



Koronavirüsün Denizcilik Sektörüne Etkileri

Erhan Göçmen

Yeni Tip Koronavirüs Eski Model Gemiler

Öğr. Gör. Gökhan Çakıcı

Doğru Envanter Yönetimi

Murat Bakal

Denizcilik Sektörü Sülfür 2020'yi Nasıl Karşıladi?

DOSYA

Elektrikli Deniz Araçları ve Gemiler

Engin Koçak

ISTFIX

Osman Öndeş

Geçmiş Zaman Olur ki

RÖPORTAJ

Ekrem Kutlu



TÜRKİYE PETROLLERİ
MADENİ YAĞLARI

MAVİ SULARDA DA

YÜKSEK KALİTE ÜSTÜN PERFORMANS
İÇİN YENİ ROTA

TÜRKİYE PETROLLERİ DENİZ YAĞLARI

Türkiye'nin güçlü akaryakıt dağıtım şirketi
Türkiye Petrolleri, yeni marine yağlarıyla
artık denizde de yanınızda!



"Adımızda Ülkemiz Var!"

Yetkili Distribütör
LUPUS KİMYEVİ MADDELER VE PETROL ÜRÜNLER A.Ş.
+90 (212) 830 55 11
tpmarine@lupusoil.com

[Facebook](#) [Instagram](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) /turkiyepetrolleri



LUPUS
MADENİ YAĞLAR

USTA BİR DOKUNUS



SON TEKNOLOJİ İLE ÜRETİLEN
LUPUS MARİNE YAĞLARI,
YÜKSEK KALİTE VE PERFORMANSI BİR ARAYA GETİREN
ÜRÜN PORTFÖYÜ İLE ROTANIZDA SİZE EŞLİK EDER.



LUPUS
MADENİ YAĞLAR

LUPUS KİMYEVİ MADDELER VE PETROL ÜRÜNLERİ A.Ş.
Esentepe Mah. Kore Şehitleri Cad. İstanbul No:16/1 K: 9 D: 66 34394 Şişli, İstanbul
+90 (212) 830 55 11 - tpmarine@lupusoil.com



6

Hüseyin Kocabaş
Koronavirüsün Hatırlattıkları ve Denizcilik



8

"Deniz Sigortaları Paneli Volume 1"
Gerçekleştirildi



16

Erhan Göçmen
Yeni Tip Koronavirüs Eski Model Gemiler



20

Öğr. Gör. Gökhan Çakıcı
Doğru Envanter Yönetimi



22

Koronavirüs ve Denizcilik Sektörüne Etkileri



30

DOSYA
Elektrikli Deniz Araçları ve Gemiler



38

Hülya Güler
Gemi İnsanları ve Ruh (Mental) Sağlığı: Şimdi Tam da Konuşmanın Zamanı



41

Ali Çakır
2020'ye Nasıl Girdik?

KOSDER

Yıl: 5
Ocak - Şubat - Mart 2020
Yerel - Süreli
3 ayda bir yayınlanır

Sahibi

KOSDER Adına Yönetim Kurulu Başkanı
Hüseyin Kocabaş

Yazı İşleri Müdürü

Engin Koçak

Yayın Danışma Kurulu

Hüseyin Kocabaş, Burak Akartaş, Vehbi Koş,
Salih Zeki Çakır

İdare Merkezi

KOSTER ARMATÖRLERİ VE
İŞLETMELERİ DERNEĞİ
Küçüksu Cad. Kesim Sok. No:1
Temaş Plaza Kat:8
Daire: 15 Ümraniye - İstanbul
Tel: 444 43 86
Fax: +90 216 428 72 16
kosder@kosder.net
www.kosder.org

Yayına Hazırlık

İstanbul Denizcilik Araştırma, Geliştirme
Yayınlık ve Danışmanlık A.Ş.

Genel Yayın Yönetmeni ve Koordinatörü

Sedat Dumlu
sedatdumlu@kosder.net

Editör

Fatih Karadereli
fatihkaradereli@gmail.com

Art Director

Aslıhan Vural
aslihanvuralkaldi@gmail.com

Reklam Rezervasyon

kosder@kosder.net

Matbaa Baskı

ENTPA Basım Reklam Kağıt
San. Tic. LTD. ŞTİ.
Yavuz Selim Mah. Serdivan Cad. No:22/1
Beykoz / İstanbul

KOSTER Dergisi'nde yayınlanan tüm yazı ve fotoğrafların hakları, logosu ve isim hakkı KOSTER Dergisi'ne aittir. Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir. Bu yazılardan KOSTER Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek koşuluyla alıntı yapılabilir.

6 **Hüseyin Kocabaş**
Koronavirüsün Hatırlattıkları ve Denizcilik

8 **"Deniz Sigortaları Paneli Volume 1" Gerçekleştirildi**

10 **DTO Meclis Toplantısı Video Konferans Yöntemiyle Yapıldı**

12 **"Tek eksliğimiz insan kaynağının iyi yönetilememesi"**

13 **Mustafa Varank'tan Koster Filosu Hakkında Önemli Açıklama**

14 **İstanbul, İki Büyük Organizasyona Ev Sahipliği Yaptı**

16 **Erhan Göçmen**
Yeni Tip Koronavirüs Eski Model Gemiler

18 **Murat Bakal**
Denizcilik Sektörü Sülfür 2020'yi Nasıl Karşıladi?

20 **Öğr. Gör. Gökhan Çakıcı**
Doğru Envanter Yönetimi

22 **Koronavirüs ve Denizcilik Sektörüne Etkileri**

30 **DOSYA**
Elektrikli Deniz Araçları ve Gemiler

38 **Hülya Güler**
Gemi İnsanları ve Ruh (Mental) Sağlığı: Şimdi Tam da Konuşmanın Zamanı

41 **Ali Çakır**
2020'ye Nasıl Girdik?

44 **Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer**
Deniz Yetki Alanları Bölüm III
"Sınır Taşsız Vatan: Mavi"

46 **Faruk Emre Yıldırım**
1 Mart 1958 Üsküdar Vapuru Faciası

48 **Ahmet Aytoğan**
Deniz Kronometresi

50 **Ekrem Kutlu**
"Yosun kokusu ve denizin olmaması bizim için eksiklik gibidir."

54 **Osman Öndeş**
Geçmiş Zaman Olur ki...

58 **Nazlı Erdoğan**
Dünya nereye gidiyor?

60 **Yasemin Coşkunöz**
Vitaminler Bize Ne Anlatıyor?

62 **Gülben Gizem Yaşar**
Covid-19 ile Savaş: Nefes Egzersizleri

64 **Engin Koçak**
ISTFIX

69 **Kitap Tanıtımı**



Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer
Deniz Yetki Alanları Bölüm III
'Sınır Taşsız Vatan: Mavi'



Faruk Emre Yıldırım
1 Mart 1958 Üsküdar Vapuru Faciası



Ekrem Kutlu
"Yosun kokusu ve denizin olmaması bizim için eksiklik gibidir."



Gülben Gizem Yaşar
Covid-19 ile Savaş: Nefes Egzersizleri



Engin Koçak
ISTFIX

Koronavirüsün Hatırlattıkları ve Denizcilik

Hüseyin Kocabaş
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



Dünyamız, insanların hayret ve kaygıyla izlediği çalkantılı dönemlerinden birini yaşıyor. Toplumların ve ulusların birçok şeyi yeniden gözden geçirdiği, her şeyden önce yaşama ve yaşayan bütün canlılara kişisellikten uzak, sistematik bir şekilde değer verilmesi gerektiğinin daha da elzem olduğu bir zaman diliminden geçiyoruz. İnsanların yaşaması için vazgeçilmez temel gereksinimlerinden birisi hatta en önemlisi olan 'sağlıkla kalma' konusu, sadece ülkemizde değil dünyanın neredeyse her köşesinde ilk gündem maddesini oluşturuyor. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) 'küresel salgın' olarak ilan ettiği yeni tip koronavirüs (Kovid-19) bizleri tabiri caizse filmi başa sarmaya ve kaybettiğimiz değerleri tekrardan elde etme arayışına yönlendiriyor.

Tüm ülkelerin hayatı normale döndürme çabası içerisinde olduğu ve kendi stratejilerini belirleyerek salgınla mücadele ettiği bir evrede, denizcilik sektörünün ahvalinden bahsetmek oldukça güç. Ancak bilinen bir gerçek var ki; Kovid-19'un başlattığı ve her geçen gün daha da büyüyen kriz dalgasından olumsuz yönde etkilenen ticari faaliyetlerden birisi de deniz taşımacılığı. Global ekonominin en büyük ikinci gücü olan Çin'in, piyasalara etkisi ve beraberinde üretimin neredeyse durma noktasına gelmesi, deniz ticaretinin ağır bir yara almasına neden oluyor.

Bilindiği üzere, üretim ve tüketimin bir birine bağlı iki unsur olduğu bir çağda yaşıyoruz. Ekonomik gelişmeler ve ticari sirkülasyon hayatın ana unsurlarının karşılanmasında büyük önem arz ediyor, tıpkı bulunduğumuz coğrafyada olduğu gibi. Salgının küresel olması ve dünyadaki bütün pazarları daraltması hiç kuşku yok ki, bölgemizde etkinliği oldukça fazla olan koster taşımacılığını da sektöre uğrattıyor. Özellikle dünya genelinde olduğu gibi Asya ve Avrupa'da yaşanan panik havası, ticaretin muhataplarını bilinmezlik içerisinde 'pasif bir bekleyiş' havasına sokuyor. Bilim insanlarının virüse çare bulma çalışmaları veya en kötü ihtimalle salgının zamanla etkisinin azalacağı ya da biteceği düşüncesi bu bekleyişin temelini oluşturuyor.

Malumunuz Türkiye, idaremizin aldığı tedbirler sayesinde Kovid-19'la en geç yüzleşen ülkeler listesinin ilk sıralarında yer alıyor. Her ne kadar bu yüzleşmenin geç olması sevindirici olsa da, can kayıpları ve vaka sayıları hızla artış gösteriyor. Hz. Mevla'nın "Güçlük kolaylıkla beraberdir" deyişi hastalıkla savaşta bizlere yön verecek bir nitelik

taşıyor. Hayatı eve sığdırmanın zor ama mecburi olduğu bu zaman diliminde, bilimin uyarılarını ve toplumsal sorumluluk bilincini 'kendi kolaylığımız' olarak idrak etme ve 'Evde Kal' çağrılarına uyma büyük önem taşıyor. Küresel salgınla ulusal bir mücadele sürdüren Ülkemiz, umuyoruz ki devletimizin dirayeti ve sağlık çalışanlarımızın gayretleriyle bu olumsuz süreci en az hasarla nihayete erdirecektir.

Karada yaşanan gelişmelerin yanında, denizlerimizde mücadelesini sürdüren gemi insanlarımızın da sürece olumsuz etkilediği aşkar. Özellikle, idarenin aldığı kararlar ışığında yapılan uygulamalar, ulusal ve uluslararası seyahat kısıtlamaları zorunlu bir sebep olmadıkça personel değişimlerinin yapılamamasına neden oluyor. Tüm bu olumsuzluklara ve zaruri olarak alınan tedbirlere karşın, denizcilerimizin 'gemide kalarak' sürece fedakarca katkı sunduklarını dile getirmekte fayda görüyorum. Mevcut durum dışında da meşakkatli bir meslek icra eden deniz emekçilerinin, hem kendi sağlıklarını koruma hem de ailelerini salgın kaynaklı risklerden uzak tutma adına gösterdikleri yaklaşımı takdire şayan buluyorum.

Birlikteliğimizle daha da güçlenerek üstesinden gelmeye çalıştığımız bu zor günlerde, koster armatörleri açısından umut verici gelişmeler de yaşanıyor. Kurulduğu günden bu yana 'yaşlı kosterlerimizin' yenilenmesi adına hem idari hem de sektörel bazda girişimlerini sürdüren Derneğimiz, Türk Sahipli Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi'nin her aşamasını hassasiyetle takip etmiş ve çalışmalara azami oranda katkı sunmaya devam etmiştir.

İMEAK Deniz Ticaret Odası öncülüğünde yapılan görüşmeler neticesinde idaremiz, 3 Nisan 2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'yle projeye finansal kaynak sağlama yönünde sevindirici bir karara imza atmıştır.

Sektörümüz adına büyük önem taşıyan bu milli projeye, yoğun teveccüh gösteren başta Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan olmak üzere, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank ve ekibine teşekkür ediyorum. Ayrıca kosterlerimizin yenilenmesi hususunda sürecin en başından beri desteklerini esirgemeyen ilgili bakanlarımız ve idaremizin tüm temsilcilerine şükranlarımı sunuyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH



LOCKTON

Broking done *differently*

Marine Insurance Brokers
www.omnilt.com



“Deniz Sigortaları Paneli Volume 1” Gerçekleştirildi

Deniz sigortaları konusunda önemli başlıkların ele alındığı “Deniz Sigortaları Paneli Volume 1” sektör temsilcilerinin yoğun katılımıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis toplantı salonunda yapıldı.

