



İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ŞUBAT / 2023



**UZMAR®**



7/24

**31 KILAVUZ KAPTAN**

350 UZMAN DENİZCİ

**30 DENİZ ARACI**

MAKSİMUM VERİMLİLİK

**SIFIR RİSK**

TEK VİZYON

**ÖNCE EMNİYET**

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA  
**EMNİYET**  
BİZE EMANET

*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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



# PENTAGRAM LOGISTICS

REACH BEYOND THE BORDERS



- Road Transport
- Seaway Freight
- Air Freight
- Rail Freight
- Ship Brokerage
- Warehousing

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



**BTMteknik**  
Diesel & Gas Engines

YEDEK PARÇA



SERVİS



## YEDEK PARÇA

BTMteknik, Tuzla Tersaneler Bölgesi, Tuzla Serbest Bölge, Yalova Tersaneler Bölgesi ve İzmir gibi denizcilik sektörü faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerdeki depolarında 20'den fazla marka, 5000'den fazla çeşit yedek parça stoku ve yüksek kaliteli yedek parçaları ile dünyanın her yerindeki gemiler ve kara tesislerine yedek parça tedarik edebilmektedir.

## SERVİS HİZMETLERİ

BTMteknik, Yurtiçi ve Yurtdışı projeler için denizcilik sektörünün kalbi olan Tuzla ve İzmir'de bulunan bakım-onarım atölyesindeki uzman teknik ekibiyle müşterilerine hizmet vermektedir.

   | @btmteknik

AYDINTEPE MAH. D-100 KARAYOLU CAD. NO: 14G TUZLA / İSTANBUL TEL: 0216 447 51 91



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

M. ZİYA KALKAVAN

## KENAN TAŞPINAR

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



**Yıl 39**

**ŞUBAT 2023**

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayıdır. 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 Salıpaazarı 34427 Beyoğlu  
İSTANBUL-TÜRKİYE**

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

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

**www.denizticaretodasi.org.tr**

## **YAYINA HAZIRLIK**

**LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1  
Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

**T: +90 216 428 92 52**

**info@likyareklamcilik.com.tr**

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

**Reklam Koordinatörü: SEVAL KAYMAZ**

**reklam@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 428 92 52**

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

**Muhabir: SERPİL GEDİK - muhabir@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**

**MARİN**  
**RÖMORKÖR ve**  
**KILAVUZLUK A.Ş.**

Güçlü  
**“yönümüz”**  
sizin  
memnuniyetiniz



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

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



reliable  
partner!



Doğru  
Ekipman ve  
Doğru Ekip ile  
**Denizler**  
bizimle  
temiz...

**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**

#### HİZMETLERİMİZ

- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri



**ACİL ÇAĞRI:**

+90 531 773 3733  
+90 530 940 8787

**MOST Denizcilik Merkez Ofis:**

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),  
Kazlıçeşme Caddesi, No: 12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE  
**Telefon:** +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com • [www.mostdenizcilik.com](http://www.mostdenizcilik.com)

MostDenizcilikTR  
 MostDenizcilik  
 MostDenizcilik

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

# BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com



TOTAL 970 FIXTURES & OPERATIONS UNTILL 2023



ATA OFFSHORE SERVICES



# İÇİNDEKİLER



## 16

### MECLİS

TİCARET BAKANI MEHMET MUŞ İMEAK DTO MECLİS TOPLANTISI'NA KONUK OLDU

## 28

### DTO ŞUBE BAŞKANLARI

İMEAK DTO BODRUM ŞUBESİ YK. BŞK. ORHAN DİNÇ

## 12

### TAMER KIRAN

DOĞRU HEDEFLERE ODAKLANMANIN BÜYÜK ÖNEM TAŞIDIĞI BİR DÖNEMDEN GEÇİYORUZ

## 38

### GÜNCEL

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'DAN DOĞALGAZ MÜJDESİ

## 40

### SÖYLEŞİ

PROF. DR. NAFİZ ARICA PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ VEKİL REKTÖR

## 44

### MAKALE

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

## 46

### AKADEMİK BAKIŞ

M. ZİYA SÖĞÜT

## 52

### SÖYLEŞİ

GÖKÇE ŞENGEZER – ANGE ASSISTANCE / KURUCU – OPERASYON MÜDÜRÜ

## 56

### HUKUK

PROF. DR. M. FEHMİ ÜLGENER

## 64

### AB PROJELERİ

AB UFUK AVRUPA PROGRAMI GATERS PROJESİ SEYİR TECRÜBELERİ YAPILDI

ODADAN HABERLER .....	24
ŞUBELERİMİZDEN .....	32
LİMANLAR VE TEKNOLOJİ .....	66
SEKTÖRDEN HABERLER .....	68
LOJİSTİK .....	92
AB BÜLTENİ .....	94
GEMİ TUTULMALARI .....	97
KÜLTÜR – SANAT .....	98
S&P .....	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	104
ISTFIX ANALİZ .....	106
HURDA RAPORU .....	108



We are here to change  
the game ...

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

**Together We Offer;**

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



Scan the  
QR code for  
more information

[eskomarine.com.tr](http://eskomarine.com.tr)

The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.  
No: 1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 Istanbul / Turkey  
P: +90 216 688 ES KO (37 56) • F: +90 216 688 00 37  
[marine@eskomarine.com.tr](mailto:marine@eskomarine.com.tr)

   [eskomarine](#)



**eskomarine**  
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●

# MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

## 2021

### DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu faaliyetler Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından desteklenmektedir.

Ötizm doğuştan gelen ve yaşamın ilk yıllarında iletişimsizlik belirtileri ile kendini gösteren gelişimsel bir farklılıktır.

# 2021

## YEDİNCİ KİTAP SEVENTH CONTINENT 6th İstanbul Biennial

**TEPELİ PELİKAN**  
*Pelecanus crispus*

Endemik kuş türü olan Tepe Pelikan, Türkiye'nin en büyük kuşlarındandır. Özellikle Marmara Bölgesi'nde ve özellikle İstanbul'da görülür.

Türkiye'de Dilek Yarımadası, Çanakkale Boğazı ve İstanbul'da görülür.



# “İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

Meke Marine, deniz kültürü ve doğal kaynaklarla ilgili bilinirliği artırma amaçlı çalışmalar hazırlamakta ve etkinliklere destek olmaktadır.



#mekemarine



**Uluslararası  
GÜMRÜK**



**Uluslararası  
LOJİSTİK**

**1981'den Beri  
Çözüm  
Ortağı**

**9.30  
Kurumsal  
Derecelendirme  
Notu**

**Sürdürülebilir  
Organizasyon  
Yapısı**

**Tedarikçi  
Yönetiminde  
Altın Ortak  
Ödülü**

**Un Global  
Compact  
Üyesi**

**Uygunluk  
Yönetimi  
Standardı**

**Mahmutbey Mah. 2655. Sk. No:1-3 Bağcılar/İSTANBUL Tel: 444 99 81**

**Web: [www.ugm.com.tr](http://www.ugm.com.tr) Mail: [info@ugm.com.tr](mailto:info@ugm.com.tr)**

# Doğru hedeflere odaklanmanın büyük önem taşıdığı bir dönemden geçiyoruz



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

Büyük umutlarla adım attığımız 2023 yılının ilk ayını geride bıraktık. Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, jeopolitik gerginlikler ve küresel enflasyonun tarihi yüksek seviyelere ulaştığı son dönemin en zor senelerinden olan 2022'den taşıdığımız sorunların düzelmesine yönelik bir emareye henüz şahit olmadık.

Küresel siyaset ve ekonomi düzeninin her gün bir yenisi ortaya çıkan krizlerle derinden sarsıldığı bir dönemde bu durumun bir anda bitmesini beklemek de çok gerçekçi değil, ancak doğru hedeflere odaklanmanın ve bu yolda ilerlemenin büyük önem taşıdığı günlerden geçtiğimizi söyleyebiliriz.

Küresel ekonomideki istikrarsızlığa paralel küresel deniz ticaret hacmi geçtiğimiz yıl bir önceki yıla göre yüzde 0,3 azalarak 11 milyar 983 milyon ton olurken, uluslararası ticaretin yüzde 85,1'inin denizyolu ile

gerçekleştiği kayıtlara geçti. Ne olursa olsun deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin temel taşıdır. Yakın zamanda yaşadığımız pandemi ve son olarak Ukrayna'daki savaş, deniz taşımacılığının stratejik önemini bir kez daha ortaya koymuştur. Geriye dönüp tarihe baktığımızda da deniz ticaretinin ne kadar büyük bir güç faktörü olduğunu gösteren sayısız örnekleri görmek mümkündür. Denizcilik ekonomisinin, küresel ekonomik kalkınmanın önemli bir aracı olduğu açıktır.

Tüm bu gerçekler ışığında Türk sahipli ve Türk bayraklı ticaret filomuzu geliştirip, büyütme, yeşil dönüşüm için ortaya konulan regülasyonlara uyumlu bir filoya sahip olmak stratejik hedefimiz olmalı ve bu hedefin devlet politikası olarak benimsenmesi gerekmektedir. Bu noktada denizcilik sektörümüzün önümüzdeki dönemde uluslararası rekabetten olumsuz etkilenmemesi için devletimizle el ele

vererek hareket etmenin önemini bir kez daha vurgulamak isterim.

Deniz Ticaret Odamızın çatısı altında ocak ayında da faaliyetlerimize hız kesmeden devam ettik. Ocak ayı Meclis Toplantımızda Ticaret Bakanımızı, Sayın Mehmet Muş'u ağırladık. Hakikaten bakanımız kendine has üslubu ile büyük bir içtenlikle sorularımızı yanıtladı, sorunların çözümü noktasında ilgili genel müdürlerine görevler tevdi etti. Sayın Mehmet Muş'a toplantımıza tefrişlerinden dolayı bir kez daha şükranlarımı sunuyorum.

Ocak ayında sektörümüzün geleceğini ilgilendiren önemli toplantılar Ankara'da yapıldı. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Bakanlığı'nın düzenlediği 12'nci Kalkınma Planı hazırlıkları kapsamında sektörümüzün geniş bir bölümünü kapsayan Gümrük, Denizyolu Ulaşımı, Kent İçi Ulaşım, Lojistik, Su Ürünleri ve Turizm Özel İhtisas Komisyonlarının çalışmalarına Odamızca iştirak edildi. Nisan ayında sona erecek bu çalışmalar ülkemizin 2024-2028 yıllarını kapsayacak 12'nci Kalkınma Planı'na önemli girdi sağlayacak. Bu toplantılar vesilesiyle 12'nci planda sektörümüz için önemli olacak konuları gündeme getirme fırsatı bulduk.

Yine Ocak ayı içerisinde İstanbul Valisi Ali Yerlikaya başkanlığında "İstanbul Deniz Limanları Güvenlik ve Değerlendirme Toplantısı"na katıldım. İstanbul Mülki İdaresi'nin değerli yöneticilerine denizcilik sektörü hakkında bilgilendirme imkânı bulduğum toplantıda, İstanbul limanlarının güvenliğiyle ilgili istişarede bulunduk.

Ocak ayı itibarıyla mübarek üç ayların manevi iklimine girmiş bulunuyoruz. Üç ayların ilk kandili Regaip Kandili'ni kutladık, şubat ayında Miraç Kandili'ni idrak edeceğiz. Mübarek günlerin ülkemize, İslam Alemi'ne birlik, beraberlik ve huzur getirmesini temenni ediyorum.

Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

# Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...



# FREEFALL LIFEBOATS



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

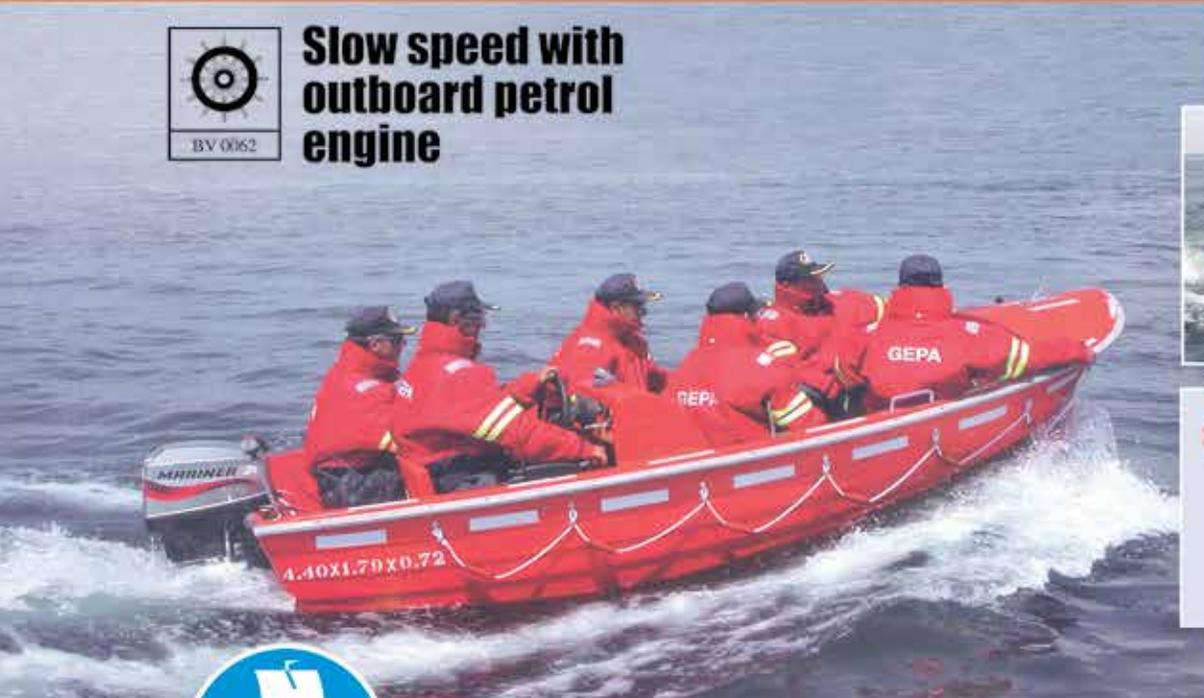


## RESCUE BOATS

**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

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

# ALWAYS



**KUZEYSİGORTA**

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

# TİCARET BAKANI MEHMET MUŞ İMEAK DTO MECLİS TOPLANTISI'NA KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Ocak ayı Meclis Toplantısı, Ticaret Bakanı Mehmet Muş'un katılımıyla 5 Ocak Perşembe günü, Oda Merkezi'nde yapıldı.



Tamer Kiran - Mehmet Muş - Başaran Bayrak

Meclis Salonu'ndaki toplantıya, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürü Mustafa Gümüş ile Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürü Emre Orhan Öztelli de katıldı.

Ticaret Bakanı Mehmet Muş, meclise hitaben yaptığı konuşmanın ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ile Meclis Başkanlık Divanı'na geçerek üyelerin sorunlarını dinledi, istişarede bulundu, sorunların çözümü noktasında ilgili genel

müdürlerine görev tevdi etti.İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak yaptığı konuşmada, Oda'nın faaliyetleri hakkında bilgi verdi. Bayrak, denizcilik sektörüne gösterdiği yakın ilgi ve desteğin yanı sıra Meclis Toplantısı'na teşrif ederek üyelerle istişare etme fırsatı veren Bakan Mehmet Muş'a teşekkürlerini ifade etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da, 2023 yılının ilk Meclis toplantısında çok önemli bir ismi ağırlamanın mutluluğunu yaşadıklarını belirterek, Ticaret Bakanı Mehmet Muş'a,

teşrifleriyle İMEAK DTO Meclisini onurlandığı için teşekkür etti.

## KÜRESEL EKONOMİDEKİ BELİRSİZLİKLER

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, enerji şoku, tedarik zincirlerindeki aksaklıklar, emtia krizi, gıda sıkıntısı, doğal felaketler, jeopolitik gerginlikler ve yüksek enflasyonun damgasını vurduğu ve herkes tarafından zor olarak nitelendirilen 2022 yılını geride bıraktıklarını belirten Tamer Kiran, 2022 yılında küresel büyümenin beklentilerin altında kaldığını, enflasyonun ise



Mehmet Muş



Başaran Bayrak

çok üzerine çıktığını kaydetti. Tamer Kıran, “Tarihi bir süreçten geçiyoruz ve bunun bir anda bitmesini beklemek de çok gerçekçi değil. Bir değişim ve dönüşüm dönemindeyiz. Başta jeopolitik olmak üzere öngöremediğimiz birçok gelişme tahminleri değiştirebilir. Küresel ekonomide bizleri büyük bir ihtimal ile resesyon ve dezenflasyonun beklediğini biliyoruz ama bunların boyutu konusunda birçok belirsizlik de bulunuyor” dedi. Türkiye ekonomisinin ise geçen yılın ilk yarısında yüzde 7,5 civarında, üçüncü çeyrekte yüzde 3,8 büyüdüğünü belirten Tamer Kıran, yeni yılda iç talepteki canlanma ile yılın ilk yarısında büyümenin yüzde 4’ler üzerine çıkmasının beklediğini söyledi. Aralık ayı enflasyonunda da net bir şekilde izlendiği gibi, önümüzdeki aylarda da enflasyonun inişini sürdüreceğini öngördüklerini belirten Tamer Kıran, “2023 yılında enflasyon ile mücadelenin en önemli gündem maddesi olmaya devam edeceğini değerlendiriyoruz.” diye konuştu.

### ULUSLARARASI TİCARETİN YÜZDE 85,1’İ DENİZYOLU İLE GERÇEKLEŞTİ

Denizcilik piyasalarını da değerlendiren Tamer Kıran, küresel tedarik zincirinin temeli olan denizyolu taşımacılığında,

Covid-19 salgını ile değişen küresel eğilimlerin navlun maliyetlerinde aşırı dalgalanmaya yol açtığını, sektörün benzeri görülmemiş kesinti ve sıkışıklığı yönetmek zorunda kaldığını hatırlattı.

2022 yılının ise denizyolu taşımacılığı sektörünün, Covid-19’un etkisi, Rusya-Ukrayna çatışması ve dünya

hacmi bir önceki yıla göre %0,3 azalarak, 11 milyar 983,4 milyon ton olurken, uluslararası ticaretin %85,1’i denizyolu ile gerçekleşti. 2023 yılı için belirsizlikler devam etse de denizyolu taşımacılığının ton bazında %1,5, ton-mil bazında %2,8 büyümesinin beklediğini söyleyebiliriz” dedi. Tamer Kıran, 2022 yılında dünya filosunun



ekonomisindeki dalgalanma nedeniyle deniz taşımacılığına olan ihtiyacı yönetmenin yanı sıra, yeşil dönüşüm için gerekli regülasyonlara odaklandığı bir yıl olduğunu belirten Tamer Kıran, “Yıl genelinde küresel deniz ticaret

yıllık %3,1 büyüyerek 2 milyar 195 milyon DWT’ye ulaşırken, 2023 yılı için ise filoda %2’lik bir büyüme tahmin edildiğini söyledi. Türk Denizcilik Sektörü hakkında bilgi veren, sektörün



Tamer Kiran

Türkiye için vazgeçilmez olduğunu vurgulayan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, "Ticaret filomuzu, artık 33-34 milyon DWT'den, 50 milyon DWT'ye çıkarmamız, limanlarımızı dünyanın en önemli lojistik merkezleri, tersanelerimizi ise yeni nesil gemilerin üretildiği yerler haline getirmemiz gerekmektedir. Aksi takdirde dış ticaretimiz ulaşımdan kaynaklı problemler nedeniyle ciddi sorunlarla karşı karşıya kalabilecektir" dedi.

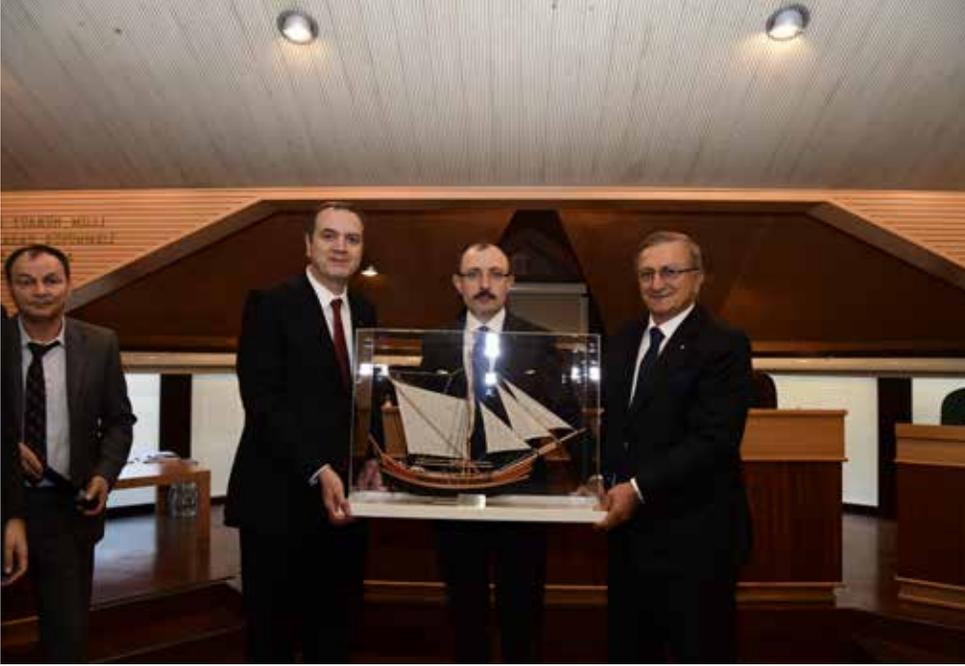
Kovid-19 sonrası döneme yönelik olarak ülkelerin küresel ticarete rekabet avantajı sağlamak için ciddi hazırlıklar içinde olduklarını, lojistik sektörünün, tüm bu hazırlıkların odak noktasında yerini aldığını vurgulayan Tamer Kiran, geleceği etkileyecek çok önemli bir sorun olan İklim Krizi konusunun da Dünyanın gündeminde ön sıralardaki yerini koruduğuna dikkat çekti.

### YEŞİL DÖNÜŞÜMÜN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği'nin bu konudaki önlemlerini anlatan Tamer Kiran, son olarak AB Komisyonu, AB Konseyi ve AB Parlamentosu arasında 11-16 Aralık haftasında yapılan toplantıda "Fit For 55" mevzuat paketinde uzlaşya varıldığını ve AB ETS'ye (Emisyon Ticaret Sistemi) denizciliğin dahil edilmesi ve 1 Ocak 2024'ten itibaren denizciliğin AB ETS sisteminin içinde yer alması kabul edildiğini kaydetti. Tamer Kiran, ETS sisteminin devreye girmesiyle 1 Ocak 2022 itibarıyla 80.65 Avro/ton-CO2 olan ETS bedeli ve 2020 yılı yakıt sarfiyatlarının baz alınması halinde Türk filosuna toplamda 124.7 milyon avro ek finansal yük geldiğinin hesaplandığını söyledi. Kiran, ETS bedellerinde önümüzdeki dönemde artış beklendiğine dikkat çekti.

Tüm bu düzenlemeler sonucunda ortaya çıkacak sorunlar ve denizcilik sektörümüzün uluslararası rekabetini olumsuz etkileyecek maliyetlerle karşılaşmamak için denizciliğin tüm alt sektörlerinde yeşil dönüşümün devlet





politikası olarak benimsenmesi ve her alanda güçlendirilmesinin kaçınılmaz olduğunu vurgulayan Tamer Kıran, “Ticaret Bakanlığımız tarafından Temmuz 2021 ayında yayınlanmış olan ulusal ‘Yeşil Mutabakat Eylem Planı’nda yer alan Sürdürülebilir Akıllı Ulaşım Başlığı altında ‘6.2 Yeşil Denizcilik ve Yeşil Liman Uygulamalarının Geliştirilmesi’ hedefine yer verilmesinin sektörümüz açısından önemli olduğunu değerlendiriyor, hedeflere ulaşmak maksadıyla sonuca yönelik düzenlemelerin de yapılmasının son derece önemli olduğunu vurgulamak istiyorum.” diye konuştu.

### “SORUNLARIN ÜSTESİNDEN GELECEĞİMİZE İNANIYORUM”

Denizcilik sektörünün, Ticaret Bakanlığı’nı ilgilendiren sorunları konusunda hazırladıkları bir dosyayı arz ettiklerini belirten Tamer Kıran, “Biliyorum ki, iş dünyasına engel oluşturan her sorunu dikkatli takip ediyor, aşılması noktasında elinizden gayreti sarf ediyorsunuz. Denizcilik sektörü olarak bu zamana kadar pek çok zorlu süreçten geçtik. Kamu özel sektör el ele vererek tüm bu sıkıntılı dönemleri aşmasını bildik. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan’ın liderliğinde zatialinizin koordinasyonunda devletimizle el ele vererek yine bu sorunların üstesinden geleceğimize inanıyorum” diye konuştu.



Türkiye Cumhuriyeti’nin 100’üncü yılının idrak edildiği, Türkiye Yüzyılı’na adım atılan bugünlerde asla karamsarlığa kapılmadan, yılmadan, gayret göstererek ülkemizin dünyanın en büyük ekonomileri arasında yer alması için tüm güçleriyle çalışmaya devam edeceklerini belirten Tamer Kıran, Cumhuriyetimizin 100. yılına ulaşmanın verdiği şevk ve motivasyonla hedeflere ulaşma noktasında en ufak tereddütleri olmadığını ifade etti.



Toplantının sonunda, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Ticaret Bakanı Mehmet Muş’a gemi maketi takdim etti.

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

### **TBMM KOMİSYON BAŞKANI ALTUN VE DEİK BAŞKANI OLPAK İMEAK DTO'YU ZİYARET ETTİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 3 Ocak Salı günü, TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Başkanı Ziya Altunyaldız ile Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) Başkanı Nail Olpak'ın ziyaretlerini kabul etti. Ziyarete, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri Ahmet Can Bozkurt, İsmail Görgün ve Orhan Gülcek katıldı.

### **DTO ANTALYA ŞUBESİ İMEAK DTO YÖNETİMİNİ ZİYARET ETTİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 5 Ocak Perşembe günü, Antalya Şubesi Yönetimi tarafından gerçekleştirilen "hayırlı olsun" ziyaretini kabul etti. Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes ve Yönetim Kurulu Üyeleri Başkanı Tamer Kiran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'a hayırlı olsun dileklerinde bulundu.

### **"İSTANBUL DENİZ LİMANLARI GÜVENLİK VE DEĞERLENDİRME TOPLANTISI"NA KATILIM SAĞLANDI**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 11 Ocak Çarşamba günü, "İstanbul Deniz Limanları Güvenlik ve Değerlendirme Toplantısı"na katıldı. İstanbul Valisi Ali Yerlikaya başkanlığında, İl Afet ve Acil Durum Müdürlüğü Hasdal Hizmet Binası'nda gerçekleştirilen toplantıda, İstanbul limanlarının güvenliğiyle ilgili istişarede bulunuldu. Tamer Kiran, toplantıda yaptığı konuşmada, sektörel değerlendirmelerde bulundu.

### **TAMER KIRAN VE YENİ YÖNETİME HAYIRLI OLSUN ZİYARETİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 12 Ocak Perşembe Günü, Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Müdürü ile Deniz Trafik Operatörleri Derneği (DTOD) tarafından gerçekleştirilen "hayırlı olsun" ziyaretlerini kabul etti. Oda Merkezinde gerçekleştirilen ziyaretlerin ilkinin, Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Öğretim Üyesi Dr. Hasan Bora Usluer ile İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Cem Gazioğlu yaptı. Ardından DTOD Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Deniz ve beraberindeki heyet, Başkan Tamer Kiran'a hayırlı olsun temennilerini ilettiler.

### **TAMER KIRAN, İÜ CERRAHPAŞA VE KAPTANI DERYA MTAL TEMSİLCİLERİNİ AĞIRLADI**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 13 Ocak Cuma günü, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı ve Mezunlar Derneği ile Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Okul Müdürü, tarafından gerçekleştirilen "hayırlı olsun" ziyaretlerini kabul etti. Oda Merkezinde yapılan ziyaretlerin ilkinin, Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Okul Müdürü Fatma Hocaoğlu ve beraberindeki öğretmenler yaptı. Sonrasında ise, İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Gökhan Kara ve İstanbul

Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Mezunlar Derneği Başkanı Hakan Karaca, Başkan Tamer Kiran'a hayırlı olsun dileklerini ilettiler.

### **TOBB TIR KOMİTESİ TOPLANTISI DÜZENLENDİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TIR Komitesi Başkanı Tamer Kiran, 13 Ocak Cuma günü, video konferans aracılığıyla düzenlenen TOBB TIR Komitesi toplantısına katıldı. Toplantıda, sektörün güncel sorunları ve çözüm önerileri tartışıldı.

### **TAMER KIRAN DEHUKAM YÖNETİM KURULU TOPLANTISINA KATILDI**

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 17 Ocak Salı akşamı, Ankara Üniversitesi (AÜ) Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim Kurulu Toplantısına katıldı.

### **İSTANBUL VALİSİ ALİ YERLİKAYA TAMER KIRAN'I ZİYARET ETTİ**

İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı, 17 Ocak 2023 Salı günü ziyaret etti. Deniz Ticaret Odası'nın Fındıklı'daki merkez binasında gerçekleşen ziyarette Vali Yerlikaya, Deniz Ticaret Odası'nın yeni çalışma dönemi için göreve seçilen Tamer Kiran ve yönetimini tebrik etti, başarı dileklerini ilettiler. Ziyarete, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit, Yönetim Kurulu Üyeleri Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Serhat Barış Türkmen, katıldı.

# Mesele dayanıklılık ise, Çözümün adı **HUSKY!**

Deniz ve liman operasyonları bekletmeye gelmez. En ufak bir aksaklık; zaman, emek ve gelir kaybına sebep olabilir!

Kendi kategorisi içinde piyasadaki en güvenilir ürünlerden biri olan Husky çift diyaframlı pnömatik pompalar, dayanıklı yapıları sayesinde her koşulda sorunsuz sıvı transferi yapmanızı sağlar.

Özgen Ship Supply olarak, Graco Husky çift diyaframlı pompalarının lisanslı distribütörüyüz.



- Korozyona dayanıklı, güvenilir performans sağlayan sağlam yapı.
- Ağır hizmete ve uzun kullanım ömrüne uyumlu, üretkenlik sağlayan sürdürülebilir tasarım.
- Benzeri markalardan daha düşük parça sayısı, erişilebilir tasarım ile bakım kolaylığı.
- Ani durmalara dayanıklı, düşük titreşimli, verimliliği arttıran modüler hava valfi.
- NPT, BSP ve flanş seçeneklerinde ¼" ila 3" arasında; 300 gpm (1135 lpm) port boyutlarına kadar farklı akış hızları ile uyum.

Graco ürünlerinin Türkiye lisanslı marin distribütörü  
**Özgen Ship Supply güvencesiyle**

**OZGEN**  
SHIP SUPPLY

**GRACO**

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

[f](#) [@](#) [in](#) /ozgenshipsupply

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





## **ClassNK is a major supporter of the Digital Era**

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP([www.shipdatacenter.com](http://www.shipdatacenter.com)) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.



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



# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

# TAMER KIRAN TOBB BAŞKANI RİFAT HİSARCIKLIĞU'NU AĞIRLADI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, 23 Ocak Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a ve yeni yönetime hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odasının Fındıklı'daki merkezinde gerçekleşen ziyarete; Oda Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başta olmak üzere Meclis ve Yönetim Kurulu Üyelerinin yanı sıra Piri Reis Üniversitesi Rektör Vekili Prof. Dr. Nafiz Arca da katıldı. Ziyarette TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer

Kıran'a ve yeni yönetime başarılar diledi. Karşılıklı görüş alışverişinin ve iyi dileklerin ardından TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran İstanbul Sanayi Odası ve İstanbul Ticaret Borsası'nı ziyaret ettiler.

İSO genel merkezi Odakule'de, İSO Meclis Başkanı Ender Yılmaz ve İSO Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan ev



sahipliğinde gerçekleşen ziyarette TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'ın yanı sıra TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Öztürk Oran da yer aldı. Ardından İstanbul Ticaret Borsası'na geçen TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran başkanlığındaki heyet burada da başkan Ali Kopuz ve yönetim kurulu üyeleri tarafından ağırlandı.





# İMEAK DTO'YA HAYIRLI OLSUN ZİYARETLERİ DEVAM EDİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 3 Ocak Salı günü, TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Başkanı Ziya Altunyaldız ile Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) Başkanı Nail Olpak'ın ziyaretlerini kabul etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Oda Merkezi'nde gerçekleşen ziyaretlerin ilkinde, TBMM Komisyon Başkanı Altunyaldız'ı ağırladı.



Ziyaretle ilgili değerlendirmelerde bulunan Altunyaldız, "Tamer Kıran Başkanımız Türkiye'nin küresel kıyaslamalara göre 15'inci sıraya kadar geliştiğini ifade etti.

Bu gelişmeden son derece memnun oldum. İnşallah önümüzdeki dönemde de istikrarla büyümeye ve beraber çalışmaya devam edeceğiz" diye konuştu.

Ardından DEİK Başkanı Nail Olpak'ın ziyareti gerçekleşti. Ziyarete, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyeleri Ahmet Can Bozkurt, İsmail Görgün ve Orhan Gülcek katıldı.

Tamer Kıran, her iki konuğuna İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 40'ıncı yılına özel bastırılan hatıra paraları takdim etti.

# "TÜRKİYE AB İŞ DÜNYASI DİYALOĞU PROJESİ KAPANIŞ TOPLANTISI" YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 23 Ocak Pazartesi günü İstanbul'da düzenlenen, Türkiye AB İş Dünyası Diyalogu Projesi (TEBD) Kapanış Toplantısı'na katıldı.



Türkiye AB İş Dünyası Diyalogu Projesi (TEBD) Toplantısı, EUROCHAMBRES Başkan Yardımcısı ve TOBB Başkanı M.



Rifat Hisarcıklıoğlu, EUROCHAMBRES CEO'su Ben Butters ve Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu Başkanı Büyükelçi

Nikolaus Meyer -Landrut'un katılımlarıyla gerçekleştirildi. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı Mali İşbirliği ve Proje Uygulama Genel Müdürü Bülent Özcan, toplantıya video konferans yoluyla katıldı.

Avrupa Ticaret ve Sanayi Odaları Birliği (EUROCHAMBRES) ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) iş birliğinde yürütülen Türkiye-AB İş Dünyası Diyalogu (TEBD) projesi ile Türkiye'den ve AB'den Ticaret ve Sanayi Oda/Borsalarını bir dizi faaliyet ile destekleyerek, etkinlikler yürüterek iş dünyası diyalogunu geliştirme fırsatları sağlanıyor.

# 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](http://jotun.com.tr)



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

## “GÜVEN TAZELEDİK”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şube Başkanları, gerçekleşen seçimlerin ardından buldukları bölgedeki mevcut durum ve hedefleriyle ilgili Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirmelerde bulunuyorlar. Alfabetik sırayla her ay bir bölgemizin şube başkanını sayfalarımıza taşıyoruz. Şubat sayımızın konuğu, Bodrum Şube Başkanımız Orhan Dinç... Orhan Dinç görev süresince yapacaklarını ve bölgenin hali hazırdaki yapısı ile ilgili bilgileri paylaştı.



**ORHAN DİNÇ**  
**İMEAK DTO BODRUM ŞUBESİ YÖNETİM**  
**KURULU BAŞKANI**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak 08 Ekim 2022'de seçimlerle beraber İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın öncülüğünde tekrar güven tazeleyerek, göreve geldik. Burada aynı zamanda seçme ve seçilme hakkına sahip üyelerimizin büyük ilgi gösterdiği ve bizi yalnız bırakmadığı seçim süreci bizler için hem heyecanlı, hem de gurur vericiydi. Dönüp baktığımızda 2018'den bu yana her üyemiz için ayrı ayrı çalıştığımızı ve ekibimizle beraber her soruna mesai harcadığımızı ve başarıya ulaştığımızı gördük. Bir ekip işi olan sürecin bizler birer parçasıyız. Yine İMEAK Deniz Ticaret Odası ve şubelerinin de yeni yönetim kurulu ve meclislerini tebrik eder bu vesileyle başarılar dilerim.

2018 yılında göreve geldiğimizde üyelerimize daha iyi hizmet verebilmek ve çalışanlarımızın motivasyonunu arttırmak adına ilk iş fiziki şartlarımızı değiştirdik. 80 metre karelik bir binadan 1500 metre karelik bir binaya geçtik. Burada amacımız bize güvenen üyelerimizin güvenini boşa çıkarmamak ve üyelerimize denizcilik faaliyetlerinin her alanında maksimum katkı ve destek sağlamaktır.

Her görüşe ve her projeye, her soruna açık şeffaf bir oda olmamızın yanı sıra her an hesap sorulabilir bir Oda da olduk. Kendi üyelerimizin yanı sıra Bodrum'daki kurum ve kuruluşların faydalandığı seminer salonumuzla da birçok eğitim, seminer ve çalıştaylara ev sahipliği yaptık. İletişim ağıımızı büyüttük. Web Sayfamızı yeniledik. Tanıtıma önem verdiğimiz için her faaliyetimizi instagram, facebook ve twitter hesaplarımızdan paylaşarak, web sayfamızda da yayınlarımızı yaptık. Pandemi sürecinde hiç alışkın olmadığımız bir durumu biz başarıyla yönettik ve her üyemizi tek tek arayarak sorunlarına ve çözümlerine ortak olduk.

### **ÖNCELİĞİMİZ ÜYELERİMİZİN YANINDA OLMAK**

Tamer Başkanımızın destekleri ile sorumluluk alanımızda karşılaştığımız her sorunu ivedilikle çözerek; hem üyelerimize verdiğimiz sözleri tuttuk, hem de sektörümüze ve paydaşlarımıza katma değer sağlayan çalışmalar gerçekleştirdik. 302 km Akbük' den Bodrum'a Milas'ı da içine alan kıyı şeridimizde tüm bölgelerimizin sorunlarına çözüm üretmeye çalıştık. Hali hazırda Hem Milas, hem de Bodrum'un denizcilerine ve denizciliğine katkı sağladık. Bu süreçte çok talihsiz bir sürece denk

gelerek pandemi yaşadık. Neredeyse iki yıl boyunca evlere kapandık. Birçok işletmememiz de bundan zarar gördü. Bu süreçte de üyelerimizi tek tek arayarak ihtiyaçlarını sorup, tespit ettiğimiz sorunlarına çözüm ürettik. Bankalarla ve finansal kurumlarla iletişimiz devam etti ve ihtiyaç sahibi üyelerimizin kredi imkânlarından faydalanmalarını sağladık. Tüm dünyada turizm durma noktasına geldi. Bölgemizin tatil odaklı turizm bölgesi olup, eşsiz koyları içinde barındırması insanların charter teknelerine butik turizme yönelmelerini de sağladı. Hem kaliteli tatil, hem de izole yaşam işimizi kolaylaştırdı. Şimdilerde hala pandeminin ekonomik etkileri devam ederken, Rusya – Ukrayna Savaşı patlak verdi. Ülkeler arasındaki bu savaş koşulsuz komşu ülkeleri etkileyerek, ekonomiye büyük bir darbe vurdu. Bununla birlikte gelen Rus turist sayısında azalmayla beraber yaşamak için gelenler arasında bir dengesizlik oluştu.

Dönüp 2022'ye ve önümüzdeki döneme baktığımızda; çalışmalarımız tüm hızıyla devam ediyor. Geçmiş dönemden nihai sonuca ulaştıramadığımız iki ana problemimiz mevcut. Onları da inşallah bağlantılarımız ve Tamer Başkanımızın destekleri ile çözeceğiz.

### **KDV PROBLEMİ**

Bunlardan birincisi; üyelerimizin kanayan yarası KDV... Yat turizm sektörü ulaştırma alanında sayıldığından KDV oranlarının %18 olarak belirlenmesi konusu. Fakat yat turizmi, amaç ve kapsamı incelendiğinde, verilen hizmetin mahiyetinin ulaştırma olmadığı açıkça görülmektedir. (Deniz Turizmi Araçları İşletme Belgesi, konaklama tesislerinde olduğu gibi,



yatak sayısı temel alınarak verilmektedir). Konaklama tesislerinde sunulan geceleme hizmeti, 2007/13033 sayılı BKK eki (II) sayılı listenin B/25'inci sırası kapsamında değerlendirilmekte ve 26.04.2014 tarihli ve 28983 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 01.05.2014 tarihinde yürürlüğe giren KDV Genel Uygulama

deniz turizmine yönelik uygulanan %18 KDV oranı, rekabet ettiğimiz Akdeniz kıyı ülkelerine karşı cazibemizi ve rekabet gücümüzü ve iddiamızı azaltmakta. En yakın rakibimiz Yunanistan'da yüzde 24 olan vergi oranı, kendi ülkesinin bayrağını taşıyan teknelere yarisından az uygulanmaktadır (Yunanistan %9,6).



