

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

ŞUBAT / 2024

DTO 2024 YILININ İLK MECLİS TOPLANTISINI GERÇEKLEŞTİRDİ



UZMAR®



İLERİCİ MÜHENDİSLİK KUSURSUZ UYGULAMA

WWW.UZMAR.COM

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1
Tuzla, İstanbul, Türkiye
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.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1
Tuzla, İstanbul, Türkiye
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berklojistik.com
www.berklojistik.com



BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme

En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi



ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
 - Pervane ve şaft sistemleri
 - Bow Thruster gövde ve tünelleri
 - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
 - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
 - Pompa gövdesi ve impeller
 - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
 - Cooler ve Isı eşanjörleri
 - Makina soğutma blokları ve ceketleri
 - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
 - Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

Aydintepe Mah. Güzin Sokak Gemdok San.Sit. No: 17/B 15 İstanbul - TUZLA
www.intermar.com.tr / belzona@intermar.com.tr
Tel: +90 216 392 77 42 - +90 538 406 64 32





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ALL YOU NEED
For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

- Ana Makine Yedek Parça
- Yardımcı Makine Yedek Parça
- Dişli Kutusu Yedek Parça
- Turbocharger Yedek Parça
- Seperatör Yedek Parça
- Kompresör Yedek Parça
- Kazan Yedek Parça



TEKNİK SERVİS

- Ana Makine Yardımcı Makine Bakımları
- Dişli Kutusu Bakımları
- Recondition Hizmetleri
- Turbocharger Bakımı
- Ultrasonik Yıkama
- Endoskopik Muayene
- Devreye Alma Hizmetleri



TUZLA ATÖLYE

Evliya Çelebi Mh. Pelikan Sk.
Gıptaş Gemi Yan Sanayi Sitesi D Blok No:14
Tuzla - İstanbul / Türkiye

YALOVA ATÖLYE

Taşköprü Merkez Mah. 3. Yol
Taşköprü Sanayi Sitesi No:10
Çiftlikköy - Yalova / Türkiye

MERKEZ

Aydintepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - İstanbul / Türkiye

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

SERBEST BÖLGE

İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4
Tuzla - İstanbul / Türkiye

İZMİR ATÖLYE

Metal İşleri Sanayi Sitesi
3. Cad. No:23 Kısıkköy
Menderes - İzmir / Türkiye



BOSPHORUS BOAT SHOW

17-24 ŞUBAT 2024
İSTANBUL FUAR MERKEZİ



BTMCo - HALL 7-D8
PARSUN - HALL 5-A6

Davetlisiniz!



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

M. ZİYA KALKAVAN

ERCAN YOLGİDEN

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



Yıl 40

ŞUBAT 2024

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 2

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr

Art Direktör: FATMA BAŞ - grafik@likyareklamcilik.com.tr

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

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

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.

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

DTO 2024 YILININ İLK
MECLİS TOPLANTISINI
GERÇEKLEŞTİRDİ

48

DOSYA

SÜVEYŞ KANALI'NDAKİ
KRİZ TÜM DÜNYANIN
GÜNDEMİNDE

12

TAMER KIRAN

BELİRSİZLİK YENİ NORMALİMİZ

52

AKADEMİK BAKIŞ

ARŞ. GÖR. NİL İREM
SARAY

58

GÜNCEL

PANAMA KANALI'NDA
KURAKLIK KRİZİ

60

ÇEVRE

MÜSİLAJLI UNUTTUK!

64

İHRACAT RAKAMLARI

CEM SEVEN

86

AB ETS SİSTEMİ

SEVİNÇ FINDIK YILMAZ

88

PİYASALAR

ENGİN KOÇAK

92

BUNKER

UFUK ERİNÇ

ODADAN HABERLER	38
ŞUBELERİMİZDEN	44
SEKTÖRDEN HABERLER	66
LOJİSTİK.....	94
MARİNALAR	96
DTO AB BÜLTENİ	98
GEMİ TUTULMALARI	100
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU.....	110



eskomarine SIGNED AN IMPORTANT AGREEMENT

for the shipping industry!

Eskomarine olarak, Rotterdam Ship Repair Tersanesi'nin tam yetkili Türkiye temsilciliğini üstlendiğimiz önemli bir anlaşmaya imza attık. Türk gemileri açısından stratejik bir nokta olan Rotterdam'da, gemi bakım ve onarım konusunda dünya çapında hizmet verdiğimiz Türk Armatör ve gemi işletmeciliği şirketlerine daha geniş kapsamlı bir hizmet yelpazesi sunmamıza olanak tanıyacaktır. İş birliğimizin başarılı ve verimli olmasını dileriz.



As Eskomarine, we have signed an important agreement with ROTTERDAM SHIP REPAIR FACILITY as full authorized Exclusive agent in Turkey. Rotterdam being an extremely strategic point for Turkish fleet vessels, this new appointment will allow us to offer a wider range of services to our Turkish Shipowners and ship management companies that we serve worldwide in ship maintenance and repair. We wish our cooperation to be successful and productive.



MAR-CA

Marine Technic & Supply



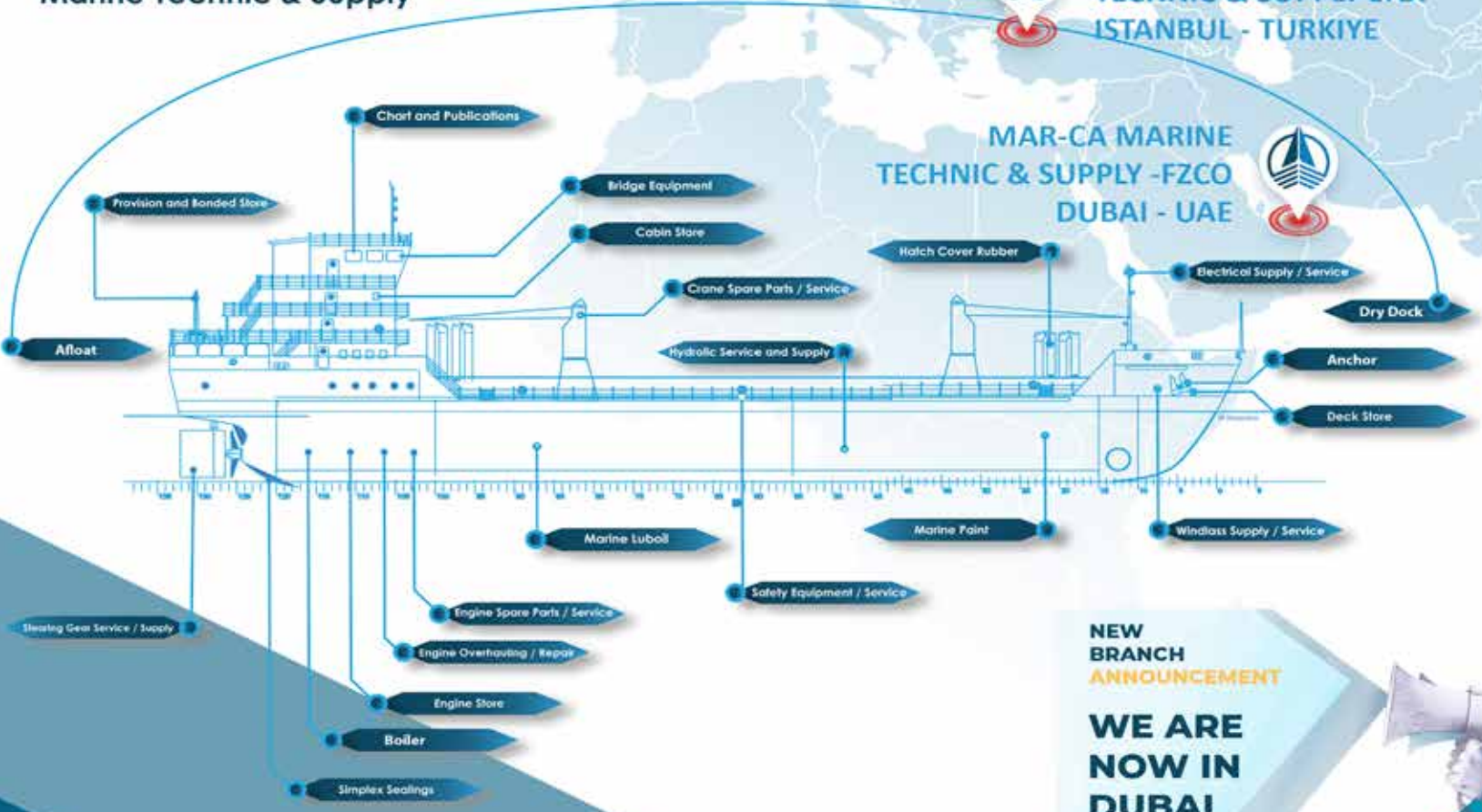
MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY B.V.
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY LTD.
ISTANBUL - TURKIYE



MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY -FZCO
DUBAI - UAE



NEW
BRANCH
ANNOUNCEMENT

WE ARE
NOW IN
DUBAI



ME & A/E SPARES



BRIDGE EQUIPMENTS



SAFETY EQUIPMENTS
SERVICES
(LSA & PFA)



STEERING GEAR
SERVICES



HYDRAULIC
EQUIPMENT SPARES



AUX BOILER SPARES



CRANE SPARE PARTS
SERVICE



ELECTRO MOTOR &
ELECTRIC SERVICE & SUPPLY



DECK STORE



HATCH COVER RUBBER



BOILER REPAIRS



DRY DOCKING & AFLOAT REPAIR



MOORING ROPES &
ANCHOR CHAIN



LUBE OIL SUPPLY



PROVISION &
BOND STORES



SHIP AGENCY WORKS & LAY UP
BERTHS



BWTS PIPELINE (D2 STANDART
LAB TEST)



✉ info@marcamarine.com
☎ +90 216 494 44 72
☎ +90 216 494 44 73
🌐 www.marcamarine.com

📍 **Head Office:** Postane Mah. Bagci Sok.
No: 5/A Tuzla - Istanbul / TURKEY



- Spare Parts Supply
- Maintenance

- Technical Consultation
- International Logistic

PRO

MARINE SOLUTIONS

We are here for you!



Evlia Çelebi Mah. Nazan Sok. No:12 K:3 34940 Tuzla/İstanbul/Turkey • +90 216 446 65 44 • info@promarinesolutions.com

www.promarinesolutions.com

Belirsizlik Yeni Normalimiz

Dünya çok hassas bir süreçten geçiyor. Devletlerarası huzursuzluklar neticesinde her geçen gün giderek artan güvenlik kaygılarını endişeyle takip ediyoruz.

İsrail'in Gazze saldırıları nedeniyle geçen yıl ekim ayından itibaren diken üstünde olan Ortadoğu'da, Yemen'de yerleşik bir grubun Kızıldeniz'de ticari gemilere saldırması sonucu tansiyon iyice artarken, ABD ile İngiltere'nin söz konusu gruba ait hedefleri bombalamasıyla bölgede gerilim zirve yaptı. Kızıldeniz'de, sektörümüzü de yakından ilgilendiren saldırıların yarattığı kriz, halihazırda endişe yaratmaya devam ediyor. Bölgenin önemli ülkelerinden İran'ın, Suriye'nin kuzeyi, Irak'ın Erbil kenti, ardından Pakistan'ın sınır bölgelerini füzelerle vurması, akabinde Pakistan'ın da İran'ın Sistan - Belucistan Eyaleti'ni 'terör tehdidi' nedeniyle aynı şekilde karşılık vererek misillemede bulunması gerilimi Güney Asya'ya kadar taşıdı. Son olarak ABD'nin, Ürdün-Suriye sınırındaki askeri üssüne yapılan insansız hava aracı (İHA) saldırısı ve üç ABD askerinin hayatını kaybetmesiyle başlayan gelişmelerde, ABD'nin bu saldırıdan İran'ı sorumlu tutması ve karşılık vereceğini açıklaması, zaten ilişkileri her dönem gergin iki ülke arasında bir çatışma yaşanabileceği endişelerini artırdı.

Ortadoğu'da hal böyleyken Avrupa'da da NATO, Soğuk Savaş dönemi sonrası en büyük askeri tatbikatını yaklaşık 90 bin askerle katılımıyla Rusya sınırlarına yakın bölgelerde başlattı. Tatbikati "kıskırtıcı" olarak nitelendiren Rusya, bu adımı Avrupa'da savaş riskini artırdığını öne sürdü. Çok kritik gelişmelerin yaşandığı bir ortamda İsviçre'nin Davos kasabasında her yıl, küresel iş dünyası, hükümet, sivil toplum, medya ve akademi dünyasından seçkin insanların iştirakiyle düzenlenen Davos Zirvesi de bu yıl "Güveni Yeniden İnşa Etmek" ana temasıyla gerçekleştirildi. Birbirinden önemli konuların ele alındığı toplantılar özellikle küresel güvenlik sorunları, istihdam, iklim ve doğa acil durumuyla mücadele, yapay zeka uygulamaları, küresel ticaret, ekonomik büyüme, enerji dönüşümü, teknolojik gelişme ve bozulma, dijitalleşme gibi alanlarda şekillendi, belirsizlik ve hızlı değişim ortamında güveni yeniden inşa etmenin önemi vurgulandı. Şüphesiz son dönemde yaşadığımız krizlerin küresel ekonomi ve istikrar üzerinde menfi etkileri mevcut ve bu durumun bir an evvel çözüme kavuşması en büyük temennimiz ancak bir gerçek de var ki, küresel jeopolitik riskler sonucu artan ekonomik belirsizliklerin artık iş dünyasınca olağan karşılandığını da görüyoruz. Nitekim 2020 yılı başında başlayan pandemi, ardından Rusya-Ukrayna savaşı ve son olumsuzluklara rağmen 2023



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

yılı ekonomik anlamda beklenenden daha başarılı bir şekilde tamamlandı. 2023 küresel deniz ticareti için de olumlu bir yıl oldu. Küresel deniz ticareti hacimleri yıl genelinde %3,0 artarak 12,4 milyar tona çıkarken, Rusya-Ukrayna savaşının etkisiyle ticaret yollarındaki değişimlerle ton-mil cinsinden ticaret yaklaşık %5 artarak 62,3 trilyon oldu. Küresel deniz ticaretinin 2024 yılında %2,1 ile orta seviyede büyüme göstermesi, belirsizlikler devam etse de Süveyş/Panama kanallarından geçişlerin azalması nedeniyle de ton-mil artışının %2,7 olması öngörülmüyor. Dolayısıyla belirsizlik ortamlarının artık normal karşılandığı yeni bir dönemi yaşadığımızı söyleyebiliriz.

Nitekim bizler de bir yandan hızla değişen gelişmeleri takip ederken, ocak ayında faaliyetlerimize yoğun bir şekilde devam ettik. Cumhurbaşkanı Yardımcımız Sayın Cevdet Yılmaz, 12 Ocak'ta Odamızı ziyaret etti. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Bakan Yardımcısı Hasan Suver, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Gelir İdaresi Başkanı Bekir Bayrakdar, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürü Hacı Abdullah Uçan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu da ziyarete eşlik ettiler. Yaklaşık 4 saat süren çok verimli bir toplantı gerçekleştirdik. Cumhurbaşkanı Yardımcımız Cevdet Yılmaz'a, denizcilik sektörü hakkında bilgi sunarken, sektörün önemli sorunları ve çözüm önerilerini iletme fırsatı bulduk. Ziyaretin sonunda Sayın Yılmaz, faydalı

bir toplantı gerçekleştirildiği değerlendirilmesinde bulunarak, sektörel istişarelerin devamının önemini vurguladı. Bu vesileyle Cumhurbaşkanı Yardımcımıza, sektörümüze yakın ilgisinden dolayı bir kez daha teşekkürlerimi iletmek istiyorum. Yine Odamızdan bir heyetle, 19-20 Ocak günlerinde Almanya'nın Düsseldorf'da düzenlenen, Boot Düsseldorf 2024 Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'na stant açarak katıldık. Bu fuar, alanında dünyanın en önemli fuarlarından biri olarak kabul ediliyor.

Ülkemizin dalış turizmini geliştirmek, dalış noktaları ile dalış faaliyetleri ile iştigal eden üyelerimizin tanıtımlarına imkan sağlamak amacıyla dalış firmalarımız Odamız standında alt katılımcı olarak yer aldı. Ayrıca Kültür ve Turizm Bakanlığı Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı da standımızda fuara iştirak ederek, Gelibolu Tarihi Sualtı Parkı Projesi tanıtımını yaptı. Fuar vesilesiyle Türkiye'nin Düsseldorf Başkonsolosu Ali İhsan İzbul'a da nezaket ziyaretinde bulunma fırsatı elde ettik, Sayın Başkonsolosumuz ile fuara katılım sağlayan Türk firmalarını da ziyaret ettik.

Odamız, 20 Ocak Cumartesi günü de önemli bir toplantıya ev sahipliği yaptı. Su ürünleri ve balıkçılık sektöründe yaşanan sorunlar ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu'nun, "İstanbul İli Balıkçılık Sorunları İstişare Çalıştayı", Meclis Salonumuzda düzenlendi. Meclis Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu Başkanı, İstanbul Milletvekili İsmail Emrah Karayel ve Komisyon Üyesi Milletvekilleri, İstanbul Vali Yardımcısı Cengiz Karabulut, ildeki kamu kurumlarının temsilcileri, öğretim üyeleri ve sektör temsilcilerinin katıldığı çalıştayda, balıkçılık sektörü temsilcileri, komisyon üyelerine yaşadıkları sorunları, istek ve çözüm önerilerini aktarma imkanı buldular. Bu ay mübarek üç ayların ikinci kandili olan Miraç Kandili'ni 6 Şubat Salı, üçüncü kandili Berat Kandili'ni ise 24 Şubat Cumartesi akşamı idrak edeceğiz. Mübarek gecelerin ülkemize, İslam alemine sağlık, huzur ve hayırlar getirmesini dilerim.

50 binden fazla insanımızı yitirdiğimiz, 11 ilimizde çok ciddi yıkıma ve tahribata yol açan Asrın Felaketi olarak nitelendirdiğimiz 6 Şubat depremlerinin üzerinden de 1 yıl geçti. Felaketin ardından hızla toparlanmayı başarsak da yaralarımızı sarmaya devam ediyoruz. Çok acı izler bırakan depremlerde hayatını kaybeden vatandaşlarımızı rahmetle yad ediyorum. Allah, ülkemizi her türlü afetten korusun, milletimize bir daha böyle acılar yaşatmasın. Kalın sağlıcakla...

EMESCOMARINE

DESIGN ENGINEERING JOINT STOCK COMPANY

GEMİ / LİMAN
MOBİL YANGIN
ÖNLEME VE SÖNDÜRME
TEKNOLOJİLERİ



www.emescomarine.com

Hürriyet Mah. Işıksaçan Sok.
No:4 Kat:5 D:22 Kartal / İstanbul

TR: +90 536 899 63 82

info@emescomarine.com





almar
marine fire safety systems



TCG Anadolu projesinin parçası olmaktan gurur duyuyoruz.

Türkiye'nin İlk LHD Sınıfı Savaş Gemisinde Almar Fire İmzası

Cumhuriyetimizin 100. Yılında TSK envanterine teslim edilen, Türkiye'nin ilk LHD sınıfı savaş gemisi olan TCG Anadolu'nun hayata geçirilmesinde Almar Fire olarak yer alarak, CO2, Water Mist ve FM200 sistemlerimizle, denizcilik sektörümüz için önemli olan bu projenin bir parçası olmanın gururunu yaşıyoruz.

Sedef Tersanesi'nde tamamlanan bu önemli projede ekiplerimizle birlikte çalışmaktan mutluluk duyuyoruz. Bu başarı, Almar Fire'in kalitesini ve sektördeki etkinliğini bir kez daha gözler önüne seriyor. İnovasyon, kalite ve güvenin adı: Almar Fire!



CO2 Fire
Extinguishing System



FM200 Fire
Extinguishing System



Water Mist Fire
Extinguishing System



İstanbul Endüstri ve Ticaret
Serbest Bölgesi Aydınlı Serbest
Bölge Mah. Akif Kopuz Cad.
No.2 Tuzla İstanbul / Türkiye

almarfire.com
info@almarfire.com

Bize Ulaşın

+90 216 394 20 82

Sektörde lider



GÜNER ÇELİK HALAT
İTHALAT İHRACAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ



Misyonumuz; müşterilerinin beklentilerini en üst düzeyde karşılayarak kaliteden ödün vermeden ve sektörde önde gelen bir markanın sorumluluğunu üstlenerek yenilikçi bir yaklaşım benimseyerek, küresel düzeyde markamızın başarısını sürdürülebilir hale getirebilmektir.



DTO 2024 YILININ İLK MECLİS TOPLANTISINI GERÇEKLEŞTİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Ocak ayı Meclis Toplantısı 11 Ocak Perşembe günü, Oda'nın Meclis Salonu'nda yapıldı. Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlığında düzenlenen toplantıya ekonomist Can Fuat Gürleser ve Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Oral Erdoğan birer sunumla katkıda bulundu.



Emin Eminoğlu - Başaran Bayrak - Faruk Miras

Toplantı İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın 2024 yılının denizcilik camiasına, ülkemize, insanlık âlemine hayırlar uğurlar getirmesi dilekleri ve mübarek üç ayların başlangıcı Regaip Kandili'ni kutlamasıyla başladı. Ardından vefat eden kişilerin adları okundu ve Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu'nun okuduğu isimler şöyle: "Matar firmasının sahibi, Oda üyesi Hümevra Matar'ın eşi Metin Matar; odamız üyesi Densa Tanker İşletmeciliği Limited Şirketi Ortağı Hüseyin Avni Şan'ın annesi Naime Şan; odamız üyesi Yener Denizcilik Gemi Acenteliği Ticaret Limitet Şirketi ortağı, odamız İskenderun eski Meclis Başkanı Adnan

Yener'in ağabeyi Zafer Yener; odamız üyesi Transbosphor Denizcilik Nakliyat ve Ticaret Limited şirketi sahibi, eski yönetim kurulu üyesi Mustafa Can'ın babası, meclis üyesi Nuri Mert Can'ın dedesi Nuri Can; odamız üyesi Selay Gemi İnşaat Sanayi ve Ticaret Limited şirketi ortaklarından Suphi Çolak'ın babası Kadir Çolak."

Toplantı 14.12.2023 tarih ve 14 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve oybirliğiyle onaylanmasıyla devam etti. Daha sonra 2023 Kasım ayı fasıllar arası aktarım taleplerinin görüşülmesi ve onaylanması maddesine geçildi. Hesapları İnceleme Komisyon Başkanı Yardımcısı Adem Kocadağ fasıllar

arası aktarım taleplerini detaylı olarak açıkladı. Meclis üyesi Yaşar Naiboğlu bağışlar kalemindeki 1 milyon liranın yurt içi giderlere aktarılmasının nedenini sordu. Adem Kocadağ bu soruyu "Piri Reis Üniversitesi ve diğer gerekli yerlere bağışlar yapıldı; bağış için ayrılan bütçeden artan bir miktar var. Orada kullanılmayan miktarı diğer kalemlere aktarıyoruz" diye yanıtladı. Aktarım talepleri oybirliğiyle kabul edildi. Aynı şekilde 2023 Kasım ayı mizanı da görüşülerek onaylandı.

Gündemin dördüncü maddesi dahilinde işleme rejimi sözlü beyan yıllık işlem ücretinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Meclis Başkan



Adem Kocadağ

Yardımcısı Emin Eminoğlu dahilde işleme rejimi sözlü beyan yıllık işleme ücreti hakkında 25.12.2023 tarih ve 51 / 2 b sayılı yönetim kurulu kararına istinaden, 2024 yılı için dahilde işleme rejimi sözlü beyan işlem ücretinin 10 bin TL olarak belirlenmesi hususunu oda meclisinin onayına arz etti. Madde oybirliğiyle kabul edildi. Gündemin beşinci maddesi Uludağ Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü ek teminat mektubunun görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Emin Eminoğlu 04.1.2024 tarih ve 52.5 sayılı yönetim kurulu kararına istinaden 2024 yılı aralık ayı sonuna kadar ulusal gümrük ve dış ticaret bölge müdürlüğüne 500.000 TL teminat mektubu verilmesini uygun olduğu hususunu oda meclisinin onayına arz etti. Oy birliğiyle kabul edildi.

Ardından 2023 Aralık ayı faaliyetlerinin slayt gösterisiyle sunumu gerçekleştirdi ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN: DÜNYA ZOR BİR DÖNEMDEN GEÇİYOR

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasına herkesi saygıyla selamlayarak başladı ve şöyle devam etti: “Bir yılı daha tamamlayıp geride bırakırken, umutlarımızı yeni yıla



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kiran (YK Başkanı), Adnan Naiboğlu (YK Bşk. Yrd.), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akartaş (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi)
Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Orhan Gülceker (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), İbrahim, İsmail Görgün (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye) Mustafa Aslan (YK Yedek Üye)

taşıdık. Dilerim 2024 yılı, beklentilerimizi karşılayan bir yıl olur, yeni yılın ülkemize, milletimize ve bütün insanlığa hayırlar getirmesini temenni ediyorum. Dünya zor bir dönemden geçiyor. Covid-19 salgınıyla başlayan istikrarsızlığın ardından Rusya-Ukrayna Savaşıyla derinleşen, İsrail'in saldırılarıyla cepheleri genişleyen bir çatışmalar dönemine girmiş bulunuyoruz. Kuzeyimizde ikinci yılını tamamlamak üzere olan Rusya ile Ukrayna arasındaki savaşın bitmek bir yana bir süredir zaman zaman şiddetlenerek devam ettiğine tanık oluyoruz. Yine İsrail-Filistin arasında geçen yıl ekim ayında başlayan çatışmalar, İsrail'in Gazze'ye yönelik acımasız saldırılarıyla sürerken, başta Orta Doğu olmak üzere geniş bir coğrafyayı etkileyen savaş, ciddi bir istikrarsızlık unsuru olmaya devam ediyor”.

Bu soruna bağlı olarak aralık ayı başından bu yana Yemen'de yerleşik bir grubun Kızıldeniz'de ticaret gemilerine yönelik saldırılarının menfi etkilerini yaşamaya başladıklarını değerlendiren Kiran; “Her ne kadar hedefte İsrail'e giden veya bu ülke ile ilintili gemilerin

olduğu söylene de kanalı kullanan tüm gemiler için riskli bir durum söz konusu... Nitekim dünyanın önde gelen yük taşıyıcıları seferlerini birer birer askıya aldılar. Bölgede güvenliği sağlamak için ABD öncülüğünde bir deniz görev gücü oluşturulup, göreve başladıysa da henüz arzu edilen sonuca ulaşamadığını, gerginliğin devam ettiğini görüyoruz” dedi. Kızıldeniz'in çok önemli bir su yolu olduğunu vurgulayan Tamer Kiran, “Uzakdoğu'nun ihracat yükü bu yolla Avrupa'ya taşınıyor. Güvenlik endişeleriyle rotaların Ümit Burnu'na yönlendirilmesi sonucunda 30 Aralık-3 Ocak döneminde günde ortalama Süveyş Kanalı geçişleri, Aralık ayının ilk yarısı geçiş ortalamasına göre yüzde 44 düşüş gösterdi. Denizyolu taşımacılığında konteyner navlunundaki artış hızlanırken, kuru yük navlunu da ölü sezona rağmen yükseliş gösterdi. Bu durum ülkemizin tedarik ve özellikle ithalat taşımalarında endişeleri büyütüyor. Gelişmelerden ilk aşamada en fazla kimya ve otomotiv tedarik sanayii gibi sektörlerin etkilendiği bildiriliyor. Bölgedeki gelişmeleri yakından takip ederken, yakın coğrafyamızdaki sorunlu iki bölgedeki çatışmaların ve akan kanın bir an önce



Tamer Kıran

durması, barış ve sükûnetin bir an önce tesis edilmesi yeni yıldaki en büyük beklenti ve temennilerimizden biri” şeklinde konuştu.

“DEĞİŞEN DÜNYAYI VE DİNAMİKLERİNİ ÇOK DAHA İYİ ANLAMAMIZ GEREKEN BİR SÜREÇTEYİZ”

Tamer Kıran konuşmasını 2023'te dünyada yaşanan ekonomik gelişmeleri değerlendirerek sürdürdü. Kıran şunları söyledi: “2023 yılına başlarken ekonomik görünüm olarak en temel beklenti 2022 yılında yükselen enflasyon ve faizler sonucu olarak küresel ekonominin sert bir şekilde yavaşlayacağı, hatta resesyona gireceği yönünde idi. Yeni yılın ilk günlerinde geriye dönüp baktığımızda, genel tahminlerin en azından bir kısmında önemli yanılgılar görüyoruz. Değişen dünyayı ve dinamiklerini çok daha iyi anlamamız gereken bir süreçteyiz gibi görünüyor. Avrupa ekonomisi 2023 yılında en fazla yavaşlayan bölge oldu. Hatta Almanya gibi resesyona giren büyük ekonomiler karşımıza çıktı. Fakat bir enerji krizi ile karşılaşan, bu nedenle daha kötüye giden bir Avrupa olmadı. Görece ılıman hava koşullarının olması ve her şeye rağmen AB'nin gerek alternatif enerjilerle gerek stoklarla bu sorunu aşmada başarılı olması bu yanılgıda önemli

bir neden oldu. Avrupa'nın durumunu belirlemede önemli bir etken olarak Çin'in performansını gösterebiliriz. Çin'in yavaş büyümesi, bu ülkeden kaynaklanabilecek enerji talebini azalttığı için Avrupa Birliği'nin hem maliyet, hem erişim anlamında enerjiye ulaşımı ile ilgili sorunlarını azalttı. Son gelen veriler, her ne kadar zayıf olsa da AB'nin beklenenden daha iyi bir performansa yöneldiğini, gelecek yıl büyümesinin bu yılın iki katına yaklaşarak %1'lere ulaşabileceğine işaret ediyor. Ülkemizin en önemli ihracat pazarlarından biri olan Avrupa'daki bu olumlu verinin, ihracatımız açısından olumlu yansımalarını görmeyi umut ediyoruz”.

Başkan Tamer Kıran, Çin ekonomisinin ise beklenenden daha düşük bir büyüme performansı gerçekleştirerek, küresel ekonomideki yavaşlamanın da ana nedeni olduğunu söyledi. Kıran; “Çin'in tüm gayretlerine rağmen büyümenin istendiği gibi gitmemesi, hatta gelecek yıl beklentilerinin %4'lere gerilemesine bağlı olarak önümüzdeki yıl da küresel ekonominin en büyük risklerinden birisini oluşturmaya devam edecek gibi görünüyor. 2023 yılında ABD ekonomisi ise beklenenden çok daha iyi bir performans gösterdi. ABD Merkez Bankası FED'in 1980'lerden bu yana en güçlü adımlarla %5,5'lara getirdiği politika faizine rağmen yıllık büyümenin %2,5 civarında seyretmesi, işsizliğin %3.7 seviyelerinde olması tahminlerin çok ötesinde olumlu bir performansa işaret ediyor” dedi. Sonuç itibarıyla 2024 yılına piyasa tabiriyle yumuşak inişle giren bir küresel ekonomi ve beklenenden güçlü inen enflasyon verileri ile başladıklarını vurgulayan Tamer Kıran, “Enflasyondaki iniş, faiz indirimlerini getirerek gelecek yılın ikinci yarısında büyümeyi destekleyecek gibi göründüğünü söyleyebiliriz” şeklinde konuştu.

“UYGULANAN EKONOMİ PROGRAMININ OLUMLU SONUÇLARINI İNŞALLAH ALACAĞIZ”

Tamer Kıran 6 Şubat'ta yaşanan depremlere atıfta bulunarak 2023'ü

ülkemiz ekonomisi açısından da değerlendirdi: “Cumhuriyetimizin 100. yılını büyük bir onur ve gururla kutladığımız 2023 senesi maalesef bölgemizde yaşanan belirsizlikler ve 6 Şubat'ta yaşadığımız büyük depremler dolayısıyla zorluk ve sıkıntılarla geçti. 50 binden fazla insanımızı yitirdiğimiz, 11 ili etkileyen asrın felaketi olarak nitelenen tabii afet ülkemiz ekonomisine 104 milyar dolarlık ilave bir yük getirdi. Geldiğimiz nokta itibarıyla yaralar sarılmaya devam etse de, felaketin ardından hızla toparlanmayı başardığımızı söyleyebiliriz.

Ülkemiz ekonomisine baktığımızda, Mayıs ayında tamamladığımız Cumhurbaşkanlığı ve Milletvekili Genel Seçimlerinin ardından haziran ayından itibaren ekonomi politikalarında ve özellikle para politikasında önemli değişimi hep birlikte izledik. Makro ihtiyati politikalar adı altında sayısız düzenlemenin bir kısmının kaldırılmasıyla sadeleşme adımları buna eşlik etti ve daha öngörülebilir bir piyasa dinamiği oluştu. Uygulanan sıkı para politikasının olumlu sonuçlarını gördük ve bu yıl da görmeye devam edeceğiz. 2024 yılına özellikle finansal piyasalardaki olumlu gelişmelerle giriyoruz. Merkez Bankası'nın rezervlerinin hızla artması, CDS oranlarında yaşanan düşüş, güçlü büyüme rakamları, 2023 yılı ihracatımızın 255 milyar 809 milyon dolara ulaşarak Cumhuriyet tarihimizin rekorunun kırılması uygulanmakta olan ekonomi programının olumlu sonuçlarını inşallah alacağımıza işaret ediyor. Bu konularda birazdan değerli misafirimiz Dr. Can Fuat Gürleser bizlerle daha tafsilatlı bilgileri paylaşacak. Bu vesileyle kendisine Meclis toplantımıza hoş geldiniz derken, sunumunu merakla beklediğimizi ifade etmek istiyorum.”

Tamer Kıran “Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak sektörümüzün gelişmesi sorun teşkil eden konuların ortadan kalkması için geçtiğimiz yıl da büyük gayret sarf ettik” sözleriyle konuşmasına devam



etti. Kiran; “Yeni kabinenin kurulmasının ardından bakanlarımız ve devletimizin üst düzey bürokratları ile fevkalade yakın temas halinde, sorunlarımızı içtenlikle istişare ettiğimiz bir dönem geçirdik. Bu kapsamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu’nu ağustos ayı Meclis toplantımızda ağırladık. Sayın Bakanımızın göreve başladıktan kısa bir süre sonra Meclis toplantımıza katılmasını sektörümüze verdiği önemin bir göstergesi olarak gördük. Sorunlarımızı ve çözüm önerilerimizi bizzat sunma fırsatını bulurken, Sayın Bakanımızın bizlerle yakından çalışma isteğini memnuniyetle müşahade ettik. Sektörümüzün her daim yanında olacağını ifade eden Sayın Bakanımızla ilerleyen aylarda da çeşitli toplantılar vesilesiyle bir araya geldik. Son olarak aralık ayının son günlerinde Altinova’da Sanmar Tersanesi’nde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilen acil müdahale römorkörlerinin teslim töreni vesilesiyle bir toplantı yaptık ve gemi inşa sektörüyle ilgili bilgileri kendisine aktardık” şeklinde konuştu.

Tamer Kiran şöyle devam etti: “Yine Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Sayın Durmuş Ünüvar ile Temmuz Ayı Meclis Toplantımızda ve Ekim

ayındaki Odamızın 10. Dönem 3. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı vesilesiyle bir araya geldik. Bakanlık Genel Müdürlerinin de katıldığı Meslek Komitesi toplantısında üyelerimiz sorunlarını birinci elden iletme fırsatı buldular. Eylül ayında Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanımız Sayın Prof. Dr. Vedat Işıkhan’ın, Tuzla Tersaneler Bölgesi’ndeki inceleme gezisi vesilesiyle GİSBİR’de yaptığımız toplantıda denizcilik sektörünün çalışma hayatına ilişkin konuları kendisine arz ettik. Aralık ayı Meclis toplantımızda İstanbul Valisi Davut Gül’ü ağırladık. Kendisine İstanbul’da faaliyet gösteren deniz turizmi araçları ve yolcu motorlarının bağlama-barınma, yolcu indirme-bindirme yerlerinin belirlenmesi, İstanbul’da denizyolu yolcu taşımacılığında kullanılan iskelelerden hem kira bedeli hem de yüksek bedelli ecrimisil tahakkuku yapılması konularındaki sorunları ilettik, İstanbul’da Deniz Şehitleri Anıtı yapılması için Oda’ya yer tahsis edilmesi konusundaki talebimizi tekrarladık”.

Yine Aralık ayında Ticaret Bakanımız Sayın Prof. Dr. Ömer Bolat’ın Odamızı ziyareti vesilesiyle Meclis Özel Toplantısı gerçekleştirdik” diyen Tamer Kiran,

“Ticaret Bakan Yardımcısı Sayın Sezai Uçarmak ve Genel Müdürlerin katıldığı toplantıda, üyelerimiz yaşadıkları sorunları aktarma fırsatı buldu. Sayın Bakanımız ve ekibinin tek tek not aldığı, sorulan soruların tümünü yanıtladığı toplantımızın oldukça verimli geçtiğini düşünüyorum. Bizzat toplantılarımıza katılarak sektörümüze ilgi gösteren tüm bakanlarımıza ve değerli bürokratlarına çok teşekkür ediyorum. Bu temasların sonucunda sektörümüzün önünü açacak kararların önümüzdeki dönemde hayata geçirileceğine yürekten inanıyorum” şeklinde konuştu.

AB DENİZCİLİK EMİSYON TİCARET SİSTEMİNİN DETAYLARI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasının devamında Avrupa Birliği Denizcilik Emisyon Ticaret Sistemi hakkında da şu noktaları vurguladı: “Malumunuz 1 Ocak 2024 tarihi ile Avrupa Birliği Denizcilik Emisyon Ticaret sistemi devreye girdi. 5000 GT ve üzeri gemi işleten kuruluşlar yeni AB MRV (İzleme, Doğrulama, Raporlama) sistemine göre karbondioksit, metan ve nitröz oksit emisyonları için yeni izleme planlarını 1 Nisan 2024 tarihine kadar AB Thetis Sistemi üzerinde hazırlayıp onaylatacaklar, 2024 yılı boyunca AB limanlarına uğrak yapan seferlerinde her iki yönde oluşan emisyonların % 50’si, AB limanları arasında seferlerde ve AB limanlarındaki emisyonlarının % 100’ü üzerinden toplam AB ETS kapsamı emisyonlarını belirleyip, bu emisyonlarının % 40’ı oranında emisyon izin bedeli satın alıp, 1 Nisan 2025 tarihine kadar yönetici idarelere iletilecekler.

Denizcilik şirketlerinin yönetici idareleri AB tarafından 1 Şubat 2024 tarihine kadar yayınlanacak. 2025 yılında ETS ödeme oranı % 40’tan % 70’e çıkarılacak, 2026 yılında ise AB ETS kapsam emisyonlarının % 100’ü için emisyon izni satın alınacak. Halihazırda AB ETS emisyon izin bedeli karbondioksitin tonu başına 80 Euro olup, 2024 yılında AB dışından

AB'ye yapılan seferlerde yakıtın tonu için yaklaşık 51.2 Euro ek bedele denk gelmektedir. AB ETS emisyon izni bedelinin 80 Euro'da sabit kalması kabulü ile yakıt ton için 2025 yılında 89.6 Euro, 2026 yılı için 128 Euro ek maliyet oluşacaktır. Kuşkusuz bu maliyetlerin navlun değerlerine veya kira sözleşmeleri ile kiracılara yansıtılması gerekecektir. 400-5000 GT arası gemiler için MRV uygulaması 1 Ocak 2025 tarihinde başlayacak, AB ETS'ye uygulamasına alınıp alınmayacaklarına karar 2027 yılında verilecektir”.

Yeni uygulama ile 5000 GT dan büyük gemi işleten kuruluşların neler yapması gerektiğine de değinen Tamer Kiran bu konuları şöyle sıraladı:

“-1 Nisan 2024 tarihine kadar yeni sisteme göre revize edilmiş MRV izleme planlarını hazırlayıp onaylatmaları,

-AB MRV kapsamında karbondioksit dışında metan ve nitroz oksit emisyonlarını raporlamaları,

-1 Ocak 2024 ten itibaren kiralama sözleşmelerinde oluşacak ek maliyetleri kiracı tarafından ödenmesi için standart BIMCO maddelerini eklemeleri,

-2024 yılı içerisindeki AB ETS kapsamındaki emisyonlarına karşılık, kendi uygun görecekları tarihlerde alacakları AB ETS emisyon izinlerini, 1 Nisan 2025 tarihine kadar yönetici idarelere vermeleri gerekmektedir”.

Tamer Kiran, 400 GT-5000 GT arasında gemi işleten kuruluşların, AB MRV raporlamasına 1 Ocak 2025'te başlayacaklarını dikkate alarak, MRV izleme planlarını oluşturmaya başlamalarının önem arz ettiğini vurguladı.

CUMHURİYETİMİZİN 100'ÜNCÜ YILI DENİZCİ MİLLET DENİZCİ ÜLKE PROJE YARIŞMASI

Tamer Kiran konuşmasını Cumhuriyetimizin 100'üncü Yılı Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nın detaylarını açıklıyarak

tamamladı. Kiran şöyle devam etti: “Son olarak denizcilik sektöründe Ar-Ge ve inovasyon kültürünün geliştirilmesi, yeni deniz teknolojileri ile yüksek katma değerli üretim ve ihracat hedeflerine katkı sağlanması amacıyla ilkini 2020 yılında düzenlediğimiz yarışmamızın üçüncüsünü “Cumhuriyetimizin 100'üncü Yılı Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması” adıyla düzenliyoruz. Yarışmamıza başvurular, 2 Ocak tarihi itibarıyla başladı. 29 Mart 2024 tarihine kadar devam edecek. Değerlendirmenin, ülkemizin çok değerli üniversiteleri bünyesindeki denizcilik fakültelerimizin seçkin akademisyenlerinden oluşan jüri üyeleri tarafından yapılacağı bu yarışmaya, fikri ve projesi olan herkesi katılmaya davet ediyorum. ‘Cumhuriyetimizin 100'üncü Yılı Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nın, ülkemize, milletimize, denizcilik sektörümüze hayırlı olması temennisiyle bilgi birikimlerini fikir ve projelere dönüştürerek, yarışmamıza katılım gösterecek herkese şimdiden başarılar diliyorum, teşekkürlerimi sunuyorum. Evet, zor zamanlardan geçiyoruz, fırtınalı denizde yol alıyoruz ama karamsarlığa kapılacak halimiz yok. Her tecrübeden dersler çıkarıp, fırsatlar ve risklerle ilgili kararları çok iyi analiz edip, hızlı kararlar almamız gereken bir dönemi yaşıyoruz. Görünen o ki, yakın zamanda fırtına dinmeyecek. O halde dalgalı denizlerde yaşamaya alışıp cesaretle yol almaktan başka şansımız yok. Bu akşam mübarek ‘Üç Ayların’ başlangıcı olarak kabul edilen Regaip Kandili'ni idrak edeceğiz. Mübarek gün ve gecelerin ülkemize, İslam Alemi'ne, tüm insanlığa sağlık, huzur, bereket getirmesi temenni ediyor, önümüzdeki ay Meclis toplantımızda buluşmak üzere hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.”

CAN FUAT GÜRLESER: EKONOMİDEKİ ÇOK SAYIDA OLUMSUZ ETKİ 2023'Ü ŞEKİLLENDİRDİ

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın ardından Meclis Başkanı Başaran Bayrak kürsüye ekonomist Dr. Can Fuat Gürleser'i davet etti. Gürleser, grafikler eşliğinde



Dr. Can Fuat Gürleser

sunumunu gerçekleştirdi. Can Fuat Gürleser Meclisi sevgi ve saygıyla selamladıktan sonra küresel ticaret ağırlıklı bir sunum yapacağını belirtti. Gürleser; “2024'te bizi ekonomide ve ticaretle neler bekliyor? Bunlara ilişkin değerlendirmeler yapmaya çalışacağım. Biz bir danışmanlık firması olarak faaliyet gösteriyoruz ve uzun yıllardır ekonomi ve özellikle dünya ticareti alanında TİM ve diğer kurumları yakından izlemeye ve öngörülerde bulunmaya çalışıyoruz. Bugün sunumu bu birikimlerimiz üzerine inşa etmeye çalıştık. Sunum dört bölümden oluşuyor. Önce 2020-2023 arasındaki gelişmelere bakacağım. Sonra dünya ticaretinde oluşan bazı eğilimleri değerlendirecek ve 2024 öngörülerini paylaşacağım. Son olarak Türkiye ekonomisine dair 2024 öngörülerini değerlendireceğim dedi.

Dr. Can Fuat Gürleser şöyle devam etti: “Önce dünya ekonomisi ve ticaretindeki gelişmelere bakalım; hem niteliksel olarak hem sayısal olarak nasıl bir süreç içindeyiz? Geriye baktığımızda bu dört yılda olağanüstü gelişmeler yaşandığını görüyoruz. 2020'deki salgın, yüzyılın olayıydı. Ondan sonra tedarik zincirlerinde müthiş bir kırılma yaşandı. 2021 yine beklenmedik bir geri dönüş oldu. Ticaretle büyük bir hareketlenme başladı. 2022'de Rusya'nın Ukrayna'yı



işgali, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Avrupa'nın göbeğinde yeni bir savaş olarak çok ciddi bir jeopolitik kırılmayı getirdi. 2023'te de dünya ekonomisi ve ticareti yüksek enflasyon ve sıkı para politikalarıyla hızla yavaşladı. Ama bence daha önemlisi müthiş bir küresel ayrışma yaşamaya başladık. Batı'yla Çin ve müttefikleri arasında siyasetin ötesinde ticaret ve teknoloji odaklı bir ayrışma oluştu ve toplulaşmalar karşımıza çıktı. Bu da dünya ticaretindeki tek pazar konusunu tamamen tersine çeviren bir eğilim haline gelmeye başladı. Sanıyorum bu, dünya ticareti, özellikle deniz taşımacılığı konusunda da çok belirleyici bir dinamik olacak.