Moderatörlüğünü Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Zeynep Pinar Kalkavan Sesel'in üstlendiği panele, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, STK temsilcileri ve çok sayıda sektör paydaşı katılım sağladı.

Organizasyonun açılış konuşmasını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş yaptı. Deniz sigortalarının gemilerin can simidi olduğunu vurgulayan Hüseyin Kocabaş konuşmasına şöyle başladı: “Gelişen ekonomilerle birlikte mal ve hizmet üretiminin artması, buna paralel olarak yukarı doğru ivme yakalayan talep miktarı, uluslararası taşımacılığı daha da önemli hale getirmiştir.

Dünyamızın dörtte üçünün sularla kaplı olması ve teknolojik gelişmeler göz önüne bulundurulduğunda, deniz taşımacılığı diğer taşımacılık faaliyetlerine göre avantajlı konumda yer almaktadır. Her ticari faaliyette olduğu gibi; deniz yolu taşımacılığı da içerisinde yer alan ve değer zincirini oluşturan bileşenlerle bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu bileşenlerin en önemlilerinden birisi olan ve tabiri caizse gemilerimizin can simidi deniz sigortaları; dünden bugüne deniz ticaretine paralel olarak gelişim göstermektedir”

Gemilerin seferleri sırasında karşılaştıkları rizikolara dikkat çeken Kocabaş: “Dünya sularının çetin şartları ve gemilerin seferleri sırasında karşı karşıya kaldıkları rizikolar, tarihi neredeyse deniz ticareti kadar eski olan deniz sigortacılığını sektörümüzün vazgeçilmez haline getirmiştir. Yoğun rekabet ortamında ciddi bir finansman gideriyle gemilerini yüzdüren armatörlerin, bertaraf edilmesi zor olan riskleri analiz etmeleri; sigorta ödemelerinin düşmesine ve dolayısıyla işletme maliyetlerinin de azalmasına fayda sağladığı bilinmektedir.” dedi.

Deniz sigortalarının armatör ve işletmecilerin sermayelerini teminat altına aldığına da değinen Kocabaş, sözlerini şöyle sürdürdü: “Sigortacılık şirketleri bir prim karşılığında yapılmış deniz sigortası sözleşmesi ile sigortalıyı koruyan, tıpkı bizler gibi kâr amacı güden ve bu minvalde faaliyetlerini sürdüren kuruluşlardır. Taşımacılık esnasında geminin kendisinin, taşıdığı yükün veya diğer unsurların zarar görmesi ticarete dahil olan bütün etmenleri olumsuz etkilediği gibi, büyük oranda maddi kayıplara da neden olmaktadır. Tam da bu noktada





deniz sigortaları; armatör ve işletmecilerin sermayelerini teminat altına almakla kalmayıp, sektörün sürekliliğini sağlama adına da önemli bir işlevi yerine getirmektedir."

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş konuşmasının son bölümünde; bilinmeyenleri oldukça fazla olan deniz sigortaları konusunda bilgilendirme amacıyla bir çalışma başlattıklarını, çalışmanın nihayeti ve aynı zamanda ilk bölümü olan 'Deniz Sigortaları Paneli Volume 1'in poliçelerde yer alan klozları uzmanlarından dinleme imkânını katılımcılara sunacağını ifade etti.

Açılış konuşmasının ardından Omni

Sigorta'dan Ali Çakır, Banu Ökem, Gürhan Külle, Erdem Atabey ve Omur Marine'den Çağdaş Kırçalı deniz sigortaları konusunda katılımcıları bilgilendirdi.

İlk olarak Erdem Atabey; 'Çatışma Mesuliyeti Oranlarının Paylaşılması', 'Çatışma mesuliyet ve Harp P&I riskleriniz hangi poliçelerinizde teminatta?', 'P&I poliçelerinde dikkat edilmesi gereken teminat şartları' ve 'FDD sigortası ihtiyacı' konularında bir sunum yaptı.

Atabey'in ardından kürsüye çıkan Gürhan Külle; Tekne makina sigortaları – ITC Hulls 1/10/83 ve ITC Hulls 1/11/95 versiyonları arasındaki temel

farklar', 'Tekne makina sigortalarını daraltan veya genişleten klozlar', 'Additional Perils', 'Loss of Hire sigortaları', 'Mesleki sorumluluk sigortaları', 'Yeni gelen Marine Cyber Attack Clause'u', 'K&R (Kaçırılma ve Fidyeye Sigortası)' ve 'P&I ve H+M açısından IMO 2020' başlıklarını ele aldığı sunumunu davetlilere aktardı.

Son konuşmacı olan Çağdaş Kırçalı ise artan çevre cezaları ile ilgili gelişmeleri katılımcılara anlattı.

Panel, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş'ın konuşmacılara plaket takdimi ve davetlilerle birlikte çekilen toplu hatıra fotoğrafının ardından sona erdi.





DTO Meclis Toplantısı Video Konferans Yöntemiyle Yapıldı

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Nisan ayı Meclis toplantısı, Koronavirüs (Kovid-19) salgını nedeniyle tarihinde ilk defa video konferans yöntemiyle gerçekleştirildi.

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında gerçekleştirilen toplantının ana gündem maddesi Covid-19'un ekonomiye ve sektöre etkileri oldu.

Toplantının başında İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, bir konuşma gerçekleştirdi. Çakır, yaptığı konuşmada şu ifadeleri kullandı: "Nisan ayı Olağan Meclis Toplantımızı olağanüstü şartlarda ve pek olağan olmayan bir yöntemle gerçekleştireceğiz. Bu toplantımız, Odamız Meclisi için ilk olacak, inşallah da son olur. Rabbimden ülkemize ve tüm insanlığa musallat olan bu salgından bizleri tez zamanda kurtarmasını dilerim. Ülkemizin bu zor zamanında, sizler gibi iş ve aş üretenerlere büyük sorumluluklar düşmektedir. Her zor zamanda olduğu gibi denizcilik camiası olarak her daim devletimizin ve milletimizin yanındayız. Maddi ve manevi desteklerimizi sürdüreceğiz. Bu anlamda Odamız Yönetim Kurulu'nun almış olduğu kararlar çerçevesinde 'Biz Bize Yeteriz' kampanyasına yapılan 1 milyon TL'lik bağıştan dolayı Yönetim Kurulu Başkan ve Üyelerine Meclisimiz adına çok teşekkür ederim. Bir teşekkürüm de özellikle bu salgın sürecinde en büyük sorumluluğu ve riski üstlenen, göğüsleyen sağlık ordumuza. Kendilerini yürekten alkışlıyor, Rabbimizin yar ve yardımcılarını olmasını temenni ediyorum.

Konuşmasında göreve yeni gelen Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nu da tebrik eden Çakır, eski Bakan Cahit Turhan'a da hizmetlerinden dolayı teşekkür etti.



Salih Zeki Çakır'ın konuşmasının ardından Meclis'in 05.03.2020 tarih ve 24 sayılı toplantı zabıtları ve şubat ayı mizanı oy birliği ile kabul edildi.

Bir sonraki gündem maddesinde Ticaret Bakanlığı İstanbul ve Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne 2020 yılı için ve 2021 Ocak ayı sonuna kadar 100 bin TL ek teminat mektubu verilmesi maddeleri oylandı. Bu maddeler de oy birliği ile kabul edildi. Deniz Ticaret Odası'nın mart ayı faaliyetleri sunumunun ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bir konuşma gerçekleştirdi.

Meclis üyelerine seslenen Başkan Kıran, eşine benzerine rastlanmayan olağanüstü bir dönemden geçildiğini belirterek, yüz yıldır görülmeyen bir

salgın nedeniyle Oda tarihinde bir ilk yaşandığını, nisan ayı Meclis toplantısını video konferans yoluyla tertip etmek zorunda kaldıklarını belirtti.

Koster Yenileme Projesi'ndeki son durum

Tamer Kıran, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelerin Geliştirilmesi ve Desteklenmesi Amacıyla KOSGEB tarafından uygun koşullarda Finansal Destek Sağlanması Hakkında Karar'ın koster filusunun yenilenmesi için önemli imkanlar sağladığını dile getirdi. Kararın 3 Nisan 2020 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiğine değinen Kıran, "Sayın Cumhurbaşkanımız başta olmak üzere, Sayın Sanayi ve Teknoloji Bakanımız ile KOSGEB Başkanlığı'nda düzenlemeye emeği geçenlere teşekkür ederim" dedi.



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



"Tek eksiğimiz insan kaynağının iyi yönetilememesi"

Yalova Denizcilik Zirvesi'nde İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, 'Endüstri 4.0 Vizyonunda Limancılık ve Deniz Endüstrisi' başlıklı oturumda bir konuşma yaptı.

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Endüstri 4.0'ın denizciliğe etkilerini anlattı. Salih Zeki Çakır: "Teknolojinin geldiğimiz en üst seviyesi, Sanayi Devrimi'nin 4. aşaması. 5. aşamada konuşulmaya başlandı. 1. Sanayi devrimine 100 yıl geç kalmışız. 2. Sanayi devrimine 50 yıl adaptasyon süreci olmuş. 3. sanayi devrimini 15-20 yıl sonra takip edebilmişiz. 4. Sanayi devrimini savunma sanayimiz hariç kullanıcı olarak yaşamaktayız. Katkı verme anlamında gerçeği kabul etmiyoruz, gerideyiz. Biz teknolojiyi imkanı olanların satın alarak hatta uygulayıcılarını da transfer ederek ilerlemeye çalışan bir sistemdeyiz. Son yıllarda farkındalık mevcut; bunun değişmesine yönelik, akademik camiada ve reel sektörde anlayış değişmeye başladı. TÜBİTAK'ta ciddi bir bütçe ayrılıyor 4.0'ı ıskalamamak için. Denizcilik sektörü, taşımacılıkta, gemi inşa sanayinde benzeri frekansta. Biraz durumu iyi olan tersane sahiplerimiz bazı kısmi teknolojileri yazılım ağırlıklı uygulamaya başladı. İleri örneklerine henüz sahip değiliz. Çok çalışmamız gerektiği açık." diye konuştu.

"Makinelere Yönelmek Zorunda Kalındı"

Salih Zeki Çakır, sözlerini şöyle sürdürdü: "Yurt dışında yapılan çalışmaları, makaleleri takiple uğraşyoruz. Sahada, fiilyata yönelik bildiğim kadarıyla bir çalışma yok. Gemilerdeki otomasyon üzerinde çalışılıyor. Sanayi 3.0'ın insanlığa kabul ettirdiği en kabul görmüş cümlesi, 'Makineleri akıllandırmak'. Akıllı telefonlar, akıllı gemilere ve akıllı şehirlere ardından akıllı tersanelere süreci sokacak. Makineleri akıllandırarak insan aklını geri



plana mı atmış olacağız? Bu konuda olumlu olumsuz görüşler var. Daha ucuz, daha hızlı, daha kaliteli üretmek ve tasarruf etmek amacıyla sanayi buna zorluyor. İnsan gücünün pahalı hale gelmesi, insan gücü ve eğitimin çok pahalı olması, istihdamın pahalı olması, insanımızın konformist yapıya gelmesi... Dolayısıyla inşalardan ümit kesilerek makinelere yönelmek zorunda kalındı. Savaş için düşünülüp ticari duruma yönelme bunun kaynağı oldu. Türk denizcileri iddialı bir konuma geldi.

"Tek Eksiğimiz İnsan Kaynağının İyi Yönetilememesi"

Geçmişle kıyaslandığında Türk denizciliğinin arzu edilen seviyede olmasa da iyi bir durumda olduğuna dikkat çeken Çakır: "Tüm süreçleri yaşayarak ve birçok iş kolunda faturasını ödeye-

rek edindiğimiz tecrübe ile bu konuda insan kaynağımız oluştu. Tek eksiğimiz bunun iyi yönetilememesi. Üretilmiş olan teknolojiyi de iyi uygulayarak bu konuda geri kalmamalıyız. Aksi takdirde ilerlememiz mümkün olmaz. Yoğun bir iş birliği içine girilmesi lazım. Sonuç odaklı toplantılara ağırlık vermemiz gerekiyor. Her alanda çok yoğun toplantılar yapılıyor. Buradaki zirve gibi sonuç bildirilerinde ortaya çıkacak maddeler rafta kalıyor. Uygulamaya sokacak motivasyon kalmıyor. Sanayi 4.0 ve 5.0 ihmal edilmeyecek bir aşama. Her eksiklik ülkemiz açısından bakarsak; bir sanayi ya da kölelik düzenine insanımızı götürüyor. Bu konuda hepimize sorumluluklar düşüyor. Çok çalışmamız lazım. Benden çok kafayı çalıştıracağımız yeni bir süreç var. Elbirliğiyle bu sürecin çözüm aşamasını halletmeliyiz."