Tebliğ göz önünde bulundurularak, %8 oranında KDV'ye tabi tutulmaktadır.

Ülkemizin sanayi ile en önemli döviz kazandırıcı sektörü olan turizm sektörü içerisinde önemli bir paya sahip olan

Maliyetlerin yükseldiği ve küresel enflasyonun yüksek boyutlarda hissedildiği bir dönemden geçmekteyiz. Ayrıca, sektörde faaliyet gösteren firmalarla yaptığımız görüşmeler neticesinde, Türk Bayraklı ticari yatılara

bugüne dek sağlanan akaryakıtta ÖTV indiriminde, son 2 yıldır daralan makas sebebi ile destek azalmış, maliyetlerimiz daha da artmıştır. Salgın sonrası normalleşme ile Türkiye'nin tercih edilen bir destinasyon olduğu ve deniz turizmi de ülkemizin en önemli sektörlerinden biri haline geldiği ortada olup, sektörün sürdürülebilirliği ve yeni yatırımcı çekerek büyümesi için desteğe ihtiyacı olduğu açıktır.

Ülkemizin turizm ile gelecek dövize bu denli ihtiyacı varken, rakiplerimiz olan ülkelerin kendi deniz turizmi sektörlerini destekleyici teşvikleri mevcutken, dünyanın en büyük ahşap ticari yat filosuna sahip ve lideri olduğumuz bu pazarda payımızı daha fazla kaybetmemek ve rekabet edebilirliğimizi artırmak üzere deniz turizminde yüzde 18 olan KDV oranının yüzde 8'e indirilmesi, artacak iş hacmi ile hem ülkemiz Gayri Safi Milli Hasılası'na, hem de devletimizin elde edeceği vergi gelirlerine katkı sağlayacağını düşünüyoruz. Yine bir diğer problemimize gelince:

### **DENİZ ARAÇLARI ZORUNLU MALİ SORUMLULUK SİGORTASI (P&I)**

28 Temmuz 2021 tarihinde çıkan "Turizmi Teşvik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun", 16.03.2022 tarihinde çıkan "Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimat Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ" ve diğer ilgili mevzuat hükümleri gereğince, 12 kişi kapasite üstü mevcut teknelere "Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası" yaptırmak durumunda olan ve bu sigorta karşılığında yüksek primler ödemek durumunda kalan günübirlik gezinti – tenezzüh gemileri için bu sigortanın daha farklı değerlendirilmesini talep ederek, sektörden gelen talepler doğrultusunda da yaptığımız inceleme neticesinde aşağıdaki sebepler göz önüne alındığında uygun olmadığı düşündük. Buna gerekçe olarak da; 2002 Atina Konvansiyonu kararlarını gösterebiliriz. 2002 Atina Konvansiyonu "Uluslararası Denizcilik" protokolü olup, bu sigortanın zorunlu kılındığı günübirlik



teknelerin gerçekleştirdiği turlar liman idari sahası dışına dahi çıkamamakla birlikte güzergahı, gidiş ve dönüşü belli gezintilerdir. Uluslararası sefer gerçekleştirilemezler, şeklindedir. Turizm amaçlı tekne gezisi keyfi bir aktivitedir, zorunlu ulaşım ihtiyacı ile bir tutulmamalı, keyfi bir aktivite için yolcu başı yaklaşık 400.000 dolar gibi bir teminat gereksiz ve yüksek olduğu gibi ülkemiz ekonomik gerçekleri ile bağdaşmamaktadır. Yüksek teminat herhangi bir kaza anında yüksek ödeme doğuracağından suistimale açık olmaktadır. Türkiye’de bu teminatlarda sigorta yapabilen tek bir firma olduğundan zorunlu bir sigorta rekabet koşullarının oluşması sağlanmadan uygulanmaması gerektiğini düşünmekteyiz. Bununla ilgili ayrıntılı bilgilendirmeyi Tamer Başkanımız destekleri ile ilgili Bakanlıklara yapmış bulunmaktayız. Sonuçlandırma bekliyoruz.

Temelde bu iki sorun dışında, her üyemizin gerek bağlama problemi, gerek yanaşma problemi, gerek kışlama problemleri olmakta, yat imalat ve bakım onarım problemi var. Bizler de, yine bu sorunları bölgemizin mülki amirleri ve yetkilileri ile çözüme kavuşturmaktayız. En önemli konulardan biri de bizim için denizlerimizin kirlenmemesi. Bunun için de 2023 sezonunda 4’üncüsünü gerçekleştirdiğimiz ücretsiz katı atık alım

teknemiz mevcut. Sezonda koylardaki teknelerden atıkların alınmasını ücretsiz yapmaktadır.

## HEDEFLERİMİZ

Temelde belirlediğimiz hedeflerimiz; üyelerimizin memnuniyeti ve çalışanlarımızın motive olarak huzurlu çalışmasının yanında, denizciliğimizi ulusal ve uluslararası düzeyde daha ileri seviyeye götürmek ve çevresel, sosyal ve kurumsal yönetimi etkin kılmak, sektörümüzle ilgili gerekli görülen konularda panel, çalıştay, bilgilendirme toplantıları düzenlemek, Muğla ve Gökova kıyı planlama ve alt yapı çalışmalarına destek vermek, Muğla Bölgesi Kıyı Envanter çalışması yapmak, şubemiz sorumluluk sınırları içinde yapılacak olan sektör ile ilgili her türlü organizasyon, çevre ve eğitim çalışmalarını desteklemek, sektörümüzü temsilen yurtiçi ve yurtdışı fuarlarına katılım sağlamak, Bodrum Kaymakamlığı ve Milas Kaymakamlığı başkanlıklarında kurulan ve üyeleri bulunduğumuz İlçe Deniz Turizmi Kurulu ve Turizm Amaçlı Sportif Faaliyet Kurulu toplantılarına katılım sağlamak, Bodrum Yarımadaımızın yat turizmi ve yat inşa, tamir, bakım – onarım sektörlerinin tanıtımında önemli rol oynayacağını düşündüğümüz ve temellerinin atılmasını sağlayarak gelenekselleşmesini sağlayacağımız Bodrum Yatçılık Festivali

ile ilgili çalışmaların devamını sağlayarak, düzenlemeyi planladığımız festivalde yurtiçi ve yurt dışı pazarda sürekliliğimizi ve ismimizi merkez haline getirmektir. Oda şube hizmetlerimizde kalite, etkinlik ve verimliliği arttırmak, yine 2021 yılında Akredite Oda olmaya hak kazanarak, akreditasyon ve ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi’nin ihtiyaç duyulan revizyonların yapılmasını sağlamak, iç denetimler ile iyileştirilecek alanları tespit ederek sistem sürekliliğinin sağlamak, faaliyetlerimizin sosyal medya ve web sayfamızda etkin olarak paylaşılması ve bununla beraber şube üyelerinin memnuniyet oranını artırmak için yılda minimum bir kez üye memnuniyet anketinin gerçekleştirilmesi ve sonuçlarına yönelik analiz raporu çıkarılarak eylem planı hazırlamak, üyelerimizin sektörel ve mesleki faaliyetlerinin gelişimine destek olarak gerekli eğitimler düzenlemek, sürdürülebilir çevre duyarlılığını odağın alan deniz sevgisi ve kültürünü geliştirmek şeklinde ana başlıklarla ilerleyecektir.

## SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİNE DESTEK OLACAĞIZ

Uluslararası BIOR yarışlarına desteğimiz devam edecek, her sene kutlanan Halikarnas Balıkçısı Doğum ve Ölüm Yıldönümü Anma etkinliklerinde bir fiil yer alacağız. 2023 yılında Bodrum Cup adı altında düzenlenen Ahşap Yat Yelken Yarışlarına ve Tirhandil Cup Yarışlarına desteğimiz devam edecek.

Bodrum Deniz Müzesi Projelerine, Uluslararası Balık Turnuvalarına, Bodrum Yarımadaımızda “Bodrum’da Mavi Kazanacak” sloganıyla yola çıkan katı atık alım teknemiz ücretsiz katı atık alımı yapmaya, “YAŞAM” Deniz Ambulansı desteklenmeye, şube sınır sahamızda bulunan Bodrum ve Güllük beldelerinde 1 Temmuz Kabotaj Bayramı etkinlikleri düzenlemeye devam edeceğiz.

Aklımızdakileri, yüreğimizdekileri yazmaya sayfalar yetmez, ama ekibimizle beraber canla başla çalışmaya devam edeceğiz. Bu süreçte yol uzun, yolumuz da maviden geçiyor.

Pruvanız neta rüzgarınız bol olsun...



# Maihak SHaPoLi

**EEXI-compliant, precise, cost-effective!**

## ADVANTAGES

- Easy to install at portstay (no docking necessary)
- Stand-alone system that is independent of any engine automation
- All time direct access to full engine power
- No limitation on full throttle to aft
- Limitation to actual propulsion power and not engine power
- Prefilled Onboard Management Manual (OMM) will be provided
- List of necessary OMM entries can be shown on PLC display
- Existing ships network can be used for system interconnection
- Optional ship to shore data transmission (Data Butler / Data Inspector)
- All components are type approved

## KEY FEATURES

- Shaft power measurement
- Bridge display
- High frequent Data Logging and Automatic event logging
- Monitoring of remaining power
- Web visualization with basic system data
- Customizable pre-alarm before limit exceedance
- Audible and visual alarm on limit exceedance
- Limit override by passcode
- Manipulation prevention and detection
- Heartbeat and test mode for easy system check



✉ [arti@artidenizcilik.com](mailto:arti@artidenizcilik.com)

☎ +90 (216) 350 10 66

🌐 [www.artidenizcilik.com](http://www.artidenizcilik.com)

HOPPE Marine  
**Shaft Power Limitation (ShaPoLi)**  
çözümleri ile hizmetinizdeyiz...

# DENİZCİLİK VE GEMİ SÖKÜM SEKTÖRÜNDE GÜÇ BİRLİĞİ

Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve yönetim kurulu üyeleri GEMİSANDER Başkanı Kamil Önal'a hayırlı olsun ziyaretinde bulundular.



Ziyarete yapılan açıklamada; gemi söküm sektörünün sorunlarını çözmek ile ilgili beraber hareket etme kararı vurgulanırken, basında çıkan ve sektöre zarar veren haberlere de tepki gösterildi. Gemisander Başkanı Kamil Önal, gemi söküm sektörünün bazı olumsuz haberlerle Türkiye gündeminde yer aldığını ifade ederek, “Gemi sökümü ile ilgili medyada çıkan haberler sebebiyle sektörümüz büyük yara aldı. Başkan Adem Şimşek ile bir sohbet esnasında, ‘Bu sıkıntılı dönemi beraber aşalım’ dedi. Gemi söküm bizim aynı camiamız, sektörümüz. Kendisi de aynı zamanda gemi söküm sektöründe. Biz de, olur başkanım dedik. Hem de ziyarette bulunmak istediler yönetim olarak. Çok memnun olduk” diye konuştu.

Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ise, yenilikçi vizyon ve misyona uygun olarak denizcilik camiası üyelerine hizmet verdiklerini, bundan sonra da sorunları beraber çözümleneceklerinin altını çizdi. Her daim hizmet vermeye devam edeceklerini dile getiren Adem Şimşek, “Gemi söküm sektörü bizim bir parçamız. Gemi sökümü hiçbir yerde dışlamadık. Dışlamaya çalışanlara da Allah'ın izniyle hiç müsaade etmeyeceğiz. Biz bu işlerin içerisinde olacağız. Hepimiz buradan ekmek yiyoruz. Bundan sonra da yiyeceğiz. Buradaki sorunları beraber çözeceğiz. Gemi



sökümcü arkadaşlarımızın katkılarıyla, bize verilecek bilgiler doğrultusunda yardımcı olmaya çalışacağız. Biz Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi olarak gemi söküm sektörünü her zaman kardeş olarak gördük. Görmeye de devam edeceğiz” dedi.

## ADEM ŞİMŞEK: “GEMİ SÖKÜMÜN YANINDAYIZ”

Basında sektör ile ilgili hakaret derecesine varan haberler dolayısıyla Oda olarak çok rahatsız olduklarını ifade eden Şimşek; “Bugün buraya gelişimizin sebebi basında çıkan, sorunlu gemilerin Türkiye'ye geldiği, söküldüğü gibi bir takım haberler... Böyle kendini bilmez insanların yapmış olduğu haberlerle burada bizim çocuğumuzun, çoluğumuzun rızkını yiyerek hakaret derecesine varan açıklamalarda bulunuyorlar. Bunlardan biz de şube olarak çok rahatsızız. Biz dedik ki, Deniz Ticaret Odası Şubesi olarak “Gemi Sökümcülerin” yanındayız. Gemi sökümle beraberiz. Gemi sökümde bizim üstümüze düşen, bizim tarafımıza düşen bürokrasi

ve içeride işleyiş şeklinde yapacağımız ne varsa, ben ve yönetim kurulu üyelerimiz hazırız” diye konuştu. Gemi söküm sektörüyle gururlandıklarını ifade eden Adem Şimşek sözlerini şöyle tamamladı: “Bizim burada 15 limanımız var. Bu 15 limanın 120 milyon ton ithalat-ihracatı bulunuyor. Aynı zamanda gemi söküm bölgemiz var. Ülkemize ekonomik katkıda bulunmakla beraber, yeşil sektörü de dünyaya daha iyi anlatmamız lazım.

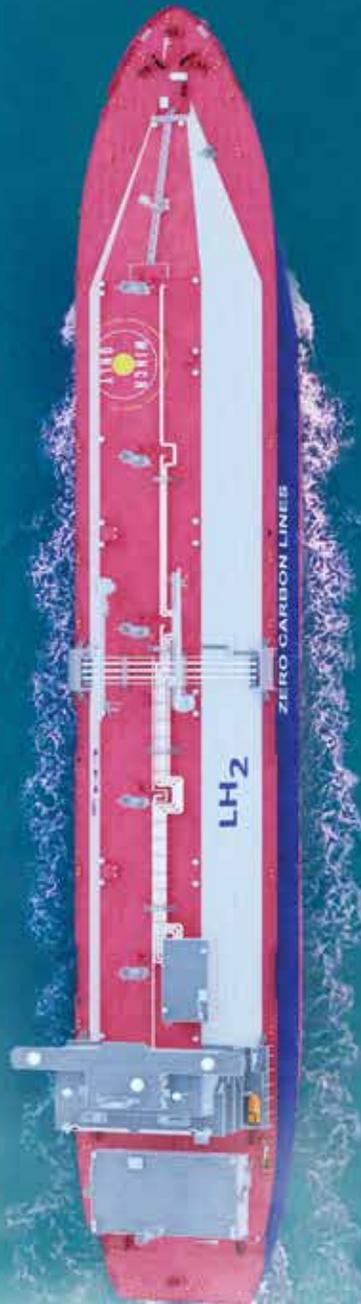
Bunları inşallah bir şekilde beraber koordineli çalışarak atlatacağız. Koordineli çalışırsak ben de size minnettar olacağım. Biz şube olarak her zaman yanınızdayız.”

Ziyaret sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve GEMİSANDER Başkanı Kamil Önal günün anısına karşılıklı hediye takdiminde bulunup, yönetim kurulu ile birlikte fotoğraf çektirdiler.

(DTÖ Aliğa Şubesi)



# THE **FUTURE** IN FOCUS



The *Net Zero Navigator* is a conceptual liquid hydrogen carrier that uses NASA-inspired technologies to eliminate greenhouse gas emissions.

By supporting advanced vessel concepts like this, ABS is pioneering the maritime energy transition.

[www.eagle.org/marine](http://www.eagle.org/marine)

# KOCAELİ ŞUBESİ'NİN MECLİS KONUĞU KOCAELİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANI OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi, yılın son meclis toplantısını GEBKİM'de Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanı Doç. Dr. Tahir Büyükakın'ın katılımıyla gerçekleştirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Aralık ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı başkanlığında, GEBKİM OSB'de bulunan Koruma Klor Genel Merkezi Salonu'nda gerçekleştirildi. Toplantıya; Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanı Doç. Dr. Tahir Büyükakın, Kocaeli Vali Yardımcısı İsmail Gültekin, Kocaeli Bölge Liman Başkanı Erol Ekmekçi, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Murat Yorulmaz, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksek Okulu Müdürü Muhammed Bamyacı, Gölcük Şehit Volkan Tantürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Metin Yalaz, Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Mehmet Oğuzhan Erdem ve 9'uncu sınıf denizcilik öğrencileri, DTO Meclis Üyesi Hüseyin Mengi, Körfez Ticaret Odası Meclis Üyeleri; Sadi Vatan ile Mehmet Tüzer, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği ve aynı fakültenin Barbaros Denizcilik Kulübü, Kocaeli denizcilik camiasının üyeleri, şube yönetim kurulu üyeleri ve meclis üyeleri katıldı.

Mecliste ilk konuşmayı gerçekleştiren İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel, "Büyükşehir Belediyemizin

denizciliğe vermiş olduğu destekten dolayı bizler sizlere çok teşekkür ediyoruz. Mülki idaremizin, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizciliğe dair genel prensip ve uygulamalarını icra etmesini, Kocaeli gibi denizciliğin başkenti olmuş bir kentte hep birlikte yaşayıp görüyoruz" dedi. Kocaeli'nin denizcilik anlamında büyük bir potansiyele sahip olduğunu ifade eden Doğusel, "Kıyı yapılarıyla ilgili yapmış olduğunuz park düzenlemeleri ve diğer alanlarda denizcilere öncelik vermeniz, bize her daim kulak vermeniz; denizciliğe ne kadar önem vermiş olduğunuzu gösteriyor. Destekleriniz için emeği geçen herkese, özellikle DTO Yönetim Kurulu, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcımız Tamer Kıran başkanımıza tekrardan teşekkür ederim. Sizlerle çalışmaktan dolayı çok mutlu ve şanslıyız. Kocaeli'nin tüm değerleriyle denizcilik başkenti olabileceğini gösteren; 36 liman, 13 iskele ve yaklaşık 10 bin gemi trafiği ile rakamlar gözler önüne seriyor. Rüzgarımız kolayına, pruvamız neta olsun" şeklinde konuştu.

Doğusel'in ardından kürsüye gelen GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin çalışmalarını yakından takip ettiğini ifade ederek, "Vedat Doğusel ve



yönetimi, Kocaeli ve Türk denizciliği için mücadelesini başarılı bir şekilde veriyor. Kendilerini bu özverilerinden dolayı huzurlarınızda tebrik ediyorum. Türk denizciliği günümüz şartlarında artık belirli bir noktaya geldi. Bundan sonraki süreçte önümüzün açık olduğunu rahatlıkla söyleyebilirim. Hep beraber denizciliğimizi layık olduğu yerlere getireceğimize olan inancım tamdır. Herkesin yeni yılını kutluyor, başarılı bir yıl temenni ediyorum" diye konuştu.

Meclise katılan Kocaeli Vali Yardımcısı İsmail Gültekin ise yaptığı konuşmada, "Kocaeli olarak 35 limana sahibiz. Gerçekten bu devasa bir sayı... Sahadaki 14 OSB ile birlikte düşündüğümüzde; sanayi kenti olduğu kadar aynı zamanda bir liman kentiyiz, deniz kentiyiz, denizin de başkentiyiz. Bundan dolayı kapasitemizin farkındayız. Deniz Ticaret Odası başkanımız ve üyeleri bence şehri şanslı kılıyorlar. Çünkü olaya vakıflar ve bizlerle sürekli iletişim halindedir. Sürekli iletişim halinde olmanın avantajını da umuyorum 2023 yılında denizcilik açısından daha da ileri taşıyacaklardır. Herkesin yeni yılını kutluyorum. Sağlık, başarı ve bol kazanç diliyorum" dedi.

Mecliste son olarak söz alan Kocaeli



# TÜRK DENİZCİLİĞİNİN ÖNÜNDE YENİ FIRSATLAR VAR

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin 2023 yılında başlattığı seminer programı, Kaptan Murat Yılmazel'in "2023 Yılında Denizcilik Piyasaları" konulu söyleşisi ile başladı.



Denizcilik sektöründe faaliyet gösteren firma ve kuruluşların temsilcilerinin, akademisyenlerin ve denizcilik eğitimi veren okullardaki öğrencilerin katıldığı söyleşide, küreselleşmeden bölgeselleşmeye doğru dönüşümün dünya ticaret rotalarını değiştireceği, bu gelişmelerden Türkiye'nin olumlu yönde faydalanacağı ifade edildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, denizcilik sektörünün her alanında düzenlemeyi planladıkları seminerler ile üyeler ve sektör paydaşları arasında bilgi köprüsü kurmayı amaçladıklarını söyledi. Dünya ticaretindeki gelişmelere bağlı olarak deniz taşımacılığının yapısal bir değişimin içinde olduğunu belirten Öztürk, Türkiye'nin ticari, teknolojik ve çevresel gelişmeleri yakalayarak, denizcilikte daha ileri gidebileceğini ifade etti. Öztürk, "Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil Karaismailoğlu'nun, Türk bayraklı ve Türk sahipli gemi filosunun 2022'de yüzde 30 büyüyerek, 41 milyon DWT büyüklüğüne ulaştığı ve Türkiye'nin bir basamak yükselerek, dünyada 14'üncü sıraya çıktığı açıklamasını büyük memnuniyetle karşılıyoruz" dedi.

## KÜRESEL TİCARET YAVAŞLIYOR

Kaptan Murat Yılmazel ise, pandemiden çıkışla beraber küresel ekonomideki hızlı büyümenin yerini durgunluğa bırakmaya başladığına dikkat çekti. Yılmazel, "Pandemi dönemindeki aşırı ısınma, enflasyon olarak patladı ve geri döndü. Enflasyonu önlemek isteyen merkez bankalarının faizleri yükseltmeleri, ekonomileri durgunluğa sürükledi. Dünyanın üretim üssü Çin, geçen yıl sadece yüzde 3 büyüdü. Dünya Ticaret Örgütü, bu yıl Dünya Ticaret Mal Endeksi'nde yüzde bir büyüme tahmin ediyor. Ülkelerin gayri safi milli hasıllarındaki düşüş, taşımacılığa talebi azaltıyor. Yük talebinin azalması, küresel tedarik zincirindeki sıkışıklığın ve liman önlerinde gemi beklemelerinin ortadan kalkması, konteyner kapasitesini efektif olarak artırdı. Dolayısıyla navlunlarda düşüş hızlandı. Konteyner navlunları 2022 Temmuz ayından beri düşmeye devam ediyor" dedi.

## ÇİN'İN DÖNÜŞÜ OLUMLU ETKİLER

Çin Yeni Yılı'nın bu yıl 22 Ocak-5 Şubat tarihlerinde olduğunu belirten Yılmazel, her yıl bu tarihten önce batıda, Çin'den mal talebinin arttığına, bu yıl ise bu

yönde bir gelişme olmadığına dikkat çekti. Yılmazel, "Konteyner operatörleri sefer sıklığını azaltıp, rotalarını uzatarak navlundaki düşüşü engellemeye çalışıyor. 2023'te daha fazla kapasitenin hurdaya gitmesi öngörülüyor. Yeni gemi siparişlerinin yüzde 25'i ertelendi. Deniz taşımacılığında bu yılın ilk yarısında bir dip yaşanması, ikinci yarıda yukarıda bir seviyede istikrar sağlanması bekleniyor. Çin geçtiğimiz günlerde sıfır Covid politikasından vazgeçti. 2023'te Çin'in dünyaya yeniden açılmasının olumlu etkilerini görmeye başlayabiliriz" diye konuştu.

Küreselleşmeden bölgeselleşmeye doğru dönüş eğiliminin, ticaret rotalarında değişikliklere yol açtığını dile getiren Yılmazel, ticaret kamplaşmalarının, batının dışarıda üretim yerine ülkeden ya da yakından tedarik, hatta dost ülkelerden tedarik politikalarını tercih ettiğini vurguladı. Yılmazel, "Uzakdoğu'da Çin'e karşı Vietnam, Tayland, Hindistan, Endonezya gibi ülkeler ön plana taşınacaktır. Çin'den çıkan konteyner hatları, şu ana kadar seferlerinin yaklaşık yüzde 10'unu Çin dışına kaydırmış durumdadır.

ABD ve Avrupa Birliği, kendi üreticilerine verdikleri sübvansiyonları artırıyorlar. Uzun vadede bir trend değişimi yaşanıyor. Küreselleşmeye karşı bölgeselleşme, Akdeniz ticaretini çok ön plana çıkaracaktır. Birden fazla taşıma türüne dayalı taşımacılık gelişecektir. Ro-Ro ve Akdeniz içi konteyner taşımacılığı çok değerli hale gelecektir. Kısa ve orta mesafe taşımacılık yapan gemilere ilgi artacaktır. Türk sahipli gemi filomuz büyümeye devam ediyor. Ülke olarak doğru politikalarla bu gelişmelerden çok daha fazla faydalanabiliriz" şeklinde konuştu.

(DTO İzmir Şubesi)

# SGS SMARTSENSE VE SGS SMARTSAMPLER

SGS SmartSense, laboratuvar analizi için doğrulama numuneleri almak üzere SGS SmartSampler ile birleştirilebilir.

Örnekleme, veriye dayalı hava kalitesi olaylarına dayalı olarak otomatik olarak başlatılır.

## SİSTEM ÖZELLİKLERİ

- SGS SmartSampler zamanı belirlenmiş numune toplamak için pompa ile sistemi başlatır.
- Numune alma seviyeleri birden çok parametre için tanımlanabilir ve süre ağırlıklı olabilir – örn. konsantrasyon 30 dakika boyunca 1000 ppm'yi aştığında bir numune alabilirsiniz gibi.
- Numuneler şu durumlarda başlatılabilir:
  - Önceden tanımlanmış numune alma kriterlerine göre otomatik olarak
  - Müşteri yetkilendirmesinden sonra – aşım kriterleri karşılandığında sistem müşteriye bir e-posta gönderir, müşteri kontrol panelinde oturum açar, canlı verileri inceler ve ardından numune toplamayı uzaktan başlatabilirsiniz.



## SGS SMARTSENSE VAKA ÇALIŞMASI

Potansiyel buhar girişinin araştırılması.

### SORUN

Benzin istasyonu binasındaki hidrokarbon kokularına ilişkin şikayetler ve potansiyel yol olarak tuvalet tesisatı belirlendi. Daha önceki yerinde denetimler, bir koku olayıyla uyum sağlayamadı ve Fotoiyonizasyon Dedektörünün (PID) kurulumu, olası buhar olayları ile düzenli temizlik programı arasında ayırım yapamadı.

### ÇÖZÜM

Bir ay boyunca SGS SmartSense ünitesinin SGS SmartSampler ile kurulumu yapıldı. VOC tetikleme uyarısı, verileri çevrimiçi olarak inceleyen, mağaza personeliyle temizliğin devam etmediğini onaylayan ve daha sonra bir doğrulama örneğini uzaktan başlatabilen bir mühendise e-posta uyarısı göndermek için 600 ppb'ye ayarlandı.

### SONUÇ

Ay boyunca laboratuvar analizi için toplanan üç doğrulama örneği ve bunların tümü hidrokarbonla ilgili buharların mevcut olduğunu açıkça gösteriyordu. Buhar girişinin meydana geldiğinin ve düzeltici eylem planının yapılması gerektiğinin teyidi sağlandı.



## HER YERDEN GERÇEK ZAMANLI UZAKTAN İZLEME VE ÖRNEKLEME

Dünyanın lider gözetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 96.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.700'den fazla ofis ve laboratuvar ağıyla daha iyi, daha güvenli ve birbirine daha bağlı bir dünya sağlıyor.

SGS SUPERVISE GÖZETME ETÜD KONTROL SERVİSLERİ A.Ş.  
Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95 İş İstanbul Plaza  
34209 Güneşli Bağcılar İstanbul Türkiye  
t +90 212 368 40 00 f +90 212 296 47 82-83  
e ehs.turkey@sgs.com w www.sgs.com.tr

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS

# CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN'DAN DOĞALGAZ MÜJDESİ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Fatih Sondaj Gemisi'nin 58 milyar metreküplük doğalgaz rezervini keşfettiğini duyurdu. Karadeniz'de keşfedilen doğalgazın bugünkü rakamla uluslararası piyasalardaki karşılığı 1 trilyon doları buluyor.



2022 yılının son kabine toplantısının ardından kameraların karşısına geçen Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan halka sesleniş konuşmasında önemli açıklamalarda bulundu. Konuşmasında Karadeniz doğal gazıyla ilgili olarak

değerlendirmeler yapan Cumhurbaşkanı Erdoğan, son veriler neticesinde daha önce ilan edilen 540 milyar metreküplük rezervin, 652 milyar metreküp olarak revize edildiğini söyledi. Fatih Sondaj Gemisi'nin 29 Ekim günü Cumhuriyetin

99'uncu yıl dönümünde Çaycuma-1 sahasında yeni sondajına başladığını söyleyen Erdoğan, "Ekiplerimizin 7/24 esasıyla yürüttüğü yoğun çalışmalar neticesi bugün milletimizle yeni bir müjdeyi paylaşmanın sevincini ve gururunu yaşıyoruz. Fatih sondaj gemimiz Çaycuma-1 sondajında denizin 3 bin 323 metre altında 58 milyar metreküplük doğal gaz rezervi keşfetti" dedi.

Türkiye'nin Karadeniz'deki gaz rezervinin, Çaycuma-1'deki yeni keşfiyle birlikte 170 milyar metreküp artarak toplam 710 milyar metreküpe ulaştığını kaydeden Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Karadeniz'de keşfettiğimiz doğalgazın bugünkü rakamla uluslararası piyasalardaki karşılığı 1 trilyon doları bulmaktadır. Yeni keşfimiz bölgeye komşu diğer jeolojik sahalardaki benzer keşiflerimize kapı aralayacak.

En kısa zamanda yeni sondajlara başlayacağız" dedi. Sahadaki üretim miktarını kuyu sayısı, boru büyüklüğü ve sahada kullanılacak kompresörler gibi unsurların belirleyeceğini belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Burada keşfettiğimiz gazı da Sakarya sahasına bağlayarak milli gaz sistemimize entegre edeceğiz" şeklinde konuştu. T

ürkiye'nin Hazar, Akdeniz ve Orta Doğu'nun enerji merkezi olması noktasında kararlı olduğunu vurgulayan Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Sadece İstanbul ve Çanakkale'deki köprülerimizle değil enerji köprüleriyle de doğuyu ve batıyı birbirine bağlayacağız" dedi. Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Nihai





amacımız, petrol ve doğalgazda dışa bağımlılığımızı bir an evvel tamamen kırarak, Türkiye'nin enerji bağımsızlığını ilan etmektir.

Özel ve kamu günlük yurt içi petrol üretimimiz bugün itibarıyla 80 bin varile ulaştı. Önümüzdeki yıl üretimimizi

### **ERDOĞAN: MÜCADELEDEN ASLA VAZGEÇMEDİK, GERİ ADIM ATMADIK**

Enerjide dışa bağımlılığın azalması için yerli kaynakların daha fazla kullanımının temel hedeflerden biri olarak belirlendiğini ifade eden Cumhurbaşkanı Erdoğan, yerli ve yenilenebilir kaynaklara yapılan devasa yatırımlarla, ülke içi



100 bin varile çıkarmayı hedefliyoruz” değerlendirmesinde bulundu.

dağıtım şebekelerinin geliştirilmesinden uluslararası iş birliklerine kadar hayata

geçirilen kritik projelerle hedeflere adım adım ilerlendiğini kaydetti. Cumhurbaşkanı Erdoğan; “Bu anlayışla petrol ve doğalgaz aramalarına başladığımızda nice şantaja, nice yıldırma çabasına, nice ambargoya, nice içeriden ve dışarıdan gizli açık tehdide maruz kaldık. Ama biz mücadeleden asla vazgeçmedik, geri adım atmadık. Karşımıza çıkartılan her engeli daha büyük bir azimle aştık. Bizi geriletmek için oynanan her oyunu sabır ve dirayetle bozduk.

Türkiye'yi kendi gemileriyle, kendi insan kaynağı ile kendi ekipmanları ile kimseden izin almadan bu işleri tek başına yürütecek imkana kavuşturduk. Hamdolsun bu kararlı ve dik duruşlu çabalarımızın karşılığını Karadeniz'deki 320 milyar metreküplük ilk keşfimizle aldık.

Zaman içerisinde yeni keşiflerle birlikte bu sahadaki rezervimiz 540 milyar metreküpe ulaştı. Yerli doğal gazımızı 2023'te milletimizin hizmetine sunmak için gece gündüz çalışıyoruz. Denizaltı ve kara tesislerinin inşasına da başladık. Bir kısmını da tamamladık. Sadece deniz yetmez dedik. Bir zamanlar karada buluyorlardı, sonra burada bir şey yok deyip betonu atıyorlardı. Biz şimdi onların hepsini yeniden hayata geçirdik. Bu arada Sakarya gaz sahasında yeni sondajlar da yaptık” diye konuştu.

### **ÇAYCUMA 1 KUYUSU NEREDE?**

Sakarya Gaz Sahası içerisinde yer aldığı bilinen Çaycuma 1 kuyusu, Zonguldak ilinin bir ilçesi olan Çaycuma açıklarında bulunuyor. Çaycuma kuyusu Bartın ile Zonguldak kıyı hattından 150-200 kilometre açıkta yer alıyor.

Çaycuma-1 sondajında denizin 3 bin 23 metre altında 58 milyar metreküplük doğalgaz rezervi keşfedildi. Karadeniz'deki gaz rezervi Çaycuma-1'deki yeni keşifle birlikte 170 milyar metreküp artarak, toplam 710 milyar metreküpe ulaştı.

# “PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GÖZ BEBEĞİ”



**PROF. DR. NAFİZ ARICA**

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ VEKİL REKTÖR

**2022 – 2023 Eğitim öğretim döneminden başlayarak nasıl bir ön görünüş var. İstedığınız sayıda öğrenci geldi mi? Doluluk oranınız nedir?**

2022 – 2023 dönemi benden önceki dönem olduğu için kayıt dönemi bitmişti; ancak yüzde 96 oranında bir doluluk oranına sahibiz. Diğer üniversitelerle de mukayese ettiğimizde iyi bir durumda olduğumuzu söyleyebiliriz. Muhtemelen ücret artışından dolayı sadece Hukuk Fakültesi’nde eksikliğimiz var. Onun dışında bütün bölümlerimiz ve programlarımızda yüzde 96 oranında doluluk oranına sahibiz.

Üniversitemiz 5 fakülte ve 1 Denizcilik Meslek Yüksekokulu’ndan oluşuyor. Bir de lisansüstü eğitim enstitüsü var. Fakülteler bazında karşılaştığımızda diğer üniversitelerin burslu öğrencileri ve bizim öğrencilerimizle çok ayrıntılı bir analiz yaptık.

Bölgemizdeki ve diğer oda vakıf üniversitelerine giren burslu öğrencilerden en yüksek ve en düşük giren öğrencilerin sıralamalarını karşılaştırdık. Devlet üniversitesinde de, bizde de parasız okuyanların üniversite YKS

“ 1991 yılında Deniz Harp Okulu’ndan Elektrik-Elektronik lisans derecesi aldıktan sonra Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nda dört yıl süreyle muhabere ve hareket subaylığı görevlerini yerine getiren, ardından 1995 yılında hem yüksek lisans, hem de doktora derecesini aldığı ODTÜ (Orta Doğu Teknik Üniversitesi) Bilgisayar Mühendisliği Bölümüne katılan ve 1998 yılında, hazırlamış olduğu tez ile ODTÜ’de yılın tezi olarak ödüllendirilen ve 2006-2008 yılları arasında ABD’de Illinois Üniversitesi, Urbana-Champaign ve Naval Postgraduate School’da araştırmacı ve misafir öğretim üyesi olduktan sonra Deniz Harp Okulu’nda Bilgisayar Mühendisliği Bölüm Başkanlığı görevini ve Bahçeşehir Üniversitesi’nde Enstitü Müdürlüğü ve Dekanlık görevlerini yürütmüş olan Prof. Dr. Nafiz Arıca, 19 Eylül 2022 tarihinde devraldığı Piri Reis Üniversitesi Rektörlüğü (Vekil Rektör) görevine ve hedeflerine yönelik Deniz Ticareti Dergisi’ne değerlendirmelerde bulundu. ”



sıralamalarındaki durumuna göre mukayese ediyoruz. Denizcilik eğitiminde; Deniz Ulaştırma İşletmede İTÜ'den sonra Dokuz Eylül Üniversitesi ile başa baş geldiğimizi söyleyebilirim. Makine İşletmede ise Yıldız Teknik Üniversitesi devreye giriyor. İTÜ'den sonra Yıldız Teknik Üniversitesi, arkasından da Piri Reis Üniversitesi geliyor. Denizcilik eğitimi açısından vakıf üniversitesi ve henüz 15 yıllık bir üniversite olarak baktığımız zaman gerçekten iyi durumdayız. Ancak tabii iyinin iyisi vardır. Bizim hedefimiz de üniversitemizi çok daha iyi noktalara getirmek.

### **Konuşmalarınızda Piri Reis Üniversitesi'ni başka bir noktaya taşımak istediğinizden bahsettiniz. Hedeflerinizi paylaşabilir misiniz?**

Üniversitelerin genel olarak üç misyonu vardır. Bunlardan biri eğitim-öğretim, diğeri araştırma-geliştirme, diğeri de topluma hizmet. Ben üniversitemizin açılış konuşmasında da ifade ettiğim gibi hedeflerimizi yüksek tutmamız gerektiğine inanıyorum. Eğitim öğretimde denizcilik eğitimi veren dünyanın en iyi üniversitesi olmayı hedefliyoruz. Deniz teknolojilerinin gelişiminde Türkiye'nin öncü üniversitesi olmayı hedefliyoruz. Topluma hizmet alanında da Türk denizciliğine ve

denizcilik sektörüne dair her alanda Piri Reis Üniversitesi bayrağını gezdirmek, dalgalandırmak ve Piri Reis Üniversitesi markası yaratmak gayesindeyiz. Bu hedeflerle beraber üniversitemizin uluslararası görünürlüğünün yükselmesi ve 2030 yılında da dünyanın en iyi 1000 üniversitesi arasına girmeyi hedefliyoruz. Bununla birlikte akademisyenlerin, öğretim üyelerinin ve öğretim görevlilerinin de uluslararası olması çok önemli. Uluslararası arenada bayrak göstermesi, tanınır olması gerekiyor. Bu hedeflere ulaşmak amacıyla mütevelli heyetimizin de onayını alarak strateji planımızı hazırlıyoruz. Benim görevim boyunca yaptığım her karar, her hareket bu hedeflere hizmet edecek şekilde olacak.

Mütevelli heyetimizi de daha fazla yönetimin içinde tutmak istiyorum. Üniversitenin senatosu, yönetim kurulu mevcut, ama üniversitenin bir de özellikle mali desteğini sağlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası var ve oda tarafından belirlenen bir mütevelli heyetimiz var. Bu heyetteki insanlar da denizcilik sektörünün içinde yıllarını geçirmiş tecrübeli insanlar. Geleceğini, denizcilik sektörünün ihtiyaçlarını daha iyi öngörebilen, işin içinde olan kişiler... Sadece mali konularda

değil, üniversitenin stratejik hedefleri doğrultusunda onların da görüşlerini, onaylarını almak gerektiğini düşünüyorum.

### **Vizyon ve misyonla ilgili de değişiklikler olacak o zaman...**

Üniversitemizin denizcilik odağından bir nebze de olsa uzaklaştığını görüyorum. Bunu da verilerle anlattım Mütevelli Heyetine. Biz denizcilik odaklı bir üniversiteyiz. Vizyonumuzda deniz kelimesi geçmiyor mesela. Başta üniversitemizin vizyonundan başlayarak, bazı değişiklikler yapmamız gerekiyor. Mesela vizyonumuz denizcilik eğitimi ve deniz teknolojilerinin gelişiminde lider, uluslararası tanınır, tematik bir üniversite olmak şeklinde olabilir.

Bu üniversitenin varoluş sebebi denizcilik sektörü. Ben 1994 senesinden beri bilgisayar mühendisliği daha da özelde, yapay zeka üzerine çalıştım. Deniz lisesi, Deniz Harp Okulu mezunuyum. Dört yıl Akdeniz'de İstanbul'da gemilerde çalıştım. Ama daha sonra akademik dünyaya geçiş yaptım. Yaklaşık 28 senedir bilgisayar mühendisliği bilişim sistemleriyle ilgileniyorum. Şimdi ben bu alanla ilgileniyorum diye Piri Reis Üniversitesi'ni dünyanın mühendislik alanında en iyi üniversitesi yapacağım hedefiyle ortaya çıksam pek mantıklı olmaz. Bu üniversitenin varoluş sebebi denizcilik. O yüzden odağımızı, rotamızı, denize döndürmemiz gerekiyor.