Hepsini toparlayacak olursak, ekonomide çok sayıda olumsuz etkinin 2023'ü şekillendirdiğini gördüğümüzü söylemek mümkün. Özellikle 1973'ten sonra Batı, gelişmiş ülkeler ve diğer ülkeler tarihin en yüksek enflasyonuyla karşı karşıya kaldı. Kısaca hatırlatalım: Salgın öncesinde gelişmiş ülkeler kendilerine enflasyon yaratmaya çalışıyor, yüzde 2 enflasyona dahi ulaşamıyorlardı. Çünkü 2005'ten sonra Çin ve benzeri ülkelerden o kadar ucuz iş gücüne

dayalı mal ithal ettiler ki, fiyatları ciddi şekilde geriledi. 15 yılın belki en büyük kazançları enflasyon yaşamamaları oldu. Ardından bambaşka bir dönem açıldı; 2022'nin ortasından itibaren yüksek enflasyon karşısında sıkı para politikası uygulamalarına geçildi ve 2023'ün sonuna kadar geldi. Dünya mal ticaretinde de sıkı para politikalarının çok ciddi yavaşlatıcı etkisini gördük." "Dünya ekonomisindeki büyüme nasıl bir eğilim gösteriyor diye baktığımızda, 2020 pandemi döneminde küresel ekonomi İkinci Dünya Savaşı sonrası belki de en kuvvetli daralmayı yaşadı" diyen Gürleser, sonrasında 2021'de çok hızlı bir geri dönüş ve büyümenin olduğuna dikkat çekti. 2022'nin ilk çeyreğinde yüksek bir büyüme olduğunu, ama Rusya'nın Ukrayna'yı işgaliyle çeyreklerin giderek zayıfladığını söyleyen Dr. Gürleser, "2023 biraz önce Başkanımızın da söylediği gibi, çok korkulan bir yıl olmadı. Ama kuvvetli bir yavaşlamanın olduğu bir dönem" dedi.

"Dünya mal ticaretinde ise 2022'de 2021'deki gibi çok hızlı büyüme görüldü" diyen Gürleser, "2023 yılında dünya mal ticaretinde 1.2 trilyon dolara

yakın bir daralma yaşandı. Gerçekleşme tahmini sanıyorum şubat ayı gibi kesinleşmiş olacak. Miktar olarak 0.8'lik bir daralma var. İhracat birim fiyatlarında da enflasyonla mücadele nedeniyle düşüş oldu. Tabii bu durum ister istemez hem taşınan mallar büyüklüğünde, hem değerinde de bir daralmayı bizlere getirdi. Biraz daha miktar bazındaki detaya bakacak olursak, son 5 çeyrektir taşınan mal miktarında küçülme var. 2023'ün üçüncü çeyreği ve son çeyrek tahmini bu küçülmenin biraz daha kuvvetlenmiş olduğunu gösteriyor" şeklinde konuştu.

Dr. Can Fuat Gürleser, "2023'te 1.2 trilyon dolar civarındaki daralma şu sektörlerde kuvvetli oldu: metal sanayi, mineral ürünler -yani cam çimento, seramik ve benzerleri-, tekstil sektörü, hazır giyim sektörü, iletişim ekipmanları ve imalat sanayi. Tarım ve gıdada son 2 çeyrekte daralma -3,-3 ama yılın geneli için 0.6. Büyüme gösteren iki sektör var: Kara taşıtları; otomotiv sektörü yüzde 13'lük büyüme gösterdi ve diğer taşıt araçları" dedi.

"SERBESTLEŞMENİN TERSİ BİR SÜREÇ RİSKİYLE KARŞI KARŞIYAYIZ"

Ekonomist Can Fuat Gürleser konuşmasının bu bölümünde dünya ticaretindeki eğilimleri değerlendirdi ve şunları söyledi: "2005'de, serbestleşmenin başlamasıyla birlikte dünya ticaretinde hızlı bir büyüme yaşandı ve bu süreç taşımacılık mesafelerini de ciddi şekilde uzattı. Yani ortalama dünyada taşınan mal verimi 4700 km seyahat ederken, 2022 yılında 5300 kilometrenin biraz üzerine çıktı. Ticaretteki serbestleşme taşımacılık tarafını da pozitif etkileyen önemli bir gelişme oldu. Şimdi serbestleşmenin tersi bir süreç riskiyle karşı karşıyayız ve bu ister istemez mesafelerin ortalamasını da etkileyebilir. Nitekim bu küresel ayrışma giderek şuna dönüşmeye başladı: Ticaret en uç noktalar arasında yapılırken salgın sonrası 'nearshoring' denen yakından tedarik önem kazandı. Biraz evvel bahsettiğim Çin-Batı arasındaki ayrışma,

batı veya güney ülkeleri arası meselesi bu kez müttefikler arası ticarete kaydı. Negatif seyirde olanlar coğrafi olarak uzak bölgeler, fakat yakın bölgeler arası çok kuvvetli bir büyüme var. Ticaret taşımacılığında da hem yönü, hem de kanalları ve mesafeleri önemli ölçüde değiştirebilecek bir gelişme olarak bunu 2024'te daha kuvvetli yaşayacağız gibi gözüküyor. Nitekim küresel ayrışmayı Avrupa Birliği-Çin, ABD-Çin şeklinde yaşamaya başladık.

Avrupa-Batı, Çin'den ithalatını ve onlara ihracatını buna mukabil azaltıyor. Yine ABD'nin Çin'den ziyade AB ve transatlantik bölgesinden ticaretini arttırdığını görüyoruz. Bir başka önemli gelişme, bu sene Çin Amerika'nın ticaret ortağı olarak ilk defa çok uzun süre sonra üçüncü sıraya geldi, ilk sıraya Meksika yükseldi. İhracat ve ithalat tarafında ABD'nin en büyük ticaret ortağı Meksika oldu. Yani ticaret kanallarında çok kuvvetli bir değişim olduğunu görüyoruz. Sanıyorum önümüzdeki dönemde de biraz daha kuvvetlenen bir eğilim olacak. Ayrıca koridorlar savaşı diye nitelendirilen, ticaret yollarının belirlenmesi konusu de kuvvetli bir eğilim. Çin'in Asya ticaretini Avrupa'yla karşılıklı olarak birbirine erişirmeye dönük alternatif yollar inşa edilmesine yönelik bir girişimi var – ki Çin geçeceği ülkelerde yapacağı ciddi altyapı yatırımları, limanlar ile ticarete belirleyici olmaya çalışıyor”.

Dr. Can Fuat Gürleser; “Batı, Çin'in kuşak ve yol girişimini endişeyle takip ederken, 2023'ün Eylül ayında Hindistan'da yapılan G20 zirvesinde alternatif bir koridor ortaya çıktı” diyerek, şu noktaya dikkat çekti: “Hindistan'ın öncülüğünde, kuşak yol projesindeki yolların dışında, Asya ticaretini Avrupa'ya ulaştıran bir alternatif açıklandı. Bu alternatif esasında küresel ayrışmanın/ rekabetin ortaya çıkardığı çok önemli koridor savaşının bir boyutu. Tarih 13 Eylül 2023; izlediği yola bakalım: Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Suudi Arabistan üstünden Ürdün, İsrail limanları, Yunanistan'dan Avrupa'ya

giriş. Bunun açıklanmasından 25 gün sonra İsrail-Gazze arasında söz konusu koridoru şu anda tamamen öldürmüş olan bir çatışma başladı. Bununla ilgili midir, değil midir? Bunun kim kazançlı çıktı, kim başlattı sorusuna bir başka bakış açısı sağlaması açısından önemli bir nokta olduğunu düşünüyorum.”

“DÜNYA TİCARETİNDE KORUMACILIK NEDEN ARTTI?”

Can Fuat Gürleser dünya ticaretinde korumacılığın da mal ticaretini ve taşımacılığı sınırlandıran bir unsur olduğunu söyledi: Gürleser; “2023'te toplam dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 12'si ticarete korumacılıkla karşı karşıya kaldı. Korumacılıktaki artış niye böyle birden patladı? Dünya Ticaret Örgütü'nün ticaret uzlaşmazlıklarına çözüm bulan kurumuna yapılan başvurular düştü, çünkü Trump Amerika'yı çekti. Bazı süreçler çalışsa da bu ortam giderek korumacılığın önünü açtı diyebiliriz. Yani eskiden DTÖ'ye gittiğinizde sorunu hızla çözen bir yapı vardı. Şimdi o yapı çalışmadığı için korumacılıkta da giderek artıyor. Bunun da kuvvetlenmesi olasılığını özellikle 2024 ve sonrasında öngörüyoruz” dedi.

Dr. Can Fuat Gürleser; “Dünya ticaretinde iklim krizinin etkilerini de bu sene Panama Kanalı üzerinden görmeye başladık. Kuraklık nedeniyle Panama Kanalı'nın su seviyesindeki düşüş, geçişleri ve ticareti giderek kısıtladı. Özellikle 2024 yaz aylarının başlamasıyla trafik uzaması ve trafik yığılması endişesi var. Alternatif yol arayışları içinde Süveyş Kanalı da ayrı bir sıkıntı. Bu durum taşımacılık fiyatlarına ayrı bir yük getirecek gibi gözüküyor.

Biz daha çok Süveyş ve Panama'ya bakıyoruz belki, ama Tayvan daha da ilginç bir alan. Tayvan'da bu hafta sonu Çin tarafı muhaliflerle iktidardaki Batı yanlıları arasında yapılacak kritik bir seçim var ve bu seçim çantada keklik gibi görünmüyor. Tayvan'da Çin'e yakın muhalefetin iktidara gelmesinin sonuçlarının ne olacağı, ticaretin durumu, Çin ile birleşme olasılığı, Batı ve

Amerika'nın nasıl müdahale edebileceği gibi başlıklar ciddi bir jeopolitik konu haline geldi.

Ticaret yolları açısından Tayvan olağanüstü kritik bir noktada. Dünya ticaretini alt üst edebilecek bir gelişme olabilir. Ayrıca Tayvan dünyanın global internet iletişimini sağlayan denizaltı kablolarının en önemli bağlantı noktası olarak gözüküyor. Bütün Asya'yı birbirine bağlayan bir geçiş noktası. Burada bir çatışma ihtimali bölgedeki teknolojik iletişimi de kesebilir endişesi mevcut” şeklinde konuştu. Can Fuat Gürleser, Rusya-Ukrayna savaşına da değinerek Batı'nın Rusya'ya yönelik yaptırımlarına ve fiyatlarına getirdiği kısıtlamalara rağmen Rusya'nın petrol ihracatındaki artışın devam ettiğini vurguladı. Batı'nın Rusya'yı ekonomik açıdan savaşın kaybedeni durumuna getirme çabalarına karşın “kazanını olmayacak bir savaş” değerlendirmesinde bulundu. Gürleser, önümüzdeki mart ayında Rusya'da, kasım ayında ABD'de yapılacak seçimlerde Ukrayna savaşının bir koz oluşturacağını, dolayısıyla çatışmaların devam edeceğini düşündüğünü söyledi.

“AB YAVAŞLAMA EĞİLİMİ KARŞISINDA NE YAPIYOR?”

Gürleser konuşmasının devamında dünya ticaretindeki ürün gruplarını mercek altına aldı ve şöyle devam etti: “Dünya ticaretinde daralan birçok ürün grubu var. Giderek artan ürün grubu ise yeşil ürünler ticareti. Avrupa Birliği bu yeşil dönüşüm konusunda önde gittiği için yeşil ürünlerin hem üretimini, hem de ihracat ve ithalatını gerçekleştiriyor. AB bu küresel eğilimler ve yavaşlama karşısında ticareti geliştirmek için ne yapıyor? Çin'le Avrupa arasında, özellikle Almanya ve Çin arasında çok yakın bir ticaret ilişkisi vardı. Şimdi Çin'in ayrışması Avrupa'yı ikileme bıraktı. Diğer yandan en büyük pazarı Rusya'yı kaybetti. Onun için Avrupa Birliği - ki bu Türkiye'yi yakından ilgilendiriyor - hızla dünyanın geri kalanıyla (Hindistan, Avustralya, Asya Pasifik'in üretici ülkeleri, vs.) ticaret anlaşmaları için görüşüyor. Ayrıca tedarik kanallarını



çeşitlendirmeye çalışıyor. Mesela Mercosur (Güney Amerika Ortak Pazarı) bölgesiyle 2023 sonunda müzakereler bitti, 2024'te anlaşmayı düşünüyorlar. Buradan tarım gıda ürünleri ve çok ciddi hammadde ticareti yapılacak ve Türkiye için bir rekabet unsuru olacak. Hindistan ve diğer Asya ülkeleri -ki Vietnam'la yaptılar – bize çok kuvvetli bir alternatif oluşturabilir.

2005'te Batı ve Çin dünya ticaretinde serbestleşmeye imza attı ama Çin ben de kontrollü kur politikasına geçiyorum ve para birimimi değerlendireceğim dedi. Yani bana kapılarınızı açıyorsunuz ama ben de paramı değerlendirmeye söz veriyorum; böylece ihracatım giderek zorlaşacak. Karşılıklı bir denge.

Ancak Trump'ın korumacılık hamlesi karşısında Çin verilen sözlerin tutulmadığına hükmetti ve parasını devalüe etmeye ve sonuçta yeniden fiyat avantajı kazanmaya başladı. Derken salgın sonrası kısmen hareketlenme yaşandı; ancak 2022'nin ikinci yarısından itibaren Çin'in ortalama ihracat birim fiyatı endeksi olarak 115'ler seviyesine çekildi. Batı'nın ayrışma meselesinde Çin mallarına, üreticilerine, teknolojisine getirmiş olduğu bütün kısıtlamalara karşı, biz de fiyatları indiririz şeklinde bir yaklaşım."

2024 YILI DEĞERLENDİRMESİ

Can Fuat Gürleser 2024 yılı değerlendirmesine "Dünyanın başına dert olan ve bizim de işlerimizi yavaşlatan yüksek enflasyon tarafında belli bir mesafe alındı" sözleriyle başladı. "Eğer 2024'te yeni bir enerji ve gıda krizi olmaz, yine fiyat şoklarıyla karşılaşmazsak, muhtemelen enflasyonlarda istenilen gerilemeler sağlanacak ve üç büyük merkez bankasının da faiz indirimlerine başlayacağı öngörülüyor" diyen Gürleser, "Amerika muhtemelen haziran ayında ilk faiz indirimini uygulayacak ve üç veya dört tane indirim yapacak. Avrupa'da mayıs ayından itibaren dört indirim yapacak görüşündeyim. Eğer takvim böyle olursa muhtemelen iyimser beklentiler yılın ikinci çeyreğinden itibaren satın alınmaya başlanır ve ticarete de bir hareketlenme görürüz diye umut ediyorum. Bu senenin faiz indirimlerinin ekonomide toparlanmaya etkisi yılın ikinci yarısından itibaren olacak. 2024'te çok daha farklı bir büyüme olmayacak gibi duruyor şu anda. İlk çeyrek çok kötü, ikinci çeyrek iyimser beklentiler, üç ve dördüncü çeyrekte toparlanma" şeklinde konuştu. "Dünya mal ticaretine ilişkin öngörüler neler?" diye soran Gürleser, "Dünya Ticaret Örgütü'nün aralık ayındaki öngörülerini bana biraz iyimser geliyor,

ama bu kaybı büyük ölçüde telafi edecek miktar olarak. Yüzde 3.3'lük bir geri dönüş ve 1.1 trilyon dolara yakın da bir ticaret artışı olacağı söyleniyor. Eğer bu olursa dünya ticareti için oldukça iyi bir geri dönüş olabilir. Ama ekonomik büyüme çok yavaş oluşacak. Dünya 2024-2025 ticaretinde pozitif dönüş yüzde üçler ve biraz üstü büyüme şeklinde gösteriyor" dedi.

Gürleser şöyle devam etti: "Bu sene seçimler yılı. Şu anda 64 ülkenin ciddi seçimler yapacağı bir yıl. Önem itibarıyla seçimler Tayvan'la başlıyor. Tayvan kritik. Ardından Rusya. Sonra AB'nin Mayıs-Haziran aylarında seçimleri. Geçmiş yıllarda seçimleri belki o kadar önemsemezdik, ama bu kadar küresel ayrışmanın, ekonomik yavaşlamanın ve durgunluğun; yüksek enflasyonun yarattığı hayat pahalılıklarının, göçmen ve iklim krizinin olduğu bir ortamda seçmenlerin giderek daha aşırı uçlara doğru gitmekte olduğu endişesini bütün dünya yaşıyor. O nedenle Rusya seçimleri sonrasında Avrupa Birliği'nin seçimlerini çok yakından izlemekte fayda var. AB ülkelerinde değil, kendi kurumlarında seçimler var. Hollanda'da aşırı sağ parti lideri şu anda başbakan. Almanya'da aşırı sağcı AFD, ikinci sıraya geldi. Avrupa'nın seçimleri bu açıdan önemli ve Amerika'da kendi içinde çok

kuvvetli bir mücadele başladı. Biden mı, Trump mı meselesinin ötesinde; ne Trump ne Biden esasında. Hangisi seçilirse seçilsin, nasıl bir şey devam ettirecekler? Biden'ın yaşı, Trump'ın çok katı söylemleri... Bunu yakından izleyeceğiz.”

2024 YILINDA TÜRKİYE ÖNGÖRÜLERİ

Ekonomist Gürleser, Türkiye ekonomisine ilişkin faizler ve döviz kuru politikasını ve döviz beklentilerini eksenine alan bir değerlendirmeye sunumunu tamamladı. Gürleser, “2024'e ilişkin üç senaryo öngörümüz var. Ama yerel seçiminin sonuçları ne olursa olsun ekonomi programı aynen sürecektir diye bekliyoruz. Yani bu sıkı para, kısmen maliye politikası devam edecek. Yüzde dörtlük bir büyüme hedefi var. Bizim beklentimiz 3,5-4 arasında. İhracat hedefi yüzde 4,5'lük bir artış hedefi var. Yılın ikinci yarısı dışarıya, özellikle Avrupa biraz hareketlenirse buna hem ulaşabiliriz, hem de bir miktar aşabiliriz diye düşünüyorum” dedi.

Gürleser sözlerini şöyle tamamladı: “Cari işlemler dengesinde düşüşü sağlayacağız; bu büyümeyi de destekleyecek. İyi bir turizm yılı bekliyoruz. TÜFE'de yıl sonu 36 beklentisi var. Benim tahminim 38-40 aralığında seneyi bitireceğiz. Bu politikanın işletmeler olarak bizi en çok etkileyecek tarafı, faiz politikası ve döviz kuru politikası. Merkez Bankası bir kez daha faiz artıracak ve faiz yüzde 45'e yükselecek diye düşünüyorum. Eylül ayından itibaren ise enflasyon yaz aylarının etkisiyle düşerse faiz indirimleri başlayacaktır ve bunu piyasalar biraz daha önce satın alabilir. Bir başka nokta mevduat ve kredi faizi. Bankalarla yaptığımız istişarelerde yerel seçimler sonrası ikinci çeyrekte itibaren mevduatın ve kredi faizlerinin düşeceğini öngörüyorlar. Nedenini de şöyle açıklıyorlar: Son iki buçuk senedir bize getirilen kısıtlamalar nedeniyle rekabet edemedik. Faizler üzerinden rekabete başlayacağımız bir dönem başlayacak ve yerel seçimler sonrası politikalar aynen devam eder, enflasyondaki

beklentiler de iyileşme olursa Nisan ayından itibaren – ki mevduat faizleri yılın başından itibaren hafif bir gevşeme göstermeye başladı - bu şekilde bir düşüş eğilimi içinde olacağız. Merkez Bankası döviz rezervlerini artırıyor ve artırmaya da devam edecek. İhracat dövizlerini bozduruyor ve döviz satmıyor. Bazen Merkez Bankası'nın döviz sattığına, kuru belli seviyede tuttuğuna dair ciddi tartışmalar oluyor. Merkez Bankası kuru tutabilmek için 2020'nin başından itibaren döviz sattı ve rezervini eritti açıkçası. Zaten o yüzden seçim sonrasında bu politikalara dönmek zorunda kaldık. Şu anda müdahale amaçlı satış yok. 60 milyar dolara çıkartacağını söylüyor Merkez Bankası Başkanı. Risk primimiz düşüyor ve ben 2024 son çeyrekte bir kredi notu artışı da bekliyorum. Bunun da pozitif etkisini göreceğiz diye düşünüyorum. Bütün bunlardan sonra döviz kurları ne olur? Merkez Bankası'nın düzenlediği katılımcılar anketinde dolar kurunun yıl sonu ortalaması 39,86 TL; Merkez Bankası faizi ise yüzde 40; enflasyon yüzde 41 görünüyor. Bizim öngörülerimiz ise şöyle: Biz çeyrek dönemler itibarıyla kur tahmini yapıyoruz. Yıl içinde de revize ediyoruz. Yerel seçim tarihine yani 31 Mart'a kadar 32 TL; sonra bir miktar bir hareketlenme, üçüncü çeyrek ve son çeyrek. Paritelerde de çok dar bir bant içinde kalınacak diye düşünüyorum.”

“YÜK DAHA ÇOK REEL SEKTÖRÜN ÜZERİNDE”

Can Fuat Gürleser'in sunumunun sonunda soru-cevap kısmına geçildi. Meclis Başkanı Başaran Bayrak yerel seçimlerin ardından kurda yapılacak ayarlamalara yönelik beklentiler konusundaki “Bir sıkışma söz konusu. Sizin görüşünüz aksiyon almayacakları yönünde. Ama seçimden sonra ciddi bir kur ayarlaması olması gerekiyor. Bu nasıl sürdürülebilir olacak?” sorusunu Gürleser'e yöneltti. Gürleser, “Esasında bir çıkmazla karşı karşıyayız. Bu çıkmazın yükünü de program büyük ölçüde reel sektörün üzerine bırakıyor. Yüksek asgari ücret ve maliyet artışları; ama enflasyonla mücadele tarafında

da kuru daha kontrollü bir serbesti içinde götürmek... Ücret artışları enflasyon-ücret artışı sarmalına giriyor; kur da bunun başka bir ayağı. Bu sarmaldan çıkmak için bir yerde bir kırılma gerekiyor. Bu sarmalın çıkışı bu programla gerçekleşebilecek mi? Tam da emin değilim. İleride başka toplantılarda yine değerlendirebiliriz, ama yük daha çok reel sektörün üzerinde kalarak bu sarmaldan bir çıkış arayışı var gibi” şeklinde cevapladı.

PROF. DR. ORAL ERDOĞAN: EKONOMİK ANLAMDA 2024 YILI İÇİN ÇOK KARAMSARIM

Meclis Başkanı Başaran Bayrak kapsamlı sunumundan dolayı Can Fuat Gürleser'e teşekkür ettikten sonra sunumunu yapmak üzere kürsüye Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan'ı davet etti.

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan meclisi ve katılımcıları selamladı ve sözlerinin başında 2024 yılı için çok karamsar olduğunu söyledi: Erdoğan şöyle devam etti: “2021 sonlarında 2022'de enflasyonun hem dünyada hem Türkiye'de tarihi bir şekilde yüksek olacağını birkaç kere söyledim. Ama neticesinin ne olacağı önemliydi. Enflasyon bir yerden bir yere para aktarmaktır. Çok ciddi hırsızlıktır. Enflasyonun anormal olduğu zamanların arkasından çok ciddi yıkımlar, çöküşler gelir. Şirketler başkaları tarafından ele geçirilir. İşgücü ödemeleri dengesizleşir. 2022 ve 2023'te tüm dünyada bunu yaşadık. 2023'te fazladan savaşları da ekledik. 2023'ün sonundan itibaren 2024'ün sonuna doğru yapılan fiyatlamalara bakıldığında, özellikle altın yukarı fiyatlanırken, petrol fiyatlarının vadeli olarak aşağı yönlü yapılması pek hayra alamet değil. Ayrıca faiz oranlarını son üç aya kadar bir ya da iki kere daha artıracığına söyleyen Amerika'nın hızla geri adım atması ve oranları 5-25-50 seviyesinde tutması, yukarı götürmeyecek hale getirmesi basit bir dönüşüm değil. Bunun arkasında Gazze'deki savaşla da ilgili güçlü bir



Prof. Dr. Oral Erdoğan

politika var diye düşünüyorum. Rusya-Ukrayna da belirsiz bir sürece dönüştü. Öte yandan Tayvan konusunu da yabana atmamak gerek.”

Oral Erdoğan bu değerlendirmelerin ardından Türk Loydu Vakfı hakkında bilgilendirme yaparak konuşmasını sürdürdü: “Türk Loydu delegelerinin uygun görmesiyle nisan ayında göreve geldik. İlk işimiz IACS üyeliğinin sürprize bırakılmayacak şekilde sükûnetle yönetilmesiydi. O süreci başarıyla yönettiğimizi düşünüyorum. Düşünün ki, 1962’de kurulan Türk Loydu, 1968’de kurulan Uluslararası Loyd Birliği’ne 61 sene sonrasında üye olabiliyor. 11 üyesi olan bir kuruluşa üye olabilmek AB ile karşılaştırıldığında gerçekten önemli. Türkiye, AB üyesi değil. Bu ikisi birlikte düşünüldüğünde konunun önemi anlaşılıyor. Türk Loydu Vakfı’nın amaçları temelde denizcilik diye görünüyor, ama vakıf senedini okuduğumuzda denizcilik dışındaki tüm sektörlerde de kalite, güven, standart belgelendirme, mühendislik hizmetleri dâhil birçok alana yayılıyor. Bizim ‘ulvi görev’ diye nitelendirdiğimiz burs vermek ve eğitimlerle ilgilenmek de tamamlayıcı bir unsur. O açıdan çok önemli atılımlar yapıldı. Önümüzdeki yılda da yapacağız. Muhtemelen DTO ile de olacak bir boyutu var, ancak daha

ilk kısmı halletmediğimiz için sizi sonra bilgilendireceğim. Türk Loydu 1962’de kuruldu ama geçmişi Cumhuriyet’in kuruluşuna dek uzanıyor. İzmir İktisat Kongresi’nde belgelendirmenin önemi vurgulandı. Ardından dış dünyaya güç iradesi ilişkisi kurulmadan bu işlerin yapılamayacağını Lozan’da belgelenmesi, Cumhuriyet’in ilanı, Kabotaj Yasası, Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Gemi Mühendisleri Odası’nın kuruluşu geldi. GMO’nun Türk Loydu Vakfı’na ihtiyaç duyulduğunu ortaya koymasıyla 1962’de Türk Loydu kuruldu. Ve 1 Kasım 2023’te IACS’a tam üye olduk.”

IACS’IN SLOGANI EMNİYETLİ GEMİ, TEMİZ DENİZ

“Bu aşamadan sonra uluslararası anlamda ne yapacağız?” diye soran Erdoğan; “Türk Loydu’nun Doğu Avrupa’da, Romanya’da, Azerbaycan’da, Kıbrıs’ta oluşumları var ama şu an bir aktivite hemen hemen yok. IACS üyeliğinden sonraki süreç pek kurgulanmamış, bunların yapılması gerekiyor” dedi. Oral Erdoğan; “Türk Loydu Vakfı’nın yapacağı işlerden en önemlisi gibi görünen klaslama, standart belge oluşturma işleri daha önce doğrudan temelde iktisadi işletme üzerinden yapılıyordu. Sonra bunu anonim şirket şekline dönüştürdü ve böyle ilerledi. Ve anonim şirketinin tek ortağı, tek sahibi de vakıf yönetimi.

Vakıf yönetimi vakıf çatısı altındaki tüm şirketlerin yöneticilerinin atanması, görevden alınması veya faaliyetlerin denetlenmesi, izlenmesi gibi işlerle uğraşılıyor. Ama normal anonim şirketlere göre farklı bir sıkıntı var. Nedir o? Anonim şirketin vakıf anonim şirketi olması nedeniyle – diğer şirketlerde de geçerli – en ufak bir açıklanamaz zarar vakıf yönetimini bağlıyor. O zaman vakıf yönetiminin titiz bir şekilde bunları takip etmesi, bunun kurumsal yönetim açısından sorun yaratmamasına özen göstermesi gerekiyor” şeklinde konuştu.

Erdoğan şunları söyledi: “1968’de Almanya’da kurulan IACS’in sloganı

emniyetli gemi, temiz deniz. Gemiler emniyetli, denizler temiz olacak. IMO bu alanda tek gözlemci statüsü olan yer ve Türk Loydu şu anda tüm IACS çalışmalarında aynı uzmanlık seviyesinde kabul ediliyor ve oralarda Türkiye adına ve IACS adına temsilci statüsünde. Bu açıdan bizim için onur verici. IACS üyesi klas kuruluşları dünya kargo taşıma tonajının yüzde 90’dan fazlasına hizmet veriyor. Yüzde 90 ne demek? 100 bin civarı gemi varsa 90 binin üzeri. Bize oradan yüzde 1 verin yeter diyorum ben. Yüzde 1’de bizden verelim. Bu kadar basit değil. Ben bu işi Türkiye’de seçimlerden sonra Rekabet Kurulu’yla da konuştum. Küresel anlamda bazı konularda rekabeti bozmaya doğru gidiyor, kartel oluşturuyorsanız karşınızda Dünya Ticaret Örgütü gibi kurumları bulabilirsiniz. O yüzden de genişleyici olmanız gerekiyor. Sektöre girmeye çalışanlara engelleyici olmamanız gerekiyor gibi onların da aşmaya çalıştığı konular var. O yüzden de biz en uygun üye konumundaydık. İyi de hazırlanmıştık, onlar da bizi almak durumundaydı ve bu rezonans tuttu. Bu tutan rezonansı artıya dönüştürmek için hepimize görevler düşüyor. Bunun alt yapısını hazırlamaya uğraşıyoruz. En büyük görev de burada muhtemelen DTO’ya düşecek diye düşünüyorum.”

“FİLO ÇEŞİTLİLİĞİNİ, KALİTESİNİ ARTIRACAĞIZ”

Oral Erdoğan, IACS üyeliği sonrası hedefleri şöyle sıraladı: “Uluslararası hizmet vermeye geçiyoruz. Filo çeşitliliğini, kalitesini artıracacağız. Sektör bileşenleriyle işbirliklerini arttıracacağız. Özellikle bilgi teknolojisi alanında gelişmek zorundayız. Şu an kaliteli ama küçük bir kadromuz var. Büyük işler yapıyorlar ama çok az kişi. Bayrak tanınırlığını artırmamız, ofis ağını büyütmemiz, savunma projelerinde daha da ilerlemek gerekiyor. Bu anlamda kurumun yetenek ve tecrübelerini paydaşlarımızın ihtiyacı ve beklentilerine göre geliştiriyor, yeniliyoruz. Güncel teknolojileri takip edip uzmanlığı arttırmaya çalışıyoruz. Türk Loydu’nun şu anda bayrak çeşitlendirme tecrübesi

oluşmuş durumda. Tabii ki temelde Türk bayraklı görünüyor. Ayrıca Panama'nın dışında diğerleri bildiğiniz kolay bayrak ülkeleri. Burada birkaç tane önemli bayrak devleti var. Onları dâhil etme çalışmaları sürüyor”.

“Gemi sayısıyla hangi bayrak devletinde plus yapmış durumdayız? Bugüne kadar 3 bine yakın ticari gemiye klaslama yapılmış. Çok mu, az mı? Tartışmaya gerek yok” diyen Erdoğan; “Ben şöyle bir örnek veriyorum: Türk Loydu çok kaliteli hizmet verebiliyor. Örneğin 5 gram altın diye düşünün. Ama mesela IACS üyelerinden beşi 1000 gramlık altın; ama sonuçta ikisi de altın... Bizim şimdi miktarı arttırmamız, kaliteyi bozmamamız, altının içine bakır karıştırmamamız gerek” şeklinde konuştu. 2021’de filo izleme sistemi kurulduğunu ve şu an aktif çalıştığını dile getiren Oral Erdoğan, “Filodaki klaslama gemilerinin takipleri çok çeşitli açılardan önem arz ediyor. Özellikle Türkiye’nin beyaz listede olması konusunda ilintili bir durum. Yeni gemilere ulaşma açısından güvenilirlik vermesi bakımından da bizim için referans” dedi.

Prof. Erdoğan şöyle devam etti: “2023 yılı için mühendislerimizin ne kadar sörvey saat iş yaptığını gösteren bir hesap yaptırıldı. 41 bin194 saat sörvey hizmetimiz olmuş. Hedefimiz rakamı bu sene 65 bine çıkarmak. Son birkaç aydır pek çok sörveyör bize gelmek istiyor. Yani o aşamaya geldi Türk Loydu. Maaş skalalarını büyük ölçüde düzeltti. Sürekli daha iyi özlük hakları sağlamak, öteki Loydlardan ortalama daha iyi olmanın yollarını bulmak üzerine kafa yoruyoruz.”

Sözlerini dijital çözümlerin yeni dünyadaki önemine parmak basarak sürdüren Erdoğan, Türkiye’nin önde gelen üniversitelerinden aldıkları desteklerle birçok proje geliştirdiklerini ve Türk Loydu’nun kendi kadrosuyla başarılı yazılımlara imza attığını belirtti. Öne çıkan yazılım programları arasında yapısal boyutlandırma, üç boyutlu giriş analizi yazılımları, elektronik plan onay programı ve gemi bilgi

sistemi programını saydı. Mukavemet analizlerinin tamamlayıcısı olarak daha kapsamlı bir modül çalışmasının yürütüldüğünü sözlerine ekledi.

“DİĞER LOYDLARLA İLETİŞİMİMİZİN ARTMASI BİZE SİNERJİ KATACAK”

Oral Erdoğan konuşmasına şöyle devam etti: “Diğer loydlarla iletişimimizin artması da bize çok sinerji katacak gibi görünüyor. IACS toplantılarına katılmak ve ne yaptıklarını takip etmek bize içeriden bilgi alma fırsatı veriyor. O yazılımları bizim de hemen adapte etmemiz, teknoloji transferi yapmamız söz konusu olacak görünüyor. Beşiktaş stadyumu, Telekom Arena, Çanakkale Köprüsü gibi birçok mega projede de Türk Loydu devrede. Akkuyu devam ediyor. Burada bir özeleştiriyapacağım: Bu işin deniz tarafı var, deniz dışı tarafı var. Deniz bölümünde ciddi kâr görünüyor. Ama karadaki büyük projelerde neredeyse başa baş çalışıyoruz. Ciroda payları düşük. Daha fazla uluslararası hale gelerek bunu da düzeltebiliriz. Diğer bir önemli konu da Türk bayraklı gemiler bir yana Türk sahipli olup yabancı bayraklı gemileri nasıl Türk Loydu’na kazandırabiliriz? Bunu hep birlikte düşünmeliyiz. Armatör denizci donatan lehine ne gerekiyor ise Türk Loydu açısından da o sağlanabilir olmalıdır. Devlet tam destek verdiğini söylüyor.

Bizim açımızdan ne yapılabilir? Uygun bir zamanda DTO ve uygun armatörlerle bir toplantı ya da çalışma ortamı olursa iyi olur diye düşünüyorum. Herkesin farklı talepleri, görüşleri olabilir. Yoksa dünyada 100 bin tane başka gemi de var, Türk Loydu onlara ulaştıkça standart olarak başka bir boyutta ilerleyebilir. Ama Türk Loydu Türkiye’de ise burada bir iş yapmak zorunda diye hissetmesi lazım. Bir de Türk Loydu’nun çok güçlü bir şekilde kurumsal yapılanma süreci için çalışıyoruz. O süreçte başta DTO olmak üzere delegemiz olan çok önemli kurumlar da var. Hepsinin desteği gerekiyor.” Oral Erdoğan şimdiye kadar Türk Loydu Vakfı’na desteğini esirgemeyen DTO üyelerine şükranlarını

sunarak konuşmasını bitirdi. Soru-cevap ve görüşler kısmına geçildi. Fazıl Uzun büyük tonajlı gemilerin Uzakdoğu’da inşa edildiğine dikkat çekerek öncelikle oralarda ofis açılmasının olumlu sonuçlar doğurabileceğini belirtti. Meclis Başkanı Başaran Bayrak ise “Siz pastadan pay alma konusunda en büyük görevin DTO’ya, Armatörler Birliği’ne düştüğünü söylüyorsunuz. Ben de bunun yanında Türk Loydu’nun pastadan daha fazla pay alacak şekilde kendini yapılandırması ve ona hazırlıklı hale gelmesini öneriyorum. Aksi takdirde bir çelişki oluşuyor” dedikten sonra şöyle devam etti: “Sizin yönetiminizde Türk Loydu’nun pastadaki payını artıracığına, Türkiye’ye yakışır şekilde hak ettiği yere geleceğine inancımız tamdır. IACS üyeliği sürecinde emeği geçen herkese tekrar teşekkür ediyorum.”

Daha sonra meclis üyelerinin sektörel, bölgesel görüş ve önerileri maddesine geçildi. Bu bölümde ilk olarak 27 Numaralı Tanker Komitesi Başkanı Şinasi Onur söz aldı.

ŞİNASİ ONUR: “OLMAYAN BİR KİRLİLİĞE 156 MİLYON LİRA CEZA YEDİK”

Şinasi Onur kendi işletmesinde olan bir geminin Limaş Limanı’nda karıştığı çevre kazasıyla ilgili bilgilendirme yapacağını söyledi. Ardından yaşanan olayı Meclis ile paylaştı: “Yaşadığım bir olayla ilgili sizleri bilgilendireceğim ve sonrasında neler yaşadığımızı ve dengesizlikleri biraz göstermeye çalışacağım. Geçenlerde basında Çevre Ajansı ile ilgili bir yazı çıktı. O yazının kaynağı benim işletmemde olan bir geminin Limaş Limanı’nda yaptığı bir kaza, kirlilik. Ben adına kirlilik demiyorum, çünkü tanktan taşan ürünün denizi kirlilemediği IMO tarafından da söyleniyor. Yıkandıktan sonra denize basılabilir bir ürünün, denizi kirlilemesi söz konusu değildir diye düşünüyorum. Gemimiz 2195 groston, ful krom tanklı kimyasal tanker; taşıdığımız ürün stiren monomer. Taşıdığımız ürün kimyasal madde, evet taşınması tehlikeli. Ve arkadaşların operasyon hatası sonucunda, sahile basacakları ürünü diğer tanka



Şinasi Onur

bastıkları için tanktan güverteye taşıyor; güverteden de çok az bir miktar denize taşıyor. Maldan 750-800 litre eksildiğini tespit ettik. Miktar bu kadar, ama önemli olan denize gitmesi ve bu olayın yaşanmış olması. Ürünün yoğunluğu sudan çok düşük, 0,89 gibi. Bu nedenle de dibe batması mümkün değil ve direkt yüzeyde kalıyor. Yüzeyde kalmasının avantajı bariyerleri çektiğinizde, petleri üzerine koyduğunuzda hemen toplayabiliyorsunuz. Ve bu ürün IMO kuralları IBC Kod'da Y kategorisinde bir ürün olmasından mütevellit açık denizde 12 milde denize basılmasına müsaade ediliyor. Dolayısıyla bunun deniz kirliliği ile yaratması gibi bir durum yok.

Olay 8 Temmuz 2023'te oluyor, akşam saat 22.20'de boşaltma başladı; 22.30'da taşmanın meydana gelmesiyle acilen durduruldu. Sonra MARE firması temizlik için geldi ve müdahale etti. Bütün olayın seyri saat sabaha karşı 3.40'ta sona erdi. Temizlik bitmiş ve biz tekrar boşaltmaya başladık ve ertesi sabah başımıza gelecekleri bildiğimiz için mahkemeden bilirkişi talep ettik. Üç bilirkişi geldi. Birisi çevre mühendisi, biri kimya mühendisi, biri de denizi bilen bir kaptan arkadaşımız; gerekli incelemeleri yaptılar. Numune aldılar ve sonuçta 'Yükün güverteye taşmasından itibaren gemici önlemlerin

alındığı, yükün güverteden temizliğinin yapılarak IBC tanka toplandığı, deniz kirliliğinin önlendiği; yukarıdaki hususlar olayın meydana geldiği bölgenin uzun yıllardır kimyasal ürün yükleme tahliye depolanmasında kullanılan bir terminal olması sebebiyle kısa, orta ve uzun vadede çevre kirliliğine sebep olacak nitelikte olmadığı tespit edilmiştir' şeklinde bir rapor hazırladılar. Yani bir kirlilik yok, olmasını da beklemiyoruz. Tamam, denize hata sonucu bir miktar mal gitmiş, bunun cezası olmalı mı olmamalı mı tartışılır. Bence olmalıdır ama bu sefer burada pet şişe atan insana da ceza kesmeleri gerektiğini söylerim”.

Sonrasında İstanbul Üniversitesi Çevre mühendisliği Fakültesi'ne başvurduklarını söyleyen Şinasi Onur, “Bu konuda çok tecrübesi olan Profesör Nükhet Hanım gerekli incelemeleri yaptı. Yazdığı sonuç şu: 'Testler sonuçları gereği rapora konu olan stiren monomer kaynaklı kaza sonrasında geçen sürede hem maddeden kaynaklı, hem de kaza alanı denizel ekosistemine herhangi olumsuz etkisinin olmadığı ve dolayısıyla denizel çevre canlı unsurları için kalıcı kirlenici etki oluşturması olasılığının olamayacağına işaret etmektedir” şeklinde konuştu. Şinasi Onur hazırlanan 20 sayfalık raporu Çevre Ajansı'na sunduktan sonra yaşanan gelişmeleri de şöyle özetledi: “Sonuçta ne oldu biliyor musunuz? Kabaca 156 milyon liralık bir ceza yedik. Şu anda Türkiye'nin en büyük çevre cezası; olmayan bir kirliliğe 156 milyon lira ceza yedik. 5.2 milyon dolar. Yüzde 25 indirimle birlikte cuma günü 4 milyon doları armatör ödedi. Tabii hemen mahkemeye başvurdu. Buradaki hesaplamayı kısaca anlatayım: Bin grostona kadar 2009 lirayla çarpılıyor; 1000 ile 5000 arası 502 lirayla çarpılıyor. Bizimki 2195 groston. Bizim hesaplama yöntemimizle, bin grostona kadar olan kısmı 2 milyon 900 bin; bin ile 2195 arası 600 bin lira. Toplamda 2 milyon 610 bin TL. Ama 2872 No'lu Çevre Kanunu diyor ki, sen tüzel kişisin, çarpı üç. Sen Marmara içinde, Özel Çevre Koruma Bölgesi'ndesin, çarpı iki. Yine

diyor ki, 'Tehlikeli madde atıkları deşarji durumunda uygulanacak idari para cezaları petrol ve petrolü kategorisi esas alınarak 10 katı verilir.' Bu para cezaları ne için bize veriliyor? Çevreyi kirlittik, çevrenin temizlenmesi, rehabilite edilmesi için. O kadar çelişkili bir cezalandırma yöntemi var ki. Diyelim ki ben kendi yatımla 2195 gros tonluk Liza E gemisiyle ya da 100 bin grostonluk bir gemiyle ya da net ağırlığı 350 bin olan 280 bin gros tonluk bir VLCC ile aynı malı, 1 tonluk strimer monomeri Limaş'ta aynı yere bırakayım, birimiz 13 bin 500 dolar ödeyip kurtaracağız; birimiz 17 milyon ödeyeceğiz.

Eğer zararsa bu, ben yatımla aynı kirliliği yaptığımda 13 bin 500 dolar ödüyorum; ama MSC Türkiye geçerken yanlışlıkla bir konteyneri denize düşürdü, 17.7 milyon dolar ceza ödeyecek grosa göre yapılan bu hesap tamamen saçmalık, bir kere bunun değişmesi lazım. İkinci olarak, biz Türk P&I'ı ile görüştük. Çeşitli gerekçeleri var, onların da haksız olduğunu düşünmekle birlikte Türk P&I'ı da cezayı ödemekten imtina etti. Türk P&I'ın başındaki Ufuk Teker'le yaptığım görüşmelerde reasürörlerin özellikle Marmara içindeki kirlilik konusundan ve diğer konulardan çok muzdarip olduklarını söyledi. Şubat P&I'ların yenilenme zamanı; çok sıkıntılı bir dönem olacağını, hatta Marmara içinde çalışan herhangi bir gemiye kirlilik için teminat vermeme yönünde çalışacağını bizzat bana söyledi. Bunun ne kadarını gerçekleştirebilir? Türk P&I'ıdır, yapmak zorunda bırakılabilir, ne kadarını yapabilir onu bilmiyorum, ama eğer böyle bir şey yaparsa başka sektörler de etkilenecek. Buradaki tankerler eğer P&I teminatı yoksa nasıl servis verecekler?

Ya da Türkiye'ye gelecek olan gemiler, Marmara'ya kimyasal boşaltmaya gelirken, P&I teminatı yoktur diye bir ibare koyduğunda, buraya gelmekten imtina etmeyecek misiniz? Her tür ticareti de etkileyecek bir durum bu. Sabırla dinlediğiniz için herkese teşekkür ediyorum.”



Ahmet Can Bozkurt

AHMET CAN BOZKURT: ANAYASA MAHKEMESİ'NE BİREYSEL BAŞVURU HAKKINI KULLANDIK

Şinasi Uzun'un konuşmasının ardından DTO Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Can Bozkurt söz alarak tehlikeli atık tanımının kanundaki ifadesine açıklık getirdi ve şunları söyledi: "Aslında kanundaki ifade açık; 'Fiziksel, kimyasal ve veya biyolojik yönden olumsuz etki yaparak ekolojik denge ile insan ve diğer canlıların doğal yapılarının bozulmasına neden olan atıklar ve bu atıklarla kirlenmiş maddeler.' Yükün bizatihi kendisinin tehlikeli olması, hatta bazı yüklerin tehlikeli olmasının sebebi patlayıcılık özelliği. Yetki devriyle birlikte Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı daha önce belediyelere verdiği yetkiyi Marmara Bölgesi'ni pilot olarak seçerek Çevre Ajansı'na verdi. Çevre Ajansı da daha önce uygulanmayan maddeleri yanlış yorumlayarak uyguluyor. Ben mesleğim gereği Çevre Ajansı'nın yetkilileriyle sık sık karşılaşıyorum. Ben de 75 milyon, 50 milyon, 35 milyon lira, böyle olaylarda onla çarpılan cezalar var. Ancak caydırıcılık olmasını sağlamaya çalışıyoruz diyerek onla çarpma yönüne ilerliyorlar, ama aslında külliyen anayasaya aykırı bir durum. Bir dava vesilesiyle bireysel başvuru hakkımızı kullanarak anayasaya aykırılık

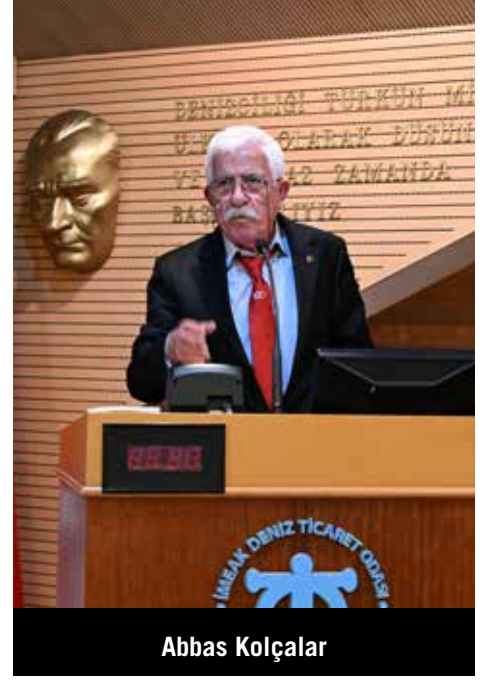


Avni Demiral

itirazımızı yaptık. 10 sene önce Anayasa Mahkemesi'ne bu konuya dair bir başvuru yapılmış, aynı konuda tekrar Anayasa Mahkemesi'ne başvurabilmek için 10 sene bekleniyordu. Ekim ayında süre doldu. Biz bir çalışma yaptık; Danıştay dâhil tüm hukuk yollarını tükettik. Şimdi Anayasa Mahkemesi'ne bireysel başvuru hakkını kullandık."

