta bir süredir, bazı icatlar ve gelişmeler sayesinde birçok cisim insan eli değmeden de amaçlarına uygun surette kullanılabilir ve işletilebilir; en azından, insanların doğrudan doğruya kumandası altında olmadan kullanılıyor.

Taşıma ihtiyacının karşılanması için kullanılan irili-ufaklı, envai çeşit aracın da bu tür değişimleri geçirmekte olduklarını görüyoruz. Bu kısa incelemede, denizyolu ile yapılan taşımalarda kullanılan araçlar, yani gemiler ile ilgili gelişmeler hakkında bazı bilgiler sunmaya çalışacağım¹. Önce başlıktaki ibareye değineyim: Kara araçları ile hava araçları için kullanıldığı gibi, gemiler için de 'insansız gemiler' deyimini kullanabilir ve kullanılmaktadır da. Fakat, İngilizce'deki *unmanned* kelimesi,

UNCLOS, md 94 (3) b

La Haye Kuralları'nın md. 3/1-b

Rotterdam Kuralları'nın md. 14/b

Ticaret Kanunu md. 932 (2) anlamında, 'mürettebat' karşılığında kullanılmıştır.

Bu itibar ile söz konusu gemiler için **mürettebatsız gemiler** deyimini kullanmak daha isabetli olur. Hatta, daha da spesifik olarak, 'gemi adamı bulunmayan gemiler' bile denebilir; ama bu başlık hem biraz uzun olur, hem de tekerrür telaffuz estetiğini zedeler. Ayrıca aşağıda açıklamaya çalışacağım gibi, bu kategori gemilerde bazı fonksiyonların ifası, bazı görevlerin yerine getirilmesi için 'insan' bulunmaktadır. Fakat, bunlar mürettebat / gemi adamı niteliğinde personel değildir.

II. BAZI TEMEL BİLGİLER

Konuya, mürettebatsız gemiler ile ilgili belli başlı projeleri ve çalışmalarını hatırlatarak başlamak isabetli olacaktır.

1. Rolls-Royce Tarafından Yürütülen Proje

Ciddî, çok yoğun ve çok ileri düzeyde bir proje *Rolls-Royce* tarafından yürütülmektedir. İşin başında bir *Senior Vice-President* bulunmaktadır, bu da projeye verilen önemi göstermektedir. Bu projede amaç gemi inşa etmek olmayıp, mürettebatsız gemilerin navigasyonunda kullanılacak sistemlerin geliştirilmesi ve imâl edilmesidir.

2. MUNIN Projesi

MUNIN – Maritime Unmanned Navigation Through Intelligence and Networks (Munin Nordik mitolojide Tanrı'nın kuzgunu idi: *God'sRaven*).

Bu projeyi European Community (EC) finanse etmekte ve çalışmalar Almanya'da, Norveç'te, İsveç'te,

İrlanda'da ve İzlanda'da kurulu bulunan bazı şirketler tarafından yürütülmektedir. Model olarak 75.000 DWT ve ortalama hızı 16 knot olacak bir gemi esas alınmıştır.

3. Yara Birkeland

Kongsberk ve Yara unvanlı iki Norveç şirketinin ortak girişimi olan bir projedir. Tasarlanan gemi 100-150 TEU kapasitesine sahip bulunacak, uzunluğu 80 m., genişliği 15 m. olacaktır. Gemi, 2020 yılında suya indirilecektir. Önce, konvansiyonel manned vessel olarak kullanılmaya başlanacak ve plâna göre, 2020 yılında autonomousship niteliğini alacaktır.

III. MÜRETTEBATSIZ GEMİ TEKNOLOJİSİNİN ESAS UNSURLARI

Mürettebatsız gemilerin sevk ve idaresi yüksek düzey bilgisayar sistemlerine ve yapay zekâ (artificialintelligence) teknolojisine dayanmaktadır. Geminin navigasyonu bilgisayarlı sistemler vasıtası ile yapılacaktır. Basit bir anlatım ile gemiye bilgisayarlar 'computers' kumanda edecektir. Doğal olarak, bütün mekanizmanın odak noktasında high-tech telecommunication düzeneği yer almaktadır. Hedef, herhangi bir arıza hâlinde dahi, geminin emniyetinin bilgisayarlı sistemler kullanılarak sağlanmasıdır. Bunun için fail-to-safe diye isimlendirilen programlar tasarlanmaktadır.

Fakat bütün aşamalarda gereken belli fonksiyonların ifa edilebilmesi için, özellikle tehlikeli durumlarda icap eden müdahalelerin yapılabilmesi amacı ile 'insan' unsuruna, yer verilmeye devam edilecektir. Gemiler karadaki 'kontrol merkezi' (**Shore Based Control Centre**) tarafından denetim altında tutulacaklar ve belli hallerde bu kontrol merkezi gereken tedbirlere başvuracaktır. Uygulama aşamalarında görev yapacak kişilerin sıfatları ve statüleri, 'mürettebat' – 'gemi adamı' (*crew*) olmayacaktır. Bu kişiler, 'digital



Fotoğraf 1

dünyanın' mensupları, hem donanım ve hem de yazılım tarafından olmak üzere, bilgisayar sistemlerinin uzmanları olacaktır. Bir kısmı, doğal olarak, denizcilikten gelen kaptan / zabitan sınıfından olacaktır; fakat, bunlar da gereken eğitimi almış ve bilgisayarda uzmanlaşmış kişiler olarak çalışacaktır. Aşağıda açıklamaya çalışacağım teknolojilerin özelliklerine göre, söz konusu gemiler için “**unmanned ship**” - mürettebatsız gemi deyimi yerine, “**Autonomous Ship**” deyiminin kullanılması teklif edilmektedir ve bazı yazarlar tarafından kullanılmaktadır. Bazı çalışmalar ise “**Automated Ship**” terimini tercih etmektedir.

IV. TERMİNOLOJİ

1. Gemiler

Hemen beyan edeyim ki, belli başlı kavramların tarifinde birlik mevcut değildir. İşin hukukî tarafını inceleyen yazarlar arasında da, daha ziyade teknik yönlerine ağırlık verilen çalışmalarda da, kavramlar ve temel unsurlar farklı deyimler ile açıklanmaktadır. Bununla beraber bu farklar işin esasını çok etkileyecek kadar büyük olmayıp, tariflerde bazı belirgin ortak paylar vardır. Mürettebatsız gemiler için verilen tarifler incelendiği zaman, ortaya aşağıdaki tablo çıkmaktadır:

Unmanned Ship / Mürettebatsız Gemi bu tipin / modelin tarifinde, çoğunlukla, “üst kavram” olarak alınmaktadır.

Gemide konvansiyonel manâsı ile mürettebat / crew, yani ‘gemi adamı’ bulunmamaktadır. Gerçi gemide bir

takım personel vardır, fakat bunlar mürettebat / gemi adamı statüsünde değildir. Teknik bilgisi ve formasyonu olan, bilgisayar veya telekomünikasyon uzmanı kişilerdir. Görevleri geminin seyrüseferi ile ilgili olmayıp, seyrüseferi temin eden digital donanımın ve bunların yazılımlarının planlanmış surette ve istenen ortamda çalışmalarını sağlamaktır.

Remote Controlled Ship / Uzaktan Kumandalı Gemi.

Mürettebatsız gemilerin bu kategorisinde, yine gemide mürettebat / gemi adamı bulunmamaktadır. Gemi, belli bir çerçeve içinde olmak kaydı ile bilgisayar sistemleri ve telekomünikasyon teknolojisine dayanarak seyir etmektedir. Fakat, bu düzenek yeteri kadar ileri seviyede olmayıp, yapay zekâ unsuru tam olarak entegre edilmemiştir, dolayısı ile de ‘geminin bağımsız olarak karar vermek’ (*independent decisionmaking*) kapasitesi sınırlıdır ve seyrüsefer, belli ölçüde karadaki kontrol merkezi tarafından üstlenilmektedir.

RollsRoyce tarafından sürdürülen projede, bu kategori gemi esas alınmıştır.

Automated Ship

Bu tür gemilerde de, mürettebat / gemi adamı bulunmaz. Gemi yüksek teknoloji bilgisayar sistemleri ve yapay zekâ unsurları ile donatılmıştır, karar vermek (*decisionmaking*), daha da doğrusu, tercih yapabilmek kapasitesine sahiptir. Programlanmasında belli alternatiflere yer verilmiştir, karşılaşılan olaylara göre, duruma en uygun alternatifi seçip, tehlikeli ortamdan uzaklaşmak, yani riski bertaraf etmek kabiliyeti vardır. Bu imkân, **ANS – Automatic Navigation System** ile sağlanmaktadır. Fakat, bu kategori gemiler devamlı olarak karadaki birimin kontrolü altında olarak seyir ederler; karadaki birim her an seyre müdahale etmek ve uzaktan kumanda sistemleri ile gemiyi yönetmek imkânını elinde tutar. Ayrıca, tercihe bağlı olarak gemi, ‘uzaktan kumandalı gemi’ gibi

karadaki merkezden sevk ve idare edilebilir.

MUNIN projesindeki gemi bu kategoriye girer.

Autonomous Ship

Mürettebatsız gemilerin bu türünde gemi tamamen kendi bilgisayar sistemindeki karar vermek (*decisionmaking*) kapasitesine dayanarak, seyir yapar; karadan her hangi bir desteğe ve/veya yönlendirmeye bağlı ve/veya muhtaç değildir. Gemi otomatik navigasyon sistemleri ve çatma / kaza önleme (*collisionavoidance*) sensörleri / algılayıcıları ile donatılmıştır.

Gemi tercihlerini sistem desteği ile yapar, programlanmış olan alternatifleri kendisi seçer. Karadaki üs, sadece gemiyi takip eder ve öngörülerin tamamen dışında, tam anlamı ile bir mücbir sebebin ortaya çıkması halinde kumandayı ele alır.

2. Karadaki Merkez

Karadaki merkezin fonksiyonları ve gemi kategorisi dikkate alınarak, kara üssünün tarifi de farklı yapılmaktadır:

Remote Control Center (RCC) / Uzaktan Kontrol Merkezi

Rolls Royce tarafından yürütülen projede, *remote controlled ship modeli* tercih edildiği için, karadaki merkez de *Remote Control Center / Uzaktan Kontrol Merkezi* olarak anılmaktadır.

Shore Control Center (SCC) / Kara (daki) Kontrol Merkezi

MUNIN projesinde, *autonomous ship modeli* esas alındığı için, karadaki birim sadece denetleme ve kontrol fonksiyonlarını ifa etmektedir, dolayısı ile de *Shore Control Center (SCC) / Kara (daki) Kontrol Merkezi* diye adlandırılmıştır.

V. HUKUKÎ NİTELENDİRME

1. Mürettebatsız Gemi ‘Gemi’ midir?

Konuya önce mürettebatsız gemilerin gemi olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceğini tartışmak ile başlayalım. Millî mevzuatı gözden



geçirdiğimiz zaman, özellikle de genel amaçlı hükümlere, meselâ, TK.'nın 931. maddesindeki gibi tariflere bakıldığı zaman, bir cismin gemi olarak nitelendirilmesi için “insan” unsuruna bir şart olarak yer verilmediği görülür. Hatta, Dnз CMK. gibi bazı özel konuları / alanları düzenleyen metinlerde dahi, insanın varlığı, tarif edici bir unsur (*definingfactor*) olarak bulunmaz.

Uluslararası konvansiyonlarda da durum farklı değildir. Esasen konvansiyonlardaki tarifler her konvansiyonun düzenleme konusu dikkate alınarak yazılır. Bazı konvansiyonlarda hiç tarif olmaz.²

Kanaatimce ve Comité Maritime International -PositionPaper'da ileri sürülen görüşü teyiden³: Mürettebatsız gemiler de “gemidir” ve gemi olarak nitelendirilmesi icap eder. Meğer ki, yapısı ve kullanım amacı bakımından ve/veya tâbi tutulabileceği hukukî hükümlere göre, gemi olarak nitelendirilmesi mümkün olmasın. Meselâ, hovercraft tartışma konusu olmaya devam etmektedir.

2. Mürettebatsız Gemilerin Sefere Elverişsizlik Yönünden Denetlenmesi

Gelelim ikinci adıma. Mürettebatsız gemiler hakkındaki incelemelerimin, tasarladığım vetiresi -ya da- sistematığı bakımından, konuyu önce elverişlilik açısından ele almak istiyorum.

Mürettebatsız gemi “sefere elverişli gemi”⁴ olarak kabul edilebilir mi? Veya “sefere elverişli gemi” statüsüne sokulabilir mi? Bu noktada karşımıza ciddi engeller çıkmaktadır. Önce cismin adı buna engel oluyor. Mürettebatı, gemi adamı bulunmayan bir cismin, sefere elverişli bir gemi olarak kabul edilebilmesi mümkün değildir. Mürettebatın yerini, oldukça tartışmalı bir surette ve aşağıda da değineceğim veçhile, karadaki tesiste görev yapan kişilerin alacağı ifade edilmektedir. Diğer bir deyiş ile karadaki tesiste bulunan personel, gemi adamı olarak kabul edilecek; bunların mürettebatı ikame ettikleri varsayılacaktır. Doğal olarak da baştaki yetkili kişi “kaptan” olacaktır. Bu görüşün tartışılmasını, şimdilik, ileriye bırakıyorum.