### **Günümüzde otonom gemiler, ileri teknoloji, sıfır atık, çevreci yakıtları konuşuyoruz. Durmadan değişen, gelişen bir sektörden bahsediyoruz aslında. Üniversitenin de yol haritası bu yönde mi olacak?**

Bu sene Dünya Denizcilik Üniversiteleri Örgütü'ne yönetim kurulu üyesi olduk. Orada daha aktif olmak niyetindeyim. Örgütün de; daha akademikleşmesi konusunda bazı inisiyatifler almaya başladım. Örgütün, 2019 yılında başlayan ve 2020 yılında biten bir araştırmaları var. Dünyada farklı yerlerde yapılan anketlerin sonucu bu araştırma. Denizcilik eğitiminin geleceğine dair hangi yetkinliklere sahip olmasını bekliyorsunuz gibi sorular sorulduğunda ve bunun

görsel haritası yapıldığında Technological Awareness ve Technical Competencies bir numarada çıkmış. Denizciliğin evrildiği nokta teknolojinin de geliştiği yeşil gemi, otonom gemi, dijitalleşme ve verimlilik; bu konularda öğrencilerimizin teknolojiye daha hakim ve teknolojiyi kullanacak şekilde mezun olmaları gerektiği konusunda önümüzdeki yıllarda bir eğilimden bahsediyoruz. O yüzden bizim eğitim müfredatımızda da, benim de gelir gelmez başlattığım bir güncelleme ihtiyacı söz konusu. Güncelleme sürekli olmak zorunda.

Denizcilik eğitiminin de güncellenmesi gerektiğine inanıyorum. Piri Reis Üniversitesi ve bir vakıf üniversitesi olarak devlet üniversitelerine göre bazı avantajlarımız var. Biz daha esnek ve dinamik olabiliriz. Örneğin; yurtdışından öğretim üyelerini daha rahat getirebilme, farklı işbirliği anlaşmaları yapabileme veya denizci öğretim üyelerine mesleki gelişimlerini unutturmayacak ve maddi kaygılarına yardımcı olacak şekilde arada izinler vererek denize çıkmasına olanak sağlayabilme gibi imkanlarımız var. Bu esneklikleri kullanırsak, devlet üniversitelerinden daha avantajlı bir duruma gelebileceğimizi düşünüyorum. Benim hedefim sürekli daha ileriye bakmak olacak... Piri Reis Üniversitesi olarak İTÜ'den, Yıldız Teknik'den Dokuz Eylül Üniversitesi'nden daha iyi olmaya çalışacağız, tabii onlar da bizden iyi olmaya çalışacaklardır. Tatlı rekabet güzeldir...

## **Üniversite - sanayi iş birliği her iki taraf için de çok önemli. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz, iş birlikleri devam edip gelişecek mi?**

Rektörlük görevimde öncelikli alanlarım; sektörel iş birliği, uluslararası alanlarda görünür olma, kurumsal iletişim, öğrenci memnuniyeti, araştırma geliştirme ve verimlilik. Bu altı başlık altında topladım önceliklerimi. Sektörle iş birliği anlamında bütün sektörle ara yüzü olan birimleri tek bir birim altında toplayarak, bunların koordineli bir şekilde çalışması ve daha agresif olması için bir çalışma içerisindeyiz. Şu ana kadar 2014-2015 yıllarında imzalanmış 11 firma ile iş birliği

anlaşmamız var. Bunun sayısını yüzlere ulaştırmak niyetindeyim. Farklı boyutlarda olacak bu işbirliği. Firma yetkililerinin üniversitemizde seminer vermesi, çalıştaylar düzenlemesi, bir dersin bir gününde misafir öğretim elemanı olarak gelip öğrencilerle bir araya gelmesi. Bir dersin tamamını markalı olarak dizayn edip, bu dersin tamamının firma yetkilileri tarafından verilmesi ve seçmeli ders havuzunda yer alması. Tabii bu, bir hocamız ile koordineli olarak yapılacak. Öğrenciler hem bu vesile ile sektörel ara yüze sahip olacak. Sektörde amiri pozisyonunda olacak kişilerle bir arada olacak ve sektörün ağzından öğrenecek her şeyi. Sektör açısından bakıldığında da, iyi öğrenciyi seçip iş teklifinde bulunacak. Bu eğitim öğretim anlamında çok önemli... Tabii araştırma geliştirme de önemli.

Bunun bir ayağı da sektörün ihtiyaç duyduğu AR-GE faaliyetlerini yürütmek. Hep sektör okula verecek diye bir şey yok, bu karşılıklı iş birliği. Üniversite olarak da bizim sektörün personeline yüksek lisans kapılarını açıp, doktora eğitiminde burslar vermemiz söz konusu olacak. Yani bizim elimizdeki imkanlar; okulun mevcut fiziki ve teknolojik altyapısı ve vereceğimiz eğitimler... Biz bunları sektörle paylaşacağız, sektör de bizle kendi elindekileri paylaşacak. Bu şekilde bir işbirliği yapmak niyetindeyim. Açıkçası bunun içinde rektör yardımcısı düzeyinde bütün o birimleri bir araya getirip koordinasyon içerisinde çalışmalarını istiyorum. Zaten rektör yardımcısı düzeyinde de olmazsa, ben bizzat buna yoğunlaşacağım. Sektör üniversitesi olarak sektörle işbirliğini beceremezsek hangi üniversite becerebilir...

## **Başka ne gibi yenilikler planlıyorsunuz?**

Öğrenci memnuniyeti anlamında da bir dekanlık kurduk. Öğrencinin eğitim-öğretim faaliyetleri dışındaki bütün faaliyetlerinden sorumlu bir birim olacak. Başına da çok değerli bir hocamızı görevlendirdik. Öğrenci Dekanlığı, öğrenci kulüpleri, öğrenci spor kulüpleri, PDR, kültürel hizmetler vb., yani öğrencinin bütün akademik faaliyetlerini dışındaki faaliyetlerden sorumlu bir birim olacak.

Uluslararasılaşma konusuna da değinirsek, üniversitemizde sadece 9 tane uluslararası öğrenci var. Uluslararasılaşma, birçok anlamda önemli. Hem hedeflerimize ulaşmak için hem de mali açıdan önemli... Aynı zamanda da İngilizce eğitimi açısından da önemli... Biz İngilizce eğitim veriyoruz esasında, ama sınıftaki tüm öğrenciler Türk olunca dersin belli bölümlerinde Türkçe konuşulabiliyor. Bir tane uluslararası öğrenci olsa olay çok farklılaşıyor. Öğrencilerimizin İngilizcilerinin gelişmesi anlamında uluslararası öğrenci sayımızı arttırmamız gerekiyor.

Strateji ve Gelişim Müdürlüğü kurduk. Okul içi ve dışından toplanan her türlü verinin işlendiği, analiz edildiği bir birim. Tüm bu kararlarımızı veriye bakarak veriyoruz... Tabii bu arada üniversitemizde dijital dönüşüm projesi başlattık. Üniversitemizde Bilişim Teknolojilerinin en üst düzeyde kullanmasını hedefliyoruz

## **"Bu üniversitenin kapısı sektöre açıktır" demiştiniz. Sosyal sorumluluk projelerine de önem veriyorsunuz... Nasıl bir çağrıda bulunacaksınız?**

Piri Reis Üniversitesi denizcilik sektörünün göz bebeği, bir milli servet... Burası kullanmayınca da eskiyor. O yüzden başta denizcilik sektörü olmak üzere üniversitenizin kapısını herkese açıyoruz. Üniversitenin 24 saat işleyen bir yer olmasını istiyoruz. İnşallah bu hedeflerimize ulaşırız. Zira ben Piri Reis Üniversitesi'nin Türk denizciliğinin ve denizcilik sektörünün gelişiminde önemli bir misyonu olduğuna inanıyorum. Ülkemizde bir sektöre ait olan ilk ve tek üniversiteyiz.

O yüzden Piri Reis Üniversitesi Rektörü'nün normal bir üniversite rektörünün üzerindeki sorumluluktan daha ağır bir sorumluluğu var. Çünkü sektörün de beklentileri var. Bu benim açımdan ayrı bir sorumluluk getiriyor.

Tabii ki bu arada Cumhuriyetimizin 100. yılında görevi devralmak ayrı bir anlam yüklüyor. Son söz olarak şunu söyleyebilirim. Rektörlük göreviyle birlikte yıllar sonra özümde, denize dönmüş oldum...



Customer Satisfaction Delivered

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

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



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

# EEXI Kuralları ile makine ve şaft güç limitlemesi uygulamaları başladı



\* PROF. DR. MUSTAFA İNEL

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sera gazları ile mücadele kurallarından olan mevcut gemiler enerji verimliliği endeksi (Energy Efficiency Existing Ship Index - EEXI) 1 Ocak 2023'ten itibaren 400 GT'dan büyük kargo ve yolcu gemileri için uygulamaya girdi. 2021 yılında revize edilen MARPOL Ek VI kapsamı, 1 Kasım 2022 de uygulamaya girmesi ile beraber 2022 EEXI hesaplama metodu rehberi (MEPC.350(78) ), 2022 EEXI sörvey ve sertifikasyon rehberi (MEPC.351(78)) uygulanmaya başlanmıştır.

EEXI endeksi geminin sakin su koşullarında % 75 ana makine gücü ile seyredirken, ana ve yardımcı makinelerinden oluşan karbondioksit (CO2) emisyonunun gemi DW ve hızına bölünerek, 1 ton yükün 1 mil taşınması sırasında oluşan karbondioksit emisyonunun teorik hesaplama metodunu içermektedir.

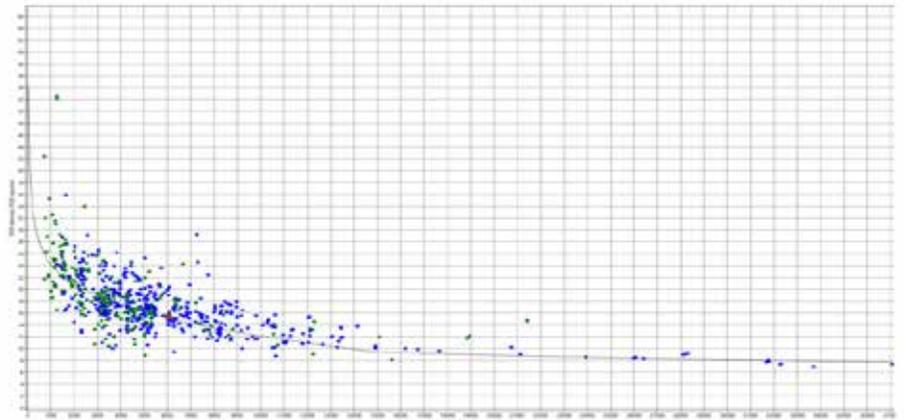
$$EEXI = \frac{P_{ME} * C_{FME} * SFC_{ME} + P_{AE} * C_{FAE} * SFC_{AE} - P_{Eff} * C_{FME} * SFC_{ME}}{Kapasite * V_{ref}}$$

## Formüle

$P_{ME}$	: Ana makina gücünün % 75'i
$C_{FME}$	: Ana makina yakıt karbon emisyon faktörü
$SFC_{ME}$	: Ana makina özgül yakıt tüketimi
$P_{AE}$	: Jeneratör kullanım gücü
$C_{FAE}$	: Jeneratör yakıt karbon emisyon faktörü
$SFC_{AE}$	: Jeneratör özgül yakıt tüketimi
$P_{Eff} * C_{FME} * SFC_{ME}$	: Gemide inovatif (hava yağlama, rüzgar destekli sevk gibi) tedbir etkisi
<b>Kapasite</b>	: Gemi kapasitesini ifade etmekte olup yük gemileri için DWT
$V_{ref}$	: Geminin % 75 makine gücünde sakin su koşullarında hızı

Bu formül ile hesaplanan EEXI değerinin her gemi tipi için Deadweight ton (DWT) değerine bağlı eğri değerinin altında kalması istenmektedir. Eğer

gücünün limitlenmesi EEXI azaltım tedbirlerinin en uygulanabilir olanını oluşturmaktadır. Makina gücünün limitlenmesi iki ayrı şekilde yapılabilir.



Şekil 1: Genel kargo gemileri EEXI kriteri ve Türk sahipli gemilerin kritere uyumu

EEXI değeri eğrinin üstünde ise aşağıdaki önlemlerden biri ile azaltılması istenmektedir.

## Ana Makina Gücü ( $P_{ME}$ )

Gemide bulunan ana makina gücünün % 75'i  $P_{ME}$  olarak alınmaktadır. Dolayısı ile makina gücü ne kadar yüksek ise EEXI değeri o derece yüksektir. Makina

a) Ana makine gücünün devamlı kısıtlanması durumunda, kısıtlanmış gücünün % 75'i alınabilir.

b) Ana makina gücü kontrol sisteminde, governörde, yakıt pompasında veya şaft üzerinde iletilen güçte geçici bir kısıtlama ile limitlenebilir. Bu durumda kısıtlanmış gücün % 83'ü hesaplarda dikkate

alınacaktır. Gemi acil durumlarda makine gücünün % 100 nü kayıt altına almak şartı ile kullanabilecektir.

### YAKIT KARBON EMİSYON FAKTÖRÜ

$(C_{FME}, C_{FAE})$

Ana ve yardımcı makina (jeneratör) için kullanılan yakıtın karbon içeriğini ifade etmekte olup, ağır yakıt için 3.114, dizel yakıt için 3.206 alınmaktadır.

### ÖZGÜL YAKIT TÜKETİMİ ( $SFC_{ME}, SFC_{AE}$ )

Ana ve yardımcı makina özgül yakıt tüketimi kilowatt-saat başına kaç gr yakıt tüketildiğini ifade etmekte olup, makine NOx Teknik dosyalarındaki ISO standart yakıt 42700 kJ/kg değerine göre düzeltilmiş değerleri alınması gerekmektedir. Eğer gemilerin teknik dosyaları mevcut değil ise ana makina için 190 gr/kW-h yardımcı makina için 215 gr/kW-h alınmaktadır.

### REFERANS HIZ ( $V_{ref}$ )

EEXI değerinin hesaplanmasında en kritik değer % 85 makina gücünde sakin su koşullarında geminin erişebildiği referans hız ( $V_{ref}$ ) değeridir. Geminin bu makina gücünde hızı ne kadar yüksek ise, EEXI değeri o derece küçüktür.

Referans hızının belirlenmesi EEXI hesaplarının en karmaşık bileşenidir. IMO basitleştirilmiş bir referans hız metodu vermiş olmasına rağmen, bu metottan referans hızı gerçek gemi referans değerinin altında çıkmaktadır. Dolayısı ile eğer IMO basitleştirilmiş referans hız hesabı EEXI kriterini sağlıyor ise kullanılmalı, eğer sağlamıyor ise diğer metotlar değerlendirilmelidir.

IMO önerisine göre referans hız değeri geminin yaz yüklü su draftında ISO 15016 standardına göre seyir tecrübeleri ile bulunabilmektedir. ISO 15016 ya göre ise seyir tecrübeleri en az 3 makine gücünde şaft gücü ölçülerek yapılması ve geminin yaz yüklü draftına kadar yüklü olması gereksinimi vardır. Tankerler dışında bu draftın yük almadan sağlanarak seyir tecrübesinin gerçekleştirilmesi mümkün olamamaktadır. Bu durumda seyir tecrübeleri balast draftında



### Strain Gauge şaft burulma moment ölçümü

gerçekleştirilerek, hem balast hem de yüklü model deneyleri sonuçları gerekmektedir.

Diğer bir alternatif ise hesaplamalı akışkanlar dinamiği kullanılarak referans hızın bulunmasıdır. Gemi hızının form değişiklikleri, yüksek verimli pervane, nozul/fin uygulamaları ile sevk verimi artırılması, yeni tip düşük sürtünmeli boyaların uygulanması ile hızının artırılması EEXI değerini azaltabilecek önlemler arasında sayılabilir.

### KAPASİTE

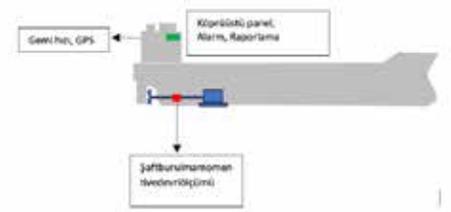
Yük gemileri için yaz yüklü draftında DW değeri, yolcu gemilerin GT değeridir. Geminin yapısal tasarımı yeterli ise, DW değerinin artırılması EEXI değerini azaltmaktadır. EEXI değerini azaltıcı tüm bu tedbirler arasında pratikte en fazla uygulanacak olan tedbir makine gücünün (EPL) veya şaft gücünün (Shapoli) kısıtlanmasıdır. Makine gücü elektronik kontrollü makinalarda kontrol sistemi üzerinden kolayca kısıtlanabilmesine rağmen, daha eski elektronik kontrollü olmayan makinalarda yakıt pompası veya governör üzerinden kısıtlama gerekmektedir. Bu durumda kısıtlamanın ne sınırdan yapılabileceği ancak makine fabrika test sonuçları erişilebilir olan makinalar için mümkün olup, makinada her türlü bakım tutum ve değişim sorun yaratabilmektedir.

Makine gücü kısıtlanmasına alternatif şaft gücünün kısıtlanmasıdır. Şaft gücü kısıtlanmasında (Shapoli) makina

ve pervane arasına bir şaft momenti ve dönüş hızını ölçücü sistem monte edilerek şaftta iletilen güç bulunmakta, köprü üstünde bu güç değerini gösterici ve güç limitini aşınca uyarıcı alarm, elektronik makina kontrol sistemi var ise makina gücünün kontrolü ve kayıt sistemi bulunmaktadır. Aynı sistemin gemi performansını izleme sistemi olarak kullanılması da mümkün olmaktadır.

Şaft gücü şafttaki burulma momenti (tork, Q) ve şaft devri (n) ölçülerek  $Güç=2\pi Qn$  ile bulunabilmektedir. Şaft burulma momenti ölçümü şaft üzerinde Strain Gauge kullanılması veya optik metotlar gibi benzeri metotlar ile yapılabilmektedir. Sistemin uzun süreli kullanılabilmesi için indüktif veya sliping ile güç sağlama, sensor çevre etkilerinden arındırma uygulanmaktadır.

EEXI uyumu için gemiler EEXI teknik dosyalarını hazırlayıp, denizcilik idarelerinin yetki verdiği klas kuruluşlarına onaylatacaklar, ilk yıllık IAPPC yenilemelerinde sistemin gemi üzerinde denetimi yapılarak onaylanacaktır.



Şaft Güç Limitleme (Shapoli) Bileşenleri

# YEŞİL deniz taşımacılığında karbonsuzlaştırma yönelimi ve değişimin rolleri



\* M. ZIYA SÖĞÜT

Uluslararası deniz taşımacılığın çevresel ve ekonomik sürdürülebilirliği temel alan sorumlulukları denizcilik sektöründe yer alan paydaşların da kurumsal bir değişimi gerekli kılmaktadır. Bu kapsamda hazırlanan bu çalışma, sektörel roller yönüyle karbonsuzlaştırmaya yönelik değişimin anahtar stratejilerini temel almıştır. Geliştirilen eylem davranışlarının her biri, sektörel oyuncular için anahtar roller sunmaktadır.

## 1. GİRİŞ

Küresel iklim değişikliğinin getirdiği gelişim stratejilerindeki dönüşümler, sektörel oyuncuları da değişime zorlamış ve kurumsal stratejiler için yeni roller ortaya çıkmıştır. Yaklaşık %80 taşıma potansiyeli ile öncü rol oynayan denizcilik sektörü, bu yönüyle sektörel bir değişim için yol haritalarını geliştirmesi bir ihtiyaç olarak gelişmektedir. Nitekim Uluslararası Deniz Taşımacılığı Örgütü (IMO), sektörel fizibiliteyi dikkate alarak hedef değerlendirmelerini bu doğrultuda revize etmektedir. Nitekim son düzenlemelerle birlikte 2050 hedefleri toplam

emisyondarda %50 azalma şeklinde şekillenmiştir (Wu vd., 2022).

Denizcilik sektöründe artan ticaret hacmi neden olduğu çevresel etki, doğrudan veya dolaylı pek çok problemi de tetiklemiştir. Nitekim yapısal roller içinde bu problemler alanlarda yeni teknoloji çözümler bir araç olarak gelişmiştir. Sektörel rekabet etkileri ve mevcut gemi teknolojilerinde dönüşümün beklenende uzun sürmesi yapısal değişim zorlaştırmaktadır. Bu etki artan rekabet altında, fosil yakıtların tüketim potansiyelini de artırmıştır. Özellikle fosil kaynaklı tüketimin neden olduğu emisyon etkisi, günümüzde küresel ısınma tehdidi için temel sorun alanı olarak görülmektedir.

Özellikle ozon tehdidinin ortaya çıkması ile birlikte, uluslararası baskılar hızla artmıştır. 1997 yılında Kyoto protokolü ile başlayan bir uluslararası baskı süreçleri (Harilaos vd., 2021), sektörel etki potansiyelinin düşük olmasına karşın, denizcilik sektöründe küresel iklim değişikliği ile mücadele dikkate değer bir potansiyele ulaşmıştır. Uluslararası Deniz Taşımacılığı Örgütü (IMO) disiplinli bir süreç yönetmiş ve bu yöndeki sorumluluğunu sektörel yönde radikal sorumluluklar ile bu değişim tetiklemiştir.

Bu kapsamda sektörde birçok düzenlemenin yürürlüğe girdiği ve kontrol mekanizmalarının uluslararası bir boyut kazandığı görülmektedir. Sektörel disiplinler ve uygulamalar yönüyle deniz taşımacılığında ticari gemiler için pekçok yeni disiplin alanları gelişmiş ve tüm paydaşların rolleri tanımlanmıştır. Nitekim bu paydaşlar için karbondioksit emisyon limitlerini nasıl ve ne tür bir sorumlulukla yönetmeleri gerektiği, tescilli ülke, denizler ve iç sular, önemli bir saha sorunu olarak şekillenmiştir. (Seddiek ve Elgohary, 2014).

Küresel veriler çevresel emisyonlarla mücadele için kapsamlı bir değişimi zorunlu kılmaktadır. Bu değişim sektörel davranışlar başta olmak üzere temiz ve akıllı çözüm teknolojilerinin de önemini ortaya çıkartmaktadır. Bu yönüyle son yıllarda sektörel kullanım etkisi yakıt tercihleri ile birlikte, mevcut gemiler için kullanılabilirliği artan akıllı ve etkin çözüm tercihlerini öne çıkartmıştır. Mevcut gemilerin kullanım ömürleri ve teknolojik yapılarının değişime doğrudan ayak uydurmaları pek çok problem alanı birlikte getirmektedir.

Bu yönüyle, sistem tercihlerinde değişim kolay bir süreç değildir ve özellikle sorumluluğu olan paydaşlar için zorluklar içermektedir. Her ne kadar LNG tercihler, emisyon ve işletme maliyetlerinde avantajlar olsa da, gemi teknolojileri için dönüşüm önemli bir problemdir (Vedachalam vd., 2022) Bu çalışma bir perspektif geliştirmek adına yeşil deniz taşımacılığının kavramsal çerçevesinin tanımlamak ve çevresel süreçlerde smart tercihlerin etkisini tanımlamak adına rolleri tanımlamaktadır. Bu kapsamda bir alan öncelikleri geliştirilmiştir.

## DENİZCİLİK İÇİN ÇEVRESEL PERSPEKTİF

Denizcilik sektörü dünya ekonomisinin geldiği yapısal problemlere rağmen, ticaret hacmini hızla arttırmaktadır. Nitekim COVID 19 gibi ekonomik süreçleri doğrudan etkileyen problem alanlar, lojistik hareketliliği tetiklemiş ve sektörel emisyon potansiyellerini arttırmıştır.

Nitekim küresel ulaşım başta olmak üzere fosil yakıt tüketimindeki artan talep eğiliminin 2050 senaryoları için artış yönlü sonuçlar gösterdiği ve bunun artan bir yapıda devam edeceğini göstermektedir. Bunun yanında son yıllarda ortaya çıkan Rusya krizi sektörel arz güvenliğinin önemli bir problem

haline getirmiş ve süreç kontrolleri yönüyle önemli problem alanları ortaya çıkartmıştır. İklim değişikliği adına öne çıkan sera gazı emisyonları, başta CO2 emisyonları olmak üzere, sektörel kaynaklı bir kirletici olarak yüksek küresel ısınma potansiyeli ile bir sorun oluşturmaktadır. IMO'nun sektörel değerlendirmelerine bağlı olarak, 2021 yılında salınan küresel emisyonların %2,6'sından sorumlu olan deniz taşımacılığı, diğer tüm taşıma modları gibi önemli ölçüde kirletici potansiyele sahiptir (Eduardo vd., 2021).

Denizcilik sektörü, çevresel etki yönüyle önemli ölçüde kirlilik kaynağına sahiptir. Araştırmalar özellikle fosil yakıt etkisine bağlı olarak kirletici kaynaklı problemleri üretmektedir. Nitekim, dünya çapındaki NOx emisyonlarının yaklaşık %15'inden ve küresel SO2 emisyonlarının yaklaşık %8'inden sorumlu olduğu görülmektedir.

Gemi emisyonlarının yaklaşık %70'inin kıyıda 400 kilometre uzakta aktif olduğu ve bu kirliliğin kıyı ekolojisini etkilediği görülmektedir (Deng vd., 2021). Bu nedenle NOx emisyonlarını artıran denizcilik sektörünün diğer ulaştırma sektörlerinden farklı olarak önlemlerini geliştirmesi gerekmektedir. Özellikle deniz taşımacılığında son 50 yıl için HFO'nun hakim yakıt olduğu

**Tablo 1 Gemi tiplerine bağlı hedef ölçütler (KPMG, 2022)**

Ship Types analysis from 2013 to 2017, inclusive		Bulk carriers	Container ships	Tankers	Gas carriers	General cargo
Total number of ships in mandatory phase		1087	258	540	141	32
Distance to EEDI reference line	Mean	20%	40%	26%	25%	48%
	Median	20%	43%	27%	24%	50%
Share with EEDI 30% under reference line		<1%	71%	26%	13%	69%
Share of ships with innovative technology		0%	9%	0%	0%	0%
Average distance to EEDI reference line of top 10%		27%	58%	35%	42%	57%

görülmektedir. Ancak, 2016'dan beri IMO, Ocak 2020'den itibaren % 3,5 yerine % 0,5 kükürt içeriği ile deniz yakıtı kullanımına geçişi hedeflemiştir. Bu olumsuz etki, IMO'nun bu yönlü arayışlarına, gemi sahipleri yönüyle yeni bir bakış geliştirmeleri önemlidir. Özellikle emisyon yönetimi yönüyle bu yaklaşım, gemilerde %50'lere varan oranda teknolojik gereksinimlere ihtiyaç duyduğu görülebilir.

Ancak günümüzde bu tür bir yapısal tercihin yerine, çok düşük kükürtlü akaryakıt tercihi ile birlikte, alternatif yakıt tercihleri bir arayış olarak öne çıkmaktadır. Bu tercihler de yeşil çözüm olarak bir alternatifi işaret etmektedir. IMO bu yönlü çözümler için pek çok bakış geliştirilmiştir. Şekil 1'de bu kapsamda sıfır emisyonlu süreçler için bir örnek sunmuştur. Bu sunum başta zararlı kükürt oksit (SO2), gemilerden

karbondioksit (CO2) ve diğer sera gazı (GHG) emisyonları gibi karbonu azaltmayı amaçlayan kurallar getirmiştir. Bu yaklaşım stratejileri IMO tarafından emisyon yönetiminde hedefleriyle birlikte geliştirilmiştir. Bu amaçla ana kaynak olan indikatörler için bir azaltma hedefleri gelişmiştir. Bu indikatörler, sektörel bir oyuncu olarak EEDI (Energy Efficiency Design Index) üzerinden tanımlanmış ölçütleri içermektedir. Bu kapsamda bazı gemi tipleri için öne çıkan hedefler Tablo 1'de verilmiştir.

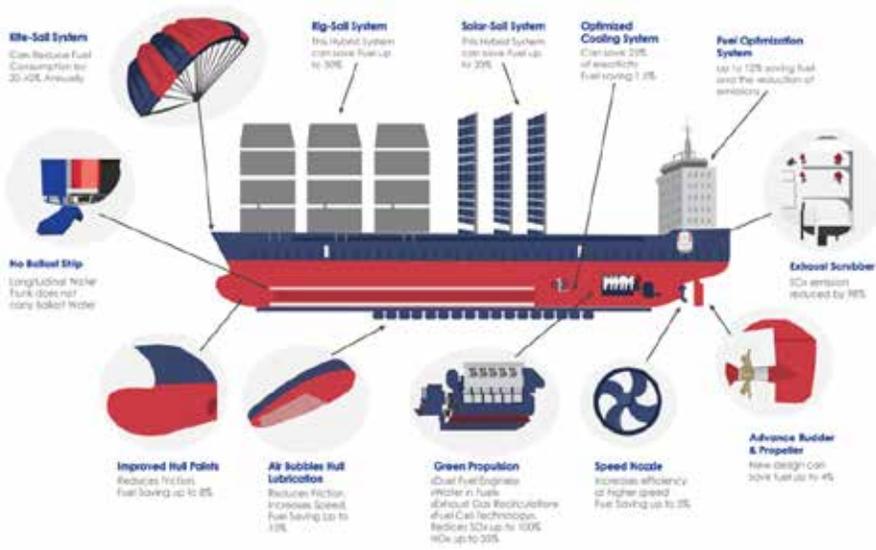
## YÖNTEM

Bu çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılarak denizcilik sektörü için, bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu yöntemde, doğrudan nitel araştırma tekniğiyle yeşil deniz taşımacılığında teknolojik değişimin etkilerine yanıt ararken sistematik bir yaklaşım geliştirilmiştir. Bu amaçla hedefe ilişkin bulgular üretilmiş ve amaç-tanımlı sınırlar için uygulanabilir sonuçlar değerlendirilmiştir. Sektörel çerçeveler bir yaklaşım yöntemidir ve oluşturulacak politikalar için temel bir unsurdur. Özellikle bilimsel süreç etkileri ve bir yaklaşım öngörülleri ile geliştirilen çerçevelerde yönetimi, kapsamlı literatür araştırmalarıyla şekillendirilir. Nitelikli araştırmalarda çerçeve oluşturma temelde 6 aşamadan oluşan bir süreci tanımlamaktadır. Bunlar sırasıyla;

- Alan özelliğine bağlı veri seçimi
- Anahtar kelimeler ve ilişkilerin tanımlanması
- Verilere ilişkin literatürün toplanması
- Verilerin sınıflandırılması ve açıklanması



**Şekil 1: IMO'nun sera gazı emisyonlarını azaltma stratejisi (KPMG, 2022)**



Şekil 2: Gemiler için yeşil teknolojiler (Marine digital, 2022)

- Tanımlamalar ve yapıların oluşturulması
- Bir çerçeve tanımlanması ve perspektifin oluşturulmasıdır.

Bu kapsamda geliştirilen çerçeve öncelikle yapısal bir model olarak sunulmuştur. Ancak öncelikle sektörel çerçeve için yeşil teknolojiler değerlendirilmiştir. Yeşil teknolojiler kavramsal boyutta teknoloji ve operasyonel süreç olmak üzere iki yönlü ele alınabilir. Bu tercihler, teknolojiye bir değişimi öngörürken, operasyonel süreçler için uygulanabilir yönetim yaklaşımlarını içermektedir. Ancak bu süreçler operasyonel süreçler için yapay zekanın da içinde olduğu bir akıllı yönetim araçlarını içermektedir. Şekil 2'de bu teknolojilerinin bir gemi yönüyle kavramsal yapıları görülebilir.

Yeşil teknolojiler, sektörel tercihlerde çevresel etkileri azaltacağı gibi, daha yüksek motor verimliliği ve daha iyi su soğutma gibi bir değişimi sağlayan verimli sistemler olarak gelişmiştir. Nitekim teknolojik tercihler, optimize edilmiş bir soğutma sistemi, %25'e kadar elektrik ve %1,5'e kadar yakıt tasarrufu sağlayabilirken akıllı sistem yönetimleriyle bu değer %45'lere varan iyileştirme sağlanmaktadır. Bununla birlikte, daha çevreci motor kullanımı, NOx ve SOx tercihlerinde %35'lere

varan iyileştirmeler sağlayabilmektedir. Gemilere güneş ve rüzgar gibi alternatif kaynakların kullanımı, mevcut tüketim yapılarında %20'ye varan tasarruf sağlayabilir. Ancak teknolojik tercihler, örneğin enerji verimliliğini etkileyen pervaneler %4'e varan yakıt tasarrufu sağlarken, yüksek hızlarda verimliliği arttıracak hız enjektörü %5'e varan yakıt tasarrufu sağlamaktadır.

Bununla birlikte, gövde boya teknolojileri, sürtünmeyi azaltırken, tüketim üzerinde %8'lere varan iyileştirme sağlamaktadır. Gemiler yaşayan mekanizmalar olarak dinamik yönetim süreçlerine sahiptir. Bu amaçla enerjinin yönetilebilirliği de dinamik bir kontrol algoritmasını gerekli kılmaktadır. Enerji teknolojileri yönüyle bunların akıllı yönetim alt yapıları ontolojik bir yapıda görülebilir. Bu yönüyle operasyonel yönetim araçlarında enerji yönetim unsurlarının geliştirilmesi gemilerde %35'lere varan verimlilikler sağlamaktadır. Aşağıda bu amaçla geliştirilen bir çerçeve sunulmuştur.

## BULGULAR VE DEĞERLENDİRMELER

Bu çalışmada, enerji ve çevresel sürdürülebilirlik için denizciliği etkileyen teknolojilere yönelik bir çerçeve geliştirilmiştir. Çalışmada mevcut süreç ihtiyaçlarına göre sürdürülebilir eylem hedefleri değerlendirilmiştir. Yeşil denizciliğin dönüşümü için enerji yönetimi ve sürdürülebilirliğin

geliştirilmesinde iki temel prensip temel alınır. Bunlar;

1. Denizcilik kaynaklı emisyon kirliliğinin azaltılması veya sınırlandırılması
2. Enerjide akıllı verimli ve çevreci teknolojilerin kullanım ve sürekliliğinin sağlanması

Yeşil denizcilik yaklaşımında, değişimin sürdürülmesinin sağlanması, kurumsal stratejiler için bütüncül bir hedef olarak şekillendirilmiştir. Bu amaçla operasyonel yönetim modellerinde, denizcilik sektörü için değişime yönelik anahtar yönetim araçları tanımlanmalıdır.

Denizcilik sektörü sürdürülebilir enerji kaynak yönetimi ile birlikte, enerjinin verimli olarak kullanılabilirliğini temel alan, çevresel sürdürülebilirliği de hedeflemelidir. Bu donanımlar, kaynak yönetimi için, amonyak, metanol ve alternatif yakıtlar da, anahtar olarak görülmelidir. Ancak politik sürdürülebilirlik için enerji ile birlikte, iklim de stratejik bir faktördür. Denizcilik sektörü bütüncül yaklaşımlarla birlikte, stratejik çerçeve yönüyle alan çevre ve enerji ile birlikte bütüncül modellere ihtiyaç duyar. Bu çerçevelerin oluşturulmasında anahtar kelimeler bu süreçlere yardımcı olur. Yeşil dönüşümde anahtar roller, teknoloji, enerji, operasyonel kontrol ve çevre olmak üzere dört temel süreçte değerlendirilmiştir. Denizcilik sektörü için bu anahtar roller üzerinden ilgili eylem için işlemler, stratejiler tek tek ele alınmıştır.

**Teknoloji:** Yeşil dönüşümde mevcut teknolojinin değişimi öncü role sahiptir. Ancak mevcut gemiler için bu bir envantere bağlı değişimi ifade etmektedir.

## Eylem 1: Gemi teknolojilerinde değişimin yönetimi

Enerji temelli teknolojiler ısı ve elektrik olmak üzere iki türde değerlendirilir. Her iki yapı için temel indikatör talep yönetimidir. Özellikle elektrikli teknolojiler için yük değerlendirmeleri ve %75'in üstünde kullanım yükleri esas alınmalıdır. Ancak her iki yapı için gemilerde



kullanım ölçütleri ve dönüşüm araçları olarak elektrik kaynaklı sistemler öne çıkmaktadır. Değişimin anahtarı elektrikli teknolojiler olarak şekillenmiştir.

### **Eylem 2: Mevcut teknolojiler için verimsizliğin azaltılması**

Enerji tüketiminde tercihler verimlilikle şekillendirilmelidir. Denizcilik için bu değer çoğunlukla güç uygulamalarıdır. Oysa çevresel etki yönüyle ölçüt termal verimliliğidir. Bu açıdan tercih edilen teknolojik dönüşümler için temel ölçüt talep yönetimine ilişkin yüksek verimlilik tercihidir.

### **Eylem 3: Kaynak yönetimi**

Özellikle gemiler için enerji yönetiminde en önemli eylem kaynak verimliliğinin yükseltilmesidir. Mevcut uygulamalar pek çok risk faktörünün dikkate alan aşırı yük tüketimi ile eşdeğer bir tercihtir. Bu özellikle kontrol algoritmaları ile birlikte geliştirilecek bir tercihtir. Bu açıdan öncelikle talep yönetimi odaklı bir kaynak yönetim tercihi geliştirilmelidir.

### **Eylem 4: Kirlenici etkilerin azaltılmasını destekleyecek teknolojilerin geliştirilmesi**

Denizcilik sektöründe temel emisyon kirlenici fosil yakıttır. Bu kapsamda öncelikle kaynak değişimini

destekleyecek stratejiler öne çıkmaktadır. Sektörel kirleniciler pek çok farklı indeksle incelenmektedir. Ancak emisyon kirlenicileri tüketimle ilişkilidir ve buna bağlı indeksler dikkate alınmalıdır. Bu amaçla teknoloji odaklı bir değişim geliştirilmelidir.

**ENERJİ:** Denizcilik sektöründe ana girdi enerjidir ve uygulamalar için bu yönde çalışmalar için temel strateji, sürdürülebilir, sıfır karbon sürecini destekleyecek enerji kaynak ve uygulamalar geliştirilmelidir.

### **Eylem 1: Yeşil enerji tercihlerinin geliştirilmesi**

Sektörel tercihlerde LNG yanında, metanol gibi yakıtlar öne çıkmaktadır. Ancak gelecek vizyonu açısından bu tür tercihler yeterli değildir. Bu tercihler yeşil hidrojen gibi alternatiflerle yeni indikatörleri öne çıkartmıştır. Bu değişimler için AR-GE yapısına sahip fizyon enerji tercihleri yeni fırsatlar yaratacaktır. Sektör 2030 tercihleri için fizyon kaynaklı enerjileri değerlendirmelidir.

### **Eylem 2: Mevcut kaynak verimliliklerinin geliştirilmesi**

Sektörel süreçlerden kaynaklanan kirlenici dağılımları, çok farklı bir yapıya

sahiptir. Ancak özellikle mevcut HFO tüketimi bunun başlıca nedenidir. Buna birde %20'lerde işletme verimliliği eklendiğinde oluşan kirlenici potansiyeli önemli bir potansiyeli işaret etmektedir. Oysa literatür örnekleri sadece gemiler için %40'lara varan iyileştirme potansiyellerini göstermektedir. Teorik verimlerin %70'lerin üstüne çıkartılmasını destekleyecek operasyonel projeksiyonlar geliştirilmelidir.

### **Eylem 3: Enerji verimliliğinin geliştirilmesi**

Sektörel indikatörler EEDI ve EEOI bir ölçüt olarak kullanılsa da, işletme ve operasyonel süreçler için verimlilik ölçütü değiştirilmelidir. Özellikle bir enerji verimliliği indikatörü olarak özgün yakıt tüketimi enerji performans indikatörü ile eşdeğer hale getirilmelidir.

Bu ekserji ve entropi verimliliği ile nitel özellikte değerlendirilmeli ve emisyon yükleri bu kapsamda değiştirilmelidir. Ayrıca her gemi için enerji verimliliği eylem planı geliştirilerek sürekli verimliliğin iyileştirilmesi bir sektörel davranış olarak uygulanmalıdır.