AVNI DEMİRAL: GİTTİĞİMİZ İŞLER NE ZAMAN BİTECEĞİ BELLİ OLMAYAN ACİL İŞLER

Daha sonra 8 No'lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Avni Demiral kürsüye gelerek görüş ve şikayetlerini aktardı: Avni Demiral şunları söyledi: "Sevgili meclis üyesi arkadaşlarım, limanlar kanununun 10. maddesinin b bendi 'Kabotajda hat izinli çalışan gemi ve deniz araçları ile liman idari sahasında çalışan yolcu gemileri, yolcu motorları, kum istihali yapan gemiler, arabalı vapurlar, günübirlik gezi yapan gezinti (tenezzüh) tekneleri, yüzergezer restoranlar, kıyı tesisleri hizmetinde kullanılan gemi ve deniz araçları, servis ve acente motorları ile 1000 GT'dan küçük yatlar, balıkçı tekneleri, deniz taksileri, tonajlarına bakılmaksızın kamuya ait tekneler yanaşma ordinosu almadan kendilerine tahsisli kıyı tesislerine yanaşır' diyor. Biz



Abbas Kolçalar

dalgıç gemileri 60 günlük LCV alıyoruz, yani ordino olmadan bir yerden bir yere gidebilmemiz lazım. Fakat burada bir kısıtlama getirmişler. 150 grostonun üzerindeki bütün gemiler nereye giderse ordino almak zorunda. Bizim gittiğimiz işler ne zaman biteceği belli olmayan acil işler genelde. Bu yüzden ordino almadığından dolayı ceza yiyen bir sürü arkadaşımız var. İskenderun-Mersin arasındaki bütün teknelere aynı işlem uygulanıyor. Onlar da bir noktadan diğerine gidemiyorlar. Birçok arkadaşım tonajı küçülttü, yaşam alanlarını daralttı. Ondan sonra rahat ettiler, ama yukarıda bahsettiğim maddenin b bendine göre bizim de bu kapsama girmemizi istiyorum. Teşekkür ediyorum."

ABBAS KOLÇALAR: ÇEVRE CEZALARI GEÇEN SENEYE GÖRE 8 İLA 19 MİSLİ ORANINDA ARTTI

Meclis Başkanı Başaran Bayrak DTO yönetiminin bu şikayeti dikkate alacağını ve çalışma yapacağını söyledi. Ardından DTO Meclis Üyesi Abbas Kolçalar söz alarak çevre cezalarının geçen seneye göre 8 ila 19 misli oranında arttığını belirteip, bu konunun can sıkıcı ve mühim olduğunu söyledi. Ayrıca barınma yerleri noksanlığından dolayı fırtınada tersanede bağlı haldeki dört geminin hasar aldığını anlattı ve sektördeki bazı sorunların

geçmişten beri devam ettiğini vurguladı. Kolçalar şöyle devam etti: “Deniyor ki ya Mavi Kart alacaksın ya da gemi takip sistemine gireceksin. Bir arkadaşımızın başına gelen: Limana gidiyor ve gelen tankere nezaret ediyor. Mavi Kartı var. 15 günde bir işletmesi lazım, sahile çıkıyor, kartı veriyor. Adam diyor ki, burada yetkili yok.

Adam da gemici. Kaptanı öyle söylemiş. O da ‘mavi kartımın onaylanması, yer kontrolünün yapılması’ diye dilekçe yazmış. Sahil Güvenlik sen bırak git diyor. Ertesi gün Sahil Güvenlik gemiye geliyor, senin Mavi Kartın yok diyor. Açıklıyor durumu. Böyle olmaz, ben tutanak tutacağım diyor Sahil Güvenlik. Sonra ‘Lavabo kullanabilir miyim’ diye soruyor. Tuzak gibi. Ben katı atığımı vermek istemişim. Tankim dolmuş, diyorum ki al şunu, alan yok; mavi kartım onayla, o da yok. Sonra elini yıkarken sabunlu su gördüm deyip 24 bin lira ceza yazıyor. Bana sordu ne yapayım diye. Önce öde, peşin ödeyince yüzde 25 eksik, sonra mahkemeye ver dedim. Mahkemeyi kazandı, sonra temyiz bozdu. Temyiz bozunca avukat ve kâğıt ücreti 18 bin lira ödüyor. 2 ay sonra da dilekçeyi veren gemi adamı Samsun’da evinde izin deyken jandarma geliyor götürüyor. Çevreyi kirlittin diye 5 ay hapis yattı”. “Devlet babadır, devlet anadır. Devlet bizim hasmımız değil, devleti oluşturan bizleriz. Ama herkes kendini en yetkili sanıyor” diyen Kolçalar, “Memleket nereye gidiyor?” diye sorarak şöyle devam etti: “Atatürk’ün Gençliğe Hitabesi’ni hepimiz okumalıyız. Hitabe yazıldığı tarihte belki doğmamıştık, belki bebektik ama emaneti biz aldık. Biz bu emaneti çocuklarımıza nasıl vereceğiz? Böyle bir yönetimle bilmiyorum. Asgari ücret yüzde 50 arttı. Bazı televizyonlar diyor ki, ilk defa döviz bazında bu kadar artış oldu. Ne kadar oldu? 580 \$ oldu. 17 bin lirayla ne yapılır? Allah’a şükür ben hayatımda kimseye asgari ücret vermedim. Enflasyonu bir makam yüzde 60 diyor, bir başka makam yüzde 120 diyor. O zaman çevre cezaları neye göre 20 misli? Buna benzer bir sürü küçük küçük dertler var, ama hakikaten



Baybora Yıldırım

ilgisizlikten bu işi bırakasım geliyor. Ama bu memleket bizim, çocuklarımız ve torunlarımız burada yaşayacak.”

BAYBORA YILDIRIM: ŞU ANDA TÜRKİYE’DE BİZ DÂHİL BİR TANE KİRLİLİK ÖNLEYİCİ RUHSATLI BOYA YOK

Toplantının devamında Meclis Başkanı Başaran Bayrak kürsüye Baybora Yıldırım’ı davet etti. Nippon Paint Marine Türkiye Genel Müdürü Baybora Yıldırım 2009 yılında devreye giren bir kanun ve bir yönetmeliğin boya firmaları özelinde yarattığı sorunları dile getirdi. Yıldırım; “Biri KKDİK kimyasal maddelerin envanteri, işlenmesi, denetlenmesi ve izniyle ilgili olan kanun. Diğer de biyosidal ürünlerin yönetmeliği. 2009’da bunlar devreye girdiğinde devletin boya firmalarından bazı talepleri oldu. KKDİK Çevre Bakanlığı’na, biyosidal da Sağlık Bakanlığı’nın Halk Sağlığı Genel Müdürlüğü Çevre Sağlığı Daire Başkanlığı’na devredildi. Bu süreçte KKDİK ile ilgili getirdiğimiz her litre boyanın içindeki gram mertebesinde ham maddelerin bile devlete beyan edilmesi zorunlu tutuldu ve kimyasal bir envanter oluşturuldu. Ama biyosidal ürünlerde devlet dedi ki önce elinizdeki bütün zehirli boyaların – zehirli diyorum ama esasında yanlış bir terminoloji. İngilizcede ‘antifouling’,



Metin Düzgüt

yani kirlenme önleyici boya Türkçeye zehirli diye geçmiş – envantere kaydı gerekli. Envanter kaydından sonra ruhsat verecek ve ruhsat çerçevesinde satılacak” dedi. Baybora Yıldırım şunları söyledi: “Benim de çalıştığım firma dahil aklınıza gelebilecek bütün yabancı menşeli ve Türk boya firmaları çeşitli ürünlerini bu envantere yazdırdı. Kesin ruhsatlandırmanın ilk basamağı 2017 idi. Aslında Sağlık Bakanlığı’nın içindeki kurul da ne istediğini çok iyi bilmiyor; European REACH adlı örnek aldıkları bir düzenleme var. Ancak açık söylemek gerekirse Avrupa da ne yapması gerektiğini bilmiyor. Bunu çözene kadar Avrupa devamlı uzatma veriyor. Sonuçta dediler ki envanterle ilgili süre kapandı, bundan sonra envantere hiçbir ürün giremeyecek. 31 Aralık 2023’e kadar kesin ruhsatlandırma ile ilgili zaman verdiler. Ne oldu bu süreçte? Benim de çalıştığım çevre ve armatöre duyarlı Japon firması dâhil kimse maalesef envantere ürünlerini kaydettiler. Ve istedikleri stabilite testleriyle ilgili bir sürü danışman firma tutuldu. Her türlü istekleri, talepleri karşılığında cevap verildi. Sonuç olarak 31.12.2023 tarihinden 2 hafta önce büyük firmaların baskısıyla KKDİK uzatıldı. Ama maalesef biyosidal yönetmeliği uzatılmadı. Şu anda Türkiye’de biz dâhil bir tane kirlilik



önleyici ruhsatlı boya yok. Ve kanun diyor ki 1 Ocak 2024'ten sonra bu ürünler pazara sürülemez. Şu anda uygulaması, markete sürülmesi kesinlikle yasak. Bununla ilgili Boya Sanayicileri Derneği kanalıyla çok çalışma yapıldı. Sonuç alınmadı. Bu arada zehirli boyayı tip 21'e koymuşlar; haşere ilaçlarıyla aynı”.

Baybora Yıldırım; “53. maddeye göre bir ceza belirtmişler aynı şartnamede. 500 bin dolara varan cezalar. Şu anda Tuzla'da satılan bütün antifouling boyalar ruhsatsız. Aslında çözüm çok basit: Sadece bir senelik daha uzatma ve kesin ruhsatlandırmayla ilgili kafası çalışan bilim kurulu.

Bilim kurulu stabilite testiyle bir sene sonunda bu ürünün hala çalışıp çalışmadığını görmek istiyor. Götürüyorsunuz, çalışıyor diye; diyor ki, üçüncü ay altıncı ay ve dokuzuncu ay nerede? Diyoruz ki bir sene sonunda çalışıyorsa üçüncü ayda da çalışıyor. Hayır diyor, çalışmıyordu belki sonradan çalışmaya başlamış olabilir. Böyle inanılmaz istekler. Firmalar diyor ki; ben çalıştım, yüzde yüz çevreye duyarlı ürün geliştirdim. Çevreye zararı sıfır. Kaydettirmek istediklerinde, envanter

kapandı, artık kaydettiremezsiniz diyorlar. Bu konuyla ilgili talep ettiğiniz gün, sektör paydaşları olarak istediğiniz şekilde istediğiniz sunumu hazırlayarak size daha detaylı bilgi verebiliriz. Ama bakanlık çerçevesinde çok hızlı bir önlem alınması lazım. Bu iş Sağlık Bakanı'nda bitecek.”

METİN DÜZGİT: MAHKEME YOLLARINI MUTLAKA DENEYİN

Daha sonra söz alan DTO Meclis Üyesi Metin Düzgüt çevre kirliliği cezalarına ve son dönemde yaşanan deniz kazalarına değindi. Düzgüt; “Sayın Meclis üyeleri, başladığımız yere geri döndüğümüzü görünce üzülüyorum. Çevre cezaları yıllardır konuştuğumuz standartta devam ediyor. Hasbelkader bu cezalar yurt dışında basında çıksa, uluslararası örgütler tarafından haber yapılsa ne olacak? Yük getirmek ya da yük almak için Türkiye'ye gemi bağlamaktan insanlar imtina edecek. Bu bir saatli bomba. Ülkemizde benzer durumları sürekli yaşıyoruz. Buradaki insanlar böyle durumlara karşı bir şeyler yapmak için mücadele eden sivil toplum örgütünde faaliyet yapan arkadaşlar. Bazen yılmak olabilir ama yılmayın, mücadele etmeye devam edin.

Mahkeme yollarını mutlaka deneyin. Ülkede genelde bir sistem vardır. Bir konuda çok itiraz geldiği zaman er ya da geç başlarlar bir yerlerde bir şeyler yanlış diye uyanmaya. Dolayısıyla konuları hukuka taşımaktan vazgeçmeyin, takipçisi olun. Odamız zaten konunun içinde ama odanın da sürekli üyeler tarafından beslenmeye, desteklenmeye ihtiyacı var” şeklinde konuştu.

Metin Düzgüt şöyle devam etti: “Bunların haricinde son dönemde yaşanan deniz kazalarının gündemden düşürülmemesi gerektiğini düşünüyorum. Ülkemizde denizcilik filosu çok hızlı büyüdü. Ne yazık ki okullarımızdan bunu destekleyecek kadar mezun veremiyoruz. Sektöre personel çekmekteki zorluğumuz devam ediyor.

Denizcilik kazalarıyla ilgili haberler de genç nüfusu bizim sektörden uzak tutuyor. Yani insanlar 15 bin liraya madende çalışmayı, çok daha yüksek maaşlar ve standartlarla deniz ortamında çalışmaya tercih ediyorlar. Burada bir yanlışlık var. En son yaşanan Kafkametler kazası üstünde çok durulması gereken bir kaza, 11 kişi öldü. Başka ülkelerde böyle kazaların peşi sıra önemli düzenlemeler gelir. İngilizlerin Derbyshire diye bir gemisi battı; yıllarca onun üzerinden bir sürü düzenleme yaptılar.

Önünde sonunda bunun bedeliyle karşı karşıya olanlar da bizleriz. Yani deniz kazalarıyla ilgili objektif araştırmaların yapıldığını ve bunlardan çıkacak derslerle ilgili düzenlemeler yapıldığının takipçisi olmamız gerekiyor. Teşekkür ederim.”

Ardından Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran toplantıda konuşulan bazı konulara açıklık getirmek üzere yeniden kürsüye çıktı ve çevre kirliliği konusu başta olmak üzere her türlü süreci hassasiyetle takip ettiklerini ve çözüme kavuşturmak için bıkmıp usanmadan çalıştıklarını anlattı.

Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Regaip Kandili'nin ülkemize, vatanımıza, denizciliğimizi hayırlara vesile olmasını dileyerek oturumu kapattı.

TRELAWNY 2BPG

Türkiye Lisanslı Distribütörü
Özgen Ship Supply
güvencesiyle.

TRELAWNY 2BPG iğne uçlu kazıyıcı sayesinde, gemi yüzeylerindeki bütün temizlik, kazıma ve yüzey hazırlama işleriniz; hızlı, ekonomik ve zahmetsiz hale geliyor!

Sektörün en zorlu şartlarında başarısı kanıtlanan **2BPG** yüzey kazıma cihazı; **TRELAWNY SPT** kalitesi ve **ÖZGEN SHIP SUPPLY** satış sonrası desteğiyle Türk Denizciliğinin hizmetinde.



TRELAWNYTM
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

ÖZGEN
SHIP SUPPLY
Since 1950, We Care About Your Vessels
sales@ozgenshipsupply.com [in](#) [f](#) [@](#) /ozgenshipsupply

MARINE WANTS
Love
MARITIME RESPECT

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

NQA
ISO 9001
REGISTERED COMPANY

EN IEC 60079-19:2019
(IEP ATEX CERTIFICATION)

IEP
ATEX

saygielectric.com



REFERENCES



BOGAZICI

GURDESAN

Gestas

ILTEKNO



ARKAS

KIRAN

TK TIZLA shipyard

FATIH OFFSHORE

NEW BUILDING

- Ferryboat
- Live Fish Carrier Vessels
- Tugboat
- Tankers
- Dry Cargo Vessels
- Pilot Boats



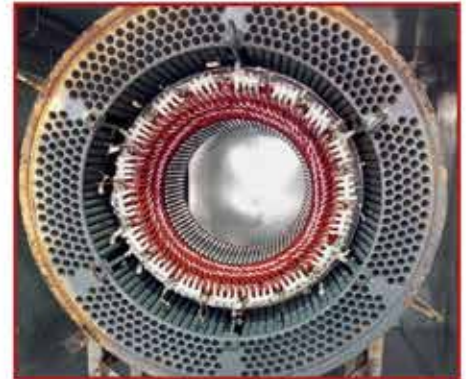
MANUFACTURING

- Automation Systems
- Bow Thruster Control Systems
- Engine Telegraph Systems
- Navigation Light Panels
- Console Production
- Tank Level Control Systems
- Valve Control Systems
- Signal Light Coloumn
- Bearing Heating Tools
- MSB & ESB
- Electrical Project - Design Service



REPAIR AND MAINTENANCE

- Conversion of Vessels
- Repair / Maintainment Service
- Authorized Technical Service
- Test and Calibration Service
- Electronics Maintenance Service
- HV./LV. Motor / Generator Wounding



COLLABORATIONS



HEAD OFFICE

Aydıntepe Mh. Gemdok San.Sit. Güzin Sk. No:17/C3 Tuzla / İSTANBUL

info@saygielectric.com +90 216 392 60 21 +90 216 392 95 05



YOUTUBE SAYGI

LINKEDIN SAYGI

FREEFALL LIFEBOATS



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

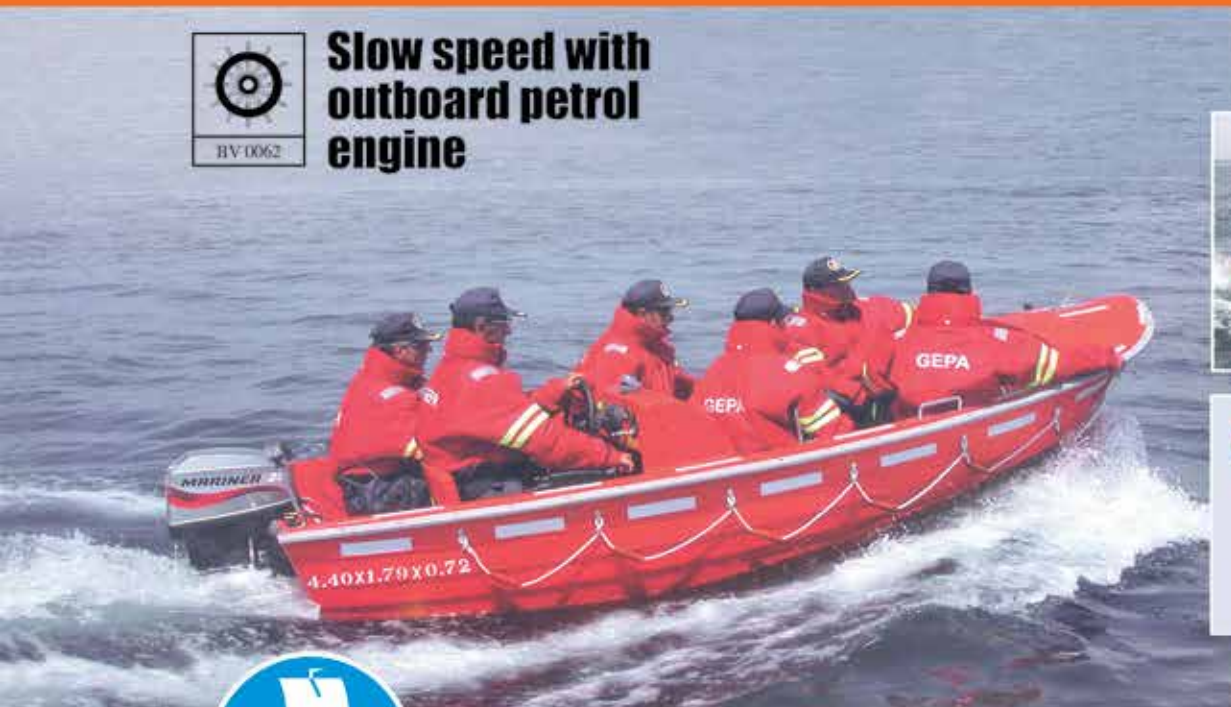


RESCUE BOATS

**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

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TAMER KIRAN, JETCO TOPLANTISINA KATILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 5 Ocak 2024 tarihinde 7'nci dönem Türkiye Birleşik Krallık Ekonomik ve Ticaret Ortak Komitesi (JETCO) toplantısına katıldı.

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) İstanbul Hizmet Binası'nda gerçekleştirilen toplantıya, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat, Birleşik Krallık Uluslararası İş ve Ticaretten Sorumlu Devlet Bakanı Kemi Badenoch ve iki ülkenin iş dünyası temsilcileri de iştirak etti. İki ülke arasında karşılıklı yatırımlar ve ticari iş birliği konularının değerlendirildiği toplantının sonunda "Türkiye-Birleşik Krallık JETCO Protokolü ve Eylem Planı" imzalandı.

CUMHURBAŞKANI YARDIMCISI CEVDET YILMAZ, İMEAK DTO'YU ZİYARET ETTİ

Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, 12 Ocak 2024 Cuma günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri ve bazı Müzahir Kuruluşların Başkanları katıldı.

TAMER KIRAN, TOBB TIR KOMİTESİ'NİN TOPLANTISINA İŞTİRAK ETTİ

TOBB Başkan yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 16 Ocak 2024 Salı günü başkanlığını üstlendiği TOBB TIR Komitesi'nin toplantısına iştirak etti. Ankara'da TOBB Birlik Merkezi'nde gerçekleştirilen toplantıda gündem maddeleri görüşülerek karara bağlandı.

KUZEY DENİZ SAHA KOMUTANI TÜMAMİRAL RAFET OKTAR'DAN NEZAKET ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Ocak 2024 Perşembe günü Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral Rafet Oktar'ı ağırladı. İMEAK DTO genel merkezinde gerçekleşen ziyarette Tamer Kıran'a Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Ahmet Can Bozkurt ve Barış Türkmen eşlik etti. Tümamiral Rafet Oktar, Tamer Kıran'a ziyaretin anısına plaket takdim etti.

TÜRDEF VE KOSDER'DEN İMEAK DTO'YA ZİYARET

Tamer Kıran, 18 Ocak 2024 Perşembe günü, Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) ve Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) ziyaretlerini kabul etti. Ziyarete TÜRDEF Başkanı Arif Bostan ve yönetim kurulu üyeleri, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Çendik ve yönetim kurulu üyeleri katıldı.

İMEAK DTO HEYETİ DÜSSELDORF BAŞKONSOLOSU'NU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 19 Ocak 2024 Cuma günü, Boot Düsseldorf 2024 Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'na katılmak üzere gittikleri Almanya'da, Türkiye'nin Düsseldorf Başkonsolosu Ali İhsan İzbul'a nezaket ziyaretinde bulundu. Ziyarete, Başkan Tamer Kıran ile birlikte Düsseldorf Başkonsolosluğu Ticaret Ataşesi İrem Ekmekçi Konuk, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, İzmir Şubesi

Başkanı Yusuf Öztürk, Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç ve Meclis Üyesi Hüsnü Çöllü katıldı.

İSTANBUL İLİ BALIKÇILIK SORUNLARI İSTİŞARE ÇALIŞTAYI DÜZENLENDİ

Su ürünleri ve balıkçılık sektöründe yaşanan sorunlar ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM), Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu'nun "İstanbul İli Balıkçılık Sorunları İstişare Çalıştayı", 20 Ocak 2024 Cumartesi günü, İMEAK DTO ev sahipliğinde gerçekleştirildi.

İMEAK DTO HEYETİ BOOT DÜSSELDORF 2024 FUARI'NIN AÇILIŞINDAYDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 20 Ocak 2024 Cumartesi günü, Almanya'nın Düsseldorf kentinde düzenlenen, Boot Düsseldorf 2024 Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'nın açılışına katıldı.

İMEAK DTO heyetinde, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, yönetim kurulu üyeleri, şube başkanları ve meclis üyeleri yer aldı.

KATAR MGNA DENİZ HARP OKULU MEZUNİYET TÖRENİ VE TÜRKİYE'NİN KATAR BÜYÜKELÇİSİ'NE ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, 22 Ocak 2024 Pazartesi günü, Katar MGNA (Mohammed Ghanim Bin Ghanim Naval Academy) Deniz Harp Okulu Mezuniyet Törenine katıldı. Törene, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile PRÜ Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, Mütevelli Heyet Üyeleri Metin Ataç, Dr. Özkan Poyraz, Prof. Dr. Mustafa İnsel ve öğretim görevlileri iştirak etti.



Beşiktaş Marine

At Besiktas Marine, we aim to provide customers with good service, superior products and competitive prices. Working in close partnership with top manufacturers all over the world we offer high-quality, cost-effective and tailor-made solutions for our customers' needs.



**Expert Ship
Service and Repair**



**Ship Chandling and
Technical Store**



**Crewing and Ship
Agency Service**



**Provision and
Bonded Store**



+90(216) 701 15 00
+90(216) 701 15 05
+90(535) 898 19 84

info@besiktasmarine.com
safety@besiktasmarine.com
www.besiktasmarine.com
besiktas.marine

HEAD OFFICE

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad.
No:45/C P.K.:34944 İçmeler
Tuzla/İstanbul



JUNE
28
2024



Bosphorus Ship Brokers' Dinner 2024

Lütfi Kırdar Congress Center

Değerli sektör paydaşlarımız,

Derneğimizin bu sene altıncısına ev sahipliği yapacağı uluslararası Bosphorus Shipbrokers Dinner, 28 Haziran 2024 Cuma akşamı Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde düzenlenecektir.

info@gbd.org.tr
www.gbd.org.tr

Saygılarımızla,
Gemi Brokerleri Derneği
Yönetim Kurulu

ONURSAL



SPONSOR

ALTIN SPONSOR

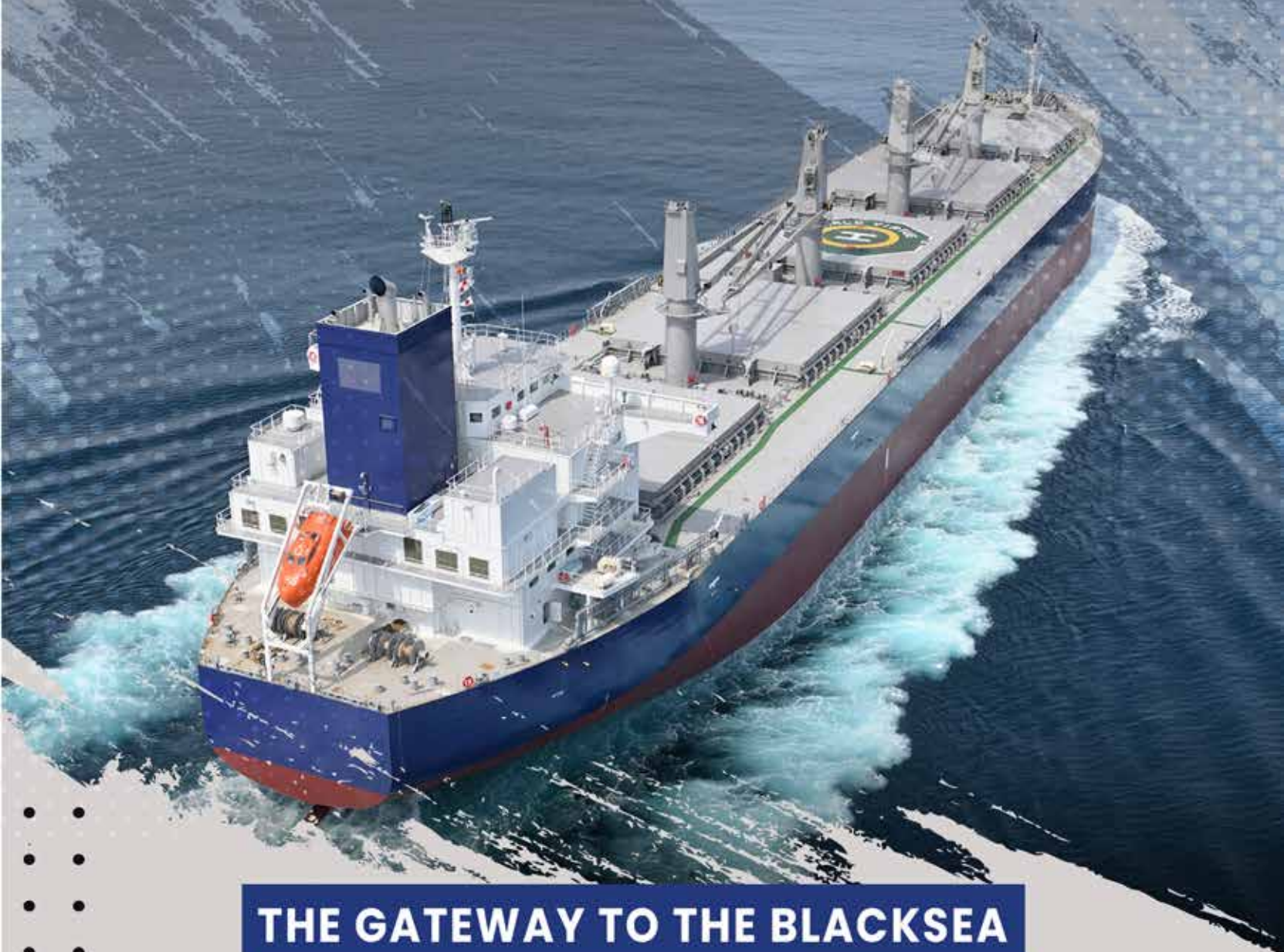


GÜMÜŞ SPONSOR



BRONZ SPONSOR





THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

TRANSBOS

SHIPPING AGENCY

TB

TRANSBOS

www.transbospor.com.tr



DENİZ TİCARET ODASI YÖNETİMİ, CUMHURBAŞKANI YARDIMCISI CEVDET YILMAZ'I AĞIRLADI

Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, 12 Ocak'ta İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti.



Cumhurbaşkanı Yardımcısı Yılmaz'a Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Bakan Yardımcısı Hasan Suver, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Gelir İdaresi Başkanı Bekir Bayraktar, Çevre,

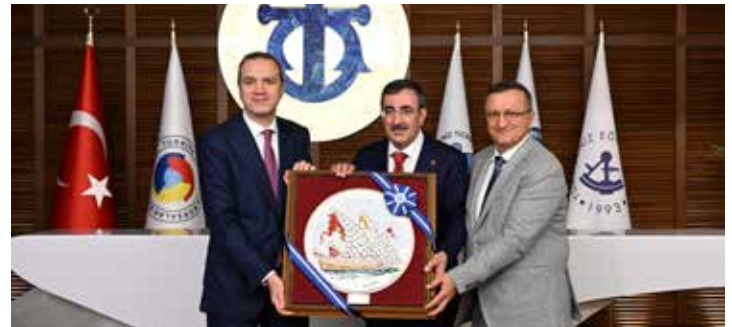
Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürü Hacı Abdullah Uçan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu eşlik etti. Ziyaret kapsamında düzenlenen toplantıya, İMEAK İMEAK Deniz Ticaret

Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri ve bazı Müzahir Kuruluşların Başkanları katıldı.

Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'a denizcilik sektörü hakkında bilgi verilirken, sektörün önemli sorunları ve çözüm önerileri ele alındı.

Toplantının sonunda Cumhurbaşkanı Yardımcısı Yılmaz, faydalı bir toplantı gerçekleştirildiği değerlendirilerek, sektörle istişarelerin devamının önemini vurguladı.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'a, ziyaretin anısına tarihi bir kadirganın resmedildiği seramik tablo sundu.





CELEBRATING A MILESTONE

Yalova Shipyard proudly welcomes our first Aframax tanker, showcasing our capability for major maritime projects

Contact Us!

EXPANDING HORIZONS

Yalova Shipyard successfully hosts our first LPG Tanker, demonstrating our expertise in handling specialized maritime vessels.



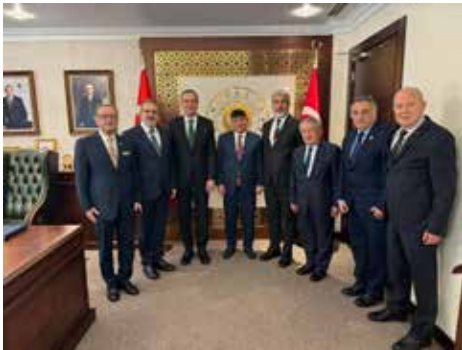
KATAR'DA PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NİN GURUR GÜNÜ

Katar Silahlı Kuvvetleri ile Piri Reis Üniversitesi arasında 2018 yılında imzalanan iş birliği anlaşmasına dayalı olarak, Piri Reis Üniversitesi tarafından Katar MGNA Deniz Harp Okulu'nda akademik eğitim verilen 63 Deniz Teğmeni 22 Ocak 2024 tarihinde Katar Deniz Harp Okulu'ndan mezun oldu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, 22 Ocak'ta Katar MGNA (Mohammed Ghanim Bin Ghanim Naval Academy) Deniz Harp Okulu mezuniyet törenine katıldı.

Al Ruwais'teki Katar Deniz Harp Okulu kampüsünde, Katar Emiri Şeyh Temim



Bin Hamad Al Sani'nin katılımıyla gerçekleştirilen törene, Tamer Kıran ile PRÜ Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, Mütevelli Heyet Üyeleri Metin Ataç, Dr.

Özkan Poyraz, Prof. Dr. Mustafa İnsel ve öğretim görevlileri iştirak etti.

Katar Silahlı Kuvvetleri ile Piri Reis Üniversitesi arasında 2018 yılında imzalanan iş birliği anlaşmasına dayalı olarak, Piri Reis Üniversitesi tarafından Katar MGNA (Mohammed Ghanim Bin Ghanim Naval Academy) Deniz Harp



Okulu'nda akademik eğitim verilen Katar Deniz Kuvvetleri başlısı 63 Deniz Teğmeni 22 Ocak 2024 tarihinde Katar Deniz Harp Okulu'ndan mezun oldu.



Törene, başta Katar Emiri Şeyh Temim Bin Hamad Al Sani olmak üzere Katar Devlet Erkanı ve Katar Deniz Kuvvetlerinden de geniş bir katılım sağlandı. Katar Deniz Harp Okulu; Piri Reis Üniversitesi ile işbirliği yaparak 2019 yılında eğitim ve öğretime başlamıştı.

Okul ilk mezunlarını 2023 yılı başında vermişti. Bu yıl mezun olan 63 deniz teğmeni, geçen yılın mezunlarına ilaveten Katar Deniz Kuvvetleri personel gücüne önemli katkı sağlayacak.

Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca tören öncesinde ve sonrasında Katarlı yetkililerle iş birliğine ilişkin verimli görüşmeler yaptılar. Törenin sona ermesini müteakip, heyet aynı gün, Doha'da Türkiye'nin Katar Büyükelçisi Dr. M. Mustafa Göksu'ya da bir nezaket ziyaretinde bulundu.



İMEAK DTO HEYETİ, BOOT DÜSSELDORF 2024 FUARI'NI ZİYARET ETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki heyet alanında dünyanın en önemli fuarlarından biri olarak kabul edilen Boot Düsseldorf 2024 Fuarı'nın açılışına katıldı.



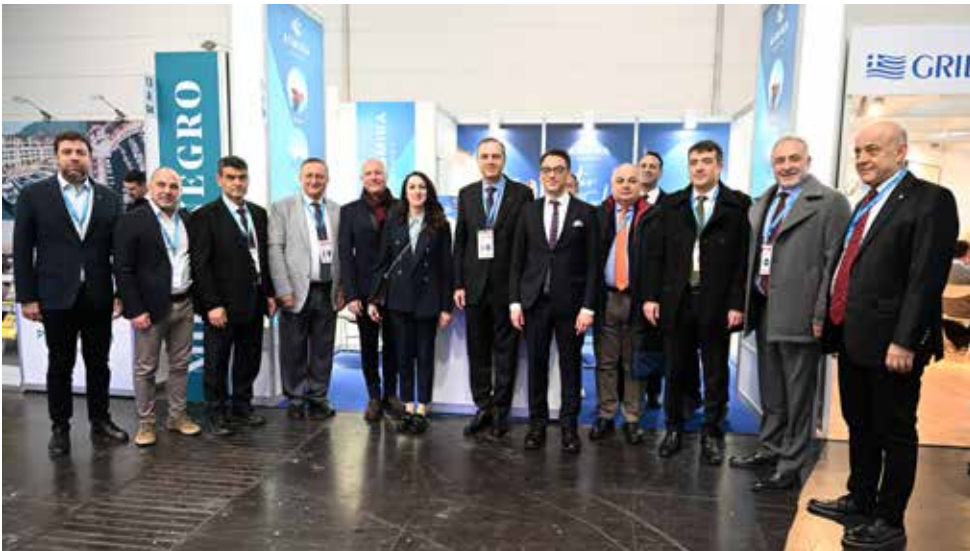
İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığındaki İMEAK DTO Heyeti 20 Ocak'ta Almanya'nın Düsseldorf kentinde düzenlenen, Boot Düsseldorf

2024 Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'nın açılışına katıldı. İMEAK DTO Heyetinde Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, şube başkanları ve meclis üyeleri yer aldı.



Tamer Kiran ve beraberindeki heyet fuarın 12 No'lu dalış holünde bulunan İMEAK DTO standında Düsseldorf Başkonsolosu Ali İhsan İzbul, Başkonsolosluk Ticaret Ataşesi İrem Ekmekçi Konuk ve Messe Düsseldorf Direktörü Petros Michelidakis'i ağırladı. Tamer Kiran, Başkonsolos Ali İhsan İzbul ve heyet üyeleri daha sonra fuara katılan firmaları ziyaret etti. Heyet üyelerinin bir bölümü, İMEAK DTO standında grup katılımcısı olarak yer alan Gelibolu Tarihi Alan Başkanlığı'nın tanıtım toplantısına da iştirak etti.

Alanında dünyanın en önemli fuarlarından biri olarak kabul edilen Boot Düsseldorf Fuarı, 20-28 Ocak tarihleri arasında düzenleniyor. Fuardaki 16 sergi salonunda, deniz turizmi ile ilgili tüm ürünler ve ekipmanların yanı sıra dünyanın dört bir yanındaki turizm destinasyonları tanıtılıyor.



ALIAĞA'DA DÜNYA GÜMRÜK GÜNÜ KUTLANDI

Aliağa Gümrük Müdürlüğü, 26 Ocak Dünya Gümrük Günü münasebetiyle kutlama programı düzenledi. Programa, DTO Aliağa Şube Başkanı Adem Şimşek de katılım sağladı.



Aliağa Gümrük Müdürlüğü tarafından düzenlenen programa Aliağa Kaymakamı Zekeriya Güney, Aliağa Belediye Başkanı Serkan Acar, Garnizon Komutanı Albay Faruk Altun, Aliağa Cumhuriyet

Başsavcısı Mehmet İmir, İlçe Emniyet Müdürü Mustafa Ömür Avcı, Aliağa Gümrük Müdürü Mehmet Salih Arık, İMEAK DTO Aliağa Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliağa Ticaret Odası Başkanı Ömer Ertürk, Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Başkanı Kamil Önal, İMEAK DTO Aliağa Şube Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım, Yönetim Kurulu Üyesi Birol Akgöz, liman temsilcileri ile gümrük personeli katıldı.

Programda yaptığı konuşmada Aliağa ekonomisi hakkında bilgiler veren Aliağa

Gümrük Müdürü Mehmet Salih Arık, "Aliağa Gümrük Müdürlüğü olarak geçtiğimiz yıl yaklaşık 40 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirdik.

Gümrük müdürlükleri bazında Türkiye'de en çok ihracat yapan 2'nci müdürlük olduk. Limanlarımız Türkiye'de yük elleçlemede 2. sırada yer aldı" dedi.

26 Ocak Dünya Gümrük Günü programı yapılan plaket takdimleri sonrası çekilen hatıra fotoğraflarıyla son buldu.

(DTO Aliağa Şubesi)

DTO BODRUM ŞUBESİ BAŞKANI ORHAN DİNÇ BOAT DÜSSELDORF FUARI'NA KATILDI

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, İMEAK DTO Heyeti ile 20 – 28 Ocak 2024 tarihleri arasında alanında dünyanın en önemli fuarlarından biri olan Boot Düsseldorf Fuarı'na katılım sağladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığındaki heyette yer alan Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç 19 Ocak 2024 Cuma günü, Türkiye'nin Düsseldorf Başkonsolosu Ali İhsan İzbul'a nezaket ziyaretinde bulundu. Ziyarete hem denizcilik sektörü, hem de alt dalı olan deniz turizmi sektörü hakkındaki

güncel gelişmeler değerlendirildi. Ziyaret sırasında dünyanın içinde bulunduğu genel durumun yansımalarının turizm sektörünü de ne kadar etkilediği görüldü.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet ile birlikte Boot Düsseldorf 2024

Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'nın açılışına da katılım sağlayarak, fuarın 12 no'lu dalış holünde yer alan DTO standında Türkiye'nin Düsseldorf Başkonsolosu Ali İhsan İzbul, Başkonsolosluk Ticaret Ataşesi İrem Ekmekçi Konuk ve Messe Düsseldorf Direktörü Petros Michelidakis ağırlandı.

Su sporları ilgililerinin radarında olan fuarın bir başka önemi de ciddi büyüklükte medya gücünün bulunması. 16 numaralı sergi salonunda, deniz turizmi ile ilgili tüm ürünler, ekipmanların yanı sıra dünyanın dört bir yanındaki turizm destinasyonlarının tanıtıldığı fuarı 120 ülkeden 214.000 kişi ziyaret etti. Fuarla ilgili geçtiğimiz yıla oranla artan ziyaretçi sayısı ve artan ilgi olumlu karşılandı.

(DTO Bodrum Şubesi)



Customer Satisfaction Delivered

As a main sponsor of WCA, the world's largest and most powerful network fair, we joyfully contribute to shaping the future of global logistics. Your companion in logistics, uniting the world with trust for 78 years.

Visit our stand at WCA → Booth: F7-F12

BEYOND THE HORIZON

4

CONTINENTS

11

COUNTRIES

29

CITIES



TÜRKİYE ▪ BELGIUM ▪ CHINA ▪ NETHERLANDS ▪ SINGAPORE
THAILAND ▪ UNITED KINGDOM ▪ USA ▪ VIETNAM ▪ AUSTRALIA ▪ UKRAINE



kinayofficial



KINAY



KINAY



KINAY

“GELECEĞİ KODLUYORUZ” PROJESİYLE ÖĞRENCİLER GELECEĞİ KODLAYACAK

Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. sponsorluğunda TURMEPA Derneği tarafından hibe edilen robotik kodlama atölyesi İskenderun'da Hanife Uysal Ortaokulu'nda düzenlenen törenle öğrencilerin kullanımına sunuldu.



Recep Düzgüt

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt sponsorluğunda, TURMEPA Derneği tarafından İskenderun Milli Eğitim Müdürlüğü işbirliği ile hayata geçirilen “Geleceği Kodluyoruz” projesi kapsamında Hanife Uysal Ortaokulu'na hibe edilen robotik kodlama atölyesi açılış törenine



Şadan Kaptanoğlu

Haytaç, İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu ve davetliler katıldılar.

Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de, TURMEPA'dan proje teklifi geldiğinde hiç düşünmeden sponsor olduklarını, geleceğimiz olan öğrencilerimizin eğitim

belirterek, “Bir projenin sürdürülebilir ve etkili olması için teknik yeterlilik ve verimlilik çok önemli. TURMEPA'nın geliştirdiği Geleceği Kodluyoruz H2O projesinin de böyle bir ayrıcalığı var. Projeye dokunduğumuz bir öğrencimiz bile ülkemizin geleceğine katma değer sağlayacak noktaya gelebilirse, bu önemli bir kazançtır. Umarım bu proje teşvik edici olur ve sayıları artar. Emeği geçen herkese teşekkür ederim” dedi.

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, denizleri gelecek kuşaklara temiz bırakmanın ancak yeni nesle deniz ve çevre sevgisini aşılardan geçtiğini, dernek olarak Türkiye genelinde düzenledikleri eğitim ve etkinliklerle her daim denizlerin temiz tutulmasının önemini vurgulamaya çalıştıklarını ifade etti.



TURMEPA Derneği Yönetim Kurulu Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Şadan Kaptanoğlu, Marin Römorkör ve Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt, İskenderun Kaymakamı Murat Sefa Demiryürek, İlçe Milli Eğitim Müdürü Ali

hayatına katkı sunmak için ellerinden geleni esirgemeyeceklerini ifade etti. Düzgüt, tören sonrasında bir yıl olarak imzalanan sponsorluk anlaşmasının üç yıla çıkarılmasını rica etti. Recep Düzgüt “Projenin parçası olarak destek vermekten memnuniyet duyduklarını

Deprem sonrasında bölgenin bir an önce normale dönmesi için yerel birimlerle iş birliği yaparak eğitim ve sosyal hayata katkı yapmayı hedeflediklerini söyleyen Kaptanoğlu “Robotik kodlama atölyemiz ile öğrencilerimizin geleceği kodlayarak ülkemize katma değer sağlayacak projelere imza atmalarını hedefledik” dedi. Kaptanoğlu; “Proje sonunda atölyeler İskenderun'daki diğer okullarımızın kullanımına sunulacak. Hedefimiz çocuklarımıza mavi yarınlara bırakmak.