Mürettebatsız gemi yapısı ve mimarisi itibarı ile konvansiyonel gemilerden farksız değildir. Fakat geminin “kaptan köprüsü” yoktur. Gemi, konvansiyonel gemilerde olduğu gibi, mürettebatı tarafından sevk ve idare edilmediği için, mürettebatsız gemilerde kaptan köprüsü ‘*bridge*’ bulunmamaktadır. Kaptan köprüsü, yani geminin sinir sisteminin merkezi ‘*nervecentre*’, karadaki tesistedir. Konu ile ilgili araştırmalarda, yapılan yayınlarda, karadaki tesisin, kaptan köprüsünün yerine geçtiği, onu *replace* ettiği faraziyesinden yola çıkılmaktadır.

Karadaki tesisin hukukî mahiyeti de tartışmaya açıktır. Geminin bir uzantısı mıdır? Mütemmim cüzü olamayacağı kesin olduğu gibi, her halde bir teferruat olarak da nitelendirilemez.

Kaptan köprüsünün, bütün donanımı ve personeli ile birlikte, karada bir yerde kurulu bulunduğu faraziyesi, geminin sefere elverişli olup olmadığını tesbit için yapılacak bir incelemede, sörveyde nasıl bir hukukî anlam ifade eder?

Kısaca ifade edeyim ki, mürettebatsız gemi, belki gemi olarak nitelendirilebilir, fakat bu gemi sefere elverişli bir gemi değildir ve sefere elverişli bir gemi haline de getirilemez. Konunun bu yönü hakkında ve bu aşamada söylenebilecek olan şudur: Sefere elverişlilik ile ilgili mevcut normlar mürettebatsız gemiler bakımından yetersiz kalmaktadır, bunların söz konusu gemilere ve hem de değişik kategorilerine has özel şartlar dikkate alınarak formüle edilmeleri icap edecektir.

3. Mürettebatsız gemilerin sigortası ile ilgili belli başlı problemler

Şimdi bir de konunun sigorta yönünü, doğal olarak bu inceleme ile sınırlı olmak kaydı ile ele alacağız.

Önce basit bir noktadan hareket edeyim: Mürettebatsız gemi de gemidir, şu halde bilinen, mutad kurallara göre sigorta edilebilir ya da edilmesi beklenir ve teorik olarak, HullInsurance poliçeleri çerçevesinde sigortası mümkün olabilir (*ITC-Hull [Institute Time Clauses – Hull]*)

veya IVC-Hull [Institute Voyage Clauses – Hull]).

Bir tekne poliçesi ile kuvertür altına alınacak ‘gemi’ için aranacak ilk şart, onun sefere elverişli bir gemi olmasıdır, bu şartın gerçekleşmesinin ise, ciddi ve köklü (*drastic*) kural değişiklikleri yapılmadıkça, mümkün olmayacağını söyledim.

Sigorta Hukuku’nun alanına fazla müdahale etmek istemiyorum, fakat bu aşamada yine de söylemem lâzım ki, özel bir sigorta türü / kategorisi, dolayısı ile de poliçesi hazırlanıp ortaya çıkarılıncaya kadar, bir mürettebatsız geminin sigorta ettirilebilmesi mümkün görülüyor. Daha doğrusu *Marine Policy* konusu olamaz. Belki, herhangi bir taşınır mal olarak, emtia sigortasına konu olabilir!

Fakat, bu cisim Deniz Hukuku açısından bakıldığında gemidir, hareket kabiliyeti vardır ve fiilî olarak da hareket edecektir.

Sorumluluk sigortası yönünden bakıldığında, mesele daha da çetrefillidir. Bu gemiler yüksek teknoloji ürünü bilgisayar programları ve yapay zekâ (*artificial intelligence*) sistemleri ile seyir ederler; dolayısı ile bu gemilerin sevk ve idaresinde bildiğimiz anlamda mürettebat unsuru olmayıp, bu düzenekleri tasarlayan, kuran ve sonra da işletenlerin rolü vardır. Bunlar kimin adamıdır? Konvansiyonel normlara göre donatanın adamıdır denebilir ise de, bu -gerçek veya tüzel- kişilerin donatanlar ile olan ilişkilerini tâyin ve tafsil etmek



oldukça zordur ve hatta bazen de imkânsız hâl alabilir.

Söz konusu kişilerin büyük bir kısmı fonksiyonlarını geminin inşa edildiği dönemde ifa ederler, ya da en geç deneme seyirleri ile işleri sona erer. Diğer bir kısmı ise, geminin yukarıda belirtilen kategorilerden hangisine girdiğine bağlı olarak karadaki tesiste ve değişik kapsam ve içerikte görev yaparlar. Bu kişiler ile donatanlar arasındaki hukukî ilişkilerin tâyin ve tafsil edilmesindeki zorluk kadar, belli bir tanım verilebilse bile, bunların “gemi adamı” sıfatına sahip olabilecekleri çok tartışmalıdır.

Karadaki tesis ise başlı başına bir muamma teşkil ediyor ve bunun niteliği ise tamamen meşûk. Gemi olmadığı aşikâr, hukukçular geminin uzantısı vs. gibi faraziyelere iltifat etseler bile, sigortacıların bu gibi teoriler ile

avunması beklenemez; dolayısı ile bu tesisin de bir “**Marine Policy**” ile kuvertür altına alınması çok şüpheli görünüyor.

Fakat, bu tesiste, tartışmalı niteliği bir tarafa, gerçekte bir geminin kaptan köprüsündeki fonksiyonlar ifa ediliyor; çalışan personelin içinde de fiilî olarak gemi adamı niteliğinde ve üstelik yüksek rütbeli kişiler bulunuyor.

Buradan, fiilen denizde seyir eden ve Deniz Ticareti Hukuku bakımından gemi olarak nitelendirilebilen, fakat, sefere elverişli olduğu çok şüpheli bulunan ve dolayısı ile de bir *Marine Policy* ile teminat altına alınamayan o koskoca nesneye kumanda ediliyor. *İmdi*, bu tesis de karadaki herhangi bir bina misillî mi sigorta edilecek ve içindeki donanım ve teçhizat da mutad usulden bilgisayar sigortasına mı konu olacak?

Dipnot: ¹ Bu konuda yapılacak araştırmalar için ilk aşamada şu kaynaklar yol gösterici olabilir: CMI International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework, Comité Maritime International web page, www.comitemaritime.org; DEKETELAERE, Pol, *The Legal Challenges of Unmanned Ships*, *Universiteit Gent*, 2017; HOOYDONK, Ericvan, “The Law of Unmanned Merchant Shipping – an Exploration”, in *20 Journal of International Maritime Law* 3, pp. 403-423; VEAL, Robert and TSIMPLIS, Michael, “The Integration of Unmanned Ships in to the Lex Maritima”, in [2017] *Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly* pp 303-335; VEAL, Robert and RINGBOM, Henrik, “Unmanned Ships and the

International Regulatory Framework”, in *23 Journal of International Maritime Law* 2, pp. 100-118.

² Uluslararası Konvansiyonlar’daki düzenlemeler hakkında şu kaynağa bakılabilir: SÖZER, Bülent, *Memo Attached to Report by Comité Maritime International ‘International Working Group’ on Ship Nomenclature*, Comité Maritime International web page, www.comitemaritime.org

³ Comité Maritime International, *International Working Group Position Paper on Unmanned Ships and the International Regulatory Framework*, Comité Maritime International web page, www.comitemaritime.org

⁴ TK.’nın 932. maddesinde, dar anlamı ile denize elverişlilik ile birlikte, yola ve yüke elverişlilik tarif edilmiştir. Ben bu üç kavramı ‘sefere elverişlilik’ kavramı içinde toplamayı uygun bulurum ve denize, yola, yüke elverişli gemiyi, ‘sefere elverişli gemi’ olarak adlandırırım. Dolayısı ile de Kanun’un 1141. md. si ile taşıyana yüklediği borcu, ‘gemiyi sefere elverişli halde bulundurmamak borcu’ diye tanımlanm.

***PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ
ÖĞRETİM ÜYESİ - DENİZ HUKUKU ARAŞTIRMA
VE UYGULAMA MERKEZİ MÜD.**

Fotoğraf1: Rolls-Royce

ONURSAN KÖKLÜ DENİZCİLİK FİRMASI GEPA'YI BÜNYESİNE KATTI



BARBAROS ONUR / GEPA GENEL KOORDİNATÖRÜ

Onursan servis firması olmasına rağmen neden üretici bir firma olan GEPA'yı bünyesine kattı?

GEPA herkesin bildiği, Türkiye'nin en köklü denizcilik firmalarından biri gerçekten. GEPA'yı devralırken ki en büyük amacımız, gemi inşa sanayinde iyi bir marka olan GEPA'nın özellikle filika bot üretimini daha da yaygınlaştırarak, bu yönde devam ettirmek. Tabii biz Onursan olarak bir servis firmasıyız.

Üretim yeni başladığımız bir konu ve bildiğiniz gibi daha farklı dinamikleri olan bir süreç. Ama filika zaten bizim yaptığımız, servis verdiğimiz, tamir hizmeti verdiğimiz bir alan, yani bizim bildiğimiz bir alan. Üretimde GEPA'nın tecrübesi ve bu konudaki birikimi ile beraber iyi sonuçlar alacağımızı düşünüyoruz. GEPA'nın bizim için en önemli olan kısmı marka değerinin iyi olması. Türkiye'deki gemi inşa sanayi

Yakın zamanda Türkiye'nin köklü denizcilik firmalarından GEPA, safety konusunda hem yurt içinde hem yurt dışında yaptığı atılımla öne çıkan ONURSAN tarafından devralınmıştı. GEPA'nın bundan sonraki yol haritasını GEPA Genel Koordinatörü Barbaros Onur ile konuştuk.

belki şu anda istediğimiz durumda değil ama biz bunun yakın zamanda düzeleceğine inanıyoruz.

Onursan'ın dokunuşu ile GEPA'da neler değişecek peki?

Öncelikle kendimize bir yol haritası çizdik. GEPA bir süredir bazı finansal sıkıntılar sebebi ile üretime devam edememe noktasına gelmişti zaten. Biz öncelikle bu devralma sürecinin



ardından kafalardaki bu imajı değiştirmek istiyoruz. Biz bu firmayı devraldık. Burada çalışan eski ekibi tekrar topladık. Tekrar üretime başladık. Tekrar canlandırma sürecine girdik. Dolayısıyla eski üretimde olan ekibi koruyup, sadece yönetim anlayışını değiştireceğiz. Biz ne katacağız Onursan olarak dersiniz; bir kere ONURSAN isim olarak hem Türkiye’de hem uluslararası alanda yurtdışı yatırımları ile güvenilir bir marka. Bizim işlerde özellikle safety konusunda güven gerçekten çok önemli bir yer tutuyor. Bu avantajımızı kullanmak istiyoruz.

GEPA yeni ürünler üretecek mi?

GEPA’nın şu an ürün gamında bizce eksik olan ekipmanlar var, bunları tamamlamak istiyoruz. Bazı kalıplarda dizayn revize çalışmalarımız olabilir ileriye dönük. Özellikle şişirebilir tipteki solas kurtarma botlarının Türkiye’deki imalatlarında eksiklikler var bunlara yönelebiliriz. Türkiye’de özellikle Norveçli armatörlerin projeleri var, biz tabii bu projelerde de yer almak istiyoruz.

Maalesef genel anlamda Türkiye’de inşa edilen gemilerde yerli ekipman kullanma konusu, biraz dar bir alana

sıkışmış durumda. Biz burada en az Norveçli üreticiler kadar bu işin kaliteli yapılabildiğini göstermek için bir çalışma içerisindeyiz. Bununla ilgili de özellikle Norveç Loydu ve DNV GL ile tip onay sertifikasyon çalışmaları yapmak istiyoruz, Norveç projelerinde yer almak üzere. Uzun vadedeki hedefimiz GEPA’yı sadece Türkiye’de değil, Avrupa’da, Kuzey Avrupa’daki mevcut yeni inşa projelerinde de yer aldırabilmek.

GEPA geçmişte askeri projelerde yer alıyordu, bu alanda faaliyetler devam edecek mi?

Şu an Türkiye’de devam eden ve devam edecek olan hem yurtiçi hem yurtdışı askeri projeler var. Bunları biz yakından takip ediyoruz. Bunlarda GEPA ekipmanlarını kullanma olanağı çokça var. Burada tabii bazı teknik değişikliğe gidiliyor botların alımında. Bunları da çok yakinen takip ediyoruz. Bu konuda muhakkak ürün gamımızı genişleteceğiz.

Satın alma süreci nasıl gelişti?

Alp Bey ile çok uzun süredir tanışıyoruz. Onursan ve GEPA öncesinde ticari ilişkisi olan iki firma. Ticaret dışında da kendisi ve ailesi de çok saygı duyduğumuz kişiler. Bu yatırım nasıl

oldu dersiniz. Açıkçası bizim böyle bir düşüncemiz yoktu, yani üretim işine girmek gibi. Bizim işimiz Onursan olarak servis... Biz ekipmanların servisine yönelik çalışan bir firmayız. GEPA’nın şu an içinde bulunduğumuz üretim binası Tuzla tersaneler bölgesinin göbeğinde.