Mustafa Varank'tan Koster Filosu Hakkında Önemli Açıklama

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Resmi Gazete'de yayımlanan KOSGEB'in geri ödemesiz faiz desteği limitine ilişkin açıklama yaptı.

KOSGEB'in geri ödemesiz faiz desteği limitinin 10 katına çıkarılmasına ilişkin Resmi Gazete'de yayımlanan karar ile ilgili konuşan Mustafa Varank, "Bu süreçte KOBİ'lerimizi ihtiyaç duyması halinde onlara kullandıracağımız destek limitlerini 300 bin liradan 3 milyon liraya çıkardık. Türkiye'deki koster filosu yaşlanmış durumda. Lojistiğin ne kadar önemli olduğu yeni gelişmelerle görüyoruz. Bu desteği koster filosunun yenilenmesi için kullanırmak istiyoruz." dedi.

MARBOX

Haberdan Daha Fazlası

Mobil Denizcilik İş Merkezi

Sizde Mobil Denizcilik İş Merkezinde Yerinizi Alın !

- 📍 Günübirlik Özel Olarak Seçilmiş Sektörel Haberler
- 📍 Sektör Sektör Ayrılmış Denizcilik Şirketleri
- 📍 İş ve Ekonomi Radyoları

Bunların Yanında

- Problemine Çözüm Bul !
- İş Fikrine Yatırımcı Bul !
 - İş ve Staj Bul !
 - Dil Öğren !
- Hatta Elindeki İkinci El Gemi Malzemelerini Sat yada Al !

Ve daha fazlasını MARBOX'ta Bulabilirsin !



Inkılâp Mah. Küçüksu Cad. Kesim Sok. No:1-3 Temas Plaza K:8 D:15 Ümraniye / İSTANBUL
T +90 543 742 10 53 W www.turkdeniz.com





İstanbul, İki Büyük Organizasyona Ev Sahipliği Yaptı

CNR Avrasya Boat Show ve Boat Show Tuzla Kara Fuarı'nda birbirinden değerli tekneler, deniz araç ve ekipmanları görüldü.

İlk olarak 22 Şubat'ta CNR Avrasya Boat Show ziyaretçilerini ağırladı. İstanbul Fuar Merkezi'ndeki organizasyon, deniz severlerin büyük ilgisini çekti. 1 Mart'a kadar süren 15. Uluslararası Deniz Araçları Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı, kapılarını rekor ziyaretçi sayısı ile kapattı. Denizcilik sektörünün geniş kapsamlı en büyük buluşmalarından biri olan fuar, bu yıl 85 bin metrekarelik alanda dünya devi 250'nin üzerinde firmaya ev sahipliği yaptı. Aralarında süper yat, tekne, motor ve yelkenlilerinin de yer aldığı 10 bini aşkın markanın 3 bin 500'den fazla deniz aracının davetlilerin beğenmesine sunulduğu fuarda ekipmanlar, aksesuarlar, su sporları ve balıkçılığa dair birçok ürün de tanıtıldı.

Denizciliğe dair her şeyin yer aldığı CNR Avrasya Boat Show'da ithal ve



yerli üretim megayot, yelkenli, motor-yat markaları, tekne imalatı ekipmanları, tekne aksesuarları, şişme bot, iç ve dıştan takma motor markaları, yelken kulüpleri, eğitim kurumları, charter ve broker firmaları, marinalar ve konseptte uygun giysi üreticileri son teknoloji ürünlerini sergiledi. Milyar dolarlık iş hacminin oluşturulduğu fuara 87 bin 314 deniz tutkunu adeta akın etti.

Bir diğer fuar ise Tuzla'da yapıldı

Dünyada ilk kez hem karada hem de denizde tekne tutkunlarını bir araya getiren Boat Show Tuzla Kara Fuarı'nın üçüncüsü, 7-15 Mart tarihleri arasında Viaport Marina Tuzla'da gerçekleştirildi. Fuarda fiyatları 50 bin TL ile 120 milyon TL arasında değişen 100'ün üzerinde tekne sergilendi.



UNIMARIN

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA GENÇ FİLO, GÜVENİLİR ÇÖZÜMLER...



GEMİLERİMİZ



M/V MEHMET AGA / 9168 DWT



M/V MEHMET BEY / 8764 DWT



M/V HIZIR / 8100 DWT



M/V CELİK 1 / 7936 DWT



M/V TEVFIK BEY / 8139 DWT



M/V SELAM / 7713 DWT

UNIMARIN DENİZCİLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Emek Mh. Nato Yolu No:282 Kat:2 Sancaktepe - İstanbul / TÜRKİYE / Tel: +90 216 540 5760 - 61 / Fax: +90 216 540 5762

unimarin@unimarin.com / www.unimarin.com

Yeni Tip Koronavirüs Eski Model Gemiler

Erhan Göçmen
Senior Broker
Gemi Kiralama Müdürü

2002 yılında 9 Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Bölümü'nden mezun olduktan sonra önce İzmir'de, daha sonra da İstanbul'da çeşitli denizcilik firmalarında gemi brokeri ve kiralama müdürü olarak görev almıştır. 2013 yılından bu yana Oras Denizcilik'te Gemi Kiralama Müdürü ve Senior Broker olarak çalışmaktadır.

Dünya, modern zamanların belki de en belirsiz sürecinden geçerken "küreselleşme"nin sadece ekonomik ya da kültürel bir tanımdan daha çok bütün gezegeni ortak bir kadere bağlayan derinliğini de Covid-19 salgını ile bizzat deneyimliyoruz. Bilimin, dayanışmanın, kolektif bilincin ve sabrın değerinin yeniden ve çok güçlü bir şekilde hissedildiği zamanlardayız. İnsanlık birlikte hareket edebildiği sürece, tek bir ferdi bile geride bırakmadan; dini, dili, ırkı, milliyeti ne olursa olsun herkes için adil, şiddetten ve popülerizmden arındırılmış bir düzeni

kurmak zorunda. Yaşamakta olduğumuz travmalar bu türden bir düzenin ütöpik değil bir mecburiyet olduğu konusunda farkındalık yaratıyor. Bu travmalardan da çıkarmamız gereken dersler var.

Geçtiğimiz yılın üçüncü çeyreğindeki zirvesinden sonra kâh kademeli kâh keskin düşüşler gözlemlenen Baltık Kuru Yük Endeksi zaten yaklaşmakta olan küresel resesyonun işaretlerini vermekteydi. Çin'de ortaya çıkıp(!) bütün dünyaya yayılan Koronavirüs ise hem tedarik zincirinde daha şimdiden

sebebi olduğu hasar hem de arz sorununun yanında bir de talep krizini tetikleyerek daha önce sinyalleri alınan resesyonu hem hızlandırdı hem de derinleşmesine sebep oldu diyebiliriz. Hem arz hem de talep şoklu bu türden bir krizi kısa zamanda çözmek elbette kolay görünmüyor. Dünya ölçeğinde neredeyse bütün Merkez Bankaları'nın, özellikle de gelişmiş ülkeler olarak sınıflandırılanlarının parasal genişlemeye yönelik adımları en azından bu yazının yazıldığı mart ayının son haftası itibarı ile nakde olan açlığı dindirebilmiş gibi görünmüyor. Finansal piyasalarda kaldıraçlı işlemlerin bu nakit açlığının temel sebebi olduğu aşikâr. Görünen o ki, bu açlığın doyurulması için atılacak adımlarda henüz sona da gelinmiş değil. Bu yazımın amacı finansal piyasalar üzerine analizler yapmak değil elbette ancak finansal piyasalar ile reel ekonominin ve ticaretin bu kadar kompakt olduğu dünyada paranın bu kadar bollaşması, şu an henüz görünür olmasa da virüsle ilgili olumlu gelişmelere ve Rusya ile B.A.E. arasındaki petrol savaşının belki A.B.D. aracılığı ile belki de başka bir motivasyonla sona ermesi kısa zamanda hem reel ekonomide hem de finansal piyasalarda bir düzeltmeye zemin hazırlayabilir. Virüs sorunundan ve petrol savaşından kurtulmuş bir global ekonomide hiç olmadığı



kadar bol olan nakit hem talepte hem arzda hem de buna bağlı olarak uluslararası ticarete ve taşımacılıkta düzeltmelere ön ayak olabilir.

Koster piyasaları için sorunun Koronavirüs ya da petrol savaşları ile başlamadığını biliyoruz. 2019 yılının üçüncü ve dördüncü çeyreğinin beklentilerin çok gerisinde kalmasından sonra 2020'de tatsız başladı. Bu hayal kırıklığını tek bir sebebe bağlamak çok mantıklı değil. Koster piyasaları için birçok faktör şu ya da bu ölçüde yanan ateşe odun atıyor. Bu faktörlerden biri de piyasadaki eski inşa gemilerin sayısının fazla olması. Hatta öyle ki, bu fazlalığın koster piyasaları için yapısal bir sorun olduğunu ve bu sorun ortadan kalkmadan da kalıcı ve tatmin edici bir iyileşmenin sözü konusu olamayacağını düşünüyoruz. Birçoğu standart-altı olan bu gemiler yıllar içerisinde kendini de amorti etmiş gemiler olmalarından; onları ekseriyetle standart-altı hale getiren bakım-tutum, donatım gibi birçok kalemde daha sınırlı bütçelerle hareket etmelerinden mütevellit genç ve modern rakiplerine oranla daha düşük sabit maliyetlerle işletiliyorlar.

Spekülatif hareketler ve bu hareketlerin hâkim olduğu dönemler dışında piyasayı son tahlilde arz-talep dengesi oluşturuyor. Armatörün yüzünün gülmediği her dönem aslında temel olarak az önce bahsettiğimiz denge- nin talep lehinde bozulduğu anlamına geliyor. Yeni inşa sayısının kayda alınmayacak kadar az olduğu son yıllarda armatörün yüzünün gülmemesi aslında çok temel bir duruma ve direkt olarak sorunun kendisine işaret ediyor: Piyasadaki gemi sayısı talep edilenin çok üzerinde. Eski inşa gemilerin (ki eskinin de nerede başladığı nerede bittiği son derece subjektif bir seviye) var olmalarını, hala çalışıyor olmalarını, hala iş bulabiliyor olmalarını eleştirme hakkına sahip değiliz. Hala var olmalarının sebebi onlara talep. Yani piyasa burada da kendi dengesini oluşturuyor. Az ya da çok, öyle ya da böyle alternatif başka yatırım araçlarına kıyasla hala daha fazla getiri sağlayan bir gemi, yaşından bağımsız olarak yatırımcısı tarafından piyasadan çekilmez. Burada belki de iğneyi bir nebze kendimize batırmalıyız: Çoğu zaman şikayetçi olduğumuz liman denetimleri, klas kuruluşu denetimleri, vb. aslında eski inşa gemileri piyasadan çekilmeye zorlayan en önemli faktör. Gemileri bu türden denetimlerden kolaylıkla geçebilecek



seviyede tutmanın elbette bir maliyeti var; bu maliyetleri piyasa koşullarının halihazırda ödemediği da yadsınmaz bir gerçek fakat bu da böyle bir ikilem: Piyasanın yükselmesi için eski inşa gemilerin piyasadan çekilmesi, onların çekilmesi içinse daha sıkı denetimler gerekli; öte yandan daha sıkı denetimleri aşabilecek gemilerle çalışmak isteyenlerin maliyetleri piyasa tarafından ödeniyor.

Koster gemileri için yaş ortalaması yaklaşık 24-25 yaş. Akdeniz, Karadeniz, Batı ve Kuzey Avrupa'da şu anda serviste olan 1,000 -15,000 DWT aralığındaki dökme kuru yük ve genel yük gemi sayısı 2425. Bunların sadece 978 tanesi (%40) 2000 yılı ve sonrasında; 328 tanesi (%13) 2010 ve sonrasında inşa edilmiş. 30 yaş ve daha üzeri koster sayısı 828 (%34); yaş or-

talamasına karşılık gelen 1995 yılında ve daha önce inşa edilmiş gemi sayısı 1143 (%47). Mevcut durumda toplam 2425 geminin 1447 tanesi 20 yaşından daha yaşlı. Bu sayılar, sanırım, piyasanın hangi koşullarda kalıcı bir şekilde tatmin edici seviyelere gelebileceği konusunda bir fikir veriyordur.

Bu satırları yazarken Koronavirüs hala görünmez bir düşman olarak bütün dünya üzerinde etkisini sürdürmeye devam ediyor. Umarım derginin sizin elinize ulaştığı tarihlerde bu düşmanı alt etmiş ve geleceğe daha güvenli bakıyor oluruz. Hepimizin daha sağlıklı daha güvende hissettiği günler dileriz ki çok yakında olsun.