### **Eylem 4: Enerji depolama ve atık yönetim teknolojilerinin geliştirilmesi**

Denizcilik sektöründe enerjinin sürekli kullanımı yanında kesik uygulamalara da sahiptir. Özellikle local üniteler için atık veya yenilenebilir enerji kaynaklı depolama teknolojileri bir tercih olarak geliştirilmelidir. Özellikle static ballast yükler bu yönüyle kullanılacak alanlar sağlamaktadır.

**OPERASYONEL KONTROL:** Mevcut deniz teknolojilerinde karbonsuzlaştırmaya geçişte iyileştirmenin önemli aracı operasyonel kontrol stratejisidir. Mevcut yapılar için enerji verimliliği potansiyelleri %30'lara ulaşan bir etkiye sahiptir. Bu kapsamda akıllı uygulamalar ile birlikte dinamik enerji yönetim araçlarının kullanılması önerilmiştir.

### **Eylem 1: Smart grid teknolojiler ve yeşil dönüşüm yaklaşımı**

Mevcut sistem uygulamalarında

yoğunlukla kullanılan PID sistemler kontrol yönetiminde düşük verimliliğin temel nedenlerinden biri olarak görülebilir. Bu kapsamda smart kontrolleri destekleyecek yeni kontrol teknolojilerinin kullanımı geliştirilmelidir.

## **Eylem 2: Akıllı işletme modelleri, sistemleri ve yapay zeka**

Gemilerde enerji kontrol sistemleri yoğunlukla birbirinden bağımsız ve lokal yönetim araçları olarak kullanılmaktadır. Oysa enerji kaynaktan son noktaya kadar, bütüncül bir yönetime sahiptir.

Bu açıdan ontolojik yapıda dinamik enerji yönetim sistemleri veya algoritmaları bir araç olarak geliştirilmelidir. Enerjinin ontolojik yapıda izlenmesini, kontrolünün ve optimizasyonunun içerecek makine öğrenmesi ve genetik optimizasyon gibi yapay zeka uygulamaları tercih olmalıdır.

**ÇEVRE:** Sektörel öngörüler ve hedefler tüm paydaşların çevre yönetim araçlarını geliştirmelerini değerli hale getirmiştir. Bu açıdan operasyonel süreçler için her ne kadar IMO'nun geliştirdiği bazı indikatörleri değerli hale getirse de, çevresel sürdürülebilirlik için entropi kontrollü yaklaşım modelleri desteklenmelidir.

## **Eylem 1: Tersaneler, limanlar, lojistik hareketlilik ve gemilerde emisyon envanterlerinin tanımlanması**

Çevresel yönetim araçlarının geliştirilmesi operasyonel süreçler için bir veri yönetim tabanı olarak değerlendirilmelidir. Bu açıdan sektörel veya kurumsal envanterlerin geliştirilmesi ve bu envanterlerin önceliklendirilmesi etkin bir çalışma olacaktır. Sektörel rollerde hareketliliğin yönetilebilirliğini sağlayacak bu eylem süreci hedeflenen sonuçlar yönüyle öncelikle dikkate alınmalıdır.

## **Eylem 2: Ölçüm kriterlerinin geliştirilmesi ve değerlendirme süreçlerinde uygulama prosedürünü belirlenmesi**

Denizcilik sektörü, doğrudan veya dolaylı emisyonlara ve bunların neden olduğu kirleticilerin etkisi altındadır. Ancak yük değerleri dikkate alındığında kontrol

yönetimi oldukça sınırlıdır. Bu konuda çalışmalar öncelikle ölçüm kriterleri ve bunlara ilişkin uygulama prosedürlerinin geliştirilmesini gerektirir.

## **Eylem 3: Sera gazlarının etkilerini azaltılması için sektöre yönelik eylem planlarının geliştirilmesi**

Kavramsal süreçlerin dışında denizcilik sektörü kurumsal stratejiler için sürdürülebilir eylem planları öncelikle sektörel hedeflerin geliştirilmesi yönüyle önemli avantajlar yaratacaktır. Bu açıdan her alan için kurumsal yapılar bir eylem planı geliştirmelidir.

## **Eylem 4: Düşük ve sıfır karbon teknolojilerine dayalı bir teknoloji yönetim planının yapılması**

Sıfır karbon temel süreçler için bir hedef noktadır. Mevcut sistemlerin emisyon yönetiminde düşük karbon yaklaşımı öne çıkartılmalıdır. Bu ise emisyon ile mücadele doğrudan veya dolaylı teknoloji yönetiminin uygulanmasıyla ilişkilidir. Bunun için bir geçiş planı hazırlanmalıdır.

## **SONUÇ**

Günümüzde denizcilik sektörü için fosil yakıt tüketiminin azaltılmasına yönelik çalışmaların önceliğe sahip olduğu görülmektedir. Ancak bunlarla birlikte geleceğe yönelik koruma önlemlerinin alınması çok kapsamlı ele alınmasını gerektirir. Bu açıdan geliştirilen bu yaklaşım değişim rolleri açısından karar süreçlerini destekleyecek bir yapı olarak görülebilir. Bu kapsamda, sektörel sürdürülebilir büyüme süreci için, geliştirilen stratejiler hedef eylemler ile birlikte değerlendirilmiştir. Bu konular denizcilik sektöründe çevresel sürdürülebilirliği desteklemek için temel araştırma disiplinleri olarak görülebilir.

## **Kaynaklar:**

*Eduardo Müller-Casseres, Oreane Y. Edelenbosch, Alexandre Szklo, Roberto Schaeffer, Detlef P. van Vuuren (2021) Global futures of trade impacting the challenge to decarbonize the international shipping sector, Energy, Volume 237, 121547, ISSN 0360-5442, https://doi.org/10.1016/j.energy.2021.121547.*

*Harilaos N. Psaraftis, Thalys Zis, Sotiria Lagouvardou (2021) A comparative evaluation of market based measures for shipping decarbonization, Maritime Transport Research, Volume 2, 100019, ISSN 2666-822X, https://doi.org/10.1016/j.martra.2021.100019.*

*KPMG, (2022) "The pathway to green shipping", Almanya, https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/xx/pdf/2021/03/the-pathway-to-green-shipping.pdf*

*Marine Digital, (2022) Green-tech in Shipping Industry, https://marine-digital.com/article\_green\_ship?ysclid=ldb9hccxs8444689130*

*Seddiek I. and Elgohary Mohamed M. (2014) Ecofriendly selection of ship emissions reduction strategies with emphasis on SOx and NOx emissions, International Journal of Naval Architecture and Ocean Engineering 6(3), September 2014, DOI: 10.2478/IJNAOE-2013-0209, LicenseCC BY-NC-ND 3.0*

*Vedachalam S., Nathalie B., Ajay K. Dalai (2022) Review on impacts of low sulfur regulations on marine fuels and compliance options, Fuel, Volume 310, Part A, 122243, ISSN 0016-2361, https://doi.org/10.1016/j.fuel.2021.122243.*

*Wan C., Xinpeng Yan, Di Zhang, Zaili Yang (2019) A novel policy making aid model for the development of LNG fuelled ships, Transportation Research Part A: Policy and Practice, Volume 119, Pages 29-44, ISSN 0965-8564, https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.10.038.*

*Wu Min, Kevin X. Li, Yi Xiao, Kum Fai Yuen (2022) Carbon Emission Trading Scheme in the shipping sector: Drivers, challenges, and impacts, Marine Policy, Volume 138, 104989, ISSN 0308-597X, https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.104989.https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X22000367*

**\* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ**

# TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK ULUSAL KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Tarafsız, Uzman



**TÜRK LOYDU**

**#60YıldırGüvenle**

# “DAHA FAZLA HAYATA DOKUNMAK İSTİYORUZ”



**GÖKÇE ŞENGEZER**

ANGE ASSISTANCE / KURUCU – OPERASYON MÜDÜRÜ

## Öncelikle hem kendinizin, hem de şirketinizin yol hikayesinden bahsedebilir misiniz?

Ben eğitimimi yurt dışında, ABD’de psikoloji üzerine tamamladım. Babam da Albay Nöroloji Uzmanı olarak görev yaptığı için sağlık sektörünün içerisinde büyüdüm. Aslen Kuşadalyız, turizmin kalbinin attığı yer. Ülkeye dönüşümü takiben de hem sağlık, hem turizm alanında aktif olarak görev yapmak üzere sağlık asistanlığı meslek hayatıma başladım. Yaklaşık 13 senedir sektörde faal bir şekilde hizmet vermekteyim. 2018 yılında İstanbul’a

taşındım ve sonrasında kendi firmamı kurarak yolumu çizdim.

## Bize o zaman ne tür bir iş yürüttüğünüzü anlatabilir misiniz?

Orada kruvaziyer gemiler ve özel yatlarla ilgileniyorduk. Türkiye’de zaten sayılı kruvaziyer firma var. O gemilerin içindeki yolcu ve gemi çalışanı olmak üzere hastalara yardımcı oluyor, tedavi ettiriyorduk. Kendi firmamı kurunca tanker, kargo ve tersane gemilerine de sağlık alanında hizmet vermeye başladım. Yaklaşık beş senedir İstanbul’dayım. Kuşadası ve

“Denizcilik ve sigorta şirketlerinin sorumluluğunda olan yurt içi ve yurt dışında tıbbi tedaviye ihtiyacı olan hasta ve yakınlarına kapsamlı rehberlik sağlayan, uzun yıllara dayanan yerel ve uluslararası tecrübesi ile talepleri en güvenilir ve hızlı şekilde karşılayan Ange Assistance Kurucusu Gökçe Şengezer, verdikleri hizmetleri ve hedeflerini anlattı.”

İstanbul olmak üzere iki yerde ofisimiz bulunuyor. Firmamızın ikinci yılı 18 Ocak’ta dolmuş olacak üçüncü senemize gireceğiz.

## Biraz da verdiğiniz hizmetlerden bahsedebilir misiniz? Sektöre ne gibi hizmetler veriyorsunuz?

Biz 7/24 tüm Türkiye’de, yoğunluklu olarak liman şehirlerinde tüm hastalarımıza bire bir asistanlık hizmeti sunmaktayız. Acenteler, yurtdışı sigortaları bize hastalık ya da kaza ile ilgili konuda haber verir. “Şu saatte, şu şikayetle hastamız, şu lokasyondan alınacak” derler. Biz onlara normal araç,

ambulans vs. vakanın durumuna göre ne lazımsa onu sağlarız. Hastaların, hastanede işlemlerin çok hızlı yapılmasını, kendi dilinde tercümanlık hizmeti almasını, yatışı sırasında refakatçi ve gerekiyorsa ülkesine dönüşü sırasında medikal eskortunun organizasyonunu, uçak veya hava ambulansını, günlük olarak medikal raporlamasını gerekli mercilere yapmak ana servislerimiz arasında yer almaktadır. Uzman, genç ve dinamik kadromuz ile yurdun dört bir yanında ve Boğazlarda kesintisiz hizmet sağlayabiliyoruz.

### **Transit geçişler de dahil mi hizmetinize?**

Tabii hizmet veriyoruz. Meslek hayatım boyunca birçok hasta operasyonunu sorunsuz bir şekilde başarıyla tamamladım. Mesela transit geçişte şu sıralar arka arkaya hasta tahliyesi gerçekleştirdik. Gemi transitte hastayı acil çıkarmaları gerekiyor. Biz Tele Sağlıkla iletişimde kalıyoruz her zaman, hızlı olması açısından. Bot ile kıyıya transferi sağlanan hastayı hızlı bir şekilde lokasyondaki en yakın hastaneye sevk edilmesi hayati önem taşır. Armatörler yabancı oldukları için ve bunların da bağlı oldukları yurt dışındaki sigortaları için hepsine İngilizce raporlama yapıyoruz. Gerekli olmayan hiçbir işlem yapılmaz. Hasta en doğru tedaviyi, en doğru hastanede alır.

### **Başınızdan geçen zor bir sağlık operasyonu var mı? Örnekleme ister misiniz?**

En zor operasyonlar Çanakkale Boğazı'nda yapılanlardır. Tele Sağlıkla iletişimde kalıp, çok hızlı bir şekilde botu göndermeniz gerekir. Orada birçok kez operasyon yaptık. Bir seferinde Çanakkale Boğazı'ndan geçişte hasta kalp krizi geçiriyordu. Çok hızlı bir şekilde botu gönderip, kendisini karaya transfer ettik. Mesela Çanakkale'deki özel hastanede anjiyo ünitesi yoktu. O yüzden eğitim araştırma hastanesine gönderdik, ilk müdahaleyi orada yaptılar. Bu arada operasyonel anlamda kruvaziyer gemi çok farklı, tanker ve kargo gemileri çok farklıdır. Hepsinin kendine özgü operasyon işleyişi vardır. P&I kulüp mümessilleri devreye girer Türkiye'de gemiye, amaç yurtdışında armatöre durumu bildirmektir. Onlardan da hızlı bir şekilde onayınızı almanız gerekir. Çünkü saniyelerle yarışıp risk alıyorsunuz.

Biraz önce bahsettiğim kalp krizi geçiren hastayı risk alıp İstanbul'a ya da daha yakın bir özel hastaneye getiremezdim. Orada eğitim araştırma hatanesinde ilk müdahalesi yapıldı. Daha sonra hastayı gerekli izinler alınarak yoğun bakımda ziyaretine gittim ve kısa bir süre de olsa ailesi ile görüntülü iletişimini sağladım. Ardından hastayı tedavi ve takibi için İstanbul'a transfer ettirdik. Bu pandemi sürecinde olan bir operasyondur. Hindistan'a medikal eskort eşliğinde gitmesi gerekiyordu. Vakaya, vizesi olan uygun bir doktor bulmamız lazımdı. Network ağıımız çok geniş, çünkü 13 senelik bir tecrübeye sahibim. Tedavisi tamamlanan hastamızın gerekli dönüş işlemlerini başlatıp, kardiyoloji ve anestezi uzman doktor eşliğinde ertesi gün hastayı kendi ülkesine teslim ettik.

Bir başka örnek daha vereyim... Yine pandemi sürecinde bir personele halat çarptı. Gemi, limandan iki saat uzaklıkta, açılmıştı. Tele Sağlık ile iletme geçip hemen botu ve kara ambulansını organize ettik. Aralık ayı, malum hava şartları... Zorlu fakat başarılı bir süreç sonucu hastaneye transferi yapılan ve gerekli müdahalesi tamamlanan hastayı acil ameliyata aldık. Femur kırığı tanısı ile operasyona alınan hastada tespit edilen pıhtı atması sonucu acil kan transfüzyonudesteği gerekti. Yine geniş network ağıımız sayesinde hızlı bir şekilde hastaneye operasyon sırasında gerekli ünite kan transfer ettik. Ülkesinden, yakınlarından ayrı başka bir dilin konuşulduğu yabancı bir ülkede hasta olmak bence hayatta bir insanın başına gelebilecek en zorlu tecrübe. İki buçuk ay süren serüven sonucu hastamıza sağladığımız her türlü destek ile sağlığına kavuştu. Mutlu bir şekilde sevenlerine uğurlamak da bizler için sonsuz mutluluk kaynağı oldu.

### **Siz aynı zamanda kruvaziyer gemi personeli ve yolcularına da hizmet veriyorsunuz. Biraz da bu alandan bahsedebilir misiniz?**

Kruvaziyerlerde farklı bir işleyiş şekli vardır. Yolcuların özel sağlık sigortaları da olabiliyor. Biz hastalarımızı yormadan sigortalarına ulaşıyoruz ve garanti surecini hızlandırıyoruz. Gemi acentesi, yurtdışı sigorta firması ve hasta arasındaki bilgi

akışı tarafımızca sağlanırken, eş zamanlı günlük İngilizce medikal raporlama, ödeme işlemleri vs. hepsinin sürecinde aktif rol alıyoruz. Çünkü sigorta süreci de zor bir süreç. Türkiye'de sayılı kruvaziyer firması var ve biz bunların bir kısmı ile çalışıyoruz. Umarız ki, ileriki süreçte portföyümüze yenileri eklenir, irtibat halindeyiz.

### **Bu işin en zor tarafı nedir?**

Zamanla yarışıyoruz; doğru ve hızlı karar vermemiz, süreci çok iyi yönetmeniz gerekiyor. Medikal direktörümüz eşliğinde en doğru tedaviyi, en doğru hastanede alması için karar mercii biz oluyoruz. Tabii en güzel kısmı da hastaların iyileştiğini görmek... Ben hep irtibatta kalıyorum zaten. Bir kruvaziyer gemisinde beyin tümörü olan bir hastamız vardı, Amerikalı yaşlı bir çift. Zorlu bir yoğun bakım süreci geçiren hastanın eşinin hep yanındaydık. Operasyon sonrası sağlığına kavuşan hasta ve yakınımızı ülkesine gönderdikten sonra devam eden süreçte desteklerimizi sürdürdük. Sonrasında Amerika'daki hastane ve doktor ile gerekli prosedürü yerine getirerek, alınan tümör örneğini yasal onaylar eşliğinde incelenmek üzere Amerika'ya gönderdik. Kısacası daha sonraki süreçleri de takip ediyoruz. Bunun gibi nice örnekler sayabiliriz. Tabii ölümler de oluyor; bu gibi durumlarda da yakınlarına psikolojik desteğimizi sağlıyor, cenaze işlemlerini yaparak, cenazeyi ülkelerine gönderiyoruz.

### **Yeni senede hedefiniz nedir, neler yapmak istiyorsunuz?**

Şirketimiz iki senelik bir şirket. Güzel yol kat ettik. Daha fazla kişiye ulaşmak istiyoruz. İnsanlar bizim varlığımızı bildikçe; hem acente sahipleri için, hem de armatörler için gerek fiyat politikamız olsun, gerekse bire bir asistanlık servisimiz olsun hayat onlar için daha kolay olacak. Daha fazla tanınıp, daha fazla hayata dokunmak istiyoruz.

### **Son olarak sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?**

İnsan sağlığı hayatın yapı taşıdır. Sağlık olmazsa hiçbir şey olmaz. Yaptığımız çok niş bir iş. Dediğim gibi daha fazla kitleye ulaşarak, profesyonel destek almalarını sağlamak temel hedefimiz.

IMO 2020'den çok önce  
Türkiye'de ilk  
**VLSFO ikmalini**  
gerçekleştirdik.

**POMarine  
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,  
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.  
Yolların çok ötesi.

**PO** Marine

Tel: +90 216 275 3705 / +90 216 275 3719 e-posta: pobunker@petrolofisi.com.tr

“Denizcilik Yakıtları Kalite ve  
Miktar Güvence Sistemi” ile  
her ikmalimizi

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

**dünyada bir ilki**  
gerçekleştirdik.

**4.200**

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri  
Memnuniyeti**

— Dünya devi şirketler dahil, —  
tüm müşterilerimize bugüne kadar  
tek bir problem yaşatmadan  
%100 müşteri memnuniyetini  
sağladık.

**Kadriye Ana &  
Necati Alpagül'e  
tam not**

SIRE denetiminden  
başarıyla geçen barçlarımız ile  
uluslararası enerji devlerinin  
**tüm yakıt taleplerine**  
cevap verebilecek kapasiteye  
ulaştık.

**2020**

— yılında —

**1 milyon m<sup>3</sup>**

denizcilik yakıtı satışı yaparak

**%16**

büydük. Hem transit  
hem de iç pazarda lider olduk.

**%27 | %56**  
**TRANSİT | İÇ PAZAR**

**PAYIYLA LİDER**



**Petrol Ofisi**

# GENCON 22



\*PROF. DR. M. FEHMİ ÜLGENER

GENCON charter partisi uzun yıllardır endüstride en çok kullanılmakta olan standart tip sefer charteri sözleşmesidir. Aslında bir bakıma bu amaçla kaleme alınmıştır, taşıma türüne özel bir takım charterpartilerin (rider klozlarla) tadil edilerek kullanılması yerine, genel olarak a noktasından b noktasına yapılacak taşımalar için genel mahiyette, ancak dengeli ve güvenilir bir sözleşme yapılmak istenmiş ve bu büyük bir oranda başarı ile sonuçlanmıştır. İlk olarak 1922 yılında hazırlanmış olan GENCON, sonradan 1976 ve 1994 yıllarında iki kere kapsamlı olarak elden geçirilmiş ve bu şekilde günümüze kadar ulaşmıştır. Alt komite çalışmalarına BIMCO adına gözlemci olarak katılmış bulunduğum GENCON 22 charter partisi bilindiği üzere 2022 yılının ilk yarısında dokümantasyon komitesi tarafından kabul edilmiş olup denizcilik piyasalarına sunulmuştur.

Dokümantasyon komitesi toplantılarında çeşitli defalar dile getirmiş olduğum üzere GENCON charterpartisinin yeni formu kaleme alınırken, bu charterpartinin başta gelen özellikleri olan;

- Ufak ve orta boyda donatanlara yönelik
- Kolayca ve sıklıkla kullanılabilen, bundan dolayı fazla komplike olmayan yapı gözden kaçırılmış ve büyük / kurumsal donatanlar haricinde kalanların kullanımında bazı zorluklarla karşılaşabileceği bir oluşum meydana gelmiştir. Ancak hemen ifade edelim ki, belirtilen sakıncasının yanında, yeni form birçok konuda önemli denilebilecek kurallar getirmektedir.

GENCON 22 formunun bir önceki 94 formuna göre benzerlikleri olduğu gibi önemli farkları da bulunmaktadır. Aşağıda uygulama bakımından önem arz eden iki konudaki düzen, mukayeseli bir şekilde okuyucunun dikkatine sunulmaktadır.

## I- DONATANIN SORUMLULUĞU

### 2. Donatanın sorumluluğu<sup>1</sup>

*İş bu charter parti gereğince charterer tarafından üstlenilmiş olan riziko ve sorumluluklara tabii olmak kaydıyla*

*a.i. Donatan sözleşme konusu yükün iki liman arasında taşınması amacıyla*

*(1) Bu yükü selametle varma limanına ulaştırabilmek için "yüke elverişli" ve*

*(2) Kullanılacak rota bakımından "denize ve yola elverişli" bir gemi tedarik etmek için makul bir özen ve dikkat sarf etmekle yükümlüdür.*

*ii. Donatan yükün yüklenmesi ile boşaltılması arasındaki sürede özen ve dikkat gösterecek ve bu şekilde taşıyacaktır.*

*b. Yukarıda (a)(i) bendindeki yükümlülüklerle tabii olmak şartıyla, donatan şahsına veya gemiye yöneltilmiş yükün ziya veya hasara uğraması, gecikmesi veya her hangi bir yükümlülüğün ifa edilememesinden kaynaklanan taleplere karşı, taşıyanın La Haye Visby Kuralları gereğince sahip olduğu hak, defii ve sınırlardan yararlanabilecektir.*

İnceleme konusu charterpartinin önemli klozlarının başında "donatanın sorumluluğu" klozu bulunmaktadır. Bu kloz, aşağıda da görüleceği üzere, GENCON 94 formuna kıyasen önemli

ölçüde değiştirilmiştir. Yeni kloz ilk bakışta donatanın sorumluluğunu genişletir gibi görünse de, birçok bakımdan sözleşmenin standartlık özelliğinin korunmasında özel bir rol üstlenmektedir. Bu husus yazımızın sonunda ayrıntılı olarak açıklanacaktır.

Donatan ilgili kloza göre gemisinin;

- Her bir yük için bunun yüklenmesi sırasında bu yükü taşımaya elverişli olmasını ve

- Her bir yük seferi için bunun başlangıcında denize ve yola elverişli olmasını sağlamak için tedbirli bir donatanın sarf etmekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermek zorundadır.

Bu durumu aşağıdaki örneklerle canlandırabiliriz:

- Gemi A limanından bir ambarına torbalı çimento almış, B limanından ise diğer ambarına soya unu yüklemiştir. Bu örnekte geminin her iki ambarının da A limanında yüke elverişli bir şekilde olmasına gerek bulunmamaktadır.

- Buna karşılık gemi A ile B limanı arasında arızalanmış ve gemi bu arıza giderilmeden B limanından ayrılmışsa, sonradan bu suretle meydana gelecek zararlar bakımından gemi A limanındaki yük için denize elverişli, ancak B limanındaki yük bakımından denize elverişsizdir.

İnceleme konusu kloz ile yükün zayı olması, hasarlanması, gecikmesi veya taşıma taahhüdünün herhangi bir şekilde ifa edilememesiyle bağlantılı tazminat taleplerine karşı donatan La Haye-Visby kurallarındaki taşıyanın savunma hakları / sorumluluk sınırlamalarından faydalanabilecektir. Dolayısı ile donatan yükleme başlangıcında gemiyi söz konusu yükü taşımaya elverişli halde buldurulmaması ve bu seferin başlangıcında denize ve yola elverişli bir hale getirmemesinden kaynaklanan zararlardan sorumludur; bu sırada kendisinden beklenen dikkat ve özen



ölçüsü tedbirli bir donatanın dikkat ve özeni kadardır. Donatanın bu şekilde davranmadığı hallerde ortaya çıkan sorumluluğu taşıyanın La Haye-Visby Kuralları gereğince olan sorumluluğu kadar olup, elinde iki savunma mekanizması bulunmaktadır:

- Gemiye yükleme başlangıcında yük bakımından yüke elverişli ve sefer başlangıcında denize ve yola elverişli hale getirmek için tedbirli bir donatan gibi hareket ettiğini (yani “due diligence” göstermiş olduğunu) ispat etmek veya

- La Have-Visby Kurallarındaki sorumsuzluk hallerinden birinin yükün ziya veya hasara uğramasına sebep olduğunu ortaya koymak (Örneğin yüke gelen zararın navigasyon kusurundan kaynaklandığı ya da yetkili makam kararlarının bir sonucu olduğu veya malın kendine has özelliklerinden meydana geldiği)

Donatanın bu hallerden herhangi birisini ispat edememesi halinde;

- Bu kendisinin yüke gelen zarardan sorumlu olduğu anlamına gelmektedir ki, böyle bir durumda sorumluluğu sadece parça ya da koli başına sınırlı bir sorumluluktur. Diğer bir ifadeyle donatan meydana gelen zararın tamamından değil,

sadece koli veya parça başına sınırlı bir şekilde sorumlu olacaktır. (La Haye-Visby IV.5.a)

- Buna karşılık yükle ilgili donatanın bu zararı kasten verdiğini ya da sonucunda zarar meydana geleceğini bile hareket etmiş olduğunu ispatlayabildiği takdirde, donatan zarardan sınırsız olarak sorumlu hale gelecektir.

#### **GENCON 22 – GENCON 94 “DONATANIN SORUMLULUĞU” KLOZU KIYASLAMASI GENCON 94 Donatanın Sorumluluğu Klozu<sup>2</sup>**

Donatan yüke gelen ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden bu sadece kendisinin ya da görevlendirmiş olduğu yöneticinin gemiyi her bakımdan denize elverişli hale getirmek, yakıt, yağ ve kumanyasını sağlamak, gerektiği şekilde gemi adamlarını tedarik etmek bakımından şahsen göstermesi gereken özeni sarf etmemesi veya kendisinin ya da görevlendirmiş olduğu yöneticinin şahsi kusur veya ihtimalinin bulunması halinde sorumludur.

Kaptan veya diğer gemi adamları veya bu kloz bakımından donatanın fiillerinden sorumlu olduğu gemide ya da kıyıda istihdam edilen diğer şahısların kusur veya ihmalleri ya da geminin yükleme

sırasında veya yolculuğun başlangıcında veya bundan sonraki herhangi bir anda denize elverişsizliği sebebiyle meydana gelenler de dahil olmak üzere diğer her türlü sebepten ileri gelen ziya, hasar ya da gecikme zararlarından donatanın sorumluluğu bulunmamaktadır.

Yukarıda belirtilen hususların paralelinde her iki klozu şu şekilde kıyaslamamız mümkündür:

- Donatan GENCON 94 uyarınca sadece (gemiye denize ve yola elverişli hale getirmek konusundaki) kendisinin (veya görevlendirmiş olduğu yöneticinin) şahsi kusur ya da ihmalden ileri gelen zararlardan sorumluyken;

- GENCON 22 çarterpartisine göre kendisi geminin yükleme ve yolculuk başlangıcında elverişsiz olması halinde buradan kaynaklanan yük zararlarından, elverişsizlik hali kendi (veya görevlendirmiş olduğu yöneticinin) şahsi kusur ya da ihmalden kaynaklanmasa da sorumludur.

Dolayısıyla 94 çarterpartisinde ön planda olan donatanın şahsi kusuruyken, 22’de ise belirli bir an itibarıyla geminin içinde bulunduğu şartlardır. Buradan da görülmektedir ki, GENCON 22 çarterpartisinde donatanın sorumluluğu

genişletilmiştir. Ancak buradaki değişikliği donatan aleyhine yorumlamak, diğer bir ifade ile GENCON 94'ün 22'ye kıyasen donatan için daha avantajlı olduğunu ileri sürmek pek de doğru değildir, zira aşağıda da görüleceği üzere 94 düzeni donatanı aşırı koruduğu iddiasıyla hem eleştirilmekte, hem de bir çok halde değiştirilmektedir. Zira GENCON 94 charterpartisindeki inceleme konusu kloz emredici hükümlere birçok halde aykırı düşmekte ve geçersiz hale gelmektedir, zira konişmentolu taşımalar bakımından bunun (çarterlerden başka şahıs olan) hamilinin tabii olacağı sorumluluk sistemi La Haye-Visby Kuralları ile emredici olarak belirlenmiştir. Bu sistemi konişmento hamili aleyhine değiştiren tüm konişmento şartları (başta aykırı şartlar barındıran çarterpartilere yapılan atıflar olmak üzere) geçersiz hale gelmekte ve yerine konvansiyon hükümleri geçmektedir.

## II- BEKLEME SÜRELERİ

GENCON 22 çarterpartisinin bekleme süreleri ile ilgili genel düzeninde göze ilk çarpan taraflara baştan SHINC ve SHEX alternatiflerini tanımasıdır; öyle ki taraflar sözleşme metnini tadil etmeksizin süreler bakımından pazar ve diğer tatil günlerinin sayıma katılıp katılmayacaklarını kararlaştırabilmektedirler.

Kısaca hatırlayacak olursak, GENCON 94 çarterpartisine göre bekleme sürelerine uygulanan kurallar aşağıdaki şekildedir:

- Geminin yükleme / boşaltma limanına veya bunun sınırına ulaşması anında buradaki tüm rıhtımlar meşgulse, gemi serbest pratikada bulunsun ya da bulunmasın, gümrük işlemleri tamamlanmış olsun ya da olmasın çalışma saatleri dahilinde hazırlık ihbarını verebilmektedir.

Geminin fiilen yükleme / boşaltma için hazır olduğu kaptan tarafından beyan edildiği takdirde, starya ve sürastarya süreleri, gemi rıhtıma yanaşmış ve her bakımdan yükleme / boşaltma için hazırlanmış gibi işleyeceklerdir.

Bekleme yerinden rıhtıma ulaşmak için harcanan süre Starya'dan sayılmayacaktır. Denetim sonunda, geminin yükleme /

boşaltma için hazır olmadığı tespit edilirse, bu andan itibaren geminin yeniden hazır hale gelmesine kadar geçecek süre Starya'dan sayılmayacaktır.

- Starya süresinin hesaplanmasında hava müsaadeli (weather permitting) zaman göz önüne alınacak, fiilen faaliyette bulunulmuş olmadığı takdirde (ki bu durumda sadece fiilen kullanılan süre staryadan sayılacaktır) Pazar ve tatil günleri sayıma dahil edilmeyecektir.

GENCON 22'de ise bu konu daha ayrıntılı olarak dört başlık altında düzenlenmiştir:

1. Tarifler ve fiili sürenin belirtildiği bölüm (9. kloz)
2. Hazırlık ihbarının düzenlenmekte olduğu bölüm (10. kloz)
3. Starya süresi (Laytime) ile ilgili bölüm (11. ve 12. klotlar)
4. Sürastarya süresi ve ücreti (Demurrage) ile ilgili bölüm (13. kloz)

### 1. Tarifler ve Fiili Süre

Bekleme süresi (a) şartları ile çelişkili olmaması şartıyla, "BIMCO Laytime Definitions for Charter Parties 2013" iş bu çarterpartinin bir parçası hükmündedir.

"SHINC" ibaresi bekleme süresinin (starya) durmaksızın işleyeceği ve tatil günleri ile liman düzeni uyarınca çalışılmayan günlerde dahi, bu sırada fazla mesai ödenerek faaliyette bulunulsa bile, zaman sayımının kesilmeyeceği anlamına gelir.

"SHEX" ibaresi bekleme süresinin (starya) hesabında tatil günleri ile liman düzeni uyarınca çalışılmayan günlerin hesaba katılmayacağı, zaman sayımının kesileceği anlamına gelir.

(b) (i) \*Yükleme ve boşaltma için ayrı bekleme (starya) süresi hava şartları geciktirmediği ya da engellemediği takdirde, yük 19(i). kutuda belirtilen sayıda birbirini takip eden günde veya buradaki birim üzerinden hesaplanan sürede yüklenecektir.

Hava şartları geciktirmediği ya da engellemediği takdirde yük 19 (ii).kutuda

belirtilen sayıda birbirini takip eden günde veya buradaki birim üzerinden hesaplanan sürede yüklenecektir. Yükleme ve boşaltma süreleri birbirine mahsup edilemez şekildedir.

(ii)\*Yükleme ve boşaltma için ortak bekleme (starya) süresi. Hava şartları geciktirmediği ya da engellemediği takdirde, yük 19 (iii).kutuda belirtilen sayıda birbirini takip eden günde veya buradaki birim üzerinden hesaplanan sürede yüklenecek ve boşaltılacaktır

\*Yukarıdaki alternatiflerden hangisinin seçilmiş olduğu 19. kutuda belirtilecektir.

(c) Eksik yükleme / ölü navlun: Bekleme süresinin (starya) fiilen taşınan yük üzerinden hesaplandığı ve gemiye eksik yük verilmesine rağmen tam navlun ödeneceği hallerde, bekleme süresi (starya) konişmentodaki yük miktarı ile eksik verilen yük miktarı birlikte dikkate alınarak hesaplanacaktır. Kloz bekleme süreleri ile ilgili kavramlar bakımından "The BIMCO Laytime Definitions for Charter Parties 2013" adlı Bimco belgesine atıfta bulunmakta ve oradaki tanımları sözleşme bakımından geçerli hale getirmektedir. Bunun yanında tatil günlerinin sayıma katılıp katılmayacağı konusunda taraflara, Gencon 94 formundan farklı olarak, SHINC ve SHEX alternatifleri sunulmaktadır. Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, Gencon 94 formu düzenleniş şekli itibarı ile SHEX kalıbında olup, SHINC için sözleşme metninin ilgili kısmının iptal/tadil edilmesi gerekmektedir. Süreler Gencon 94 formundaki gibi yükleme ve boşaltma için ayrı ayrı ve birlikte olarak iki alter-natif kapsamında düzenlenmektedirler. Sözleşmenin tarafları ön sayfadaki 19.kutuda bunlardan hangisini seçtiklerini belirteceklerdir.

Aynı kloz çatısı altında Gencon 22 ilginç bir düzenlemede bulunmakta ve starya süresinin fiilen taşınan yük üzerinden hesaplandığı hallerde, gemiye çarterpartide belirtilenden daha az bir miktarda yük teslim edildiği ve çartererin bunun için ölü navlun ödemeyi kabul etmiş olduğu durumlarda, eksiklik miktarının starya süresinin hesabında da göz önüne alınacağı belirtilmektedir.

Diğer bir ifade ile Gencon chartererin ölü navlun ödemeyi kabul ettiği hallerde starya süre-sinin hesaplanmasında (fiilen yüklenen yük değil) sözleşmede yazan yük miktarının göre hareket edileceğini ortaya koymaktadır.

## 2. Hazırlık İhbarı

### 10. <sup>2</sup>Hazırlık İhbarı

(a) Hazırlık ihbarı, her bir yükleme ya da boşaltma liman ya da yeri için, gemi burada rıhtıma güvenli bir şekilde bağlanmış ve yükleme ya da boşaltmaya her bakımından hazır olduğu anda, gece ya da gündüz farketmeksizin 22 ve 23.kutularda belirtilen tarafların her birine, bu sarıh bir şekilde anlaşılabilir ve chartererden yeterli bilgi alınamıyorsa, chartererin kendisine, yazılı olarak verilecektir.

(b) Hazırlık ihbarı yükleme limanı ya da yeri tek ise burada, birden fazla ise ilk liman ya da yerde, 20.kutuda belirtilen tarihte yerel saatle 00:01'den önce verilmelidir. Bununla beraber bekleme süresi ("starya"), faaliyetler daha önce başlamamışsa, bu andan önce sayılmaya başlamaz.

(c) Her hangi bir yükleme ya da boşaltma liman veya yerinde birden fazla hazırlık ihbarında bulunulmuşsa, her bir ihbar bir önce verilmiş ya da bir sonra verilecek olan ihbarları etkilemez.

(d) Yükleme ya da boşaltma yapılacak rıhtım geminin limana ya da bunun sınırlarına ulaştığı anda belirlenmemiş ya da ulaşılamaz bir durumda ise, gemi, liman yetkilileri tarafından gösterilen demir yerine, böyle bir yer gösterilmemişse, mutad demir yerine ulaştığında, serbest pratikada olsun ya da olmasın, gümrük işlemleri tamamlanmış olsun ya da olmasın hazırlık ihbarına bulunabilir.

Böyle bir durumda bekleme süresi ("starya") ve sürastarya süresi gemi rıhtıma yanaşmış ve her bakımdan yükleme ya da boşaltmaya hazırmışcasına işlemeye başlar, ancak geminin demir yerinden yükleme ya da boşaltma yerine geçerken harcadığı fiili zaman bekleme süresi ("starya") ve sürastaryadan sayılmaz.

(e) Yükleme limanında belirlenen bekleme bölgesinde ya da mutad demir yerinde hazırlık ihbarını vermeden önce donatan yüklerin konulacağı ambarların temiz, rutubetsiz ve her bakımdan yükü

alabilecek durumda olmasını sağlamak için gerekli dikkat ve özeni gösterecektir; buna rağmen ambar denetimi sırasında gemi hazır olarak kabul edilmezse, bu andan itibaren geminin yük için hazır olduğuna karar verilecek denetime kadar geçecek süre bekleme süresinden ("starya") ya da sürastaryadan sayılmaz.

Gencon 22 hazırlık ihbarının verilmesi ve starya süresinin başlayabilmesi bakımından karma bir sistem öngörmektedir; buna göre gemi rıhtıma yanaşınca hazırlık ihbarı verebilmektedir, yanaşabileceği bir rıhtım bulunmadığı takdirde, demir yerinden de ihbarda bulunulabilmektedir.

Aşağıda Gencon 22 ihbar düzeni ile ilgili esaslar kısaca açıklanmaktadır:

#### a. Hazırlık ihbarı ne zaman verilebilir:

hazırlık ihbarı her bir liman için, geminin her bakımından hazır bir şekilde rıhtıma güvenli bir şekilde bağlanmış olması şartıyla gece ya da gündüz fark etmeksizin verilebilir. İhbar görevinin yükleme limanı ya da yeri tek ise burada, birden fazla ise ilk liman ya da yerde, 20. kutuda belirtilen tarihte yerel saat-le 00:01'den önce yerine getirilmesi gerekir, ancak buradaki zamanın hesaba katılabilmesi için faaliyetlerin fiilen başlaması gerekmektedir.

#### b. Hazırlık ihbarının kime yapılması

**gerekir:** İhbar 22 ve 23.kutularda belirtilen tarafların her birine, bu sarıh bir şekilde anlaşılabilir ve chartererden yeterli bilgi alınamıyorsa, chartererin kendisine, yazılı olarak verilecektir.

#### c. Hazırlık ihbarı nerede verilebilir:

Yükleme ya da boşaltma yapılacak rıhtım geminin limana ya da bunun sınırlarına ulaştığı anda belirlenmemiş ya da ulaşılamaz bir durumda ise, gemi, liman yetkilileri tarafından gösterilen demir yerine, böyle bir yer gösterilmemişse, mutad demir yerine ulaştığında, serbest pratikada olsun ya da olmasın, gümrük işlemleri tamamlanmış olsun ya da olmasın hazırlık ihbarını verebilir. Klozun bu kısmının yapısı Gencon 94 paralelindedir, diğer bir ifade ile, daha kapsamlı olarak yazılmış gibi görünse de,

her iki klozun da olduğu nokta aynıdır, geminin limanda yanaşacak bir yer bulamaması halinde dahi hazırlık ihbarını vermesi mümkün kılınmaktadır. <sup>5</sup>

#### d. Hazırlık ihbarının geçersiz sayılması:

Her iki charterparti de hazırlık ihbarı verildikten sonra geminin ambarlarının yükü almaya elverişli olmadığına anlaşılması halinde, (farklı ifade tarzları ile birlikte) süre sayımının elverişlilik sağlanana kadar duracağını düzenlemektedirler. Bunların arasındaki tek fark, Gencon 22'nin starya yanına sürastarya süresini de eklemesidir, dolayısıyla burada "once on demurrage, always on demurrage" prensibine sarıh bir şekilde istisna getirilmektedir. Gencon 94 charterpartisinde iş bu konu muğlak olduğundan dolayı taraflar arasında uyuşmazlık çıkartabilmektedir.