Yer olarak birçok tersaneye yürüyerek gitme şansınız var. Bazen servise giden arkadaşlarımız araçlarına bile binmeden takım çantalarıyla yürüyerek gidiyorlar bu güzel bir avantaj. Biz bunu da düşündük birçok yönden artılarını eksilerini hesapladık. Biz buna inanıyoruz. Alp Bey bize devrettikten sonra birçok konuda bize yardımcı oldu sağ olsun. Artık sorumluluk bizim üzerimizde biz de bunu layıkıyla yapmaya çalışacağız GEPA’nın yeni yönetimi olarak.

Bazı uzmanların ekonomik olarak olumsuz tablolar çizdiği oluyor, bu dönemde yatırım yapmak sizi korkutmuyor mu?

Biliyorsunuz Türkiye’de bütün malzeme üreten firmalar arasında krizden sonra büyük bir gerileme olduğu yadsınamaz bir gerçek ama bizim geleceğe dair bir umudumuz var. Türkiye 2007-2006 dönemindeki gibi bir kapasite olmasa da çok farklı yerlerden atılımlar yapacaktır. Türkiye’de gemi inşa konusunda çalışmaları olan birçok firmayı ziyaret ediyoruz. Onlarla görüşme içindeyiz. Yurt dışında da görüşmelerimiz var. Şu an için her şey çok güzel gidiyor.

GEPA ve Onursan farklı know-how’lar gerektiren işler bunu bilgiyi nasıl aktaracaksınız?

Evet birisi üretim birisi servis. Bir kere ben bu dönemde bütün mesaimi GEPA için harcayacağım. Daha da önemlisi, GEPA’nın teknik ekibini tamamen koruduk. GEPA’nın tecrübesi ve ekibinden yararlanmak için bu devralma sürecinden sonra da mühendislik anlamında da aynı arkadaşları başlatıp bu know-how’ı koruduk. Sadece dediğim gibi yönetim anlayışı anlamında bazı değişiklikler oldu. Hızlı bir şekilde yürüyecek bir ekip hazır burada.

Uluslararası taşımacılıkta yeni rotalar üzerinde çalışılıyor



EMRE ELDENER *

Geride bıraktığımız yılın ikinci yarısından itibaren ülke ekonomisini derinden etkileyen dalgalı bir süreci yaşıyoruz ve bu süreçte tüm sektörlerde olduğu gibi taşımacılık ve lojistik sektöründe de ülke ekonomisindeki dalgalanmanın ve dünya ticaret savaşlarının olumsuz etkisi hissedildi.

İthalatın azalması ile özellikle AB ülkelerinden önemli sayıda Türk TIR'ı boş dönmektedir. Bu azalmaya bağlı olarak, 2019 yılının ilk aylarında Türk araçlarının Avrupa ülkelerinden boş dönüşleri toplamda yüzde 50'ye yakın artmıştır. Başta Batı Avrupa olmak üzere, Doğu Avrupa ve Güney Avrupa ülkelerinden boş dönüş sayılarındaki artışın ise daha fazla olduğunu söylemek mümkündür. Yabancı araçların Avrupa ülkelerinden Türkiye'ye boş giriş sayıları ise yüzde 82 oranında artmıştır.

Yüzde 78'i Türk plakalı TIR'lar tarafından yapılan Türkiye'nin karayoluyla ihracat taşımaları ise bu yılın ilk dört ayında geçen yılın aynı dönemine göre sadece yüzde 1 düzeyinde artmıştır. Bu durumda zaten bölgesel ticarete gerek geçiş belgeleri,

gerekse şoför vizesi sorunları nedeniyle yabancı rakipleriyle rekabet etmeye çalışan Türk taşımacılar süreçten olumsuz etkilenmektedir. UTİKAD olarak, ülkemizde yabancı plakalı araçlara ve bu araçlarla taşıma yapan firmalara uygulanmayan hiçbir yaptırımın Türk plakalı araçlara da uygulanmaması gerektiğini her platformda ifade ediyoruz.

İTHALAT İHRACAT DENGESİZLİĞİ DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINI DA ETKİLEDİ

Uluslararası taşımacılıkta maliyet ve navlun hesabı yapılırken araçlar hem ithalat, hem de ihracat yükü taşıyacak şekilde hesaplama yapılmaktadır. Bir TIR'ın Avrupa'ya gidiş-dönüş ortalama maliyeti 5-6 bin Euro'lara kadar çıkmaktadır. İthalat ya da ihracat seferlerinden bir tanesi yükü birlikte gerçekleştirilemediğinde araç başına boş dönüş maliyeti oluşmaktadır. Aracın toplam navlun bedelinin bir kısmı boş dönüş sebebiyle zarar olarak taşımacılara yansımaktadır.

İthalat ihracat dengesizliği denizyolu taşımacılığını da etkilemiş durumdadır. Deniz ithalat taşımalarında yaşanan azalma ihracat yük planlarını da etkilemektedir. İthalatın azalması nedeniyle ülkemize dolu gelen konteyner sayısı azalmakta ve bu nedenle ihracat için yeterli sayıda ve uygun kondisyonda boş konteyner bulmak zorlaşmaktadır. Armatörler ve gemi hatları ihracat konteyner ihtiyacını karşılayabilmek için yurt dışından Türkiye'ye boş konteyner getirtmekte ve bu da maliyetleri arttırmaktadır. Ayrıca ihracatla yurt dışına dolu çıkan Türk armatörlerine ve intermodal hat operatörlerine ait deniz veya intermodal konteynerleri de yurda boş döndürülmek zorunda kalmaktadır. Tüm bunlar da navlunlarda artışa neden olmaktadır. İthalat ve ihracat dengesindeki bu dalgalanmalar tedarik süreçlerinin belirsizleşmesine, verimlilik

kaybına ve lojistik maliyetlerin artmasına neden olmaktadır. Bunun yanı sıra taşımacılık ve lojistik hizmet veren firmalar da artan maliyetler nedeniyle en uygun maliyetli taşımacılık çözümlerini oluşturmakta ve müşterilerine sunmakta zorluk çekmektedirler.

Mevcut ekonomik durumun yarattığı zorluklardan ve maliyet artışlarından dolayı ihracat ve dış ticaret firmaları farklı pazar arayışlarına odaklanırken, lojistik ve taşımacılık sektörü de bu arayışlara paralel olarak alternatif taşıma modları ve rotaları üzerinde çözümler üretmeye çalışıyor. Tek modlu taşımacılık yerine denizyolu ve karayolu taşımacılığıyla entegre edilebilecek şekilde demiryolu ve intermodal taşımacılığının daha yoğun kullanılabilmesi seçenekler üzerinde çalışılıyor. Mevcut kombine ve intermodal taşımacılık kapasitesinin artırılması yönünde çabalar sürdürülüyor. Bu çerçevede oluşturulacak iş birlikleriyle hem Orta Asya yönünde taşımacılık kapasitesinin artırılması, hem de sahra altı Afrika pazarlarına yönelik çözümlerin yaygınlaştırılması taşımacılık sektörünün gündeminde önemli bir yer tutuyor. Ayrıca sadece doğu-batı ekseninde değil, kuzey-güney ekseninde de denizyolu ve demiryolu kombinasyonlarıyla taşımacılık seçenekleri arttırılmaya çalışıyor. Ama elbette hepsinden önemlisi ülkemizin ekonomik göstergelerinin daha dengeli bir hale getirilmesi ve ülkemizin üretim yapısına uygun bir ithalat/ihracat dengesinin oluşturulmasıdır. Böylece tedarik süreçleri daha belirgin ve verimli bir hale getirilebilecek, lojistikçiler de daha uygun maliyetli çözümleri sunabilecektir. Ancak devlet eliyle yaratılan yüksek yetki belgesi ücretleri, toplam maliyetleri daha da yukarıya çekmektedir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



MARPORT

MARDAŞ

AKÇANSA

KUMPORT



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 - SÜRATLI KESİNTİSİZ HİZMET



ARPAŞ AMBARLI RÖMORKAJ PİLOTAJ TİC. A.Ş.

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

IMO 2020'nin yakıt fiyatlarına etkisi ne olacak?



ÇAĞATAY AZAKLI *

Bilindiği üzere, 2020'nin başında denizcilik tarihindeki en büyük değişimlerden biri yaşanacak ve bundan sonra yakıtlardaki sülfür oranı %3,5 yerine, %0,5 ile kısıtlanıyor olacak. Halihazırda küresel denizcilik sektöründe ağırlıklı olarak yüksek

sülfürlü fuel oil ürünü kullanıldığını düşünecek olursak, ilgili değişimin boyutunu daha iyi anlamak için bazı sayısal verilere bakmak yerinde olacaktır.

Günümüzde denizcilik sektöründe, 5 milyon varil civarında yakıtın günlük bazda tüketildiği tahmin ediliyor.

Tüketilen yakıtların dağılımına baktığımızda, yaklaşık %70-80 oranında yüksek sülfürlü fuel oil (HSFO) ve sadece %20-30 oranında gasoil (MGO) kullanıldığını görüyoruz.

2020 mevzuatı yürürlüğe girdiğinde HSFO kullanım oranının %70'li seviyelerden %30'lara kadar düşeceği tahmin ediliyor. Bu gerçekleşirse, MGO ve benzeri ürünlere olan günlük talebin 2 milyon varilden daha fazla artacağını; yani talebin bir anda 2 ila 3 katına çıkacağını rahatlıkla söyleyebiliriz.

Bu boyuttaki bir değişim karşısında, yakıt fiyatlarının etkilenmemesi pek mümkün görünmüyor. Bu etkiyi ölçmek

için, finansal piyasalarda işlem gören vadeli kontratlara bir göz atalım.

En bilinen ham petrol tipi olan Brent, bildiğiniz üzere varil fiyatı üzerinden işlem görüyor. Hesaplamalarda kolaylık olması açısından biz bu fiyatları \$/varil'den, denizcilik yakıtlarında kullanıldığı şekliyle \$/metrik ton'a çevirelim (1 mt Brent ~ 7,33 varil).

Şimdi buna göre ileri vadelerdeki kontratların fiyatlarını yeniden hesaplayıp, HSFO ve MGO fiyatlarıyla (Akdeniz FOB) bir kıyaslama yapalım. Fiyatlamalardan görüleceği üzere 2020'nin başlarında, HSFO fiyatları en düşük seviyelerini; MGO fiyatları ise en yüksek seviyelerini görecektir gibi duruyor. İki ürün arasındaki fiyat farkının da, şimdilerde \$200'lerde iken, ilgili dönemde \$300 seviyesine yaklaştığı görülüyor (Bu arada, yüzdesele olarak inceleyecek olursak: MGO fiyatı, HSFO fiyatının halihazırda 1,5 katı iken, ilgili dönemde iki katı haline gelmiş olacak).

BRENT	Brent (varil)	Brent (mt)	Güncelle göre fark	Güncelle göre fark (%)	HSFO	%3,5 HSFO Med FOB Swap (mt)	Güncelle göre fark	Güncelle göre fark (%)	MGO	Gasoil Med FOB Swap (mt)	Güncelle göre fark	Güncelle göre fark (%)	MGO-HSFO Fiyat Farkı
AUG19	65,1	\$ 477			JUN19	\$ 365			JUN19	\$ 559			\$ 195
SEP19	64,3	\$ 471	\$ -6	-1%	JUL19	\$ 360	\$ -5	-1%	JUL19	\$ 583	\$ 23	+4%	\$ 222
OCT19	63,9	\$ 468	\$ -8	-2%	AUG19	\$ 344	\$ -20	-6%	AUG19	\$ 585	\$ 26	+5%	\$ 241
NOV19	63,7	\$ 467	\$ -10	-2%	SEP19	\$ 329	\$ -36	-10%	SEP19	\$ 587	\$ 28	+5%	\$ 259
DEC19	63,5	\$ 465	\$ -12	-2%	OCT19	\$ 313	\$ -52	-14%	OCT19	\$ 590	\$ 31	+6%	\$ 277
JAN20	63,2	\$ 464	\$ -13	-3%	NOV19	\$ 304	\$ -61	-17%	NOV19	\$ 590	\$ 31	+5%	\$ 286
FEB20	63,1	\$ 462	\$ -15	-3%	DEC19	\$ 298	\$ -67	-18%	DEC19	\$ 589	\$ 30	+5%	\$ 291
MAR20	62,9	\$ 461	\$ -16	-3%	JAN20	\$ 294	\$ -71	-19%	JAN20	\$ 591	\$ 32	+6%	\$ 298
APR20	62,7	\$ 459	\$ -17	-4%	FEB20	\$ 291	\$ -74	-20%	FEB20	\$ 591	\$ 31	+6%	\$ 300
MAY20	62,4	\$ 457	\$ -19	-4%	MAR20	\$ 290	\$ -75	-21%	MAR20	\$ 589	\$ 30	+5%	\$ 300
JUN20	62,4	\$ 457	\$ -20	-4%	APR20	\$ 290	\$ -75	-21%	APR20	\$ 590	\$ 30	+5%	\$ 300
JUL20	62,0	\$ 455	\$ -22	-5%	MAY20	\$ 290	\$ -75	-20%	MAY20	\$ 588	\$ 29	+5%	\$ 298
AUG20	61,9	\$ 454	\$ -23	-5%	JUN20	\$ 291	\$ -74	-20%	JUN20	\$ 587	\$ 28	+5%	\$ 296
SEP20	61,7	\$ 452	\$ -24	-5%	JUL20	\$ 292	\$ -73	-20%	JUL20	\$ 588	\$ 29	+5%	\$ 296
OCT20	61,5	\$ 451	\$ -26	-5%	AUG20	\$ 294	\$ -71	-19%	AUG20	\$ 589	\$ 29	+5%	\$ 295
NOV20	61,4	\$ 450	\$ -27	-6%	SEP20	\$ 296	\$ -69	-19%	SEP20	\$ 589	\$ 30	+5%	\$ 293
DEC20	61,4	\$ 450	\$ -26	-6%	OCT20	\$ 298	\$ -67	-18%	OCT20	\$ 588	\$ 29	+5%	\$ 290
JAN21	61,1	\$ 448	\$ -29	-6%	NOV20	\$ 300	\$ -65	-18%	NOV20	\$ 585	\$ 26	+5%	\$ 285
FEB21	61,0	\$ 447	\$ -30	-6%	DEC20	\$ 302	\$ -62	-17%	DEC20	\$ 583	\$ 24	+4%	\$ 281

Hesaplamalarda 25 Haziran 2019 tarihli fiyatlar dikkate alınmıştır.