Pruvanız neta rüzgarınız kolayına olsun.

Denizcilik Sektörü Sulfür 2020'yi Nasıl Karşıladi?

Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür



1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemilerimizde kullandığımız çok düşük kükürtlü (VLSF) yakıtları ile ilgili ilk izlenimler bu hazırlık sürecine tüm birimlerin iyi hazırlanmadığını gösterdi. Özellikle konuyu teknik yönden ele aldığımızda bir geminin ticari faaliyette bulunabilmesi için en temel gereksinim gemi makinelerinin arıza yaşamadan verimli bir şekilde işletilebilmesi olduğunu hepimiz biliyoruz.

1 Ocak tarihinden sonra neler yaşadık?

Bazı firmalar hiçbir sorun ile karşılaşmadı. Bunu bir şans olarak görüyor ve karşılaşmayacaklarının garantisini olmadığını belirtmek istiyorum. Bunun temelinde yatan neden olarak 'yakıtların kararsızlıklarını' gösterebiliriz. Birçok ülkeden alınan yakıt birbirleriyle uyumlu (compatible) olamadığı gibi tek başına bile makine hasarlarına neden olabilmektedir.

Bazı firmalar ise yakıt özellikleri ve analiz raporları iyi olmasına rağmen sorunlar yaşadı. Bu sorunlar daha çok gömlek (liner) ve piston hasarları şeklinde karşımıza çıktı. Bizlerin 1 Ocak'tan önce en çok korktuğumuzu ifade ettiğimiz Cat-Fines makine üzerinde makine üretici firmaların testleri sonucu bulunamamasına rağmen gömleklerde sebebi halen tam olarak bilinmeyen, araştırılan hasarlar meydana gelmiştir. Bu hasarlar gemiyi ticari faaliyetten yoksun kılacak kadar büyüktür.

Bir grup firma Al+Si oranı yüksek yakıt aldığı için Cat-Fines yaşadı bazı firmalar ise çok yüksek bir değer olmamasına rağmen Cat-Fines ile karşı karşıya kaldı. Peki, daha önce 1 Ocak öncesinde kullanılan HFO yakıtlarda bile Al+Si oranı daha yüksekken neden her gemi Cat-Fines sorunu ile yüzleşmiyordu?. Bu noktada birçok kişinin atladığı bir duruma değinmek istiyorum. Tüm teknik adamlar genellikle bu miktarın fazlalığı ya da azlığı ile ilgilendi ama molekül yapısını

1981 yılında Çaykara, Trabzon'da dünyaya gelmiştir. Denizcilik ile ilgili profesyonel eğitimine Kocaeli Üniversitesi Gemi Makineleri İşletme Bölümü'nü okuyarak başlamıştır. Eğitimini müteakiben Tuzla'da tamir ekiplerinde çalışarak profesyonel anlamda iş yaşamında tecrübeler edinmiş ve ardından deniz yaşamına devam ederek gemilerde Uzakyol Vardiya Mühendisi olarak görev yapmıştır. Eğitim hayatına Kocaeli Üniversitesinden sonra, Marmara Üniversitesi Makine Bölümü'nde lisans derecesinde devam etmiş ve bu mezuniyetlerinin ardından Piri Reis Üniversitesi'nde Uzakyol Baş ve İkinci Mühendislik eğitimini de tamamlayarak deniz yaşamını yönetici kademesinde uzak yol seferlerinde sürdürmüştür. Bu eğitim ve mesleki tecrübelerinin ardından karada da yönetici kademesinde görev alabilmek için Beykent Üniversitesi'nde işletme alanında master derecesinde mezuniyet sağlayarak MBA yapmıştır. Ardından çeşitli denizcilik şirketlerinde makine enspetörülüğü ve teknik müdürlük görevlerini icra etmiş olup halen Rana Denizcilik'te Teknik Müdür görevinin yanı sıra Marmara Üniversitesi Teknoloji Fakültesi Makine Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına devam etmektedir.

unuttular. Miktar az olsa bile molekül yapısı küçük olan Al+Si'ler filtrelerinden kolaylıkla geçti. Bu nedenle 10 mikronluk filtre önerilerini dikkate almayanların bir kez daha konuyu değerlendirmesi gerekir.

Bunların yanında seperatör verimliliği konusu tartışılmaya başlandı. Yakıtların cst'lerinin ve parlama noktalarının düşük olmaları nedeniyle sıcaklığı düşürülen yakıtlarda iyi bir seperasyon sağlanamadı. Bazı markalar seperatörlerde revizelere gitti birçok marka ise değişiklik yapmadı.

Silindir yağlama konusunda da düşük sulfürlü yakıt kullanılıyor diye sürekli "low tbn" silindir yağı kullanan firmalar piston ve gömlek hasarlarına hazırıklı olmalı. Bu noktada en doğru yanıtı makine üreticileriniz verecek olmasına rağmen genel bir bilgi olarak birer hafta arayla BN 70 ve BN 40 yağlarının kullanılmasının daha doğru olacağını üreticiler belirtmiştir fakat özellikle BN 100 kullananlarda gömlek parlamaları ve yağın silindir çepetine tutmama sorunları yaşandı. Yağ firmalarının da çoğu ortak bir noktada buluşup tek bir tip yağ üretmediğinden dolayı sıkıntılar yaşanmakta. Operasyonel anlamda da yağ kullanımını yönetecek şirket talimatlarına uyacak bilinçli gemi yöneticilerine sahip olmanız gerekiyor. Eski bilgilerin değiştiği, sürekli yeni bilgiler edindiğimiz bir dönemde geleneksel düşünce sistemlerinin kimseye bir faydası olmayacağı açıktır.

Her yakıt tipinde "pour point"e, "sediment"e, "cat-fines"a, parafın ya da aromatik karışımına ve viskositeye

dikkat edilerek uygun çalışma koşulları sağlanmalıdır.

Gömlek hasarı yaşayan firmalar yedek gömlek ve piston temin edememekte ya da çok uzun sürelerde temin edilebilmektedir. Yedek parça açısından da bu sürece hazırlıksız yakalandık.

Limanlarda MGO ya geçen gemiler, 1-2 saat öncesinde değil gemiden gemiye değişmekle birlikte en az 3-4 saat önce ince yakıtı geçerek sistemden komple VLSF yakıtın arındırıldığından emin olmalı. Bunun nedeni bazı yakıtlarda MGO ile az bir miktarda dahi olsa VLSF yakıtın karışması ve özellikle sabit olarak beklemesi yakıtta yapışkan özellikler meydana getirmekte ve barrel-plunger, yakıt indeksleri gibi elamanların tutmasına sebep olmaktadır. Bu tutma basit bir tutma olmayıp avuçlarınızı birbirine değırdiğinizde ellerinizi ayıramamanıza ya da plungeri barrel'dan ancak mengeneyle bağlayıp ayırmak zorunda kalacağınız kadar güçlüdür.

Yeni yakıtlar ile ilgili birçok sorunun yaşandığı şu günlerde mutlaka öneri olarak her geminin rezerv bir yakıt ve tercihen MGO'yu gemi bünyesinde depolaması gerekliliğini vurgulamak isterim. Ayrıca VLSF ve MGO arasında çok anlamlı bir fiyat farkı olmamasından dolayı hesap kitap yaparak alınan riskler değerlendirildiğinde yakıtlar bir süre daha karakterize olana kadar makinelerimizi MGO ile tahrik edebiliriz. Unutulmaması gerekir ki bu süreç her yönüyle tüm partiler tarafından ele alınması gereken bir konu olup herkes edindiği tecrübeleri paylaşarak daha efektif önlemler alabiliriz.

GAZİMAĞUSA TERSANESİ – KIBRIS



KOSDER
ÜYELERİNE
ÖZEL %10
İSKONTO

CAZİP
ÖDEME
KOŞULLARI



- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 120 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > 25.000.DWT'A KADAR HAVUZ İMKANI
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK



Daha fazla bilgi için bize ulaşın:

M. GÖKALP GÜNDOĞDU / ÇAĞLA İZKAN

Tel: +90 533 882 00 30 / +90 533 849 05 10 / repair@shipyardcyprus.com

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

Şirket Tel: +90 392 365 30 55 Fax: +90 392 365 26 08

Doğru Envanter Yönetimi

Öğr. Gör. Gökhan Çakıcı
İstanbul Gelişim Üniversitesi
ISM & Planlı Bakım Sistem Uzmanı

2015 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü tarafından yeniden açılan güverte opsiyonunun ilk mezunlarından olmuştur. 2013 yılından itibaren ve halen denizcilik sektöründe gemi yönetimi, ISM & ISPS & PMS konusunda; içlerinde Oruç Reis Araştırma Gemisinin de bulunduğu 15 geminin ISM&PMS çalışmalarında ve gemi içi bilgisayar sistemleri kurulumlarında görev almıştır. 2017 yılında İstanbul Gelişim Üniversitesi'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına başlamıştır. Ayrıca İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Ana Bilim Dalı'nda Tezli Yüksek Lisans yapmaktadır. Evli ve bir çocuk babasıdır.

Geçmişten günümüze her sektör için maliyet kalemleri listesinin neredeyse en üst sıralarında yedek parça ve envanter yer almaktadır. Denizcilikte ise bu durum biraz daha farklı boyuttadır. Özellikle farklı ülkelerdeki farklı ücretler, gemiye tedariki ve kontrol edilememesi gibi durumlar en önemlileri arasındadır.

Tüm işletmelerde olduğu gibi denizcilik işletmelerinde de bu durumu kontrol altına almak armatörlerin en önemli amaçlarından biridir. Günlük işletme maliyetlerine bakıldığında bakım onarım için gerekli olan yedek parçalar, gemide kullanılan demirbaşlar, ekipmanlar ve envanterimizde tuttuğumuz harcanabilen malzemelerin

üst düzey bir maliyet oluşturduğunu görmektediriz. Bu maliyetlere yanlış yapılan, gereksiz ve fazla malzeme istekleri gibi maliyetler de eklenince büyük bir zarar oluşmaktadır.

Envanterini Yönet

Tedarik zincirinin son noktası kullanıcı işletmenin envanterine girer. Bu yüzden hem memnuniyet hem de istekleri ve ihtiyaçları karşılayacak nitelikteki ürünün tedarik edilmesi gerekmektedir. Satın alma departmanlarının veya sorumlu enspektörlerin yanı sıra, gemide çalışan personelin de bu konuda yeterince bilgi sahibi olması gerekmektedir. Envanterini yönetmek için neler olmalı:

İletişim: İşletme ve gemi arası iletişim sadece isteklerin planlanması ve envanter takibi açısından değil, diğer tüm yönetim biçimlerini ilgilendiren bir maddedir. Tüm işlerde olduğu gibi karşılaşılan problemler büyük çoğunluğu iletişim eksikliğinden kaynaklanmaktadır. İşletmenin isteklerini aktarma metodu bu yüzden çok önemlidir. Eğitimin kullanılması, taahhütlerin hazırlanması, prosedürlerin yazılması gibi tüm dokümantasyonu oluşturan işlemler iletişim eksikliğinden kaynaklanan problemleri indirgemeyi amaçlar. Envanter takibi ve isteklerin planlanmasındaki iletişim sorunu genellikle istenilen ile yorumlanandır. İletişim konusundaki sorun kodlama veya barkodlama yöntemi ile çözülebilir.

Eğitim: Her zaman birinci önceliğimiz olmak zorundadır. İşletmeye ve gemiye özgün eğitimler, oluşabilecek zararların önüne geçişi gibi bilinç oluşturur. Tedarik konusunda işletmeye verilen eğitimlerde doğru malzemeyi, doğru yere ve doğru zamanda minimum maliyet gözetilerek gemiye ulaştırılmasını (Acil durumlar dışında) sağlar.

İstek ve envanter kaydı açısından



gemiye verilen eğitimler ise gemiye uygun sayıda malzeme isteğinin yapılmasına yardımcı olur ve gereksiz isteklerin oluşmasını engeller. Farklı bir durumda kalitesiz malzemenin kabulü bazen maliyetin kısılması için düşük kalite ürünler gemiye tedarik edilmektedir. Konu ile ilgili olarak bazı durumlar işletmenin bilgisi dahilinde bile değildir. Bu durumda gemideki sorumlu personele büyük bir sorumluluk düşmektedir. Kalite kontrol eğitim konularından birisidir. Kalitesi düşük ürünün mutlaka kaydı tutulmalı ve geri bildirimler ile işletmeye bildirilmelidir. Gemide işe yarar düşüncesiyle her teslim alınan malzeme gereksiz yer kaplayacak, büyük olasılıkla kullanılmayacak ve bu işletmenin katlandığı maliyeti arttıracaktır.