Hazırlık ihbarını demir yerinden vermiş olan geminin ambarlarının rıhtıma yanaştığı anda yükü almaya elverişli olmadığına anlaşılması ve sözleşmedeki kançelo tarihinin de temizliğin bitmesinden önce olması durumunda, fesih tarihi 96 saate kadar uzatılabilmektedir. Bu da Gencon 22 charterpartisinin getirmiş olduğu diğer bir yeniliktir.

#### 3. Starya Süresi

#### 11. <sup>6</sup>Bekleme süresinin ("Starya") Başlaması

Yukarıdaki 10(b) klozuna tabi olmak kaydıyla, her bir yükleme veya boşaltma liman ya da yerinde bekleme süresi ("starya") aşağıdakilerden hangisi daha önceyse o anda başlar.

(a) Yük faaliyetlerinin başlaması ile

(b) SHINC kaydının geçerli olduğu hallerde, hazırlık ihbarı öğleye kadar verilirse, saat 14:00'te ve mesai saatleri içinde olmak kaydıyla öğleden sonra verilirse ertesi gün saat 08:00'de

(c) SHEX kaydının geçerli olduğu hallerde, hazırlık ihbarı bir çalışma günü sırasında öğleye kadar verilirse, saat 14:00'te, öğleden sonra verilirse, ertesi gün saat 08:00'de; hazırlık ihbarı çalışma yapılmayan günde verilmişse, ilk çalışma günü saat 14:00'te...

Sarya süresinin başlangıcı: Gencon 94 klot 6.c'de basit bir düzenleme ile sarya süresinin ne zaman başlayacağı ortaya konulmaktadır. Buna göre; "Sarya süresi hazırlık ihbarı saat 12:00'ye kadar verildiği takdirde saat 13:00'de, saat 12:00'den sonra çalışma saatleri dahilinde verildiği takdirde, ertesi çalışma günü saat 06:00'da başlayacaktır." Gencon 22 klot 11'de bu konu SHINC ve SHEX alternatifleri bakımından ayrı ayrı düzenlenmektedir.

Yukarıdaki 10(b) klotuna tabi olmak kaydıyla, her bir yükleme veya boşaltma liman ya da yerinde bekleme süresi ("sarya") aşağıdakilerden hangisi daha önceyse o anda başlar.

(a) Yük faaliyetlerinin başlaması ile

(b) SHINC kaydının geçerli olduğu hallerde, hazırlık ihbarı öğleye kadar verilirse, saat 14:00'te ve mesai saatleri içinde olmak kaydıyla öğleden sonra verilirse ertesi gün saat 08:00'de

(c) SHEX kaydının geçerli olduğu hallerde, hazırlık ihbarı bir çalışma günü sırasında öğleye kadar verilirse, saat 14:00'te, öğleden sonra verilirse, ertesi gün saat 08:00'de; hazırlık ihbarı çalışma yapılmayan günde verilmişse, ilk çalışma günü saat 14:00'te

## 12. Bekleme Süresinin ("Sarya") İşlemesi

(a) Yer değiştirme: Geminin aynı liman dahilinde ikinci ya da diğer bir rıhtımda yükleme ya da boşaltmaya devam etmesi veya donatandan kaynaklanmayan sebeplerden dolayı, bulunduğu rıhtımdan ayrılması ve buraya tekrar dönmesi gerekiyorsa, yer değiştirme için kullanılan zaman bekleme ("sarya") ya da sürastarya süresi olarak hesaba katılır. Her türlü römorkör ve kılavuz masrafları çarterer tarafından karşılanır.

(b) Çevre kirliliği: Yükten kaynaklanan sebeplerden dolayı yükleme veya boşaltma faaliyetinin çevre kirliliği ya da halk sağlığı gerekçeleriyle gecikmesi durumunda kaybedilen zaman bekleme ("sarya") ya da sürastarya süresi olarak hesaba katılır. Tozlanmanın engellenmesi için yapılan masraflar dahil, belirtilen

sebeple yapılan bütün harcamalardan çarterer sorumlu olur.

(c) Geminin yükleme veya boşaltma ya da bekleme için gönderildiği rıhtım ya da demir yerinin devamlılık arz edecek şekilde güvenli olabilmesi için, geminin yerinin geçici olarak değiştirilmesi veya koruyucu maksatla römorkör, kılavuz ya da harici yardım tedarik edilmesi gibi donatan tarafından ilave tedbirlerin alınması gerekmişse, bu amaçla yapılan masraflardan çarterer sorumlu olur, ancak bu hüküm bekleme süreleri hesabını etkilemez.

(d) Yük faaliyetlerinin sona ermesi: Bekleme süresi ("sarya") ve sürastarya, istifçilerin malzemelerinin geminin dışına çıkarılması dahil olmak üzere yük faaliyetlerinin sona ermesine kadar aralıksız bir şekilde devam eder. Her yükleme limanında çarterere doğru bilgileri haiz yük belgelerinin tedarik edilmesi amacıyla 3'er saat süre tanınır. Bu sürenin geçmesine rağmen gemi yük belgelerinin henüz gelmemiş olması sebebiyle yolculuğa başlayamamışsa, bekleme süresi ("sarya") ve sürastarya kaldığı yerden, söz konusu belgeler gelene kadar, işlemeye tekrar başlar.

Sarya süresinin işlemesi: Gencon 94 6.klotun devamında zaman sayımı için kurallar ortaya konulmaktadır. Buna göre "hava şartları izin verdiği takdirde yük 16.kutuda belirtilen sayıdaki kesintisiz gün / saatte yüklenecek, pazar ve tatil günlerinde çalışıldığı takdirde, kullanılan zaman sayılacak, aksi takdirde bu günler hesaba katılmayacak ve yine hava şartları izin verdiği takdirde yük 16.kutuda belirtilen sayıdaki kesintisiz gün / saatte boşaltılacaktır".

Bu konu Gencon 22 çarterpartisinde farklı düzenlenmektedir:

- Yukarıda da belirtildiği üzere taraflar klotun giriş bendindeki SHINC veya SHEX alternatiflerinden birini seçerek süreler dahilinde tatil günlerinin hesaba katılıp katılmayacağını zaten kendileri seçmektedirler. Klotun b bendinde ise "Hava şartları geciktirmediği ya da engellemediği takdirde, yük 19(i). (veya ii)

kutuda belirtilen sayıda birbirini takip eden günde veya buradaki birim üzerinden hesaplanan sürede yüklenecektir" ifadesi bulunduğundan dolayı sarya süresi dahilinde kötü hava şartlarının yükleme ya da boşaltma faaliyetlerini engellediği sürelerin sayıma katılmayacağı anlaşılmaktadır.

- Dolayısıyla burada iki çarterparti arasındaki fark 22'de SHINC ve SHEX alternatifleri olmasına karşılık 94 formunda fiilen faaliyette bulunan süreler bakımından SHINC, bulunulmayan süreler bakımından ise SHEX prensibinin geçerli gibi görünmesidir.

Gencon 22 çarterpartisinin inceleme konusu olan klotunda ayrıca bazı özel haller açık olarak sıralandırmaktadırlar:

(a) Yer değiştirme: Geminin aynı liman dahilinde ikinci ya da diğer bir rıhtımda yükleme ya da boşaltmaya devam etmesi veya donatandan kaynaklanmayan sebeplerden dolayı, bulunduğu rıhtımdan ayrılması ve buraya tekrar dönmesi gerekiyorsa, yer değiştirme için kullanılan zaman bekleme ("sarya") ya da sürastarya süresi olarak hesaba katılır. Her türlü römorkör ve kılavuz mas-rafları çarterer tarafından karşılanır.

(b) Çevre kirliliği: Yükten kaynaklanan sebeplerden dolayı yükleme veya boşaltma faaliyetinin çevre kirliliği ya da halk sağlığı gerekçeleriyle gecikmesi durumunda kaybedilen zaman bekleme ("sarya") ya da sürastarya süresi olarak hesaba katılır. Tozlanmanın engellenmesi için yapılan masraflar dahil, belirtilen sebeple yapılan bütün harcamalardan çarterer sorumlu olur.

(c) Geminin yükleme veya boşaltma ya da bekleme için gönderildiği rıhtım ya da demir yerinin devamlılık arz edecek şekilde güvenli olabilmesi için, geminin yerinin geçici olarak değiştirilmesi veya koruyucu maksatla römorkör, kılavuz ya da harici yardım tedarik edilmesi gibi donatan tarafından ilave tedbirlerin alınması gerekmişse, bu amaçla yapılan masraflardan çarterer sorumlu olur, ancak bu hüküm bekleme süreleri hesabını etkilemez.

(d) Yük faaliyetlerinin sona ermesi: Bekleme süresi (“starya”) ve sürastarya, istifçilerin malzemelerinin geminin dışına çıkarılması dahil olmak üzere yük faaliyetlerinin sona ermesine kadar aralıksız bir şekilde devam eder. Her yükleme limanında çarterere doğru bilgileri haiz yük belgelerinin tedarik edilmesi amacıyla 3er saat süre tanınır. Bu sürenin geçmesine rağmen gemi yük belgelerinin henüz gelmemiş olması sebebiyle yolculuğa başlayamamışsa, bekleme süresi (“starya”) ve sürastarya kaldığı yerden, söz konusu belgeler gelene kadar, işleme tekrar başlar.

### 3. Sürastarya

#### 13. <sup>8</sup>Sürastarya ve Hızlandırma Primi

(a) Sürastarya ücreti çarterer tarafından 25.kutuda belirtilen miktar üzerinden, hızlandırma primi ise, donatan tarafından tasarruf edilen bekleme süresi (“starya”) için sürastarya ücretinin yarısı dikkate alınarak ödenecektir.

(b) Aksi kararlaştırılmadığı takdirde, geminin bulunulan an itibarıyla gerekli hizmeti, çarterer, yardımcı şahısları, acente veya taşeronunun sebep olmadığı bir halden dolayı icra edememesi hariç, sürastarya süresi aralıksız ve kesintisiz olarak devam eder.

(c) Sürastarya ücreti gün sonunda tahakkuk eder ve donatan faturasının tebellüğ edilmesiyle ödenir.

<sup>1</sup>Gencon 22 çarterpartisinin Gencon 94 formundan farklılık gösterdiği klotlardan bir diğeri de sürastarya (“demurrage”) düzenindedir. Klotun ilk bendi her hangi bir fark ortaya koymamakta, ama ikinci bend yeni bir mekanizma ortaya koymaktadır:

(a) Sürastarya ücreti çarterer tarafından 25. kutuda belirtilen miktar üzerinden, hızlandırma primi ise, donatan tarafından tasarruf edilen bekleme süresi (“starya”) için sürastarya ücretinin yarısı dikkate alınarak ödenecektir.

(b) 2002 yılındaki Stolt Tankers – Landmark Chemicals davasında İngiliz mahkemesi sürastarya süresi dahilinde geminin belirli bir hizmeti verememesi durumunda, çartererin bu hizmeti fiilen

kullanacak hali ya da iradesi olmasa dahi, süre sayımının durması gerektiğine dair vermiş olduğu karar, uygulamada bunun hem “once on demurrage always on demurrage” prensibine aykırı olduğundan dolayı, hem de sürastarya ücretinin İngiliz Hukukundaki “sözleşmenin kuruluşu anında hesaplanmış bir tazminat” olduğu (“liqui-dated damages”) fikrine aykırı bulunması sebepleriyle eleştirilmiştir.

Gencon 22 sürastarya klotu da bu mahkeme kararını göz önünde tutarak ve buradaki sakıncanın kısmen giderilmesi amacı ile özel bir düzenleme ortaya koymaktadır. Buna göre, aksi kararlaştırılmamış olduğu takdirde, çartererin an itibarıyla fiilen ihtiyacı olan hizmeti, kendisi, yardımcı şahısları ve acentesinin yol açmadığı bir sebepten ötürü geminin verememesi saklı kalmak kaydıyla, sürastarya süresi devamlı olarak ve kesintisiz bir şekilde işler.

(c) Klotun son bendinde ise, her hangi bir yenilik bulunmamaktadır. Sürastarya ücreti gün sonunda tahakkuk eder ve donatan faturasının tebellüğ edilmesiyle ödenir.

#### KAYNAK:

**Gencon<sup>1</sup> 22 2.Owners' Responsibilities Subject to any risks or responsibilities that the Charterers have assumed under this Charter Party,(a)(i) the Owners shall exercise due diligence to provide a Vessel that shall:(1)at the commencement of loading each cargo at each loading port or place under this Charter Party be properly manned, equipped and supplied for its loading and have holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the Vessel in which cargo is to be carried fit and safe for its reception, carriage and preservation; and(2)at the commencement of each cargo-carrying voyage be seaworthy and properly manned, equipped and supplied; and(ii) the Owners shall, from the time when it is loaded to the time when it is discharged, properly and carefully carry, keep and care for the cargo.**

**(b)Subject to their obligations under subclause (a) (i) above, the Owners shall be entitled to rely on all rights, defences, immunities and limitations of liability that are available to a “Carrier” under the Hague-Visby Rules, which rights, defences, immunities and limitations are deemed to be applicable to any claim that may be made against**

**the Owners or the ship for the loss, damage, delay or failure in performance of whatsoever nature.**

**<sup>2</sup>Gencon 94 2.Owners' Responsibility Clause: The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by perso-nal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement**

#### <sup>3</sup>9. Laytime

**(a) The BIMCO Laytime Definitions for Charter Parties 2013 shall be deemed incorporated and form part of this Charter Party, except where inconsistent with its terms.**

**The expression “SHINC” shall mean that laytime is to run continuously and without interruption for public holidays or customary days of rest at the port or place in question, whether or not work is done at overtime rates.**

**The expression “SHEX” shall mean that there shall be excluded from laytime public holidays and customary days of rest at the port or place in question (“non-working days”), unless used.**

**(b) (i)\* Separate laytime for loading and discharging:**

**The cargo shall be loaded either within the number of running days or at the rate stated in Box 19(i), except to the extent that the actual loading is delayed or prevented by weather.**

**The cargo shall be discharged either within the number of running days or at the rate stated in Box 19(ii), except to the extent that the actual discharging is delayed or prevented by weather.**

**Laytime for loading and discharging shall be non-reversible.**

**(ii)\* Total laytime for loading and discharging:**

*The cargo shall be loaded and discharged either within the total number of running days or at the rate stated in Box 19(iii), except to the extent that the actual loading and/or discharging is delayed or prevented by weather.*

*\*Alternative (i) or (ii) shall apply as agreed in Box 19.*

*(c) Short-loading/deadfreight: Where laytime is to be calculated on the basis of the quantity of cargo shipped and the Charterers have agreed to pay full freight in respect of any short-shipment, the laytime shall be calculated on the basis of the bill of lading quantity plus the quantity of such short-shipment.*

**<sup>4</sup>10. Notice of Readiness**

*(a) At each port or place of loading or discharge, Notice of Readiness shall be tendered in writing to the parties identified in Boxes 22 and 23 respectively at any time, day or night, when the Vessel is in the loading or discharging berth, securely moored, and is in all respects ready to load or discharge, provided that if such recipient is not clearly and fully identified, and the Charterers have given no clear and timely written instruction, Notice of Readiness may be tendered to the Charterers.*

*(b) Notice of Readiness at the first or sole port or place of loading may be tendered prior to 00.01 local time at the loading port(s) or place(s) on the date stated in Box 20. However, laytime shall not begin before that time unless cargo operations are sooner commenced.*

*(c) In the event that at any port or place of loading or discharge more than one Notice of Readiness is tendered, each such Notice of Readiness shall be deemed to have been tendered without prejudice to any such preceding or subsequent Notice of Readiness.*

*(d) If the loading or discharging berth is not designated or reachable on the Vessel's arrival at or off the port or place in question, the Vessel shall be entitled to tender Notice of Readiness from any waiting place that may be ordered by any relevant authority, or failing such order, at the customary anchorage, whether in free pratique or not, whether customs cleared or not.*

*Laytime and time on demurrage shall then count as if the Vessel were in berth and in all respects ready for loading or discharging, but*

*time used in actually moving from such waiting place or customary anchorage to the loading or discharging berth shall not count as laytime or time on demurrage.*

*(e) Before tendering Notice of Readiness from the designated waiting place or customary anchorage at the loading port, the Owners shall exercise due diligence to ensure that all holds in which cargo is there to be loaded are clean, dry and in all respects suitable to receive the cargo. However, if, after the commencement of laytime, and despite the exercise of such due diligence, the Vessel's holds are found on inspection not to be ready in all respects to load, time actually lost after such failed inspection until the Vessel is found after a subsequent impartial re-inspection to be ready to load shall not count as laytime or time on demurrage.*

*<sup>5</sup>Gencon 22 ve 94 çarterpartileri geminin demirlediği yerden rıhtıma geçiş süresini zaman hesabına katmamaktadırlar. Ancak geminin demir yerinden yükleme ya da boşaltma yerine geçerken harcadığı fiili zaman starya ve sürastaryadan sayılmaz.*

**<sup>6</sup>11. Commencement of Laytime**

*Subject to subclause 10(b) above, laytime at each port or place of loading and discharging shall commence at the earlier of:*

*(a) commencement of cargo operations; or*

*(b) where SHINC terms apply, 1400 hours if Notice of Readiness is tendered up to and including noon, and 0800 hours on the next day if Notice of Readiness is tendered after noon but during office hours; or*

*(c) where SHEX terms apply, 1400 hours if Notice of Readiness is tendered up to and including noon on a working day, and 0800 hours on the next working day if Notice of Readiness is tendered after noon, or, if Notice of Readiness is tendered on a non-working day, 1400 hours on the next working day.*

**<sup>7</sup>12. The Running of Laytime**

*(a) Shifting: In the event that the Vessel is required to load or discharge at a second or subsequent berth within the same port, or to shift out of and back to the same berth, other than for Owners' purposes, shifting time between the berths shall count as laytime or*

*time on demurrage and any related tug and pilot expenses shall be for the account of the Charterers.*

*(b) Environmental: Any delay in loading or discharging arising out of environmental or public health concerns relating to the cargo shall count as laytime or time on demurrage, and all related expenses, including measures for dust suppression, shall be for the account of the Charterers.*

*(c) If a berth, mooring, anchorage or other location at which the Vessel is directed to load, discharge or lay by is such that the Owners may have to incur additional costs to ensure the continuing safety of the Vessel, including temporarily shifting away or hiring standby tugs, pilots or other external assistance, any such additional costs shall be for the account of the Charterers. This provision shall not affect the computation of laytime.*

*(d) Completion of Cargo Operations: Laytime or demurrage shall run continuously until completion of cargo operations, which includes the removal of any stevedores' equipment from the vessel. The Charterers shall be permitted three hours at each loading port in which to provide a full set of accurate cargo documents. If the Vessel is prevented from sailing upon the expiry of that period as a result of awaiting a full set of accurate cargo documents, laytime or demurrage shall recommence and run until such documents are received.*

**<sup>8</sup>13. Demurrage and Despatch**

*(a) Demurrage shall be payable by the Charterers at the rate stated in Box 25 and despatch shall be payable by the Owners at half the demurrage rate on all laytime saved.*

*(b) Except as provided otherwise, demurrage shall accrue continuously and without interruption save where, and then only to the extent that, time is actually lost to the Charterers by the Vessel not being available to perform the service immediately required unless caused by the act or omission of the Charterers or their servants, agents or subcontractors.*

*(c) Demurrage shall fall due day by day and shall be payable upon receipt of the Owners' invoice.*



**T H O R**  
**MARINE S.A.®**

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



## TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

**Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.**

**İstanbul** : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Kat:7  
D:259 Bakırköy / İstanbul

**İskenderun**: Dümlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay

**İzmir** : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni Sanayi, Aliaga / İzmir

**Tel** : +90 212 438 00 39

**7/24** : +90 532 710 80 03

**E-mail** : thor@thormarinesa.com.tr



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

# AB UFUK 2020 PROGRAMI GATERS PROJESİ SEYİR TECRÜBELERİ YAPILDI

AB Ufuk 2020 programı GATERS Projesi seyir tecrübeleri Marmara Denizi'nde gerçekleştirildi. Proje koordinatörlüğünü İskoçya Strathclyde Üniversitesi'nden Prof. Dr. Mehmet Atlar'ın yürüttüğü projede; ülkemizden de İTÜ, Gürdesan, Çapa Denizcilik ve Hidroteknik firmaları yer alıyor.

Avrupa Birliği Ufuk 2020 Programı tarafından desteklenen GATERS Projesi (GATE Rudder System as a Retrofit for the Next Generation Propulsion and Steering of Ships) 2021 yılında başlamış, Avrupa'dan 18 ayı kuruluşun yer aldığı bir AR-GE projesidir. Proje koordinatörlüğünü İskoçya Strathclyde Üniversitesi'nden Prof. Dr. Mehmet Atlar'ın yürüttüğü projede ülkemizden de İTÜ, Gürdesan, Çapa Denizcilik ve Hidroteknik firmaları yer almaktadır. Proje kapsamında dünyada ilk defa mevcut bir gemide konvansiyonel dümen çıkarılıp, GATE tipi dümen monte edilecektir. Bu değişiklik geminin pervane shaftı, pervane, kış form değişimi, dümen makinalarının değişimini de beraberinde getirmektedir.

GATE tipi dümenler ilk olarak Japonya'da üç gemiye uygulanmış, sakin su performansında yüzde 15'e varan, denizli havalarda ise yüzde 33'e varan performans iyileştirmeleri ve yakıt tasarrufu gözlemlenmiştir. GATE tipi dümenler uygun şekilde dizayn edildiklerinde pervane ile beraber çalışarak, pervaneye ek itme kuvveti yaratmaktadır. Bu durum sakin su koşullarında GATE tipi dümenlerin performans iyileştirmesi sonucunu beraberinde getirmektedir.

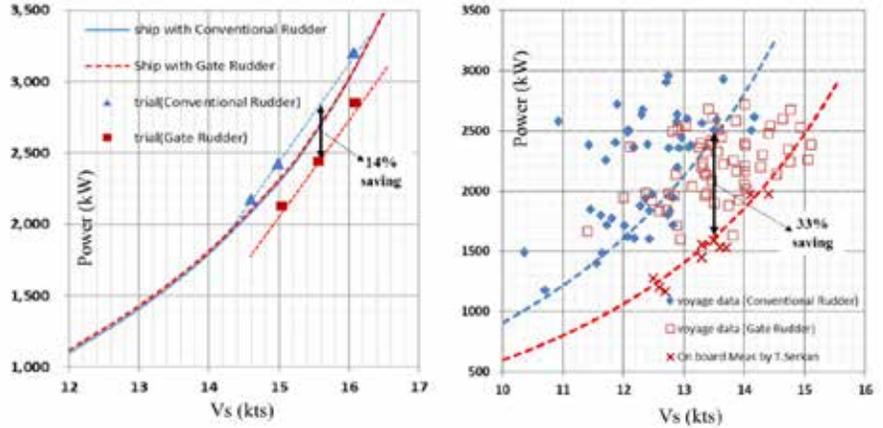
Konvansiyonel dümenler, pervane arkasında yer almaları nedeniyle rüzgar, akıntı ve dalga nedeniyle rotasından sapmasının önlenmesi için açılı olarak kullanılmakta, bu durumda dümen ek direnç kuvveti yaratarak pervanenin daha yüksek itme yaratama gereksinimini karşılamak için daha fazla güç ve yakıt harcamaktadır. GATE tipi dümende



Şekil 1: Konvansiyonel flapli dümen ve GATE tipi dümen

ise, dümenlere açı verilmesi pervane ile etkileşimli çalışan dümende ek itme kuvveti yaratılmasını ve yakıt sarfiyatının artmaması sonucunu doğurmaktadır.

izlenmeye başlamış, detaylı seyir koşulları incelenmiştir. Gemi 23-24 Ocak 2023 tarihlerinde Marmara Denizi'nde Strathclyde Üniversitesi, Cetena,



Şekil 2: GATE tipi dümen ile sakin su koşullarında % 14 performans iyileştirmesi öngörülürken, gerçek deniz koşullarında seyirde % 33'e varan iyileştirmeler gözlemlenmektedir.

## SU ALTI GÜRÜLTÜSÜ AZALTIMI IMO'NUN ÇALIŞMA PROGRAMINDA ÖNEMLİ YER İŞGAL EDİYOR

2021 yılında başlanan projede Çapa Denizciliğe ait ERGE gemisine izleme sistemi monte edilerek; geminin seyir, makine, pervane ve yakıt sarfiyatı

Gürdesan, Çapa Denizcilik ve Hidroteknik tarafından seyir tecrübelerine tabii tutulmuş; geminin manevra kabiliyeti, değişik hızlarda ve manevralarda güç ihtiyacı, yakıt sarfiyatı kayıt altına alınmıştır. Geminin su altı gürültüsü ölçümleri gerçekleştirilmiştir. Su altı



gürültüsü azaltımı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) çalışma programında önemli yer işgal etmekte olup, analizlerde GATE tipi dümenlerin bu konuda da etkili olduğu belirlenmiştir. Yapılan ölçümler bu konuda tespitlerin yapılmasını amaçlamaktadır. Gemi modernizasyon çalışmasına tabi tutularak, şaft, pervane, dümen ve dümen makinaları

değiştirilecek ve değişim sonucu 2023 Mart ayında tekrar düzenlenecek seyir tecrübeleri ile tespit edilecektir. Geminin 2023 yılı içerisindeki seyirleri izleme sistemi kayıt edilerek gerçek deniz koşullarında gemi performansı belirlenecektir. Proje Avrupa Birliği ARGE programı olan Ufuk Avrupa Programı içinde bir Türk sahipli gemi seyirleri ile

gerçekleştirilen bir proje olması nedeniyle önem taşımakta, 2023-2030 yılları arasında sera gazları azaltım tedbirleri ile önem kazanacak emisyon azaltım tedbirleri açısından Türk koster filosunun teknik önlemleri açısından büyük potansiyel taşımaktadır.

***Bu disiplin başlığı Prof. Dr. Musafa İnel tarafından hazırlanmıştır.***



Şekil 3: GATE tipi dümenin deneneceği Çapa Denizcilik ERGE gemisi



Şekil 4: ERGE gemisi seyir tecrübeleri



# LEO MARINE



Biz sizin  
**Limana**  
**nasıl ulaştığınızı**  
ile ilgileniyoruz



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

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.  
Evliya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sİt. No. 1/ BA  
[info@leomarine.com.tr](mailto:info@leomarine.com.tr)



Chevron Yetkili Dist.

## DENİZCİLİKTE TEK PENCERE SİSTEMİ (MARITIME SINGLE WINDOW-MSW) UYGULAMASI YÜRÜRLÜĞE GİRİYOR



“Denizcilikte Tek Pencere Sistemi” (MSW), gemilerde ve limanlarda veri alışverişini sağlamak için 1 Ocak 2024 tarihine kadar dünya çapındaki bütün limanlarda zorunlu hale gelecek olup, söz konusu gelişmenin denizcilikte dijitalleşmenin hızlanmasında önemli bir adım olacağı değerlendirilmektedir.

Denizcilikte Tek Pencere Sistemi'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (IMO) üye tüm ülkelerde ilgili tarih itibarıyla gemilerin limanlara varış, kalış ve ayrılışında gerekli olan elektronik bilgi alışverişini için tek pencere sistemlerinin kurulmasının ve kullanılmasının gerekeceği ifade edilmiştir. Buna ilaveten, bilgilerin yalnızca bir kez sunularak mümkün olan en geniş ölçüde yeniden kullanılmasını sağlamak ve verilerin elektronik iletim birleştirmeleri için kamu makamlarının çeşitli kuruluşlarla işbirliği yapmalarının gerekeceği, Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği'nin (IAPH) MSW'nin uygulanmasına yönelik neler yapılması gerektiği hususunda bilgi birikimine sahip olduğu, bu doğrultuda birliğin birikiminden yararlanılabilmesi amacıyla kamu ve özel paydaşlara yönelik

olarak IMO ve Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) ile birlikte ortak çalışmalar gerçekleştirdiği ve konu hakkında çeşitli sempozyumlar gerçekleştirildiği belirtilmektedir.

### DENİZCİLİKTE TEK PENCERE SİSTEMİNE İLİŞKİN SIKÇA SORULAN SORULAR

#### Denizcilikte Tek Pencere Sistemi nedir?

- Denizcilikte Tek Pencere Sistemi (MSW) bir kamu-özel veri işbirliği platformudur. Gemilerin limanlara gelişi, kalışı ve ayrılışı safhalarında yer alan kuruluşlar arasındaki iş süreçlerinin orkestrasyonunu ve optimizasyonunu sağlamaktadır. Bu görevi de standartlaştırılmış ve uyumlaştırılmış verilerin tek bir sunumu aracılığıyla yapmaktadır.

#### MSW ne tür fırsatlar yaratabilir?

- İyi uygulanabildiği takdirde, denizcilikte Tek Pencere Sistemi (MSW) emisyonların en aza indirilerek gemilerin limana kabul ve ayrılış sürecini azaltarak kalkışın hızlandırılmasına, veri kesinliği ve kullanılabilirliği sayesinde arama güvenliğinin artırılmasına, gemiden kıyıya

insan etkileşimini azaltarak daha sağlıklı ve güven ortamının oluşturulmasına, gemiye hizmet veren yetkililerin ve şirketlerin faaliyetlerini geminin geliş ve gidiş saatine göre senkronize etmesine izin vererek daha fazla verimliliğe öncülük etmesine, gelişmiş gemi ve kargo bilgilerinin optimizasyon süreçleri ve risk yönetimi sayesinde tedarik zinciri öngörülebilirliğinin artırılmasına imkan sağlamaktadır.

IMO tarafından MSW hakkında hangi alanlarda rehberlik sağlanmaktadır ve Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi'ne (Fal Konvansiyonu) bağlı olarak ilan edilen uygulama özeti ile ne amaçlanmaktadır?

- Bir geminin limana yanaşması bir yolculuğun sonu veya yapılması gereken bir dizi idari görevin yalnızca başlangıcını oluşturmaktadır. Bunlar arasında gümrük ve izin süreçleri yer almaktadır. Uygulama özetinde MSW'ye ilişkin bir adaptasyon şemasına yer verilmektedir.

- Uluslararası nakliye süreci için FAL Konvansiyonu'na uyumlu olarak küresel bir yaklaşımın geliştirilmesi hayati önem taşımaktadır. Bu faaliyetler FAL Konvansiyonu adı verilen uluslararası bir anlaşma ile düzenlenmekte olup, söz konusu anlaşma, yılda bir kez toplanan IMO'nun FAL Komitesi'nde üye devletler tarafından sürekli olarak tadil edilerek güncellenmektedir. Bu kapsamda uygulama özeti MSW'nin gelişimi için önemli bulunmaktadır.

#### IMO MSW özeti nedir ve MSW ile nasıl bir ilişkisi bulunmaktadır?

- 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren kamu makamlarının gerekli tüm bilgileri elektronik yollarla kendi ülkeleri içerisinde



“tek bir pencere” ara yüzüne aktarması gerekecektir. Bu uygulama standart düzenleme ihtiyaçlarını yerine getirmek için gereken tüm bilgiler için geçerli olmakta olup, yük beyanı, tehlikeli mal beyanı, mürettebat manifestoları, gemi detayları vb. unsurları içermektedir.

Bu kapsamda IMO ticareti kolaylaştırma ekibince, ilgili kamu makamları bünyesindeki yazılım geliştiriciler için teknik bir başvuru kılavuzu olan IMO Özeti geliştirilmiştir. Söz konusu IMO Özeti, çeşitli kamu otoritelerince talep edilen verileri uyumlaştırmakta ve değiş tokuşa ihtiyaç duyan birçok elektronik mesajın standartlaştırmaktadır. Bunlar da veri kalitesine anahtar olmakta ve bu sayede taraflar arasında uyum sağlanabilmektedir.

Denizcilikte Tek Pencere Sistemi'nin (MSW) 2024 yılı itibarıyla uygulama zorunluluğuna bağlı olarak ülkemizde geçerli olacak olan sisteme ilişkin süreç kamu kurumlarımız tarafından sürdürülmektedir.

Bu kapsamda Ticaret Bakanlığı'nca geliştirilen ilgili uygulama aracılığıyla gümrük işlemlerinde kullanılan her türlü izin, belge ve onaya ilişkin işlemlerin ve kontrollerin elektronik ortamda gerçekleştirilmesi, işlem sürelerinin kısaltılması, belgede sahteciliğin önüne geçilmesi, başvuruların standart hale getirilmesi, izlenebilirliğin artırılması, kullanıcı hatalarının ortadan kalkması, kurumlar arası entegrasyonun sağlanması, kontrollerin etkinliğinin artırılması, firmaların işlem maliyetlerinin

düşürülmesi, belge kullanımlarına ilişkin detaylı bilgiye doğrudan erişimin sağlanması amacıyla çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

Bu doğrultuda, gümrük işlemleri sırasında istenen tüm belgelerin ülkemizde tek noktadan temin edilmesi ve gümrük işlemlerinin tek noktaya yapılacak başvuru ile yürütülerek tamamlanması sağlanmakta olup, konu hakkında uluslararası gelişmeler takip edilmektedir.

#### **Kaynakça**

***Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi Resmi İnternet Adresi***

***T.C. Ticaret Bakanlığı Resmi İnternet Adresi***

**İMEAK DTO AR-GE ve Proje Geliştirme Birimi Tarafından Hazırlanmıştır**

# 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**

Evliya Çelebi Mahallesi Tersaneler Caddesi No: 23/1 Tuzla/İSTANBUL • Tel: +90 216 447 40 83 (4Hat) • www.dalsangrup.com - dalsan@dalsangrup.com

# TCG ANADOLU'DAKİ SON DURUMU BAKAN HULUSİ AKAR İNCELEDİ

Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar beraberindeki Türk Silahlı Kuvvetleri komuta kademesi ile "Dünyanın ilk SİHA gemisi" ve "Türkiye'nin en büyük savaş gemisi" özelliğine sahip TCG Anadolu'da incelemelerde bulundu.



Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, beraberinde Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Musa Avsever, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu ve Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Atilla Gülan ile TCG Anadolu gemisini ziyaret etti. Bakan Akar ve beraberindekiler, deniz kabul testlerini Marmara Denizi açıklarında sürdüren gemiye helikopterle indi. Gemiye inişinin ardından tören mangasını selamlayan Akar'a "TCG Anadolu" yazılı gemi şapkası takdim edildi. Donanma Kurmay Başkanı Tuğamiral İsmail Güldoğan'dan gemiye ilişkin brifing alan Akar, daha sonra köprü üstüne çıkarak incelemelerde bulundu. Akar, ziyarete eşlik eden komuta kademesi ile geminin savaş hareket merkezindeki incelemelerinin ardından havuz olarak adlandırılan bölümde mürettebat ve gemi inşasında görevli personelle bir araya geldi.

## HULUSİ AKAR: ORDUMUZ BÜYÜK VE KAPSAMLI TATBİKATLAR İCRA ETMEKTEDİR

Türkiye'nin, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın, uluslararası alanda kurduğu



çok boyutlu ilişkilerle özne haline geldiğini vurgulayan Hulusi Akar, etki alanının üç kıta, ilgi alanının ise bütün dünya olduğunu ifade etti. Bu süreçte, görev ve sorumlulukları artan Milli Savunma Bakanlığı'nın, Cumhuriyet tarihinin en yoğun ve en başarılı faaliyetlerini icra ettiğini dile getiren Akar, şunları kaydetti: "Bu çerçevede kahraman ve fedakar ordumuz egemenlik ve bağımsızlığımız için 'hudut namustur' anlayışıyla hudutlarımızın güvenliğini sağlamakta, terörü kaynağında yok etme stratejisi ile yurt içinde ve sınır ötesinde başta PKK/PYD-YPG, DEAŞ ve FETÖ olmak üzere terör örgütlerine karşı mücadele etmekte, denizlerimizde ve semalarımızdaki hak ve menfaatlerimizi kararlılıkla korumakta, her türlü tehdit ve tehlikeye karşı hazır olmak için büyük ve kapsamlı tatbikatlar icra etmektedir."

Savunma ve güvenlik konuları ile birlikte Ege ve Doğu Akdeniz'de son dönemdeki gelişmelere de değinen Akar, Türkiye'nin diyalogdan, barıştan yana olduğunu, iyi komşuluk ilişkileri ve uluslararası hukuk çerçevesinde görüşmeler yoluyla problemleri çözmek istediğini, her fırsatta

muhataplarına iletildiğini hatırlattı. Türkiye ve Yunanistan arasında istişari, güven artırıcı önlemler ve NATO'daki ayrıştırmaya usulleri toplantılarının olduğunu belirten Akar, "Yunanistan bu görüşmeleri yapmamakla birlikte bunların olmaması için gayret gösteriyor, sabote ediyor. Bazı siyasetler, bazı askerler, kendi iç sıkıntılarını örtmek, perdelemek için gerginliği sürekli ve bilinçli şekilde artırmaya çalışıyor. Bu konuda biz de olabildiğince tedbirli şekilde çalışmalarımızı sürdürüyoruz" ifadesini kullandı. Yunanistan'ın provokatif eylem ve söylemlerine devam ettiğini dile getiren Akar, "Her sabah kalkıp mutlaka ortaya bir şey atarak gerginlik yaratmak için ellerinden gelen gayreti gösteriyorlar" diye konuştu. Yunanistan'ın, Türkiye ile sorunlarını Türkiye-NATO, ABD, AB sorunu gibi göstermeye çalıştığını kaydeden Akar, "Hilelerini artık herkes anladı. Bu konuda herkesin daha tedbirli olacağını değerlendiriyor, bekliyoruz" dedi.

Türkiye'nin tüm söylemlerinin hukuksal gerçekliklere ve somut verilere dayandığını belirten Akar, şunları söyledi: "Buna rağmen bir sonuç alınamamasının Yunanistan kaynaklı birçok sebebi var. Yunanistan'da şu anda birçok skandal var. Dinleme skandalı, göçmen skandalı, yolsuzluklar var. Bununla birlikte Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'de başaramadığı, beceremediği ve Yunan kamuoyunun da fark ettiği başarısızlıkları var. Bütün bunları örtmek için Türkiye ile gerginliği artırmaktan medet umuyorlar. Fakat gerginlik yaratarak hayatta kalabilmelerinin mümkün olmadığını, saptırmaların da kar etmediğini görmelerini istiyoruz. Yunanistan'daki bazı belirli siyasetlerin, askerlerin yaptığı tek iş ağlamak... Devamlı ağlayarak şovenist politikalarını götürmeye ve



# BAKAN MEHMET MUŞ'TAN UZMAR TERSANESİ'NE ZİYARET

Kocaeli Serbest Bölgesi'ni ziyaret eden Ticaret Bakanı Mehmet Muş, Uzmar Tersanesi'ni de gezerek yapımı süren römorkörler hakkında bilgi aldı.



Kocaeli'de resmi görüşmelerini sürdüren Ticaret Bakanı Mehmet Muş, Kocaeli Serbest Bölgesi'nde bulunan ve dünyanın

en büyük römorkör üreticilerinden biri olan Uzmar Tersanesi'ni ziyaret etti. Bakan Muş'un ziyareti esnasında kendisine eşlik eden Uzmar Yönetim Kurulu Başkanı A. Noyan Altuğ, Bakan Mehmet Muş'un tersane ziyaretinden duyduğu memnuniyeti dile getirdi.

Türkiye'nin römorkör ve iş botu üreticilerinin dünyanın sayılı markaları arasına girdiğine dikkat çeken Noyan Altuğ, özellikle römorkör inşası konusunda Türkiye'nin lider konumda olduğunu belirtti.

Ticaret Bakanı Mehmet Muş'u, Uzmar Tersanesi'nde yapımı devam eden 4'üncü faz yatırımları, üretimde olan römorkörler ve devam eden projelerle ilgili bilgilendirdiklerini ifade eden Noyan Altuğ, "Uzmar filosu için inşa ettiğimiz Uzmar 2, 4 ve 6 römorkörlerimizi inceledik. Yeni yatırımlarımız sayesinde iki katına çıkardığımız üretim kapasitemizi yerinde gösterme fırsatına nail olduk. Kendilerine tersanemizi ziyaret ederek bizi onurlandırdıkları için teşekkür ediyorum" dedi.