“FİYATLARIN NE OLACAĞINI HEP BİRLİKTE YAŞAYIP GÖRECEĞİZ”

Mevcut fiyatlamalara bakıldığında, 2020'deki MGO fiyatlarının hem Brent'e, hem de diğer ürünlere göre bir miktar primli olduğunu söyleyebiliriz (Oysa normal koşullarda, petrol ürünlerinin ileri vadelerdeki fiyat yapısının, ham petrolünkine benzer olması beklenir). Örneğin, 2020 Mart ayı kontratlarını, güncel kontratlar ile kıyaslırsak: Brent'in %4 iskontolu; HSFO'nun %21 iskontolu; MGO'nun ise %5 primli olduğunu görüyoruz. MGO'daki bu prime rağmen, fiyatlamaların olası bir talep şokunu tam anlamıyla yansıttığını söylemek zor. Geçmişe baktığımızda 2008 yılında benzer bir damıtık ürün sıkışıklığı yaşandığını görüyoruz. İlgili dönemde, MGO - HSFO fiyat farkı \$700'ün üzerine çıkmış; MGO fiyatları,



HSFO fiyatının iki katına (hatta kısa bir süreliğine üç katına) erişmişti. Ayrıca, pahalı olan damıtık ürünleri üretmek için tam kapasite çalışan rafineriler ham petrol fiyatlarının varil başına \$150 seviyesine yaklaşmasına yol açmıştı. O dönemle aynı koşullar geçerli olmasa da, 2020 başlarında

benzer bir fiyat şoku yaşanması ihtimali göz ardı edilmemelidir. Kömürden petrole geçişten beri, bu boyutta bir değişime şahit olmadık, dolayısıyla fiyatların ne olacağını hep birlikte yaşayıp göreceğiz.

*ARKAS PETROL RİSK VE FİNANS MÜDÜRÜ

HAZİRAN 2019 YAKIT FİYATLARI

05.06.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	386.000	407.000	610.000
Piraeus	379.000	397.000	570.000
Malta	371.000	394.000	569.000
Novorossissk	368.000	383.000	590.000
Ceuta	383.000	407.000	575.000
Gibraltar	383.000	407.000	575.000
Rotterdam	382.000	406.000	519.000
Fujairah	378.100	390.100	665.000
Singapore	378.000	390.000	546.000
Brent 61.67			

12.06.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	385.000	405.000	590.000
Piraeus	382.000	403.000	576.000
Malta	372.000	395.000	574.000
Novorossissk	371.000	386.000	600.000
Ceuta	383.000	407.000	577.000
Gibraltar	383.000	407.000	577.000
Rotterdam	354.000	378.000	533.000
Fujairah	372.000	383.000	671.000
Singapore	372.000	383.000	546.000
Brent 59.78			

19.06.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	382.000	402.000	595.000
Piraeus	375.000	396.000	581.000
Malta	373.000	397.000	575.000
Novorossissk	364.000	379.000	595.000
Ceuta	384.000	408.000	580.000
Gibraltar	384.000	408.000	580.000
Rotterdam	366.000	390.000	530.000
Fujairah	374.000	384.000	681.000
Singapore	377.000	387.000	555.000
Brent 61.82			

26.06.2019			
	IFO 380 cst	IFO 180 cst	Marine Gasoil
İstanbul	401.000	421.000	618.000
Piraeus	393.000	414.000	601.000
Malta	388.000	412.000	593.000
Novorossissk	380.000	395.000	605.000
Ceuta	416.000	440.000	610.000
Gibraltar	416.000	440.000	610.000
Rotterdam	394.000	418.000	557.000
Fujairah	399.000	407.000	579.500
Singapore	390.000	399.000	695.000
Brent 65.20			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.

TÜRK LOYDU'NUN ÖNLENEMEYEN YÜKSELİŞİ SÜRÜYOR

Türk Loydu, Paris MoU tarafından açıklanan Klas Kuruluşları Performans Tablosu'nda yüksek performans sınıfını koruyarak, sekizinci sıraya yükseldi.



Liman Devleti Kontrol (PSC) rejimleri arasında dünyanın en önemlisi olarak değerlendirilen Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU) tarafından yayınlanan ve 2016 - 2018 yıllarını kapsayan liman devleti kontrol sonuçlarına ilişkin olarak hazırlanan "2016-2018 Yılları Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Performans Tablosu" duyuruldu. Türk Loydu son 13 yıldır "Yüksek Performans" kategorisinde yer aldığı tabloda bu yıl bir sıra daha yükselerek, tüm dünyada klas kuruluşları arasında 8.sırada yer aldı. Türk Loydu bu başarılı performansı ile bu sene de bazıları IACS üyesi olan (Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği) birçok uluslararası klas kuruluşunu geride bırakmayı başardı.

Paris MoU'nun Yüksek Performans Tablosunda son 13 yıldır devam eden başarılı performansını sürdürerek bu yıl ilk 8'e girmeyi başaran Türk Loydu, her geçen sene kalite standartlarını ve hizmet kalitesini arttırmaya ve alanında uzman teknik kadrosu sayesinde performansını yükseltmeye devam ediyor. Türk Loydu klaslı gemilerde yapılan kontrollerde 2015 yılından beri "0" hatayla geçmesi, Türk Loydu kusuru sebebiyle hiç tutulma yaşanmamış olması dikkat çekiyor.

Birçok tanınmış klas kuruluşunun yanı sıra bazı iddialı IACS üyesi klas kuruluşlarını da geride bırakan Türk Loydu, bu

performansı ile Türk Bayrağının Paris MoU Beyaz Bayrak listesindeki yerini yükselmesine de katkı sağlamış oldu. Türk Loydu'nun Paris MoU tarafından "Yüksek Performans" olarak duyurulması ve liman devleti kontrolleri konusunda sahip olduğu tecrübe ve uzmanlık sonucunda, Türk Loydu klasında bulunan gemiler, güvenli görüldüklerinden Paris MoU üyesi ülkelerin limanlarında daha az denetlenmektedir.

CEM MELİKOĞLU: PARİS MoU'DA İYİ SONUÇLAR ALMAMIZ STRATEJİK BİR HEDEFİTİ

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu konuyla ilgili Deniz Ticareti Dergisi'ne bir açıklama yaptı. Cem Melikoğlu'nun açıklaması şöyle: 2015 yılının Mayıs ayının ilk günlerinde yeni seçilmiş olduğum Türk Loydu Vakfı Başkanlık koltuğunda ne kadar büyük bir görev üstlenmiş olduğumu düşünürken, milli kuruluşumuz Türk Loydu'nu nasıl daha yüksek seviyelere taşıyabileceğimizin planlarını gözden geçiriyordum. 1962 yılında kurulmuş bu güzide kuruluşumuzun Türk denizciliğine sağlamış olduğu katkılarının daha da geliştirilmesi, uluslararası arenada dünya limanlarında Türk armatörlerine daha fazla hizmet verilmesi, yeni akreditasyonlar ve diğer devletlerden yeni bayrak yetkileri alınması, başarılar elde edilmesi gerekiyordu. Özellikle savunma sanayimizde başlatılmış olan MILGEM hamlesinin devamı, LHD, YTKB, LCT, LST, KURYED, MOSHIP ve benzeri her biri ayrı öneme sahip milli askeri projelerin hızla gerçekleştirilmesi çok önemliydi. Ancak bir o kadar önemli olan zorlu çabalarla elde edilmiş olan Türk Bayrağı'nın denizcilikteki beyaz kategorisinin korunması vardı. Beyaz bayrak sınıfında olan ülkelerin gemileri risksiz ülkeler olarak

Recognized Organization	Year	Score	Rank	Change	Performance Index
American Bureau of Shipping	2016	4,807	0	127	0.76
DNV GL	2016	16,192	58	385	0.82
China Classification Society	2016	669	0	25	0.87
Lloyd's Register	2016	10,380	34	274	0.88
Bureau Veritas	2016	11,436	28	285	0.84
Nippon Kaiyokai	2016	4,990	23	187	0.88
Russian Register of Shipping	2016	1,200	3	51	0.82
TÜRK LOYDU	2016	447	0	15	-1.00
UK Register of Shipping	2016	4,457	12	165	0.80
Russian Maritime Register of Shipping	2016	2,058	16	37	0.74
Polish Register of Shipping	2016	480	2	16	0.88
Polish Maritime Register of Shipping	2016	148	0	0	0.80
Polish Register of Shipping	2016	426	0	16	0.88
Canadian Register of Shipping	2016	783	1	0	0.89
International Naval Surveyors Bureau	2016	417	0	19	0.73
Indian Register of Shipping	2016	100	0	0	0.80
American Bureau of Classification Services	2016	40	0	0	0.80
German Bureau of Shipping	2016	542	11	17	0.81
Maritime Corporation	2016	10	0	0	0.80
International Classification Services, US	2016	176	4	0	0.87
China	2016	176	4	0	0.87

görüldüklerinden denizcilik sektörü için üst seviyede öneme sahiptir. Bu nedenle milli klas kuruluşumuz olan Türk Loydu'nun denetleme ve tutuklanma sonuçlarının objektif olarak değerlendirildiği Paris MoU'da iyi sonuçlar alması oldukça stratejik bir hedefti. Bu sene yayınlanan Paris MoU sonuçlarında gururla görebiliyoruz ki; hem 13 yıldır yerleşmiş olduğumuz "Yüksek Performanslı Klas Kuruluşu" unvanımızı koruduk, hem de bazıları IACS üyesi olan birçok klas kuruluşunu geçerek 8. sıraya yerleştik.

Ancak bence daha da önemlisi yayınlanan Paris MoU raporlarında Türk Loydu 2016-2018 periyodu, yani son dönem içinde "0" hata ile yer almaktadır. Son üç yılda Türk Bayraklı gemilerde Türk Loydu'nun hatasızlığı belgelenmiş, Türk Loydu'ndan kaynaklanan hiçbir bulgu saptanamamıştır. Bundan büyük mutluluk ve gurur olur mu? Türk Loydu ekibinin, titiz ve disiplinli çalışması ile geline bu güzel nokta beyaz bayrak statümüzü korumaya yardımcı olacak, yakın gelecekte daha da önemli başka başarıların önünü açacaktır. Türk Loydu aşılmaz denilen birçok engeli tek tek aşarak hak ettiği tüm zirvelere ulaşacaktır.

MASSIMO'YA VEDA

İtalya merkezli Rina Denizcilik'in Türkiye ve Ortadoğu direktörü olarak çalışan Massimo Sanquerin Kadıköy Hilton'da düzenlenen gece ile Türk denizcilik sektörüne veda etti.



Gece Kadıköy'deki DoubleTree Hilton Otel'de gerçekleştirildi. Brokerlardan, armatörlere, yan sanayicilerden, bunkercilere kadar geceye çok yoğun bir katılım gerçekleşti.

Toplantıda duygusal bir konuşma yapan Massimo Sanquerin burada pek çok şey öğrendiğini, Türkiye'nin ve İstanbul'un kendisi için çok önemli bir yeri olduğunu söyledi. Massimo Sanquerin yeni görev yeri olan Çin'de Excellence Center direktörü olarak Rina denizcilik adına çalışmaya devam edecek. Veda gecesine denizcilik sektörü yoğun bir katılım gösterirken BIMCO Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu da gecedeydi. Şadan Kaptanoğlu mikrofonu eline alıp Massimo Sanquerin'e bir veda konuşması yaptı.

BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu, "Massimo elinde sihirli değnek var gibi birçok sorunu kolayca halledebilen biri. Onun için imkansız yoktur olmasını istediğiniz şeyi ona söylersiniz ve o yapar. Denizcilik sektörü için çok önemli olan networkleri çok iyi kullanan biriydi"dedi. Avrupa, Ortadoğu ve Afrika Denizcilik Direktörü Massimo Volta gecede uzun yıllar Rina Denizcilik Ortadoğu ve Türkiye direktörü olarak çalışan Massimo Sanquerin'e plaket verdi.

Rina denizciliğin yeni Ortadoğu ve Türkiye Denizcilik Direktörü Andrea Di Bella olacak.