Temiz bulduğumuz denizleri geleceğe aynı temizlikte bırakmak zorundayız. Çocuklardan, gençlerden istediğimiz de aldıkları eğitimlerin sonunda denizlerimize sahip çıkmalarıdır. Denizleri korumak nefesimizi, yarınımızı korumak demek, çünkü aldığımız iki nefesten birini denizlerimize borçluyuz” diye

SÜVEYŞ KANALI'NDAKİ KRİZ TÜM DÜNYANIN GÜNDEMİNDE



Deniz taşımacılığının ana rotaları üzerindeki yedi stratejik düğüm noktasından (choke points) biri olan Süveyş Kanalı'ndaki kriz tüm dünyanın gündeminde. Husi militanlarının tehdidi nedeniyle en büyük 10 konteyner şirketinden altısı Kızıldeniz'den ya tamamen ya da büyük ölçüde kaçınıyor ve rotalarını Ümit Burnu'na çeviriyor. Bu da hem zaman kaybı (8-10 günlük gecikme) hem de maddi kayıp anlamına geliyor. IMO (International Maritime Organization) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, uluslararası deniz taşımacılığı ticaretinin yaklaşık yüzde 15'ini kaydeden bu hayati nakliye şeridinin önemini vurgulayarak "Bu vesileyle, denizcilerimizin güvenliğini, seyrüsefer özgürlüğünü ve tedarik zincirlerinin istikrarını sağlamak için gerilimi azaltma çağrısını yinelemek istiyorum. 2023 yılının kasım ayının başından beri Kızıldeniz bölgesindeki ticari gemilere yönelik bir dizi saldırı başladı. Hedefteki ilk gemiler İsrail'le bağlantılıydı, ama aldığımız son bilgilere göre artık durum böyle değil. En az 18 nakliye şirketi, gemilerini Güney Afrika'da yeniden yönlendirmeye karar verdi ve yolculuğa 10 gün eklendi; bu durum ticareti olumsuz etkiledi ve navlun oranlarını artırdı" dedi.

Küresel ticaretin yüzde 12 ila yüzde 15'i Süveyş Kanalı'nda gerçekleşiyor. Öte yandan konteyner taşımacılığında rakam yüzde 20'lere kadar çıkıyor. Şanghay'dan ortalama konteyner taşımacılığı spot fiyatları geçen yılın aralık ayının başından beri iki katından fazla yükselerek yüzde 122 arttı; Şanghay'dan Avrupa'ya yapılan konteyner taşımacılığı fiyatlarındaki artış ise üç kattan fazla, yüzde 256. İsrail-Hamas savaşı daha geniş bir bölgesel çatışmaya dönüşür veya Husiler saldırılarını demir cevheri, tahıl ve kereste gibi önemli hammaddeleri taşıyan dökme yük gemilerine ve ham petrol taşıyan petrol tankerlerine yönlendirmeye karar verirse, bunun küresel ekonomi üzerindeki sonuçlarının oldukça ağır olacağı görüşü hâkim.

Rota değişikliğinin çevresel boyutu da krizin olumsuz etkilerden bir diğeri... Gemi trafiğindeki ani artışların yarattığı sualtı gürültüsü yerel balık stoklarını ve deniz memelilerini etkileyerek dramatik değişikliklere yol açıyor. Ayrıca gemilerin planlanandan uzun mesafeler kat etmesi yakıt tüketiminin, dolayısıyla atmosfere salınan karbon dioksit miktarının artması demek. Bu önemli kriz ile ilgili İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve UTİKAD Başkan Yardımcısı Barış Dillioğlu, Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar, Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Şahin ve Lockton Omni Genel Müdürü Ülkem Gürdeniz görüşlerini Deniz Ticareti Dergisi ile paylaştılar.



BARIŞ DİLLİOĞLU

İMEAK DTO YÖNETİM KURULU ÜYESİ / UTİKAD
BAŞKAN YARDIMCISI

BARIŞ DİLLİOĞLU: KIZILDENİZ'DEKİ KRİZ BÜYÜK RİSKLER İÇERİYOR

Küresel tedarik zinciri 2024 yılına önemli bir baskı unsuruyla başladı. Husilerin saldırılarından etkilenmemek amacıyla armatörler Süveyş Kanalı'ndan kaçınarak gemilerin rotasını Ümit Burnu'na çevirdi. Süveyş Kanalı'nın ticaret rotaları üzerindeki önemli rolü göz önüne alındığında bu durum küresel ticaretin yaklaşık %12'ini etkiliyor ve Asya-Avrupa yönündeki ticaret için büyük bir tehdit unsuru olmaya devam ediyor. Mevcut durumda Süveyş Kanalı konteyner taşımacılığında daha az tercih edilen bir rota haline dönüşmüş durumdadır.

Kanal, Asya ve Orta Doğu'dan Avrupa'ya emtia ve enerji başta olmak üzere Avrupa sanayisine girdi sağlayan ürünlerin taşınması için önemli bir rota. Avrupa'daki elektronik, kimya, otomotiv, makine gibi sektörlerde önemli ölçüde Asya'dan ithal edilen girdiler kullanıldığından ilk etapta bu sektörlerin olumsuz etkilenenecektir. Kızıldeniz'deki kriz büyük riskler içeriyor, ancak ülkemizin ihracatı için birtakım fırsatları da içinde barındırıyor. Önemli ticaret rotaları üzerinde konumlanmış ülkemiz doğu-batı arasındaki ticarete kilit bir rol üstlenme potansiyeline sahip. Öte yandan Asya'dan verilen siparişlerdeki gecikmeler, satın almaların ülkemize

yönnelmesi sonucunu doğuracaktır. Ülkemizden Arap Yarımadası'na yönelik karayolu başta olmak üzere alternatif taşımacılık talepleri artış görülecektir. Ülkemizin kuzeyinde ve güneyinde devam eden çatışmalar sebebiyle lojistik akışlarda yaşanan aksamalara rağmen Türk lojistik sektörü çevikliği sayesinde ihracatımızın devamlılığı için elinden geleni yapmaya devam ediyor. Sektörümüz aynı çevikliği bu süreçte de gösterecektir.

HÜSEYİN ÇINAR: BU KRİZİN KÜRESEL EKONOMİ ÜZERİNDEKİ SONUÇLARI AĞIR OLABİLİR

Küresel deniz ticareti maliyet ve zaman açısından her zaman en kısa rotaları tercih eder, ta ki, geminin ve taşıdığı malın güvenliğine risk oluşturulabilecek unsurların varlığı ortaya çıkana kadar. Denizdeki güvenlik riskleri daha çok deniz taşımacılığının ana rotaları üzerinde yer alan stratejik düğüm noktaları (Choke Points) olarak tabir ettiğimiz kanal, geçit ve boğazlar üzerinde gelişir. Dünyadaki hammaddenin, üretilen ürünlerin kaynağından ihtiyaç noktasına intikalini kontrol eden bu düğüm noktalarında tarih boyunca bir takım güvenlik riskleri ortaya çıkmıştır. Dünyada kabul gören 7 tane stratejik düğüm noktası bulunmaktadır.

- * Türk Boğazları
- * Cebelitarık Boğazı
- * Süveyş Kanalı
- * Babülmendep Boğazı
- * Hürmüz Boğazı
- * Malakka Boğazı
- * Panama Kanalı

Ümit Burnu her ne kadar Asya-Kıta Avrupa'sı arasında önemli bir deniz ticaret rotası olsa da bir düğüm noktası olma niteliğinden uzaktır.

Küresel ekonomik istikrarın en önemli unsurlarından biri kesintisiz deniz



HÜSEYİN ÇINAR

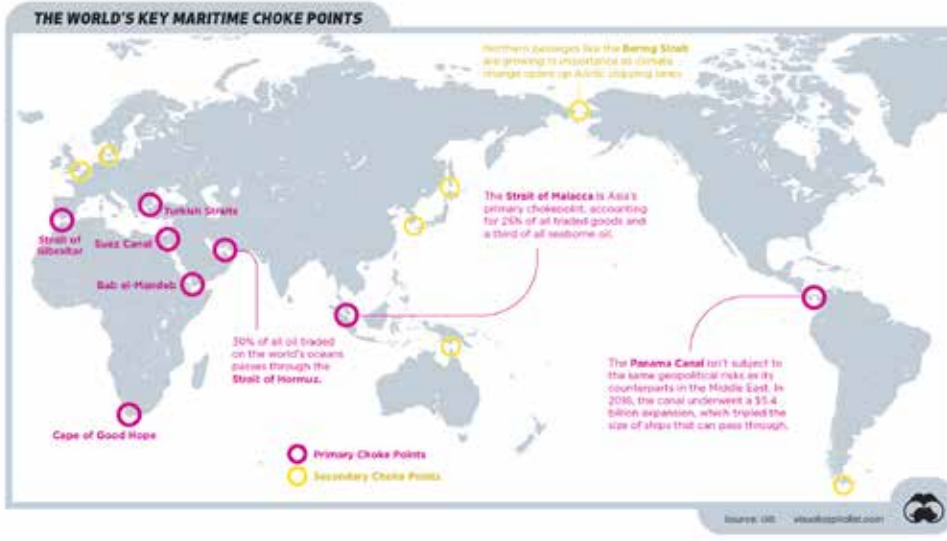
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL
SEKRETERİ

ulaşımının sağlanmasıdır. Şu anda bu düğüm noktalarından Babülmendep Boğaz geçişinde Husilerin saldırıları sonucunda bir deniz güvenliği sorunu, Panama Kanalı'nda ise iklim değişiminin getirdiği su seviyesinin azalmasından kaynaklanan bir problem mevcuttur.

Ben burada Kızıldeniz'deki durumun deniz ticaretindeki etkilerine değineceğim. En büyük 10 konteyner taşımacılığı şirketinden altısı (Maersk, MSC, Hapag-Lloyd, CMA CGM, ZIM ve ONE) Husi militanlarının tehdidi nedeniyle Kızıldeniz'den büyük ölçüde veya tamamen kaçınıyor. Rotalarını Ümit Burnu'na çeviriyorlar. Bu da yaklaşık 8-10 günlük gecikmeye yol açmaktadır.

Sadece gecikme değil, bu aynı zamanda navlun fiyatlarında da artışlara yol açmaktadır. Asya'dan çıkan konteyner fiyatları her şey dahil 5000-8000 USD arasında değişmektedir. Geçen senenin rakamlarına göre bu değer 2.5-4 kat daha fazladır.

Ancak hala bu değerlerin 2021 yılı sonlarındaki pandemi seviyelerinin %45-75 daha altında olduğu ifade edilmektedir. İsrail-Hamas savaşı daha geniş bir bölgesel çatışmaya dönüşürse veya Husiler saldırılarını demir cevheri, tahıl ve kereste gibi önemli



İSMAİL ŞAHİN
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖN. KUR.
BAŞKANI

de artırabilecektir. Diğer taraftan ülkemiz deniz taşımacılığının taşımalarına, liman kapasite kullanımlarının artışına sebebiyet verebilecektir ki, bunun kısmi etkilerinin de görülmeye başladığını ifade edebiliriz.

Diğer taraftan bizim gemilerimiz bundan etkilendi mi dersek, çok etkilenmiş olduğunu söylemeyiz. Bizlere intikal eden bir durum söz konusu değil. Ancak tabii ki kiralama altında bulunan gemiler, kiracısının talimatına tabi olacağı için bu tip sapmalar gerçekleşmiş olabilir.

İSMAİL ŞAHİN: BÖLGESEL EKONOMİLER ÜZERİNDE OLUMSUZ ETKİLER OLUŞACAK
Normal şartlarda seyir rotası Süveyş Kanalı olan gemiler, özellikle Gazze'deki çatışmaya tepki olarak İsrail ile bağlantılı olduğunu iddia ettiği gemileri açıkça hedef alarak Yemen açıklarındaki Husilerin saldırıları artınca Ümit Burnu rotasını tercih etmeye başladılar.

Sina Yarımadası'nın batısında yer alan Kanal, 193,3 kilometre uzunluğunda ve en dar yeri ise 313 metre genişliğindedir. Kanal, Afrika çevresinde dolaşmaya gerek kalmadan Asya ile Avrupa arasında deniz taşımacılığı yapılmasını sağlar. Dünyanın en önemli su yolları arasında yer alır. Süveyş Kanalı, Asya ve Avrupa arasındaki en kısa

Kaynak: https://www.visualcapitalist.com/mapping-the-worlds-key-maritime-choke-points/#google_vignette

hammadeleri taşıyan dökme yük gemilerine ve ham petrol taşıyan petrol tankerlerine yönlendirmeye karar verirse, bunun küresel ekonomi üzerindeki sonuçları oldukça ağır olabilecektir. Dünya Bankası raporunda, "Çatışmaların arttığı bir ortamda, enerji arzı da önemli ölçüde kesintiye uğrayabilir ve bu da

düşmeye devam edeceğini ancak fiyatlara yönelik yukarı yönlü riskin devam edeceğini de öngörüyor. Firmanın küresel makroekonomik araştırma direktörü Ben May, 4 Ocak tarihli bir notunda, konteyner taşımacılığı maliyetlerinin mevcut seviyelerinde (Aralık ayı başlarındaki seviyenin neredeyse iki katı) kalması halinde, bunun dünya enflasyonunu yaklaşık yüzde 0,6 puan artırabileceğini yazdı.² Independent Economics'in ortağı ve Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'nün (OECD) eski baş ekonomisti John Llewellyn'e göre dünya ticaretinde ciddi aksamalar yaşanması olasılığının bir hafta önceki yüzde 10'dan yüzde 30'a çıktığı ifade edilmektedir.

Peki, ülkemiz bundan nasıl etkilenebilecektir? Bu krizin global etkilerinin yaygınlaşması durumu tabii ki ülkemizi de olumsuz anlamda etkileyecektir. Enflasyonu düşürmek için çabalayan ülkemizde, global enflasyonist baskı katlanarak artabilecektir. Ancak diğer taraftan olumlu katkıları da olabilecektir. Asya üzerinden yapılan ticaretin 8-10 gün uzaması ticaretin bir kısmının daha güvenli olan ülkemize kaymasına, bunun da ülkemiz ihracatına dolaylı olarak katkısının olacağı anlamını taşımaktadır. Tabii bu ülkemizin ihracat kapasitesi kadar genişleyebilecektir.

Ancak bu durum deniz ticaretinde bir hub olan ülkemizdeki transit işlemlerini



Kaynak: <https://edition.cnn.com/2024/01/10/economy/red-sea-attacks-economic-impact/index.html>

enerji fiyatlarında artışa yol açabilir" ifadesine yer verildi. "Bunun diğer emtia fiyatlarına önemli yansımaları olacaktır" denilmiştir. Yine Dünya Bankası'ndaki ekonomistler, krizin artık daha yüksek faiz oranlarına, daha düşük büyümeye, kalıcı enflasyona ve daha fazla jeopolitik belirsizliğe yol açma tehlikesi taşıdığını söylüyor.¹ Capital Economics'e göre enerji fiyatlarına yönelik tehdit en büyük risk. Oxford Economics ise enflasyonun

deniz yolu olduğundan, bu rotanın Ümit Burnu olarak değiştirilmesi ticaretin yavaşlamasına ve maliyetlerin yükselmesine yol açıyor. Güvenlik sebebiyle daha uzayan rotalar, gemideki malın teslimat sürelerini ötelirken tedarik zincirlerinde aksamalara neden olmaktadır. Yeni rotalar, nakliye şirketlerinin operasyon maliyetlerinin artması ve bu maliyetlerin tüketiciye yansımaları anlamına gelirken, bu bölgede çalışan gemilerin navlun bedellerinin yükselmesine vesile olmaktadır. Mevcut korsan saldırılarından dolayı oluşan güvenlik sorunları ve ticaret aksamaları, yatırımcıların bölgeye olan güvenini azaltacağı gibi yatırımcıları alternatif çözümler arayışlarına itecektir. Dolayısıyla bölgesel ekonomiler üzerinde olumsuz etkilere vesile olacaktır.

Sefer süresi uzayan taze gıda ürünlerinin bozulma riski olduğu için özellikle gıda ithalatına bağımlı ülkeler için ciddi bir sorun oluşturabilir. Uzun rotalar taşıma maliyetlerini arttırdığı gibi daha fazla yakıt tüketimi ve dolayısıyla daha fazla karbon emisyonlarına sebep olacaktır. Bu durum özellikle güncel gündemimiz olan küresel iklim değişikliğiyle mücadele çabalarını olumsuz etkileyebilir.

Korsanlık faaliyetlerinin bir başka önemli etkisi, sigorta primlerinin yükselmesidir. Korsanlık riski yüksek olan bölgelerde seyreden gemiler için sigorta şirketleri, bu artan riski yansıtmak amacıyla primleri artırır. Bu durum, navlun maliyetlerinin genel olarak artmasına ve dolayısıyla küresel ticaret maliyetlerine yansımaya sebep olmaktadır. Kızıldeniz'deki korsan saldırılarının navlun piyasaları üzerindeki bu etkileri, uluslararası ticaretin yanı sıra bölgesel ekonomiler üzerinde de önemli sonuçlar doğurmaktadır. Özellikle bu rotayı kullanan küçük ve orta ölçekli işletmeler, artan navlun maliyetlerinden olumsuz etkilenebilir. Bu durum, bu işletmelerin rekabet gücünü azaltmakta olup, küresel tedarik zincirlerindeki dengeleri bozmaktadır. Bu vesile ile alternatif lokasyonlarda benzer ticareti gerçekleştirme arayışları ortaya çıkmaktadır.

Korsanlıkla mücadelede teknolojik gelişmeler de önemli bir rol oynamaktadır. Uydu tabanlı izleme sistemleri, gemi takip teknolojileri ve otomatik tanımlama sistemleri gibi yenilikler, gemilerin güvenliğini artırmakta ve korsan saldırılarını önlemekte etkili olabilmekte olmakla beraber bu teknolojilerin maliyeti, özellikle küçük ve orta ölçekli armatörler için önemli bir yatırım gerektirebilir.

Özetlemek gerekirse; emisyon vergisi, depremler, savaşlar ve korsanlık faaliyetleri gibi ekstra masraflara vesile olan faktörler, ekonomik sıkıntıların yaşandığı ticari ortamda, zaten daralmış piyasalarda deniz taşımacılığının zor bir yıl geçireceğini göstermektedir.

ÜLKEM GÜRDENİZ: KIZILDENİZ'DEKİ SORUN DENİZ SİGORTACILIĞI DÜNYASINA HIZLI BİR ŞEKİLDE ETKİ ETTİ

Ekim 2023'te başlayan İsrail-Filistin Çatışması, deniz ticaret rotalarında önemli değişikliklere neden oldu. Yemen'deki Husilerin, Bab El Mendeb Boğazı'nda bazı gemilere yönelik saldırıları, uluslararası nakliyat şirketlerini rotalarını değiştirmeye zorladı.

Danimarkalı Maersk, İngiliz petrol devi BP ve Çinli firma OOCL gibi birçok şirket, rotalarını Ümit Burnu'na çevirerek yeni bir güzergah belirledi. Ümit Burnu rotasını tercih eden taşımacılık şirketleri, normal rotalarına 6 bin deniz mili daha fazla ekleyerek taşıma maliyetlerinde artışa ve yük teslimatlarında 3 ila 4 haftalık gecikmelere sebep olmaktadır. Elbette, tüm bu gelişmeler deniz sigortacılığı dünyasına hızlı bir şekilde etki etti. Öncelikle, 18 Aralık 2023 tarihi itibarıyla, en son 25 Nisan 2023 tarihinde Birleşik Harp Sigortaları Komitesi (JWC) tarafından yayınlanan istisnai bölgeler listesi revize edildi.

Buna göre, Kızıldeniz'de önceden 15°N enleminin güneyinden başlayan sınır, 18°N olarak revize edildi ve daha geniş bir alanı kapsayacak şekilde bölgeden geçen gemilerin ekstra harp sigortası temin etme zorunluluğu ortaya çıktı. Harp Sigortacıları; Kızıldeniz, Hint



ÜLKEM GÜRDENİZ
LOCKTON OMNI / GENEL MÜDÜR

Okyanusu'ndaki ilgili koordinatları kapsayan alanı ve Aden Körfezi için uyguladıkları fiyatı neredeyse söz konusu kriz çıkmadan önceki halinin 10 katına çıkartarak bölgeye ekstra harp teminatı sunmaya başladı.

Son yıllarda nispeten popülerliğini yitiren kaçırılma ve fidye teminatları tekrardan gündeme gelmeye başladı. İlave teminat sunmak adına hiçbir İsrail teması/ bağlantısı olmaması ön koşulunu eklemeye başladı. Dünyadaki tüm siyasi ve konjonktürel gelişmelerin önce deniz taşımacılığına daha sonra da deniz sigortaları piyasasına etkisi hızlı bir şekilde gerçekleşmekte. Son yıllarda yaşanan Covid 19, Rusya – Ukrayna Savaşı, ambargo yaklaşımlarındaki süregelen değişiklikler derken yeni bir gündem alanı olan Kızıldeniz, sigortacıların sıcak takip listesinin en tepelerinde konumunu bir süre daha koruyacağı benziyor. Gelişmeleri yakinen takip edeceğiz.

1 <https://www.theguardian.com/world/2024/jan/13/red-sea-crisis-could-shatter-hopes-of-economic-recovery>

2 <https://edition.cnn.com/2024/01/10/economy/red-sea-attacks-economic-impact/index.html>

Finansal kiralama sözleşmesine konu yatlar üzerinde ihtiyati tedbir ve ihtiyati haciz uygulaması**



* ARŞ. GÖR. NİL İREM SARAY

I. GİRİŞ

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri esas olarak ticaret gemileri hakkında uygulama alanı bulmaktadır. Ticaret gemisi ise kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi olarak tanımlanmaktadır. Deniz ticareti ile ilgili hükümlerin uygulama alanını genişleten bir düzenleme olan TTK m. 935 çalışmamızın konusunu oluşturan ve finansal kiralama sözleşmesinde kiracı tarafından her zaman “suda ekonomik menfaat elde etmek” için kullanılmayan yatlar bakımından özellik arz etmektedir. Buna göre; Gemi, Kaptan, Gemi Alacakları ve Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler başlıklı kısımlar, Çatma ve Kurtarma başlıklı bölümler, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümler ile donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan

sorumluluğuna ilişkin 1062'nci madde; yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere de uygulanabilmektedir. Dolayısıyla bu çalışmada yapacağımız açıklamalar büyük ölçüde hem kiracı tarafından suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen yatları, hem de böyle bir amaca tahsis edilmemiş veya fiilen böyle bir amaç için kullanılmayıp spor ve gezi için kullanılmakta olan özel yatları kapsamaktadır. Bu kapsamın dışında kalan hususlar ise ayrıca belirtilecektir.

Finansal kiralama sözleşmesinin konusunu oluşturan bir yatın aynı zamanda TTK m. 1352 hükmü uyarınca deniz alacağından veya TTK m. 1320 uyarınca gemi alacağından kaynaklanan bir uyuşmazlığa konu olması durumunda borçlunun, finansal kiralama şirketi veya kiracı olması şeklinde iki ihtimal bulunmaktadır. Çalışmamızda bu iki ihtimal deniz alacağı ve gemi alacaklısı hakkı bakımından ayrı ayrı incelenecektir. Bu inceleme yapılırken Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümleri ile 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu'nun hükümleri karşılaştırılacaktır. Son olarak ise finansal kiralama şirketi ve kiracı arasında finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlığın söz konusu olduğu durumlarda ortaya çıkabilecek sorunlardan bahsedilecektir.

Finansal kiralama sözleşmesinin konusunu oluşturan bir yatın aynı zamanda Türk Ticaret Kanunu'nun¹ 1352. maddesi uyarınca deniz alacağından kaynaklanan bir uyuşmazlığa da konu olması durumunda borçlunun, finansal kiralama şirketi veya kiracı olması şeklinde iki ihtimal bulunmaktadır.

II. FİNANSAL KİRALAMA SÖZLEŞMESİNİN KONUSUNU OLUŞTURAN YATIN DENİZ ALACAĞINDAN KAYNAKLANAN BİR UYUŞMAZLIĞA KONU OLMASI

A. Deniz Alacağının Borçlusunun Finansal Kiralama Şirketi Olması

İlk ihtimal ele alınacak olursa; geminin/ yatın maliki tarafından veya onun hesabına gemiye/yata ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokerage veya acente ücretlerine ilişkin bir uyuşmazlık (TTK m. 1352/1-s hükmü) ortaya çıktığında yani finansal kiralama şirketinin borçlu olduğu bir durumda yatın mülkiyeti finansal kiralama şirketine ait olduğundan² ve borçlu sıfatını da finansal kiralama şirketi haiz olduğundan alacaklının, kiracının zilyetliğinde bulunan yat üzerinde TTK m. 1353 hükmü uyarınca ihtiyati haciz talep etme hakkı³ bulunmaktadır.

TTK bakımından yatın zilyetliğinin kiracıda olması bir fark yaratmamaktadır. Ancak bu noktada Ticaret Kanunu hükümleri ile birlikte 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu'nda⁴ yer alan hükümlerin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. FinKirK. m. 29/2'de⁵ yer alan; kiralayan aleyhine icra yoluyla takip yapılması hâlinde finansal kiralama konusu malların sözleşme süresi içinde haczedilemeyeceği hükmü yukarıda varılan sonuç ile bağdaşmamaktadır.

Bu noktada 3226 sayılı mülga FinKirK.⁶ m. 20/2' hükmü ile yukarıda açıklanan 6361 sayılı mevcut FinKirK. m.29/2 hükmü birebir aynı olduğunu belirtmek gerekir. Kanun metni değiştirilirken gemilerin finansal kiralama sözleşmesine konu olması halinde meydana gelebilecek özellikli durumların değerlendirilerek metne birtakım istisnaların eklenmesi söz konusu olabilirdi. Mevcut hali ile

birbiri ile çelişen iki hüküm olması, uygulamada tereddütlere yol açmaktadır. Uygulanabilecek çözüm; bahsi geçen ihtimalde finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlık olmadığından ve FinKirK. gemilerle ilgili bir düzenlemeyi bünyesi barındırmadığından TTK'nın gemiler bakımından Cebri İcra'ya İlişkin Özel Hükümler başlığını taşıyan kısmının uygulanmasıdır.⁸ Zira FinKirK.'nın; amaç başlığını taşıyan birinci⁹ ve Kapsam başlığını taşıyan ikinci¹⁰ maddeleri incelendiğinde bahsi geçen durum karşısında uygulanma kabiliyeti yoktur. Kiracı, artık bu noktada yatı teslim etme borcu yerine getirilmediğinden yahut sözleşmeye aykırı davranıldığından bahisle FinKirK. m. 25 hükmünde yer alan haklarını finansal kiralama şirketine karşı kullanabilir.¹¹ Aksinin kabulü halinde ortaya çıkacak durum; sözleşme süresi içerisinde deniz alacağının alacaklısının TTK m. 1353/4 uyarınca kendisine verilen ihtiyati haciz hakkını FinKirK. m. 29/2 sebebiyle kullanamaması, sözleşme sona erdiğinde ise mülkiyet artık borçlu ve sorumlu sıfatını haiz olmayan kiracıya geçtiği için ihtiyati haciz hakkının üzerinde doğduğu yatı tamamen kaybetmesi olacaktır.

B. Deniz Alacağının Borçlusunun Kiracı Olması

Kiracının deniz alacağı olarak da nitelendirilebilen bir alacağın borçlusu olduğu durumda da yine Ticaret Kanunu hükümleri ile birlikte FinKirK. hükümlerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Gemi alacaklısı bakımından farklı olarak, deniz alacağından kaynaklanan uyuşmazlıklarda kiracının gemiyi işletmesinden doğan borçları sebebiyle üçünü kişi alacaklısının, malikin gemisi üzerinde ihtiyati haciz talep edemeyeceği bilinmektedir.¹² Örneğin; geminin/yatın işletilmesinin sebep olduğu bir ziya veya hasar meydana geldiğinde (TTK m. 1352/1-a hükmü) yatı işleten kiracının bu işletme faaliyetinden doğan borcu sebebiyle malikin yani finansal kiralama şirketinin yatı üzerinde ihtiyati haciz uygulanamayacaktır. FinKirK. m. 28/2'de yer alan; kiracı aleyhine icra yoluyla



takip yapılması hâlinde, icra memuru, finansal kiralama konusu malların takibin dışında tutulmasına karar vereceği hükmü de yukarıda varılan sonuç ile paralellik göstermektedir.¹³ Bu ihtimalin ortaya çıkması halinde deniz alacakları bakımından iki kanun arasında uyum söz konusudur. Fakat özellikle gemi alacaklısı hakkı bakımından birazdan yapacağımız açıklamalarda da görüleceği üzere, bu uyum bir ihtimalde söz konusu iken diğer bir ihtimalde söz konusu değildir. Dolayısıyla tesadüfi olarak sağlanan bu uyum yerine FinKirK.'da gemiler bakımından yapılacak yeni düzenlemelere ihtiyaç olduğu açıktır.

1. Hükümlerin Uygulama Alanı Bakımından Değerlendirilmesi

TTK m. 935 hükmü açıkça Cebri İcra'ya İlişkin Özel Hükümler başlıklı kısmı zikrettiğinden bu iki ihtimal bakımından yapılan açıklamalar özel yatlar bakımından da geçerlidir.

Ek olarak belirtilmelidir ki; TTK m. 1061/2 hükmü bakımından kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi olarak nitelendirilebileceğimiz kiracı; üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan

sayılmaktadır. Kiracının üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılmasının en önemli sonucu; kiracının üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olmasıdır. Mesele bu açıdan ele alındığında, kiracının yatın işletilmesinden doğan borcu sebebiyle gemi alacaklısı hakkı meydana gelmediği takdirde malikin yatı üzerinde üçüncü kişinin ihtiyati haciz talep etme hakkı yok ise de; TTK m. 1061/2 hükmü dolayısıyla üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu olduğu gerekçesi ile malikin yatı üzerinde ihtiyati haciz talep edilebileceği yorumu yapılabilir. Bu bakımdan, alacaklısının gemi alacaklısı bakımından dolayı değil fakat; kiracının donatan gibi sorumlu olmasından kaynaklı olarak TTK m. 1061/2 uyarınca ihtiyati haczi talep edip edemeyeceği tartışılmalıdır. Donatan sayılmanın karşılığı her ne kadar donatan gibi sorumlu olmak ise de, böyle bir yorum hükmün amacını aşacak şekilde gemi alacaklısı hakkının verdiği imtiyazdan yararlanılmasına da sebep olabilir.

Bu ihtimal bakımından son olarak belirtilmelidir ki; deniz ticareti ile ilgili hükümlerin uygulama alanını genişleten bir düzenleme olarak ifade ettiğimiz TTK m. 935 hükmünde TTK m. 1061



zikredilmediğinden bu tartışmanın spor ve gezi için kullanılmakta olan özel yatlar bakımından bir anlam ifade etmeyeceği şeklinde yapılacak bir yorum hatalı olacaktır. Zira donatanın sorumluluğunun düzenlendiği 1062. Maddeye 935. Maddede yer verilmesi tartışmanın özel yatlar bakımından da sürdürülebileceği sonucunu doğurmaktadır. Bu noktada donatan sayılmanın koşullarının belirlendiği 1061. maddenin ikinci fıkrasının 935. maddede zikredilmiş olmasını aramak yersizdir.

III. FİNANSAL KİRALAMA SÖZLEŞMESİNİN KONUSUNU OLUŞTURAN YATIN GEMİ ALACAKLISI HAKKINDAN KAYNAKLANAN BİR UYUŞMAZLIĞA KONU OLMASI

A. Genel Olarak

Deniz alacağından kaynaklanan uyuşmazlıklar ile ilgili ihtimaller değerlendirildikten sonra, finansal kiralama sözleşmesine konu yatlar üzerinde gemi alacaklısı hakkı dolayısıyla ihtiyati haciz talep edilmesi bakımından da finansal kiralama şirketinin ve kiracının borçlu olduğu iki ayrı ihtimal değerlendirilecektir. Gemi alacaklısı hakkı alacaklısına; kanundan doğan, tescile ihtiyaç bırakmayan ve öncelikli bir rehin hakkı vermektedir.¹⁴

B. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Bir Alacağın Borçlusunun Finansal Kiralama Şirketi Olması

Finansal kiralama şirketinin gemi alacaklısı hakkı doğuran bir alacağın borçlusunu olduğu durumda; gemi

alacaklısı hakkının sahibinin malikin gemisi üzerinde TTK m. 1321 uyarınca gemi alacağının verdiği kanuni rehin hakkını kullanarak ihtiyati haciz talep edebileceği Ticaret Kanunu bakımından açıktır.¹⁵ Örneğin finansal kiralama şirketinin kendisinin yatı işlettiği bir dönem var ise bu dönemde ortaya çıkan gemi adamı ücret borcu TTK m. 1320/1-a uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı verdiği ve TTK m. 1321/5 uyarınca gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebildiğinden yat, finansal kiralama sözleşmesi uyarınca kiracıya teslim edilse de ihtiyati haczin konusu olabilecektir. Ancak deniz alacağı bakımından yaşanan tartışma aynı şekilde gemi alacaklısı hakkı doğduğunda da yaşanacaktır. Zira daha önce de belirttiğimiz gibi FinKirK. m. 29/2 hükmünde¹⁶ kiralayana aleyhine icra yoluyla takip yapılması hâlinde finansal kiralama konusu malların sözleşme süresi içinde haczedilemeyeceği düzenlenmiştir. Bu noktada da yukarıda deniz alacağı ile ilgili yaptığımız açıklamalar geçerli olacaktır.¹⁷ TTK m. 935 hükmü açıkça Gemi Alacaklısı başlıklı Kısmı zikrettiğinden bu bölümde yapılan açıklamalar özel yatlar bakımından da geçerlidir. Özellik arz eden bir durum söz konusu olmadığından ayrıca başlık açılması tercih edilmemiştir.

C. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Bir Alacağın Borçlusunun Kiracı Olması

Gemi alacaklısı hakkı bakımından özellik arz eden ve deniz alacağından ayrılan

nokta; finansal kiralama sözleşmesine konu yatın kiracısının gemi alacaklısı hakkı doğuran bir alacağın borçlusunu olmasıdır. TTK m. 1061/2 hükmünün ikinci cümlesi uyarınca malik deniz alacağından farklı olarak; geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten alıkoymamaktadır.¹⁸

Dolayısıyla TTK uyarınca; finansal kiralama şirketinin yatı üzerinde, yatı işleten kiracının bu işletme faaliyeti finansal kiralama şirketine karşı haksız ve gemi alacaklısı hakkı sahibi de kötü niyetli olmadıkça ihtiyati haciz talep edilebilmektedir. Bu noktada da karşımıza kiracının deniz alacağının borçlusunu olduğu durumda TTK ile paralellik gösterdiğini ifade ettiğimiz FinKirK. m. 28/2 hükmü çıkmaktadır.

Gemi alacaklısı hakkı bakımından; FinKirK.'da yer alan kiracı aleyhine icra yoluyla takip yapılması hâlinde, icra memurunun finansal kiralama konusu malların takibin dışında tutulmasına karar vereceği hükmü ile; geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan TTK m. 1320/1'de sayılan alacakların sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vereceği hükmü taban tabana zıttır. Zira TTK uyarınca gemi alacaklısı hakkı kiracıya karşı doğmuş olsa dahi malik TTK m. 1061/2 çerçevesinde bu hakkın kullanılmasını engelleyememektedir. Bu noktada da 3226 sayılı mülga FinKirK. m. 19/2¹⁹ hükmü ile yukarıda açıklanan 6361 sayılı mevcut FinKirK. m.28/2 hükmünün birebir aynı olduğunu belirtmek gerekir. Kanun metni yenilenirken en azından gemi alacaklısı hakkı bakımından bir istisnanın getirilmemiş olması uygulamadaki karşılığın sürmesine sebep olmuştur. Deniz ticareti öğretisinde ise bu durumda TTK hükümlerinin uygulanacağı konusunda görüş birliği bulunmaktadır.²⁰

1. Hükümlerin Uygulama Alanı Bakımından Değerlendirilmesi

Bu ihtimalde son olarak değinilmesi gereken husus; açıklamaların özel yatlar

bakımından da geçerli olup olmadığı meselesidir. Öncelikle belirtilmelidir ki, TTK m. 1320 Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler başlıklı kısım altında yer almaktadır ve bu kısım TTK m. 935'te zikredilmiştir; ancak malikin gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi hakkını istemekten alıkoymayacağı ve buna ilişkin şartların yer aldığı TTK m. 1061/2 hükmü, TTK m. 935'te sayılan Kısım – Bölüm veyahut maddelerden birisi değildir. Durum her ne kadar böyle olsa da “Gemi Alacakları” kısmı TTK m. 935'e dahil edildiğinden kanun koyucunun amacının gemi alacaklı ile ilgili düzenlemelerin özel yatlar bakımından da uygulanması olduğu kanaatine varılmıştır. Problem; gemi alacağı ile ilgili bir düzenleme olan TTK m. 1061/2 hükmünün kanunun sistematiğinde Gemi Alacakları Kısmı'nda yer almamasından ibarettir. Ek olarak, gemi alacaklı haklarının sayıldığı TTK m. 1320. madde incelenecek olursa bu alacakların özel yatlar üzerinde doğma ihtimali zayıf olduğunu da belirtmek gerekir.

IV. FİNANSAL KİRALAMA SÖZLEŞMESİNDEN KAYNAKLANAN BİR UYUŞMAZLIĞIN SÖZ KONUSU OLMASI

Deniz alacağı ve gemi alacaklısı hakkında karşılaştırmalı bir inceleme yapıldıktan sonra finansal kiralama şirketi ve kiracı arasında finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlığın söz konusu olduğu durumlarda ortaya çıkabilecek sorunlardan bahsetmekte fayda vardır. Böyle bir uyuşmazlık meydana geldiğinde uygulamada; FinKirK. m. 31/3 ile TTK m. 1353/1 hükümlerinin karşılaştırıldığı görülmektedir.²¹

Finansal Kiralama Kanunu m. 31/3; “Kiracı ve kiralayan arasında finansal kiralama sözleşmesi ile ilgili ihtilaflarda, mahkemece finansal kiralama konusu malın ihtiyati tedbir kararı alınarak kiralayana veya üçüncü bir kişiye bırakılması durumunda kiralayan, mahkemeye malın rayiç değeri kadar teminat yatırmak suretiyle mal üzerinde tasarruf edebilir. Şu kadar ki; sözleşmenin feshinin haksız olduğuna

karar verilmesi hâlinde kiralayan, kiracının zararını tazminle yükümlüdür.” şeklinde olup Türk Ticaret Kanunu m. 1353/1 ise; “Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez.” şeklindedir.

Uygulamada da finansal kiralama sözleşmesinin konusu bir yat olduğunda; finansal kiralama şirketi ve kiracı arasında finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlık ortaya çıkar ise bu uyuşmazlığın konusu aynı zamanda TTK m. 1352'de sayılan deniz alacaklarından birisinin konusunu oluşturuyor ise gemiler üzerinde TTK m. 1353 uyarınca ihtiyati tedbir kararı alınması mümkün olmadığından müracaat edilmesi gereken hukuki yolun ihtiyati haciz olduğu belirtilmektedir.²²

Her ne kadar örneğin TTK m. 1352'nin y bendi uyarınca “geminin satışına ilişkin her türlü uyuşmazlık” yahut f bendi uyarınca “bir çarter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralama amacıyla yapılmış her türlü sözleşme” bir deniz alacağı olsa da malikin yani finansal kiralama şirketinin zilyetliği yeniden iktisap etmeye yönelik olarak başvurabileceği tek yol ihtiyati tedbirdir.

Zira mülkiyet hala finansal kiralama şirketinde olduğundan, kendi malı üzerinde haciz talep etmesi mantığa aykırıdır. Dolayısıyla bu kısım bakımından finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlığın aynı zamanda bir deniz alacağı olup olmadığını tartışmak yersizdir.

V. SONUÇ

Çalışmanın neticesinde varılan sonuçlardan ilki; 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun deniz alacağı, gemi alacaklısı hakkı, donatan sayılmanın sonuçları, gemi alacaklısı hakkına yahut deniz alacağına dayanarak ihtiyati haciz talep edilebilmesi ile ilgili hükümleri ve 6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman

Şirketleri Kanunu'nun ihtiyati haciz ile ilgili 28 ve 29. maddeleri bazı noktalarda uyumlu iken bazı noktalarda taban tabana zıttır. Dolayısıyla tesadüfi olarak sağlanan bu uyum yerine FinKirK.'da gemiler bakımından yeni düzenlemeler yapılması gerektiğidir. İkincisi ise, finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda TTK m. 1353'ün uygulanma kabiliyeti dikkatli bir şekilde tahlil edilmelidir.

Gemilerin, çalışmamız bakımından özel ve ticari yatların, deniz alacağı dolayısıyla sadece ihtiyati haczine karar verilebileceği düzenlemesi hiçbir zaman malikin kendi özel veya ticari yatı üzerinde ihtiyati haciz talep edebileceği anlamına gelmeyeceğine dikkat edilmeli; somut olaylar üzerinde her iki kanunun hükümleri birlikte değerlendirilerek hukuk mantığına uygun bir sonuca varılmalıdır.

DİPNOTLAR:

****Çalışmanın daha geniş kapsamlı hali “Yat ve Marina İşletmeciliğinden Kaynaklanan Hukuki Sorunlar ve Çözüm Önerileri” başlıklı kitapta bir bölüm olarak yayınlanmıştır.**

¹ RG.: Sayı 27846, Tarih 14.02.2011.

² **Bülent Sözer, Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Finansal Kiralama Sözleşmesi İle Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, Vedat Kitapçılık, 2010, s.72; Mertol Can, “Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketlerine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Sahibine Bahsettiği Kanunî Rehın Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar, XVI, 14 Mayıs 1999, s. 199.**

³ **Kerim Atamer, Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV Deniz İcra Hukuku, Oniki Levha Yayınları, 2019, s. 35.**

⁴ RG.: Sayı 28496, Tarih 13.12.2012.

⁵ **Kiralayanın iflası veya icra takibine uğraması başlıklı 29. madde aşağıdaki gibidir.**

“(1) Kiralayanın iflası hâlinde sözleşme, kararlaştırılan sürenin sonuna kadar iflas masasına karşı geçerliliğini sürdürür.

(2) Kiralayan aleyhine icra yoluyla takip yapılması hâlinde finansal kiralama konusu mallar sözleşme süresi içinde haczedilemez.”

⁶ RG.: Sayı 18795, Tarih 28.06.1985.

⁷ Kiralayanın iflası veya icra takibine uğraması başlıklı 20. madde aşağıdaki gibidir.

“Kiralayanın iflası halinde, sözleşme, kararlaştırılan sürenin sonuna kadar iflas masasına karşı geçerliliğini sürdürür. Kiralayan aleyhine icra yoluyla takip yapılması halinde, finansal kiralama konusu mallar, sözleşme süresi içinde haczedilemez.”

⁸ Benzer yorum bu defa gemi alacaklısı hakkı bakımından yapılmıştır. Bkz.: Ergon Çetingil, “Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması İle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar”, Deniz Hukuku Dergisi, 1999, S:1–2, s. 29; Atilla Altop, “Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar”, Deniz Hukuku Dergisi, 1998, S. 3–4, s. 25. İbrahim Ağsakal, “Finansal Kiralamaya Konu Gemiler Üzerindeki Gemi Alacaklısı Hakkı” Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi HAD, C.19 S.3, s. 314; Sabih Arkan, “Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Haluk Tandoğan’ın Hatırasına Armağan, Ankara 1990, s.437.

⁹ Amaç başlıklı 1. madde aşağıdaki gibidir.

“Bu Kanunun amacı; finansal kuruluş olarak faaliyet gösteren finansal kiralama, faktoring ve finansman şirketlerinin kuruluş ve çalışma esasları ile finansal kiralama, faktoring ve finansman sözleşmelerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.”

¹⁰ Kapsam başlıklı 2. madde aşağıdaki gibidir.

“(1) Türkiye’de kurulu finansal kiralama, faktoring ve finansman şirketleri bu Kanun hükümlerine tabidir. (2) Bankalarca yapılan faktoring işlemleri ile katılım bankaları ile kalkınma ve yatırım bankalarının yapılan finansal kiralama işlemleri bu Kanun hükümlerine tabidir. (3) Finansal kiralama şirketlerince yapılan faaliyet kiralaması işlemleri hakkında bu Kanunun finansal kiralama işlemlerine ilişkin hükümleri uygulanmaz. (4) Konutların

finansal kiralama yoluyla tüketicilere kiralınmasında ve finansman şirketlerinin konut finansmanı faaliyetlerine ilişkin olarak diğer kanunlarda yer alan hükümler saklıdır. (5) Yolcu ve yük taşıma faaliyetinde bulunan hava yolu şirketlerine hava taşıma araçlarının, motorlarının ve bunların aksam ve parçalarının; kurulu bulunulan ülke mevzuatına göre bunları kiralama yetkisini haiz olan şirket, kuruluş ve finansal kiralama şirketleri tarafından, finansal kiralama sözleşmesine dayalı olarak en az iki yıl süreyle yurt dışından kiralınması işlemleri, 3 üncü maddenin birinci fıkrasının (ç) bendinde yer alan sınırlamalara tabi olmaksızın bu Kanun kapsamında finansal kiralama olarak değerlendirilir. (6) Bu Kanunda hüküm bulunmayan hâllerde genel hükümler uygulanır.”

¹¹ Malın kiracıya teslim edilmemesi başlıklı 25. Madde aşağıdaki gibidir.

(1) Finansal kiralama konusu malın, kiralayanın malın imalatçısı veya satıcısı ile zamanında “sözleşme yapmaması veya gerekli ödemeyi zamanında yerine getirmemesi veya kiralayanın kusur ve ihmalden kaynaklanan diğer sebepler ile kiracıya teslim edilmemesi hâlinde 11/1/2011 tarihli ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununun 123, 125 ve 126 ncı madde hükümleri uygulanır.”

¹² Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – II, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016, s. 607; Emine Yazıcıoğlu, Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 115–116.

¹³ Kiracının iflası veya icra takibine uğraması başlıklı 28. madde aşağıdaki gibidir.