## ULAQ SİDA'NIN MOTORU YERLİLEŞTİRİLİYOR

Türkiye'nin Silahlı İnsansız Deniz Aracı ULAQ'a ilk defa TÜMOSAN imzalı yerli motor entegre edildi.

TÜMOSAN tarafından milli imkanlarla geliştirilen dizel marin motoru, Ares Shipyard ile Meteksan Savunma tarafından geliştirilen ULAQ Silahlı İnsansız Deniz Aracı'na entegre edildi. ULAQ'ın yerli motorla test faaliyetlerinin, kısa süre içerisinde başlaması bekleniyor.

Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından seri üretimine başlanıldığı açıklanan Silahlı İnsansız Deniz Aracı ULAQ'ta kullanılacak TÜMOSAN üretimi yerli dizel marin motorların için sözleşme imzalanacağını, 1 Eylül 2022'de açıklamıştı. Söz konusu motorun ULAQ SİDA'ya entegrasyonu gerçekleştirildi.

Milli imkanlarla geliştirilen ULAQ SİDA'nın yerlilik oranı, yerli motor hamlesiyle rekor seviyelere çıkarılıyor. Seri üretim faaliyetleri başlayan ve kısa süre içerisinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmesi planlanan

ULAQ SİDA, farklı konfigürasyonları ile Mavi Vatan'da nöbet tutacak.

Yurtdışından da yoğun ilgi ile takip edilen ULAQ SİDA'nın motorunun yerleştirilmesiyle beraber, tüm ihracat kısıtlamalarının önüne geçilmiş oldu. Aynı zamanda yerli ve milli imkanlarla üretilen motorlar, yurtdışından ithal edilen motorlara kıyasla çok daha rekabetçi.

### ULAQ SİDA

400 kilometreyi aşabilen seyir menziline, saatte 70 kilometrenin üzerinde sürat kabiliyetine, gündüz/gece görüş imkânlarına, otonom seyir algoritmalarına, kriptolu ve elektronik harp korumalı haberleşme altyapısına sahip ve gelişmiş kompozit malzemeden üretilen ULAQ SİDA; Keşif, Gözetleme ve İstihbarat, Su Üstü Harbi (SUH), Asimetrik Harp, Silahlı Eskort ve Kuvvet Koruma, Stratejik Tesis Güvenliği gibi görevlerin icrasında



karadan mobil araçlarla ve karargâh komuta merkezinden veya yüzer platformlardan kullanılabilir.

İnsansız deniz araçları alanında ARES Tersanesi ve Meteksan Savunma tarafından başlatılan projenin; istihbarat toplama, mayın avlama, denizaltı savunma harbi, yangın söndürme ve insani yardım/tahliye amaçlı konfigürasyonlarının üretimi devam ettirilecek.



# BAKAN AKAR MİLLİ DENİZALTI PİRİ REİS'TE İNCELEMELERDE BULUNDU

“Reis” sınıfı denizaltılardan Piri Reis'te incelemelerde bulunan Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar ve kuvvet komutanları, “Reis” sınıfı denizaltılardan Piri Reis'te incelemelerde bulundular. 3 Ocak itibarıyla deniz kabul testlerine başlayan Piri Reis'in üst güvertesine gelişinde denizcilik geleneklerine uygun olarak “silistre” adı verilen denizci düdüğü çalınarak karşılandı.



Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar Akar, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Musa Aysever, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu ve Hava Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Atilla Gülan ile Donanma Komutanlığı'nda inceleme ve denetlemelerde bulundu. Denizaltı Filosu Komutanlığı'na da giden Bakan Akar, “Yeni Tip Denizaltı Projesi” kapsamında yapımı devam eden “Reis” sınıfı denizaltılardan Piri Reis'te incelemelerde bulundu. Akar, 3 Ocak itibarıyla deniz kabul testlerine başlayan Piri Reis'in üst güvertesine gelişinde denizcilik geleneklerine uygun olarak “silistre” adı verilen denizci düdüğü çalınarak karşılandı. Personeli selamlamasının ardından denizaltıya inen Bakan Akar, denizaltı komutanından devam eden deniz kabul testleri ve faaliyetlere ilişkin bilgi aldı, denizaltı personeli ile bir araya geldi.

## BAKAN HULUSİ AKAR BAHRİYELİLERLE BİR ARAYA GELDİ

Yeni denizaltının hayırlı olması temennisinde bulunan Bakan Akar, “Önümüzdeki



dönemde önemli, kapsamlı görevler sizleri bekliyor. Ege'de, Doğu Akdeniz'de, Kıbrıs'ta hak ve menfaatlerimizi koruma ve kollama konusunda geri adım atmamız söz konusu olamaz. Haklarımızı çiğnetmedik, çiğnetmeyeceğiz” diye konuştu. Bakan Akar beraberindeki TSK komuta kademesi ile daha sonra Deniz Harp Merkezi Komutanlığı'na geçerek bahriyelilerle bir araya geldi. Bugüne kadarki başarılı çalışmalarından dolayı personeli tebrik eden Akar, bölgedeki ve dünyadaki gelişmelere dikkati çekerek, kritik bir dönemden geçildiğini ifade etti.

Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Türkiye ve Yunanistan arasındaki sorunlara da değinerek, sorunların çözümü ve gerginliğin giderilmesi için barışçıl yol ve yöntemlerin, diyalogun önemine vurgu yaptı. “Türkiye'nin Yunanistan'a yönelik tehdit olduğuna” dair bazı Yunan yetkililerin söylemlerini de eleştiren Akar, “Biz Türkiye olarak kimseyi tehdit etmedik. Yunanistan'ı hiç etmedik. Türkiye güçlü, güvenilir, etkin bir müttefik. Güçlü Türkiye, güçlü TSK, güçlü NATO, güçlü ittifak... Bunu herkesin



bilmesini istiyoruz” şeklinde konuştu. Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Türk Deniz Kuvvetleri'nin dünyada saygın bir yeri bulunduğunu vurgulayarak; “Bir taraftan Deniz Kuvvetlerimizin kahraman mensuplarının bilgisini, tecrübesini takviye ederken, diğer taraftan da Sayın Cumhurbaşkanımız'ın liderliği ve desteğiyle en ileri teknolojiye sahip gemiler, ileri teknoloji ürünü araç, gereç, silah, malzeme ve mühimmat ile Deniz Kuvvetlerimizi teçhiz etmeye, donatmaya gayret gösteriyoruz. İnşallah bundan sonra da çok daha ileri düzeyde bir Deniz Kuvvetleri ile ülkemizin, 85 milyon vatandaşımızın hakkını, hukukunu denizlerimizde korumaya devam edeceğiz” dedi.

Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında yapımı devam eden “Reis” sınıfı denizaltılar, batarya teknolojisi, yüksek dayanıklılık ve kompakt dizaynı ile dikkati çekiyor. Düşük gemi gürültü seviyesi, modern sensör, silah ve savaş yönetim sistemine sahip bu denizaltılara Akya yeni nesil ağır sınıf torpidoları ve Atmaca gemisavar füzelerinin de entegrasyonu planlanıyor.

# SİNOP 18 KRUVAZİYER GEMİYE EV SAHİPLİĞİ YAPACAK

Karadeniz'in önemli doğal liman kentlerinden Sinop, bu yıl 18 kruvaziyere ev sahipliği yapmaya hazırlanıyor. Geçen yıl Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 14 yolcu gemisine ev sahipliği yapan kent, bu yıl ise 18 kruvaziyer gemi ile gelecek misafirlerini ağırlayacak.



Üç tarafını çevreleyen uzun ve temiz sahilleri, 2 bin 500 yıllık tarihi surları ve doğal güzellikleriyle bölgesinin cazibe merkezleri arasında yer alan Sinop, kruvaziyer turizmindeki

iddialı konumunu bu yıl da sürdürmeyi hedefliyor. ABD'nin Miami kentinde 2009 yılında yapılan zirvede kruvaziyer gemileri ağına dahil edilen, geçen yıl Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre 14 yolcu gemisine ev sahipliği yapan kent, bu yıl ise 18 kruvaziyer gemi ile gelecek misafirlerini ağırlayacak.

2023 yılı için 18 kruvaziyerin Sinop'a gelmek üzere rezervasyon yaptırdığını söyleyen İl Kültür ve Turizm Müdürü Metin Süren, rezervasyon yaptıran gemilerin henüz seferlerine başlamadığını, seferler öncesi Sinop'un tüm paydaşları olarak gelecek turistlere en iyi hizmeti verebilmek için bazı çalışmalar yaptıklarını ifade etti. Çalışmalar kapsamında turistler için ilçelerin de aralarında bulunduğu yeni turizm rotası belirlediklerine işaret eden Süren, "Şehir merkezindeki kültür rotasını günümüze uygun teknolojik altyapıyla hazır hale getiriyoruz. Aynı şekilde doğa turuyla ilgili de ulaşılabilirlik konusunda çalışmalarımız devam ediyor. Talep gelmesi halinde ilçelerimizle ilgili de kültür ve doğa rotalarını belirliyoruz. Bir haftalık gezi turlarımızı planlamış durumdayız" dedi.

Bilgi levhalarını Türkçe, İngilizce, Rusça ve Arapça olarak dört dilde hazırladıklarını; kültür ve doğa rotasıyla ilgili bilgilendirmelerin bu diller üzerine yapıldığını söyleyen Süren, bununla birlikte valilik, esnaf odası ve diğer sektör paydaşlarıyla beraber alınan karar gereğince Rusça kursların başlayacağını açıkladı. Süren, Avrupa'nın farklı ülkelerinden yolcu gemilerinin geleceğini sözlerine ekledi.



Lighthouse Ship Brokers Ltd.



*Sale and Purchase  
New Building  
Demolition*

*Shipbrokers & Consultants since 2006*

*Our light is your guidance...*

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

# TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU DÜNYADA 14'ÜNCÜ SIRAYA YÜKSELDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Türk bayraklı deniz ticaret filosunun geçen yıl, 2021'e kıyasla bir basamak daha yükselip, dünyada 14'üncü sıraya çıktığını belirterek, "Yaptığımız yatırımlarla üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizi, denizcilik sektöründe ilk sıralara yükseltmek için durmadan çalışmayı sürdüreceğiz" ifadesini kullandı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu yaptığı yazılı açıklamada, denizcilik sektöründeki son gelişmeleri değerlendirdi. Karaismailoğlu, ulaşımın her modunda olduğu gibi denizcilik sektöründe de yatırımların hızla devam ettiğini, bu yatırımların karşılığını almaktan da gurur duyduklarını açıkladı.

2012 yılından itibaren azalma eğilimine giren 1000 groston (GT) ve üzeri Türk Bayraklı Deniz Ticaret Filosunun Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, gemi sahibi ve işleticilerin ortak çalışmasıyla 2020 sonrasında tekrar büyüme trendine girdiğini belirten Karaismailoğlu, "2021'de 5 milyon 761 bin DWT olan Türk deniz ticaret filosu,

2022 itibarıyla 687 bin 777 DWT artarak 6 milyon 449 DWT'ye, gemi sayımız ise 413'e ulaştı. Cumhuriyet'imizin 100'üncü yılında bu artış trendini devam ettirerek daha da büyüyeceğiz" değerlendirmesinde bulundu.

Gemi cinslerinde hem gemi sayısında, hem de tonajda en yüksek artışın kimyasal tankerlerde görüldüğü bilgisini veren Karaismailoğlu, Türk sahipli kimyasal tankerlerin tonaj olarak da 290 bin 632 DWT'ye yükseldiğini aktardı. 2021 yılı sonu itibarıyla Türk sahipli deniz ticaret filosunun yaklaşık 31 milyon DWT ile 15'inci sırada yer aldığını hatırlatan Karaismailoğlu, Türkiye'nin geçen yıl bir önceki yıla göre



bir sıra yükselerek 14'üncü sıraya çıktığını kaydetti.

Karaismailoğlu, 2022'de toplamda Türk bayraklı ve Türk sahipli filonun, DWT bazında yaklaşık yüzde 30'luk artış gösterdiğini ve 41 milyon DWT taşıma kapasitesini aştığını vurguladı. Türk Bayrağı'nı dalgalandıran gemi tonajının artışa geçmesinden memnuniyet duyduklarını vurgulayan Karaismailoğlu, şunları kaydetti: "Çalışmalarımız geçen yıllarda olduğu gibi 'Türkiye Yüzyılı'nda da hız kesmeden devam edecek. Yaptığımız yatırımlarla üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizi, denizcilik sektöründe ilk sıralara yükseltmek için durmadan çalışmayı sürdüreceğiz. Sadece bugünü düşünerek değil, geleceğimizi düşünerek adımlar atıyoruz. Bizim attığımız bu adımlarla ülkemizin ticareti gelişecek, yeni istihdamlarla birlikte ihracatı yeni rekorlar kıracaktır".



# KOSDER ÜYELERİ KAHVALTIDA BULUŞTU

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) üyeleri, 11 Ocak Çarşamba günü kahvaltılı sohbet toplantısında bir araya geldi.



Üye buluşmaları kapsamında Sheraton Grand İstanbul Ataşehir'de gerçekleştirilen etkinlikte; Nişantaşı Üniversitesi Ekonomi ve Finans Anabilim Dalı Dr. Öğretim Üyesi Tuğberk Çitilci, Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker, Navis Danışmanlık Koordinatörü Engin Koçak ve Bridge Denizcilik'ten Şendoğan Göksu panelist olarak yer alırken panelin moderatörlüğünü de KOSDER Akademi'den sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Özcan üstlendi.

Organizasyonun açılış konuşmasını yapan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, üyelere katılımlarından

faaliyetlerin başlıca mimarının KOSDER üyeleri olduğunu vurguladı.

Denizci sivil toplum kuruluşu olmanın yüklediği sorumlulukları KOSDER üyeleriyle birlikte dayanışma içerisinde en iyi şekilde yerine getirmeye çalıştıklarını söyleyen Başkan Kalkavan Sesel, daima daha iyiyi ve daha güzeli hedeflediklerini kaydetti.

## “KOSTER TAŞIMACILIĞI TÜRK VE DÜNYA EKONOMİSİNİN EN ÖNEMLİ DEĞERLERİ ARASINDADIR”

Koster taşımacılığının sadece bir sektörel faaliyet alanı olmanın ötesinde Türk ve



olarak temsil ettiğimiz koster armatör ve işletmecilerinin sorunlarına çözüm bulmaya, koster taşımacılığına katma değer sağlamaya, bunu yaparken de gelişerek, faydalı çalışmalara imza atmaya çalışarak, yol haritamızı çizmeye gayret gösteriyoruz.

Özellikle; derneğimizin sektörel bilgi kaynağı olan KOSDER Akademi'nin çatısı altında gerçekleştirdiğimiz söyleşi ve eğitimler aracılığıyla; denizcilerimizin ve geleceğin denizcileri olan öğrencilerimizin en doğru ve en güncel bilgiye ulaşmalarına imkân tanıyoruz.” Panelistlere teşekkürlerini sunan Başkan Pınar Kalkavan Sesel, “Küresel ekonominin ve denizciliğimizin başlıca gündem maddelerinin ele alınacağı panelimizle alanında uzman konuşmacılarımızın 2023'e dair değerlendirmelerini ve öngörülerini dinleyeceğiz. Kendilerinin aktaracakları değerli bilgilerin; 'denizlerde ışığımız ve başarıya giden yolda da yardımcımız' olmasını temenni ediyorum” dedi.

Açılış konuşmasının ardından organizasyonun panel bölümüne geçildi. Panelde ilk olarak Dr. Öğretim Üyesi Tuğberk Çitilci, küresel ekonomide 2023 beklentileri hakkında bir sunum gerçekleştirdi. Panelin ikinci konuşmacısı olan Navis Danışmanlık Koordinatörü Engin Koçak, koster navlun piyasalarına ilişkin değerlendirmelerini aktardı. Bridge Denizcilik'ten Şendoğan Göksu da



dolayı teşekkürlerini ileterek, KOSDER'in attığı her adımın, ortaya koyduğu her çalışmanın ve gerçekleştirdiği tüm

dünya ekonomisinin en önemli değerleri arasında yer aldığını dile getiren Sesel, sözlerini şöyle sürdürdü: “KOSDER



# GİSBİR DIŞ İLİŞKİLER KOMİSYONU EKOL ÖĞRENCİLERİYLE BULUŞTU

Kurulduğu 1997 yılından bu yana tecrübesi ve çağın ihtiyaçlarına uygun teknolojik altyapısı ile Türk denizcilik sektörü için yetişmiş personel eğitmeye devam eden Ekol Denizcilik Eğitim Kurumu, GİSBİR Dış İlişkiler Komisyonu'nun 2023 yılı Ocak ayı toplantısına ev sahipliği yaparak, gemi inşa sektörünün önde gelen isimlerini öğrenciler ile buluşturdu.



Ekol Denizcilik Fahrettin Küçükşahin Konferans Salonu'nda gerçekleşen buluşmaya; GİSBİR Yönetim Kurulu Üyesi ve Dış İlişkiler Komisyonu Başkanı Nurettin Çalışkan, Ekol Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı ve GİSBİR Dış İlişkiler Komisyonu Üyesi Abdülvahit Şimşek ile Türk Loydu Dış İlişkiler Bölümü Müdürü Mehmet Avcı ve Komisyon Üyesi Ahmet Şamlıoğlu'nun yanı sıra Ekol Denizcilik Eğitim Kurumu öğretim görevlileri ve öğrenciler katıldı.

Ekol Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek'in ev sahipliğinde gerçekleşen buluşmada GİSBİR ve faaliyetlerini açıklayan sunuma ilaveten komisyon başkanı ve üyeleri de açıklamalarda bulundular. Bu bağlamda öğrenciler de staj ve gemi inşa sektörü ile ilgili akıllarındaki soruları uzmanlara sordu.

## ÇALIŞKAN: VİZYONUNUZU DAİMA GENİŞ TUTUN

Buluşmada öğrencilere seslenen GİSBİR Yönetim Kurulu Üyesi ve Dış İlişkiler Komisyonu Başkanı Nurettin Çalışkan, "GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran'ın vizyonu ile Dış İlişkiler Komisyonu olarak yurtdışında sektörümüzü en geniş ve etkili şekilde temsil ediyoruz. Siz gençlere en büyük tavsiyem vizyonunuzu daima geniş tutun ve yabancı dilinizi



kariyerinize başlamadan önce iyi seviyelere getirin" ifadelerini kullandı. Çalışkan, kendi deneyimlerini de ilave ederek öğrencilere meslek yaşantılarında iş ayrımı yapmamalarını, yaptıkları işte en iyi olmayı hedeflemelerini, dünyayı yaşayıp görmelerini ve sonrasında tüm donanımlara sahip olarak ülkemize dönmelerini, bilgi, beceri ve tecrübelerini burada kullanmalarını tavsiye etti.

## ŞİMŞEK: BİLGİ VE ÇALIŞKANLIĞINIZ İLE FARK YARATMAYA ÇALIŞIN

Abdülvahit Şimşek ise öğrencilere hitaben bu tarz etkinliklerin devam edeceğini belirterek, "Sizlerden beklentilerimiz büyük. Yaşamakta olduğumuz Ukrayna-Rusya Savaşı tüm olumsuzluklarına karşın Türk gemiadamları için yeni fırsatlar yaratmıştır. Bugün dünyanın her yerinde çalışkanlığı, azmi ve yaratıcılığı ile takdir gören Türk gemiadamına büyük bir ihtiyaç var. Sektörde belli bir yere gelmek için 50-60 bin civarında olan aktif gemiadamı sayımızın 250 bin civarına çıkması bir zorunluluktur.

Bu camianın bir bireyi olarak dünya genelinde görev yapabilmek üzere siz de İngilizcenizi geliştirin, bilgi ve çalışkanlığınız ile fark yaratmaya çalışın. Kendinizi kesinlikle kısıtlamayın unutmayın ki gemide



veya karada yani sektörün her yerinde sizler gibi yetişmiş bireylere büyük ihtiyaç var" diye konuştu.

## AVCI: MESLEK HAYATINIZIN BİR BÖLÜMÜNDE TÜRK LOYDU'NDA GÖREV YAPABİLİRSİNİZ

Daha sonra söz alan Türk Loydu Dış İlişkiler Bölümü Müdürü Mehmet Avcı denizcilik sektörünün gemi inşa sektörü ile beraber dengeli ve planlı bir şekilde büyümekte olduğunu, dünya çapında kabul görmek için standardizasyon ve kuralların oluşturularak mutlak surette uygulanması gerektiğini söyledi. Bu ihtiyaca cevap vermek üzere teşkil edilen Türk Loydu'nun gerek sivil, gerekse askeri gemilerimizin klaslanmasında otorite olarak görev yaptığını ve dünya çapında kabul görmeye başladığını ifade etti. Burada da yabancı dile hakim, yüksek mesleki donanıma sahip personel ihtiyacının bulunduğu ve öğrencilerin meslek hayatlarının bir bölümünde Türk Loydu'nda da görev yapabileceklerini açıkladı.

Soru cevap bölümünün ardından Ekol Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek, GİSBİR Dış İlişkiler Komisyonu Başkanı Nurettin Çalışkan'a günün anısına plaket takdim etti ve hatıra fotoğrafı çekildi.

# ALKMAR VE VR MARITIME SİNERJİ ORTAKLIĞI ANLAŞMASINA İMZA ATTI

Alkoç Gruba bağlı Alkmar, Hindistan merkezli dünyanın birçok coğrafyasında faaliyet gösteren VR Maritime ile sinerji ortaklığına gitti ve karşılıklı iş birliğine yönelik anlaşma, Alkoç Grup Merkezi'nde imzalandı.



Denizcilik sektöründe dinamik ve vizyonel yapısı ile özellikle global projelerde adından sıkça söz ettiren Alkoç Gruba bağlı Alkmar, Hindistan Merkezli olup dünyanın birçok coğrafyasında faaliyet alanları

bulunan VR Maritime ile sinerji ortaklığına gitti ve karşılıklı iş birliğine yönelik anlaşma, Alkoç Grup merkezinde imzalandı. Dökme yük gemileri, tankerler, konteyner gemileri, MPP, PSV, LPG, LNG ve FSRU yönetiminde geniş bir deneyime sahip farklı gemi türleri için birinci sınıf gemi işletmeciliği yapan Alkoç Grup, işletmeciliğinin yanı sıra tamir-bakım tutum, yeni inşa, kiralama, danışmanlık, satın alma ve sörvey hizmetleri ile birlikte, gemi acenteliği, uydu haberleşme ve iletişim sistemleri çözümleri alanlarında da gösterdiği faaliyetlerle VR Maritime'in hizmet alanlarıyla kesişti ve bunu bir işbirliğine dönüştürdü.

Hindistan'daki bilinen gemi yönetim firmalarından VR Maritime, 12 yıldır kendi alanında başarılı işlere imza atıyor. Finansal güçleri ve ticari markalarının bilinirliği sayesinde, sadece gemi sahiplerinin değil, aynı zamanda denizcilerin de haklarını gözeterek ve taleplerine hizmet ederek yol almış bir firmadır. VR Maritime, bugün, geldiği noktada 18.000'den fazla denizciye iş imkanı sağlamaktadır. Müşterilerine global bazda hizmet veren firma, özellikle 2020 yılında COVID salgını esnasında mürettebat değişikliğinin güçlük arz ettiği dönemde armatörler, gemi insanları, liman acenteleri ve özellikle gemi sahiplerinin takdirini kazanmıştı. Alkoç ve VR Maritime bu noktadan sonra, özellikle Türkiye, Hindistan ve Singapur'da, personel yönetimi, acentecilik, yetkilendirme, personel eğitimi, seyahat acenteciliği, teknik yönetim, teknik servis, gemi kiralama, satın alma, yedek parça, yeni inşaa, tamir, bakım, balast water sistemleri, geri dönüşüm ve uydu haberleşme konularında proje geliştirmeye ve iş birliğine devam edecek.

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

# LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE DEV İŞ BİRLİĞİ İÇİN İMZALAR ATILDI

Türk lojistik sektörünün üç büyük ve köklü sivil toplum kuruluşu sektör için önemli bir adım attı. Demiryolu Taşımacılığı Derneği, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği arasında 12 Ocak Perşembe günü iş birliği protokolü imzalandı.



Demiryolu Taşımacılığı Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ercan Güleç, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir ve Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı (UTİKAD) Ayşem Ulusoy, TÜRKLİM Dernek Ofisi'nde bir araya geldi. Derneklerin Yönetim Kurulu ve İcra Kurulu Üyelerinin de katıldığı ve TÜRKLİM ev sahipliğinde gerçekleşen toplantı sonucunda iyi niyet ve iş birliği protokolüne imza atıldı. Bu kapsamda DTD, TÜRKLİM ve UTİKAD lojistik sektörünün gelişimine katkı sağlayacak projeler geliştirmek ve mevcut sorunlara ortak akılla çözümler üretebilmek için önemli bir adım attı.

Protokol kapsamında taşımacılık ve lojistik ile ilgili konular başta olmak üzere tarafların mutabakatı ile belirlenecek her türlü konuda aşağıda belirtilen şekilde ortak çalışma ve iş birliğinde bulunulması kararına varıldı. Tarafların ortak çalışma ve iş birliği yapabileceği konular şöyle;

- Sektör Gelişimine Katkı Sunulması: İntermodal taşımacılık çözümlerinin

geliştirilmesi desteklenecektir. Gerekliğinde taraflar arasında bu konularda çalışma komiteleri kurulabilecektir.

- Bilgi Alışverişinin Yapılması: Taraflardan her biri, özellikle haber bültenleri, basın açıklamaları, iş ve sektör raporları ve sektörel istatistikler şeklinde ve tarafların karşılıklı faydaları doğrultusunda planlanan faaliyetler hakkında karşılıklı bilgi paylaşmaya özen gösterecektir. Bu tür bilgiler taraflar arasında ücretsiz olarak değiş tokuş edilecektir.

- İş Bağlantılarının Tanıtımı: Her bir taraf diğer tarafı tanıtım ve bilgilendirme etkinliklerine davet edecektir. Lojistik ve taşımacılık faaliyetleri kapsamında sektörlerinin ve üyelerinin yararına iş birliğini, iletişimi ve ortak çalışma kültürünü geliştirmeye özen göstereceklerdir.

- Proje ile İlgili İş Birliği: Taraflar başta AB ve Dünya Bankası olmak üzere benzer başka kurum ve kuruluşlar tarafından destekli proje ve hibe fırsatları konusunda iş birliği ve fırsat paylaşımları konusunda birbirlerini

bilgilendirmeye özen göstereceklerdir.

- Konferanslara ve Etkinliklere Katılım: Taraflar, üyelerini belirledikleri çalıştaylara, konferanslara ve özel etkinliklere ücretsiz olarak veya indirimli fiyatlarla katılmaya davet edecek, taraflardan her biri kendi seyahat masraflarından kendisi sorumlu olacaktır. Taraflar, talep olması halinde düzenledikleri kendi etkinliklerinin ve/veya önemli konuların kendi sosyal medya hesaplarından da duyurulması konusunda özen gösterecekler, bu konuda birbirlerine destek olacaklardır.

- Ortak Temsil: Taraflar, ihtiyaç halinde başta kamu kurum ve kuruluşları olmak üzere ortak temsilde bulunmaya, ortak sorunların birlikte görüşülmesine özen göstereceklerdir. Tarafların ortak temsil kararı almaları halinde ilgili ziyaretten ve/veya görüşmeden önce ilgili ortak temsilin gündemi belirleyecek, mümkün olduğunca ortak konularda iş birliği içinde ortak hareket etmeye özen göstereceklerdir.

İş birliği çerçevesinde 12'nci Kalkınma Planı ile ilgili ortak hareket edilmesi kararı da alındı.

## GÜLEÇ: İŞ BİRLİĞİMİZE İNANCIMIZ TAM

İmza töreni sonrası açıklama yapan Demiryolu Taşımacılığı Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Ali Ercan Güleç, "Son yıllarda yaşanan pandemi ve sıcak çatışmalar lojistik kanallarında büyük aksamalara neden olurken, üretim merkezlerinin değişmesine de sebep oldu. Bu yaşananlar ülkemize bir lojistik merkezi olma fırsatı yanında önemli bir üretim merkezi olma fırsatı da verdi. Bu noktada lojistik sektörünün önemli üç



# GEMİLERİN İSTANBUL BOĞAZI'NA SALDIĞI EMİSYONLAR HESAPLANACAK

İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü'nün yürüteceği projeye İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin saldığı emisyonlar hesaplanacak.



“İstanbul Boğazı'ndan Geçen Gemilerden Hava Emisyon Envanteri Analizi” Projesi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü ile Güney Kore Ulusal Araştırma Vakfı (NRF) işbirliğinde ocak ayı içinde başlatılacak ve iki yıl sürecek. TÜBİTAK destekli proje kapsamında ilk etapta İstanbul Boğazı'nda farklı noktalara yerleştirilecek sensörlerle gemilerin saldığı çevreye zararlı emisyonlar hesaplanacak.

Projenin ayrıntılarını anlatan İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Müdürü ve projenin yürütücüsü Prof. Dr. Cem Gazioğlu, yılda ortalama yaklaşık 40 bin geminin İstanbul Boğazı'nı kullanarak Türk boğazlar sistemine girişi yaptığını söyledi. Gemilerden kaynaklı baca gazı emisyonlarının hesaplanması gerektiğini belirten Gazioğlu, “Dünyamız artık bu çeşit emisyonlara karşı çok duyarlı, belli tolerans sınırlarına geldik. Esasen bu, Türkiye'nin boğazlar konusundaki hakimiyetini de pekiştirecek diye düşünüyoruz. Burası sonsuz bir kaynak değil, buradan geçecek gemilerin bir sınırının olması gerektiğini düşünüyoruz. Bu sınırı koyabilecek maddelerden birisi de emisyonlar. Dünyada artık ne kadar üretim yaptığınızdan çok, bu üretimi nasıl yaptığınız ve nasıl naklettiğiniz önemli” diye konuştu.

Çevre şartlarının hiçe sayıldığı üretim ve lojistik anlayışının artık terk edildiğine dikkati çeken Gazioğlu, kaynakların doğru ve

sürdürülebilir şekilde yönetilmesi, çevreye duyarlı üretim yapılması ve ürünlerin çevreye duyarlı şekilde nakledilmesi gerektiğini, Türk Boğazlar sisteminin de bu anlamda önemli bir lokasyon olduğunu vurguladı. Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hakimiyetini çevre boyutunda da göstermesi gerektiğine dikkat çeken Gazioğlu, bunun araştırma projeleriyle mümkün olduğunu kaydederek, “Boğaz'da belli noktalara yerleştireceğimiz sensörler, gemi kaynaklı emisyonları hesaplamamızı sağlayacak. Biz zaten bir hesap yöntemi geliştirmiş durumdayız ama o hesap yöntemi oradan geçen geminin ana makinesine göre bir yaklaşım içeriyor. Bizim buradaki ana yaklaşımımız, ‘Gemi geçtikten sonra ne kadar emisyon bıraktı?’ üzerine. Sensörler vasıtasıyla gemi geçtikten sonra bunu değerlendirebileceğiz. Biraz daha rafine bir sonuç elde etmeyi bekliyoruz” dedi.

Ölçümlerin ilk olarak İstanbul Boğazı'ndaki üç noktadan başlayacağını, ancak bu sayının artabileceğini söyleyen Gazioğlu, Güney Kore'nin bu konuda geliştirdiği bir sistem olduğunu, kendilerinin de söz konusu sistemi Türk Boğazlarına adapte ettiklerini söyledi. Güney Kore'nin sistemini değerlendiren Gazioğlu, “Onların geliştirdiği sistem doğal su geçişlerinde gemilerin olduğu bir sistem, şehirleşmenin olmadığı yerlerde çalışan sistemlerdi.

Biz ne yazık ki, etrafında yaklaşık 15 milyon insanın yaşadığı bir şehirden bahsediyoruz ve şehrin de bir emisyon kaynağı var. Buradaki emisyon kaynağımız yerel trafik unsurları. Gemi geçtiğinde bu emisyonları nasıl ayırt edeceğiz? Temel olarak boğazdan geçen gemilerin o anlık datasını da gireceğimiz sistemden bahsediyoruz. Teorik olarak bazı çalışmalar yaptık, onu pratiğe dökeceğiz” açıklamasında bulundu.



Yerel unsurların bütün motor bilgilerine sahip olduklarını, ancak transit geçiş yapan gemilerin motor hacimlerini bilmediklerini, bu durumun kendileri açısından en büyük sıkıntı olduğunu dile getiren Gazioğlu, “Geminin ana makinesini bir şekilde öğrenebilirsiniz ama yardımcı makine dediğimiz jeneratörler var. Bunlar bizim şehir hatları vapurlarının motoru kadar yakıt harcıyorlar, o yüzden gemi geçtikten sonra bıraktığı etkiyi hesaplamak istiyoruz” ifadelerini kullandı.

## GAZIOĞLU: “FARKLI YAKIT TÜRLERİNE GEÇMEK GEREKİYOR”

Denizcilik sektörünün iklim krizinin sonuçlarına katlanmak zorunda olduğu görüşünü paylaşan Gazioğlu, sektörde eski üretim tekniklerinin zamanla terk edileceğini, gemilerin farklı yakıtlar kullanmasının söz konusu olabileceğini vurguladı. Kısa mesafeli taşımacılıkta elektrikli motorlar üzerine bir dönüşüm beklendiğinin ancak büyük tonajlı gemiler için bu dönüşümün çok kolay olmadığını altını çizen Gazioğlu, “Elektrikli bir geminin aylarca seyirde olması çok kolay değil. Farklı yakıt türlerine geçmek gerekiyor, buna göre gemi makinelerinin üretilmesi gerekiyor. Halihazırdaki gemilerin bu dönüşümü yapması mümkün değil. O yüzden gemicilik sektörüne bir hedef konulacak, zaman içinde gemilerin dönüştürülmesi istenecek” değerlendirmesinde bulundu.

# SANMAR TERSANELERİ ARALIK AYINDA 8 RÖMORKÖR TESLİM ETTİ

Sanmar yeni yıla, 8 römorkör teslim ederek girdi. Yeni nesil, çevre dostu römorkörlerin teslimatları İtalya, Dominik Cumhuriyeti, Avustralya ve Türkiye'deki sahiplerine yapıldı.



Teslimatların ilk dördü, Robert Allan Ltd'nin Sanmar'a özel RAMPARTS 2400SX tasarımı Boğaçay sınıfı römorkörler. Çevre dostu römorkörlerden LILLIAN MAC, Avustralya'ya teslim edilen ilk

RAMPARTS 2400SX MK II römorkör olurken, CITTA DI AUGUSTA ve CITTA DI SIRACUSA İtalya'da faaliyet gösterecek. RAMPARTS 2400SX sınıfı SVITZER ISABELA ise Dominik Cumhuriyeti'nde çalışmak üzere Svitzer'e teslim edildi.

Aralık 2022'de teslim edilen römorkörlerden üçü ise aynı dizaynerin RASCAL 1800 tasarımına dayanan, modern, yüksek performanslı ve daha küçük gemilere manevra yapmak üzere tasarlanmış Yeniçay sınıfı römorkörleri oldu. WALBURR ve MUYYAAR olarak adlandırılan römorkörler yine Avustralya'ya, Cape York Yarımadası'na teslim edildi. Yeni sahipleri tarafından ADAKALE olarak adlandırılan üçüncü RASCAL 1800 serisi römorkör ise Türk operatör Marin Römorkör'e teslim edildi.

Teslim edilen en sonuncu römorkör, Türk operatör Yalpaş'a satışı gerçekleştirilen ve yeni sahipleri tarafından YALOVA 5 olarak adlandırılan, Robert Allan Ltd'nin Sanmar'a özel RAPPORT 1900SX tasarımı Bozçay sınıfı römorkör oldu. 2022'nin son döneminin oldukça yoğun geçtiğini kaydeden Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün; "Bir ayda 8 adet römorkör teslim etmek büyük bir başarı ve emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Geçtiğimiz yıl Sanmar için iyi bir yıldır. 2022 yılında dünya genelindeki müşterilerimize 30 adet römorkör, on adet de palamar ve pilot botu teslim ettik. 2023 yılı boyunca da teknoloji ile birlikte çevreye duyarlı römorkörler üretmeye devam edeceğiz" diye konuştu.



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



"Authorised Service Agent for Mac Gregor  
VDR- SVDR, Blu Traker SSAS-LRIT and SRC Epirb-Sart"

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



# KARADENİZ'İN YENİ TİCARET MERKEZİ KARASU LİMANI 6 YAŞINDA

ICA IC İÇTAŞ Altyapı ve İşletme iştiraklerinden biri olan IC Karasu Limanı bu yıl 6'ncı yaşını kutluyor.



Şirketten yapılan açıklamaya göre, Karasu Limanı, işletmeye geçtiği 2017'den itibaren birçok farklı yüke ve müşteriye hizmet vererek, geniş hinterlandı ile ülke ekonomisine yaklaşık 8,97 milyar dolar ticaret hacmi sağladı. Karasu Limanı, 5 kıtadaki 40'tan fazla ülkeyle olan ticareti ile Türkiye ekonomisinde önemli bir rol üstlendi. İlk yıllar sadece genel kargo yüklerine hizmet veren liman, yük grafiğini her yıl yukarı yönlü artırdı. Farklı yüklere hizmet verebilmek adına 2019'da başlatılan Ro-Ro seferleri ile Karasu Limanı, özellikle Ukrayna, Rusya ve Türk Cumhuriyetleri'ne alternatif bir çıkış kapısı olarak ciddi bir cazibe merkezi haline geldi. Açıklamada görüşlerine yer verilen IC Karasu Liman Müdürü Gökçen Erdem, Karasu Limanı'nın 6 yıldır yük grafiğini sürekli yukarıya taşıdığını, ithalat ve ihracatçı firmalar için talep gören, çözüm ortağı olan bir cazibe merkezi haline geldiğini belirtti.

Ro-Ro seferlerine talebin artması ile Ro-Ro sayılarında hızlı bir yükseliş grafiği yakaladıklarını aktaran Erdem, "2021 yılında Ukrayna'ya yapılan Ro-Ro seferleri ile yıllık 50 bin adede

ulaşarak tarihi bir başarıya imza attık. 2022 yılının ilk iki ayında talep artışları ile yoğun operasyonlar devam ederken, Rusya-Ukrayna savaşının başlamasıyla özellikle Ro-Ro yüklerinde durma yaşanmasına rağmen, alternatif çözümler ile bu alandaki kayıpları telafi ettik. Genel kargo yüklerinde ise farklı müşteri potansiyellerini değerlendirerek 1 milyon 265 bin ton ile rekor tonaja ulaştık. Tarımdan tüm sanayi kollarına, Türkiye ekonomisine hemen her alanda çok yönlü katkılar sağlayan IC Karasu Limanı bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da Türkiye'nin ekonomik gelişimine güç vermeye devam edecek" ifadelerini kullandı.

## 6 YILDA BİN 755 ADET GEMİ YANAŞTI

Karasu Limanı'ndan Rusya Federasyonu'nun Novorossiysk ve Tuapse limanına düzenli Ro/Pax seferleri başlatıldı. 2023 Romanya/Köstence seferleri de başlatılacak. Hizmet sunduğu geniş hinterland, sahip olduğu yüksek kapasite, modern altyapı ve standartları ile sunduğu çok modlu taşıma avantajlarıyla Karadeniz'den dünyaya açılan en modern liman konumunda olan IC Karasu Limanı,

yıllık 1 milyon 500 bin ton genel kargo/dökme yük ve 110 bin adet Ro-Ro ve 50 bin TEU konteyner yük kapasitesine sahip. İlk geminin Ocak 2017'de yanaştığı Karasu Limanı'ndan düzenli Ro-Ro seferleri Temmuz 2019'da başladı. 2019'da 1,20 milyon ton/yıl genel ve dökme yük elleçlemesinin gerçekleştiği limanda 2021'de 50 bin adet/yıl Ro Ro yük elleçlemesi yapıldı. 2022'de 1,26 milyon ton/yıl genel ve dökme yük elleçlemesinin yanı sıra demir cevheri ve çimento yükünün de elleçlendiği Karasu Limanı'na, açılışından bugüne kadar bin 755 adet gemi yanaştı. Açıldığı günden bugüne kadar IC Karasu Limanı üzerinden taşınan toplam yük miktarı, 6,75 milyon ton olarak gerçekleşti. Karasu Limanı üzerinden en çok ithalatın yapıldığı ilk 3 ülke ise 2,7 milyon ton ile Rusya, 904 bin ton ile Ukrayna ve 176 bin ton ile Mısır oldu. Binlerce insana dolaylı olarak istihdam sağlayan IC Karasu Limanı, bugün ve gelecekte çok büyük bir potansiyele sahip güçlü bir ticaret ekosisteminin tam merkezinde yer alıyor. IC Karasu Limanı sahip olduğu avantajlı konumla Türkiye'nin en büyük şehri olan İstanbul'u önemli bir kara ve deniz trafiği yükünden de kurtarıyor.