MFT
MARINE FLUID TECHNOLOGY



Key Benefits:

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

MFT - BLENDING ON BOARD SYSTEM



elizya

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

Tel. +90 212 243 93 94

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

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

www.elizya.com

MENĞİ YAY ÖDÜLE DOYMUYOR

Mengi Yay Yatçılık, İngiltere merkezli dünyanın sayılı dizayn ödülleri arasında gösterilen Design Et Al The International Yacht&Aviation 2019 yarışması kapsamında VIRTUS isimli 44 metrelik projesi ile Concept Over 40 Meters kategorisinde ödüle layık görüldü.

Venedik'te dokuzuncusu gerçekleştirilen ödül törenine dünyanın önde gelen yat tersaneleri ve dizayn firmaları iştirak etti.

Tuzla Tersaneler Bölgesi Nuh Sanayi Sitesinde faaliyet gösteren MENĞİ YAY Tersanesi'nde üretilen 44 metre uzunluğundaki VIRTUS zarif ve dinamik dizaynı, yaşam alanlarında yaratılan ferahlık ve geniş iç hacmi, 55 metrekairelik açılabilir platformu (beach club), 4 adet stabilayzerin sağlamış olduğu konfor ile ön plana çıkıyor. Yatın temmuz ayı ortasında denize indirilmesi planlanıyor.

Çelik gövde ve alüminyum üst binaya sahip VIRTUS'un mühendislik tasarımı Ginton Naval Architects, iç ve dış dış tasarımda ise VYD Yacht Design imzası bulunmakta. 44 metre uzunluğunda, 8.8 metre genişliğindeki VIRTUS, 5 kabin, 10 yatak, 4 mürettebat kabini ve 1450 beygirlik iki motora sahip. VIRTUS, sahip olduğu iki adet 1450 beygir gücündeki motoru ile 16 deniz mili azami sürate, 12 deniz mili seyir süratine ve 10 deniz mili ekonomik sürate sahiptir. Seyir menzili ise



10 knot hızda 3.200 deniz mili." Tekneye adım atar atmaz ilk dikkat çeken husus geniş iç mekanlar ve bordaya açılmış olan camlar ve balkonlar.

Bu sayede gerek kamaralarda gerekse ana salondan deniz ile iç içe olma fırsatı elde ediliyor. Ana salon ve master kamaradan erişim sağlanan balkonlar ile de eşsiz bir deniz keyfi sizleri bekliyor. Geniş ve şık beach area alanında denizin ve güneşin tadını doyasıya yaşamanız mümkün kılınmış. Yatta bulunan beş kabin ferah tasarımlarıyla dikkat çekiyor. Mengi Yay Yatçılık bundan önce de 45 metre

uzunluğundaki AQUARIS isimli motor yat ile 2017 yılı Yacht Interior ödülünü, 27 metre uzunluğundaki SELEDA isimli motor yat ile 2018 Power Yacht 25-40 meters ödülünü kazanmıştı.

Mengi Yay Yatçılık yetkililerinden edinilen bilgiye göre, Mengi Yay almış olduğu bu ödül ile dünden daha güçlü bir heyecan ve tutku ile Türk Yat İnşa sektörüne hizmet etmeye, 55 yıllık tecrübesini günümüz teknolojisi ile birleştirerek inovatif, doğaya saygılı, zarif yatlar üretmeye ve ülkemizi uluslararası arenada başarıyla temsil etmeye devam edecek.

CLASSNK KOMİTE TOPLANTISI ÇIRAĞAN'DA YAPILDI

ClassNK Türkiye Ofisi'nin düzenlediği komite toplantısı Çırağan Sarayı'nda ClassNK üst düzey yöneticilerinin ve denizcilik sektörü temsilcilerinin katılımıyla gerçekleşti.

Yapılan Komite toplantısında Komite Başkanlığı Yalçın Sabancı'dan Cihan Ergenç'e geçti. Komite toplantısında 2020'de IMO'nun devreye sokacağı regülasyonlarla ilgili alınacak stratejik pozisyonlar konuşulan konular arasındaydı. Toplantının sona ermesinin ardından Çırağan Sarayı'nın bahçesinde bir kokteyl verildi, yurt dışından da çok sayıda davetlinin katıldığı organizasyon, verilen yemek ile son buldu. Gemi sınıflandırma kuruluşu olan ClassNK,



1899 yılında Japonya'nın başkenti Tokyo'da kurulmuştur. Denizde can ve mal güvenliğini ve deniz çevresinin

kirlenmesinin önlenmesini sağlamaya gayret eden ClassNK, Türkiye'de çok sayıda denizci partnerle çalışıyor.



YANMAR

TICARI MARIN

Yanmar İstanbul Training Center, İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsünde, geleceğin zabiti öğrencilerin ve aktif hizmetteki gemi adamlarının eğitilmesine katkı sağlamaktadır.

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



**Yanmar ile
7 gün 24
saat kontrol**

Yanmar ticari kullanım amacıyla orta ve yüksek devirli dizel motorlar üretir. Bu motorlar, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini tam olarak kontrol edebilmesini sağlamak için düşük yakıt tüketimi ve kolay bakım sunmak üzere tasarlanmıştır. Ana tahrik ve elektrikli tahrik için 78mhp (57kW) ila 6000mhp (4480kW) arasında değişen motorlar ve ayrıca gemideki tüm elektrik ihtiyaçları için marin jeneratör setleri sunuyoruz.

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

DENİZİN “YILDIZ”LARI DİPLOMALARINI ALDI

Denizcilik sektörü için profesyoneller yetiştiren en önemli eğitim kurumlarından Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi mezunları diplomalarını aldılar.

Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nin 2018-2019 Akademik Yılı Mezuniyet Töreni mezun olan öğrenciler, aileleri ve sektör temsilcilerinin yoğun katılımı ile gerçekleştirildi. Mezun olan öğrencilerden dereceye girenlere denizcilik sektörü firmaları tarafından çeşitli hediyeler takdim edildi. Törene; Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salim Özpak, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Orhan Torlak, Gemi Mühendisleri Odası Başkanı



Salih Bostancı, Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Feramuz Aşkın, Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörü Bahri Şahin, öğretim görevlileri ve çok sayıda sektör temsilcisi katıldı.

Ayrıca fakülte ve bölümlere en fazla katkı yapan öğrenciler de Fakülte Dekanlığı tarafından çeşitli armağanlarla ödüllendirildi.

FEEDER KONTEYNER GEMİLERİNİN GELECEĞİ KONUŞULDU

Feeder tip konteyner gemilerindeki yeni gelişmeler ve Makina/Sevk sistemlerini kapsayan “Container feeders for today and for the future” konulu seminer Ataşehir Marriot Otel’de gerçekleştirildi.

Yaklaşık 150 yıldır hizmet vermekte olan dünyanın en köklü klas kuruluşlarından American Bureau of Shipping(ABS) tarafından düzenlenen, denizcilik sektöründen çok sayıda paydaşın katıldığı ‘Container feeders for today and for the future’ konulu seminerde özellikle konteyner taşımacılığının 2020 regülasyonları ile birlikte ne yönde değişeceği konuşuldu.

BİLGİ VE TECRÜBELER AKTARILDI

Açılış konuşmasını yapan ABS Türkiye Ülke Müdürü Seyfettin Tatlı seminer hakkında bilgilendirmelerde bulundu ve iş güvenliğinin önemi üzerinde durdu. Tatlı, konuşmasında klas kuruluşlarının offshore taşımacılıktaki rolünün üzerinde de durdu.



Seminerde ABS'in iki uzmanı Christian Schack ve Jan Otto De Kat, ‘Feeder Pazarına Genel Bakış’, ‘Düşük Karbon Ekonomisi için Gemi Konsepti’ ve

‘Sürdürülebilirlik’, MAN'den Mevlüt Civelek ve Volkmar Galke ‘Gelecekte Feeder için Sevk Gücü’nü içeren konularda sunumlar yaparak Türk Denizcilik camiasından katılanlarla bilgi ve tecrübelerini paylaştılar.

Katılımcılar yeni düzenlemeler sonrası dünya denizcilik sektöründe oluşacak tabloya Türk deniz ticaret filusunun uyum sağlayabilmesi için bu tarz seminerlere daha fazla ihtiyaç olduğunu vurguladı.

Toplantıda konuşma yapanlardan Man Makina Satış Müdürü Mevlüt Civelek, IMO 2020 kurallarıyla beraber gelecek yeniliklerin makinalar üzerine etkilerini anlattı.

BU OKUL İLK DENİZCİLERİ EĞİTTİ ŞİMDİ SIRA GENÇLERDE

Denizcilerin sembol okulu 1773 yılında Mühendishane-i Bahri Humayun ismi ile denizcilerin tarafından kurulan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimler Fakültesi öğrencileri 2018-2019 mezunları diplomalarını aldılar.

Yaklaşık 240 yıldır denizcilik eğitimi vermeye devam eden İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi geçmişten bugüne denizciler yetiştirmeye devam ediyor. Üniversitenin de temelini oluşturan Gemi İnşaatı Fakültesi'nin son mezunları gerçekleştirilen törenle diplomalarını alırken, mezuniyet töreninde öğrencilerin aileleri, akademisyenler ve denizcilik sektörü temsilcileri hazır bulundu.

Geleceğin profesyonelleri olacak genç denizciler diplomalarını alarak iyi bir denizci olma yolunda sektöre ilk adımlarını atarken, yüksek başarı notuyla mezun olan



öğrenciler okul yönetimi tarafından çeşitli hediyelerle ödüllendirildi. Bugüne kadar çok sayıda usta denizci yetiştiren okulun

eski mezunlarından da bazıları törene katılarak genç denizcilere tecrübelerini aktardı.

MARSHALL ISLANDS VE AKT HUKUK BÜROSU İŞBİRLİĞİNİN 10. YILI KUTLANDI

Marshall Adası Bayrağı ve AKT Hukuk Bürosu işbirliğinin 10. yılını kutladı. Mecidiyeköy Fairmont Quasar Hotel'de düzenlenen kokteyle denizcilik sektörü paydaşları yoğun katılım gösterdi.

Marshall Adası Bayrağı ve AKT Hukuk Bürosu denizcilik sektörüne hizmet veren iki güçlü şirket olarak işbirliklerinin 10. yılını düzenlenen resepsiyonla kutladı.

Mecidiyeköy Fairmont Quasar Hotel'de düzenlenen kokteyle denizcilik sektörü paydaşları yoğun katılım gösterdi.

Gecede çok sayıda armatör, hukuk bürosu temsilcisi, broker, sanayici ve loyd temsilcileri hazır bulundu. Türk denizcilik sektörü tarafından en çok tercih edilen bayrak devletlerinden olan Marshall Adaları'nı tercih eden pek çok



denizci geceye davet edildi. En fazla tercih edilen bayraklardan olan Marshall Adaları son yıllarda yaptığı yeni registry

uygulamalarıyla denizcilere cazip gelen pek çok avantajlı uygulamayı devreye sokmuştu.

“SIFIR ATIK MAVİ” PROJESİ SEFERBERLİĞİ

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve DenizTemiz Derneği (TURMEPA) iş birliğiyle hayata geçirilen “Sıfır Atık Mavi Projesi”nin, Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’nde düzenlenen tanıtım toplantısına Emine Erdoğan da katıldı.



Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve DenizTemiz Derneği (TURMEPA) iş birliğiyle hayata geçirilecek projenin destek veren paydaşları Kültür ve Turizm, Ulaştırma ve Altyapı ile Gençlik ve Spor Bakanlıkları olacak. Beşiktaş sahiline dalan dalgıçlar atık temizliği gerçekleştirdi.

Toplantıya, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum’un yanı sıra, BIMCO Başkanı, DTO Başkan Yardımcısı, DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu da katıldı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın eşi Emine Erdoğan, insanın ruhsal rehabilitasyonunun, iç dünyanın huzurunun, dışındaki doğanın sağlığıyla doğrudan ilişkili olduğunu belirterek, “Denizler çöple doldurmak için değil, bakıp ilham bulmak içindir. Üç tarafı denizlerle çevrili ve akarsu yatakları açısından son derece zengin olan ülkemizin havasını, suyunu, toprağını temiz tutmak, istisnasız herkesin vatani görevidir” dedi.

“Bugün içinde yaşadığımız çağ için sıklıkla bilgi çağı ya da teknoloji çağı diyoruz. Fakat üzülerek söylüyorum ki,

bizler aslında plastik çağını yaşıyoruz” diyen Erdoğan, yapılan bir araştırmaya göre, dünyada 1 yılda üretilen plastik miktarının 300 milyon tonu bulunduğunu ve bu rakamın gün geçtikçe arttığını dile getirdi.

PLASTİKLERE DOLANIP ÖLEN KAPLUMBAĞALAR

Erdoğan, konuşmasını şöyle sürdürdü: “Bu sahne belgesel kanallarında gördüğümüz alelade bir durum değil.

Tüketim kültürünün, etrafındaki her şeyi tüketen ve öldüren bir yaşam biçimi olduğunun ispatı. Bugün denizler ve okyanuslar, dünyanın plastik çöp deposu haline dönmüş durumda. Ne yazık ki bu atıklar bir yerde kalmıyor, okyanustaki en uzak adadan, okyanusun en derin noktasına kadar seyahat ediyor.