“(1) Kiracının iflası hâlinde, iflas memuru, 2004 sayılı Kanunun 221 inci maddesinin birinci fıkrası hükmüne göre büro teşkilinden önce, finansal kiralama konusu malların tefrikine karar verir. İflas memurunun bu kararına karşı yedi gün içinde itiraz edilebilir. (2) Kiracı aleyhine icra yoluyla takip yapılması hâlinde, icra memuru, finansal kiralama konusu malların takibin dışında tutulmasına karar verir. İcra memurunun kararına karşı yedi gün içinde itiraz edilebilir. (3) Bu itirazlar, icra mahkemesince en geç bir ay içinde karara bağlanır.”

¹⁴ Atamer, Deniz İcra Hukuku, s. 95; Yazıcıoğlu, Kender – Çetingil Deniz Ticareti, s. 115; Sözer, Deniz Ticareti II, s. 603–607 vd.; Ağsakal, Finansal Kiralama, s. 295; Çetingil, Finansal Kiralama, s. 22; Can, Finansal Kiralama, s. 216; Arkan, s. 441; Turgut Kalpsüz, “Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti”, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın’a 65’inci Yaş Armağanı, Ankara 1988, s. 303

¹⁵ Bkz.: Atamer Deniz İcra Hukuku; s. 94

¹⁶ Bkz.: s.3, 3 numaralı dipnot.

¹⁷ Belirtilmelidir ki doktrinde sıklıkla; finansal kiralama sözleşmesine konu gemilerin aynı zamanda gemi alacaklısı hakkı veren bir alacağın da konusu olması durumu ele alınmıştır. Çalışmamızda ise deniz ve gemi alacaklısı hakkının, bunlara ek olarak ise finansman sözleşmesinden kaynaklanan bir uyuşmazlığın finansal kiralama sözleşmesinin konusuna, bu çerçevede ticari ve özel yatlar çalışmanın kapsamına dahildir, nasıl etki edeceği karşılaştırmalı olarak incelenmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkı bakımından halihazırda öğretilde görüş birliğinin bulunduğu bu kısım bakımından yalnızca ilgili eserlere atıf yapmakla yetinilecektir. İbrahim Ağsakal, “Finansal Kiralama Sözleşmesinde Sigorta Yükümlülüğü”, Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: XV, Sayı:1-2, 2011, s. 285; Didem Algantürk Light, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortaları, Arkan Yayınları, İstanbul 2002; Atilla Altop, Özellikle Taşınır Yatırım Mallarına İlişkin Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, Ankara 1990; Arkan, s. 441; Çetingil, Finansal Kiralama, s. 39–41; Kerim Atamer, Gemi ve Yük Alacaklısının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV, Ankara 1997, s. 221.

¹⁸ Sözer, Deniz Ticareti II, s. 609; Atamer, Deniz İcra Hukuku, s. 172.

Donatan başlıklı 1061. maddenin ikinci fıkrası aşağıdaki şekildedir.

“Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi

alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez.”

¹⁹ 3226 sayılı mülga FinKırK. m. 19/2 hükmü aşağıdaki şekildedir.

“Kıracı aleyhine icra yoluyla takip yapılması halinde, icra memuru, finansal kiralama konusu malların takibin dışında tutulmasına karar verir. İcra memurunun kararına karşı yedi gün içinde itiraz edilebilir.”

²⁰ Bkz.: 17. Dipnotta adı geçen eserler.

²¹ Örneğin İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi tarafından verilen bir kararda Davalı; “İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin "Denizcilik İhtisas Mahkemesi Sıfatıyla" davacının talebine konu ettiği alacağı deniz alacağı olarak değerlendirildiğini, TTK'nın 1352. maddesinde deniz alacağının tanımlandığını, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin bu değerlendirmesinin ışığında varmış olduğu sonucun TTK'nın 1352/1. maddesine aykırı olduğunu, TTK'nın 1353/1. maddesindeki "...

Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez." hükmü uyarınca, İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi tarafından verilen ihtiyati tedbir kararının kaldırılması gerektiğini" ifade ederek deniz alacağı olarak belirlenen bir alacağın teminat altına alınabilmesi için geçici hukuki koruma türlerinden ihtiyati tedbir yolunun değil ihtiyati haczin uygulanması gerektiğini iddia etmektedir. Bkz.: İstanbul BAM, 44. HD., E. 2021/320 K. 2021/348 T. 25.3.2021.

²² Bkz.: İstanbul BAM, 44. HD., E. 2021/320 K. 2021/348 T. 25.3.2021, "... numaralı Finansal Kiralama Sözleşmesini serbest iradesi ile imzaladığından, teminata ilişkin sözleşme hükmü dikkate alındığında teminat alınmasına ilişkin istinaf sebebinin yerinde olmadığı, alacak finansal kiralama sözleşmesinden doğup, deniz alacağı olmadığından, TTK'nın 1363. maddesinin birinci fıkrasının, "Deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat

vermesi zorunludur." düzenlemesi kapsamında tedbir talep eden tarafın teminat yatırması gerektiğine ilişkin talebin de yerinde olmadığı tespit edildiğinden... mahkemece tedbir kararı verilmesinde ve esas davanın açıldığı mahkemece tedbire yapılan itirazın reddinde hukuka aykırılık bulunmadığından, davalı vekilinin tüm istinaf taleplerinin 6100 Sayılı HMK'nın 353/1-b/1. maddesi gereğince reddine karar verilmesi gerekmiştir." Kanaatimizce Mahkeme'nin vardığı sonuç doğru olmakla birlikte; finansal kiralama sözleşmesinden doğan bir alacağın deniz alacağı olamayacağı anlamına gelen ifade yerinde değildir. Zira söz konusu olayda da deniz alacağı olarak nitelendirilebilecek bir alacak mevcuttur. Fakat bu durumda artık alacağın niteliği önemli değildir. Yukarıda da belirtildiği gibi finansal kiralama şirketinin kendi yatı üzerinde ihtiyati haciz talep etmesine olanak verebilecek bir hukuki düzenleme mevcut olmadığı gibi bu durum mantığa da aykırıdır. Mahkeme'nin sonuca varırken bu hususları değerlendirmesi gerekirdi.

Ayrıca bkz.: İstanbul BAM, 16. HD., E. 2020/1696 K. 2020/1807 T. 23.10.2020; Ankara BAM, 19. HD., E. 2018/584 K. 2019/824 T. 4.4.2019.

KAYNAKÇA

Atila Altop: "Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizdeki Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar", Deniz Hukuku Dergisi, 1998, S. 3-4, s. 17-47. (Finansal Kiralama)

Atila Altop: Özellikle Taşınır Yatırım Mallarına İlişkin Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, Ankara 1990.

Bülent Sözer: Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Finansal Kiralama Sözleşmesi İle Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar, Vedat Kitapçılık, 2010.

Bülent Sözer: Deniz Ticareti Hukuku – II, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016. (Deniz Ticareti Hukuku II)

Didem Algantürk Light: Deniz Sigortaları Hukukunda Kulüp Sigortaları, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2002

Emine Yazıcıoğlu: Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020. (Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku)

Ergon Çetingil: "Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması İle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar", Deniz Hukuku Dergisi, 1999, S:1-2, s. 7-33. (Finansal Kiralama)

İbrahim Ağsakal: "Finansal Kiralama Sözleşmesinde Sigorta Yükümlülüğü", Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: XV, Sayı:1-2, 2011, ss. 273 – 284.

İbrahim Ağsakal: "Finansal Kiralamaya Konu Gemiler Üzerindeki Gemi Alacaklısı Hakkı" Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi HAD, C.19 S.3, 292-322. (Finansal Kiralama)

Kerim Atamer: Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV Deniz İcra Hukuku, Oniki Levha Yayınları, 2019. (Deniz İcra Hukuku)

Kerim Atamer: "Gemi ve Yük Alacaklısının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV, Ankara 1997, ss. 203-299.

Mertol Can: "Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketlerine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Sahibine Bahşettiği Kanunî Rehin Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar, XVI, 14 Mayıs 1999, ss. 197-219. (Finansal Kiralama)

Sabih Arkan: "Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar", Prof. Dr. Haluk Tandoğan'ın Hatırasına Armağan, Ankara 1990, s. 435-443.

Turgut Kalpsüz : Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988.

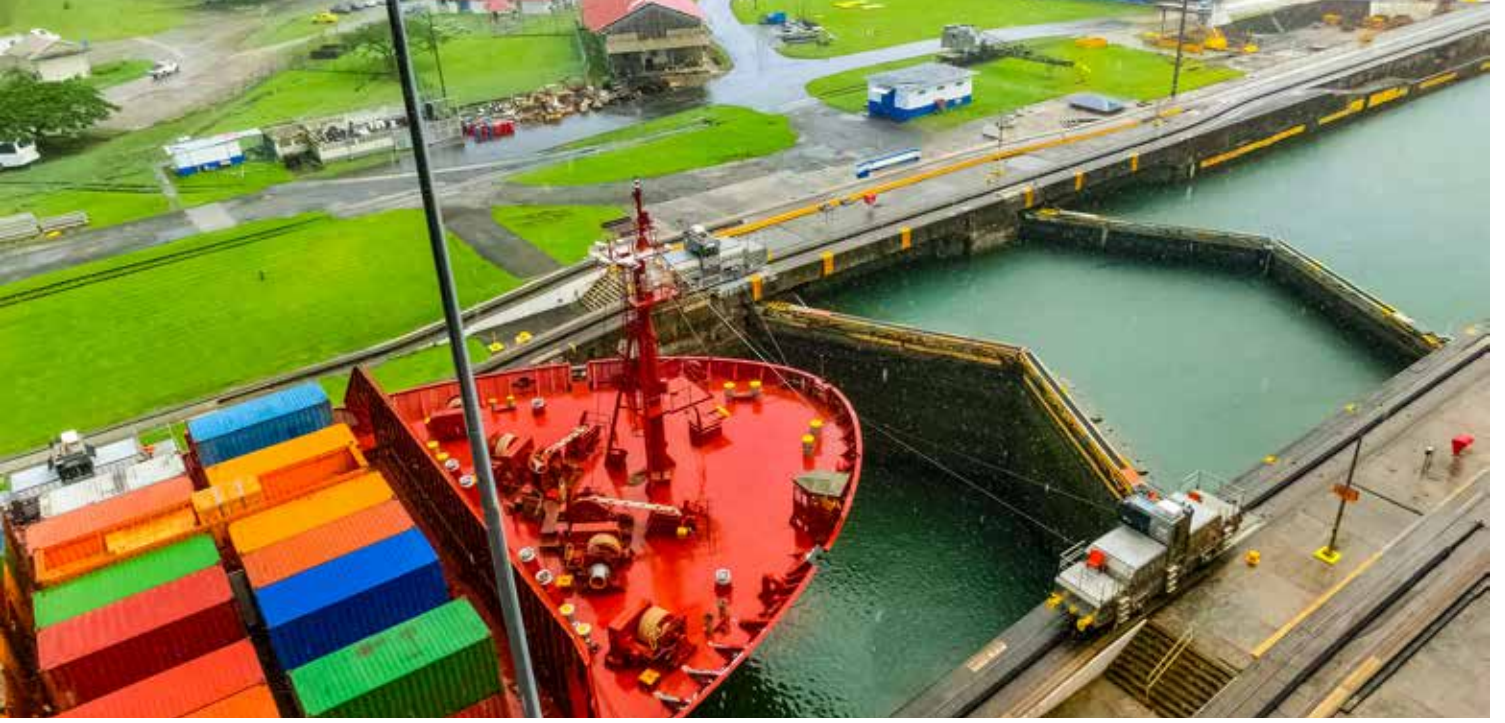
Kararlar: İstanbul BAM, 16. HD., E. 2020/1696 K. 2020/1807 T. 23.10.2020.

Ankara BAM, 19. HD., E. 2018/584 K. 2019/824 T. 4.4.2019.

İstanbul BAM, 44. HD., E. 2021/320 K. 2021/348 T. 25.3.2021.

* Pîrî Reis Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı, Araştırma Görevlisi

PANAMA KANALI'NDA KURAKLIK KRİZİ



Panama Kanalı, uzun bir süredir yağmursuzluğun yarattığı sıkıntılarla karşı karşıya. Bu nedenle, kanal yetkilileri gemi geçişlerine sınırlama getirmiş bulunuyor. Eylül ayında, Panama Kanalı İdaresi büyük gemilerin tam yüklü olarak kanaldan geçiş yapamamaları nedeniyle yük miktarını 50 foot'tan 44 foot'a düşürdü. Ardından, her bir geçiş için on milyonlarca galon tatlı su gerektiğinden geçiş sayısını sınırlama kararı aldı.

Yetkililer, kanaldan normal zamanda geçen günlük gemi sayısı 36 iken, bunun 32'ye düşürülmesini talep ettiklerinde; tarihler ekim ayını gösteriyordu. İlerleyen haftalarda, gemi geçişini kademeli olarak Kasım'da 24'e ve Aralık'ta 22'ye düşürdüler. Ayrıca, Ocak'ta gemi geçişlerinin 20'ye, Şubat'ta ise 18'e çekilmesi planlandı. Bu arada, daha önceki planın aksine, kasım ortasında Panama Kanalı yetkilileri, yapay Gatun Gölü'nün şu anki ve beklenen seviyesinin kanal için gereken suyu sağlaması nedeniyle Ocak ortasından itibaren günlük geçiş slotlarının 18'den 24'e yükseltileceğini duyurdu. Bu haber trafiğin rahatlaması açısından bir miktar umut vermiş olsa da, müşteri limiti olması ve ihale süreçlerinde slotların en yüksek teklife göre önceliklendirilmesi nedeniyle navlun oranlarında şu ana kadar pek bir gevşeme görülmedi. Panama Kanalı'nda yaşanan sıkıntıları Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar ve UTİKAD Yönetim Kurulu Üyesi ve Denizyolu Çalışma Grubu Başkan Yardımcısı Özgecan Er Çevlik değerlendirdi.

HÜSEYİN ÇINAR: UZAK MESAFE ÇALIŞAN BÜYÜK TONAJLI GEMİLERİMİZ BU KRİZDEN ETKİLENİYOR

Panama Kanalı, diğer seçeneklere göre daha hızlı olması nedeniyle ABD'nin doğu sahil limanları ticareti için popülerdir.

Süveyş Kanalı'nı kullanarak Shenzhen, Çin'den Miami, Florida'ya bir yükün denizden taşınma süresi 41 gün iken, Panama Kanalı'ndan taşınması sadece 35 gün sürüyor.

ABD'deki konteyner trafiğinin yüzde 40'ı her yıl Panama Kanalı'ndan geçiyor ve bu da yıllık yaklaşık 270 milyar dolarlık kargo anlamına geliyor. Kanal aynı zamanda tarım sektörü için de önemli bir geçiş kapısı olmakla birlikte,



HÜSEYİN ÇINAR
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL
SEKRETERİ

kısıtlamalar tahıl ihracat sezonunun ciddi anlamda başlamasıyla birlikte geliyor. ABD, 2022'de soya fasulyesinin yüzde 26'sından fazlasını ve mısırın yüzde 17'sini Panama Kanalı aracılığıyla öncelikle Asya'daki pazarlara ihraç etti .

Diğer taraftan Panama Kanal Otoritesine göre, bir gemiyi kilitlerden birinden geçirmek için yaklaşık 50 milyon galon tatlı su gerekiyor. Panamax kilitleri Neo-Panamax kilidine kıyasla daha fazla su kaybeder. Neo-Panamax kilitleri, bir geminin kilitlerden geçişi sırasında kullanılan suyun %60'ını geri kazanabilen bir su geri kazanım sistemine sahiptir. Panamax şeritleri, Neo-Panamax kilitlerinin suyu yeniden yakalama özelliğine sahip değildir.

Panama Kanal Otoritesi yağmur mevsiminin sonu yaklaştıkça Panama Kanalı'nın su seviyelerinin yeterince iyileşmediğini ve günlük geçiş ve gemi su çekimine ilişkin sınırlamaların 2024 boyunca devam edeceğini ifade etmiştir. Bu nedenle de Çin, Japonya, Güney Kore ve ABD'nin belirli bölgeleri arasındaki ticaret etkilenmeye devam ediyor.

Uzun süren kuraklık nedeniyle su tasarrufu sağlamak amacıyla 2023 yılının başlarında uygulanan kısıtlamalar, dünya ticaretinin tahminen %5'ini gerçekleştiren

önemli küresel su yolundan geçiş için bekleyen gemilerin yığılmasını sebep oldu ve Noel sezonu etkisiyle daha pahalı navlun maliyetlerine katkıda bulundu.

Genelde kanalda kasım ayındaki yağışlı mevsimin sonunda gölün su seviyesi yaklaşık 27 metreye (89 fit) ulaşıyor ve ardından kuru mevsimin sona ermesinden sonra 26 metrenin (85 fit) biraz altına düşüyor. Panama Kanalı Gatun Gölü su seviyesi projeksiyonuna göre Mart sonuna kadar su seviyesinin 80.5 fit düzeylerine düşmesi bekleniyor . Ancak kanalın kapanması gibi bir durum söz konusu olabilir mi? Uzmanlar bunun mümkün olmadığını belirtiyorlar. Panama Kanal Otoritesinin kanal su oranının yönetimine ilişkin yaklaşık 50 yıllık bir planlaması olduğu biliniyor.

Ancak 2023 yılının oldukça kurak geçmiş olması su rezervlerini tutmak için tasarrufun daha erken başlatılmasına sebep olmuş, neticesinde okyanus ötesi geçiş yapmak isteyen gemilerin birikimine sebep olmuştur. Bu da dünya ticaretinin kırılganlığını ortaya koyuyor. Normal koşullar altında 36 geminin geçiş yapmasına izin verilirken, bu sayı Eylül 2023 ayında her gün 32'ye kadar olacak şekilde düşüş göstermiştir. Gemi su çekimi de 2023 başında 50 fit yerine maksimum 44 fit ile sınırlanmıştır.

Panama Kanal Otoritesi Başkanı Ricaurte Vasquez'in 2023 yılında yaptığı açıklamada "Bunun Panama'nın şimdiye kadar yaşadığı en kötü kuraklık olmasa da çok uzun sürebileceğini ve küresel ekonomi için ciddi sonuçlar doğurabileceğini" söyledi. Su yolunu besleyen Gatun Gölü'ndeki su seviyeleri, 2022 Eylül ayında 26,6 metre iken, 2023 yılının aynı ayında 24,2 metre (79,7 feet) olmuştur. Vasquez, kuraklığın 12 aydan fazla sürmesi durumunda kanalın hava durumu modellemesini değiştirmek zorunda kalabileceklerini ve bunun da daha fazla kısıtlamayı tetikleyebileceğini eklemiştir. Ülkemiz açısından bu kısıtlamanın deniz ticaretimizi etkileyeceğini düşünmemekle birlikte, uzak mesafe çalışan büyük tonajlı



ÖZGEÇAN ER ÇEVLİK
UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ /
DENİZYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKAN
YARDIMCISI

gemilerimizin bundan etkilenmemesi kaçınılmaz olacaktır.

ÖZGEÇAN ER ÇEVLİK: BULK VE TANKER YÜKLER KISITLAMALARDAN ETKİLENİYOR

Amerika'nın batı kıyıları ile Avrupa arasındaki, doğu kıyıları ile Asya arasındaki denizyolu seyir süresini büyük oranda kısaltan ve geçmiş 1881 yılına kadar dayanan Panama Kanalı'nda kuraklık, yani kanaldan geçište yararlanılan tatlı su miktarındaki azalma sebebiyle geçiş sayısı yaklaşık yüzde 40 oranında azalmış durumda. Yüksek sıcaklıklar, geciken yağış mevsimi ve El Nino sebebiyle su seviyelerini korumak amacıyla geçen mart ayından bu yana kanaldan geçen gemilere günlük geçiş ve ağırlık kısıtlamaları getirildi.

Kanal geçişi için oluşturulan ve yapay bir göl olan Gatun Gölü, nüfusu 2 milyondan fazla Panama şehrinin su ihtiyacını da karşılıyor. Özellikle enerji sevkiyatı için tercih edilen kanalın kısıtlı kullanımının potansiyel olarak akaryakıt fiyatları üzerinde etkili olması bekleniyor.

1 Ocak'ta Panama Kanalı İdaresi transit slot sayısını günde 22'den 24'e çıkardı. Kısıtlamalardan önce günlük transit sayısı 34 ila 38 civarındaydı. Konteyner gemileri slot bulmaya devam ederken bulk ve tanker yükler kısıtlamalardan etkileniyor.

Müsilajı unuttuk!



* PROF. DR. MUSTAFA SARI

Birden hayatımıza girip, Marmara Denizi'ni kabus gibi saran müsilaj 2021 yılının ilkbahar aylarında hepimizi çok korkuttu. Denizin yüzeyini kaplayan sarı köpükler aklımızı başımızdan aldı. Gazetelerin ilk sayfalarında, sosyal medyanın çok tıklanan gönderilerinde, televizyonların ana haberlerinde aylarca kendine yer buldu. Nisan ortasında başlayan müsilajlı deniz yüzeyi görüntüleri ekolojik döngüye uygun olarak ağustos ayı gibi görünmez oldu. Görünmeyenin olmadığına hükmetmek işimize geldi. Önce kötümser bir kaygıyla takip ettiğimiz süreç yavaş yavaş gündemimizden çıktı ve rahatladık.

2021 yılı dünyanın birçok bölgesinde ekolojik ve meteorolojik felaketlerin daha yoğun olarak görüldüğü nadir yıllardan oldu. Henüz müsilaj görünmez hale gelmeden Karadeniz Bölgesi'nde ardi ardına sel felaketleri yaşadık. Ardından Akdeniz ve Ege bölgelerinde yürekleri dağlayan orman yangınları gündemimize oturdu. Zaten halen maskeyle dolaştığımız



Müsilaj çamuruna gömülmüş pına

pandemi günleri devam ediyordu. Yani müsilajın çabuk gündemden düşmesini sağlayacak yeterli gerekçemiz vardı demek istiyorum. Unutmak belki de insan için en kıymetli bilişsel olaylardan birisi. Yoksa çocukluğumuzdan itibaren yaşadığımız iyi kötü o kadar şeyi zihnimizde bir bagaj olarak taşırken, yeni bir güne nasıl odaklanabiliydik ki? Akıllı varlıklar olarak yaşadıklarımızdan ders çıkarmak da sanırım en büyük vasıflarımızdan birisi. Bu yüzden başımıza gelenler bizim için öğretici süreçlere dönüşür ve benzer olayları tekrar tekrar yaşamak zorunda kalmayız.

MÜSİL AJ GERİ DÖNER Mİ?

Müsilaj görünmez olduktan sonra sanırım benim gibi akademisyenlere en sık sorulan soru bu oldu: Müsilaj geri döner mi? En sonda söylenecek olanı başta ifade ederek devam edelim: Evet müsilaj geri dönecek, ama zamanını bilmiyoruz! Çünkü müsilaj bir sonuç. Hiçbir sonuç, onu ortaya çıkaran nedenler ortadan kalkmadan gündemden çıkmaz. Benim gibi akademisyenlerden oluşan bir kurul oluşturur, müsilajın nedenleri üstünde tartışın dersiniz ortaya yüzlerce faktörün çıktığını hayretle görürsünüz. Ancak 1700'lü yıllardan beri bilim dünyasının bildiği müsilajın 2021 yılındaki gibi felaket boyutunda görülmesi için deniz yüzeyi sıcaklıklarının ortalamadan yüksek, kirliliğe bağlı azot ve fosfor yükünün ortalamadan fazla, denizdeki düşey karışımların ortalamadan az olması gerekmektedir. Bu üçlü tetikleyicilerden birisi olan deniz yüzeyi sıcaklıklarının ortalamadan



Müsilaj sonrası artan ipliksi algler ve makrofitler

yüksek olmasının temel nedeninin iklim değişimi olduğunu biliyoruz. Azot ve fosfor yükünün fazla olması da tesadüfi değil. Zira Marmara Denizi çevresinde yaşayan 25 milyon insanın atıkları, Türkiye'nin yarısına hizmet sunan endüstrinin atıkları, yoğun tarımsal faaliyetler sonucu önce akarsulara, sonra denize ulaşan binlerce ton zehir ve gübre kalıntıları doğru düzgün arıtılmadan denize ulaşıyor. Yani azot ve fosfor yükü doğrudan insan eliyle artırılıyor. Diğer bir tetikleyici olan denizdeki düşey karışımların azlığı üzerinde hava şartlarının da etkisi olsa da esas olarak Marmara Denizi'nin orijinal ikili su yapısından kaynaklandığını biliyoruz.

Bu üçlü tetikleyiciden deniz yüzeyi sıcaklıkları ve Marmara Denizi'nin orijinal yapısından kaynaklanan düşey karışımların azlığına müdahale olamayacağımız da ortada. Bu durumda aslında elimizde müdahale edilebilecek tek bir tetikleyici kalıyor: Marmara Denizi'nin atık yükünü azaltmak! Yani Marmara Denizi'ni kirliletmemek!

Marmara Denizi Eylem Planı kapsamında oluşturulan <https://marmarahepimizin.csb.gov.tr/> adresini ziyaret ettiğimizde yapılan en son koordinasyon kurulu toplantısı sunumlarında mevcut atıkların ancak %52'sinin ileri biyolojik arıtmadan geçtiği yani gerçek anlamda arıtıldığı, geriye kalanın neredeyse hiç arıtılmadan denize akmaya devam ettiğini görüyoruz. Hangi sektörün daha çok kirlittiği önemsiz olsa da "Suç samur kürk olsa kimse giymez" atasözüne uygun olarak hiçbir sektörün



Müsilaj sonrası artan tüp anemonlar

sorumluluk almak istemediği de acı bir gerçek. Örneğin güncel verilere göre 25 milyon insandan kaynaklanan evsel atıklar, endüstriyel atıklar, zehir kanalına dönüşmüş Ergene Nehri, Nilüfer Çayı, Gönen Çayı gibi koca koca akarsular denize akarken, gemi kaynaklı kirliliklere dikkat çekmek hoşumuza gidebiliyor.

Bir taraftan atık yükünü azaltırken bir taraftan deniz ekosistemini güçlendirmek için yapılması gereken ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçilmesi ve koruma alanları oluşturulması konularında da kayda değer yol alamadığımız ortada. Yani ne atık yükünün azaltılmasında ne mevcut ekosistemin iyileştirilmesinde karnemiz çok iyi. Bu durumda soruyu ben sorayım: Müsilajı tetikleyen ve müdahale edilebilir elimizdeki tek parametre olan kirlilik yükünü azaltmadığımız ortadayken, diğer iki tetikleyici gündemde olmaya devam ettiğine göre yeni bir müsilaj felaketiyle karşılaşma olasılığımız var mı yok mu?

MARMARA DENİZİ'NDE SON DURUM

Marmara Denizi, yüzölçümü itibarıyla küçük bir deniz. Ama Türk Boğazlar Sistemi ülkemizin çevresindeki tüm denizleri birbirine bağlayan bir koridor. Yani Marmara Denizi'ne sadece hacim veya alan olarak bakmak yanlış olur. Eğer Marmara Denizi zarar görürse Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de balıkçılık sektörünün temelini oluşturan balık popülasyonları çöker. Bu yüzden Marmara Denizi ülkemiz denizlerinin kalbidir. O kalp durmamalı ve sağlıklı bir şekilde çalışmalıdır. Çalışıyor mu? "Merak etmeyin, her şey yolunda!" demeyi benim gibi akademisyenlerin çok isteğinden emin olabilirsiniz. Ancak üzülerek sistemin çok hasar gördüğünü,



Müsilaj sonrası artan tüp anemonlar

halen sağlıklı şekilde çalışmadığını, bizim daha çok yardımımıza ihtiyaç duyduğunu belirtmem gerek. Yapılan bilimsel çalışmalar, diplerde biriken organik yük yüzünden oluşan oksijensiz bölgelerin yüzeye doğru yaklaştığını gösteriyor. Mesela birçok bölgede mevsimsel olarak değişmekle birlikte 60 m altında oksijen düzeyi halen kritik düzeyin altında. Hamsi, sardalya ve istavrit gibi küçük pelajik balık türlerinin bolluğu dörtte bir oranında, avcılığı yapılan bütün türler dikkate alındığında balık varlığının beşte bir oranında azaldığı bilimsel bulgularla ortaya çıkmış durumda.

Derinlerden yüzeye doğru yayılan oksijensiz bölgeler yüzünden köpek balıkları, vatozlar gibi derin su türleri daha sığ kıyısız alanlara doğru yayıldı. Bu yüzden balık ağlarında her zamankinden daha fazla köpek balığı ve vatoz görür olduk. Azalan balık stokları yüzünden denizin bereketi sayılan yunuslarla balıkçılar daha sık karşılaşır oldu. Bir taraftan balıkçının yunuslar yüzünden zarar gören av aracı miktarı ikiye katlanırken bir taraftan bu rastlaşmalar ne yazık ki çoğu zaman yunusların canıyla ödediği bir felakete dönüşmek üzere. Deniz dibine çökerek ince bir çamur tabakası olarak varlığını devam ettiren müsilaj çamuru, aslında deniz dibine hapsedilmiş CO2 deposu. Ekosistem esaslı balıkçılığa geçiş yapılmadığı ve kanunen yasak olmasına rağmen tebliğle serbest bırakılan bir çeşit trol ağı olan algarna ile avcılık yüzünden dipler tarla sürer gibi sürekli karıştırılıyor. Balıkçılar kendilerine göre dibin balık ağlarıyla karıştırılmasının denizin yenilenmesine katkı sağlayacağını ileri sürse de işin aslı

binlerce yıl içinde yavaş yavaş salınacak olan karbondioksitin birden deniz suyuna karışarak iklim değişimini hızlandırdığı acı bir gerçek olarak karşımızda duruyor.

SON SÖZ

Müsilaj sonrasında Marmara Denizi Eylem Planı kapsamında çok güzel işler yapıldı. Marmara Denizi'nin özel çevre koruma bölgesi ilan edilmesi onlardan birisi. Özel Çevre Koruma Bölgesi ilanından sonra Marmara'ya yakışır şekilde Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı bünyesinde Marmara Denizi ve Adalar Özel Çevre Koruma Bölgesi Daire Başkanlığı adında, bütün çalışmaları koordine edecek bir kurumsal yapı oluşturulmasını çok önemsemeliyiz. Hükümetler, bakanlar, bürokratlar değişir ama oluşan kurumsal yapılar kalır. Yine aynı bakanlık tarafından Marmara Denizi Bütünleşik Stratejik Planı hazırlanması ve tüm kurumlara bu bağlamda stratejik hedefler gösterilmesi Marmara Denizi ekosisteminin iyileştirilmesi için çok önemli adımlardan başka birisi.

Yani iyi yapılan işler var. Marmara Denizi'yle ilgili tüm kurum ve kuruluşların müsilaj öncesine göre çok daha yüksek bir farkındalıkla çalıştığı bir gerçek. Ancak 40 yıldır yapmadıklarımızı, üç yıl içinde yapamadığımız da bir gerçek. Tüm atık arıtma tesislerinin ileri biyolojik arıtmaya dönüştürülmesi hayati bir konu olmasına rağmen finansal yetersizlikler yüzünden halen müsilaj sonrası yapılmış ve işletmeye alınmış yeni bir ileri biyolojik arıtma tesisimiz yok ne yazık ki. Örneğin daha yakından izleyebildiğim Bandırma ve Erdek ileri biyolojik arıtma tesisleri en erken 2024 yılı sonunda açılacak durumda. Sürekli dile getirdiğimiz ancak bir türlü ilerleme sağlanamayan vatandaş düzeyinde bireysel çabaları harekete geçirecek ülke çapında bir farkındalık kampanyasından ne yazık ki halen haber yok. Müsilajın en yoğun yaşandığı günlerde müsilaj kümelerinden yaptığı yuvaya bıraktığı yumurtaları korumak için nöbet tutan çırçır balığı misali Marmara Denizi çevresindeki bilim insanlarının nöbette olduğunu söyleyebilirim. Bütün Akdeniz'de topluca ölen pinalar

Marmara Denizi'nde bir umut ışığı olarak yaşamaya devam ediyor. Marmara Denizi ekosisteminin restorasyonu için bilim dünyasıyla bakanlıkların, özel sektörün ve sivil toplum kuruluşlarının iş birliği içinde çalıştıklarını da sık sık basında görür olduk. Yani Marmara Denizi ekosisteminin iyileştirilmesi için çaba ve umut var. Ancak denizin restorasyonu için daha çok çabaya ve kurduğumuz yanlış ilişkiyi değiştirmemize ihtiyacı olduğu bir gerçek.

Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında denizle daha doğru bir ilişki içinde olmayı dileyerek noktalayalım yazıyı.



HATIRLAYALIM:

Müsilaj, denizel çevrede bozulan ekolojik ilişkiler sonucu besin piramidinin ilk basamağını oluşturan fitoplankton adını verdiğimiz minik bitkiciklerin aşırı çoğalması sonucu ortaya çıkan jelimsi yapıda, sümüksü bir oluşumdur. Müsilajın oluşmasından etkili çok sayıda faktör bulunur. Ancak eğer deniz olağandan daha sıcaksa, ortamda bulunan azot ve fosfor miktarı ortalamadan yüksekse, denizdeki karışımlar ortalamadan düşükse bu üçlü, müsilajın oluşması için tetikleyici bir rol oynar. Ortamda artan azot ve fosfor fitoplanktonun ışıklı yüzey sularında hızla çoğalmasına, birim hacimde onlu rakamlarda bulunması gereken bazı türlerin milyonlara çıkmasına neden olur. Bu olağandışı çoğalma aslında bitkisel plankton için stresli bir ortamın oluşmasına da neden olur. Bazı fitoplankton türleri stres şartlarında organik bileşiklerden oluşan hücre dışı salgılar oluşturur. Kompleks şekerlerden oluşan bu salgılar işte müsilajın ilk aşamasıdır. Sonra diğer mikroorganizmalar da sürece dahil olarak suyun içinde binlerce kilometre uzunluğunda örümcek ağına benzer lif görünümüne sahip tüm ışıklı bölgeyi sarar.

2021 yılında Nisan ayı ortalarında önce daha durağan su kütlelerine sahip koy ve körfezlerde, sonra bütün kıyılarda deniz yüzeyini kapladı. Günlerce su yüzeyini kapladığı için sığı kıyısız alanlarda oksijensiz alanlar oluşmasına neden oldu. Oksijen yetersizliği, solungaçları kaplama

gibi nedenlere bağlı olarak milyonlarca pelajik ve demersal balığın ölümüne neden oldu. Kompleks şekerlerden oluşan müsilaj, balıkların ağını denizden çekemez hale gelmesine neden oldu. Hamsi, istavrit, sardalya gibi balıkları başta olmak üzere özellikle gırgır gibi endüstriyel avcılık yapan balıkçıların %90'lar düzeyinde gelirlerini kaybetmesine neden oldu. Müsilaj ortamından avlanan balıkları yemekten kaygı duyan tüketiciler, zaten çok az avlanabilen balığı satın almaktan kaçındı. İnsanlar denize girmek istemedi. Daha çok orta gelir düzeyi yerli turizme hizmet sunan Marmara Denizi çevresindeki konaklama tesisleri boş kaldı. Turizme bağlı müsilajın neden olduğu kayıpların bir önceki yıla kıyasla en az %30 düzeyinde olduğu hesaplandı. Gemilerin, yatların filtrelerinin tıkanmasına neden olarak bakım ve onarım maliyetlerinin artmasına neden oldu.

Müsilaj sadece deniz yüzeyinde görülen köpüklerden ibaret değildi. Yüzeyde gördüklerimiz aslında toplam müsilajın binde birisi bile değildi. 11350 km² yüzey alanına sahip Marmara Denizi'nin yüzeyden 30 m derinliğine kadarki tüm ışıklı su kolonunda en az 8 ay boyunca müsilaj oluşumu devam etti. Su kolonunda oluşan müsilajın çok az bir kısmı yüzeye çıkarken büyük bir kısmı dibe çöktü. Deniz dibi kum ve çamurdan ibaret boş bir alan değil. Deniz dibine tutunarak yaşayan mercanlar, süngerler, dipte sedimentin içine gömülerek yaşayan tüplü kurtlar, dip bölgeyi kendine mekan

tutmuş vatoz gibi canlılar bunlardan sadece birkaçı. Su kolonunda askıdaki müsilaj zamanla dibe çöktü ve binlerce organizmanın yaşam döngüsünü bozdu. Kıydan itibaren 30 m derinliğe kadar yer alan bütün sünger toplulukları öldü mesela. Prens Adaları ve Marmara Adaları çevresinde yer alan yumuşak süngerlerde çok büyük kayıplar ortaya çıktı. Dibe çöken müsilaj kalınlığı yer yer değişse de 10 cm'den daha kalın, ince kolloidal yapıda bir çamur tabakasının bütün Marmara'nın dibini örtmesine neden oldu. Tabii ki ekonomik kayıplar önemliydi ama Marmara Denizi'ni belki onlarca yıl etkileyecek büyük bir ekolojik yıkıma neden oldu müsilaj.

Müsilajın ortaya çıkardığı bu etkileri ortadan kaldırmak üzere tüm tarafların katılımıyla oluşturulan Marmara Denizi Eylem Planı hazırlanarak uygulanmaya başlandı. Eylem Planının bazı maddelerini hatırlayalım. Koordinasyon Kurulu, Bilim ve Teknoloji Kurulu oluşturuldu. Marmara Denizi Bütünleşik Stratejik Planı hazırlandı. Marmara Denizi Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edildi. Marmara Denizi çevresindeki tüm atık arıtma tesislerinin ileri biyolojik arıtmaya dönüştürülmesi için karar alındı. Marmara Denizi'nde ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçilmesi ve koruma alanları oluşturulması yönünde kararlar alındı.

**BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜN. DENİZCİLİK FAK.
ÖĞRETİM ÜYESİ**

Türkiye'nin en büyük barç filosu ile PO/Marine hizmetinizde.

Her yıl iç pazarda 34.000, transit pazarda 3000'in üzerinde
gemiye 18 barç ve toplamda 25.000 ton ikmal kapasitesi ile
hizmet veriyoruz. Transit ve iç pazarda yılda 1.000.000
tonun üzerinde satış gerçekleştiriyoruz.

Birlik tarihinde ilk kez 2 milyar dolar sınırını aşmayı hedefliyoruz



* CEM SEVEN

Cumhuriyetimizin yüzüncü yılında gemi yat ve hizmetleri ihracatçıları olarak kurulduğumuz 2010 tarihinden beri en yüksek sektör ihracat rakamına ulaşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Gemi yat ve hizmetleri sektörü Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü yılında 1 milyar 940 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirerek Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin kurulduğu 2010 yılından bu yana en yüksek yıllık ihracat rakamına ulaştı. Sektörümüz Türkiye'de tüm ihracatçı sektörler arasında ihracatını en çok artıran ikinci, sanayi sektörleri içinde ise ihracatını yıllık bazda en çok artıran sektör oldu. Tersanelerin öncülüğünde yan sanayi sektörümüzün de katkılarıyla bu anlamlı başarıya ulaştık.

2023 yılında gerçekleştirdiğimiz ihracatın içerisinde en büyük payı son yıllarda olduğu gibi yine balıkçı gemileri aldı. 2023 yılında Türkiye'den toplam 487 milyon dolar tutarında, kilogram birim satış fiyatı 29,74 dolar değerinde balıkçı gemisi ihracatı

gerçekleşti. Balıkçı gemisi ihracatımız yıllık bazda 328 milyon dolardan 487 milyon dolara yükseldi. Bu da dünya genelinde balıkçı gemisi ihracatında yıllardır süregelen en çok ihracat gerçekleştiren ülke olma durumumuzun devamı anlamına geliyor. Türk tersaneleri birçok inovatif unsur ve ileri teknoloji gerektiren balıkçı gemisi üretiminde şu an dünyanın en önemli merkezi konumunda. Balıkçı gemileri ürün grubunda en çok ihracat gerçekleştirdiğimiz ülkeler sırasıyla Norveç, Faroe Adaları ve Kanada.

İHRACAT ARTIŞINA EN BÜYÜK KATKI YATLARDAN GELDİ

2023 yılında ihracat artışımıza en büyük katkıyı sağlayan ürün grubu ise yatlar oldu. Türkiye'nin dünyanın en büyük üreticileri arasında yer aldığı yat sektöründe 2023 yılında 408 milyon dolarlık ihracata ulaştık.

Bundan birkaç yıl öncesine kadar yat sektörü özelinde yıllık ihracatı 100 milyon doların üzerine çıkarmayı hedeflerken, son iki yılda sırasıyla 255 ve 408 milyon dolarlık ihracat rakamlarını yakalamak gelecek yılların ihracat hedeflerine ulaşmak noktasında da bizleri umutlandırıyor. İhracatımızın lokomotifini ürün grupları arasında römorkörler de var. Bu yıl 313 milyon dolarlık römorkör ihracatı gerçekleştirerek bu alanda da en yüksek ihracat rakamımıza ulaştık. Birçok yenilikçi teknoloji ve çevre dostu üretim tekniğiyle Türkiye'nin römorkör ihracatçı firmaları ülkemizi bu alanda dünyanın en önemli birkaç ülkesinden birisi haline getirmeyi başardı.

Türkiye'nin tüm ihracatçı sektörleri için kilogram başına ihracat değeri 1.5 dolar seviyesinde gerçekleşirken, bu rakamın sektörümüz iştegi sahasına giren ürünler için yeni inşa gemi ve yatlarda 30 doların üzerinde bir ortalama ile gerçekleşmesi de üretmekte olduğumuz ürünlerin katma



değerine ilişkin önemli bir gösterge. Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak sektörde faaliyet gösteren diğer sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte sektörümüzü uluslararası arenada daha bilinir ve tercih edilir bir konuma getirmek için yürüttüğümüz faaliyetlerimizin, ihracatçı firmalarımızın ihracata ilişkin sorunlarına dair girişimlerimizin ihracat rakamlarına yansımalarını görmekten mutluluk duysak da sektörümüz hala gerçek potansiyelini sergilemekten uzak.

Gerekli desteklerin sağlanması halinde üretim, ileri teknoloji kullanımı ve yaratılacak istihdamla ülke ekonomisine daha büyük katkılar sağlayabileceği ise aşikâr.

2023 yılında Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak gerek yurtiçinde gerek yurtdışında birçok faaliyet gerçekleştirdik. Norveç'te Norshipping, Rusya'da Neva, Hollanda'da Europort fuarlarının Türkiye milli katılım organizasyonlarını hazırladık. Monaco Yacht Show Fuarı'na stant ile katılım sağlayarak hem ülkemizin yat sektöründeki durumunu yat sektörünün kalbinin attığı Monaco'da anlattık, hem de



fuarda standı bulunmayan firmalarımıza bir görüşme, buluşma alanı yarattık.

ZAMANIN PEŞİNDE, HATTA ÖNÜNDE KOŞUYORUZ

Tasarım, gemi ve yat inşa sektörünün temel unsurlarının başında gelen önemli bir kavram. Aralık ayında Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışmaları'nın on ikincisini gerçekleştirdik.

Birliğimizin kuruluşundan itibaren her yıl düzenlediğimiz Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışmaları ile hem sürdürülebilirlik, inovasyon, mühendislik becerisi ve estetik unsurları bir araya getiriyor hem de yarışmacılarımızın kendilerine ve sektörümüze yeni bir vizyon kazandırmalarını sağlamaya çalışıyoruz; iş gücümüze ve de tasarım kültürüne dair kazanımlar edinmeyi hedefliyoruz. Malumunuz olduğu üzere, gemi ve yat inşasında teknolojik yenilikler ivmelenerken devam ediyor. Verimliliğin artmasına yönelik dizayn edilmiş ve daha çevreci unsurlara haiz yeni tip gemiler

ve yatlar tersanelerimizde inşa halinde. Karbon ve zehirli gazların salınımının azaltılması amacıyla alternatif yakıtların kullanılmasında baş döndürücü bir ilerleme mevcut.

Daha öncesinde, uzun bir zaman diliminde yeni inşalara intikal edeceği düşünülen elektrik, amonyak, hidrojen ve metanol tahmin edilenden daha kısa süre içinde kullanılmaya başladı. An be an teknoloji değişiyor; adeta zamanın peşinde, hatta önünde koşuyoruz. Daha çevreci bir dünya kültürüne doğru hızla ilerlerken artan talebin karşılanmasında tersanelerimize büyük iş düşecek. 2023 Eylül ayında açıkladığımız sürdürülebilirlik eylem planımız ile birlikte küresel gemi ve yat taleplerinin, insan sağlığına ve çevreye duyarlı teknoloji ve inovasyon bazlı üretim teknikleri kullanarak, ekolojik, ekonomik ve sosyal koşulları devam ettirecek karşılanmasını sürdürülebilirlik vizyonumuz olarak belirledik. Tüm bu faaliyetleri yürütürken aynı zamanda ihracatımızda sürekliliği sağlayabilmek

adına üye firmalarımızdan gelen görüşler dâhilinde sektörümüzün çözüm bekleyen sorunlarını derleyerek ilgili makamlara sunmaya devam ettik.

İhracatımızdaki bu büyük artışın sürdürülebilir olması için teminat mektubu, işçilik maliyetlerinin yüksekliği, sektöre özel destek mekanizmalarının olmaması gibi temel problemlerimizin çözümü için girişimlerde bulunmayı sürdürdük.

2023 yılında kırdığımız ihracat rekorunu 2024 yılında daha ileriye taşımayı ve birlik tarihimizde ilk kez 2 milyar dolar sınırını aşmayı hedefliyoruz. Global anlamda sektörümüzü etkileyen önemli yeni gelişmeler ortaya çıkmazsa, tersanelerimizde inşa edilmekte olan gemi ve yatların planlanan şekilde teslim edilebilmesi halinde bunu başaracağımıza inanıyoruz.

*** GEMİ YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILAR BİRLİĞİ
YÖN. KUR. BŞK.**

TÜRK DONANMASI'NIN GÜCÜNE GÜÇ KATAÇAK GEMİLER GÖREVE BAŞLADI

STM ana yükleniciliğinde inşa edilen Türkiye'nin ilk milli fırkateyni TCG İSTANBUL (F-515), Lojistik Destek Gemisi TCG ÜTGM. ARİF EKMEKÇİ (A-575), Denizde İkmal Muharebe Destek Gemisi TCG DERYA (A-1590) ve MARLİN Silahlı İnsansız Deniz Aracı (SİDA) Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın da katıldığı törenle teslim edildi.