Tarım ürünlerinin, hedef pazarlara zaman kaybedilmeden hızlı bir şekilde ulaşmasını sağlayarak hem çevrenin korunmasına, hem tarımsal verimliliğe hem de ihracata önemli katkılar sağlıyor. IC Karasu Limanı, başta Sakarya, Kocaeli, İstanbul, Düzce, Bolu, Zonguldak'taki sanayi bölgeleri olmak üzere Konya, Karabük, Çankırı, Bilecik, Eskişehir, Ankara, Kırıkkale, Yozgat ile sebze-meyve ihracatı özelinde Antalya, Mersin, Adana, Hatay, Manisa, Muğla ve Çanakkale illeri için stratejik bir önem taşıyor.



# RMK MARINE YELKENLİ RO-RO GEMİSİ İÇİN ANLAŞMA İMZALADI

RMK Marine, öngörülen görev profiline göre yüzde 90'a varan oranda rüzgar enerjisinin itme gücüyle çalışacak ve bu özelliğiyle kendi segmentinde dünyadaki ilk örneklerinden biri olacak ticari yelkenli Ro-Ro gemisi için nihai anlaşmayı imzaladığını duyurdu.



Şirketten yapılan açıklamaya göre, geminin inşası için açılan uluslararası ihaleyi kazanan RMK Marine, Fransız şirket Neoline Armateurs ile 28 Kasım 2022'de sözleşme imzaladı. Söz konusu sözleşme gerekli koşulların yerine getirilmesini takiben 6 Ocak 2023'te yürürlüğe girdi ve nihai anlaşma dün Fransa'nın Nantes Kenti'nde tarafların katılımıyla gerçekleştirilen törenle kamuoyuna duyuruldu. Yüksek teknoloji ve tam otomasyonlu donanımının yanı sıra, çevre dostu özellikleriyle de öne çıkan 136 metre boyundaki yelkenli Ro-Ro gemisi Neoliner, optimum seyir rotasını belirleyen sensör sistemi, karbon fiber teknolojiyle inşa edilen direkleri ve 3 bin metrekarelik yelken alanıyla sınıfta fark oluşturuyor.

2025 yılında teslimi planlanan ve konsept ismi Neoliner olan 136 metre boyundaki Ro-Ro gemisinde yüksek seviyeli entegrasyon ve otomasyon içeren navigasyon ve yelken donanımı; kontrol sisteminin yanı sıra rüzgar ve deniz koşullarını değerlendirerek optimum seyir rotası ve sürati belirleyen akıllı sensörler yer alıyor. Gemide ayrıca yelken donanımı ile seyir için uygun rota belirleme sistemi, hafif dayanma gücü yüksek ve katlanabilir karbon fiber iki direk üzerine konumlandırılan özel malzemeden üretilmiş katlanabilir yelkenler de bulunuyor. Toplamda 20 kişilik gemi personeli ve 12 yolcu kapasiteli yaşam mahalleri ile yaşam destek sistemlerine sahip Neoliner'in 6



bin 300 tonluk kargo taşıma kapasitesi bulunuyor. Bu aynı zamanda 321 adet araba, 265 adet 20'lik konteyner veya 125 adet 40'lik konteynere eş değer kapasite olarak dikkat çekiyor.

Öte yandan yelkenli Ro-Ro gemisinin tasarımında, çözüm ortakları olarak Fransa'nın önde gelen gemi tasarım şirketlerinden Bureau Mauric, yelken donanımı tasarımcısı ve üreticisi olan Chantiers De l'Atlantique tersanesi, yelkenle seyir için özel navigasyon sistemi konusunda uzman D-ICE şirketi ve farklı çözüm ortakları ile birlikte çalışan RMK MARINE, bu süreçte diğer kritik ekipmanların tedarikçileriyle de iş birliğine giderek geminin tasarım ve inşasında bir sinerji yaratılmasında da önemli bir rol üstleniyor. Açıklamada görüşlerine yer verilen RMK Marine Genel Müdürü Adnan Nefesoğlu, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) dekarbonizasyon ve sera gazlarını azaltma hedefleriyle uyumlu bir şekilde müşterilerine yenilikçi ve çevreyle azami uyumlu çözümler sunduğunu, başta rüzgar enerjisi olmak üzere yenilenebilir enerji kaynaklarının kendi sektörlerinde uygulama alanı bulmasını çok kıymetli bulduklarını belirtti.

IMO'nun tüm gemilerin karbon emisyonlarını 2030'a kadar yüzde 40, 2050'ye kadar yüzde 70 azaltma ve nihayetinde sıfır karbon olma hedeflerini belirlediğini hatırlatan Nefesoğlu, "Biz de

bu hedeflerle uyumlu bir şekilde çevreci ve karbon ayak izini azaltan teknolojileri hayata geçirdiğimiz projelerde kullanıyoruz. Öte yandan başta rüzgar enerjisi olmak üzere yenilenebilir enerji kaynaklarının kendi sektörümüzde de uygulama alanı bulmasını çok kıymetli buluyoruz. Öngörülen görev profiline göre yüzde 90'a varan oranda rüzgar enerjisinin itme gücüyle çalışacak ticari yelkenli Ro-Ro gemisi Neoliner'in inşası için Neoline Armateurs ile imzaladığımız sözleşme de çevre dostu üretim anlayışımızın önemli bir göstergesidir. 5 Temmuz 2022 tarihinde imzaladığımız Niyet Anlaşması'nın ardından süreci anılan geminin inşası için müşterimizle sözleşme imzalamanın ve bu sözleşmeyi efektif hale getirme ayrıcalığına ulaşarak sonlandırmış olmanın gururunu yaşıyoruz. Altyapı imkanlarımız ve kabiliyetlerimiz, yetenek setlerimiz, finansman gücümüz, küresel pazardaki müşterilerimiz nezdindeki bilinirliğimiz, sektörde yarattığımız farkındalık ve güvenliğimizden aldığımız güçle bizleri heyecanlandıran bu önemli projeyi başarıyla tamamlayacağımıza olan inancım tam" diye konuştu.

Neoline Armateurs Üst Yöneticisi (CEO) Jean Zanuttini ise, başlangıçta birçok açıdan imkansız yakın görünen bu projeyi birlikte başarmış olmanın gururunu yaşadıklarını belirtti. Günümüzün en büyük sorunları arasında yer alan iklim değişikliğinin her gün farklı alanlarda karşımıza çıktığı bir ortamda, rüzgâr gücünün ticari gemiler için kullanılmaya başlanmasının, giderek karmaşıklaşan enerji sorununa fayda odaklı bir çözüm sunduğunu söyleyen Zanuttini, rüzgarın diğer birçok enerji kaynağının fiyatından ve ulaşılabilir olmasından daha öngörülebilir bir kaynak olduğunu düşündüklerini ifade etti.

# COMPACTCLEAN

## BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

**FULL RANGE OF BWMS**

35 M<sup>3</sup>/h - 2500 M<sup>3</sup>/h



**3 BWMS TYPES  
TO MATCH EVERY NEED:**

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker

 **Delmarmarine**

    /Delmar-marine Tel: +90 (216) 494 46 90 Email: info@delmar-marine.com

**DESMI**  
PROVEN TECHNOLOGY  
www.desmi.com  
E-mail: desmi@desmi.com

# TAB VE GEMİMO TARAFINDAN DÜZENLENEN ENSPEKTÖR EĞİTİMLERİ BAŞLADI

Türk Armatörler Birliği (TAB) ve TMMOB GEMİMO tarafından ilk kez gerçekleştirilen enspektör eğitimi 18 Ocak Çarşamba günü TMMOB GEMİMO Genel Merkezi'nde başladı. Eğitim programı 04 Mart 2023 tarihinde sona erecek.



Enspektör Eğitim Programı sektörün ihtiyaçları da göz önünde bulundurularak, 18 Ocak 2023 tarihinde TMMOB GEMİMO Genel Merkezi'nde başladı. Eğitim programı 04 Mart 2023 tarihinde sona erecek. GEMİMO'nun amaçları içerisinde; meslek alanıyla ilgili konularda denizcilik sektörünün ihtiyacı olan her kademedeki teknik personel için ulusal, uluslararası veya şirket nezdinde gerek zorunlu olan, gerekse de ihtiyaç olarak



görünen eğitimlerin ve belgelendirmenin yapılabilmesi için eğitim programları düzenlemek de mevcuttu. Türk Armatörler Birliği ile bir araya gelerek ortak bir eğitim düzenleme kararı alan iki sivil toplum kuruluşu startı 18 Ocak 2023'de verdi.

Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi'nin İcra Kurulu Başkanı ve GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Canca'nın projesi olan ve her yerde dile getirdiği bu eğitimler böylece hayata geçmiş oldu.

Görülen ihtiyaç üzerine, ülkemizin denizcilik işletmelerinin ihtiyaçlarına cevap vermek ve niteliği artırmak için enspektör kavramının, enspektörün görev ve sorumluluklarının ve tüm güncel teknik detaylarının anlatılıp tartışılacağı ülkemizde daha önce gerçekleştirilmemiş ve ilk kez TMMOB GEMİMO ve Türk Armatörler Birliği tarafından hayata geçirildi.

Eğitimin ilk gününde, TAB Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, TAB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ali İbrahim Kontaytekin ve GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Canca hazır bulundu. Düzenlenen ilk eğitim seminerinde, "Enspektörün rolü ve sorumlulukları, operasyondaki gemilerin koordinasyonunun yöntemleri ve önemi ile insanların, çevrenin veya geminin güvenliğinin tehdit edildiği durumlarda kaptanın otoritesi" konuşuldu. 21 Ocak Cumartesi günü düzenlenen ikinci

eğitimde ise Prof. Dr. Özcan Arslan ve Osman Çamözü'nün ele aldığı "Kalite Yönetim Sistemi, Operasyondaki Gemilerin Koordinasyonu, IMO, ILO, Uluslararası Sözleşmeler ve Kodlar" başlıklı sunumlar gerçekleştirildi. 13 modül başlığında yapılacak eğitimler 04 Mart 2023 tarihinde sona erecek.

## HÜSEYİN ÇINAR: GEMİMO'YA TEŞEKKÜRLERİMİZİ SUNUYORUZ

GEMİMO-Türk Armatörler Birliği Enspektör eğitimi ile ilgili görüş veren Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar da şunları aktardı: "Enspektör eğitimleri yaklaşık 2 yıldır Türk Armatörler Birliği Mükemmeliyet Merkezi'nin gündeminde olan bir konu idi.

Özellikle merkezin şu anki İcra Kurulu Başkanı ve aynı zamanda GEMİMO Başkanı Sayın Yaşar Canca bu konunun proje sahibi olarak bu eğitim ihtiyacını her ortamda dile getirmişti. Kendisi GEMİMO Başkanı olduktan sonraki ilk icraatlarından birisi de bu eğitim olmuştur.

Gemilerde gemiadamları tabii ki, anahtar ve gerçek çalışanlardır. Ancak geminin, filonun kalitatif yönünün geliştirilmesi de enspektörlerin görevidir. Enspektörler işini ne kadar tarafsız, gelişmiş bilgi ve tecrübe düzeyi ve etik kurallar içinde gerçekleştirirse gemiler de bir o kadar bu yansımaya sahip olabiliyor. Yani gemilerin bizlere yansıyan yüzüdür diyebiliriz; enspektörlerimizin becerisi, bilgisi, tarafsızlığı... Enspektörlerin önemini anlatabilmek için Türk Armatörler Birliği olarak geçen yıl hazırladığımız Türk sahipli gemilerin küresel PSC raporundan birtakım bilgileri sizlerle paylaşmak isterim. Tespitlerimizden birincisi şu şekildedir. "2021 yılında Türk sahipli



# STM, PAKİSTAN AGOSTA 90B PROJESİNDE İKİNCİ DENİZALTIYI TESLİM ETTİ

Türkiye'nin ilk ve tek denizaltı modernizasyon ihracatına imza atan STM, Pakistan'ın sahip olduğu AGOSTA 90B Sınıfı denizaltılarda, ikinci gemiyi modern ve son teknoloji sistemlerle modernize ederek, Pakistan Deniz Kuvvetleri'ne teslim etti.



Türk Savunma Sanayinin öncü firmalarından STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., Pakistan'da imza attığı ihracat başarılarında önemli bir kilometre taşını daha geride bıraktı. STM tarafından Pakistan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait üç adet AGOSTA 90B sınıfı denizaltının modernize edildiği projede, ikinci gemi olan PNS/M KHALID (S-137), yapılan törenle Pakistan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi. STM, projenin ilk gemisi olan PNS/M HAMZA (S-139) denizaltısını da 21 Nisan 2021 tarihinde Pakistan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim etmişti.

## GÜLERYÜZ: SIRADA ÜÇÜNCÜ DENİZALTI VAR

STM Genel Müdürü Özgür Güteryüz konuya ilişkin yaptığı değerlendirmede şunları kaydetti: "Ülkemiz savunması için çıktığımız yolda, mühendislik tecrübelerimizi ve teknolojilerimizi dost ve kardeş ülkelere de aktarıyoruz. Pakistan Agosta 90B Sınıfı Denizaltıların Modernizasyon Projesi de, STM'nin ulusal ve uluslararası denizaltı üretim ve modernizasyonu konusundaki yetkinliğinin en önemli örneklerinden biri.



Ülkemizin, denizaltı gibi stratejik ve ileri teknoloji gerektiren bir platform özelinde gerçekleştirdiği ilk mühendislik ihracatı olan AGOSTA Modernizasyonu'nda birinci geminin ardından ikinci gemiyi de modern sistemlerle donattık.

Yerli ve yabancı 50'ye yakın firma ve tedarikçi ile birlikte çalıştığımız projede, küresel çapta ve her alanda etkisini gösteren COVID-19 salgınına rağmen ikinci gemiyi de zamanında Pakistan Donanması'na teslim etmeyi başardık. AGOSTA 90B Modernizasyonu ile yerli ve milli birçok firmamızın sistemlerini ihraç ederken, üçüncü ve son denizaltının modernizasyonunu da tamamlamak için çalışmalarımızı Pakistan'da aralıksız sürdürüyoruz. Projede emeği geçen paydaşlarımızı ve çalışanlarımızı tebrik ediyor, mavi sularda görevine başlayan PNS/M KHALID denizaltısının, dost ve kardeş ülke Pakistan Donanması'na hayırlı olmasını diliyorum."

## DENİZALTILAR EN MODERN SİSTEMLERLE DONATILYOR

2016'da yılında yapılan denizaltı modernizasyon ihalesini kazanan STM, Türkiye için ilk defa denizaltı gibi ileri teknoloji gerektiren bir alanda mühendislik ihracatına kapı açtı. Başlangıçta bir adet Agosta 90B sınıfı denizaltı yarı ömür modernizasyonunu içeren ihale, daha sonra ikinci ve üçüncü denizaltının modernizasyonunun da eklenmesiyle genişletildi. Modernizasyon kapsamında, mevcut muhtelif sensör ve silah sistemleri son teknoloji sistemlerle güncellenirken, özellikle sistemlerin montaj ve entegrasyonu STM tarafından yapılıyor.

Denizaltıların tüm sonar süiti, periskop sistemleri, dümen konsolu, konverterleri, deniz suyu soğutma sistemi, bilgi dağıtım sistemi, komuta kontrol sistemiyle radar ve elektronik destek sistemleri değiştiriliyor. Modernizasyon kapsamında denizaltıların mevcut imkanlarının ötesinde ilave



# Yönümüz dijitalleşme...



\* AYŞEM ULUSOY

Günümüzde değişen tüketim alışkanlıkları sebebiyle lojistiğin 7 doğrusunun da içeriksel bir dönüşüme uğradığını söyleyebiliriz. “Doğru zamanda” kriteri aslında çoğu zaman “en hızlı süre içerisinde” anlamına geliyor. Özellikle tedarik zincirinin limitlerini zorlayan bir süreç olarak tecrübe ettiğimiz COVID-19 salgını, 2020 yılının ilk yarısında tüm tedarik zinciri paydaşlarını, lojistik operatörlerini, gümrük idarelerini ve tüketicileri etkileyen bir süreç oldu. Fiziksel temastan kaçınılmasının gerekmesi sebebiyle kimi süreçlerin hızlıca dijitalleşmesinin önü açılabilir.

Şirketlerimizde yapay zeka, insansız araçlar, robotikler ve blockchain teknolojilerini kullanmaya başladık ya da yakın zamanda başlayacağız. Çok yakında dünyaya uyumu sağlamak adına hepimiz adeta birer yazılım şirketine dönüşeceğiz. Bu dönüşümü başarılı ile tamamlayan

şirketler büyümeye devam edecek ve rekabette ön plana çıkacaklar. Dijital dönüşüme arkasını dönen şirketler ise ne yazık ki, bu büyüme trendini yakalayamayacaklar. Burada en önemli unsur geleneksel iş yapış şekillerine dijitalleşmeyi doğru kanalize edebilmek bu dengeyi doğru kurabilmekte yatıyor. Büyük ölçekli firmalar zaten bu dijital dönüşüme çoktan başladılar ve gelişmeleri yakından takip ediyorlar. Sektörün büyük çoğunluğunu oluşturan KOBİ'lerin ise bu konuda desteklenmesi gerektiğini görüyor; hem dijitalleşme yatırımı yapabilmeleri, hem de bu konuda eğitim alabilmelerinin KOBİ'lerimizin geleceği açısından önemli olduğunu tespitini yapabiliyoruz. Bu sebeple kamunun hazırladığı destek paketlerinin içerik ve kapsamının KOBİ'ler açısından erişilebilir olması oldukça mühim.

Dünyada pandemi ile yaşanan değişimin geçici bir değişim olduğunu düşünmemekle birlikte ‘yeni normal’ kavramının lojistik sektörü için de geçerli olduğunu bugün itibarıyla kabul etmeli ve koordineli yatırımlarla dijital dönüşüme hız vermeliyiz. COVID ile tüm dünyada dijitalleşmenin baskınlığı daha çok hissedilmeye başlamıştır. Yakın zamanda sektörde de deneyimlenen yapay zekâ, insansız araçlar, nesnelerin interneti vb. uygulamalara 2022 yılı itibarıyla akıllı sözleşmeler, metaverse vb. uygulamalar da dahil olmuştur. Sektör firmaları tarafından kullanılan RFID, CRM vb. sistemler ile gerçek zamanlı bağlantılar kurulmuş ve hızlı veri ağı ile süreçler daha sağlıklı yürütülmeye başlamıştır.

## DİJİTALLEŞME YATIRIMI YAPAN FİRMALAR 2023 YILINDA ÖNEMLİ FIRSATLAR YAKALAYACAK

Dünyadaki gelişmelere açık olunmalı, trendler yakından takip edilmelidir. Her ne kadar dijitalleşmeden, teknolojiyen

bahsediyor olsak da, tüm bunları yapacak olan insan kaynağını da göz ardı etmemeliyiz. 21'inci yüzyılın öznesi insan, insan kaynağını doğru yönetebilmek ve nitelikli iş gücünü yetiştirmek üzere planlama yapmak sektörün teknolojiye uyumu için önemli bir unsur. Genç neslin teknolojiye olan yatkınlığına ve yeteneklerini maksimum düzeyde kullanabilmeli, onlara bu yeteneklerini sergileyecekleri alanlar yaratabilmeliyiz. Lojistiği sadece taşımacılık olarak düşünmemeli, multidisipliner bir yaklaşımla farklı bakış açılarını da sektörümüze kazandırmalıyız. Dijital dönüşüm, insan kaynağının yetiştirilmesi ve stratejik planlama sağlıklı finansal büyümeyi hedefleyen firmaların sac ayağı olmalı ve böylece dijital dönüşüm ile hedeflenen daha verimli, daha hızlı, daha güvenilir ve düşük maliyetli yapı sağlanabilir. 2023 yılında durağanlık, taleplerde azalma, akaryakıt fiyatlarında artış ve bunun neden olduğu maliyet artışları olası riskler arasında iken ancak otomasyon ve dijitalleşme yatırımı yapan firmalar 2023 yılında önemli fırsatlar yakalayacaklardır.

UTİKAD çatısı altında kurduğumuz İnovasyon ve E-Ticaret Odak Grubumuz, Türkiye Dijital Lojistik Platformu kısaca TDLP olarak isimlendirdiğimiz projemizde önemli bir yol kat etti. Bu platform ile tüm dikey dijital yapıları entegre edebilecek, taşıma modları bazında doküman, veri ve bilgi paylaşımı yapılmasını sağlayacak bir ortam kurmayı hedefliyoruz. Bu anlamda UTİKAD olarak sektörün ve üyelerimizin uluslararası standartlarda ve sürdürülebilir gelişimine katkı sağlamaya yönelik çalışmalarımıza devam edeceğiz.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



# SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS



## GAZİMAĞUSA TERSANESİ

### DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



#### Toplam Alan

26.800m<sup>2</sup>

14.000 m<sup>2</sup> Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m<sup>2</sup> Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m<sup>2</sup> Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m<sup>2</sup> Depo



#### Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



#### Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



#### Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 140 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK
- > CAZİP ÖDEME KOŞULLARI

#### BİZE ULAŞIN

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

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

[info@shipyardcyprus.com](mailto:info@shipyardcyprus.com) / [repair@shipyardcyprus.com](mailto:repair@shipyardcyprus.com)

Tel: +90 392 365 2592 / +90 533 849 05 10

# IBIA BUNKER ÖLÇÜM SİSTEMLERİNİN YAYGINLAŞTIRILMASI ÇAĞRISI YAPTI

Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) Amsterdam, Rotterdam, Antwerp (ARA) limanlarında bunker ölçüm sistemlerinin zorunlu hale gelmesini memnuniyetle karşılayarak uygulamanın yaygınlaştırılması için çağrıda bulundu.



Amsterdam, Rotterdam, Antwerp (ARA) Liman yetkilileri tarafından yapılan açıklamada, ARA limanlarında faaliyet gösteren yakıt tedarik gemileri için bir bunker miktar ve teslimat gözetimi ölçüm sisteminin (BMS) kullanılmasının zorunlu kılınmasının kabul edildiği ve böylelikle ARA yakıt ikmal pazarında şeffaflığın ve güvenilirliğin artırılmasına yönelik önemli bir adım atıldığı ilan edildi.

Otoritelerce yapılan söz konusu açıklamada, uygulamanın her üç liman için gerçekleştirilen görüşmeler ve anketler yoluyla yürütülen bağımsız bir çalışmanın ardından Hollanda menşeli bağımsız araştırma ve danışmanlık kurumu olan CE Delft tarafından gerçekleştirildiği, uygulama aşamasına kadar sürdürülen çalışmanın sonucunun kütle akış ölçerlerin daha fazla kullanımına ilişkin 2022'nin ilk yarısında IBIA ve Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) tarafından gerçekleştirilen kapsamlı bir anketin bulgularına dayandığı belirtilmiştir. Bu kapsamda, elde edilen bulguların piyasa koşullarının iyileştirilmesi ve bunker yakıt tedarikçileri ile alıcılar arasındaki anlaşmazlıkların azaltılması için kilit araçlar olarak görüldüğü vurgulanarak uygulama öncesi gerçekleştirilen anket çalışmasının her iki liman otoritesinden temsilcilerin yer aldığı Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) Bunker Lisanslama & MFM Çalışma Grubu tarafından oluşturulmuş olduğu ifade



edildi.

CE Delft tarafından gerçekleştirilen çalışmayı talep eden Rotterdam Limanı Otoritesi ve Antwerp-Bruges Liman Otoritesi tarafından konuyla ilgili yapılan açıklamada, çalışmanın normal yakıt ikmalinde miktar sorunlarını gösterdiği, görüşülen paydaşların %65'inin ve ankete katılanların %90'ından fazlasının gemilerde bir yakıt ikmal ölçüm sisteminin zorunlu olarak kullanılmasının miktar sorunlarına bir çözüm olabileceğini belirttiğinin görüldüğü ifade edildi.

IBIA tarafından konuyla ilgili yapılan açıklamada, ilgili kurum tarafından gerçekleştirilen ankete bir bağlantı aracılığıyla paylaşılarak liman yetkililerinin ek araştırma çabalarının desteklendiği, limanların yakıt ikmal miktarı düzensizlikleri hakkında birçok taraftan şikayet aldığı, bu kapsamda gerçekleştirilen çalışmaların sonuca yönelik olarak kritik öneme sahip olduğu,

2023'ün ilk yarısında, liman yetkililerinin yeni gereklilikler için uygun yakıt ölçüm sistemlerini değerlendirerek belirleme aşamasına geçeceği, ayrıca şirketlere yeni tedbire uyum sağlamları için zaman tanımak amacıyla Rotterdam, Antwerp ve Zeebrugge'deki yakıt ikmal operasyonları sırasında onaylanmış bir BMS kullanımının ne zaman zorunlu hale geleceği konusunda bir son tarihin belirleneceği belirtildi.

Amsterdam, Rotterdam, Antwerp'deki yakıt ikmal operasyonları için bir gereklilik olarak sertifikalı ve standartlaştırılmış yakıt ölçüm sistemlerinin geliştirilerek uygulamaya alınmasının miktar sorunlarını önemli ölçüde azaltmaya ve bu limanların halihazırda en verimli yakıt ikmal hizmetleri arasında yer alan yakıt ikmal hizmetlerine olan güveni artırmaya yardımcı olacağı, dünya çapında bu verimliliğin daha da artırılması gerektiği ifade edildi.

**(Kaynak: IBIA)**

# SIKIŞTIRILMIŞ HİDROJEN TAŞIYICI İÇİN ONAY ALINDI

Amerikan Denizcilik Bürosu (ABS), sıkıştırılmış hidrojen taşıyıcı için dünyanın ilk tasarım onayını verdi.



Amerikan Denizcilik Bürosu (ABS) tarafından yapılan açıklamada, Avustralya menşeli bir firma tarafından geliştirilen 26.000 m3 H2Neo sıkıştırılmış hidrojen taşıyıcı tasarımının (H2Neo Carrier) incelenerek doğrulandığı ve onaylandığı bildirildi.

Konu üzerine yapılan açıklamada, söz konusu onayın kapsamlı mühendislik

tasarım çalışmasının ve ABS inceleme faaliyetlerinin tamamlanmasının takip edilerek verildiği, yapılan projede ayrıca çok katmanlı hidrojen tankının da taşıyıcıya dahil edilebileceğinin de onaylandığı ifade edildi.

İlgili firmanın yetkilisi tarafından yapılan açıklamada; sonraki adımların bir prototip hidrojen tankının inşa edilmesi, test edilmesi ve seçilen tersanelerle gemi inşasına hazırlanılması olduğu, sıkıştırılmış hidrojen taşıyıcının gelecek hedeflere bağlı olarak hidrojenin deniz taşımacılığını güvenli ve etkili bir şekilde kurabilmesi için kritik bir öneme sahip olduğu, gemi tasarımının sıkıştırılmış hidrojeni toplu ölçekte 250 bar basınçta taşıyabileceğinin

doğrulandığı, ABS tarafından geminin tasarımı ve işletiminin ilgili güvenlik yönlerini doğrulamasına olanak tanıyan kritik güvenlik çalışmalarının, süreç ve risk analizlerinin gerçekleştirildiği, ayrıca yolculuk sırasında kaynama/ kargo kayıplarının ve yalıtım yoğun soğutma ihtiyacını önlemek için hidrojen ortam koşullarında taşındığı, sıkıştırılmış hidrojenin doğrudan enerji taşıyıcılarına yüklenmesinin karada hidrojen depolama ihtiyacını ortadan kaldıran kompresörler ve/veya hidrojeni yükleme limanında amonyak veya sıvılaştırılmış hidrojen gibi alternatif biçimlere dönüştürmek için tesisler aracılığıyla gerçekleştirilebildiği ifade edilmiştir.

*(Kaynak Amerikan Denizcilik Bürosu)*

# ÇEVİRİMİÇİ RİSK ENVANTERİ PORTALI YAYINLANDI

Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği (IAPH) tarafından limanlar ve terminaller için yeni risk, dayanıklılık yönergeleri ve çevrimiçi risk envanteri portalı yayınlandı.



Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği (IAPH) tarafından yapılan açıklamada, limanlar için oluşturulan risk ve dayanıklılık kılavuzları ile risk azaltma ve yönetimine ilişkin en iyi uygulamaları paylaşmayı amaçlayan bir risk envanteri portalının yayınlandığı duyuruldu.

IAPH Risk ve Direnç Teknik Komitesinin çalışmaları hakkında IAPH Genel Müdürü Patrick Verhoeven tarafından yapılan

açıklamada, COVID-19 salgını sırasında öğrenilen derslerin ve liman direncini iyileştirme ve güçlendirme ihtiyacının Birliklerince yürütülen bazı çalışmaların iletilmesine yol açtığı, pragmatik yaklaşımı uygulayan risk ve dayanıklılık yönergeleri hakkında yayınlanan kılavuz aracılığıyla risk yönetimi, iş sürekliliği ve kurumsal hazırlığa yönelik yapılandırılmış bir yaklaşım oluşturmada limanların destekleneceği, denizcilikte risklerin her zaman belirli bir bağlam içinde kendisini gösterdiği, bu nedenle limanların faaliyet gösterdikleri ortama ait güvenlik açıklarının neler olduğunu anlamamanın çok önemli olduğu, limanların otoritelerce daha dirençli hale getirilmesi amaçlandığında risk olarak tanımlanan çeşitli aksamalara

ve felaketlere hazırlıklı olduğundan emin olunması gerektiği, bu bakımdan sorunlara karşı esnek çözümlerin ve kılavuzların hazır edilmesinin önemli olduğu, yaşanan olay geçmişleri hakkında alınması gereken aksiyonlar için limanların bilgi alışverişinde bulunmasının faydalı olacağı, bu amaç doğrultusunda Birlik tarafından belirli olay ve olaylarla ilgilenen veya bunlara proaktif olarak hazırlanan limanlardan karşılıklı öğrenme için bir merkez görevi taşıyacak bir çevrimiçi risk envanter portalının da kurulduğu ve oluşturulan infografiklerle limanların yönlendirilebildiği belirtildi.

*(Kaynak: Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği)*

## DANİMARKA PLANI ONAYLANDI

Avrupa Komisyonu tarafından, Karbon Tutma ve Depolama (Carbon Capture and Storage-CCS) teknolojilerinin yaygınlaştırılmasını desteklemek için 1,1 milyar Euro'luk Danimarka planı onaylandı.



Avrupa Komisyonu tarafından verilecek destek, atık ve enerji sektörleri dahil olmak üzere herhangi bir endüstriyel sektörde faaliyet gösteren firmalara açık olacak şekilde, ihale usulüyle verilecek olup bu yıl sonuçlanacak. Söz konusu desteğin azami tutarının 54,9 milyon Euro olacağı ve enflasyona göre düzenleneceği belirtildi. 20 yıllık bir sözleşme kapsamında, destekten yararlanan firmalar, 2026

yılından itibaren yıllık minimum 0,4 milyon ton karbondioksit (CO<sub>2</sub>) tutacağı ve depolayacağı öngörülmekte. Yardım, sözleşme süresi boyunca bir ton CO<sub>2</sub>'nin tutulması ve depolanmasının tahmini toplam maliyeti ile destek alan firma tarafından beklenen getiri arasındaki farkı karşılayacak. Avrupa Komisyonu'na göre Danimarka, desteğin genel olarak CO<sub>2</sub> azaltımı sağlamasını ve yalnızca emisyonları bir sektörden diğerine kaydırmamasını sağlamayı taahhüt etti. Bahse konu önlemin CCS teknolojisine yatırımcı güvenini artırması, CCS teknolojilerinin gelecekteki uygulama maliyetlerini düşürmesi ve Danimarka'da ticari bir CCS pazarının gelişimini kolaylaştırması bekleniyor.

Bu programın, Danimarka'nın sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar 1990 yılı düzeyine kıyasla %70 oranında azaltma

çabalarına katkıda bulunarak, toplam 20 yıllık süre boyunca en az 8 milyon ton CO<sub>2</sub>'nin tutulması ve depolanmasının sağlanmasının yanı sıra Danimarka ve Avrupa Birliği'ne 2050 yılına kadar iklim nötrlüğüne ulaşma hedeflerine ulaşmalarında yardımcı olacağı bekleniyor. Rekabet politikasından sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Margrethe VESTAGER; "1,1 milyar Euro'luk bu destek programı, Danimarka'nın önemli miktarda CO<sub>2</sub>'yi yakalayıp depolamasını ve atmosfere salınmasını önlemesine olanak sağlayacaktır. Ayrıca, Danimarka'nın Avrupa Yeşil Mutabakatı hedefleri doğrultusunda en geç 2050 yılına kadar iddialı iklim tarafsızlığı hedefine ulaşmasına yardımcı olurken, rekabet bozulmalarının minimumda tutulmasını sağlayacaktır." açıklamasında bulundu.

(Kaynak: Off-shore Energy Web Sitesi)

## GÜNEY KORELİ FİRMA TARAFINDAN HİBRİT MOTOR GELİŞTİRİLDİ

Güney Kore menşeli bir firma tarafından yapılan açıklamada, ilk kez sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ve hidrojen karışımı kullanan bir hibrit motorun geliştirildiği, bu kapsamda 1.5MW LNG/hidrojen hibrit motorunun performans doğrulamasının başarıyla tamamlandığı duyuruldu.

Bu doğrultuda; ilgili firma yetkililerince yapılan açıklamada, LNG/hidrojen hibrit motorun, dizel yakıtı ve LNG/hidrojen karışımı yakıtı seçerek kükürt oksitler, nitrojen oksitler, karbondioksit ve ince tozlar gibi çeşitli zararlı egzoz gazlarının emisyonunu önemli ölçüde azaltan çevre dostu bir motor olduğu ve bunun hidrojen motorlarının ilk aşamasını oluşturduğu, yapılan performans testlerinde motorun Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen nitrojen oksit düzenlemeleri arasında en yüksek

derece olan Tier 3 standart koşullarını karşılayarak karbondioksit ve metan kaymalarını azaltma üzerindeki güçlü etkilerini kanıtladığı, sıvılaştırılmış bir hidrojen taşıyıcısına bir LNG/hidrojen hibrit motoru uygulandığı durumda gemi operasyonlarının etkilerinin daha da maksimize edebileceği ve bunun da bir yolculuk sırasında kaybedilen hidrojenin, taşıma işlemi sırasında üretilen hidrojen kaynama gazının (BOG) yakıt olarak yeniden kullanılmasıyla en az indirilebilmesi sayesinde gerçekleştirildiği

ifade edilerek LNG/hidrojen hibrit motorunun karada konuşlu küçük enerji üretimi ve dağıtılmış enerji üretiminde kullanışlı olmasının beklendiği vurgulandı. Buna ilaveten, LNG/hidrojen hibrit motorunun küçük ölçekli karada enerji üretimi için hidrojen yakıt hücrelerinden daha uzun bir ömre sahip olduğu ve motorun elektrik yüklerindeki değişikliklere göre güç üretim çıkışını ayarlama mükemmel seviyede olduğu belirtildi.

(Kaynak: Business Korea)

1 Ocak 2023 – 26 Ocak 2023 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda yer alıyor.

## MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2023
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 (2017-2023 OCAK)\*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (OCAK)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	0 Tutulma (13 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0 Tutulma (0 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	0 Tutulma (12 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0 Tutulma (4 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

**\*\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.  
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Ulaştırması Müdürü**

# TÜRK LOYDU VAKFI YAYINLARINDAN ÇIKAN İKİ KİTAP OKUYUCUYLA BULUŞTU

Türk Loydu Vakfı Yayınlarından “Tersanecilikte Dünya ve Türkiye’nin Karşılaştırılması” ve “Anadolu Mavis” isimli eserler Türk denizcilik sektörü ile buluştu.



Gemi ve İnşa ve Makineleri Yüksek Mühendisi Ercüment E. Kafalı tarafından hazırlanan “Tersanecilikte Dünya ve Türkiye’nin Karşılaştırılması” başlıklı kitap kapsamlı bir araştırmayı içeriyor.

Kitabın sunuş yazısında kitap ile ilgili söylenen şu cümle aslında kitabın içeriğini açıklar mahiyettedir: “Tersanecilikte Dünya ve Türkiye’nin Karşılaştırılması” kitabı Türk Loydu’nun da en önemli mihenk taşlarından biri olduğu Türk Gemi İnşa ve Tersanecilik Sektörü’nün hem objektif bir bakış açısıyla sunulan analizidir, hem de gemi inşa sektörümüze bir saygı duruşu niteliğindedir”. Uzun ve verimli bir araştırma süreci sonucunda ortaya çıkan, Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün ayak basmış olduğu, ismine ve tarihi kayıtlarına ulaşılan 29 deniz aracını detaylarıyla kaleme alan Gazeteci Gökhan Karakaş ve Tarihçi Ali Bozoğlu tarafından hazırlanan “Anadolu Mavis” kitabı da Türk Loydu Vakfı sayesinde 2023’ün ilk günlerinde okuyucu ile buluştu...



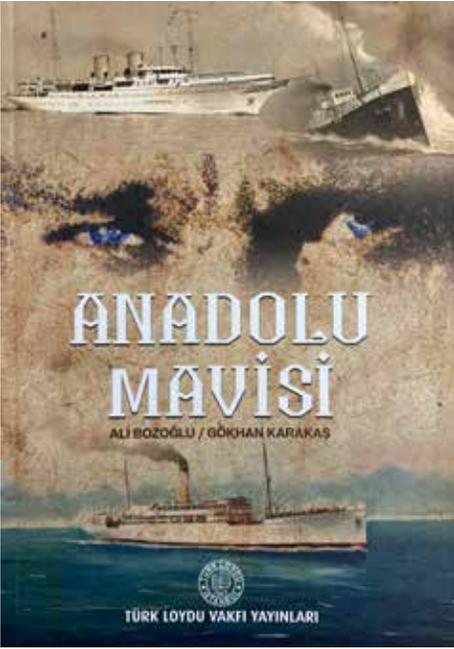
## “TERSANECİLİKTE DÜNYA VE TÜRKİYE’NİN KARŞILAŞTIRILMASI”

Ercüment E. Kafalı uzun zaman süren çalışmaları sonucu hazırladığı kitapla ilgili Deniz Ticareti Dergisi’ne şunları söyledi: “Çok uzun zamandır, ilkokul sıralarından beri gemilere karşı ilğim hep olmuştur. Babamın da bu meslekten bir mühendis oluşu ile çevremdeki konuşmalar, eve gelen dergiler ve kitaplar gemiler ve bunların inşası hakkında bilinçaltı bir merakla yönelmemi sağlamıştır. Uzun ve değişik ortamlardaki meslek hayatımdaki edindiğim bilgiler ve yaşanan gerçekleri bir kitap halinde yeni mühendislere aktarmamın faydalı olacağı düşüncesi ile bu çalışmaları hazırladım. Netice olarak Türk Loydu bundan haberdar oldu ve basımı için öncelik niyeti belirtti. Böylece bu çalışmalar saygın bir kuruluş olarak Türk Loydu tarafından ve başkanlığının büyük desteği ile gemi inşa endüstrimize sunuldu.