Bilim insanları kuzey kutup bölgesindeki deniz buzullarında dahi plastik parçacıklarına rastlıyorlar. BM verilerine göre denizlerdeki çöplerin yalnızca yüzde 15’i deniz yüzeyinde bulunuyor. Bu çöplerin yüzde 70’i deniz yatağında ve dipteki doğal hayata telafisi çok zor

zararlar veriyor. Türler yok olma tehlikesiyle karşı karşıya geliyor, ekosistem büyük yaralar alıyor. Bildiğiniz gibi bir türün yok olmasını müstakil bir olay olarak değerlendiremeyiz.

Çevre krizi bütüncül bir yaklaşım gerektirir. En başta anlamamız gereken şey, yok ettiğimiz her yaşam formunun kendi varoluşumuzu da aynı sona hazırladığıdır.”

Bu atıkların yalnızca denizleri kirletmekle kalmadığını, besin zincirinin de bir parçası haline geldiğini, plastikleri yiyecek zannederek yutan balıklarla bu kirliliğin insan sağlığını da tehdit ettiğini belirten Erdoğan, deniz mahsulü yenildiği sanılırken, mikro plastiklerle beslenildiğini aktardı.

Toplantıya katılan Şahika Ercümen, deniz altında gördüğü manzaraları anlattı. “Deniz benim yaşam alanım” diyen Ercümen, suya daldığı zaman kaydettiği görüntüler ile denizlerdeki canlıların yaşamına dikkat çekti. Çocukken astım hastası olduğunu söyleyen Ercümen, bu hastalığı deniz ile aştığını söyleyerek son nefesini verene kadar doğanın temizliği için çalışacağını söyledi.

Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum ise şunları söyledi: “Denizlerimizi kirleten faktörleri belirlemenin, kirliliğimizi engellemenin ve projelerimizi hayata geçirmenin ülke olarak gayreti içerisindeyiz.”

TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu ise şunları söyledi: “Sıfır atık bir dönüşüm hikayesidir. İnanıyorum ki sıfır atık mavi bugün burada başlayarak bizim denize attığımız bir taş misali dalga etkisi yatarak büyüyecek. Yaz boyunca her birimiz, hep birlikte büyük küçük demeden Sıfır Atık Mavi Projesi’nin bir parçası olacağız.”



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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





ULUÇ KEDME**

Kuru yük endekslerine baktığımızda yılın başından bu zamana dek vermiş oldukları kayıpları kısmi olarak düzeltmeye çalışsa da, halen tatminkar seviyelerde olmadığını görüyoruz.

Özellikle Supramax ve Handysize endekslerinde yılın başından bu yana kayıpların son dönemdeki kısmi toparlanmaya rağmen %25'i aşkın bir oranda olduğunu, Panamax Endeksi'nde

Gözler G-20 zirvesine kilitlenmiş durumda

ise %20'yi aşkın bir oranda olduğunu gözlemlemekteyiz. Bu verilerin aksine yılın başından bu yana olan kayıplarını büyük oranda düzelteren segmentin Capesize olduğundan bahsedebiliriz ki, özellikle son dönemdeki ciddi yükselişi ile birlikte %100'lere ulaşan kayıplarını %8'lere kadar telafi etmiştir ve yılbaşındaki seviyelerine gerek endeks, gerek ise navlun bazında yaklaşmıştır. Diğer bir deyişle Baltık Kuruyük Endeksi'ndeki yükselmenin de baş aktörü olduğunu söyleyebiliriz. Haricen 20.000 DWT altı ve daha ufak koster tonajlarına kadar piyasaların sığ ve geçen seneki seviyelerinden oldukça uzağında olduğunu görmekteyiz. Bununla beraber son altı ay içerisinde Brent Petrolün de %20'ye yakın artışının özellikle gemi sahiplerine ek bir sıkıntı teşkil ettiğini görmekteyiz. Konteyner ve tanker piyasalarında da benzeri bir durumdan söz etmek mümkün. Özellikle tanker

endekslerine baktığımızda da yılın ilk altı ayında %25-30 arası kayıp verdiğini görüyoruz. Bir evvelki yazımızda da dile getirdiğimiz üzere hurda fiyatlarında ise esnemenin yavaşladığını ve özellikle bir ay sonrası teslim gemilerde Mayıs ayına kıyas ile daha iyi seviyelerin görüldüğünden bahsetmemiz mümkün. Ülkeler arası sorunların gitgide tırmandığı konjonktürde gözler Haziran ayı sonlarında yapılacak G20 zirvesine kenetlenmiş durumda. Ağustos sonrası genelde artış trendine giren piyasaların bu sene aynı dönem için henüz gri gözükmeye karşın bu zirveden çıkacak olumlu veya olumsuz mesajların piyasaların önümüzdeki süreçte renginin beyaza mı, yoksa siyaha mı döneceği konusunda yorum yapabilmemiz için bizlere daha çok yön gösterecektir. Piyasalar denizlerimiz gibi şu sıra dalgalı olsa da, yakın zamanda durulacağı temennisi ile sağlıklı, mutlu güzel bir yaz geçirmenizi temenni ederiz.

HAZİRAN 2019 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
ROYAL MAYBACH	93.272	2010	CHINA	BULK	NA	13,80
BRILLIANT CENTURY	91.789	2002	JAPAN	BULK	NA	8,10
LAKE DYNASTY	55.638	2009	JAPAN	BULK	LEBANESE	13,10
THREE RIVERS	29.975	2010	CHINA	BULK	NA	8,10
GRM PRINCESS	82.177	2011	CHINA	BULK	NA	17,50
OCEAN FAVOUR	72.400	1998	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	6,20
ZEYNO	63.064	2014	CHINA	BULK	NA	19,50
DARYA BRAHMA	56.056	2006	JAPAN	BULK	INDONESIAN	10,80
TRITON VALK	55.651	2009	JAPAN	BULK	GREEK	13,10
BLUE BALANCE	45.713	1998	JAPAN	BULK	CHINESE	4,80
PACIFIC GLORY	233.694	2004	JAPAN	BULK	UK	14,60
IRON FRITZ	176.298	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	12,00
MINERAL CHINA	171.128	2003	KOREA	BULK	KOREAN	14,00
HARROW	76.752	2005	JAPAN	BULK	NA	9,10
CHRIS	76.629	2006	JAPAN	BULK	NA	10,70
VIL BALTIC	57.021	2010	CHINA	BULK	CHINESE	9,85
DELFA	53.622	2005	CHINA	BULK	VIETNAMESE	7,70
NITON COBALT	52.471	2004	JAPAN	BULK	NA	7,80
CLIPPER IWAGI	28.189	2010	JAPAN	BULK	GREEK	7,80
CONCORD EXPRESS	10.613	1999	JAPAN	BULK	TAIWAN	1,90



MARITIME POWER	176.346	2005	JAPAN	BULK	GREEK	13,50
TRITON GANNET	78.821	2009	JAPAN	BULK	GREEK	13,80*
LAKE DAHLIA	78.802	2009	JAPAN	BULK	GREEK	13,80*
RODON AMARANDON	74.090	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	6,50
NAVIOS VECTOR	50.296	2002	JAPAN	BULK	NA	6,90
BEAGLE VI	18.320	2001	JAPAN	BULK	CYPRIT	4,25
TONG CHENG 702	7.229	2011	CHINA	BULK	CHINESE	2,90
ZEA JAKARTA	29.901	2003	CHINA	MPP	UK	13,15*
RICKMERS DALIAN	29.827	2004	CHINA	MPP	UK	13,15*
HANSA MARBURG	23.419	2007	CHINA	CONT.	CHINESE	6,40
SINAR SANGIR	21.937	2008	JAPAN	CONT.	CHINESE	8,50*
SINAR SUBANG	21.935	2008	JAPAN	CONT.	CHINESE	8,50*
BRIGHTOIL GRAVITY	319.911	2012	KOREA	TANKER	HONG KONG	61,00
BRIGHTOIL GRACE	319.778	2013	KOREA	TANKER	GREEK	61,50
DAEWOO 5457	300.000	2020	KOREA	TANKER	NA	98,00*
DAEWOO 5460	300.000	2019	KOREA	TANKER	NA	98,00*
MUCUA	113.010	2008	CHINA	TANKER	DANISH	20,10
BRIGHTOIL LION	107.525	2010	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	24,00
CPO AUSTRALIA	51.763	2011	KOREA	TANKER	DANISH	20,75*
CPO MALAYSIA	51.762	2011	KOREA	TANKER	DANISH	20,75*
CPO SINGAPORE	51.737	2011	KOREA	TANKER	DANISH	20,75*
CPO NEW ZEALAND	51.717	2011	KOREA	TANKER	DANISH	20,75*
TORM GUNHILD	45.457	1999	KOREA	TANKER	INDIAN	6,00
KANDAVA	37.258	2007	KOREA	TANKER	ITALIAN	11,60
BOW TONE	33.624	2009	JAPAN	TANKER	NORWEGIAN	18,30
AULAC VENUS	16.830	2008	CHINA	TANKER	GREEK	7,30
SAKURA PRINCESS	105.365	2007	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	23,00
OKLAHOMA	105.465	2006	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	18,50
MAERSK JEDDAH	104.623	2011	JAPAN	TANKER	GREEK	30,00*
MAERSK JAMNAGAR	104.588	2011	JAPAN	TANKER	GREEK	30,00*
KASTAV	52.610	2009	CROATIA	TANKER	TURKISH	15,10
MARIPOSA	49.999	2010	JAPAN	TANKER	GREEK	17,75
HIGH SUN	49.990	2014	VIETNAM	TANKER	TURKISH	28,50
STRYMON	47.120	2005	KOREA	TANKER	NA	11,00
HIGH POWER	46.866	2004	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	8,30
TENACITY	46.803	2004	KOREA	TANKER	FAR EASTERN	9,50
SECURITY	46.803	2004	KOREA	TANKER	NA	9,75
CHEMICAL DISTRIBUTOR	12.288	1999	JAPAN	TANKER	INDIAN	4,55
P CHANCE	8.727	2000	JAPAN	TANKER	NA	4,15
BRIGHTOIL GLORY	319.819	2012	KOREA	TANKER	GREEK	58,00
JAG LAADKI	150.284	2000	JAPAN	TANKER	MONACO	13,20
FIDELITY II	48.020	2011	JAPAN	TANKER	NA	18,50
GLENDA MEGAN	47.147	2009	KOREA	TANKER	DANISH	17,00
UACC STRAIT	45.934	2004	JAPAN	TANKER	NA	8,80
PARSIFAL II	37.606	2008	KOREA	TANKER	NA	12,50
CELSIUS PENANG	37.255	2004	KOREA	TANKER	INDONESIAN	8,00*
CELSIUS PERTH	37.217	2004	KOREA	TANKER	INDONESIAN	8,00*
LAGAN	7.197	2008	SPAIN	TANKER	MIDDLE EASTERN	4,00
SEAHERITAGE	109.229	2005	CHINA	TANKER	UK	14,00
VALDAOSTA	26.200	2002	KOREA	TANKER	NIGERIAN	7,20

**Enbloc satışı ifade eder*

ÜLKE	HURDA FİYATLARI HAZİRAN 2019		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 415-425
HİNDİSTAN	US\$ 400-410	US\$ 420-430	US\$ 410-420
PAKİSTAN	US\$ 395-405	US\$ 415-425	US\$ 405-415
TÜRKİYE	US\$ 255-265	US\$ 255-265	US\$ 265-275

HAZİRAN 2019 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/ Lwt
BRILLIANT		8.450		TANKER	AS IS SINGAPORE	421
HONG KONG BRIDGE		16.317		CONT.	BANGLADESH	472
ROTTERDAM BRIDGE		16.481		CONT.	BANGLADESH	484
GREEN GARNET	48.772	9.186	1996	BULK	INDIA	425
BOW JUBAIL	37.449	11.049	1996	TANKER	INDIA	827
IWASHIRO		8.175		CONT	AS IS VIETNAM	415
PREMA ONE	71.741	9.985	1995	BULK	BANGLADESH	436
EASLINE BUSAN	12.708		1994	CONT.	BANGLADESH	430
BRAVE-M	9.498	3.508	1985	MPP	INDIA	426
BIG JOE TIDE	2.312	1.730	2005	AHTS	AS IS ABIDJAN	150
DU MUOLIN TIDE	2.180		2006	AHTS	AS IS WALVIS BAY	150
MENENDEZ TIDE	1.869		2005	AHTS	AS IS ABIDJAN	150
ST CONFIDENCE	4.705	2.461	1993	MPP	BANGLADESH	425
SPIRIT OF COLOMBO	30.703	11.481	2000	CONT.	AS IS SINGAPORE	470
SAWASDEE BANGKOK	20.084	7.170	1996	CONT.	SUBCONTINENT OPT	468
TANTO STAR	13.193	5.473	1.982	CONT.	AS IS INDONESIA	390
KAPITAN KREMS	5.720	4.300	1.980	MPP	BANGLADESH	447
SKAZOCHNYJMOST	47.314	9.697	1.998	TANKER	AS IS KOREA	285
ZOLOTO KOLYMY	30.052	7.282	1987	BULK	BANGLADESH	442
JIN HUA 8	4.515	1.318	1975	CEMENT CARRIER	BANGLADESH	350
KWEICHOW	23.000	10.000	1994	MPP	INDIA	440
ABAKAN	7.365	4.389	1990	MPP	BANGLADESH	440
HARBOUR IVORY	4.945	2.338	1995	MPP	BANGLADESH	431
WEI SHUN	9.233	5.800	1984	REEFER	BANGLADESH	410
WAVE	35.722	7.185	1992	TANKER	BANGLADESH	422
SULPHUR ESPOIR	3.999	1.887	1995	TANKER	BANGLADESH	430