Türkiye'nin tam bağımsız savunma sanayii hedefi doğrultusunda yenilikçi ve milli çözümler geliştiren STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., Türk Donanması'nı milli ve modern savaş gemileriyle donatmaya devam ediyor. Türk Deniz Kuvvetleri'nin Mavi Vatan'da gücüne güç katacak, dört yeni deniz platformunun teslimat töreni 19 Ocak'ta Yalova'da bulunan Sefine Tersanesi'nde yapıldı. Törene, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Milli Savunma Bakanı Yaşar Güler, Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. Haluk Görgün, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu, STM Genel Müdürü Özgür Güteryüz, Sefine Tersanesi Yönetim Kurulu Üyesi Celal Koloğlu ve çok sayıda davetli katıldı.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan teslim töreninde yaptığı konuşmada savunma alanında güçlü olmayan milletlerin istikballerine güvenle bakmasının mümkün olmadığına dikkat çekerek "Bulduğumuz bölge,

dünyadaki çatışmalar, siyasi krizlerin, çekişmelerin en yoğun olduğu coğrafyadır. Rusya Ukrayna savaşında, Gazze'deki katliamlara, Suriye'deki zulümden, Libya'daki krize kadar insanlığın gündemini meşgul eden her hadise hemen yanı başımızda vuku buluyor. Türkiye tüm bu gerilimlerin ve krizlerin ortasında ayaklarına yıllardır takılan çelmelere rağmen istikrar abidesi olarak adından söz ettiriyor. Sadece istikrar ve iç barışı korumakla kalmıyoruz; aynı zamanda çatışmaların sona ermesi, bölgemizde huzurun hâkim olması için gayret sarf ediyoruz" dedi.

DENİZLERE HÂKİM OLAN CİHANA HÂKİM OLUR

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan konuşmasına şöyle devam etti: "Türkiye olarak tüm bu yaşananlar özellikle de bunların karşısında sesini en fazla yükselten, en güçlü tepkiyi veren ülkelerden birisi biziz. İnsani yardımlar noktasında da elimizden gelen çabayı gösteriyoruz. Bunun arka planında savunma sanayi alanında son 21 yılda attığımız kararlı adımlar var... Savunma sanayimiz 3500'ü aşkın firması ve 80 bini aşkın çalışanıyla Türk ekonomisine en yüksek katkıyı veren sektörlerden biri haline geldi... Önümüzdeki dönemde İHA ve SİHA'ların yanı sıra insansız ve otonom deniz araçlarından uçak gemilerine kadar çeşitli muharip deniz platformlarının geliştirilmesine ağırlık vereceğiz. Tüm bu adımları atarken şu gerçeği unutmuyoruz. Savunma sanayi hiç bir şekilde duraklamayı kabul etmeyen, sürekli çalışmayı gerektiren dinamik bir alandır. Bu çalışmaların öteye çalışması için savunma sanayine, paydaşlarına, kuruluşlara önemli vazifeler düşüyor. Hedefimiz savunma sanayinde



tam bağımsız bir Türkiye'dir. Herhangi alanda muadil projeler ve ürünler arasında kendi milli kuruluşlarımızı, firmalarımızı, kendi tasarım ve üretimimizi tercih etmek birinci önceliğimizdir. Acil ihtiyaçları dışarıdan temin yoluna gitsek bile planlamamızın omurgası mutlaka milli imkânlarla dayanmaktadır. Aksi halde hareket eden hiçbir kuruma izin vermeyeceğiz. Rabbim yar ve yardımcımız olsun. Teslim ettiğimiz yeni deniz platformlarının ülkemize ve savunma sanayimize hayırlı olmasını diliyorum. Denizin sakin provanız neta olsun."

STM Genel Müdürü Özgür Güteryüz de, Türk Donanmasının milli su üstü ve sualtı gemilerinde STM'nin önemli görevler üstlendiğini, Pakistan ve Ukrayna'ya askeri gemi ihracatları ile de Türkiye'nin ekonomisine katkı sağladığını belirtti.

Türkiye'nin ilk milli fırkateyni TCG İSTANBUL'un ana yüklenicisi olmaktan gurur duyduklarını kaydeden Güteryüz; "TCG İSTANBUL ile sahip olduğu tasarım ve teknolojiyle, dünyanın en gelişmiş ilk beş fırkateyni arasına adını yazdırmıştır. İstanbul Fırkateyni'nde hedeflenen yerlilik oranı yüzde 75'ken, Savunma Sanayii Başkanlığı ile yürüttüğümüz çalışmalar neticesinde gemimizin yerlilik oranını yüzde 80'e ulaştırmayı başardık" dedi.

INNOVATIVE SOLUTIONS

SUSTAINABLE RESULTS

By pairing our technical knowledge with the latest digital technologies, ABS leads the maritime industry in providing customers with innovative, tailored sustainability solutions that deliver results.



Learn more today at
www.eagle.org/sustainability.



MİLGEM PROJESİ KAPSAMINDA 4 YENİ GEMİ İÇİN KARAR ALINDI

Savunma Sanayii İcra Komitesi'nin Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın başkanlığında gerçekleştirdiği toplantıda MİLGEM projesi kapsamında dört gemi daha inşa edilmesine karar verildi.



Türk savunma sanayiinin eriştiği seviye, gelecek hedefleri ve kritik projelere ilişkin değerlendirmelerin yapıldığı toplantıda, askeri gemi projeleri kapsamında uçak gemisi tasarım aşaması, MİLGEM 9-10-11-12'nci gemilerinin (i sınıfı fırkateynler), açık deniz karakol gemilerinin, yeni tip çıkarma gemilerinin, yeni nesil mayın avlama gemisinin ve milli hücum botunun inşasına yönelik kararlar alındı.

MİLGEM Projesi kapsamında azami yurtdışı katkı payı ile 12 gemi tasarlandı. Savunma Sanayi İcra Komitesi, 2000 yılında MİLGEM Projesi'ni karara bağladı. 2004'te İstanbul Tersane Komutanlığı'nda MİLGEM Proje Ofisi kuruldu ve tasarım faaliyetleri başlatıldı. MİLGEM Projesi kapsamında inşa edilen ve Türkiye'nin ilk milli savaş gemisi olan TCG Heybeliada'nın ilk kaynağı 26 Temmuz 2005'te yapıldı. Türk Deniz Kuvvetleri'nin denizcilik ve muharebe isteklerini karşılayacak şekilde 22 Ocak 2007'de inşaatına başlanan TCG Heybeliada, 27 Eylül 2008 tarihinde denize indirildi ve 27 Eylül 2011'de hizmete girdi.

Türkiye'nin ikinci milli savaş gemisi olan TCG Büyükada'nın ilk kaynağı 27 Eylül 2008'de yapıldı. 15 Haziran 2009'da inşaatına başlanan TCG Büyükada, 27

Eylül 2011'de denize indirildi ve 27 Eylül 2013'de düzenlenen törenle hizmete girdi. Proje kapsamında Türkiye'nin üçüncü milli savaş gemisi olan TCG Burgazada'nın ilk kaynağı, 27 Eylül 2013'te yapıldı. 17 Aralık 2014'te İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nda inşaatına başlanan TCG Burgazada Korveti, 18 Haziran 2016'da düzenlenen törenle denize indirildi. Dördüncü milli gemi TCG Kınalıada korvetinin ilk kaynağı 18 Haziran 2016'da yapıldı. 50'den fazla yerli firmanın üretiminde yer aldığı TCG Kınalıada, 3 Temmuz 2017'de denize indirildi ve 29 Eylül 2019'da düzenlenen törenle Deniz Kuvvetleri'ne teslim edildi.

MİLGEM'in ada sınıfı ilk dört gemisinden sonra İ-sınıfı fırkateynlerin yapımına başlandı. TCG İstanbul, MİLGEM projesinin ikinci aşaması olan İstif sınıfı fırkateynlerden biri ve sınıfın ilk gemisi. Türk Deniz Kuvvetleri için İstanbul Tersanesi Komutanlığı tarafından 19 Ocak 2017'de inşasına başlandı. 23 Ocak 2021'de denize indirildi. 20 Haziran 2023 tarihinde ise ilk deniz seferi yapılarak deniz testlerine başlandı. Testlerin ardından ilk fırkateynin de hizmete girmesi bekleniyor. MİLGEM'in 6-7 ve 8'nci gemileri olan TCG İzmir, TCG İzmit, TCG İçel'in sac kesimi 2023 yılının Nisan ayında Cumhurbaşkanı

Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla gerçekleştirildi. STM-TAİS iş ortaklığında yürütülecek projede, Anadolu, Sedef, ve Sefine tersanelerinin her birinin eş zamanlı olarak bir adet İSTİF sınıfı fırkateyni 36 ayda inşa etmesi planlanıyor.

İ-SINIFINDA YENİLİKLER

Fırkateynler denizaltı savunma, su üstü ve hava savunma harbi yetenekleri, ileri karakol faaliyetlerinin icrası, keşif, gözetleme, hedef tespit, teşhis, tanıma ve erken ihbar özellikleriyle dikkat çekiyor.

ADA sınıfına göre silah sistemlerinde yapılan donanım değişikliği ve ilaveler nedeniyle boyu 13 metre uzatılmış olan fırkateynler, 3000 ton deplasman, 113 metre uzunluk ve 14,4 genişliğe sahip. TCG İstanbul, ADA sınıfı korvetlerden, hava savunma güdümlü mermisine sahip olma kabiliyeti ile de farklılaşıyor.

Son Savunma Sanayi İcra Komitesi toplantısında MİLGEM kapsamında 4 geminin daha yapımı için karar alındı. Kısa bir sürede bu gemilere ilişkin projelerin hazırlanması bekleniyor. Gemiler de tamamlandığında MİLGEM Projesi kapsamında toplamda 12 gemi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na kazandırılmış olacak.



Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.



www.classnk.com

IMO GENEL SEKRETERİ, ULUSLARARASI DENİZ TAŞIMACILIĞINA YÖNELİK SALDIRILARI KINADI

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, BM Güvenlik Konseyi'nin Kızıldeniz Bölgesi'nde deniz taşımacılığına yönelik saldırılara ilişkin düzenlediği ilk açık toplantıda engelsiz ve uluslararası hukuka uygun deniz ticaretinin gerekliliğini vurguladı.



IMO (International Maritime Organization) Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Kızıldeniz bölgesinde uluslararası deniz taşımacılığına yönelik saldırıları şiddetle kınarken, IMO'nun küresel tedarik zincirlerinin emniyetini ve güvenliğini sağlamak için denizcileri, gemileri ve yükleri koruma taahhüdünü yineledi.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin bölgedeki ticari gemilere yönelik devam eden saldırılarla ilgili ilk açık toplantısında yaptığı konuşmada, gemilerin dünya çapında engelsiz ve uluslararası hukuka uygun olarak ticaret yapmasına izin verilmesi gerektiğinin altını çizdi.

Dominguez, uluslararası deniz taşımacılığı ticaretinin yaklaşık yüzde 15'ini kaydeden bu hayati nakliye şeridinin önemini vurgulayarak "Bu vesileyle, denizcilerimizin güvenliğini, seyrüsefer özgürlüğünü ve tedarik zincirlerinin istikrarını sağlamak için gerilimi azaltma çağrısını yinelemek



istiyorum. 2023 yılının kasım ayının başından beri Kızıldeniz bölgesindeki ticari gemilere yönelik bir dizi saldırı başladı. Hedefteki ilk gemiler İsrail'le bağlantılıydı, ama aldığımız son bilgilere göre artık durum böyle değil. En az 18 nakliye şirketi, gemilerini Güney Afrika'da yeniden yönlendirmeye karar verdi ve yolculuğa 10 gün eklendi; bu durum ticareti olumsuz etkiledi ve navlun oranlarını artırdı. IMO, üye devletler, endüstri ortakları ve donanmalarla iş birliği içinde durumu yakından izlemeye devam ediyor" dedi.

GÜVENLİK İÇİN EŞGÜDÜMLÜ HAREKET ETMEYİ SÜRDÜRÜYORUZ

Cibuti Davranış Kuralları (DCoC) üyelerinin çalışmalarına takdirlerini belirten Dominguez, 18 Aralık'ta Kızıldeniz Bölgesi'nde uluslararası deniz taşımacılığına yönelik artan tehditlerle nasıl başa çıkılacağını tartışmak amacıyla Olağanüstü Toplantı düzenlendiğini söyledi. Güvenlik önlemlerinin artırılmasına yönelik toplantıda üye devletler, donanmalar ve endüstri temsilcileri arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesi çerçevesinde toplantı ve değerlendirmelerin devam etmesi ve IMO

ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'ne tavsiyelerin sunulması görüşüldü.

Dominguez, "IMO'nun Kızıldeniz bölgesinde deniz güvenliğini sağlamak için AB tarafından finanse edilen ve Kızıldeniz'in güneyinde ve Aden Körfezi'nde kapasite geliştirmeyi amaçlayan bölgesel bir programı var.

Bu girişim kapsamında IMO, INTERPOL, UNODC ve Hükümetlerarası Kalkınma Otoritesi (IGAD) ile birlikte Cibuti, Etiyopya, Somali, Sudan ve Yemen'de denizde, limanda ve karada konuşlanan kolluk kuvvetlerinin kapasitesini artırmak, yeterli güvenlik ve emniyet standartlarını teşvik etmek için eşgüdümlü hareket etmeyi sürdürüyoruz" diye ekledi.

Gemilerin pratik bir önlem olarak Gönüllü Raporlama Alanı'na (VRA) girdiklerinde Birleşik Krallık Deniz Ticareti Operasyon Merkezi ve bölgedeki diğer merkezlere başlangıç raporu göndermeyi sürdürmelerini isteyen Dominguez, bunun bu tüm Kızıldeniz'i kapsadığını; ayrıca Süveyş'i ya da Hint Okyanusu'nun sınırlarını geçen gemilerin de başlangıç raporu göndermeleri gerektiğini belirtti.

İSTANBUL'UN GAZİ VAPURLARININ DESTANSI HİKÂYESİ

Şehir Hatları tarafından Cumhuriyetimizin 100'üncü yılına özel hazırlanan, deniz tarihçisi araştırmacı-yazar Ahmet Güteryüz'ün kaleme aldığı "İstanbul'un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri" kitabı Boğaziçi vapurlarının savaş yıllarındaki kahramanlık destanını sayfalarına taşıyor.



Türk denizcilik tarihine önemli bir kaynak oluşturan İstanbul'un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri; Balkan, I. Dünya ve Çanakkale savaşlarına katılmış olan İstanbul'un gazi vapurlarının hikâyesine ve bu gemilerin kaptanlarının hatıralarına mercek tutuyor. Ahmet Güteryüz'ün özenle hazırladığı eser, zengin görsel ve çizimleriyle Şirket-i Hayriye vapurlarının savaş yıllarındaki önemli görevlerini teknik bilgilerle donatarak okuyucuya sunuyor. Türk milletinin Mustafa Kemal önderliğindeki şahlanışının önemli unsurlarından biri olan Karadeniz kaynaklı deniz nakliyatının kahraman gemileri ve Millî Mücadele döneminde görev yapmış Kuva-yi Milliye'ye ait gemilerin düşman gemileriyle verdiği amansız mücadele ise kitabın odaklandığı konulardan bir diğeri.

İstanbul'un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri, Türk denizcilerinin destansı geçmişine saygı duruşu niteliğinde.

Kitap, Cumhuriyetimizin 100. yılında Türk milletinin kahramanlık ve bağımsızlık mücadelesine denizden sunduğu katkıları yeni nesillere aktarmak konusunda da çok önemli bir boşluğu dolduruyor. İstanbul'un Gazi Vapurları ve Gazi Gemileri kitabını tüm Şehir Hatları vapurları ile Kadıköy, Beşiktaş, Moda, Kuzguncuk ve Çubuklu Arabalı Vapur iskelelerinde bulunan Vapur Kafelerden alabilirsiniz.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TÜRK LOYDU IACS ÜYELİĞİNİ VE 62. YILINI ÇIRAĞAN SARAYI'NDA KUTLADI

1962 yılında kurulan Türk Loydu Vakfı, kuruluşunun 62. yıl dönümünü ve Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği'ne (IACS) üyelik kabulünü 20 Ocak 2024 Cumartesi akşamı Çırağan Sarayı'nda kutladı.



Geceye; IACS Başkanı Roberto Cazzulo, İstanbul Valisi Davut Gül, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, bakanlık genel müdürleri ve diğer üst düzey yetkilileri, IACS Genel Sekreteri Robert Ashdown, Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Bülent Hüseyinoğlu, Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeleri Ahmet Can Bozkurt ve Barış Türkmen, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Uğur Gülen, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Üyeleri, Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. yöneticisi ve çalışanları ile denizcilik sektörünün önde gelen isimleri ve basın mensupları katıldı.

ERDOĞAN: ELİMİZDEKİ BÜTÜN BİLGİYİ DÜNYA İÇİN BİRLİKTE DEĞERLENDİRECEĞİZ

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, gecenin açılış konuşmasında; "Bugünün hikâyesi bir gecede yazılmadı bu hikâye bir kafede insanların bir araya gelmesiyle başladı. Türk Loydu da 1960'ların başında gemi mühendislerinin bir araya gelmesiyle yola çıktı. Sigorta katılıyor ve diğer katmanlar da dâhil ediliyor ve bugünkü güçlü genel kurul yapısı meydana geliyor. Artık IACS bünyesinde yerelin yanında küresel çalışmalarda da paydaş olacağız. Dünya için çalışacağız. Elimizdeki bütün bilgiyi dünya için birlikte değerlendireceğiz" ifadelerini kullandı.

Prof. Dr. Oral Erdoğan; IACS üyeliği sürecinde emeği geçen tüm Türk

Prof. Dr. Oral Erdoğan



Loydu çalışanlarına teşekkürlerini ilettili ve Türk Loydu'nun hem ulusal hem de uluslararası çaptaki önemi ile potansiyeline vurgu yaparak, artık IACS'ın çalışmalarına yapacağı küresel katkılara değindi. Aynı zamanda Türk Loydu Vakfı bünyesinde kurulacak olan Türk Loydu Akademisinin müjdesini verdi.



CAZZULO: TÜRK LOYDU'NUN BİZE VERECEĞİ DESTEK KONUSUNDA GÜVENİMİZ TAM

IACS Başkanı Roberto Cazzulo ise konuşmasında Türk Loydu Vakfı'nın yıldönümü kutlamasında olmaktan büyük memnuniyet duyduğunu ve

PANAMA BAYRAĞI DÜNYA GEMİ FİLOSUNUN YÜZDE 16'SINDA DALGALANIYOR

Uluslararası platform IHS Markit'e göre Panama Gemi Sicili, 8.540 gemi ve 251,1 milyon brüt tonaj (GT) ile dünya genelinde lider konumunu korumaktadır.



Clarksons Research tarafından hazırlanan 2023 yılı son Dünya Filo Gözlem Raporunda ise Panama bayrağı dünya filosunu oluşturan gemilerin %16'sında dalgalanmaktadır. Panama Denizcilik Otoritesi veri tabanı tarafından bildirildiği üzere, geçen yıl boyunca Sicil, 7,2 milyon GT' ye karşılık gelen 83 gemi ile net bir artış kaydetmiş ve %29'luk bir elde tutma oranını korumuştur. Genel olarak, bu İdare ortalama %28'lik bir elde tutma oranını korumuş olup, bu oran 10 yıllık %14'lük ortalamaya göre bir ilerlemedir.

PANAMA FİLOSUNDAKİ GEMİLERİN %56,7'Sİ 15 YAŞINDAN KÜÇÜK VE ORTALAMA 4 YAŞINDA

Panama filosuna 2023 yılında katılan gemilerle ilgili olarak, gemilerin %56,7'si 15 yaşından küçük ve ortalama 4 yaşındadır. Bu gemilerin 339'u yeni inşa edilmiş olup, bu 8,3 milyon GRT'den fazladır ve Deniz Ticareti Genel

Müdürlüğü bu segmentteki gemileri bünyesine katma hedefine %93,75 oranında uyum sağlamıştır.

Panama Gemi Sicili geçen yıl 1.287.604 GT'lik ve ortalama yaşları 17 civarında olan 161 gemiyi sorumlu bir şekilde iptal etti. Bu önemli bir nokta olarak dikkat çekiyor. Bu grup içerisinde rapor edilmemiş ve düzenlenmemiş balıkçılıkla bağlantılı da 78 gemi bulunmaktadır.

CLARKSONS RESEARCH'E GÖRE PANAMA GEMİ SİCİLİNE 33 MİLYON GRT EKLENDİ

Clarksons Research'e ait Dünya Filo Gözlem Raporuna göre, Temmuz 2019'dan bugüne kadar mevcut idarenin yönetimi boyunca Panama Gemi Siciline 33 milyon GRT eklemiştir.

Ayrıca, bu raporda bayrağın 2023 yılı sonundaki büyümesinin %2,9 seviyesinde olduğu belirtilmiştir.



Panama Denizcilik Otoritesi, Panama Sicilinin modernizasyonu ve sektörün karbondan arındırılması konusundaki kararlılığını sürdürmektedir. Bu nedenle 53 konsolosluk ofisi ve 22 uluslararası teknik ofis aracılığıyla dünya çapındaki armatörlere sunulan hizmetleri en iyi hale getirmek adına çalışmaktadır.

ASYAPORT'TA DÜNYA GÜMRÜK GÜNÜ ETKİNLİĞİ

Dünya Gümrük Günü, 26 Ocak'ta Türkiye'nin en büyük transit konteyner limanı ve dünyaya açılan kapısı Asyaport'ta düzenlenen törenle kutlandı. Törende gümrük çalışanları ve sektör paydaşları bir araya geldi.



Türkiye'de her geçen gün artan ticaret hacmi içinde dış ticaretin temel unsurlarından biri olan gümrük çalışanlarının emeklerini takdir etmeyi ve gümrük işleyişiyle ilgili farkındalığı artırmayı amaçlayan 26 Ocak Dünya Gümrük Günü, Türkiye'nin en büyük transit konteyner limanı olan Asyaport'ta çeşitli etkinliklerle kutlandı. Liman girişinde toplu fotoğraf çekimiyle başlayan etkinlikler yönetim binasında devam etti. Törene Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Akif Ertekin, Tekirdağ Gümrük Müdürü Cüneyt Çakaloğlu ve Tekirdağ Gümrük Muhafaza Kaçak Müdürü Fikret Yakut'un yanı sıra Asyaport çalışanları ve gümrük muhafaza memurları katıldı.

Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Akif Ertekin açılış konuşmasında Asyaport'a nazik davetleri için teşekkür ederek "Asyaport'un Türkiye ekonomisine olan katkılarından büyük memnuniyet duyuyoruz. Burada güvenli ve etkili bir ticaretimiz var. Bu yılki ticaret hacmimiz 17-18 milyar dolar civarında. Rakamın artmasında, bölgede gerçekleşen yaklaşık 1.5 milyon konteyner hareketinin önemli bir rolü bulunuyor. Bu hareketin büyük bir kısmı ise Asyaport'a ait" dedi.

Ardından plaket törenine geçildi. Medlog Gümrük Hizmetleri Yöneticisi Belgin Yılmaz ilk plaketi Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Akif Ertekin'e takdim etti. Asyaport Teknik Hizmetler Müdürü Besim Dönmez, Tekirdağ Gümrük Müdürü Cüneyt Çakaloğlu'na; son olarak MSC Liman Acente Hizmetleri Müdürü Volkan Aytaş, Tekirdağ Gümrük Muhafaza Kaçak Müdürü Fikret Yakut'a plaket verdi. Plaket töreninden sonra pasta kesilerek kutlama yapıldı.



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



"Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTraker SSAS - LRIT"

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



“MAVİ STEAM DALGASI BEYKOZ'DA” PROJESİ ÖĞRENCİLERLE BULUŞTU

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA'nın Beykoz Bilim ve Sanat Merkezi'nde (BİLSEM) 17 Ocak'ta açılışını gerçekleştirdiği Robotik Kodlama ve Üretim Becerileri Atölyesi'nde, çocuklara deniz sevgisi ve denizi korumanın önemi kodlama ve STEAM eğitimleri aracılığıyla anlatılacak.



DenizTemiz Derneği/ TURMEPA, çevre eğitimlerini teknoloji ile buluşturmaya devam ediyor. Pratt & Whitney tarafından 2023 yılında verilen Mükemmeliyet Ödülü'nü kazanarak elde ettiği kaynak ile TURMEPA, “Mavi STEAM Dalgası Beykoz'da” projesini hayata geçirdi. DenizTemiz Derneği/ TURMEPA'nın Beykoz İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü iş birliğiyle yürüttüğü proje kapsamında Beykoz Bilim ve Sanat Merkezi'nde (BİLSEM) kurulan Robotik Kodlama ve Üretim Becerileri atölyesi, 17 Ocak'ta düzenlenen törenle açıldı. Açılış törenine DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ile Denetim Kurulu Üyesi Cengiz Kaptanoğlu, Beykoz Belediye Başkan Yardımcısı Fatih Sağlam, Beykoz İlçe Milli Eğitim Müdürü Sevcenur Özcan ve Beykoz BİLSEM Müdürü Ayhan Yeşilot katıldı.

“DENİZLERİ KORUMA BİLİNCİNİ HEP BİRLİKTE YAYGINLAŞTIRACAĞIZ”

Öğrencilerin hazırladığı müzik dinletisi ve fotoğraf sergisi ile başlayan programın açılış konuşmasını TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu yaptı. Proje aşamaları hakkında bilgi veren

Kaptanoğlu, “Mavi STEAM Dalgası Beykoz'da projemiz çerçevesinde Beykoz İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü destekleriyle BİLSEM'de bir Robotik Kodlama ve Üretim Becerileri Atölyesi kurduk. Bu atölyede 5 gün boyunca 12 öğretmenimize hizmet



içi eğitici eğitimi veriliyor. Bu sayede öğretmenler aracılığıyla öğrenciler, aile bireyleri ve bölge halkında çevreyi ve denizleri koruma bilincini hep birlikte yaygınlaştıracamız. Eğitimlerle toplam 2219 öğrenci ve 301 öğretmene ulaşmayı hedefliyoruz. Beykoz'un 12 devlet ortaokulundan öğrencilerin yaratıcılık, çevre, kültür-sanat, teknoloji ve sosyal sorumluluk kavramlarını ön plana çıkararak deniz ve suyun korunmasına

yönelik STEAM projeleri üretmeleri hedefleniyor. Proje, eğitimlerin yanı sıra kıyı temizliği ve çeşitli etkinlikleri de içerecek” diye konuştu.

Beykoz İlçe Milli Eğitim Müdürü Sevcenur Özcan ise konuşmasında şunları söyledi: “Denizle ilgili böyle örnek bir projenin Beykoz'da hayata geçirilmesinden büyük bir memnuniyet duyuyoruz. Çünkü Beykoz denizle iç içe yaşayan ve denizden beslenen bir ilçe. Denizlerimizde yaşanan kirlilik sorunları hepimizi çok üzüyor, bu sebeple denizi korumayı odağımıza alan bir projenin ilçemizde başlaması çok anlamlı. BİLSEM'de kurulan robotik kodlama ve üretim becerileri atölyesi, ilçemizdeki tüm öğrenci ve öğretmenlerimizin hizmetinde olacak. Bu işi çocuklar için yapıyoruz, onlar daha çok faydalansın istiyoruz. Beykoz İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü



olarak projeyi emanet alacağız ve sonrasında da eğitimleri yaygınlaştırmaya devam edeceğiz. Emegi geçen tüm paydaşlarımıza, öğretmenlerimize öğrencilerimize çok teşekkür ediyorum.”

Program Kaptanoğlu'nun proje paydaşlarına plaket takdiminin ardından Robotik Kodlama ve Üretim Becerileri Atölyesi kurdele kesim töreniyle sona erdi.

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

BARIŞ DİLLİOĞLU DEİK LOJİSTİK KONSEY BAŞKANI SEÇİLDİ

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu DEİK'te yeni İş Konseyleri Başkanları duyuruldu. DEİK Lojistik Konsey Başkanlığı'na ise DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Kınay Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. Genel Müdürü Barış Dillioğlu seçildi.



DEİK, 2023 Yılı İş Konseyleri Seçimli Olağan Genel Kurullarını DEİK Başkanı Nail Olpak ev sahipliğinde düzenledi. DEİK çatısı altında faaliyet gösteren 'İkili İş Konseyleri', 'Sektörel İş Konseyleri' ve 'Özel Amaçlı İş Konseyleri'nin Seçimli Genel Kurulu eş zamanlı olarak yapıldı. Yeni dönem Başkanları ve Yürütme Kurulu Üyeleri seçildi.

Seçimli Genel Kurulun ardından T.C. Ticaret Bakanı Ömer Bolat, DEİK Başkanı Nail Olpak, DEİK İş Konseyleri Başkanları, DEİK Yürütme Kurulu Üyeleri ve iş insanlarının katılımıyla düzenlenen DEİK Ticari Diploması Ödül Töreni'nde, 6 kategoride 12 ödülle ticari diploması sanatının gönüllü temsilcileri ödüllendirildi.

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nda konuşan DEİK Başkanı Nail Olpak, "Türk İş Dünyasının 144 ülkesiyle temsilini üstlenen 151 İş Konseyimizin Başkan ve Yürütme Kurullarını belirlediğimiz İş Konseyleri Genel Kurulumuz hayırlı olsun" ifadelerini kullandı. DEİK İş Konseyleri 2023 Yılı Seçimli Olağan Genel Kurulları hakkında konuşan DEİK Başkanı Nail Olpak, "Türk İş Dünyasının 144 ülkesiyle, 7 sektörel alandaki temsilini üstlenen 151 İş Konseyimizin Başkan ve Yürütme Kurullarını seçtiğimiz İş Konseyleri Genel Kurulumuz hayırlı olsun.

Görevini tamamlayan İş Konseyi Başkanlarımıza ve Yürütme Kurullarına emekleri için teşekkür ediyorum. Göreve

yeni başlayan İş Konseyi Başkanlarımıza ve Yürütme Kurullarına başarılar diliyorum" dedi.

Başkan Olpak, seçim sonuçları hakkında yaptığı konuşmada, "46 üyemiz ilk defa İş Konseyi Başkanı oldu. 22 Başkanımız 3 dönem kuralı gereğince görevini bıraktı. 66 başkanımız da görevlerine tekrar seçildi ve 11 kadın başkanımız var. Bu değişim oranı ve kurumsal hafızayı canlı tutan makul devam, çok güzel bir dinamizm. Devamla, vefamızın unutulmaz bir ifadesi olarak, kurulduğu günden bugüne kadar, bu güzel aileye emek ve destek veren herkese teşekkür ediyorum, vefat edenlere Allah'tan rahmet diliyorum" şeklinde konuştu.

DİLLİOĞLU: SEKTÖRDEKİ ETKİMİZİ ARTIRMAK İÇİN DURMAKSIZIN ÇALIŞIYORUZ

DEİK Lojistik Konsey Başkanlığı'na seçilen Barış Dillioğlu da seçimlerin ardından şunları söyledi: "Konseyde iki dönem boyunca başkan yardımcılığı yapmanın ardından, şimdi başkan olarak seçilmiş olmanın gururunu ve heyecanını yaşıyorum. UTİKAD'daki başkan yardımcılığı görevimle birlikte, sektördeki etkimizi artırmak için durmaksızın çalışıyoruz. Sektörümüzün her bir sorununu çözmek, onu geliştirmek ve ileriye taşımak için öncü olmak, sorumluluk almaktan çekinmemek gerekir. Çözüm yaratmak için sadece elimizi değil, tüm varlığımızı taşın altına koymamız şart. Biz, bu yolda uzun süredir kararlılıkla ilerlemeye devam ediyoruz. Yanımızda olan, desteğini hiçbir zaman esirgemeyen herkese teşekkürlerimi sunuyorum. Birlikte, sektörümüzü sadece bugün için değil, gelecek nesiller için de şekillendireceğimize olan inancım tam."

GEMİ İNSANLARININ MENTAL SORUNLARI “SAILING MINDS” SEMİNERİNDE TARTIŞILDI

Türkiye Denizcilik Federasyonu, Columbia Ship Management ve Omni Lockton işbirliğinde 24 Ocak'ta düzenlenen “Sailing Minds” adlı seminerde gemi insanların mental sağlık sorunları ve çözüm önerileri ele alındı.



Seminere OneCare Solutions, Mental Health Support Solutions, Marine Medical Solutions gibi denizcilik sektöründe mental sağlık sorunları üzerine çalışan uluslararası birçok kuruluş da destek verdi. Yarı Türkçe yarı İngilizce gerçekleştirilen seminerin açılış konuşmalarını OneCare Solutions Yönetim Müdürü Marinos Kokkinis, Mental Health Support Solutions CCO'su Güven Kale, Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkanı Kaptan Arif Bostan ve Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç yaptı.

Konuşmalarda denizcilerin stres, kaygı bozukluğu, izolasyon problemi gibi sorunlarla sık sık karşı karşıya kaldığı ve ruh sağlığını ele almanın sadece bir zorunluluk değil, ahlaki bir sorumluluk olduğu vurgulandı. Açık diyalogun, destek sistemlerinin ve erişilebilir kaynakların önemiyle birlikte sağlık konusundaki yaklaşımda da değişikliğe gidilmesi gerektiğinin altı çizildi.

TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan konuşmasında,

“Denizde çalışma şartları değişiyor, eski dönemlere göre büyük bir fark var. Dijitalleşme sayesinde iletişim olanakları artsa da sosyal iletişim azalıyor ve ardından gemi insanlarında mental yorgunluk başlıyor. Bu gibi çıkarımların sonucunda uluslararası kuruluşların da desteğiyle bu etkinliği düzenlemeye karar verdik. TÜRDEF olarak deniz insanları için çalışmaya devam ediyoruz” dedi ve 25 Eylül'de de ikinci bir seminerin düzenleneceğini sözlerine ekledi.

HEPİMİZ DEĞİŞİME ADAPTE OLMALYIZ

Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç ise denizciliğin doğasındaki zorluklar nedeniyle denizde insan psikolojisinin değiştiğine değinerek “Türk Armatörler Birliği olarak elimizden geldiğince bu konuda bilgilendirme faaliyetleri ve çalışmalar yapıyoruz. Dünya değişiyor, dünya denizciliği değişiyor. Hepimiz bu değişime açık olmalı ve adapte olmanın yollarını aramalıyız.

Teknolojik imkânlarla birlikte eğitimden başlayarak süreç boyunca birimlerin koordinasyon halinde çalışması lazım.

Yaratıcı fikirler bulmalıyız. Klasik kötü armatör imajından sıyrılıp gemi işletmeciliği vizyonuyla ekip çalışmasının, takım ruhunun başarının sacayaklarından biri olduğu çerçevesinde ilerlemeliyiz. Bu bakımdan gemi insanların eğitim, sağlık ve motivasyon düzeyleri çok önemli” dedi.

Açılış konuşmalarından sonra kaygı bozukluğu, iletişim problemi, bir yakının kaybı gibi başlıklar altında gerçek vakalar ve olaylar paylaşılarak bu vakalara getirilen çözümler anlatıldı. Ardından Mental Health Support CEO'su Charles Watkins, Marine Medical Solutions CEO'su Jens Tülsner, Kılavuz Kaptan Nildenz Sütçü Şen, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Omni Lockton Genel Müdürü Ülkem Gürdeniz gibi birçok ismin yer aldığı panel bölümünde gemi insanların yaşadığı mental sorunlar konusunda farkındalık yaratmanın önemi ve profesyonel destek almanın verimli çalışma ortamına katkıları tartışıldı. Seminerde denizcilik sektöründen birçok personel ve denizci katıldı.

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



Uniform, Safe, and Documented Lifeboat & Rescue Boat, Launching Appliances & Release Gear

- Operational & Load Tests,
- Through Examinations,
- Overhauls,
- Maintenance and
- Repairs



ONURSAN

A Aydınlı Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60
W www.onursan.net E onursan@onursan.net



MSC'DEN KIZILDENİZ SORUNUNA YENİ ÇÖZÜM

MSC, Ramazan ayı öncesinde sevkiyat aciliyetini gözeterek, Türk ihracatçısının yüklerini hızlı ve güvenilir bir şekilde Arap Körfezi'ne ulaştırmak için Kızıldeniz Servisi'yle birlikte karayolu desteği sağlıyor.

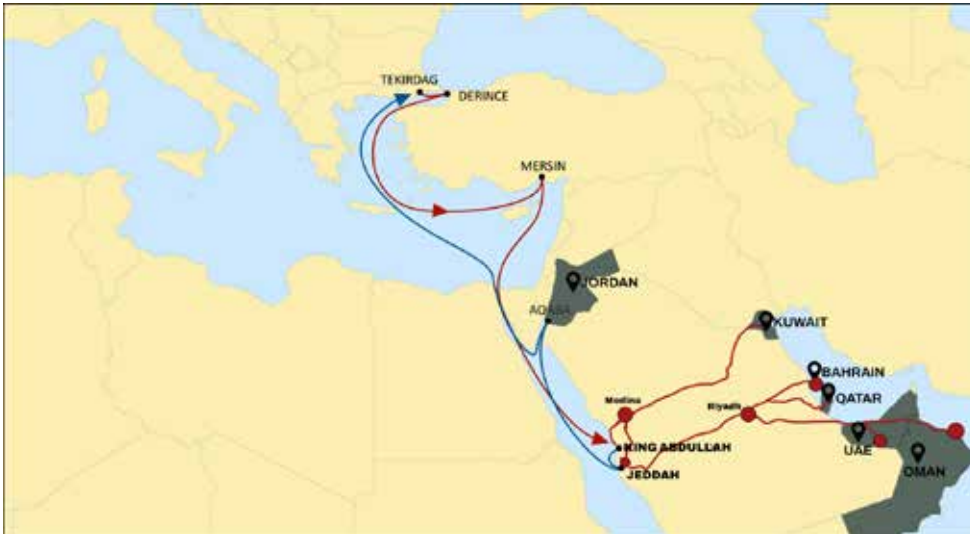


Konteyner taşımacılığında dünya lideri olan ve Türkiye'ye desteğini her zaman gösteren Mediterranean Shipping Company (MSC), Kızıldeniz'deki ticari gemilere yönelik saldırıların küresel tedarik zincirinde oluşturduğu krizi aşmak için etkili bir çözüm geliştirdi. MSC, özellikle Ramazan ayının yaklaşması nedeniyle artan sevkiyat aciliyetini göz önünde bulundurarak, Arap Körfezi'ne gönderilen Türk ihracatçısının yüklerini hızlı bir şekilde ulaştırmak için

Kızıldeniz Servisi'ne ek karayolu desteği sağlamaya başladı. Tekirdağ - Derince - Mersin - King Abdullah - Cidde - Akabe (Ürdün) - Tekirdağ rotasını izleyen Kızıldeniz Servisi aracılığıyla, Suudi Arabistan'ın King Abdullah Limanı'na yük taşıyan MSC, transit gümrük işlemlerini tamamlayarak Arap Körfezi ülkelerine karayoluyla teslimat gerçekleştiriyor. MSC'nin Arabistan Yarımadası'ndaki bu hizmeti, süre hassasiyeti gerektiren

ürünlerin en kısa sürede varış noktalarına ulaştırılmasını sağlayarak kapıdan kapıya taşıma avantajı sunuyor. MSC, King Abdullah'tan Bahreyn'e 4-5 gün, Kuveyt ve Katar'a 5-6 gün, Birleşik Arap Emirlikleri'ne 6-7 gün ve Umman'a 7-8 gün içinde kapı teslim hizmeti sağlıyor.

MSC Genel Müdürü Barış Dilek, yeni karayolu bağlantılı servisin deneme seferlerini başarıyla gerçekleştirdiklerini ve 10 günde Mersin'den Kuveyt'e teslimat yaptıklarını belirtti. Ayrıca, bu servisin önemli bir fiyat avantajı sunduğunu vurgulayarak, "Şu anda 5 bin TEU'luk üç gemi ile Körfez ülkelerine taşıma yapıyoruz. Önümüzdeki sefer planlarına göre, 8 ve 18 Şubat tarihlerinde Tekirdağ Asyaport Limanı'ndan hareket edecek olan gemilerimiz, Derince ve Mersin uğrağını tamamlayarak King Abdullah Limanı'na ulaşacak. Ardından 4 ile 8 gün arasında gerçekleştireceğimiz karayolu teslimatlarıyla yükler, varış noktalarında olacak. Bu hızlı teslimat süreci, özellikle Ramazan ayından önce ürünlerini göndermek isteyen ihracatçılar için önemli bir fırsat sunuyor" diye açıkladı.





- Hava Ambulansı ve Tıbbi Tahliye
- Medikal Eskort
- Medikal Olmayan Seyahat Yardımı
- Tercüme Hizmetleri
- Cenaze Düzenleme Hizmetleri
- Otel Rezervasyonları ve Bilet Tedariki
- Denizciler için PEME/REME Muayeneleri ve Sertifikası
- Hastaneye Kabul ve Sevk İşlemleri
- 7/24 Yerde Teşhis ve Tedavi
- 7/24 Alarm Merkezi
- Ödeme Garantisi
- İkinci Tıbbi Görüş
- Maliyet Kontrolü
- Covid-19 Test Uygulaması
- Kara Ambulansı

Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!



Ataturk Mh. Atasehir Blv. Gardenya Residence Blok No: 7/1 Kat 8 Daire: 53 Atasehir - Istanbul - Turkey
Hacrefezullah Mah. Buyral Sk. No:9 İç Kapı No:1 Kat:5 Kuşadası/Aydın



T. +90 850 241 72 85
+90 533 489 79 42



www.angeassistance.com
info@angeassistance.com

ABS'DEN AB EMİSYON TİCARET SİSTEMİ SEMİNERİ

ABS'nin 31 Ocak'ta düzenlediği "AB ETS Denizcilik Şirketleri İçin Ne Anlama Geliyor?" başlıklı seminerde, Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi ayrıntılı biçimde ele alındı.



Seyfettin Tatlı

Çeşitli sektörlerde sera gazı emisyonlarını belirlenen üst sınır (cap) ile sınırlayarak azaltmayı, çevresel sürdürülebilirliği teşvik etmeyi, şeffaflık ve hesap verebilirliği artırmayı hedefleyen Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS/European Union Emissions Trading System), 2021-2030 dönemini kapsayan dördüncü aşamasında.



Türk denizcilik sektörü de 1 Ocak 2024'ten itibaren kademeli olarak AB ETS kapsamına girdi. Dünya çapında 70 ülkede 200 şubesiyle geleneksel klaslama hizmetinin yanı sıra teknik destek veren ABS (American Bureau of Shipping), AB



ETS'nin detaylarını 31 Ocak'ta düzenlediği "AB ETS Denizcilik Şirketleri İçin Ne Anlama Geliyor?" başlıklı seminerle masaya yatırdı. Denizcilik şirketlerinde sisteme uyum sağlama ve mevzuat hakkında, ayrıca finansal konularda oluşan soru işaretlerini gidermeyi ve tavsiyelerde bulunmayı amaçlayan seminerde, gemi işletmecilerinin daha sürdürülebilir operasyonlar için neler yapması gerektiğine de yer verildi.

SEMİNERE YOĞUN İLGI

Seminer, ABS Türkiye ve Hazar Bölge Direktörü Seyfettin Tatlı'nın açılış konuşmasıyla başladı. Tatlı, herkesi selamlayarak başladığı konuşmasında katılımın yoğun olmasından duyduğu memnuniyeti belirttikten ve seminerin içeriğine dair kısa bir açıklamada bulunduktan sonra sözü ABS Başkan Yardımcısı (İş Geliştirme, Avrupa) Ezekiel Davis'e bıraktı. Davis "2024'e İstanbul'da adım atmış olmaktan mutluyum. Burası köklü bir denizcilik tarihine sahip bir şehir. Bu kadar kalabalık bir salona hitap etmek ayrıca sevindirici. Denizcilik sektöründe daha güçlü bir gelecek inşa etmek için buradayız" dedi. Davis'in ardından ABS Mevzuat Birimi'nden kıdemli mühendis Stela Spiraj mevzuat güncellemelerini; ABD, Çin, Birleşik Krallık gibi farklı

ülkelerdeki ETS uygulamalarını ve şartları, biyo-yakıt konusundaki gelişmeleri slaytlar eşliğinde ayrıntılı biçimde aktardı.

Spiraj'dan sonra Marshall Adaları Bayrak Devleti Müfettişi Mert Ferah slaytlarda desteklediği sunumunda bayrak devletlerinde gemi tutulmalarına yol açan durumları ve koşulları açıkladı ve konuyu ayrıntılı örneklerle ele aldı. ABS Başkan Yardımcısı (Mühendislik) Pier Carazzia da dünya çapındaki ABS ekiplerini, yaptıkları çalışmaları ve 2025'te ABS'nin vereceği hizmetlerdeki hedefleri anlattı.

Seminerin devamında Stella Stipaj yeniden kürsüye gelerek ABT ETS düzenlemesinin doğuracağı zorluklara ilişkin çözüm önerilerini dile getirdi. Ardından ABS Kıdemli Mühendis Fatih Ayrık ABS'nin "Emission Reporter Portal" uygulamasındaki yeni özellikleri; ABS Küresel Sürdürülebilirlik Takım Lideri Andreas Orgetas ise ABS'nin "Carbon Diligence Platform" adlı uygulaması kapsamında sürdürülebilirlik çözümlerini aktardı. Her konuşmacı, konuşmasını tamamladıktan sonra yapılan kısa soru-cevap bölümünde sektör paydaşları soru sorma ve eleştiri getirme imkânı buldu. Yoğun bir katılımı gerçekleştirilen seminer, düzenlenen kokteyle sona erdi.

Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi ile ilgili son gelişmeler



* SEVİNÇ FINDIK YILMAZ

Denizcilik sektörü Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi ile birlikte yeni bir döneme merhaba diyor. Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) 1 Ocak 2024 tarihi itibarıyla yürürlüğe girdi. Yeni sistem ile birlikte Avrupa Ekonomik Bölgesi'ne uğrayan veya bu bölgeden ayrılan 5.000 GT ve üzeri yük ve yolcu gemileri (savaş gemileri, balıkçı gemileri, devlet gemileri gibi / ticari amaçla kullanılmayan bazı gemiler bu regülasyonlara tabii değildir), karbon emisyonlarını raporlamak ve salınan her bir ton karbon için karbon kredisi vermekle yükümlüdürler.