Dokümantasyon: Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi (ISM) içerisinde anlaşılır bir doküman oluşturulması gerekmektedir. Bu doküman anlaşılır ve takip edilebilir bir şekilde tutulması gerekmektedir. Genel olarak bu işlem gemide yapıldığından ilgili gemi personelinin ve kaptanın konu hakkında bilgisi olması ve geri dönüş yapması gerekmektedir. Elektronik doküman tutmak ise iki taraf için çok uygun olabilir. Ek olarak elektronik olarak envanter kaydı tutmak takip açısından da kolaylık sağlar.

Store veya Stok Alanları: Malzemenin gemiye tedariki kadar gemideki muhafazası da bir hayli önemlidir. Bazı malzemelerin gemideki stok yerinin bilinmemesi veya storların düzensiz olduğundan dolayı tekrar istek yapılmasına, gemide o malzeme gereği yüzünden işlerin aksamasına ve en önemlisi de gereksiz maliyet oluşmasına sebep olmaktadır. Etkili bir envanter yönetimi için gemi içerisindeki storlar mutlaka isimlendirilmelidir; ayrıca bu isimlendirmelerin yanı sıra içerisine koyulacak malzemelerinde gruplandırılması kolaylık sağlayacaktır.

Demirbaş Listeleri: Demirbaş listeleri genel olarak gemilerde tutulmayan listelerdir. İşletmeler gemilerine demirbaş ve ekipman konusunda gereğinden fazla destek sağlamaktadır; çünkü alınan ekipmanın eğer çözüm niteliği söz konusuyla işletme bu maliyete girmekten kaçınmayacaktır; fakat bu durumu maalesef suistimale açık bir konudur. Bilinçsiz ekipman kullanımı, ekipmanların korumasız ortamlarda bırakılması veya sahip çıkılmaması, kayıplar gibi durumlar az gözükse, ancak genel bir çerçeveden bakıldığında büyük maliyetlerdir. Bu tür gemi ekipman takip ve kontrolünde seri numarası vermek ve sorumlu kişi belirlemek sorunu çözebilir.

Elektronik Envanter Yönetimi

Çağımızın gereği bilgisayar sistemleri kullanmanın ötesine geçmekte, entegre veya akıllı sistemlerin kullanılması yaygınlaşmaktadır. Bu tür sistemlerin kullanılması ilk olarak bakıldığında kurulum maliyeti olarak karşımıza çıksa da uzun vadeli olarak değerlendirildiğimizde ve sistemi iyi yönettiğimizde yararlı olacaktır. Unutulmamalıdır ki sistem kurmak sadece işin başlangıcıdır ve yeterli değildir. Sistemin iyi bir şekilde takibi ve yönetilmesi uzun vadedeki avantajları sağlayacaktır.

Elektronik envanter takibi tutulmasını avantajları ise; takibin kolay yapılması, işletme ve gemi arasındaki iletişimin sürekli sağlanıyor olması, giriş ve çıkışların gözlenmesine müteakip ihtiyaçların belirlenmesinde kolaylık ve birçok analiz yapılabilmesi için veri oluşmasıdır.

Sonuç olarak, tüm işletmeler gibi maliyeti gözeterek denizcilik işletmeleri de düzenli ve takibi yapılabilen bir envanter yönetim sistemi kurması ve yönetmesi gerekmektedir. Uzun vadede sürekli iyi yönetilmesi neticesinin kârlılıkla sonuçlanacağı görüşümdedir.



KORONAVİRÜSÜN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ





Koronavirüs Pandemisinin Denizcilik Sektörüne Etkisi - 1

Dr. Hüseyin Genç

Piri Reis Üniversitesi
Öğretim Görevlisi

2008 yılında Ege Üniversitesi İşletme Bölümü'nden mezun olduktan sonra, yüksek lisans eğitimini 2011 yılında Hamburg Üniversitesi Uluslararası İşletme Yönetimi Bölümü'nde tamamlamıştır. 2009'dan 2013 yılına kadar Hamburg'da uluslararası bir denizcilik firmasının finans ve lojistik bölümlerinde uzman ve koordinatör olarak çalışmıştır. Doktorasını 2018 yılında Yaşar Üniversitesi'nde "Boş Konteyner Pozisyonlamada Maliyet ve Operasyonların Optimizasyonu" başlıklı tezi ile tamamlamıştır. Ağırlıklı olarak denizyolu taşımacılığı, denizcilik operasyonlarında optimizasyon ve yöneylem araştırmaları konularında araştırmalar yapmaktadır. 2016 yılından bu yana Piri Reis Üniversitesi'nde Öğretim Görevlisi olarak çalışmaktadır.

İlk çıktığında sadece sağlığa yönelik bir tehdit olarak görülen koronavirüsün (Covid-19 virüsü) tüm dünyadaki sosyo-ekonomik etkileri çok daha büyük boyutlara ulaşmıştır. Küresel ticaretin direkt bir yansıması olan denizyolu taşımacılığı da bu etkiden nasibini almıştır. Bu yazıda koronavirüs pandemisinin denizyoluna taşımacılığına olan etkileri ve ileriki dönemlerdeki olası sonuçları ortaya konmaya çalışılmıştır.

Gündeme Covid-19 pandemisi ile gelen koronavirüsler, farklı tipleri olan ve insanlarda farklı rahatsızlıklara neden olan bir virüs grubudur. Koronavirüs adı, Eski Yunanca'da çelenk anlamına gelen "korone" kelimesinden alınarak, yine çelenk veya taç anlamında Latinceye geçen "corona" kelimesinden türetilmiştir. Yüzeylerinde çubuklu çıkıntılara sahip olan bu virüsler, elektron mikroskopunda taç şeklinde görüldüğü için koronavirüs (taçlı virüs) olarak adlandırılmıştır. 2019 Aralık ayında keşfedilen bir koronavirüs türünün neden olduğu hastalık, coronavirus disease (koronavirüs hastalığı) kelimesinin kısaltması olan Covid-19 olarak tanımlanmıştır. İlk olarak 1960'lı yılların sonunda keşfedilen koronavirüslerin, hayvandan insana bulaşması ise ilk kez Çin'de 2003 yılında gözlenen SARS, 2012'de ise Suudi Arabistan'da MERS koronavirüsü olarak ortaya çıkmıştır. Ancak ilk defa Covid-19 virüsü bir pandemiye neden olmuştur.

On yıllık krizden sonra yeni yeni toparlanmaya başlayan denizcilik sektörü, koronavirüs pandemisinden önemli ölçüde etkilenmektedir. Hemen hemen her alanda küresel bir krize ne-

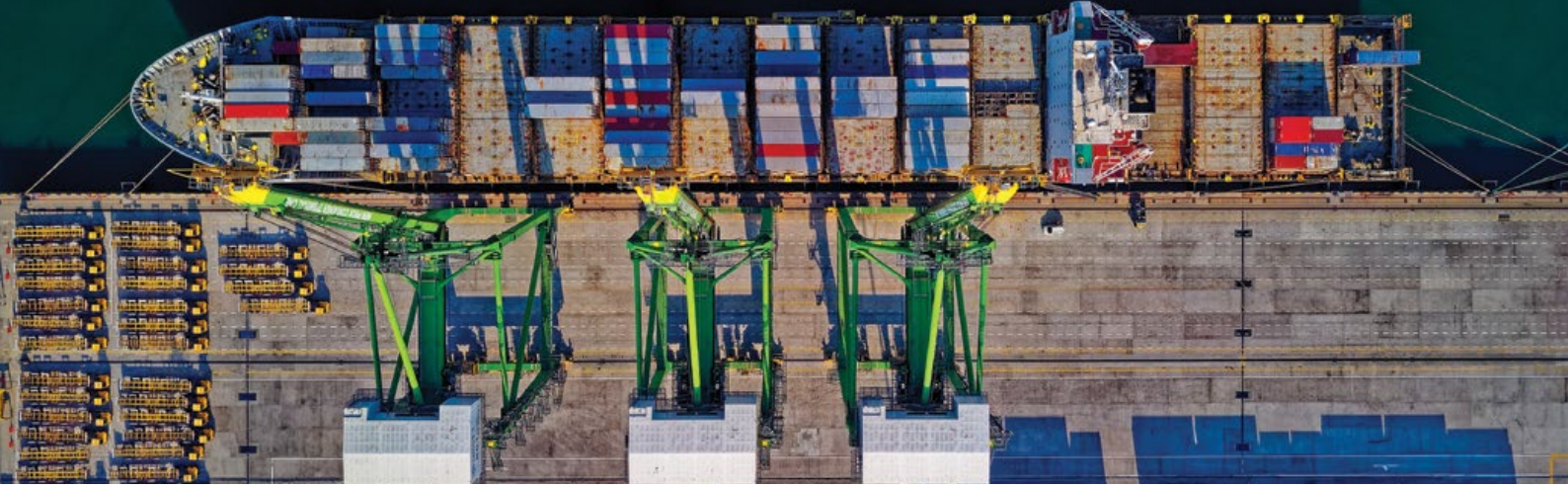
den olan bu pandeminin başlangıç yeri olan Wuhan, Çin'in en önemli üretim merkezlerinden biri ve birçok küresel şirketin tedarikçilerinin merkezidir. Wuhan'da başlayan salgının Çin'in diğer bölgelerine de yayılması Çin yönetiminin sert önlemler almasına neden olmuş, birçok bölgede üretim ve hizmetin yavaşlamasına ve durmasına neden olmuştur. Çin'deki bu gelişmeler küresel tedarik zincirini ve denizyolu taşımacılığını da önemli ölçüde etkilemiştir. Çin, bu dönemde limanlarını kapatmasa da büyük konteyner hat operatörleri Çin'e olan seferlerini azaltmışlardır. Salgının Çin'de başladığı günden Şubat ayı sonuna kadar konteyner hat operatörlerinin taşımalarında toplam 1,7 milyon TEU'luk bir düşüş gerçekleştiği bildi-

rilmiştir. TEU başına ortalama 1000 dolarlık navlun ortalaması dikkate alındığında, toplam kaybedilen gelirin 1,7 milyar dolar kadar olduğu tahmin edilmektedir.

Dökme yük gemilerinin kira oranlarının da yük tipi, gemi tipi ve rotasına bağlı olarak yüzde 30 ile 40 arasında azaldığı belirtilmektedir. Bu düşüş kısmen Çin Yeni Yılı kapsamındaki tatillerden kaynaklansa da, asıl neden Çin'deki koronavirüs salgınıdır. Çünkü fabrikalardaki üretimin durmasına bağlı olarak daha az hammaddeye ihtiyaç duyulduğu için, dökme yük gemilerine olan talep de düşmüştür.

Yukarıda anlattığımız denizcilik sektörünü etkileyen gelişmelerin nedeni





şu ana kadar Çin'den kaynaklanan arz kesintisi olarak dikkate alınabilir. Salgının artık pandemiye dönüşmesi küresel çapta hem arz hem de talep kesintisine neden olmaktadır. Bunun sonuçları ise çok daha büyük olacaktır. Birçok ülkede üretim durmaya veya yavaşlamaya başlamış, mağazalar, restoranlar, sinema ve tiyatrolar kapatılmış, bazı alanlar karantina altına alınmıştır. Resmi tatil, idari izin, evden çalışma gibi insanların hareketlerini ve etkileşimini kısıtlamayı amaçlayan keskin önlemler alınmıştır. Bütün bunların gümrük kontrolü, yük elleçleme ve istifleme gibi operasyonlar üzerinde çok büyük etkileri olacaktır. Bunlara yük akış ve hareketlerindeki diğer kesintiler de eklenince tedarik zincirinin son derece yavaşlayacağı kesindir.

Dünyanın en büyük konteyner hat operatörleri bu küresel krizden nasıl etkilenecekleri konusunda net bir bilgi veremeseler de, Sea-Intelligence firması konteyner taşımacılığı sektörünün 2020 yılında toplam 17 milyon TEU'luk bir düşüş ile karşılaşabileceğini ve bunun da 17 milyar dolarlık bir gelir kaybına neden olabileceğini tahmin etmektedir.

Ham petrol gemileri için oldukça yüksek seyreden navlun oranlarının da düşmesi beklenmektedir. Özellikle Suudi Arabistan'ın petrol arzını aşırı derecede artıracağını belirtmesine ve petrol fiyatlarının düşmeye başlamasına rağmen, koronavirüs pandemisi 2020 için küresel petrol talebini önemli ölçüde düşürecektir. Petrol talebinin düşmesi navlun fiyatlarını düşürecek ve buna bağlı olarak da yeni inşa edilmekte olan tanker gemilerinin teslimatlarının da yavaşlayacağı söylenebilir.