* *Enbloc satışı ifade eder*

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

**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

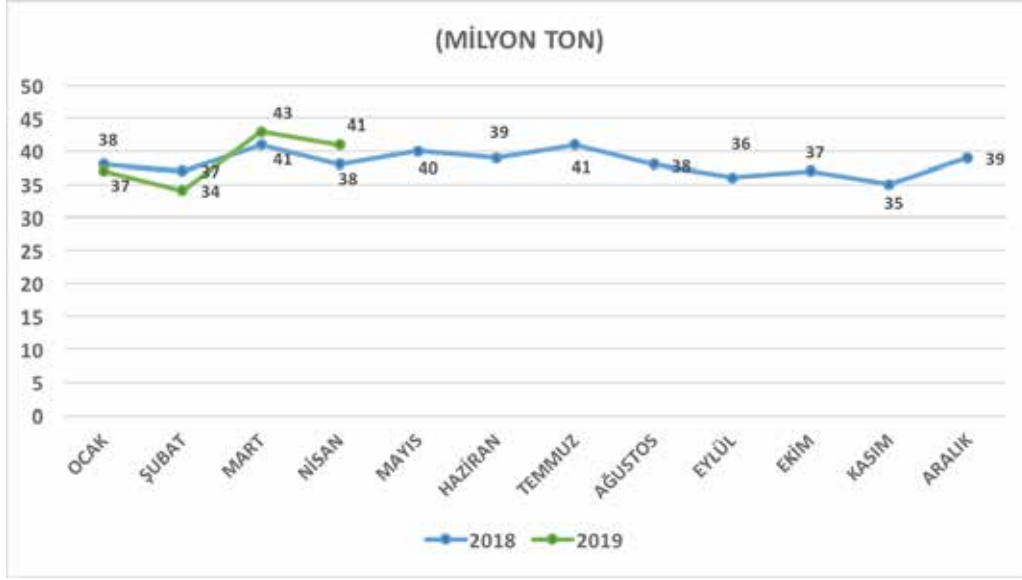
www.medmarine.com.tr



2018 - 2019 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2019 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,42 artış göstererek 40.952.791 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Nisan 2019



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2019 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,26 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2019 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 42,25 artarak 11.827.046 tona,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2019 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,65 azalarak 18.420.818 tona,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre % 10,26 artarak 30.247.864 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Nisan	2018	8.314.547	42,25%	19.117.956	-3,65%	27.432.503	10,26%
	2019	11.827.046		18.420.818		30.247.864	
Ocak - Nisan	2018	34.130.520	28,96%	77.857.419	-8,29%	111.987.939	3,06%
	2019	44.015.232		71.399.421		115.414.653	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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



YESİLYURT

LİMAN



SON TEKNOLOJİ VİNC
VE ELLEÇME EKİPMANLARI



980 METRE
YANAŞMA RIHTIMI



20 METRE DRAFT



KAPALI, AÇIK DEPOLAMA
ANTREPO SAHALARI
VE HUBUBAT SİLOLARI

24.06.2019

26. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

Sirkülasyon artıyor, navlunlar artma “çabasında”...

Broker ve armatörler son iki haftadır tüm bölgelerde daha fazla yük gördüklerini bu hafta da teyit ettiler. Bu durumun navlunlara yansımaları ise sınırlı kalmaya devam etti. Spot gemi sayısında yavaş ama istikrarlı düşüş, yakın zamanda yukarı yönlü hareketi hızlandırabilir. Kaldı ki yaklaşan tahıl sezonu da beklentileri bu yönde destekliyor. ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta yükselen yakıtlarla ufak bir düşüş kaydetti ve 492 puandan 487'ye geriledi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2019



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

duruşu gelişmekte olan piyasalar başta olmak üzere pek çok piyasaya iyimserlik enjekte etti.

Yine de Avrupa'da resesyon endişeleri sürüyor. Almanya'da yatırımcı güven endeksi Sentix, 2010'dan bu yana en düşük seviyeye geriledi. Evvelce Almanya Merkez Bankası da ülkenin 2019 büyüme beklentisini yüzde 0,6'ya düşürmüştü. Sanayi üretimi de son 4 yılın en düşüğünde seyrediyor.

Son faiz toplantısında daha fazla teşvik politikası uygulayacağı sinyali veren Avrupa Merkez Bankası (AMB) enflasyonun düşmesi durumunda ek tedbirler alacağını bir kez daha vurguladı. AMB Başkanı Mario Draghi'nin potansiyel haleflerinden biri olan Olli Rehn'e göre banka ekonomik görünüm zayıflarsa faizleri düşürmekte

istekli ; dahası varlık alımlarında istikrarlı olacak. AMB mevduat faizi halihazırda negatif yüzde 0,4'te bulunuyor.

Birleşik Krallık'ta Brexit tartışmalarına rağmen iş piyasası hareketli. Ülkede işsizlik yüzde 3.8 ile 1974'ten beri en düşük seviyeye gerilemiş durumda. İşsiz her vatandaş için ise açık pozisyon oranı 1,56 ile tarihi zirve yapmış bulunuyor.

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Fitch daha önce yüzde 1,1 daralma olarak açıklanan Türkiye ekonomisi 2019 yılı büyüme tahminini değiştirmede ve ikinci çeyrekte de ekonominin bir önceki çeyreğe kıyasla daralacağını öngördü. Fitch ayrıca Türk bankalarının artan maliyetlere rağmen yurtdışından kaynak bulabileceğini ifade etti.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları Fed iyimserliğile

yükseldi. Batı Teksas tipi ham petrol 52.5 dolar/varilden 57 dolar/varile çıkarken Brent ise 65 dolar/varil seviyesini aştı.

Küresel üre piyasası Temmuz ayı için ümit vadediyor. Fiyatlar artmaya başlarken, ileri tarihli satışlar hız kesmiyor. Avrupalı üreticilerin artık Ağustos yüklerini pazarlamaya başladığı raporlanıyor. Bu durum diğer nitrojen bazlı gübrelerin ticaretine de yansiyabilir. Mısır'dan Avrupa'ya sevk edilen üre fiyatları hızla artınca alıcılar amonyum nitratta fırsat kollamaya başladı.

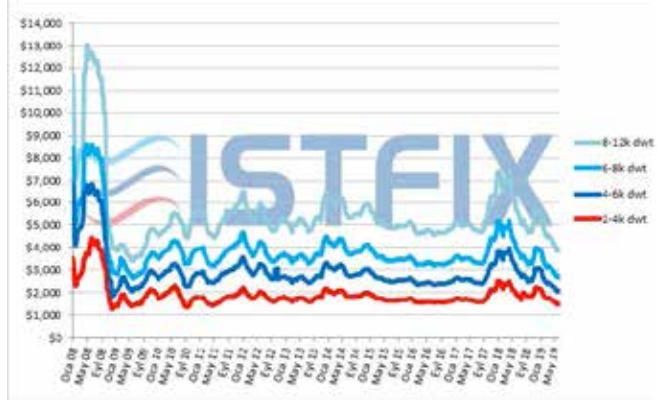
Yılın ilk 5 ayında Ukrayna limanlarında yapılan genel yük elleçlemeleri geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 13 artarak 61.4 milyon tona çıktı. Bu rakamın 21,5 milyon tonluk kısmını tahıllar oluşturmaktaydı.

Rusya buğday ihracatını desteklemek üzere ihracattan sıfır vergi alacağı dönemi iki yıla uzattı. Daha önce 1 Temmuz 2020'ye kadar süreceği açıklanan sıfır vergi dönemi 1 Temmuz 2021'e kadar uzatıldı.

Türk inşaat çeliği ihracatçıları yakın piyasalara mal satma hususunda ciddi şekilde zorlanmaya başlarken Akdeniz ve Avrupa yerine Asya ve Afrika'da fiyat tutturmaya çalışıyor. Fiyatların daha da düşmesi ve alımların Asya ve Afrika gibi uzak alıcılardan gelmesi halinde koster taşımalarının olumsuz etkilenebileceği ifade edildi.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,485	2,071	2,681	3,848
Geçen Hafta	1,500	2,092	2,708	3,887
Geçen Ay	1,494	2,083	2,697	3,871
Geçen Yıl	1,831	2,901	3,787	5,435



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,900	GENERAL CARGO	ODESSA-MERSIN	1500/1500	32.00
2,300	STEEL COILS	DILISKELESİ-CARDIFF	1500/1000	50.00
3,000	CALCITE IN BB	ISKENDERUN-KHERSON	1000/1000	14.00
3,000	METALS	NOVOROSSIYSK-HEREKE + ALIĞA	1000/1000	20.00
3,000	STEELS	GALATZ-RAVENNA	1250/1250	28.00
3,200	POTASSIUM NITRATE	CASTELLON-ANTALYA	2000/2000	25.00
3,300	RAPESEED (53')	SETE-SEVILLA	1800/1650	20.50
3,500	GENERAL CARGO	DAMIETTA-KALAMAKI	1150/1150	15.00
3,500	WRIC	TSINGELI-CONSTANTA	1250/1250	10.00
4,300	HRC	ISKENDERUN-DROGHEDA	800/1250	40.00
4,400	AGRI PRODUCT	GENOA-MALTA	2500/2500	23.50
4,400	BARLEY (51')	FOS SUR MER-SETUBAL	2200/1500	20.50
4,500	AGRI PRODUCTS (60')	CONSTANTA-ASHDOD	1250/1250	14.00
4,500	SODA	MERSIN-PORTO MARGHERA	1800/1800	18.25
4,500	FERTILIZERS	SAGUNTO-FOS SUR MER	4000/1500	13.75
4,600	HRC	FOS SUR MER-DILISKELESİ	3000/2500	17.00
4,700	STEEL PRODUCTS	SEVILLA-DJEN DJEN	1500/1500	19.25
5,000	WHEAT	NOVOROSSIYSK-ISKENDERUN OR LEBANON	1250/1200	18.00
5,000	STEELS	NOVOROSSIYSK-DILISKELESİ	2500/1500	11.00
5,400	MINERALS	POTI-CONSTANTA	2000/2000	12.50
7,000	FERTILIZERS	NEA KARVALI-SAMSUN	3000/2500	10.00
7,500	AGRI PRODUCT	NOVOROSSIYSK-TARTOUS	2000/1500	29.00
14,000	PIG IRON	CHERNOMORSK-ISKENDERUN	4000/4000	14.50

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamının üzerindeki örneklerle, 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 bu hafta düşüşe ara verdi ve yukarı yönlü hareket etti.

USD / mt	Rotterdam		Cebelitank		Malta		İstanbul	
	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO	IFO 180	MGO
Bu Hafta	399.50	556.50	421.00	591.50	412.06	592.00	408.00	601.00
Geçen Hafta	385.00	531.00	413.22	582.00	404.58	580.00	405.50	582.00
Değişim	3.77%	4.80%	1.88%	1.63%	1.85%	2.07%	0.62%	3.26%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



S&P VE HURDA

Bu hafta da bir koster satışı duyulmadı.