Ana fikir, ülkemizin bulunduğu bölgenin ticari ve tarihsel önemi bakımından

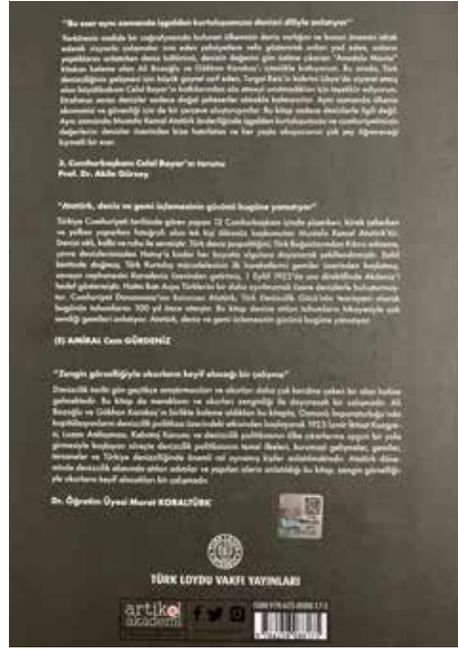
daima global anlamda yüksek öneme haiz olmasının getirdiği üstünlüğün, geliştirilerek devam ettirilmesinin sağlanmasıdır. Ancak bunun farkında olan dış güçler söz konusu mevcut üstünlüğü bir şekilde kontrol etme veya kendi çıkarları için yeniden yapılandırma gayreti içindedir. Anadolu devasa bir yarımadadır ve etrafındaki dört deniz ile komşusu olan Adriyatik, Kızıldeniz, Körfez bölgesi ve Hazar bölgelerine uzaktan da olsa tarih boyunca etki etmiştir. Bu durum gösteriyor ki Türkiye, denizler ve bölgesel kıyılarla ilgili her konuda sağlam durmalı ve bunu geliştirmelidir. Bu temel düşünce itibarıyla özellikle Cumhuriyet dönemimizde birçok kurum batılı anlayışla yapılandırılmış, eğitime çağdaş bir önem verilmiş, genç Türkiye Cumhuriyeti’nin dış dünyadaki görünümünü kuvvetlendirilmiş, saygınlığı artırılarak ve önemli zorluklar aşılarak bugünkü duruma gelmiştir. Kıyılarımızın uzunluğu ve değişik karakterde oluşu ile önemli ticaret ve enerji yollarının üzerinde oluşumuz bölgedeki deniz ile ilgili hizmetlerin yerine getirilmesinde ulusumuza önemli kazançlar ve prestij sağlamaktadır. Konu kapsamına giren birçok endüstrimiz ve özellikle tersanelerimiz devletin bir dönemler verdiği büyük teşviklere bel bağlamadan kendi imkânları ile ayakta durmakta ve iş geliştirmektedir. Ayrıca tersaneler sadece gemi inşa eden tesisler olarak düşünülmemeli, çelik deniz yapıları, liman vinçleri üretimi ile mevcut altyapı imkânları ile çeşitli sektörlerle de hitap edebilmektedir”.

Kitabımın esas konusu yukarıda ortaya konan stratejinin kapsamında Türk gemi inşa sanayinin daha da gelişmesi, geçmişte yaşanan dışa bağımlılık, hatalar, cezalı gemi teslimleri, eksiklikler, geleceği iyi görememe gibi idari uygulamaları, yönetim şekilleri ve tesislerin eksik



teknolojilerini dünya tersanelerini de göz önüne alarak tartışmak ve farklılıklarımızda yeni meslektaşlarımızı bilinçlendirme, onların ufkunu geliştirmek ve tersane yönetimlerin dikkatini çekmektir. Gemi inşa mühendisi yetiştiren üniversitelerimizin sayısı bir hayli artmış ve mezun sayısı yıllık birkaç yüzlere çıkmıştır. Bu çok hızlı bir gelişme olup tersanecilikle ilgilenen birçok yeni mühendisin gerek pratik iş yapma bilgisi ve gerekse inşa kuralları bakımından eğitimi kanımca yetersiz kalmaktadır. Bunun gerekçesi olarak yüklü eğitim programlarında gereken zamanın ayrılamaması veya fazlaca önem verilmemesi söylenebilir.

Günümüzde, Türk tersaneleri genel olarak yurt dışına işler yapmaktadır. Dolayısı ile sektörün sürdürülebilir gelişmesi bakımından dış müşteri talepleri ve beklenen iş yapma seviyesi dünya tersanelerindekinden az olmamalıdır. Buna profesyonellik denir. Gelişmiş bir tersanede profesyonel anlayışla hizmet verebilmek için ileri teknolojinin kullanımının yanı sıra başka konular da son derece önemlidir. İdari, sosyal, hukuksal, yüksek iş emniyeti, iş geliştirmede profesyonellik, projelerin kullanımındaki yüksek kabiliyet, gelişmiş işçilik, kalite kontrol ve bunun sürekliliği, kontrata bağlı kalabilmek, teslim sırası ve sonrasındaki müşteri memnuniyetin güvence altına alınması gibi konuların ayrı



ayrı bir şirket politikası olarak belirlenmesi ve kullanılması gerekmektedir.

Dünya tersanelerinin II dünya savaşından sonraki gelişimi ve ülkelerin emek-yoğun bu sektöre verdikleri önem bir yarış haline gelmiştir. 'Tersanecilikte Dünya ve Türkiye'nin Karşılaştırılması' kitabımın ilk bölümleri özellikle 1950'ler den sonra önem kazanan dünyadaki rasyonel gemi inşası anlayışının gelişmesini ortaya koymaktadır. Bu gelişmelerden ülkemizin ne kadar pay alabildiği, zamanında yapılamayan yatırımlar ve eksik değerlendirmeler, gerçek gücümüzün gereğince ortaya konamamış olması gibi özellikle 1970-80 arasında yaşananlar ve günümüze etkileri gibi görüşlere yer verilmiştir.

İleri bölümlerde daha ziyade tersane işletmeciliğinin modernizasyonu ve dış dünya ile farklılıkları ile iş yapma, planlama, maliyet analizleri, prosedürler, ölçümler, kontrat şartları ve riskli konular, gemi teslimleri, çeşitli protokoller ile seri gemi inşası gibi ülkemizde henüz gelişmemiş konulara değinilerek mühendislerimizin daha da bilinçlenmesine ve üniversitelerde fazlaca değinilmeyen konular hakkında yapıcı bilgiler ve yaşanmış tecrübelerin aktarılmasına çalıştım. Kitapta kullanılan kaynaklar, kendi arşivim, meslektaş babam Prof. Dr. Kemal Kafalının arşivi, kurumlar, şirketler, GMO dergileri,

DTO, Türk Loydu ve diğer kurumların yayınlanmış kitapçıkları ile toplantı notları, fuarlarda elde edilen dokümanlar ile bizzat yaşanmış tersane olayları notlarından derlenmiştir. Yakın zamanda söz konusu konularda daha ayrıntılı bilgileri kapsayan bazı konulardaki kitapları-derlemeleri de sektöre sunmak üzere hazırlamak gereğini duymaktayım. Türk Loydu'na ve başkanı Sayın Cem Melikoğlu'na sonsuz teşekkürlerimle"...

### "ANADOLU MAVİSİ"

Gazeteci Gökhan Karakaş ve Tarihçi Ali Bozoğlu, "Anadolu Mavisini" kitabıyla ilgili Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirmelerde bulunarak, önemli bilgileri paylaştılar.

Tarihçi Ali Bozoğlu kitabın hayata geçiş amacını şöyle anlattı: "Öncelikle gayemiz Atatürk'ü unutturmamaktır. Amacımız Atatürk'ün bindiği gemileri bulmak ve bu gemilerde neler yaşandığını okuyuculara sunmak istedik. Bir buçuk yıl süren bir çalışmamız oldu. Öncelikle 14 gemi ile başladık. Ben Türkiye Denizcilik İşletmelerinden emekliyim. Burada bindiği gemileri kaleme almıştık. 14 gemiydi bu. Araştırdığımız zaman her geçen gün artan rakamda deniz vasıtaları ile karşılaştık. Kitaptaki sayı 29, ama bu 30'un üstünde bir rakam. Kitapta yer almayan deniz vasıtalarıyla isimlerini biliyoruz, ama teknik özelliklerini ve yaşananları bilmediğimiz onları ekleyemedik. Bu bakımdan gemi sayısı 29'da kaldı".

29 deniz vasıtası içinde kendisi için en önemlisinin Kartal Römorkörü olduğunu söyleyen Bozoğlu; "Kartal Römorkörü çok önemli bir yere sahip. Atatürk İstanbul'a geldiği zaman Haydarpaşa'da gardan iniyor ve 2,5 – 3 saat karşıya geçmek için bekliyor. Çünkü o sırada yabancı donanma gemileri İstanbul'a giriyor ve Sarayburnu açıklarına demirliyorlar. Ancak demirleme yaptıktan sonra karşıya geçilmesine müsaade ediliyor. Birçok araştırmada Atatürk'ün Kartal Römorkörü ile geçtiği yazılır. Atatürk Averof Zırhlısı'nı görünce ağlayan yaveri Cevat Abbas'a dönerek "Geldikleri gibi giderler" demiştir. Bu sözle tarihe not düşülmüştür" dedi. Tarihçi Ali Bozoğlu sözlerini şöyle noktaladı: "Her filmin bir rejisörü vardır.

Rejisör her şeydir. O yüzden bu kitabın çıkması için uğraşan ve bizi yönlendiren Cem Gürdeniz Amiralime sonsuz teşekkürlerimi iletiyorum”.

## 29 GEMİYİ 29 DENİZCİ ANLATACAK

Kitabın hazırlanmasında ve yayınlanmasında Gazeteci Gökhan Karakaş'ın da önemli bir rolü vardı. Gökhan Karakaş da Deniz Ticareti Dergisi'ne hem kitaptan, hem de bundan sonraki hedeflerinden bahsetti. Gökhan Karakaş şunları söyledi: “Kitap 1918 – 1938 yıllarında 20 yıllık zaman tüneline Mustafa Kemal Atatürk'ün bindiği deniz araçlarını anlatıyor. Elde ettiğimiz rakam şu an da 37. Biz bunlardan 29'unu detaylarıyla yazabildik. Diğerlerine dair çok az bilgi vardı. 29 deniz aracını dört sınıfa ayırdık. Savaş gemisi, devlet yat, vapur ve geri kalanı da ulaşım vasıtası olarak geçiyor”. Gökhan Karakaş bundan sonraki hedeflerinin bu kitabı belgesel haline getirmek olduğunu vurgulayarak bu konuyu şöyle anlattı: “Türkiye Cumhuriyeti'nin 100. yılını idrak ederken Türkiye'nin denizcilğine baktığınızda dünya denizcilğinde yeri olan önemli biri filoya sahibiz. Biz bunun için bir belgesel çekmeye karar verdik. Atatürk ile ilgili olmalı çünkü cumhuriyetin 100. Yılı içindeyiz. Bunun içinde bir belgesel çalışması içine girdik. İlk olduğunu düşünüyoruz kitabımızın. Daha önce Atatürk'ün bindiği deniz araçlarıyla ilgili bir envanter çalışması yoktu.

Ali abinin başlattığı 14 gemiyi 29, ardından 37 yapmak bir buçuk yılımızı aldı. Belgesel de kitap gibi ilk olacak. 29 gemiyi, 29 denizci yer alacak Bir denizci projesi ortaya çıkartıyoruz. 29 anlatıcı bizlere Atatürk'ün deniz vasıtalarını tek tek anlatacak. 3 bölümlük ve toplamda 90 dakikalık bu belgesel Youtube'de yayınlanacak”.

Gökhan Karakaş sözlerini bitirirken; “En başta bu işin moderatörü olan Cem Gürdeniz Amiralim bizi çok onurlandırdı. Ali Bozoğlu gibi Türk denizciliğinin yerel tarihçisi ile çalışmaktan mutluluk duyuyorum. Ayrıca Türk Loydu Başkanı Cem Melikoğlu'na da Ali Bozoğlu ile beraber çalışmamıza vesile olduğu için çok teşekkür ederim”.



**CEM MELİKOĞLU**  
**TÜRK LOYDU VAKFI YÖN. KUR. BŞK.**

## MELİKOĞLU: “HER DAİM TÜRK DENİZCİLİĞİNE KATKI SAĞLAMAYA DEVAM EDECEĞİZ”

Atatürk ile ilgili okuduğum her kitap, her anı, her makale beni derinden etkilemiştir. Her okuduğum anısında Cumhuriyetimizin Kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'e daha fazla hayran olmuşumdur.

Ancak çok emek vermiş olmasına rağmen, Kabotaj Kanunu bile çıkartmış olmasına rağmen, Atatürk'ün denizcilikle ilgili anılarının dağınık ve parça parça olduğunu fark edince, bu konudaki eksikliği tamamlamayı bir görev olarak gördüm ve “Anadolu Mavis” projesi böyle başladı. Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu'nun oy birliği ile desteklediği bu projenin Cumhuriyetimizin 100. Kuruluş yıldönümü olan 2023'e yetişmesi için büyük bir özveriyle çalışıldı.

Anadolu Mavis Türkiye'nin denizcilik alanındaki en önemli kuruluşlarından olan Türk Loydu Vakfı'nın ilk kitap yayını olması, içerisinde Ulu Önderimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile ilgili belki de daha önce hiç kimsenin bilmediği birçok özel anıya ışık tutması sebebiyle bizim için çok önemli ve değerli bir eserdir.

Yakın dönem denizcilik tarihimize ışık tutan bu eseri okurken, zaman zaman cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün bindiği gemilere bineceksiniz, düşüncelerinizde hayallerine ve çalışmalarına eşlik edeceksiniz, bazı bölümlerde duygulanacak, Atatürk'ün vizyonuna hayran kalacaksınız. Başta

bu benzersiz eseri ortaya çıkaran araştırmacı yazarlarımız Gazeteci Sayın Gökhan Karakaş ve Sayın Ali Bozoğlu ile yazarlarımıza katkıda bulunan birçok değerli akademisyen ve denizcilik sektörümüzün önde gelen isimlerine sabırlı ve titiz çalışmalarından dolayı teşekkür ediyorum.

Anadolu Mavis'in, yakın dönem Türk denizciliğini araştıranlara gerçek bir kaynak kitap olarak her neslin faydalanabileceği bir yayın olacağını düşünüyor aynı zamanda içerisindeki yaşanmış anıların okuyuculara zevkli bir okuma deneyimi sunacağına inanıyorum. Türk Loydu Vakfı Yayınları altında basılan bu değerli eserin olabildiğince geniş bir kitleye ulaşabilmesi için yayının dijital kopyasının Türk Loydu resmi web sitesinden ücretsiz olarak indirilebilmesini sağladık. Dileyenler bu güzel eseri sitemizden kolaylıkla edinebilirler.

Türk Loydu olarak Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün 1937'de TBMM'yi açarken söylemiş olduğu “Denizciligi, Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız” sözü rehberliğinde her daim Türk denizcilğine katkı sağlamaya devam edeceğiz. Keyifli okumalar dileğiyle.

Cem Melikoğlu “Tersanecilikte Dünya ve Türkiye'nin Karşılaştırılması” başlıklı kitap için de şunları kaydetti: “Şüphesiz ki bu eser Türkiye ve dünyadaki tersaneciliğin karşılaştırılması konusunda yazılmış az sayıdaki eser arasında oldukça kapsamlı ve faydalı bir yayın olmuştur. Türk Loydu Vakfı olarak ulvi amaçlarımız doğrultusunda, bütüncül bir bakış açısıyla yazılmış bu değerli eseri, hiçbir kar amacı gütmeyen öncelikle Gemi İnşaatı ve Denizcilik Bölümü öğrenci ve mezunlarına daha sonra ise sektör profesyonellerine bir kılavuz eser olmasını ümit ederek yayınladık.

Sayın Ercüment Kafalı'ya yılların birikim ve tecrübelerini kitaplaştırdığı ve elbette değerli bilgilerini paylaştığı için şahsım ve kurumum adına teşekkür ediyorum. Bilgi paylaştıkça çoğalır”.

---

# NEW GENERATION BROKERAGE SERVICE

---

6<sup>th</sup>  
ANNIVERSARY  
**AQUA**  
CHARTERING

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

Feneryolu Mah. Bagdat Caddesi, Ufuk Apt. No:105 A Blok Daire:6 Kadikoy / ISTANBUL / TURKEY  
t.+90 216 455 62 50/51 [aqua@aquachartering.com](mailto:aqua@aquachartering.com)



**ULUÇ KEDME \***

2023 senesi ile birlikte marketteki düşüş eğiliminin halen devam etmekte olduğunu görüyoruz. Ancak bu düşüşün ocak sonu itibari ile girilen Çin yeni yılı ve tatilleri sonrasında da sirayet edip etmeyeceği

## Marketteki düşüş eğilimi devam ediyor

hususunu merak konusu olmak ile birlikte temenniler tatilin bitimi ile birlikte şubat ayı ve sonrasında piyasalarda bir toparlanma beklentisine sahip olması yönünde görüyoruz. Ancak henüz bunu yorumlayabilmek için erken.

Endekslere baktığımızda son bir aylık periyotta Baltık Kuru yük Endeksi'nde (BDI) kayıplar %17'leri bulmuşken, Baltık Handysize Endeksi'nde kayıpların yüzde 12 civarında olduğunu görmekteyiz. Son olarak Baltık Supramax Endeksi'ne baktığımızda da kayıpların yüzde 9 civarında olduğunu görüyoruz. Özellikle endeksleri de destekler nitelikte navlunlarda ve beraberinde gemi alım-satım fiyatlarında da ciddi bir düşüş

göze çarpmaktadır. Brent petrol tarafına baktığımızda son bir aylık periyotta 80-90 USD aralığında stabil seyrine devam ettiğini görüyoruz. Benzer yorumu demir çelik ve hurda fiyatları içinde iletebiliriz.

Özellikle Avrupa'da yılbaşı tatilleri ve hemen arkasında Çin'in yeni yıl tatili derken oldukça yavaşlayan ve özellikle büyük tonajlarda durma noktasına gelen marketin kendisini toparlayıp toparlayamayacağını muhtemel şubat ortası itibari ile daha net yorumlayabiliyor olacağız.

**KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ**

### OCAK 2023 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
CAPE MAPLE	206.204	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	15,10
AQUASALWADOR	180.012	2012	KOREA	BULK	GREEK	27,00*
AQUANAVIGATOR	179.905	2011	KOREA	BULK	GREEK	25,00*
GOODSHIP	177.536	2005	JAPAN	BULK	GREEK	*
TRADERSHIP	176.925	2006	JAPAN	BULK	GREEK	*
						36,25*
BULK CHINA	176.274	2005	JAPAN	BULK	TURKISH	13,30
ACHILLES II	75.785	2004	JAPAN	BULK	NA	10,30
PETIT CHAM	63.526	2013	CHINA	BULK	NA	20,50
SEA KSANTI	59.941	2012	KOREA	BULK	NA	18,80
ASTRA PERSEUS	58.518	2012	CHINA	BULK	NORWEGIAN	16,55
CN JOURNEY	57.005	2010	CHINA	BULK	INDONESIAN	13,00
SUNRISE RAINBOW	56.416	2012	CHINA	BULK	NA	15,50
KITAKAMI	55.668	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	15,00
GALENE M	33.158	2011	JAPAN	BULK	TURKISH	14,10
ATLANTIC DREAM	32.527	2011	CHINA	BULK	NA	10,75
LOVELY LEAH	28.383	2012	JAPAN	BULK	NA	11,40
AMITY	180.311	2009	CHINA	BULK	NA	19,20
AQUAHOPE	177.173	2007	JAPAN	BULK	TURKISH	18,50
ULTRA BELLAMBI	61.470	2012	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	21,90
ASL GRACE	60.259	2015	JAPAN	BULK	NA	25,50
PAN BEGONIA	57.307	2009	CHINA	BULK	NA	12,50
ANITA N	56.868	2010	CHINA	BULK	NA	14,00
ALEGRE III	55.808	2007	JAPAN	BULK	INDONESIAN	14,70
ROYAL FAIRNESS	55.654	2011	JAPAN	BULK	NA	16,00

BALTIC PEARL	37.227	2014	CHINA	BULK	NA	19,00
KIRISHIMA SKY	35.309	2014	JAPAN	BULK	TURKISH	16,50
BEN WYVIS	35.000	2015	CHINA	BULK	GREEK	17,40
MYKONOS BAY	32.411	2009	KOREA	BULK	NA	11,80
ICE TRANSPORTER	146.270	2006	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	47,50
MIKE R	146.427	2006	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	50,00
SYRA	105.309	2010	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	39,50
ALPINE PLYMOUTH	74.606	2011	KOREA	TANKER	SCANDINAVIAN	32,50*
ALPINE PEMBROKE	74.602	2010	KOREA	TANKER	SCANDINAVIAN	32,50*
ALPINE PEARL	74.552	2011	KOREA	TANKER	SCANDINAVIAN	32,50*
ALPINE PACIFICA	74.534	2011	KOREA	TANKER	SCANDINAVIAN	32,50*
LUMEN N	63.599	2008	KOREA	TANKER	TURKISH	23,00*
AURORA N	63.495	2008	KOREA	TANKER	TURKISH	23,00*
APOLLON	53.148	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00*
ARIS	53.106	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00*
AJAX	53.095	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00*
AFRODITE	53.082	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00*
ARTEMIS	53.039	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00*
ARIADNE	53.021	2005	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00*
DELPHI	38.877	2006	CHINA	TANKER	MIDDLE EASTERN	14,00
BALTIC SKY I	37.272	2001	KOREA	TANKER	TURKISH	11,50
JEY HOPE	8.981	2008	KOREA	TANKER	UAE	8,30
ELLINIS	306.507	2007	KOREA	TANKER	NA	NA
S-TROOPER	105.745	2003	JAPAN	TANKER	NA	24,30
GWN 3	50.192	2021	KOREA	TANKER	JAPANESE	50,00

ÜLKE	HURDA FİYATLARI OCAK 2023		
	Dökme Kuryük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 535-545	US\$ 545-555	US\$ 555-565
PAKİSTAN	US\$ 520-530	US\$ 530-540	US\$ 550-560
BANGLADEŞ	US\$ 530-540	US\$ 540-550	US\$ 550-560
TÜRKİYE	US\$ 295-305	US\$ 305-310	US\$ 315-325

## OCAK 2023 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

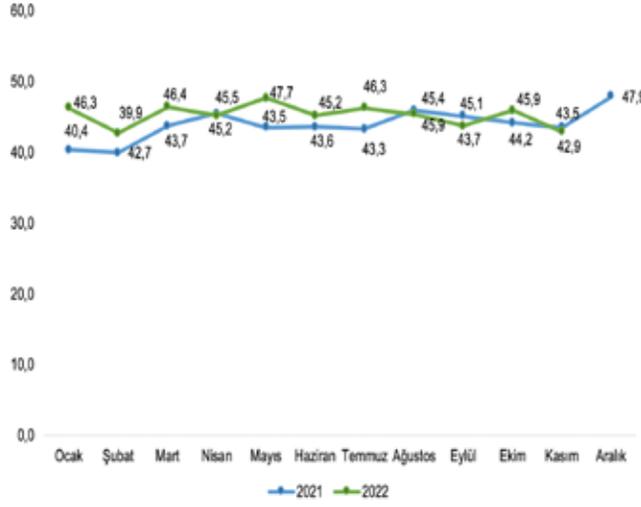
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
BELL	43.685	7.995	1989	BULKER	BANGLADESH	510
DE XIANG	4.978	1.900	1990	TANKER	BANGLADESH	530
SUN SHUN	2.954	1.206	1994	TANKER	BANGLADESH	525
XIANG SHUN	3.660	1.156	1996	GENERAL CARGO	BANGLADESH	525
AKINADA BRIDGE	71.366	23.915	2001	CONTAINER	PAKİSTAN	595
CAPE OSPREY	172.510	21227	1999	BULKER	INDIA	530
OCEAN STAR	27.000	6407	1990	BULKER	NA	460

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

# 2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,5 düşüş göstererek 42.863.270 ton olmuştur.

**Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Kasım 2022**



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

## Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,1 azaldı.

Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2022 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %14,3 azalarak 10.462.197 ton,

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,1 artarak 20.699.881 ton,

- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,1 azalarak 31.162.078ton olmuştur.

**Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Kasım 2022**

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Kasım	2021	12.204.996	-14,3%	19.319.046	7,1%	31.524.042	-1,1%
	2022	10.462.197		20.699.881		31.162.078	
Ocak - Kasım	2021	140.881.263	-1,7%	210.071.018	6,4%	350.952.281	3,1%
	2022	138.511.116		223.470.330		361.981.446	

*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)*



**BV approved,**  
**Data & Coaxial** Cables for Shipbuilding Industry

**ÜNTEL KABLO**



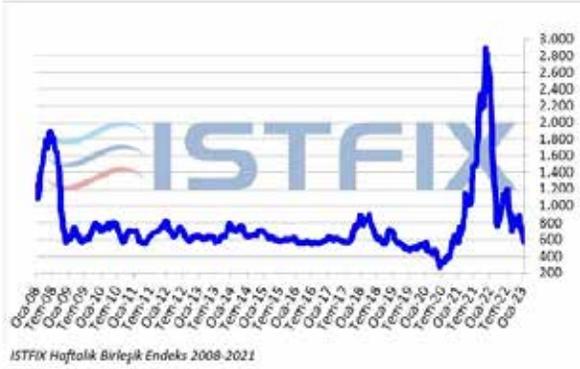
📍 Makine O.S.B. 6. Cad. No:4/41455  
Dilovası, Kocaeli - Turkey  
☎ 444 86 85  
✉ info@untel.com.tr



23.01.2023

## 4. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

16-21.01.2023 - ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta yavaş seyreden piyasa ve yükselen yakıtlardan ötürü yüzde 5 civarı daha düştü. Endeks geçen haftaki 604 puandan 571 puana gerildi. Lakin, bazı brokerler piyasada yavaş ama istikrarlı olarak yük akışında artışlar görülmeye başlandığını ve bunun ileriki haftalarda navlunlara yansiyebileceğini ifade ediyorlardı. Benzer yorumlar Kuzeybatı Avrupa piyasası için de yapılmaktaydı ve ilk çeyreğin ortalarına doğru piyasanın toparlanacağı beklentisi var.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX - Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

- Çin ekonomisi 2022 yılında yüzde 3 büyüyerek resmi hedef olan yüzde 5,5'i tutturamadı ve 2021'in büyüme rakamı olan yüzde 8,4'ün epey gerisine düştü. Bu 1976'dan beri görülen en kötü büyüme performansı idi. Fakat 2022'nin son çeyreğinde kaydedilen yüzde 2,9'luk büyümenin de yüzde 1,8'lik beklentileri aştığı not edildi.
- Ekonomistler Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası'nın (Fed) kriz öncesi seviyelere gelmesini beklemiyor.
- Harvard Üniversitesi profesörlerinden Kenneth Rogoff, enflasyon yüzde 2,5'e gelse bile Fed faizlerinin "epey bir süre" yüzde 3,5 üzerinde seyredeceğini düşündüğünü aktardı.
- Avrupa Merkez Bankası (AMB) baş ekonomisti Philip Lane, faiz oranlarını daha da yükseltmeleri gerektiği

yönündeki görüşlerini dile getirdi. AMB, 2025 yılına kadar yüzde 2'lik enflasyon hedefine ulaşmak için temmuz ayından bu yana faiz oranlarını toplam yüzde 2,5 puan artırdı.

- Bu arada Almanya'da resesyon korkular analistleri şaşkırtan bir şekilde hafifledi. GSYİH 2022'de yüzde 1,9 büyürken, Şansölye Scholz Almanya'nın 2023'te enerji krizini kontrol altına almış olması sayesinde yılı resesyona girmeden geçirebileceğini ifade etti.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları yükselişe devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol geçen haftaki 79 dolar/varil civarlarından 81 dolar/varile Brent ise 85 dolar/varilden 87.6 dolar/varile kadar geldi.

- Mısır'ın Tedarik ve İç Ticaret Bakanı, 2023 yılında ülkenin 9 milyon ton olarak öngörülen buğday talebinin 4 milyon tonunu ithalat ile karşılamak niyetinde olduklarını açıkladı.

- Ukrayna'nın bu sezon tahıl ihracatı yıllık yüzde 32 düşüşle 22,8 milyon tona geldi. Buğday yıllık yüzde 48 düşüşle bu ihracatların 8,4 milyon tonunu oluştururken, mısır yüzde 9 artışla 12,6 milyon ton oldu.

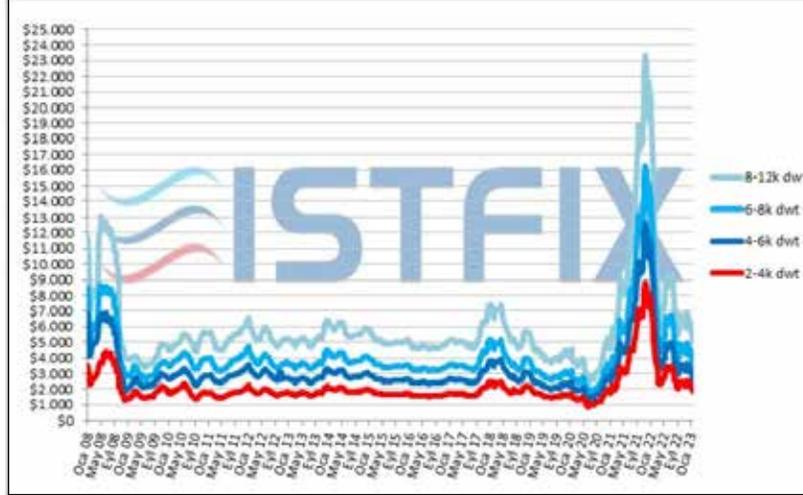
- SovEcon, Rus buğdayına olan talep ve stoklardaki artış sonrası Rusya için buğday ihracatı tahminini 44.1 milyon tona yükseltti.

- Birleşik Krallık ve Avrupa'da doğal gaz fiyatlarının havaların normalden daha ılıman olması ile Ukrayna savaşı öncesi seviyelere düşmesi ve Avrupa'da gaz stokları yüksek kalmaya devam etmesine rağmen, uzmanlar fiyatlardaki yüksek volatilye karşı uyardı.

- Bu arada, gaz fiyatlarının nitrojen fiyatları üzerinde aşağı yönlü baskı oluşturması sonrası Hindistan son üre ihalesini ertelediğini açıkladı.

## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1.853	2.649	3.573	4.974
Geçen Hafta	1.960	2.802	3.779	5.261
Geçen Ay	2.320	3.317	4.474	6.228
Geçen Yıl	5.948	8.504	11.011	15.803



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	BAGGED FERTILIZERS	POTI-GIURGIULESTI	750/750	70.00
3,000	SOYBEANS (50')	RENI-MARMARA	1000/1000	50.00
5,000	WHEAT	IZMAIL-LARNACA	1000/1000	50.00
5,000	UREA	POTI-CONSTANTA	2000/2000	25.00
5,000	SCRAP (55')	ASHDOD-VOLOS	1250/1250	27.00
5,000	WHEAT (45')	NOVOROSSIYSK-MERSIN	1500/1500	44.00
5,000	STEEL BILLETS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	2000/1500	30.00
5,000	SFS (49')	IZMAIL-PSACHNA	1000/1500	49.00
7,000	MINERALS	LISBON-RAVENNA	3000/2500	28.00
8,500	WHEAT	LA PALLICE-SFAX	4000/2500	28.00

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

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

## S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster alımı veya satımı duyulmadı.

## TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK- ARALIK 2022

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Carnival Sensation	8711356	Yolcu Gemisi	Bahamalar	70.538	6.870	1993	14.02.2022
2	Delphin	7347536	Yolcu Gemisi	Bahamalar	16.214	2.851	1975	18.03.2022
3	Moraz	9104809	Kuru Yük Gemisi	Gabon	7.617	9.444	1995	17.10.2022
4	Ella	8407735	Yolcu Gemisi	Komorlar	54.763	5.340	1986	15.06.2022
5	Niko	8228256	Petrol Tankeri	Komorlar	1.896	3.389	1984	28.03.2022
6	OBS 1	5186031	Açık Deniz Römorkörü	Komorlar	245	500	1960	1.04.2022
7	Zafer	6723915	Ro-Ro	KKTC	2.243	1.377	1967	27.01.2022
8	Pearl II	8000214	Yolcu Gemisi	Malta	18.627	2.952	1981	23.07.2022
9	Master	7406980	Servis Motoru	Meksika	1.392	1.375	1975	9.11.2022
10	Lizori	7235070	Yük / Konteyner Gemisi	Moldova	2.478	3.353	1972	1.04.2022
11	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	7.127	5.197	2000	5.01.2022
12	Petronordic	9233806	Servis Tankeri	Norveç	54.865	92.995	2002	19.09.2022
13	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
14	GSP Perseu	9329942	Tedarik Gemisi	Panama	5.448	4.380	1994	23.11.2022
15	Christos XXIII	7382433	Tedarik Gemisi	Panama	1.032	1.014	1975	14.11.2022
16	Carnival Ecstasy	8711344	Yolcu Gemisi	Panama	70.526	7.200	1991	15.02.2022
17	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022
18	Gold Club	7358573	Yolcu Gemisi	Panama	16.852	3.130	1977	8.07.2022
19	SW Eagle	9176292	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	10.946	4.400	1999	6.05.2022
20	SW Emerald	9043079	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	4.546	1.238	1992	14.04.2022
21	Blue Bird	8205319	Soğutmalı Yük Gemisi	St Kitts Nevis	3.955	5.250	1984	4.08.2022
22	Karadeniz Powership Erol Bey	9012082	Kimyasal Tanker	Tanzanya	2.987	4.621	1991	12.05.2022
23	Lene	7332672	Ro-Ro/Yolcu	Togo	13.302	2.323	1973	1.06.2022
24	Libra	8612134	Yolcu Gemisi	Togo	42.285	4.390	1988	28.05.2022
25	Ercan Naiboglu	8330229	Kuru Yük Gemisi	Türkiye	2.657	5.060	1983	12.04.2022
26	Milangaz 3	7423885	Gaz Tankeri (LPG)	Türkiye	1.679	1.707	1976	10.04.2022
27	Yener Ciner	7727425	Feribot	Türkiye	4.959	1.076	1979	24.03.2022
28	Kara Kartel	7365784	Tarama Gemisi	Türkiye	4.007	4.048	1975	18.08.2022
29	Bozcaada	8129462	Feribot/Yolcu Gemisi	Türkiye	1.905	521	1984	1.12.2022
30	Nikolay Savitskiy	8805559	Soğutmalı Yük Gemisi	Ukrayna	2.060	2.133	1988	1.02.2022
31	Aegeon Pelagos	6518140	Açık Deniz Römorkörü	Yunanistan	483		1965	1.04.2022
32	Panormitis	8509038	Kuru Yük Gemisi	Yunanistan	1.610	1.550	1964	1.04.2022
33	Theofilos	7362108	Ro-Ro/Yolcu	Yunanistan	13.572	3.472	1975	12.05.2022

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

\* Renklendirilen gemiler Kasım 2022 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



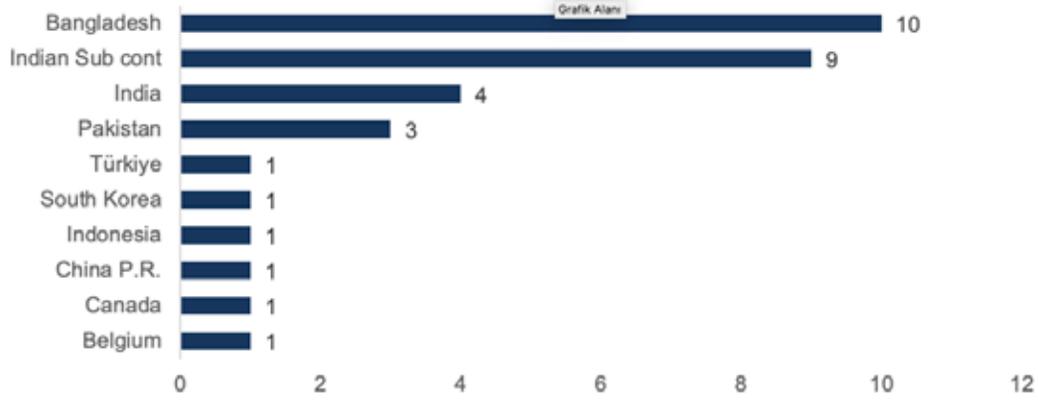
**Kaynak:** Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) EKİM- ARALIK 2022

Gemi Tipi	EKİM			KASIM			ARALIK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Aggregates	1	33	629	-	-	-	-	-	-
AHTS	-	-	-	1	47	1.374	-	-	-
Asp. & Bit.	-	-	-	1	28	9.776	-	-	-
B/D/G Dredger	-	-	-	1	34	2.100	-	-	-
Bulk	4	32	295.238	2	30	91.357	11	27	847.042
Cement	-	-	-	-	-	-	1	35	1.904
C,U & FP Lay	1	48	2.667	-	-	-	1	40	2.358
Chem & Oil	1	32	13.921	1	24	33.425	-	-	-
Container	1	32	14.960	1	29	15.301	5	26	135.894
ERRV	-	-	-	1	50	600	-	-	-
Ethy/LPG	-	-	-	-	-	-	1	29	5.560
FSO	-	-	-	1	47	84.701	-	-	-
GCargo	1	34	1.577	-	-	-	2	26	15.166
Hvy L/Crane	-	-	-	1	59	31.540	-	-	-
LPG	2	44	2.394	-	-	-	1	40	1.101
MPP	1	27	9.142	1	26	5.820	-	-	-
Pass/Car F.	2	28	1.714	1	53	1.845	1	38	521
Pipe Layer	1	55	-	-	-	-	-	-	-
Products	1	19	9.613	-	-	-	3	36	7.434
PSV	-	-	-	1	20	4.345	-	-	-
Reefer	-	-	-	-	-	-	2	35	13.807
Research	-	-	-	-	-	-	1	59	1.168
Rfr Fish C.	-	-	-	-	-	-	1	30	529
Ro-Ro	-	-	-	1	29	1.200	-	-	-
Supply	-	-	-	2	38	2.160	-	-	-
Tanker	1	25	299.930	-	-	-	2	37	11.186
Tug	1	38	296	2	54	80	-	-	-
<b>Genel Toplam</b>	<b>18</b>	<b>34</b>	<b>652.081</b>	<b>18</b>	<b>38</b>	<b>285.624</b>	<b>32</b>	<b>31,3</b>	<b>1.043.670</b>

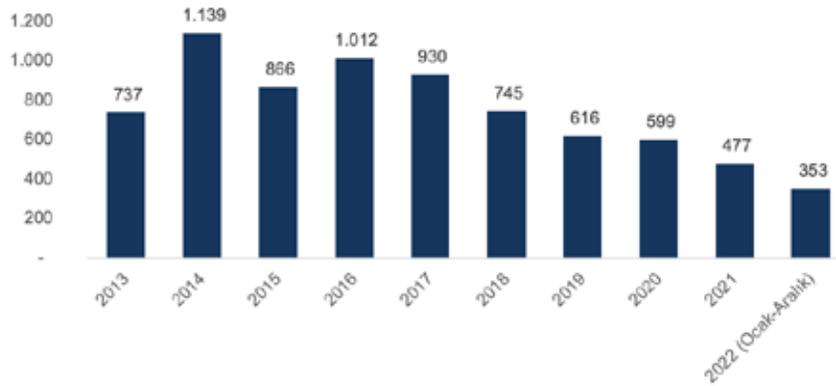
**Kaynak:** Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ARALIK 2022)



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

## 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)

# Rotanızı *birlikte çizelim*

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

- Grafik Tasarım • Kurumsal Kimlik Çalışması • Broşür ve Katalog Çalışması
- Sosyal Medya Danışmanlığı • PR Çalışması • Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar

**LİKYA**  
REKLAMCILIK TİCARET LİMİTET ŞİRKETİ

**vira**haber  
denizin başladığı yerde biz varız...

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sokak No: 60 No:1 Validebağ Kadıköy / İSTANBUL

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



# Türkiye'nin Denizcilik Temalı İlk ve Tek Üniversitesi 15 Yaşında!

8 Şubat 2008 tarihinde kurulan Piri Reis Üniversitesi, denizcilik eğitimi ve teknolojilerinin gelişiminde lider ve dünyanın saygın üniversitelerinden biri olma vizyonuyla çıktığı yolculuğunda 15. yaşına ulaştı!

## DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği

## HUKUK FAKÜLTESİ

- Hukuk

## İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ

- Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Blümü
- Ekonomi ve Finans Bölümü
- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü
- Lojistik Yönetimi Bölümü
- Yönetimi Bilişim Sistemleri Bölümü

## MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ

- Gemi İnşaat ve Gemi Makineleri Mühendisliği
- Elektrik-Elektronik Mühendisliği
- Endüstri Mühendisliği
- Makine Mühendisliği
- Bilişim Sistemleri Mühendisliği

## DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEK OKULU

- Deniz Ulaştırma İşletme Programı
- Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı
- Gemi İnşaatı Programı
- Sualtı Teknolojisi Programı
- Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı
- Marina ve Yat İşletmeciliği Programı
- Marina ve Yat İşletmeciliği Programı
- Deniz Brokerliği Programı
- Mekatronik Programı
- Lojistik Programı
- Bilgisayar Programcılığı Programı
- Açılış Programı



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi



pirireis.edu.tr



**SPARE PARTS**

**SERVICE**

**MAXIMIZE**

**ENGINE**

**PERFORMANCE**

**MESSI INCORPORATION**

**Marine Engine Ship Service International Inc.**

Atatürk Mah.E.Gazi Sk.Metropol İstanbul Sit.

C1 Blok No.2B/376 Ataşehir/ İstanbul/TURKEY

**P:** +90 216 599 06 39

**M:** [info@messiservice.com](mailto:info@messiservice.com)

**W:** [www.messiservice.com](http://www.messiservice.com)

### 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