Kayıplar büyük olsa da, büyük denizcilik şirketleri krizden çıkmayı başaracaklardır. Bu kötü durumdan asıl etkilenenler niş pazarlarda faaliyet gösteren küçük şirketler ve büyük hatlara bağlı çalışan feeder operatörleri olacaktır. Benzer şekilde, liman ve terminaller de bu krizden oldukça etkileneceklerdir. Bazı sektör uzmanları, liman ve terminallerin 2020 yılındaki elleçlemelerinde toplam 80 milyon TEU'luk bir düşüş olacağını belirtmektedir.

Hükümetler her ne kadar çeşitli önlem ve yardım paketleri hazırlasalar da, denizcilik sektöründeki birçok alanda işsizlik sorunu ortaya çıkacaktır. Bazı ülkelerdeki tersane sektörü de bu pandemiden olumsuz etkilenecektir. Örneğin Türkiye'deki tersanelerde birçok işçinin işlerini kaybetme riski ortaya çıkmıştır.

Koronavirüs pandemisine bağlı olarak tedarik zincirinde ve denizyolu taşımacılığında ortaya çıkan sorunların insanların fiziksel etkileşimine bağlı operasyonlar nedeniyle gerçekleştiği söylenebilir. Dolayısıyla, Endüstri 4.0 veya dijitalleşme fenomeninin denizcilik sektöründeki uygulamalarının önemi bir kez daha ortaya çıkmaktadır. İnsansız gemilerin kullanımına hala başlanmasa da, Avrupa'nın Rotterdam, Anvers ve Hamburg gibi büyük limanlarında birçok operasyon fiziksel insan emeği olmadan gerçekleşmektedir. Yine de, insansız vinç ve treylerlerin kullanılması, otomatik kapı operasyonları, dijital gümrük işlemlerine rağmen az da olsa fiziksel insan etkileşimi gerektiren aktiviteler mevcuttur. Bu yüzden, önümüzdeki dönemlerde denizcilik sektöründe, insanların operasyonlara fiziksel müdahalesini minimize etmeye veya sıfırlamaya yönelik girişimlerin ve di-

jitalleşme eğiliminin daha da hızlanacağı söylenebilir.

Sonuç olarak, tedarik zincirlerinin tekrar sorunsuz işleyebilmesi aylar süreceği gibi gözükmektedir. Arz ve talep kesintilerine bağlı olarak, yük akışında hem azalma hem de yavaşlamalar olacaktır. Bütün bunlar, denizcilik sektöründe hem olumsuzluğa hem de belirsizliğe neden olmaktadır. Olumlu veya olumsuz önümüzdeki birkaç ay içinde daha net bir tablo ortaya çıkacaktır. Bu durumu bir sonraki yazımızda irdeleyeceğiz.

Kaynaklar:

Akan, E., Genel ve Özel Viroloji, Saray Medikal Yayıncılık, İzmir, 1994.

Gençer, M., Klinik Mikrobiyoloji ve Enfeksiyon Hastalıkları Uzmanı, Yüze yüze görüşme, 20 Mart 2020.

<http://www.ekonomiyontem.com.tr/yazarlar/prof-dr-avni-zafer-acar/tedarik-zincirinin-coronavirus-testinden-gecebilecek-kadar-dayanikli-mi/62/>

https://www.joc.com/maritime-news/no-empties-europe-coronavirus-measures-tighten_20200316.html

<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2296>

<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2300>

<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/neues-coronavirus-belastet-internationale-schiffahrt-2548472.html>

<https://www.welt.de/regionales/hamburg/article206150235/Reeder-in-Hamburg-Coronavirus-bremst-Schiffahrt-aus.html>

<https://worldmaritimeneews.com/archives/292863/bimco-tanker-shipping-to-face-two-different-realities/>

<https://www.7deniz.net/haber-iste-de-gundem-koronavirus-33124.html?fbclid=IwAR0bCOaT5M-R3dVdUoNdGhGq7Yyx5SlQbt4xy4l2d6vuV5zelmfbss00Fz0>

Koronavirüs ve Denizlerde Çin - ABD Ticaret Savaşları



Ayşe Aslı Başak

Mid-Ship Group LLC
Port Captain

İTÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünden fakülte 2.si olarak mezun oldu. Çebi Denizcilik'e ait Supramax ve Handymax tip gemilerde görev yaptıktan sonra sırasıyla DPA Yardımcısı, ISM Enspektörü ve ISM & Eğitim Müdürü pozisyonlarında çalışmıştır. Eş zamanlı olarak Yeditepe Üniversitesi Uluslararası Ticaret ve Lojistik Yönetimi Yüksek Lisans programını Yüksek Onur derecesiyle tamamladı. 2016 Ekim'den bu yana Mid-Ship Group LLC firmasında hurda ve demir çelik operasyonlarından sorumlu olarak Fransa, Belçika ve Türkiye limanları gemi yüklemelerinde Port Captain olarak görev yapmaktadır. İş hayatının yanı sıra Dünya Denizcilik Üniversitesi de dahil olmak üzere yapılan çeşitli uluslararası konferanslarda denizcilik finansmanı, gemi yatırımları, piyasa analizleri, dijitalleşme, büyük veri, sürdürülebilirlik ve Türk kadın denizcilerle ilgili akademik çalışmaları bulunmaktadır.

Son birkaç aydır denizciliğin gündemi yeni sülfür regülasyonuyken bir anda işler tamamıyla değişerek Korona virüsün ortaya çıkmasıyla çok ürkütücü bir hal almadı mı? Dünyanın gündemi hızla değişiyor. Bazen biz de bu hıza zor yetişiyoruz. Donald Trump'ın 2018 yılında bir tweet'i ile demir-çelik vergileri bir anda yüzde 50'ye çıkartılmış ve ticaret savaşları resmi olarak başlamıştı. Asıl amaç çok hızlı büyüyen Çin ekonomisine bir dur demekti ve yaklaşık bir buçuk yıl gibi bir süre vergi artırımını devam etti. Aynı şekilde Çin gibi Türkiye de bundan nasibini almıştı.

Gelelim Aralık 2019'daki gelişmelere. Denizcilik sektörü sülfür regülasyonuna nasıl uyum sağlayacağını tartışırken, armatörler gemilerini Scrubber ile donatma telaşına düşmüş ve tersanelerde boş yer bulamazken bir anda dünya yeni bir ticaret savaşı unsuru ile çalkalanmaya başladı: Koronavirüs. Çin'in 10 milyonluk popülasyona sahip Wuhan eyaletinde ortaya çıkan koronavirüsü bir süre tüm dünya izler pozisyondaydı. Başta Çin ekonomisini ciddi olarak baltalayıcı bir etkisi var gibi görünse de bugünkü geldiği noktada tüm dünyayı etkisi altına almış ve resmi olarak yaklaşık 130,000 kişiyi etkisi altına alarak, 111 ülkede etkisini

göstermiş ve 4,718 kişinin ölümüne yol açmıştır [1].

Koronavirüs ve Deniz Ticareti

İnsan canına mal olan epidemik salgın hastalıklara aslında denizciler nispeten diğer sektörlerle göre daha aşına durumdadır. SARS, Kolera, Sarı Humma, Ebola vb. Virüsleri de zamanının popüler salgın hastalıkları olarak kayıtlara geçmiş, aşılı geliştirdikten sonra önlemler alınmasına rağmen

her yıl yüzlerce insanın ölümüne yol açmıştır ve hala devam etmektedir [2]. Teknik açıdan incelendiğinde normal bir grip etkisi gösteren Koronavirüs diğer virüslerden farklı olarak çok hızlı yayılma özelliğine sahip olduğundan, dünya denizciliği açısından da büyük bir tehdit olarak görülmeye başlanmıştır.

Dünya ticaretinde olduğu gibi Çin'den de dünyaya yapılan ihracatın en büyük kısmı deniz yoluyla gerçekleş-



11 Mart 2020 itibarıyla koronavirüsten etkilenen ülkelere ait harita

yor. Koronavirüs ilk ortaya çıktığında ise hali hazırda Çin'e seyreden bazı kuruyük gemilerinin armatörlerinin durumu riskli sınıfta öngörmesi nedeniyle destinasyonlarını virüsten etkilenmemiş bir Çin limanına veya Çin dışında bir limana yönlendirilmesi konusunda talep ettiklerini gördük. Bu da hem yük satıcısı hem de geminin kiracısı tarafından maddi anlamda zarar oluşturabilecek bir durum olarak yer aldı. Fakat BIMCO tarafından gemi kira sözleşmeleri için hazırlanan Koronavirüs ve benzer salgın hastalıklar durumunda rotasyon değişikliğini armatörün talep edebileceği ile ilgili gemi sahiplerini koruyacak şekilde yeni bir madde de yayınlanmıştır [3]. Çin'de tersaneye giren bir kuruyük gemisinin de Koronavirüs nedeniyle tersanede çalışacak işçi bulunmamasından dolayı günlerce tersanede beklemesine sebep olarak, sonraki seferleri açısından ciddi maddi kayıplara yol açtığını da görmüştük. Hatta Koronavirüsü fırsat bilen Çin Armatörler Birliği, IMO'ya bir yazı yazarak, ülkelerinin içinde bulunduğu durumdan dolayı "Sülfür" regülasyonunu bir süre askıya almasını da talep etmişti. Diğer yandan Maersk Line 2020 tahminlerinde, Koronavirüs nedeniyle Şubat ve Mart aylarının oldukça durgun geçeceğini fakat işlerin bir anda değişerek hızlı bir şekilde yükselişe geçme ihtimalinin olduğunu duyurdu.

Karantina Prosedürleri ve Denizlerde Son Durum

BIMCO tarafından yayınlanan ve her dakika güncellenen CoVid-19 ülke listelerine göre Çin'de Shanghai limanında operasyonlar devam ediyor fakat gemilere özel karantina prosedürleri uygulanarak gemi insanlarına çıkış izinleri kısıtlanıyor. Hong Kong bölgesinde ise dışarıdan gelen tüm yabancı gemilere 14 gün karantina uygulanıyor. Çin'den sonra en fazla etkilenen ülkelerden birisi de Güney Kore olmuştur. Kore Denizcilik Birliği, Koronavirüsün bu hızda yayılmasının ve çalışabilecek işçi bulunmaması nedeniyle operasyonlarının durma ihtimalinin, Koreli üreticiler için bugüne kadar görülmemiş büyük bir kaosa yol açacağını duyurmuştu. Kore hükümeti aynı zamanda Koronavirüsten en fazla etkilenen sektörlerinden olan denizcilik devlet fonlarını seferber edeceğini ilan etmişti. Fırsatçılık mıdır bilemeyiz fakat Koreli SM Line şirketi ise Koronavirüs zararlarını azaltmak amacıyla üst düzey yöneticilerinde maaş düşüşüne gittiğini açıklamıştır.



Dijital limanlar, dijital emniyet önlemleri

İtalya'da da neredeyse 'ülkeyi kapatmaya' giden hızlı yayılım ve ölümler, tüm Avrupa'yı da etkisi altına almaya başlamıştır. Çin dışındaki en fazla vakanın olduğu ülkeler Amerika, Avustralya, Filipinler, Hong Kong, Japonya, Fransa, Tayvan, İran, Irak, İtalya ve Güney Kore olarak listelerde yer alıyor. Koronavirüs salgınının yer aldığı ülkelerden Türk limanlarına uğrak yapacak gemiler için de hastalık tehdidi varsa en az 14 gün karantina süresi zorunlu tutulup geminin karantina gerekliliğini sağlamadan yanaşmasına izin verilmeyeceği açıklandı. Buna ek olarak, Türk limanlarında kesinlikle yabancı personelin dışarı çıkışlarına izin verilmediği bakanlık tarafından belirtildi. Bu noktada oluşabilecek değişiklikler için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Liman Başkanlıkları'nın, gemi sigorta kulüplerinin, International Chamber of Shipping (ICS)'in ve BIMCO'nun güncel listelerinin takip edilmesini öneriyoruz.

Diğer yandan en son Royal Caribbean, Princess, MSC, Norwegian Cruise Line gibi çok büyük kruvaziyer firmaları da seferlerini 30 ile 60 gün arasında askıya aldıklarını duyurdu. Deniz turizmi için de büyük bir yıkım etkisi yaratan Koronavirüs, denizlerden, raylı sistemlere ve havayollarına kadar pek çok taşıma alanında etkisini gösteriyor. Özellikle havayollarındaki ve uçuş rotasyonlarındaki yasaklamalar düşünüldüğünde deniz ticaretinin yine en etkili ve bu durumda da en güvenli yol olduğunu ortaya çıkarıyor. Şu an piyasalardaki panik havası nedeniyle bir durgunluk hakim olsa da önümüzdeki günlerde hızlı olarak yükselişe geçerek yük hareketlerinde artış olacağı beklenmektedir. Kısaca Koronavirüs denizcilik sektörü için kendi fırsatını doğuruyor olabilir.