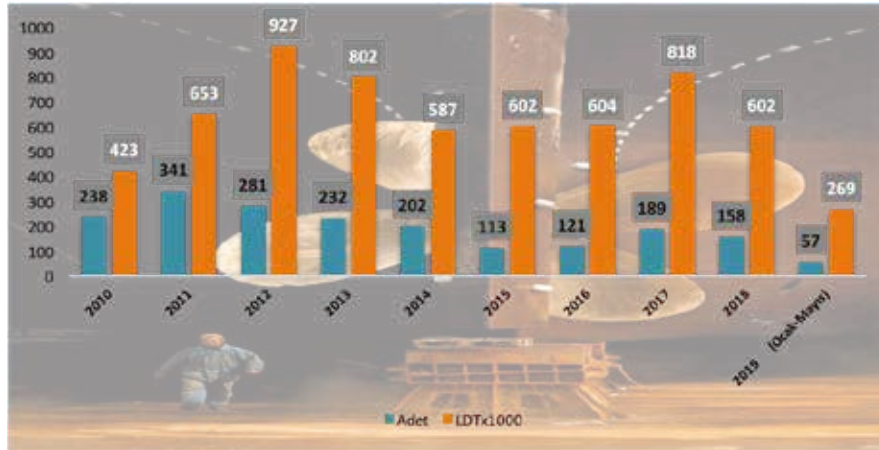
TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.) / OCAK – MAYIS 2019

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	8866319	MAXIM	KURUYÜK	BELİZE	3.994	3.640	1.500	1972	22.03.2019
2	9022269	SAMOHODEN SHALAN-35	ÇAMUR	KOMOR ADA.	418	782	466	1979	18.03.2019
3	6815225	OLYMPIC	TANKER	KOMOR ADA.	961	1.575	1.127	1970	15.04.2019
4	7431131	MURAT	KURUYÜK	KOMOR ADA.	2.920	2.156	1.616	1977	23.04.2019
5	7104635	JOLLY	DENİZ DİBİ TARAMA	COOK ADA.	281	317	280	1971	12.04.2019
6	8113566	TEAL	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.101	11.793	1983	4.02.2019
7	8617940	TREASURE	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	42.515	53.818	22.137	1990	7.02.2019
8	8113554	SWIFT	AĞIR YÜK TAŞIMA	CURAÇAO	22.835	32.187	11.707	1983	10.02.2019
9	8918942	TALISMAN	AĞIR YÜK	CURAÇAO	42.515	53.000	22.177	1991	13.05.2019
10	9044920	LADY MELIS	KURUYÜK	KOMORLAR	16.145	25.739	6.563	1992	13.05.2019
11	9050670	SONNY	TANKER	LİBERYA	1.773	6.417	2.484	1994	24.01.2019
12	8755144	TRANSOCEAN 706	SONDAJ PLATFORMU	LİBERYA	17.164	-	16.758	1976	25.03.2019
13	-	LALIBELA	YAT	MALTA	312	-	301	1971	1.03.2019
14	8890401	SOTRA	KURUYÜK	MOLDOVA	1.528	2.155	895	1994	19.02.2019
15	7310973	DANA 1	KURUYÜK	MOLDOVA	1.494	1.885	952	1973	25.04.2019
16	8420799	STAR GRAN	KURUYÜK	NORVEÇ	27.192	43.759	10.550	1986	20.02.2019
17	8510673	VENTURER	ARAŞTIRMA	NORVEÇ	3.935	2.000	2.795	1986	8.04.2019
18	6510253	ALKYON	RO-RO	PALAU	1.217	381	1.589	1965	22.02.2019
19	-	TAEGIL 5	DUBA	PANAMA	3.028	-	1.628	1979	23.02.2019
20	7912812	SEABULK TIMS 1	RÖMORKÖR	PANAMA	1.424	1.499	1.370	1979	9.04.2019
21	8211966	MED SCOUT	ARAŞTIRMA	PANAMA	639	627	646	1983	12.04.2019
22	7720192	TWENTY SIX	KURUYÜK	PANAMA	1.995	3.747	1.026	1994	23.05.2019
23	7203637	HORIZON	RORO-YOLCU	SİERRA LEONE	7.707	1.520	4.041	1971	9.01.2019
24	8312590	BALTIC BREEZE	ARABA GEMİSİ	SİNGAPUR	29.979	12.466	9.438	1983	5.02.2019
25	8756332	BREDFORD DOPLHIN	SONDAJ PLATFORMU	SİNGAPUR	13.819	-	14.349	1976	27.03.2019
26	7342469	CHL INNOVATOR	ŞEKER TAŞIYICI	SİNGAPUR	19.426	26.931	7.168	1976	22.04.2019
27	8202355	ARABIAN BREEZE	ARABA TAŞIYICI	SİNGAPUR	29.874	-	9.577	1983	7.05.2019
28	7615608	CAPRICORN	DİP TARAMA	ST VİNCENT&GRENA	3.256	1.180	5.164	1977	1.03.2019
29	8410184	SANDWAY	DİP TARAMA	ST VİNCENT&GRENA	12.962	22.664	9.144	1986	7.03.2019
30	8110581	SHAHAF	DİP TARAMA	ST VİNCENT&GRENA	9.770	12.290	7.819	1982	10.03.2019
31	8872617	BOONDOCKS	KURUYÜK	SURİYE	2.576	1.065	1.166	1972	10.05.2019
32	6523016	FALCON 1	CANLI HAYVAN	TANZANYA	861	-	700	1965	4.02.2019
33	8756590	SONGA DELTA	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	24.024	-	23.150	2012	4.02.2019
34	8230314	NILA	KURUYÜK	TOGO	2.457	3.637	1.251	1983	7.03.2019
35	7435046	DIAMOND K	KURUYÜK	TOGO	1.685	3.905	1.078	1977	8.03.2019
36	-	OLYMPUS	DUBA	TOGO	2.152	-	2.711	1973	27.03.2019
37	3402154	SYMI I	BARÇ	TOGO	527	-	341	1999	27.03.2019
38	9333913	EIRINI II	BARÇ	TOGO	238	-	250	1977	27.03.2019
39	7735109	COMIR	TEDARİK GEMİSİ	TOGO	627	1.320	687	1961	26.04.2019
40	7721952	MARK	KURUYÜK	TOGO	2.383	4.195	1.203	1978	3.05.2019
41	8862789	ILVA	KURUYÜK	TOGO	2.600	3.566	1.195	1970	13.05.2019

42	5225904	TIGHNABRUAICH	KURUYÜK	TOGO	603	817	408	1957	20.05.2019
43	-	LOUGHBOROUGH	ARAŞTIRMA	TOGO	128	-	147	1966	20.05.2019
44	8214346	KILIÇ-1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.892	2.887	860	1982	27.03.2019
45	8208426	HABAŞ	LPG TANKER	TÜRKİYE	6.529	5.999	4.239	1984	8.04.2019
46	7303815	KAPTAN TEOMAN	RÖMORKÖR	TÜRKİYE	358	178	380	1972	18.04.2019
47	-	MG 67	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	109	-	30.04.2019
48	7946863	SENGUL K	KURUYÜK	TÜRKİYE	498	892	350	1977	3.05.2019
49	-	MG 63	SAHİL GÜVENLİK BOTU	TÜRKİYE	100	-	141	-	3.05.2019
50	-	MG 69	SAHİL GÜVENLİK	TÜRKİYE	-	-	141	-	7.05.2019
51	7531785	KUZEY 1	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.993	3.465	1.190	1977	20.05.2019
52	9189835	GS.F.C.R LUIGS	SONDAJ	VANUATU	47.079	-	31.350	1998	30.01.2019
53	6913340	TAXIARCHIS S	KURUYÜK	YUNANISTAN	1.428	1.464	946	1952	24.01.2019
54	7355272	EXPREES	RO-RO YOLCU	YUNANISTAN	15.074	5.432	7.689	1974	29.01.2019
55	7333457	NESTOR	BARÇ	YUNANISTAN	372	500	290	1970	21.01.2019
56	5071547	MACEDONIA	RÖMORKÖR	YUNANISTAN	179	400	230	1952	21.01.2019
57	9068299	CARLA 1	KURUYÜK	ZANZİBAR	570	892	385	1969	8.03.2019

Kaynak: Gemisander * Renklendirilen gemiler Mayıs 2019 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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 – Mayıs 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
Accom. Unit							1	39,0	1.174	1	42,0	937
AHT				1	42,0	937				4	21,5	7.000
AHTS	1	36,0	1.200	4	21,5	7.000	9	19,1	16.446			
Anti-Poll.							1	58,0	1.320	8	25,3	950.937
Asp.& Bit.											w	
Bulk	8	24,9	853.036	8	25,3	950.937	3	25,3	149.996			
Bulk/Oil	2	20,0	219.520							1	23,0	40.713
C,U & FP Lay							1	23,0	2.806	13	22,5	322.850
Cable Layer							1	20,0	1.128	1	43,0	10.450
Cement	1	43,0	4.081				2	47,0	23.122	1	43,0	844
Chem & Oil	3	27,7	44.728	1	23,0	40.713	2	20,5	92.668	1	44,0	131.160
Chip							1	28,0	46.826			
Container	15	21,1	554.930	13	22,5	322.850	8	26,4	159.440			
Crew Boat							1	19,0	23			
Cruise							1	37,0	4.514			
Derrick/Lay Vessel				1	43,0	10.450				5	41,2	14.437
ERRV				1	43,0	844				1	26,0	53.000
FSU				1	44,0	131.160						
CS/BW Dredger	1	41,0	1.180									
Drillship										3	34,3	52.252
Ethy/LPG										1	28,0	16.999
FPSO	2	36,5	379.240							1	24,0	5.660
GCargo	3	42,0	11.055	5	41,2	14.437	11	38,5	39.485	1	36,0	627
Hvy Dk Cargo	1	33,0	30.651	1	26,0	53.000				4	33,5	21.039
Hydrographic										1	32,0	1.821
L.N.G.	1	42,0	67.460									
L.P.G.	1	35,0	9.996	3	34,3	52.252	1	38,0	3.403	2	26,0	491.671
Limestone				1	28,0	16.999				1	48,0	9.017
Livestock				1	24,0	5.660						
M. Sulphur							1	24,0	3.999	2	35,5	50.367
Maintenance				1	36,0	627				8	18,4	23.041
MPP				4	33,5	21.039	9	30,3	83.102	3	28,3	27.913
MPP/Hvy. Lift							1	17,0	30.537	1	33,0	2.000
MSV				1	32,0	1.821						
Ocean. Tug							1	43,0	1.109			
Open Hatch	1	34,0	39.273									
Ore	2	27,0	552.972	2	26,0	491.671						
Pass/Car F.	1	27,0	4.322	1	48,0	9.017						
PCC	1	25,0	12.229				3	33,3	38.832	5	16,8	7.944
Products	2	34,5	5.605	2	35,5	50.367	3	32,7	70.137	4	27,8	580.240
PSV				8	18,4	23.041						

Reefer	4	32,3	37.158	3	28,3	27.913	3	31,0	30.987	2	48,0	313
Seis. Survey				1	33,0	2.000				1	48,0	317
RoPax							1	35,0	3.956	76	28,1	2.823.549
Ro-Ro	1	26,0	5.517									
Ro-Ro/Lo-Lo												
Semi-Sub Hvy Lift												
Shuttle							2	19,5	278.249			
Supply	1	33,0	1.104	5	16,8	7.944	1	16,0	1.074			
Tanker				4	27,8	580.240						
TSH Dredger	2	35,0	36.953				3	44,3	31.643			
Tug	3	36,0	2.359	2	48,0	313	3	36,3	110			
Utility	1	36,0	230	1	48,0	317						
Genel	58	28,9	2.874.799	76	28,1	2.823.549	74	30,5	1.116.086			

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)

REKLAM DESTEĞİ VERDİĞİNİZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİZ

ARPAŞ - www.arpas-pilotaj.com.tr

ASELSAN - www.aselsan.com.tr

ASMİRA - www.asmira.com.tr

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

ALPET - www.alpet.com.tr

AVS - www.avsglobalsupply.com

BERK - www.berkgumrukleme.com/ www.berklojistik.com

ÇELEBİ BANDIRMA - www.portofbandirma.com.tr

DARÜŐŐAFAKA - www.darussafaka.org

ENERĐİ PETROL - www.energypetrol.com

ESKO - www.eskomarine.com.tr

GARDEN HOTEL - www.tuzlagarden.com

GEPA FİBERGLASS - www.gepafiberglass.com

GİSBİR - www.gisbir.com

GÜRDESAN - www.gurdesan.com.tr

JOTUN - www.jotun.com.tr

KINAY - www.kinaygroup.com

MARİN RÖMORKÖR - www.marintug.com

MCE KARGO - www.mcekargo.com

MCS LOJ. - www.mcslojistik.com.tr

MED MARİNE - www.medmarine.com.tr

MESİ MARİNE - www.mesimarine.com

MOST - www.mostdenizcilik.com

ONURSAN - www.onursan.net

PETROL OFİSİ - www.petrolofisi.com.tr

PİRİ REİS - www.pirireis.edu.tr

RİNA - www.rina.org

SEAGULL - www.marticevre.com.tr

TUNA SHİPPİNG - www.tunashipping.com

TÜRK LOYDU - www.turkloydu.org

TÜRK P&I - www.turkpandi.com

UZMAR - www.uzmar.com.tr

YAF DIESEL - www.yafdiesel.com

YEŐİLYURT LİMANI - www.yesilyurtliman.com



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

www.pirireis.edu.tr

GELECEK
BURADA



Denizcilik Fakültesi

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği*
Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği*

Hukuk Fakültesi

Hukuk

İktisadi İdarî Bilimler Fakültesi

Ekonomi ve Finans
Uluslararası İşletme ve Ticaret
Denizcilik İşletmeleri Yönetimi
Uluslararası Lojistik ve Taşımacılık
Yönetim Bilişim Sistemleri

Mühendislik Fakültesi

Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Müh.
Elektrik-Elektronik Mühendisliği
Makine Mühendisliği
Endüstri Mühendisliği
Bilişim Sistemleri Mühendisliği

Denizcilik Meslek Yüksekokulu

Deniz Ulaştırma İşletme
Deniz ve Liman İşletmeciliği
Gemi Makineleri İşletme
Gemi İnşaatı
Mekatronik
Marina ve Yat İşletmeciliği
Bilgisayar Programcılığı
Deniz Brokerliği
Lojistik
Gemi Aşçılığı

Enstitüler

Sosyal Bilimler Enstitüsü
Fen Bilimleri Enstitüsü

* Bu bölümlere/programlara bu sene girecek öğrencilerimiz için iş garantisi imkanı vardır.

İSTANBUL \ TUZLA

[www.pirireis.edu.tr](#) [graduate.pirireis.edu.tr](#) [eday.pirireis.edu.tr](#) [pusem.pirireis.edu.tr](#) [kollegne.pirireis.edu.tr](#)

[www.pirireis.edu.tr](#) [graduate.pirireis.edu.tr](#) [eday.pirireis.edu.tr](#) [pusem.pirireis.edu.tr](#) [kollegne.pirireis.edu.tr](#)

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com





**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

www.yafdiesel.com.tr

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