Karbon emisyonlarının raporlamasından sorumlu olan taraf Avrupa Birliği'ne göre; geminin kayıtlı donatan şirketi olarak değerlendirilse de donatan isterse bu sorumluluğu, eğer ISM Code altında DOC (Document of Compliance) / Uygunluk Sertifikasına haiz ise, şirketin işletme / manager firmasına devredebilir. 1 Ocak

2025 tarihi itibarıyla aynı şartlar 400 GT ve üzeri yük & off-shore gemileri için de geçerli olacak şekilde yürürlüğe girecektir. Sistemin ana hedefi; karbondioksit, metan, nitroz oksit gazlarının emisyon kontrolünün sağlanmasıdır.

ETS ile gelen şartların, modern inşa gemilerine kıyasla daha çok 2010 yılı öncesi inşa edilen ve hacim olarak daha fazla yakıt tüketen gemileri etkileyeceğini söyleyebiliriz. Sistemin market dinamiklerini yeniden şekillendireceği ve yeni bir rekabet ortamı oluşturacağı aşikardır. Diğer yandan yeni sistemin operasyonel masrafları arttıracığı da açıktır.

Bu minvalde dikkat edilmesi gereken önemli konulardan biri ise donatan ve kiracılar arasında düzenlenen Charter Party / kira sözleşmelerine eklenecek olan klotlardır. Yakıtın satın alınımından ve / veya geminin operasyonundan sorumlu olan donatan firmalar, kiracılar veya işletme firmaları, ETS sisteminin doğuracağı masraflarla ilgili olarak gerekli sözleşmesel klotları anlaşmalarına dahil edeceklerdir. Bu hususta, Charter Party / kira sözleşmelerine eklenecek BIMCO klotlarına kısaca aşağıdaki şekilde değinebiliriz:

ETS- SHIPMAN EMISSION TRADING SCHEME ALLOWANCES CLAUSE 2023

Bu klotun amacı; bir gemi işletme bağlamında ETS sistemi altında çalışan bir geminin gerekli emisyon kredilerinin edinimi, transferi ve teslimi ile alakalı masrafların & sorumluluklarının tayini ve dağıtımıdır. Klotla ilgili daha detaylı bilgiye ve önemli notlara BIMCO'nun aşağıda verilen websitesi linki üzerinden ulaşabilirsiniz:

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ets-shipman-allowances-clause>

SEFER BAZLI KİRA SÖZLEŞELERİ BIMCO KLOZU (VOYAGE CHARTER BIMCO CLAUSE)

Bu klot ETS gerekliliklerine uygun olarak hem donatan hem kiracıların yükümlülükleri üzerinde durmaktadır. BIMCO sefer bazlı kira sözleşmeleri için 3 klot sunmaktadır. Bu klotlar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

• ETS –Emission Scheme Freight Clause For Voyage Charter Parties 2023

Bu klot, sefer ile alakalı emisyon kredilerinin tesliminden doğan masrafların navlun değerine eklenmesi ile ilgili olup, bu klotla göre seferin gerektirdiği emisyon kredi masraflarının donatana ödenmesinden sefer kiracısının sorumlu olmasıdır.

Donatan firma, ETS gereği uygun miktarda emisyon kredisinin tesliminden sorumlu olan taraf olarak kalacaktır. Klotla ilgili daha detaylı bilgiye ve önemli notlara BIMCO'nun aşağıda verilen websitesi linki üzerinden ulaşabilirsiniz:

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ets-emission-scheme-freight-clause-for-voyage-charter-parties>

• ETS –Emission Scheme Surcharge Clause for Voyage Charter Parties 2023

Bu klot emisyon kredilerinin transferi ile ilgilidir. Klotun temelinde sefer kiracısının ilgili sefer için gerekli emisyon kredilerini donatana transfer eden taraf olması yatar. Klotla ilgili daha detaylı bilgiye ve önemli notlara BIMCO'nun aşağıda verilen websitesi linki üzerinden ulaşabilirsiniz:

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ets-emission-scheme-surcharge-clause-for-voyage-charter-parties>



• ETS – Emission Scheme Transfer of Allowances Clause for Voyage Charter Parties 2023

Bu kloz sefer için gerekli emisyon kredilerinin tesliminden doğacak tüm masraflarla ilgilidir. Klozla ilgili daha detaylı bilgiye ve önemli notlara BIMCO'nun aşağıda verilen websitesi linki üzerinden ulaşip inceleyebilirsiniz:

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/ets-emission-scheme-transfer-of-allowances-clause-for-voyage-charter-parties>

Time Charter – Süre Bazlı Kira sözleşmeleri için ise BIMCO EU ETS sistemindeki muhtemel karışıklıklara adres eden aşağıdaki spesifik klozu geliştirmiştir:

ETS – Emission Trading Scheme Allowances Clause For Time Charter Parties 2022

Bu kloz süre bazlı kira sözleşmesinde yakıt alımı ve ödemesinden sorumlu olan

tarafın emisyon kredilerinin ödenmesi ve sunulmasından sorumlu taraf olmasını öne sürer. Bu kloz gereğince sisteme tabi şirket, geminin karbon emisyonunun takibini yapmak ve kiracıya ilgili emisyon verilerini ve hesaplamalarını vermekle yükümlüdür. Bu bilgiyi kullanarak kiracılar şirkete aylık olarak uygun kredileri transfer eder. İlgili kloz, kredilerin off-hire durumlarında nasıl ayarlanacağını ve kiracının gerekli kredi transferini sağlayamadığı durumlarda neler olabileceğini yer vezmektedir. Klozla ilgili daha detaylı bilgiye ve önemli notlara BIMCO'nun aşağıda verilen websitesi linki üzerinden ulaşip inceleyebilirsiniz:

https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/etsa_clause

Önemle belirtmek gerekir ki, bahsi geçen BIMCO klozları her duruma uyabilen tek bir kloz niteliği taşımamaktadır. Tarafların tamamen kendi durumlarına ve sözleşmelerine uygun anlaşma maddeleri belirleyebilecekleri unutulmamalıdır.

Naçizane tavsiyemiz, donatan, işletmeci ve kiracı firmaların ilgili BIMCO klozlarını gereği şekilde analiz ederek, BIMCO'nun tavsiye ettiği açıklamaları / önemli notları da inceleyerek sözleşmelerine uygun şekilde eklemeleri olacaktır. Bu klozlar, sistemin getirdiği şartlar ile alakalı tarafların arasında yaşanabilecek anlaşmazlıkları en aza indirmeyi amaçlamaktadır. P&I sigortaları çerçevesinden bakıldığında, ilgili şartlara uymayan donatan/işletmeci firmalara kesilebilecek cezaların P&I kapsamında olmadığını, örnek vermek gerekirse PSC düzenlemelerinde olduğu gibi, donatan & işletmeci firmaların sistemin getirdiği şartlara uyma yükümlülüğü olduğunu hatırlatmak isteriz.

Bilinmeyen sulara doğru yola çıkılan bu yeni serüvende tüm armatörlerimizin gemilerini daha temiz ve sürdürülebilir bir geleceğe uğurlayacakları günler dileriz.

* LOCKTON OMNI

2024'te konjonktürel değişimler kendini hissettirecek



* ENGİN KOÇAK

Tüm Türk denizcilik camiasına ve değerli okurlara sağlıklı, huzurlu ve bereketli bir 2024 diliyorum. Bildiğiniz üzere hemen komşu sayfalardaki İstanbul Navlun Endeksi ile Deniz Ticareti dergisine yıllardır katkı sunuyorum. Bu sefer de gemi alım satım ve genel piyasalar üzerine görüşlerimi sunma fırsatını veren yayın kuruluna teşekkür ediyorum. Senenin ilk sayısı olduğundan hem geçen yılı hızlıca gözden geçirmek, hem de 2024'te denizcilik piyasasındaki olasılıklardan kısaca ve sıkmadan bahsetmek istiyorum.

2023 YILI DEĞERLENDİRMESİ

Önce biraz seneyi özetlersek; Baltık Kuru Yük Endeksi (BDI) seneyi 2.094 puandan kapattı. 2023 senesinin açılış açılışı 1.650 puandan olmuş, Şubat 2023'te Çin yeni yılının da etkisiyle 530 puanla dip görülmüş sonrasında son çeyreğe kadar 1.000-1.600 puan bandında kalan BDI, son çeyrekte bir ara 3.346 puana kadar çıkmıştı. Baltık Supramax Endeksi'nin (BSI) kapanışı 1.369 puandan oldu. 2023

yılına girerken BSI 968 puandaydı. BDI gibi o da şubatta dip yaptı ve 625 puanı gördü. Sonra mart ayında yılın ilk zirvesini 1.335 puandan yaptı ve yaz aylarında düştü fakat üçüncü çeyrek sonunda tekrar yükselişe geçildi ve son çeyrekte 1.565 puana kadar çıkıldı. Baltık Handysize Endeksi'nin (BHSI) kapanışı ise 879 puandan gerçekleşti. BHSI da seneye 663 puandan başlamıştı ve diğer endeksler gibi şubat ayında 431 puanla dip görmüştü. Ama BHSI diğer endekslerden farklı olarak ağustos ayında senenin dibi olan 389 puanı gördü ve oradan 3'üncü çeyrek sonuna kadar toparlanarak 700 puana kadar geldi. Son çeyrekte ise 908 puana kadar çıkmıştı.

Tankerlerde, endeks bazında bakarsak beyaz mal (clean) endeksleri geçen seneye sert düşüşle girmiş, Rusya-Ukrayna gerginliğinin doğrudan bir sonucu olarak Aralık 2022 sonunda geldiği 2.130 puandan, yıl sonunda sert düşüşle 620 puana kadar irtifa kaybetmişti. Sonrasında ise sene içinde mart ayında 1.248 puanla bir zirve yaptı. Sene sonuna kadar 600-1000 puan arasında kaldı. Bu segmentte MR ve LR fiyatları ise sene başından beri farklı raporlara göre sırasıyla yüzde 10 ve yüzde 20 arasında artışlar göstermiş durumda.

2024 YILINA GİRİŞ

Siyah Mal Endeksi'nde De (dirty) benzer bir durum yaşandı. 2022 son çeyreğinde 2.500 gibi tarihi bir seviyeyi gören endeks 2023'e girer girmez 1.200 puana kadar indi. Sonra da senenin son çeyreğinin başları gibi 710 puan civarında dip yaptı. Son çeyrekte tekrar artışlar görüldü ve 2024 yılına giriş şu ana kadar yukarı yönlü. Hürmüz Boğazı gerginliği, Panama Kanalı geçişlerindeki sıkıntılar ve Çin'den gelen talep bu makalenin yazıldığı gün itibarıyla masadaki önemli konulardı. Burada VLCC, Suezmax ve Aframax fiyatları sene başından beri VLCC için

yüzde 8, diğer iki segment için ise yüzde 20 artmış durumda. Tabii ki Panama Kanalı'ndaki su seviyesi kaynaklı sıkışma önemli bir faktör oldu. Yaşlı tankerlerde ise tersi söz konusu. Geçen hafta rapor edilen bir satışta 2004 Kore yapısı bir VLCC 29 milyon dolara gitti. 2023 başında aynı Kore inşası gemiler söz konusu olduğunda satışlar 50 milyon dolar seviyesindeydi.

2024 yılına girişte hem kuru yük hem de tankerde yine Çin yeni yıl tatilinin tesiriyle şubat ayında düşüşler görülmesi olası. Kuru yükte bu sene handysize yeni seneye yatay bir giriş yapıyor gibiydi. Çin yeni yılına doğru düşüşler olacağını tahmin ediyorduk ve bunlar şu anda net biçimde kendini gösteriyor ama girdiği nokta da geçen seneye göre daha iyi. Bu durumda biz handysize ve supramax bazında 2024 senesinin "seneye giriş noktası" ve "momentum" olarak 2023'ten iyi bir noktada olduğunu görüyoruz. Bu da senenin doğal iniş çıkışları için bir baz etkisi teşkil edebilir. Tankerlerde küçük kimyasal tanker siparişlerinin mevcut filonun yüzde 8'i civarında olması, Rusya-Ukrayna gerginliği sebebiyle bölgedeki MR tankerlerin başka bölgelere gitmesi ve alternatif tonajın ortadan kalkması nedeniyle görünüm pozitif. MR ve LR tankerler adına da beklentiler iyi, çünkü yine Rusya gerginliği ile petrol ürünleri ticareti daha uzun bir menzile kavuştu, bu da ton-mil demek.

Yukarıdaki yorumları borsa jargonuna gönderme yaparak "teknik" varsayalım. Biraz da işin "temel analizine" bakarsak, 2024 senesinde konjonktürel değişimler kendini çok hissettirecek. Bir kere yüksek enflasyonla mücadele için faizlerin kullanılması yerini tekrar genişlemeci politikalara bırakıyor. Bu durumun ticarete, emtiaya ve navlunlara etkileri de yukarıdaki analize destek verebilir. Bu da mevsimsel düşüşlerin yumuşak olacağı anlamına gelebilir. Böyle olunca

da anlık olarak navlunlar yukarı gitmeye başlayınca, piyasa bunları uzun süreli rallilere çevirebilir. Bunu pandemi sonrasında görmüştük.

Bu sene çok önemli seçimler var. İlk önemli seçim Tayvan'daydı örneğin. Amerikan seçimleri yaklaştı. Bu durumun da şu an kişilere ve ülkelere çok başlı olan karmaşık siyasi iklime etkisi derin olacaktır. Tonaj arz ve talebinde de kuru yük tonajının çoğunun konteyner gibi tonajların aksine ciddi bir sipariş defteriyle karşı karşıya olmadığını görüyoruz. Bir de üstüne karbon vergileri, ETS vs. yeni engelleyici hususlar gelmekte. Bunları da hesaba katmaya başlayacağız.

Tankerlerle ilgili bir not: Hemen hemen bütün tonajlarda mevcut fiyatlar 5 yıllık ortalamasının neredeyse yüzde 50 üzerinde seyrediyor. Mevcut durumlar bu eğilimin zayıflamayabileceği yönünde olsa da, bu istatistik biraz ürkütücü, çünkü kuru yük segmentinde bu durum bu kadar abartılı değil.

ÖZETLE...

2024 için öncelikli düşüncemiz, yakıt konusunda bir şekilde avantajlı olan her tip gemi öne çıkmaya başlayacak. ETS ödemelerini kiracılar ve armatörler nasıl paylaşacak gibi sorunlar aşıldıktan sonra muhtemelen ETS konusunda avantajlı gemilerin navlunları konvansiyonel

gemilerden çok ayrışacak. Tanker piyasasının üzerindeki kaymak tabakası ise kendini çok belli etse de görünen o ki pek sönmeyecek. Kuru yük segmenti eninde sonunda mevsimselliği teslim olacak diyorduk, nitekim oldu. Fakat başlangıç noktası iyi. Ama Çin yeni yılını görüp analiz etmekte fayda var. Rusya-Ukrayna gerginliğinin gidişatı, Süveyş gerginliği, Çin ekonomisinin durumu... Çok faktör var. Sürprizler gelebilir. Tahmin edebildiğimiz hususlarda gelen sürprizler denizciliği olumlu etkileyebilir.

* NAVIS YÖNETİM DANIŞMANLIK

2023 SATIŞLAR

Gemi İsmi	Tip	DWT	İnşa yılı	Tersane	Detay	Fiyat (mln \$)
Beks Brown	Bulk	206204	05	Imabari Japan	Scrubber	16,50
Herun China	Bulk	181056	17	SWS China		42,10
Iron Miracle	Bulk	180643	11	Tsuneishi Cebu Philippines	Eco	27,20
Magic Orion	Bulk	180200	06	Imabari Japan		17,00
Mineral Ningbo	Bulk	178120	09	SWS China		20,00
The Mothership	Bulk	177544	06	Mitsui Japan		17,40
Goodship	Bulk	177536	05	Mitsui Japan		10,00
Tradership	Bulk	176925	06	Namura Japan		10,00
Gloriuship	Bulk	171314	04	Hyundai Samho S Korea		10,00
Mineral Destelbergen	Bulk	175401	10	New Times, China		20,70
Mineral Temse	Bulk	175401	10	New Times, China		20,70
Mineral Brugge	Bulk	175155	11	New Times, China		20,70
Ultra Tiger	Bulk	83611	09	Sanoyas Japan		16,50
IC Harvest	Bulk	83476	10	Sanoyas Japan		17,00
Aurora Borealis	Bulk	82315	23	COSCO Yangzhou China		38,30
Peak Dawn	Bulk	81902	13	Tsuneishi Zhoushan China	Eco	23,00
Aquavita Sol	Bulk	81541	20	Jiangsu Hantong China		30,50
Aquavita Sea	Bulk	81541	20	Jiangsu Hantong China		30,50
Cymona Galaxy	Bulk	81383	09	Universal Japan		15,80
Kai Oldendorff	Bulk	81243	19	Jaingsu China	Scrubber	30,80
Persinge Trader	Bulk	81115	16	Jiangsu Hantong China		25,80
Melodia	Bulk	80600	13	Universal Japan		22,00
King Coal	Bulk	76361	10	Oshima Japan		15,80

Navios Hyperion	Bulk	75707	04	Sanoyas Japan		9,00
Porto Leone	Bulk	63756	14	COSCO China		21,50
CP Guangzhou	Bulk	63527	15	Chengxi China		23,00
Unity Endeavour	Bulk	61617	14	NACKS China	C 4/30, Scrubber	23,00
Star Bovarius	Bulk	61602	15	DACKS China	C 4/30, Scrubber, Eco	25,30
Xing Xi Hai	Bulk	60498	17	Mitsui Japan	C 4/30	29,00
Xing Shou Hai	Bulk	60492	16	Mitsui Japan	C 4/30	28,00
St George	Bulk	57959	12	Tsuneishi Cebu Philippines	C 4/30	19,00
Supra Oniki	Bulk	57022	10	Qingshan China	C 4/35	11,10
Zhe Hai 169	Bulk	57000	11	China Shipping China	C 4/30	11,70
Rui Fu Kang	Bulk	57000	11	Xiamen China	C 4/36	12,00
Ermione	Bulk	56557	08	IHI Japan	C 4/35	14,20
Desert Rhapsody	Bulk	53820	07	Taizhou Sanfu China	C 4/36	9,20
TR Crown	Bulk	53474	05	Imabari Japan	C 4/30	11,00
Richmond Pearl	Bulk	53100	09	Yangzhou Dayang China	C 4/35	10,80
Jin Sheng	Bulk	52050	06	IHI Japan	C 4/30	10,10
Merlin	Bulk	50296	01	Mitsui Japan	C 4/30	6,10
Atlantic Altamira	Bulk	43368	17	Qingshan China	C 4/30	23,00
Clipper Copenhagen	Bulk	37852	19	Jaingsu China	C 4/30, Ice 1C	11,10
Clipper Como	Bulk	37302	10	Huatai China	C 4/30	10,90
Shinsung Clever	Bulk	37084	14	Saiki Japan	C 4/30, OHBS	18,20
Vully	Bulk	35697	11	Shinan S Korea	C 4/30	13,20
Navios Lyra	Bulk	34707	12	SPP S Korea	C 4/35	13,80
Global Hero	Bulk	34481	15	Hakodate Japan	C 4/30, Eco	17,50
Nong Lyla	Bulk	33773	04	Oshima Japan	C 4/30	7,90
Adventure	Bulk	33730	11	Samjin China	C 4/35	11,40
Pan Gloris	Bulk	32975	10	Taizhou China	C 4/30	9,50
Saronic Spire	Bulk	32355	04	Kanda Japan	C 4/30	8,40
Agali	Bulk	28202	13	Imabari Japan	C 4/30	13,20
Rotterdam Bridge	Cont	50985	01	Samsung S Korea	4253 teu	12,50
Hammonia Husum	Cont	34253	06	Hyundai HI S Korea	2556 teu C 4/40	9,70
Leo Perdana	Cont	33423	07	Naikai Japan	2553 teu	11,00
Hermann Schepers	Cont	13500	03	Daewoo Romania	1025 teu	3,80
Avance Castor	Gas	62500	24	Hanwha S Korea	89450 cbm LPG	120,00
Avance Pollux	Gas	62500	24	Hanwha S Korea	89450 cbm LPG	120,00
Libramont	Gas	29328	06	Daewoo S Korea	37686 cbm	34,65
Sombeke	Gas	29213	06	Daewoo S Korea	37678 cbm	34,65
Eco Ethereal	Gas	26645	10	Hyundai Mipo S Korea	34300 cbm	43,00



Seapeak Napa	Gas	10790	03	Hudong Zhonghua China	9875 cbm	9,80
Diyala	Tank	320596	19	Samsung S Korea	Scrubber	113,00
Ninawa	Tank	320596	19	Samsung S Korea	Scrubber	113,00
Kirkuk	Tank	320596	19	Samsung S Korea	Scrubber	114,00
Harad	Tank	303115	01	Samsung S Korea		30,00
Jessica D	Tank	300976	04	IHI Japan		32,50
Athenian Freedom	Tank	299991	13	Hyundai HI S Korea	SS geçirmiş, Scrubber	73,50
Serenea	Tank	158583	09	Samsung S Korea	Scrubber	45,40
Aegean Power	Tank	115800	07	Samsung S Korea		38,10
S-Trust	Tank	106094	05	Hyundai Samho S Korea		32,00
S-Treasure	Tank	106061	05	Hyundai Samho S Korea		32,00
Alpine Aqualina	Tank	105304	11	Hyundai HI S Korea	Epoxy, Scrubber	44,50
Leon Apollo	Tank	74999	09	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy	28,50
Alpine Pembroke	Tank	74602	10	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy	32,50
Alpine Pioneer	Tank	74552	11	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy	32,50
TTC Vidyut	Tank	73948	08	New Century China	Epoxy	24,00
Chemtrans Moon	Tank	72365	04	Hudong Zhonghua China	Epoxy	17,00
Chemtrans Sea	Tank	72365	04	Hudong Zhonghua China	Epoxy	17,00
Lady Malou	Tank	51486	13	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy phenolic	34,00
King Gregory	Tank	51441	12	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy phenolic	34,00
SCF Angara	Tank	50956	08	STX S Korea	Epoxy phenolic, Ice 1A	25,00
Dee4 Ilex	Tank	49999	22	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy phenolic	54,00
Dee4 Mahogany	Tank	49999	22	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy phenolic	54,00
Bahri Rose	Tank	49631	06	Daewoo S Korea	Epoxy	18,00
Nord Sustainable	Tank	49579	15	STX S Korea	Epoxy phenolic	39,00
Nord Supreme	Tank	49552	15	STX S Korea	Epoxy phenolic	39,00
Jag Prabha	Tank	47999	04	Iwagi Japan	Epoxy	15,00
Hana	Tank	47198	97	Onomichi Japan	Epoxy	6,50
Centennial Matsuyama	Tank	47165	08	Onomichi Japan	Epoxy	23,00
Tradewind Energy	Tank	47128	09	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy	24,10
Alicudi M	Tank	40083	04	ShinA S Korea	Epoxy phenolic	14,50
Blue Trader	Tank	37270	05	Hyundai Mipo S Korea	Epoxy, Ice 1B	17,40
Rundemanen	Tank	34614	04	Kitanihon Japan	StSt	20,00
Xing Hai Hua 728	Tank	17204	09	Zhejiang China	Epoxy, Ice II	8,10
BDP Spirit	Tank	15203	09	TVK Turkey	MarineLine, Scrubber	12,00
HZ Singapura	Tank	13899	22	Ningde Shengfan China	Epoxy phenolic	21,50
LOI Hope	Tank	8941	08	Kwangsung S Korea	MarineLine	8,60

Hem ileri gitmemiz, hem de ileri taşımamız gereken bir noktadayız



* **UFUK ERİNÇ**

Her Türk vatandaşı hedefin “Türkiye Yüzyılı” olduğunu algılamalı ve ülkemizi bir adım daha ileri götürmek için elinden geleni yapmalı, en azından belli makamlara aday olmalı. Ben de küresel bir meslek birliğinin, IBIA'nın yönetim kuruluna adaylığımı bu gaye ile koydum. Bayrağımızın her uluslararası platformda temsil edilmesi gerektiğine inanıyorum.

Bugün küresel olarak 150 milyar dolarlık bir yakıt pazarından bahsedilse de bunun sadece yüzde 2,5'lük kısmı Türkiye'de yapılabiliyor. Ancak her şeye rağmen Türkiye, Türkiye özelinde de İstanbul çok bilinen bir yakıt ikmal noktası. Bu bilinirlik başta üst düzey operasyon kabiliyeti ve iyi kalitede yakıtın eksiksiz olarak ikmallenmesinden kaynaklanıyor. Artı olarak dünyanın önemli lokasyonlarından birine sahibiz.

Şimdi elimize geçecek bir fırsat var ki, hem dünya hem Türkiye bunker piyasası için önem arz eden bu görev,

aynı zamanda gelişmemizi ve hızla değişen yakıt tiplerine ve kurallarına uyum sağlamamızı kolaylaştıracak. Değişimin en görünür tarafı, çok yakın bir tarihe kadar rafineri proseslerinin artık kısmı, yani kabaca çöpü olan fueloil kullanılırken ultra önemli, pahalı ve operasyonu çok daha fazla bilgi ve dikkat isteyen ürünlerle gemilerin yürütülmesini sağlayacak bir noktaya gelmesi. Operasyonun önemi sadece ikmal yapacak tanker personelinin değil, aynı zamanda yakıtı kullanacak gemi personelinin de bu konuda eğitilmiş olmasını gerektirmesinde yatıyor. Uluslararası platformlarda temsil şanslarının yanında Türkiye'deki bu yapıyı doğru kurmak gerekiyor. Hızlıca geniş kapsamlı bir arama konferansıya tarafları toplayıp, gelecek 5-10 yılı planlamalıyız.

YENİ DENİZ YAKITLARI GELİŞTİRME SÜRECİNİN İÇİNDE BİZ DE OLMALIYIZ

Şu anda Türkiye'de deniz yakıtları alanında meslek birliği olarak sadece Deniz Ticaret Odası bünyesindeki yakıt komisyonun bahsedilebilir. Ancak o da doğaldır ki, daha mahalli bir bakış açısı ve katılımcılarla hareket ediyor. Oysa dünya çapında bunker sektöründe yer alan 100'e yakın Türk var; aralarından bazıları büyük şirketlerde CEO'luğa kadar uzanan pozisyonlarda Asya, Avrupa, Ortadoğu ve Amerika'da çalışıyor. Başlıca petrol şirketlerinden büyük ikmalcilere, büyük satış gruplarına ve küçük şirketlere, kredi değerlendirmeye kadar oldukça farklı bakış açılarına, bilgiye ve yeteneğe sahip bir kitle... Bu birikimi birleştirmeliyiz. Ben sektöre girdiğimde yurtdışında bu alanda çalışan Türk sayısı bir elin parmaklarını geçmezdi, şimdi ise sayamayacağım kadar çok. Türkler arasında kapsayıcı bir birlik oluşturduğumuz takdirde çok yol alabileceğimizi düşünüyorum; böyle

bir yapı Türkiye'deki bürokrasiye de katkıda bulunur. Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Enerji Bakanlığı bünyesinde birçok liyakatli bürokrat mevcut. Onlarla dünyadaki Türk bunkerciler arasında ciddi bir sinerji yaratmalıyız. Bu sinerjiye kesinlikle üniversiteler de dâhil edilmeli. Bugün hidrojen nükleere, biyo-yakıtlardan modern yelkenlere kadar yakıt alanındaki Ar-Ge çalışmalarına tüm dünyada milyar dolarlar harcanıyor. Biz de yeni deniz yakıtları geliştirme sürecinin içinde olmalıyız.

Diğer bir konu da dijitalleşme... Üniversitelerimizin bilgisayar mühendisliği bölümlerinde bu konuda çok büyük yetenekler var. Artık Türkiye kendi uydusu olan bir ülke; dolayısıyla yazılım alanında da atılım yapabileceğimizi düşünüyorum, çünkü çok eksik var. Kısacası içinde üniversitelerdeki denizcilik, kimya, çevre, gemi inşa bölümlerinin yer aldığı; ayrıca Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın, Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu'nun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın da olduğu bir çalışma grubu oluşturmalıyız. Belki böylece sahip olunan avantajlar ve yapılması zaruri tanımlamalarla hızlı ve önemli bir pozisyon alabiliriz.

ORTAK AKLIN OLUŞMASINA KATKIDA BULUNMAMIZ GEREKİYOR

Armatörlerden akademisyenlere, ikmalcilerden gemi işletmecilerine ve bürokratlara dek geniş bir kitleye ulaşma şansımız var. Böyle görevlere talip olmak bir yandan Türkiye'yi en iyi şekilde tanıtmak için kolları sıvamak anlamına geliyor; ama aynı derecede kıymetli bir diğer görev de bu sayede ve bu heyecanla ortak aklın oluşmasına katkıda bulunmak, ilgiyi buraya çekmek. Bizler tüccar olarak zaten bir pazara sahibiz; görevimiz bunu geliştirerek daha çok ilgi çeker hale getirmek.



Ancak tüm yapıyı hukuki zeminde tarafları koruyan ve uluslararası hukukla paralel bir zemine oturtmalıyız. Ayrıca gümrük bakış açısını bu tanımlamalara ve ürünlere uyumlu kılmalıyız. Hatta ülkemiz sınırları içinde üretebileceğimiz tedariki kesintisiz, çevreci yeni ürünler hedeflemeliyiz. Ve söz konusu süreci yönetecek operasyonu yapmaya muktedir genç zabıtlar yetiştirmemiz, elbette onları yetiştirecek fakülteleri ve eğitim programlarını güçlendirmemiz de gerekiyor.

Bugün LNG yakıt ikmalini konuşuluyor, ama LNG gemisi geçerken Boğaz kapanıyor veya İstanbul Boğazı'ndan geçemiyor. Bu durumda LNG yakıtı yakan geminin hangi konumda tanımlanacağı gibi tanımlamalara ihtiyacımız var; yoksa insanlar yatırımlarında yön tayin edemiyor ve edemeyecek. Hem ileri gitmemiz,

hem de ileri taşımamız gereken bir durumun içindeyiz. Biz bir enerji koridorundayız, ama alternatif yakıtlar konusunda maalesef geride kalıyoruz. Türkiye bir doğalgaz geçiş hattı ve Avrupa'nın aksine tedarik sorunu yok; kendi doğalgaz rezervlerimiz de devreye girince tedarik ihtiyacımız daha da azalacak.

Biyodizel çok önemli bir alternatif yakıt; makbul olanı da atık yağlardan geri kazanılmış olanı. Ülkemizin yüksek nüfusu ve kıvartmaya düşkünlüğü ciddi bir potansiyel sunuyor ama gerek mevzuat gerekse üretim bakımından arzu edilen seviyede değil.

Bir diğer alternatif yakıt amonyak konusunda da gübre fabrikaları sayesinde Türkiye ciddi bir potansiyele sahip. Ancak bu konuda bir girişim henüz benim bilgim dahilinde değil. Hatta daha önemlisi, bugün ileriye

dönük olarak en çok üzerinde konuşulan teknolojilerden biri MSR, yani "Eriyik Tuz Reaktörleri"; başka bir deyişle nükleer enerji – diğer adı Toryum, yani bor reaktörleri. Malumunuz ülkemiz dünyanın en büyük bor madenlerine sahip, önümüzdeki 50 yılda bu konuda müthiş bir gelişme yaşanabilir. Yönetim kurulu üyeliğine aday olduğum IBIA'nın (Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği / International Bunker Industry Association) eski başkanı da şu anda bor reaktörleri geliştiren bir firmaya geçti, bunun önemi hakkında o da bir ipucu veriyor. Daha önce söylediğim gibi, hem ileri gitmeli hem de ileri taşınmalıyız ki, aynı anda gelişmelere cevap verebilelim.

* UNERCO PETROL ÜRÜNLERİ DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rihtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

DALSAN ŞİRKETLER GRUBU

Hava kargo taşımacılığı, küresel tedarik zincirlerinin bel kemiğidir



* SERKAN EREN

Hava kargo taşımacılığı, günümüz küresel ekonomisinde önemli bir rol oynamaktadır. Hız, güvenilirlik ve geniş kapsamlı işletmelerin ve ülkelerin ticaretini, lojistiğini ve ekonomik kalkınmasını destekleyen önemli bir taşıma yöntemidir. Taşıma türleri arasında Türkiye'nin dış ticaret faaliyetlerinde değer bazında üçüncü sırada havayolu taşımacılığı gelmektedir. Son 10 yıllık dönemde havayolu taşımacılığında denizyolu ve karayolu taşıma türlerinde olduğu gibi bir eğilim tespiti yapmak mümkün değildir. İthalatta havayolu taşımacılığı 2012 ve 2019 yılları arasında yaklaşık %11-16 arasında pay alırken; 2020 yılında %19,82'ye yükseldi, 2021 yılında ise %11,08'e düştü. 2022 yılında %13,09, 2023'e baktığımızda ise %13,93 oldu.

2020 yılı dünya tarihine küresel bir sağlık krizi olarak damgasını vuran koronavirüs pandemisinin etkisi ile geçti. İnsanlık tarihinde yaşanan ilk pandemi olmasa da dünya COVID-19 pandemisine hazırlıksız yakalandı. Pandemi döneminde yalnız ülkemizde değil, tüm dünyada lojistik sektörü önemli bir sınav verdi. Yine de tüm dünyanın durma noktasına geldiği süreçte teknolojik altyapıların da desteği

ile lojistik süreçler sürdürüldü. Hava kargo taşımacılığı salgın ile mücadele edilen süreçte sağlık sektörüne yönelik malzemelerin taşınması ile ön plana çıkarak kendini göstermiştir. Salgının ilerlemesiyle ihtiyaç duyulan aşı, ilaç, maske gibi medikal ve tıbbi ihtiyaçların hızlı ve güvenli bir şekilde yerine ulaşması hava kargo taşımacılığının önemini arttırmıştır. Hava kargo taşımacılığı, küresel tedarik zincirlerinin bel kemiğidir.

Hava kargo taşımacılığı hacim olarak küresel ticaretin %1'inden azını, değer olarak ise %30'undan fazlasını oluşturmaktadır. Diğer taşıma modlarına kıyasla, uçaklar daha hızlı bir şekilde hedefe ulaşabilir ve bu da acil malzemelerin, yüksek değerli ürünlerin ve taze ürünlerin zamanında teslim edilmesini sağlar. Tıbbi malzemeler, yüksek teknoloji ürünleri ve diğer acil ihtiyaçları olan ürünlerin taşınmasında hava yolu taşımacılığı hayati öneme sahiptir. Pandemi ile mücadelede tedarik zincirinin istikrarının sağlanması için yüksek hız ve hareketliliğin önemi bilinmektedir. Özellikle, Covid-19 salgınından bu yana hava kargo taşımacılığı önemli bir rol oynamıştır. Ayrıca, bu taşımacılık sistemi dünya çapında geniş bir ağı kapsar. Bu, ürünlerin daha fazla pazara erişimini sağlar ve ticaretin küresel düzeyde gelişmesine olanak tanır. Hava limanları, uluslararası ticaretin merkezi haline gelmiştir ve dünya genelinde ticaretin canlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Hava kargo taşımacılığının bir diğer önemli yönü de güvenilirliğidir. Modern hava taşıma standartları ve güvenlik protokolleri, yüklerin güvenli bir şekilde taşınmasını sağlar. Hava kargo taşımacılığını müşteriler bozulabilir ve kırılabilir kargoların daha kolay taşınması, güvenilir ve hızlı bir taşıma sistemi olması, değeri yüksek ürünlerin paketlenmesi ve taşınması konusunda sağladığı avantajlar nedeniyle tercih etmektedir.

Taşıma sürecinde yüksek düzeyde izleme mevcuttur, bu da müşterilere güven verir ve taşınan yüklerin güvenliği açısından önemli bir faktördür. Ancak, hava kargo taşımacılığının bazı dezavantajları da vardır. Yüksek maliyetler ve çevresel etkiler gibi faktörler, bazı işletmeler için tercih edilen bir seçenek olmasını engelleyebilir. Bununla birlikte, teknolojik gelişmeler ve verimlilik artışları, hava yolu taşımacılığının maliyetlerini azaltma ve çevresel etkilerini minimize etme çabalarını desteklemektedir.

Örneğin verimlilik ve motor teknolojisi, yeni nesil uçak motorları ve daha verimli tasarımlar, yakıt tüketimini azaltarak işletme maliyetlerini düşürmektedir. Daha hafif malzemelerin kullanımı ve aerodinamik iyileştirmeler de yakıt verimliliğine katkıda bulunur. Aynı zamanda yakıt verimliliğine katkıda bulunan bir diğer teknolojik destek ise uçuş planlama ve yönetim sistemiyle sağlanıyor. Bu sistem sayesinde gelişmiş uçuş planlama yazılımları ve hava trafiği yönetim sistemleri, daha doğru rotalar belirlemeyi ve uçuş planlamasını optimize etmeyi sağlar. Bu da yakıt tüketimini azaltarak maliyetleri düşürür. Bu teknolojik gelişmeler, havayolu endüstrisinin daha verimli ve sürdürülebilir bir şekilde işlemesine yardımcı olurken, işletme maliyetlerini azaltarak havayolu taşımacılığının daha rekabetçi hale gelmesine katkıda bulunmaktadır.

Sonuç olarak hava kargo taşımacılığı, günümüzün küresel ekonomisinde önemli bir yer tutmaktadır. Hız, güvenilirlik ve geniş kapsamlı, ticaretin ve ekonomik faaliyetlerin canlanmasına katkıda bulunur ve dünya genelindeki işletmeler için hayati bir taşıma yöntemi olarak kabul edilir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ / HAVAYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI

COMPACTCLEAN

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

FULL RANGE OF BWMS
35 M³/h - 2100 M³/h



3 BWMS TYPES TO MATCH EVERY NEED:

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker

Natchez on the Waterfront *

Bazı marinalar kendilerinin en kötü düşmanı mıdır?

John Dunne, 1624 yılında şu ünlü cümleyi kullanmıştı: “İnsanlar ayakta kalmak için her zaman birbirine ihtiyaç duyar”. Sektörde pek çok marina bulunsa da, Bay Dunne'dan özür dileyerek diyorum ki, “Her bir marina da ayakta kalmak için birbirine ihtiyaç duyar. Her biri kıtanın, bütünün bir parçasıdır. Eğer bir parçası deniz tarafından sürüklenirse, bu parçanın büyüklüğü Avrupa (ya da marina/eğlence teknesi endüstrisi) kıtası kadar ya da bundan daha azıdır.”

Teknecilerin genel dostluğu ile marina sahiplerinin/işletmecilerinin (hepsinde olmasa da) birçoğunda sıklıkla karşılaşılan bireysellik arasındaki zıtlığı hiçbir zaman tam olarak anlayamamışım. Bazı marinaların zaman zaman bireysel adalar, hatta duvarlarla çevrili kale adalar olmak istedikleri, kendi içlerine kapanmak istedikleri ve/veya bazı durumlarda bölgedeki diğer tesislerle savaştıkları görülür. Ne yazık ki, bu durumların hiçbirinin tesise faydası olmadığı gibi, sektöre de bir bütün olarak faydası olmamakta ve sonuçta her bir tesise zarar vermektedir. Yani evet, bazı marinalar gerçekten de kendilerinin en büyük düşmanı olabilir.

BİR KEZ KAVGA ÇIKTIĞINDA, BUNU DURDURMAK ÇOK ZORDUR

Bu tür “Savaş” durumlarında, bir marinanın komşu bir tesisten oranın kilit bir çalışanı veya çalışanlarını aktif olarak işe aldığı durumları çok gördük. Bu durum da aralarındaki kan davasını körüklemektedir. Özellikle son zamanlarda, doğru becerilere sahip, doğru insanları bulmanın son derece zor olabileceğinin farkındayım, ancak bunun getirdiği uzun vadeli sonuçlara hiç değmez. Bir kez kavga çıktığında, bunu durdurmak çok zordur. Ayrıca, bir marinanın bir yenileme veya genişleme önerdiği veya diğer marinaların yakınında yeni bir marina önerildiği ve yeni programları desteklemek yerine, komşu marina(lar)dan perde arkası

fısıldaşma, sesli muhalefet veya hukuk ekibi ve danışmanların getirilmesi şeklinde olumsuz tepkiler geldiğini de çok gördük. Şimdi, eğer meşru bir sıkıntı varsa, örneğin kıyı haklarınıza müdahale ediliyorsa ve teklif sahibi makul davranmıyorsa, o zaman elbette savaşın. Ancak çoğu zaman itiraz, müşteri kaybetme korkusuna, kendi alanını daraltmaya ya da sadece rekabeti veya değişimi kabul etmek istememeye dayalıdır.

Kimse müşteri kaybetmek istemese de, aslında iki tür kayıp vardır. Gerçekten gitmelerini isteyebileceğiniz müşterileri kaybetmek ve gerçekten kaybetmek istemediğiniz müşterileri kaybetmek. İkinci durum gerçekleştiğinde, bu bir uyandırma alarmı olarak algılanmalıdır. İyi müşterilerle uzun vadeli ilişkiler nihai hedefdir.

Eğer ayrılırlarsa, durup ayrılmalarının gerçek nedenlerinin ne olduğunu düşünmek gerekir. Eğer bu ayrılma kesinlikle fiyatlandırmadan kaynaklanıyorsa, o zaman belki de istediğiniz müşteri o değildir. Ancak işlevsellik, hizmet, olanaklar veya diğer önemli sorunlardan kaynaklanıyorsa, sorunların ne olduğunu ve bunları çözmek için neler yapabileceğinizi ciddi bir şekilde düşünmeniz gerekebilir.

Barışçıl bir şekilde bir arada yaşıyor olsalar bile, “kendi içlerine kapanma” durumunda, bu durum ileriye dönük olarak uzun vadede işe yaramayacaktır. Bazı açılardan personel ve yönetmelikler gibi konularda bulunduğumuz yerde olmamızın nedeni de budur. Her biri, zaman zaman, tesisi değiştirmek, iyileştirmek ve/veya bakımını yapmak, tekneçiliği ve/veya tesisi tanıtmak, ortak sorunlara çözüm bulmak ve benzeri öneriler için desteğe ihtiyaç duyacaklarından, marinaların birbirlerini ve sektörün genelini desteklemeleri gerekmektedir. Hemen hemen her marinanın yeni bir bina eklemek, eskiyen rıhtımları veya altyapıyı değiştirmek, tesisi yeniden yapılandırmak ve genişletmek ve/veya dip taramak gibi karşılaşacağı çok

sayıda proje vardır ve bunların tümü yerel yetkililerden yasal onaylar gerektirecektir. Neredeyse her zaman, istenen projeyi yazılı olarak veya halka açık oturumlarda sorgulayacak veya karşı çıkacak kişiler olacaktır. Özellikle de bir rakipten geliyorsa, destek almak çok anlamlı, eğitici ve bilgilendirici olabilir. Aynı şekilde, çok sayıda yönetmelik bulunmaktadır ve ben, onlarca yıldır sektör için daha kötüsünün olmayacağını düşünüyorum. Ne yazık ki, yönetmelikler ve daha da kötüsü, henüz açıklanmamış endişeler, bazen ağır ağır, bazen de hızla gelmeye devam ediyor. Çoğu zaman da, insanlar, bir projeyi üstlenmek isteyip onay için başvuruda bulunana kadar bunlardan haberdar olmayabiliyor.

Yasa koyucular da “her soruna uyan tek çözüm” yaklaşımlarıyla giderek daha fazla program odaklı hale geliyor. Kurumların birçoğunda dünyayı kurtarmak isteyen (her zaman neyden kurtarmak istediğinden de emin olamayan) ancak gerçek dünya deneyimi olmayan iyi niyetli kişiler bulunuyor. Her sahanın kendine özgü olduğunu ve genel yaklaşımların o sahaya uymayabileceğini söyleyip duruyorum. Ancak ne yazık ki, düzenleyici pozisyonlarda bulunan pek çok kişi basitçe alternatifin projeyi üstlenmemek olduğunu söylüyor ve “kimse sizi projeyi üstlenmeye zorlamıyor” diyorlar. Bu da çoğu zaman dar görüşlü, samimiyetsiz ve gerici bir tutum ve yaklaşımdır.

Kıdemli çevre sorumlumuz, uzun yıllar boyunca NYS Çevre Koruma Departmanı'nın eski Deniz Kaynakları Direktörü ve Çevre Savunma Fonu'nun kurucu üyesiydi. NYS için başlatılmasına yardımcı olduğu programların ve kuralların daha sonra nasıl çarpıtıldığına ve tanıyamadığı veya mantıklı olmayan pozisyonlarda yeniden yorumlandığına sürekli şaşırıyordu. Yasal düzenlemelerin çoğu anlamlı bir düşünceden sonra oluşturulmaktadır. Ancak düşünceden

yazılı kurallara ve fiili uygulamaya doğru yapılan yolculuk çoğu zaman beklenmedik dönemeçlerden geçebilir. Bu, safkan bir yarış atı yaratmaya çalışmak gibi bir şeydir ve kamu incelemesi, komite toplantıları ve garip çıkış yolu senaryoları içeren çok sayıda girdiden geçme sürecinde, bambaşka bir şekilde sonuçlanır; yani, açıkça orijinal hedefi kaçırrı. İşleri daha da kötüleştiren ise, girdilerin tamamının olmasa da, çoğunun sektör dışı kişi ve kuruluşlardan gelmesidir.

Sebepler ne olursa olsun, sektör, bir bütün olarak, proaktif olmak yerine, süreçle ilişkisini kesme ya da sürece tepkisel yaklaşma eğiliminde olmuştur. Her marina sahibi/yöneticisi, en azından yerel düzeyde, süreçle mücadele etmek yerine sürecin bir parçası olmalıdır. Toplantılara katılmak, liman komisyonunda, planlama veya diğer inceleme kurullarında yer almak önemli bir katkı sağlayabilir. Yerel kurulların ve düzenleyicilerin çoğu, sektörün özellikleri ve başarılı olması için gerekenler hakkında çok az şey bilmektedir. Onları içeriden eğitmek anlamlıdır ve büyük faydalar sağlayabilir.