Koronavirüs ve Dijitalleşme

Tüm ülkelerde Koronavirüs vakaları

artarken ve pek çok karantina önlemleri alınmışken, çok uluslu firmalar, denizcilik firmaları ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) dahil pek çok denizcilik otoritesi de çalışanlarına evden çalışma talimatı verdi. Uzaktan bağlantı altyapılarının tamamlanması ve işletmelerin dijital dönüşüme hazır olması bu süreci hızlandırıcı bir unsur olarak yer alıyor. Koronavirüs tedbirleri ve uzaktan çalışma sistemi, Endüstri 4.0 kapsamında insansız gemiler ve otomasyon limanlarla ilgili çalışmaları da hızlandırıcı bir etkide olabilir.

Çin'de testi yapılan ve Koronavirüs testi yapabilen robotik sistemler ile riki günlerde Amerika'da da kullanıma alınıyor. Tüm bunlar, toplumun dijital çağa ayak uydurması için hızlandırılmış programın içerisinde olduğu teorisini ortaya çıkartıyor. Uzaktan eğitimlere geçilmesi, iş toplantıları, konferansların uzaktan bağlantılar ile gerçekleşmesi denizcilik alanında da bu sosyal etkilerin yeni bir çağ başlatacağına habercisi olabilir. Denizciler olarak her gün ortaya çıkan yeni kural ve regülasyonlara aşinalığınız ve hızlı adaptasyon sürecimiz düşünüldüğünde Koronavirüs'ün sosyal etkilerini azaltma ve dijital çağa dönüşüm konularında sizce de 1-0 önde değil miyiz?

Zamanla göreceğiz. Cesur olalım fakat denizciler olarak "Önce Emniyet" felsefesini asla göz ardı etmeyelim. Pruvanız neta, rüzgarınız hep sizden yana olsun!

Kaynaklar:

- [1] *Newyork Times* (2020),
- [2] *World Health Organization* (2020),
- [3] *BIMCO* (2020),
- [4] *UNCTAD* (2020).



Dr. Güven Yenmiş

Tıbbi Biyoloji Bölümü
Biruni Üniversitesi Tıp Fakültesi

Boğaziçi Üniversitesi Moleküler Biyoloji ve Genetik Bölümü 2006 mezunudur. Mezun olduktan hemen sonra başladığı Acıbadem Sağlık Grubu bünyesindeki Labgen Genetik Tanı Merkezi'nde 13 yılı aşkın süre moleküler biyolog olarak çalışmıştır. Bu süreçte, yüksek lisansını Marmara Üniversitesi Tıp Fakültesi, Tıbbi Biyoloji ve Genetik Bölümü'nden 2010 yılında, doktorasını İstanbul Üniversitesi - Cerrahpaşa, Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Tıbbi Biyoloji Bölümü'nden 2018 yılında almıştır. Kendisi halen Biruni Üniversitesi Tıp Fakültesi Tıbbi Biyoloji Bölümü'nde doktor öğretim üyesi olarak çalışmaktadır.

COVID-19 Konusunda Gemi Adamına Tavsiyeler

Yeni yıla yeni umutlarla girmiş olmanın yanında 2020'den sadece 4 gün önce 27 Aralık'ta Çin'de ortaya çıkan yeni bir virüs ve olası etkileri konusunda şimdiki kadar bilgi sahibi değildik. Şiddetli öksürük, yüksek ateş, nefes darlığı ve göğüste sıkışma şikayetiyle Çin'in Wuhan şehrinde hastaneye başvuran 3 hastanın, bütün dünyayı kasıp kavuracak bir pandeminin (salgın) fitilini ateşleyeceğinden kimsenin haberi yoktu kuşkusuz... Influenza (Grip) benzeri bir kliniğin solunum yetmezliği, artmış göğüs sıkışması gibi arttırılmış bir versiyonu gibiydi bu hastaların kliniği... Ta ki, hastane içerisinde bu hastalarla ilgilenen sağlık personelinin ve bu hastaların çalıştığı balık pazarında onlarla etkileşimde olan bazı insanların da benzer şikayetleri olana kadar... O ana kadar sıradan bir viral enfeksiyon gibi değerlendirilen olgular bir anda aşırı bulaşıcı, korunma ekipmanları olmadan müdahale edilemeyeceği düşünülen bir hal alana kadar... Bu bulaşıcılık, pandemi için atılan ilk işaret fişeğiydi ama fark edilemedi.

İnsanoğlu yaşamın var olduğu andan itibaren pandemiyle halihazırda savaş vermekteydi zaten. 165-180 yılları arasında ortaya çıkan "Antoninus

vebası" tarih kitaplarına aktarılmış ilk savaşı ve galibi insanoğlu olmuştu 5 milyon kayıp verilmiş olsa da. 541 yılında ortaya çıkan ve 50 milyon ölümle sonuçlanan "Justinianus vebası" yayılım coğrafyası ve etki ettiği insan sayısı düşünüldüğünde pandemi olarak kabul edilen ilk enfeksiyon hastalığıydı. 735 yılında ortaya çıkan ve yaklaşık 2 yıl boyunca 1 milyon insanın ölümüne neden olan "Japon Çiçek Salgını"; 1347 yılında başlayıp 4 yıl boyunca 200 milyon insanın ölümüne neden olan "Kara Ölüm"; 1520 'lerde başlayıp yıllarca etki eden ve 56 milyon insanı öldüren "Çiçek salgını"; 1918 yılında sadece bir yılda yaklaşık 50 milyon insanın ölümüyle sonuçlanan "İspanyol gribi"; ilk kez 1981 yılında ortaya çıkan, yaklaşık 30 milyon insanı öldüren ve hala çözemediğimiz HIV/AIDS; 2009'da literatüre giren ve 200 bin kişinin ölümüne sebep olan

"Domuz gribi" ve 2014'de ortaya çıkan "Ebola"... Bunlar dışında şu aralar ismini kendi ismimizden bile daha çok duyduğumuz bir virüs ailesi var ki adından çok uzun seneler bahsedileceği daha şimdiden kesin... Koronavirüs ailesi... Bu aileye mensup ilk virüs SARS_CoV, Çin'den 17 farklı ülkeye sıçrayarak etki ettiği 8098 vakanın 774'ünün ölümüne neden oldu. Yine benzer şekilde, ailenin başka bir üyesi olan MERS_CoV, Suudi Arabistan'dan 27 farklı ülkeye dağılarak 2499 kişiyi enfekte edip, bu vakaların 861'inin ölümüne neden oldu. Günümüz dünyasında savaştığımız virüs, yine bir koronavirüs ailesi üyesi, COVID_19...

12 Nisan 2020 tarihi itibarıyla dünya genelinde virüs nedeniyle yaşanan can kaybı 107 bini geçerken, iyileşenlerin sayısı ise 400 bine yaklaştı.

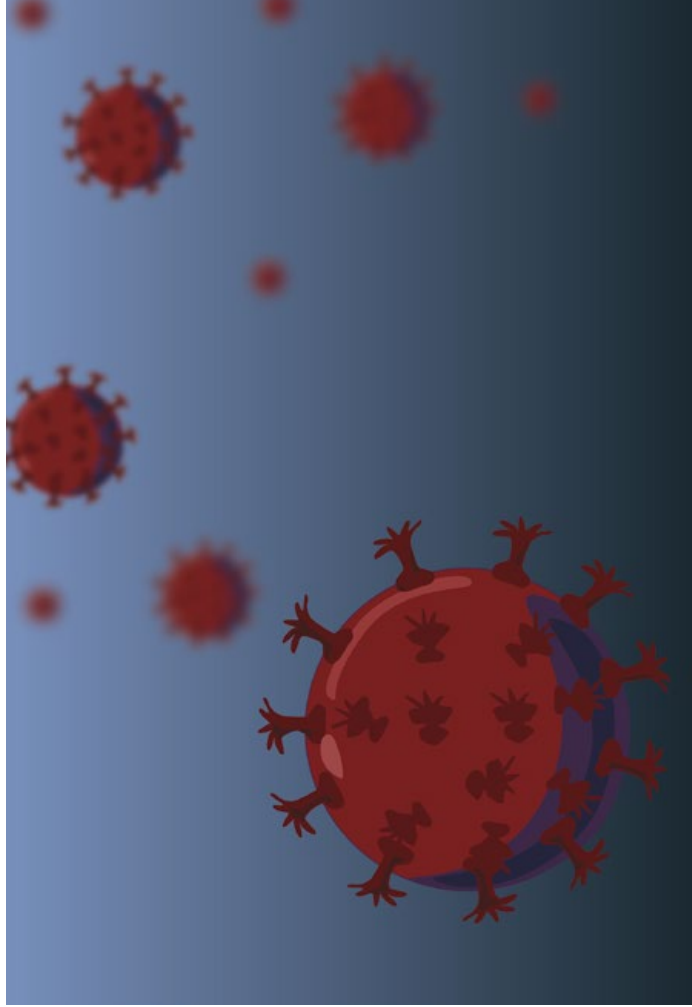


Ülke genelinde vaka sayımız az olmakla birlikte, virüsün kuluçka süresi de düşünüldüğünde rakamın hızlıca artması da çok mümkün... Virüs, özellikle 60+ yaş, kronik ve/veya metabolik hastalığı olanlarda daha ağır seyrediyor. Çocuk ve orta yaş grubunda ölümle sonuçlanan vaka sayısı yok denilebilecek kadar az. Bu durumda bu yaş grubundaki insanlar, hastalığı daha hafif belirtilerle geçirebiliyorlar, daha çok "taşıyıcı" olarak değerlendiriliyorlar. Taşıyıcılık, hastalığın etkisinin gözlenmediği, bu hastalık etkenini, etkileyebileceği insan grubuna bulaştırabilen olarak da tarif edilebilir. Bencilliğin ön plana çıktığı günümüzde başkalarının hayatını korumak için "hastalığı başka insanlara taşıma" işini sonlandırmak çok hayati bir sorumluluk olarak gözümüze çarpıyor.

Aylardır tek gündemimiz COVID 19... Yakın bir zamanda, aşıların piyasaya sürülmesi çok muhtemel... Buradaki amaç, hastalığın yayılma hızını, dolayısıyla vaka sayısındaki artışı düşürebilmek... Bu amaca tüm insanlık adına hizmet etmek için yapılması gereken en önemli şey "Bireysel izolasyon". Kişi, kendisi için ciddi bir tehlike arz etmemesine rağmen, başka insanların sağlığını düşünerek evden çıkmama yoluna gitmeli, en azından aşının bulunması ya da halihazırda enfekte insanların iyileşip taburcu edilmesi için istenilen zamanın kazanılması konusuna bireysel olarak destek vermelidir.

Konu "Denizcilik" olduğunda, bütün zamanı su üzerinde geçen gemi personeli için alınması gereken tedbirler eve kapanıp bireysel izolasyonu sağlamaktansa, bireysel koruma şeklinde olmalıdır. Bilinmesi gereken en temel şey, bir motto da olan "COVID 19, alınacak tedbirlerden daha güçlü değildir!" düşüncesidir. Panik yapılması gereken bir eşikte olmamakla birlikte kişisel hijyen ile bu virüsün bulaşma hızını durdurmak bireylerin kendi ini-

siyatifindedir. Gemi çalışanının edinmesi gereken prensiplerin başında el yıkama alışkanlığı gelmelidir. Diğer virüslere, COVID 19'a özgü olan cansız yüzeylerde daha uzun hayatta kalabilme süresi, olası bir yerle temas sonrasında el yıkamayı zorunlu kılmaktadır. Eller, parmak araları, tırnak uçları dahil en az 20 saniye bolca köpürtülerek yıkanmalı, el kurulamak için kullanılan havlular eğer imkan varsa bireysel olarak ayrılmalıdır. Sabun olmadığı durumlarda, alkol bazlı temizleyiciler ile ellerin yıkanması da



kişisel hijyenin sağlanması için etkili olacaktır. Havadan bulaşmanın daha hızlı olduğu düşünüldüğünde, personel, çalışma arkadaşıyla arasında en az 1.5 metre mesafe olacak şekilde çalışmalıdır. Hapşırma, tıksırma, öksürme vb. gibi vücut sıvılarının salınımının çok muhtemel olduğu durumlarda tek kullanımlık mendillerle ağız kapatılmalı, bu mendillerin olmadığı durumlarda ise ağız hızlıca dirseğin iç kısmıyla kapatılmalıdır. Virüsün vücudumuza girebildiği 3 yer bulunmaktadır: Göz, burun ve ağız... Her ne

sebeple olursa olsun bu 3 yere dokunmamak virüs bulaşmasını ciddi bir oranda azaltmaktadır. İnsan olmanın bir gereği olan "selamlaşma" tokalaşma olmadan yapılmalıdır. Yabancı ülkelere dönen gemi çalışanı, öksürme, ateş, solunum sıkıntısı vb. bir şikayeti söz konusuysa bir cerrahi maske takarak hızlıca en yakın sağlık kuruluşuna başvurmalıdır. Buna benzer şikayetleri olmayan gemi çalışanı ise olası viral kuluçka süresi ve taşıyıcı olma ihtimalini de göz önünde bulundurarak, 14 gün boyunca evden dışarı çıkmayarak kendine gönüllü karantina uygulamalıdır. Bu karantina işlemi bazı ülkelerde halihazırda zorunlu olmakla birlikte ülkeden ülkeye değişiklik de gösterebilmektedir. Herhangi bir belirti olmadığı durumlarda bir maske takma ihtiyacı bulunmamaktadır. Bağışıklık sistemini hazır ve güçlü tutmak için vitaminle desteklemek, özellikle antioksidan özelliği olan C vitamini içeren meyve-sebze tüketimini arttırmak dolaylı yoldan da olsa virüsün olası etkilerini bertaraf edebilir.