Görev yaptığım çok sayıda komiteden birinde, bölgesel bir su yolu yönetim planında danışmanlık yaparken, o “korkulan” tarama konusu periyodik olarak gündeme geldi. Duyguları “dip taraması” kadar hızlı ateşleyebilecek başka bir kelime yoktur ve “Bu zehirli maddeyle ne yapmak istiyorsunuz?” gibi tepkilerle karşılaşsınız. Komitedeki bu konuya karşı çıkanları, konunun gerçekleri konusunda eğitmek uzun zaman aldı.

Ne zaman büyük bir yağmur yağsa veya bir fırtına olsa, sığ limanlardaki dipteki malzemeler harekete geçer ve “zehirli madde” yeniden dağılır. Bu sığ sularda yüzüyor, balık tutuyor ve eğleniyoruz. Ancak bu malzemeleri temizlemeye çalıştığımızda, tüm alarm zilleri çalmaya başlıyor. Bu maddelerin derin çukurlara taşınması ve gerektiğinde temiz malzemelerle kaplanması, böyle bir yaklaşımın çevresel açıdan ne kadar arzu edilir olduğunu gösteren onlarca bilimsel ve saha çalışması var, ancak üstlenilmesi de giderek daha zor hale geliyor.

PEKİ, TÜM BU ZEHİRLİ MADDELER NEREDEN GELİYOR?

Kurumların yasalarında, teknelerin güvenli seyrine izin verecek şekilde dip maddelerinin çıkarılmasını/taşınmasını yönetmeye çalışırken, otomatik olarak zorluklara zemin hazırlayan “boşaltma” veya “tarama artıkları” gibi ifadeler olmasa da bu konuda hiç yardımcı olmuyor. Peki, tüm bu zehirli maddeler nereden geliyor? Aslında, bunların çok azı marinalardan kaynaklanıyor. Sularımızın ve dolayısıyla tortuların kirlenmesine en büyük katkı tarımdan, ikincisi ise devletin yağmur suyu atıklarının atılışından gelmektedir. Yine de bu olayları tersine çevirmek ve korkunç davranışları düzeltmek için de çok fazla bir şey yapılmıyor. Şaşırtıcı bulduğum şey de hükümet yetkilisi olan eleştirmenlerin birçoğunun büyük sorunları düzeltmek için adımlar atmaya isteksiz görünmeleri, ama aynı zamanda marinaları seçme konusunda ön saflarda yer almaları. Peki, bunun sebebi ne? Çünkü çok göz önündeler ve sadece zenginler olarak görülüyorlar. Bu zihniyetlerin üstesinden gelmek için sektörün sadece yerel düzeyde değil, eyalet ve federal düzeylerde de daha fazla yer alması gerekiyor.

Bu açıdan marina dernekleri çok büyük bir öneme sahip olabilirler - ancak ne yazık ki, bunların çoğu, kendilerini proaktif bir temel yerine, sadece reaktif bir konumda bulmuşlardır. Bu, büyük ölçüde personel maliyetinden ve proaktif olmak için yeterli zaman veya paranın olmamasından kaynaklanmaktadır. Bunun düzeltilmesi için de daha fazla desteğe, baskıya ve hepsinden önemlisi sektördeki hepimizin katılımına ihtiyaçları var... Ayrıca ek personel ve yönetim eğitimi fırsatlarına da gerçekten ihtiyaç var. Birçok dernek bu konuda, özellikle de yönetim tarafında epey ilerleme kaydetti, ancak özellikle personel ve ticaret tarafında daha büyük bir ihtiyaç olduğu da açık. Daha büyük bir işgücü havuzu olduğunda, komşu tesisin personelini çalmayı düşünmeniz gerekmez.

Sonuç olarak, hepimizin hem bireysel olarak hem de dernekler aracılığıyla kolektif olarak hareket etmesine gerek var. Bireysel olarak sadece dışarıdan tepki vermek

yerine, sürecin bir parçası olabiliriz. İster imar veya planlama kurullarından isterse yerel yasama organlarından gelsin, sadece başkalarını eğitmekle kalmayıp, sektöre gerekli desteği sağlayarak ve önerileri sektör için geriletici olmaktan ziyade daha proaktif hale getirerek, hepimiz bireysel olarak anlamlı ve olumlu bir etkiye sahip olabiliriz. Bunun için zamanım yok diyenlere, bunun gerçekten en yüksek önceliklerinizden biri olması gerektiğini söylemek isterim. Ve evet, bireylerin katılımının sektöre proaktif anlamda çok büyük faydaları olabilir.

Sadece PAC'lere katkıda bulunanlara da, sektörü destekleyen para önemli olsa da, aktif desteğe göre ikinci sırada olduğunu belirtmek isterim. Çeşitli derneklere de, önceliklerin listelenmesi, program yeniden yetkilendirmelerinin ne zaman yapılacağını anlaşılması ve reaktif olmak ve çeşitli cezalandırıcı yönetmelik ve yasaların gidişatını tersine çevirmeye çalışmak yerine kaleme alma sürecinin bir parçası olmaya çalışmak gibi önceliklerin daha proaktif olacak şekilde yeniden yönlendirilmesini öneriyorum. Ve evet, yıllar boyunca hem bireylerin, hem de derneklerin proaktif bir şekilde hareket etmesinin sektöre büyük faydaları olmuştur ama bu çabalar, kuraldan çok istisna olma eğiliminde olmuştur. Sektörün geleceği için bir an önce proaktif olmak gerekiyor.

Bay Dunne bu ünlü sözünün sonunda, daha karanlık, daha önsüz bir tona bürünüyor: “...çanın kimin için çaldığını asla sorma, o senin için çalmaktadır”. Ancak adalarımızdan çıkar, birbirimizi destekler ve birlikte çalışırsak, “çanların kimin için çaldığını” değiştirebilir, parlak bir geleceğin çanlarına dönüştürebiliriz! İyi seyirler...

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

AVRUPA PARLAMENTOSU KIZILDENİZ'DE TİCARİ GEMİLERE YAPILAN SALDIRILARI KINADI

Avrupa Parlamentosu 18 Ocak'ta Kızıldeniz'deki ticari gemilere yönelik son saldırıları kınayan, acil ve ortak Avrupa Birliği (AB) müdahalesi, hatta bir deniz operasyonu çağrısında bulunan kararı kabul etti.



Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Sotiris Raptis, "Avrupa Parlamentosu'nun Kızıldeniz'de yaşanan son derece endişe

verici gelişmeler konusundaki desteği için minnettarız. Gemilere yapılan saldırılar denizcilerimizin güvenliğini ve hayatlarını tehlikeye atıyor. Ayrıca Avrupa'daki ithalat, ihracat ve enerji fiyatları üzerinde de doğrudan etkileri var. Denizcilerimizin güvenliği ile ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için acilen AB düzeyinde daha koordineli girişimlere ihtiyacımız var. Bu durum, kıtanın güvenliği için kritik önem taşıyor" açıklamasında bulundu.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği, belli başlı deniz taşımacılığı rotalarını ve uluslararası seyrüsefer serbestisi ilkesini

korumanın Avrupa'nın enerji, gıda ve tedarik zinciri güvenliğini garanti altına almak açısından bir zorunluluk olduğuna dikkat çekti. Yaşanan son gelişmelerle Avrupa ticareti ve uluslararası bağlantı için önemli bir rota olan Kızıldeniz'de kesintisiz seferlerin aksadığı bildiriliyor. Tanker geçişleri 2023 yılının Aralık ayına kıyasla yüzde 96 düştü; öte yandan Atlantik/Akdeniz ile Hint Okyanusu arasında sefer yapan konteyner gemilerinin yüzde 80'inden fazlası rota değiştirmek zorunda kaldı.

(Kaynak: ECSA)

AB ETS UYGULAMASI HAKKINDA BİLGİLENDİRİCİ KAYNAK SERİSİ HAZIRLADI

EMSA (European Maritime Safety Agency), 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren yürürlüğe giren AB ETS uygulaması hakkında bilgilendirici kaynak serisi hazırladı.

1 Ocak 2024 tarihinden itibaren, Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area-EEA) limanlarına giden veya bu limanlardan ayrılan 5.000 brüt tonaj ve üzeri gemileri olan denizcilik şirketlerinin CO2 emisyonları, Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'nin (Emissions Trading System-ETS) bir parçası haline geldi. Denizcilik şirketleri, emisyonlarını izlemek, raporlamak ve sistem kapsamındaki filolarının her bir ton CO₂ emisyonu için ETS emisyon tahsisatı almak ve ayrıca bildirmek zorunda. Yeni sistem kademeli olarak uygulanacak ve denizcilik şirketleri 2025 ile 2027 yılları arasında giderek artan miktarda tahsisat alacak. Bu kapsamda EMSA tarafından konu hakkında ayrıntılı bilgiler yayımlandı.

Denizcilik paydaşlarını bu değişime hazırlamak için Avrupa Deniz Emniyeti



Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA) ve Avrupa Komisyonu İklim Eylemi Genel Müdürlüğü (European Commission's Directorate General for Climate Action - DG CLIMA), bilgilendirici kaynak serisi hazırladı. Bunlar arasında 2023 yılının Eylül ile Aralık ayları arasında gerçekleştirilmiş ve EMSA resmi internet sayfasında (<https://emsa.europa.eu/reducing-emissions/extension-ets.html>) yer alan üç adet web semineri de

bulunuyor. Denizcilik şirketleri ve sektör paydaşlarına yönelik Sıkça Sorulan Sorular bölümü EMSA ve DG CLIMA tarafından revize edilerek güncellendi.

ETS'nin denizcilik sektörünü içerecek şekilde genişletilmesi ile revize edilmiş Avrupa Birliği İzleme Raporlama ve Doğrulama (European Union Monitoring Reporting and Verification-EU MRV) Denizcilik Yönetmeliği'ndeki değişiklikler hakkındaki soru ve cevapların birlikte incelenmesi tavsiye ediliyor. Ayrıca denizcilik sektörü paydaşlarının MRV Denizcilik Yönetmeliği ve değiştirilen AB ETS Direktifi kapsamındaki yeni gereklilikler hakkında soruları fitfor55@emsa.europa.eu e-posta adresi aracılığıyla EMSA ve DG CLIMA'ya iletilebiliyor.

(Kaynak: EMSA)

AVRUPA PARLAMENTOSU DENİZ TAŞIMACILIĞI EKOSİSTEMİ GİRİŞİM RAPORUNU KABUL ETTİ

Avrupa Parlamentosu, Avrupa'nın deniz taşımacılığı ekosisteminin stratejik önemini vurgulayan girişim raporunu kabul etti.



“Kapsamlı bir Avrupa Liman Stratejisi Oluşturmak” başlıklı inisiyatif raporu Avrupa Parlamentosu (AP) tarafından 17 Ocak 2024 tarihinde kabul edildi. Rapor, Avrupa ekonomisinin itici güçleri olarak gemi inşası ve denizcilik ekipmanları imalatı da dâhil olmak üzere Avrupa'nın deniz taşımacılığı ekosisteminin stratejik önemine vurgu yapıyor. SEA Europe “Avrupa'nın denizcilik altyapısında artan Çin yatırımları karşısında, Avrupa Birliği'nin (AB) deniz taşımacılığı ekosisteminin ekonomik bağımsızlığını koruma konusundaki Avrupa Parlamentosu'nun kararlı duruşunu” memnuniyetle karşıladı.

Raporda enerji boru hatları, iletişim ağları ve açık deniz yenilenebilir enerji tesislerini kapsayan denizde ve su altında kritik altyapının korunmasının artan önemine de dikkat çekiliyor. SEA Europe, bu kritik altyapıların dayanıklılığını ve korunmasını güçlendiren ve AB sularının

ve operasyonlarının güvenliğini ve emniyetini sağlayan tedbirleri uyumlu hale getirme konusunda Avrupa Birliği'ne bir çağrıda bulundu. Raporda ayrıca AB'nin ekonomik güvenliği için risk oluşturan Asya'nın haksız rekabet uygulamalarına karşı AB tarafından tedbir alınması gerektiği; denizcilik teknolojisi sektöründe, Avrupa'nın Asya'daki gemi inşasına olan yoğun bağımlılığı, gemi inşa pazarlarının kaybına ve dolayısıyla bölgenin teknolojik egemenliğine yönelik bir tehdide yol açtığı belirtildi.

SEA Europe Genel Sekreteri Christophe Tytgat yaptığı açıklamada; “Avrupa Parlamentosu'nun, Avrupa Komisyonu'na acilen iddialı bir Avrupa Endüstriyel Denizcilik Stratejisi oluşturmaya yönelik çağrıda bulunması son derece değerli olup tam zamanında atılmış bir adımdır. Avrupa'nın stratejik özerkliğini, savunmasını ve güvenliğini sağlamak,

aynı zamanda bu sektörün, AB'nin gelecekte sıfır emisyonlu, sürdürülebilir dijital taşımacılığı inşası ve modernize etme potansiyelinin sunduğu ekonomik büyümeden tam olarak yararlanmasını sağlamak ve Avrupa tersanelerinin, denizcilik ekipmanları üreticilerinin ve tüm tedarik zincirlerinin rekabet gücünü ve dayanıklılığını artırmak için önlemler alınması gereklidir.

İddialı bir Avrupa Endüstriyel Denizcilik Stratejisi, denizcilik teknolojisi sektörüne ayrıca, Avrupa'nın Mavi Ekonomisinden ve açık deniz rüzgâr enerjisi dâhil olmak üzere ilgili faaliyetlerden tam olarak yararlanmak için ilgili araçları da sunacaktır” dedi.

SEA Europe, Avrupa Komisyonu'nun acil ve proaktif adımlar atarak deniz taşımacılığı sektörünün ihtiyaçlarını karşılaması gerektiğini ve Avrupa Parlamentosu'nun raporunun ve önerilerinin, Avrupa'nın denizcilik teknolojisi sektörünün sürdürülebilirliği, rekabet gücü ve dayanıklılığı ile kendi geleceği yararına somut politika ve/veya yasal önlemlere dönüştürmesinin beklendiğini ifade etti.

SEA Naval Yönetim Kurulu Başkanı Davide Cucino ise “Denizde ve su altında kritik altyapıların korunmasına yapılan doğrudan referansları da memnuniyetle karşılıyoruz. AB sularında ve limanlarında güvenliğin sağlanması, AB'nin stratejik özerkliği için çok önemlidir. Bu durum, sivil ve askeri gemi inşaatı arasındaki bağlantıyı yansıtan iddialı bir strateji benimsemeyi gerektirir” ifadelerini kullandı.

(Kaynak: SEA Europe)

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 24 Ocak 2024 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.01.2024)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (OCAK)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	0 Tutulma (8 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (0 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	0 Tutulma (8 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	0 Tutulma (5 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

**İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Mustafa YAVUZYLMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)

KARAYA ÇIKTIK!

DENİZ TUTKUNLARI TÜRKİYE'NİN EN BÜYÜK
DENİZCİLİK FUARI'NDA YERİNİ ALIYOR

İSTANBUL FUAR MERKEZİ
17-24 ŞUBAT 2024

100.000 m²
Alan Büyüklüğü
45.000 m²
Net Alan Büyüklüğü

250+
Katılımcı
1.500+
Marka
65.000+
Ziyaretçi

**BOSPHORUS
BOAT SHOW**



ANA SPONSOR



GAYRİMENKUL SPONSORU



MOTORBOAT

naviga

YACHT

bosphorusboatshow.com





* ULUÇ KEDME

Yeni yıl ile birlikte endekslerde düşüş trendinin devam ettiğini görmekteyiz. Baltık Capesize Endeksi'ne baktığımızda son bir aylık kayıplar yüzde 40 seviyelerine yaklaşmıştır ki, endeks bazında bulunduğu konumu en son geçtiğimiz yaz bitirken eylül ayında görmüştük.

Sırası ile Baltık Panamax Endeksi'nde ise son bir ay sürecinde düşüş yüzde 13 seviyesinde, Baltık Supramax Endeksi'nde bu oran yüzde 25 seviyesinde ve son

Endekslerde düşüş trendi devam ediyor...

olarak Handysize Endeksi'nde ise düşüş yüzde 33 seviyesinde gerçekleşmiştir. Genel endeks olan Baltık Kuruyük Endeksi'ne (BDI) baktığımızda ise son bir aydaki değişimin negatif yönde yüzde 30 civarı gerçekleştiğini görmekteyiz. Geçtiğimiz ayki yazımızda da iletmiş olduğumuz düşüş trendinin üzerine bu ayki negatif yöndeki hareketin de eklenmesi ile gemi fiyatlarında nispeten geçtiğimiz aylara kıyasla bir düşüş gerçekleşmiş, bu da alım-satım tarafında hareketlenmeye sebebiyet vermiştir.

Tanker segmentine baktığımızda ise Beyaz Mal Endeksi'nde yüzde 40 gibi ciddi bir oranda artış gerçekleşirken, Siyah Mal Endeksi'nde ise bu oranın yüzde 18 civarı olduğunu söyleyebiliriz. Bu artışların özellikle son bir aylık süreçte gerek gemi fiyatlarına pozitif yönde gerek ise beraberinde alım-satımların daha aktif devam etmesine sebebiyet verdiğini görüyoruz. Brent Petrol'de ise ocak ayının sonuna yaklaşırken seviye 80 dolar bandında, ancak finans

kuruluşlarının öngörülerini 2024 senesi için bu seviyelerin ortalamada 83 dolar olarak gerçekleşeceği yönündedir. Bunun sebebi olarak özellikle ABD, Kanada, Guyana ve Brezilya'nın petrol üretimlerini arttırması ve beraberinde küresel arzda genel artışa destek vereceği beklentisidir.

Son olarak demir çelik ve hurda fiyatlarına baktığımızda ise özellikle geçtiğimiz aya kıyasla Sub Continent (Hindistan-Pakistan ve Bangladeş) bölgesinde fiyatlamalarda düşüşler dikkati çekmektedir ki, seviyelerin ton başı kuru yükte ortalamada 500 dolar bandına hatta Hindistan bölgesinde uzun bir aradan sonra bu seviyeyi aşağı yönlü kırarak 480 dolar bandına kadar gerilediğini görmekteyiz. Özellikle piyasaların ne yönde hareket edeceği hususunda şubat ortası başlayacak olan Çin tatilleri sonrasının beklendiğini söyleyebiliriz.

KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

OCAK 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
ANTHIA	28.740	2002	KOREA	BULK	NA	6,80
ALAM SURIA	29.077	2012	JAPAN	BULK	NA	11,80
RUI AN	46.509	2001	JAPAN	BULK	NA	6,65
BEST HONOR	47.183	1998	JAPAN	BULK	TURKISH	5,20
APJ JAD	52.561	2002	PHILLIPPINES	BULK	NA	7,20
QUEEN KOBE	55.444	2009	JAPAN	BULK	INDONESIAN	14,80
STELLAR EAGLE	55.989	2009	JAPAN	BULK	*NA	14,50
CRESTED EAGLE	55.989	2009	JAPAN	BULK	*	14,50
CORONET	182.674	2011	JAPAN	BULK	GREEK	27,00
VANTAGE SWORD	28.310	2009	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	9,40
SEASTAR TRADITION	30.465	2009	CHINA	BULK	NA	9,00
BARONESS	34.264	2011	CHINA	BULK	NA	10,50
HELGA BULKER	34.483	2017	KJAPAN	BULK	NA	22,00
LOWLANDS HOPPER	36.309	2015	JAPAN	BULK	EUROPEAN	17,30



ERUS VENTURE	43.457	2017	CHINA	BULK	*NA	23,00
NOTOS VENTURE	43.477	2017	CHINA	BULK	*	23,00
ADVANCE	55.638	2007	JAPAN	BULK	NA	13,70
ELGIZNUR CEBI	57.305	2009	KOREA	BULK	NA	13,60
SW PROPEROUS	57.480	2012	KOREA	BULK	UAE	16,30
ANETOS	58.163	2009	PHILLIPINES	BULK	NA	15,50
TOMINI BRAVERY	81.027	2015	CHINA	BULK	GREEK	24,50
SUPER LUNA	81.517	2016	CHINA	BULK	GREEK	22,60
ARTEMIS	81.963	2013	CHINA	BULK	CHINESE	19,40
NIAN NU JIAO	83.601	2010	JAPAN	BULK	NA	17,80
KAVALA	83.688	2009	JAPAN	BULK	GREEK	16,20
TEH EVOLUTION	88.270	2010	JAPAN	BULK	NA	17,20
GH HARMONY	92.500	2010	CHINA	BULK	NA	12,90
CAPT TASOS	182.288	2023	JAPAN	BULK	DANISH	70,00
MINERAL QINGDAO	206.298	2020	CHINA	BULK	SINGAPORE BASED	54,20
AGALI	28.202	2013	JAPAN	BULK	NA	13,20
RICHMOND PEARL	53.100	2009	CHINA	BULK	NA	10,80
IKAN PARANG	56.618	2011	CHINA	BULK	NA	11,80
XING HAO HAI	61.452	2016	CHINA	BULK	*CHINESE	*52
XING HE HAI	61.473	2016	CHINA	BULK	*	*
STAR BOVARIUS	61.602	2015	CHINA	BULK	GREEK	25,20
HIGHLAND PARK	174.093	2006	CHINA	BULK	CHINESE	15,20
CLIPPER COPENHAGEN	37.852	2010	CHINA	BULK	NA	11,20
DESERT RHAPSODY	53.820	2007	CHINA	BULK	NA	9,20
SUPRA ONIKI	57.022	2010	CHINA	BULK	NA	11,30
XING SHOU HAI	60.492	2016	JAPAN	BULK	GREEK	28,00
XING XI HAI	60.498	2017	JAPAN	BULK	SCANDINAVIAN	29,00
UNITY ENDEAVOUR	61.617	2014	CHINA	BULK	NA	23,00
TOPAZ	75.499	2004	JAPAN	BULK	NA	10,70
PRESINGE TRADER	81.115	2016	CHINA	BULK	GREEK	25,80
ULTRA TIGER	83.611	2009	JAPAN	BULK	INDIAN	16,50
ELI KNUTSEN	16.544	2009	CHINA	TANKER	*CANADIAN	13,75
LIV KNUTSEN	16.585	2009	CHINA	TANKER	*	13,75
AURELIA	24.025	2006	CROATIA	TANKER	NA	13,00
PLUTO	37.282	2008	KOREA	TANKER	*NA	*41,75
DINAH	37.313	2008	KOREA	TANKER	*	*
PATARIS	73.774	2009	CHINA	TANKER	UK BASED	26,00
LAKE TROUT	73.580	2007	KOREA	TANKER	*UAE	26,00
BROOK TROUT	73.672	2007	KOREA	TANKER	*	26,00
VOLANS	99.876	2009	KOREA	TANKER	NA	31,50
FAIR SEAS	115.406	2008	KOREA	TANKER	NA	43,50
ELIZABETH I.A.	306.229	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	34,00
FRONT CECILIE	296.995	2010	CHINA	TANKER	*KOREAN	*290,00
FRONT SIGNE	297.007	2010	CHINA	TANKER	*	*
FRONT QUEEN	297.936	2009	CHINA	TANKER	*	*
FRONT KATHRINE	297.974	2009	CHINA	TANKER	*	*

FRONT ENDURANCE	321.300	2009	KOREA	TANKER	*	*
APATYTH	24.086	2004	CROATIA	TANKER	NA	10,00
SOCHRINA	46.606	2008	KOREA	TANKER	TURKISH	24,00
BELLA CIAO	156.586	2020	CHINA	TANKER	INDONESIAN	86,00
VENUS GLORY	54.474	2008	KOREA	GAS	NA	66,00
ALPINE PIONEER	74.552	2011	KOREA	TANKER	*TURKISH	*65,00
ALPINE PEMBROKE	45.602	2010	KOREA	TANKER	*	*
XING HAI HUA 728	17.204	2009	CHINA	TANKER	NA	8,20
BLUE TRADER	37.270	2005	KOREA	TANKER	TURKISH	17,60
ALICUDI M	40.083	2004	KOREA	TANKER	TURKISH	14,50
CENTENNIAL MATSUYAMA	47.165	2008	JAPAN	TANKER	NA	23,00
HANA	47.198	1997	JAPAN	TANKER	NA	6,50
JAG PRABHA	47.999	2004	JAPAN	TANKER	NA	15,00
SCF ANGARA	50.956	2008	KOREA	TANKER	NA	25,00
CHEMTRANS SEA	72.365	2004	CHINA	TANKER	*NA	17,00
CHEMTRANS MOON	72.365	2004	CHINA	TANKER	*	17,00
ALPINE AQUALINA	105.304	2011	KOREA	TANKER	NA	44,50
S-TRUST	105.094	2005	KOREA	TANKER	NA	32,00
SERENEA	158.583	2009	KOREA	TANKER	NA	45,30
KIRKUK	320.596	2019	KOREA	TANKER	NA	114,00
ROTTERDAM BRIDGE	4.253	2001	KOREA	CONTAINER	NA	12,50

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI OCAK 2024		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 475-485	US\$ 495-505	US\$ 515-525
PAKİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 535-545
BANGLADEŞ	US\$ 485-495	US\$ 505-515	US\$ 525-535
TÜRKİYE	US\$ 335-345	US\$ 345-355	US\$ 355-365

OCAK 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
DUTA 1	4.881	5.931	1991	RORO	BANGLADESH	500
JIN YUAN HE	23.465	6.841	1991	CONTAINER	BANGLADESH	535
MSC UMA	29.233	10.455	1998	CONTAINER	INDIA	530
ICE RIVER	6.065	3.185	1993	REEFER	INDIA	573
AL DHAFAH	5.040	6.040	1987	FERRY	INDIA	387
MSC SOPHIE	43.600	13.616	1993	CONTAINER	INDIA	565
AT MIDDLE BRIDGE	8.212	3.434	1989	GC	INDIA	504
SOL VALOUR	10.323	3.840	1997	CONTAINER	NA	535
JOHN CAINE	18.056	4.759	1993	TANKER	NA	465
STAR-1	7.120	2.950	1985	GC	NA	450
JIN HAI XI	28.615	6.739	1995	BULKER	INDIA	506
OCEAN SILKWAY	21.813	7.036	1996	CONTAINER	INDIA	550

Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis

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

ALWAYS



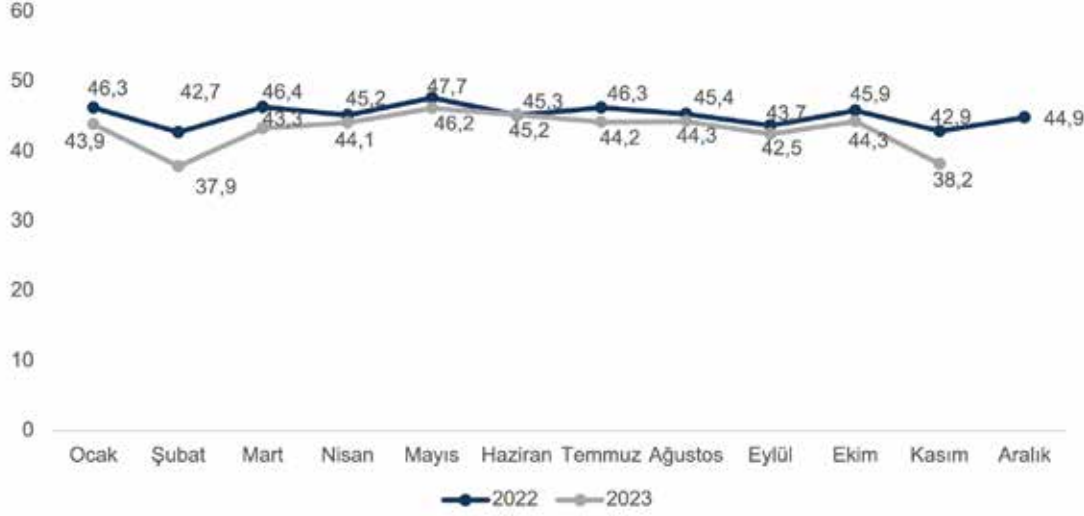
KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

2022-2023 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2023 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %11 azalış göstererek 38.216.846 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Kasım 2023



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2023 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,1 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2023 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,0 artarak 11.373.109 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2023 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %14,8 azalarak 17.634.731 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2023 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,1 azalarak 29.007.840 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Kasım 2023

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Kasım	2022	10.528.062	8,0%	20.707.801	-14,8%	31.235.863	-7,1%
	2023	11.373.109		17.634.731		29.007.840	
Ocak - Kasım	2022	138.576.981	-11,6%	223.478.250	4,20%	362.055.231	-1,9%
	2023	122.463.807		232.857.996		355.321.803	

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

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



Yüksek Lisans ve Doktora Programları ile

**Kariyerini yönetmeye
hemen başla!**

**Lisansüstü
Başvuruları Başladı!**

İletişim:

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr

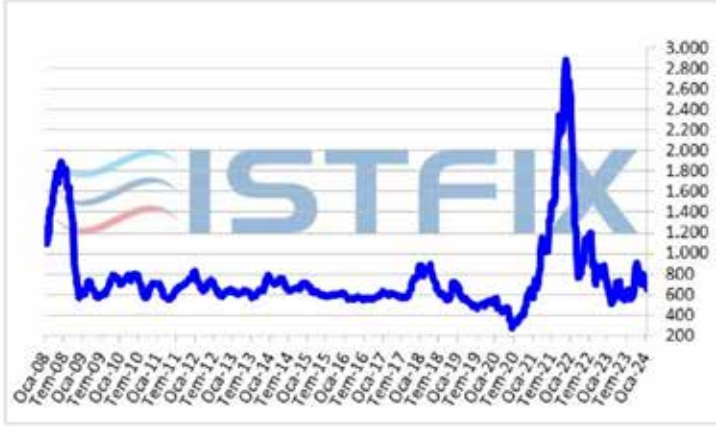


PRU | 15^{.YIL}

22.01.2024

4. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta ciddi bir düzeltme ile 744 puandan 652 puana geriledi. Çok fazla bağlantı söz konusu değildi ve Karadeniz-Doğu Akdeniz çıkışları da beklendiği gibi artmadı. Kuzeybatı Avrupa ticareti de yıla yavaş bir giriş yapmışa benziyor. Akdeniz'den Kuzeybatı Avrupa'ya çıkışlar da sabit seyretmekte.



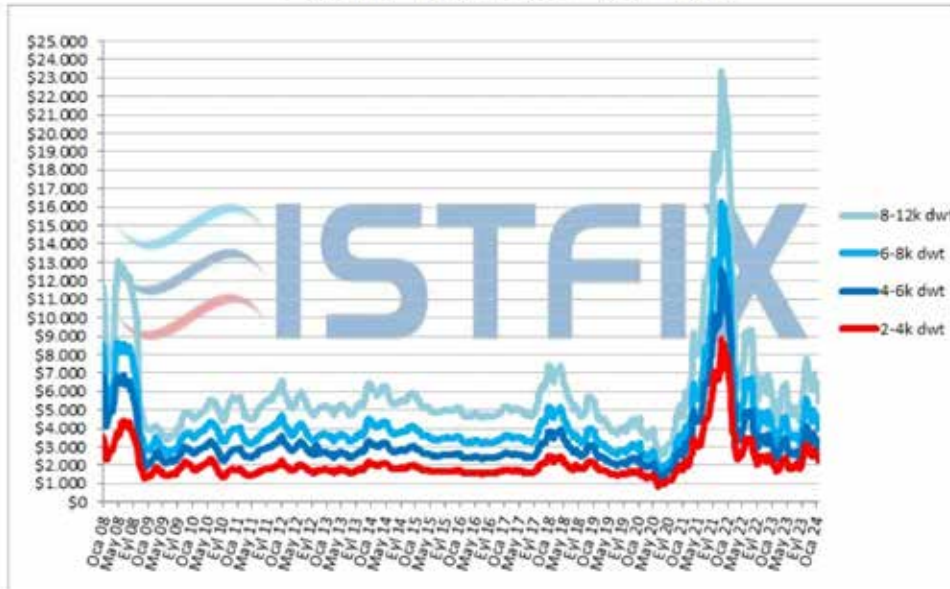
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2024



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.263	2.919	3.937	5.482
Geçen Hafta	2.582	3.331	4.493	6.255
Geçen Ay	2.657	3.469	4.679	6.515
Geçen Yıl	1.853	2.649	3.573	4.974



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2000	FERROALLOYS	POTI-IZMAIL	800/800	28.00
2000	SFS MEAL (65')	ODESSA-MARMARA	1000/1000	35.00
3000	UREA IN BIGBAGS	TRABZON-ORLIVKA	1000/1000	34.00
3500	SFS MEAL (68')	CHERNOMORSK-MARMARA	1000/1000	37.00
4000	WHEAT (47')	CHERNOMORSK-KARASU	1000/1000	26.00
4000	WHEAT (47')	CHERNOMORSK-IZMIR	1000/1000	30.00
4500	WHEAT (47')	CHERNOMORSK-KARASU	1000/1000	25.00
5000	WRIC (55')	HEREKE-DURRES	1500/1500	25.00
6000	WHEAT (47')	IZMAIL-SAMSUN	1500/1500	24.00
6500	WHEAT (47')	IZMAIL-IZMIR	1500/1500	29.00
7000	SOYBEANS (50')	IZMAIL-MERSIN	1250/1250	32.00

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

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

S&P VE HURDA

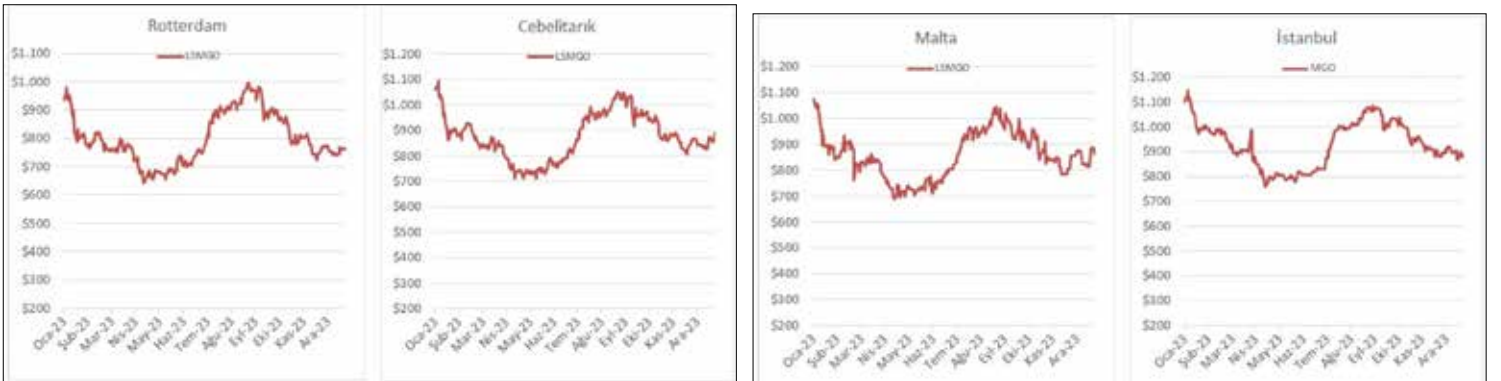
Koster satışlarında 2006 Çin inşası 8.000 DWT bir genel kargo gemisinin 5,75 milyon dolara Orta Doğulu alıcılara satıldığı raporlandı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta da istikrarlı veya hafif yukarı yönlüydü. Batı Teksas tipi ham petrol (WTI) 72,7 dolar/ varilden 73,4 dolar/varile yükseldi. Brent tipi ham petrol de 78,3 dolar/varilden yine ufak bir artışla 78,6 dolar/varile çıktı.

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	Istanbul
	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	766,00	889,00	865,00	880,00
Geçen Hafta	769,50	873,50	815,00	866,00
Değişim	-0,45%	1,77%	6,13%	1,62%

Avrupa Gemi Yakıt Fiyatları



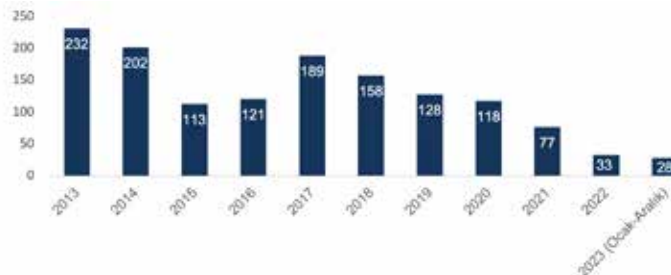
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ARALIK 2023

Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Casablanca A	9106467	Konteyner Gemisi	Fas	8.633	3.456	1996	4.11.2023
2	CMA CGM Tanger	9259836	Konteyner Gemisi	Fas	9.966	13.760	2003	27.10.2023
3	Lelystad	8507391	Tarama Aracı	Hollanda	12.116	13.200	1986	7.10.2023
4	Buccaneer	8015831	Servis Motoru	İtalya	1.672	1.869	1981	13.09.2023
5	Lion	7351068	Açık Deniz Römorkörü	Kamerun	349	349	1974	23.05.2023
6	Ronda	6604573	Kargo	Kamerun	1.065	1.750	1966	30.08.2023
7	Murat 131	7407233	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	865	1.481	1976	30.03.2023
8	Sloug	7236191	Kimyasal Gemi	Komorlar	107.001	251.502	1973	21.04.2023
9	Golar Spirit	7373327	LNG Tanker	Marshall Adaları	106.577	80.239	1981	17.07.2023
10	Ala	5217555	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Moğolistan	384	65	1953	18.07.2023
11	Star N	6511128	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Palau	5.762	784	1965	22.03.2023
12	SW Diamond	9048706	Bilimsel Araştırma Gemisi	Panama	4.547	1.172	1993	15.06.2023
13	Taurogas	9031985	LPG Tanker	Panama	3.096	3.566	1993	17.05.2023
14	Lazurnyy	8921949	Amatör Balıkçı Teknesi	Rusya	2.395	2.358	1990	21.09.2023
15	Pride of Kent	9015266	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.550	1992	23.10.2023
16	Asterdea	7421863	Kimyasal / Petrol Tankeri	Tanzanya	1.794	2.738	1976	22.07.2023
17	MSB-1	7602699	Kuru Yük Gemisi	Tanzanya	2.577	4.254	1977	16.10.2023
18	Mohammed S	7522203	Kuru Yük Gemisi	Tanzanya	3.307	5.411	1976	22.12.2023
19	Eos	7528154	Kuru Yük Gemisi	Togo	3.963	6.198	1976	20.07.2023
20	Irtys	8841539	Kuru Yük Gemisi	Togo	2.196	2.188	1990	5.10.2023
21	Orion V	7300992	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi	Togo	3.527	4.054	1973	26.02.2023
22	Sea Eagle	8410380	Kuru Yük Gemisi	Togo	3.120	4.885	1984	3.01.2023
23	Soumaya-J	7118870	Kuru Yük Gemisi	Togo	2.397	3.720	1971	23.09.2023
24	Spiridon II	7311329	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi	Togo	3.798	4.054	1973	17.03.2023
25	Taxiarchis	7431090	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Togo	10.749	4.333	1976	23.09.2023
26	Kanlar-3	6523901	Kuru Yük Gemisi	Türkiye	993	1.819	1965	21.11.2023
27	Tramola 1	7224461	Ro-Ro Gemisi	Türkiye	5.127	2.880	1973	18.01.2023
28	Tramola-2	7517519	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Türkiye	5.080	2.780	1977	22.03.2023

Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Aralık 2023 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve LTDx1000)



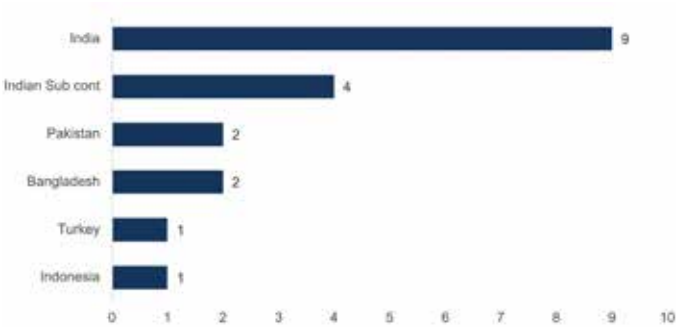
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) EKİM-ARALIK 2023

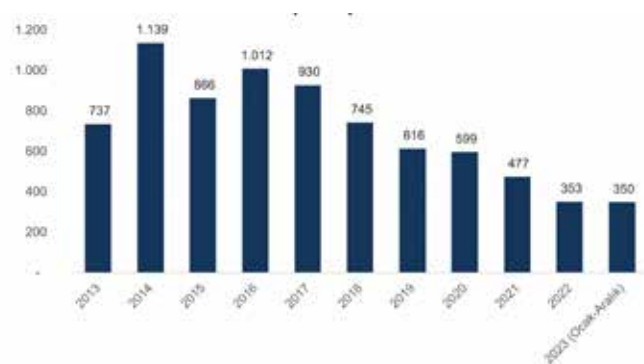
Gemi Tipi	EKİM			KASIM			ARALIK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Aggregates	-	-	-	-	-	-	1	33,0	628
Bulk	3	28,0	136.892	7	29,9	386.805	3	28,3	144.368
Cement	-	-	-	-	-	-	1	28,0	1.740
Chem & Oil	-	-	-	1	23,0	7.849	1	35,0	700
Chip	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Container	8	29,6	222.895	10	26,7	329.562	4	25,3	83.724
Ethy/LPG	-	-	-	1	33,0	5.688	-	-	-
GCargo	2	39,5	6.442	2	38,5	6.574	1	18,0	2.508
Geo. Survey	1	49,0	793	-	-	-	-	-	-
Livestock	-	-	-	1	57,0	2.045	-	-	-
Marine Research	1	60,0	977	-	-	-	-	-	-
MPP	-	-	-	-	-	-	1	47,0	4.846
MPP/Hvy. Lift	-	-	-	-	-	-	1	22,0	6.404
O. Salv. Tug	1	47,0	2.146	-	-	-	-	-	-
Open Hatch	-	-	-	2	33,5	85.442	1	18,0	35.200
Pass/Car F.	1	31,0	7.550	-	-	-	-	-	-
PCC	1	36,0	13.917	-	-	-	-	-	-
Pilot Vessel	-	-	-	-	-	-	1	60,0	137
Pipe Layer	1	41,0	5.825	-	-	-	-	-	-
Products	2	41,0	5.534	-	-	-	1	31,0	41.315
Reefer	-	-	-	1	32,0	12.700	-	-	-
Rfr Fish C.	-	-	-	1	35,0	2.499	-	-	-
Ro-Ro/Lo-Lo	-	-	-	-	-	-	2	36,0	15.332
Tanker	3	24,3	371.738	1	45,0	4.935	-	-	-
TSH Dredger	1	37,0	13.200	-	-	-	1	37,0	6.433
Genel Toplam	25	34,2	787.909	27	31,3	844.099	19	30,9	343.335

Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ARALIK 2023)



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



Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

Madeni Yağ İkmallerinizde,

Rotanızdayız

Malta

Birleşik Arap Emirlikleri

Bulgaristan

Singapur

Yunanistan

Türkiye

ceon

Lubricants supply all over the world

info@ceonenergy.com.tr

sales@ceonenergy.com.tr

MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

Spare Parts of the **Highest Quality** at **Reasonable Price** from the most diverse and **Renowned Manufacturers**.
MESSI is specialized in providing **OEM Spare Parts** for all **Sea-going Vessels**.



REPAIR / TECHNICAL SERVICE

We operate in-house network of multi-skilled **Maritime Engineers**, providing **Engineering Solutions**, **Maintenance** and **Installation Services**.



NETWORK / OPERATION


Our well-trained and skilled team ensure proper packing and dispatch **World-Wide**.


SPARE PARTS SUPPLIER

MESSI is an Istanbul based **Marine Spare Parts Supplier** of most **Renowned Manufacturers** with 97% stock availability on key driveline items.


SPARE PARTS


- ✓ Main Engine Spare Parts
- ✓ Auxiliary Engine Spare Parts
- ✓ Fuel Injection & Fuel Pump Spare Parts
- ✓ Filters & Spare Parts
- ✓ Compressor & Separator Spare Parts
- ✓ Heat Exchanger Plates & Gaskets
- ✓ Pump Spare Parts
- ✓ Turbo Charger Spare Parts

 www.messiservice.com

 @messiserviceinc

 @messiservice

 info@messiservice.com

 +90 216 599 06 39

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK STOĞA SAHİP GEMİ YEDEK PARÇA TEDARİK FİRMASI



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



DÜNYA'DAKİ İLK VE TEK FİLTRESİZ UV TİP "BWMS"



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

ANA MAKİNA YEDEK PARÇALARI
YARDIMCI EKİPMAN YEDEK PARÇALARI
GEAR BOX
TURBOCHARGER & YEDEK PARÇALARI
SEPERATÖRLER
POMPA PARÇALARI
GOVERNOR & YEDEKLERİ
HAVA KOMPRESÖR PARÇALARI
ŞAFT KOVANI & KEÇE SETİ
HAVA SOĞUTUCU & ISI DEĞİŞTİRİCİLER
GÜVERTE EKİPMANLARI
NAVİGASYON EKİPMANLARI
ÖLÇÜM CİHAZLARI
ELEKTRİK EKİPMAN & PARÇALARI



SERVİS HİZMETLERİ

ANA MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
YEDEK MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
GEAR BOX BAKIM VE TAMİRİ
TURBOCHARGER BAKIM VE TAMİRİ
PİSTON BAKIM VE TAMİRİ
VALF VE VALF YATAĞI BAKIM VE TAMİRİ
SİLİNDİR GÖMLEĞİ HONLAMA İŞLEMİ
ULTRASONİK TEMİZLİK
ELEKTRİK VE ELEKTRONİK BAKIM VE TAMİRİ
SATIŞ SONRASI DESTEK HİZMETLERİ



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

- ✓ TATLI VE TUZLU SULARDA KULLANILABİLİR
- ✓ MİKRON TİP FİLTRE İÇERMEZ
- ✓ TIKANMA RİSKİ YOKTUR
- ✓ GERİ YIKAMA SİSTEMİ YOKTUR
- ✓ HAREKETLİ PARÇA İÇERMEZ
- ✓ BAKIM VE DEĞİŞİM GEREKTİRMEZ
- ✓ MODÜLER KURULUM İMKANI SAĞLAR
- ✓ GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİLİDİR



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



0090 216 494 49 02
info@yafdiezel.com.tr