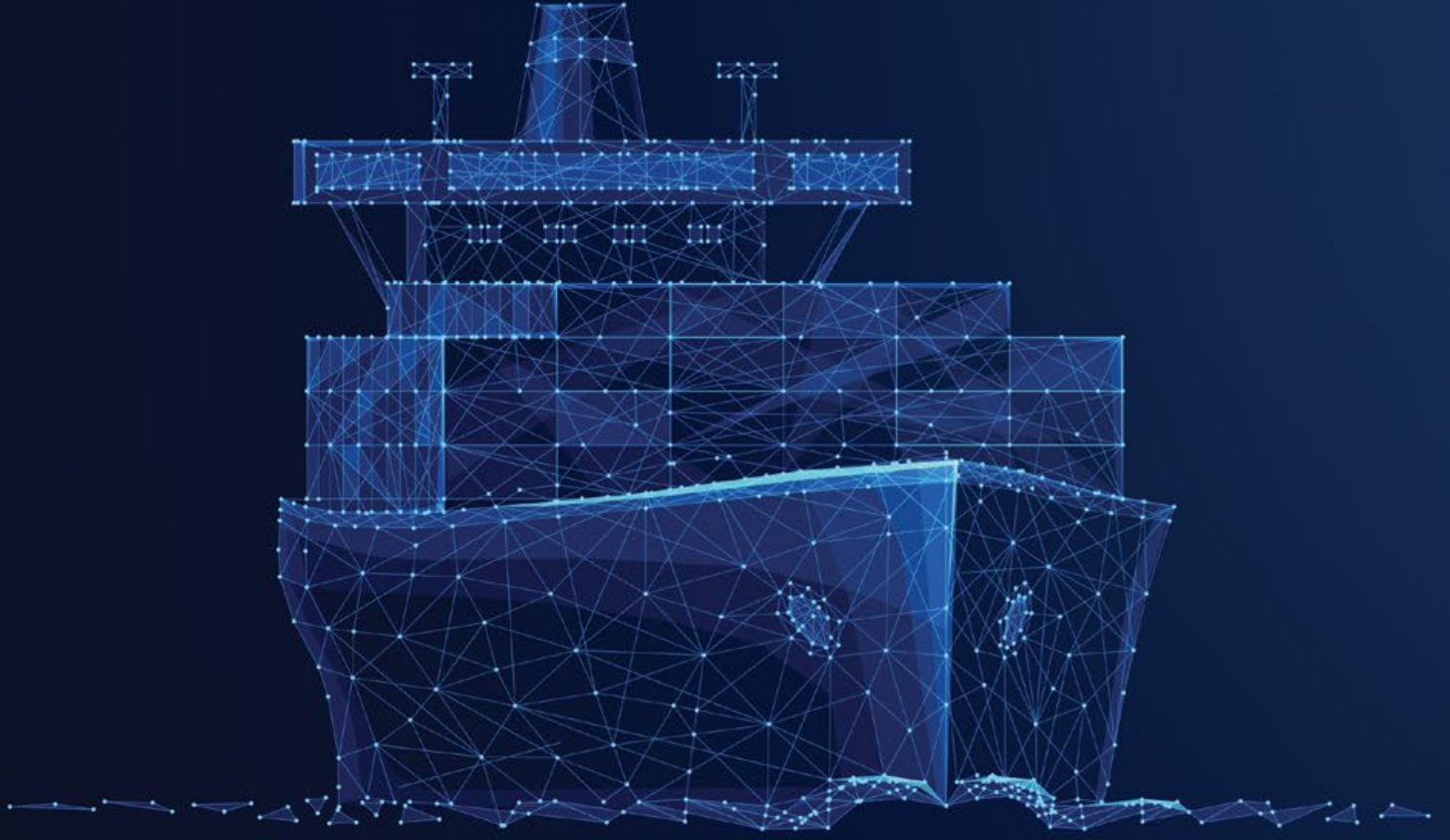
Salgınların kronolojisi düşünüldüğünde, çoğu hastalık etkeninin insan kontrolü dışında yayılım gösterdiğini, milyonlarca insanın kaybedildiğini görmekteyiz. COVID 19 'da diğer salgınlarda olmayan çok hızlı farkındalık ve virüs hakkında daha çok bilgi sahibi edinilmesi sonrasında kayıp sayısının daha önceki yıllardakiler kadar yüksek olmayabileceği öngörülmektedir. Öyle ki, sadece kişisel izolasyonun bile birlikte uygulandığı durumlarda matematiksel olarak hastalığın yayılımını %95 kadar azaltacağı düşünülmektedir. Bir söz vardır apartman dünyasına girdiğimizden beri artık unutulmaya yüz tutan... "Herkes kendi kapısının önünü süpürürse tüm şehir tertemiz olur!". Bu sözdeki kapı önu süpürmek yerine "hijyen ve bireysel izolasyonu sağlarsa" koyduğumuzda alınması gereken tedbirleri de özetlemiş olmaz mıyız?



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com



Teknolojik gelişmeler ve ardı arkası kesilmeyen yenilikler, gerek yerel gerekse uluslararası bazda faaliyet gösteren tüm ticari alanları etkisi altına aldığı gibi denizcilik sektörünü de yakından ilgilendiriyor. Tarihi çok eskiye dayanan deniz yolu taşımacılığı, yaşanan bu gelişmeleri dikkatle takip ediyor ve bu dönüşüme katkı sunma adına ciddi adımlar atıyor.

Özellikle elektrik tahriki, günümüz teknolojisinde daha fazla aşama kat edeceği öngörülen enstrümanlardan birisi. Otomobillerde elektrikli veya hibrit motorların var olmasıyla birlikte, dünya ticaretinin en önemli araçlarından biri olan gemilerde de elektrik tahrikinin kullanımı yaygınlaşıyor. Halihazırda kısa mesafeli sefer yapan deniz araçlarında sık görülmeye başlanan bu teknolojinin önümüzdeki dönemde ticari filolara da entegre edilmesi hedefleniyor.

Bizler de yakın gelecekte dünya denizlerinde ismini daha da sık duyacağımız elektrikli deniz araçlarını ve gemileri uzmanlarına sorduk.

DOSYA

ELEKTRİKLI DENİZ ARAÇLARI VE GEMİLER





Görkem Serbay Akıl
CEO, Enau Group

Elektrik tahrik sistemleri hakkında bilgi verebilir misiniz?

Denizcilik sektöründe son yıllarda sera gazları salınımının azaltılması için ciddi önlemlerin alınması ve yakıt tüketiminin azaltılması adına önemli adımlar atılmıştır. Gelişen teknoloji ile beraber gemilerde tahrik sistemleri de verimlilik ve düşük işletme maliyetleri konularında oldukça gelişmiş ve birçok avantajı da beraberinde getirmiştir. Tahrik sistemleri, gemilerin en önemli alt unsurlarından biridir.

Günümüzde dizel makine ve gaz türbini gibi içten yanmalı termal makinelerin ana itici olarak kullanıldığı tahrik sistemleri yaygın olarak kullanılmaktadır. Son yıllarda çevre kirliliği konusunda yapılan çalışmalarla birlikte elektrikli sevk sistemlerinin kullanımı giderek artmaktadır ve mekanik sistemlerin yerini alacak nitelikte avantajlar sunmaktadır.

Elektrikli tahrik sistemlerinin konvansiyonel sistemlere göre avantajları;

- ▶ Daha düşük bakım maliyetleri
- ▶ Sessiz çalışma
- ▶ Düşük karbon salınımı

Yıldız Teknik Üniversitesi Elektrik Mühendisliği, 2007 ve Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği, 2009 bölümlerinden çift anadal programı ile mezun olmuştur. Almanya Kaiserslautern Teknik Üniversitesi'ne Elektroteknik Mühendisliği bölümüne değişim programı ile geçiş yapmıştır. Hibrit ve elektrik tahrik sistemleri konularında uzmanlaşmıştır. Şu anda aktif olarak Enau Group şirketlerinin CEO görevini yürütmektedir. Enau Group, Almanya'da otomotiv sektöründe fonksiyonel güvenlik sistemleri, Türkiye'de denizcilik sektöründe elektrik ve hibrit tahrik sistemleri üzerine çalışmalarını sürdüren ve üretim yapan ileri mühendislik şirkettir.

- ▶ Devir ve yön değişimlerinde daha az zaman ve enerji kaybı
- ▶ Daha az titreşim
- ▶ Yüksek motor torku
- ▶ Yakıt verimliliği
- ▶ Konvansiyonel sistemlere göre aynı hacimde daha fazla güç elde edilebilir
- ▶ Makine dairesinde etkin şekilde kullanılabilen hacim tasarrufu
- ▶ Herhangi bir yere yerleştirilen jeneratörlerin ürettiği enerji kablo şebekesi ile taşınabilir
- ▶ Farklı güçteki jeneratörler, tek veya birlikte çalışarak doğrudan veya basit bir kavrama ile direkt ana tahrik motoruna bağlanabilir
- ▶ Elektrik motorunun kabiliyetinden dolayı, düşük sevk hızlarında maksimum manevra kabiliyeti elde edilir
- ▶ Elektrik motoru, sürücü vb. elektrik ekipmanlarının verimleri çok yüksektir

Elektrikli tahrik sistemlerinin konvansiyonel sistemlere göre avantajları;

- ▶ Daha yüksek ilk yatırım maliyeti
- ▶ Tecrübeli gemi personeli yetersizliği
- ▶ Ekipmanlar arasındaki iletim kayıpları

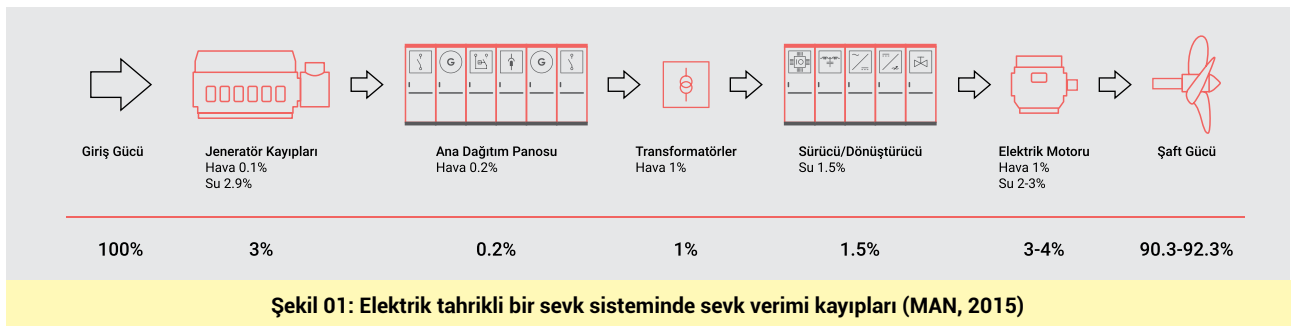
Elektrik tahrik sisteminin ana ekipmanları ve ısı kayıpları **Şekil 01**'de belirtilmiştir. Giriş gücü ile şaft gücü arasında minimum yüzde 7.7 ve maksimum yüzde 9.7 oranında ısı kaybı meydana gelmektedir.

Elektrik tahrik sistemleri, geminin düşük, orta ve yüksek hızlarda seyri sırasında ihtiyaç duyduğu enerjiyi, farklı güçlerdeki birden fazla jeneratörü, mekanik kavrama sistemlerine gerek duymadan, enerji dağıtım sistemine bağlayarak karşılayabilmektedir. Böylece sistem içerisindeki jeneratörlerin ve bağlı oldukları tahrik sistemlerinin her biri anma gücüne yakın bir güçte çalışmaktadır ve büyük güçlü jeneratörlerin düşük kapasitede, düşük güçlü jeneratörlerin aşırı yükte çalışmaları engellenmektedir. Bu durum hem jeneratörlerin, hem de sistemin verimini artırmaktadır.

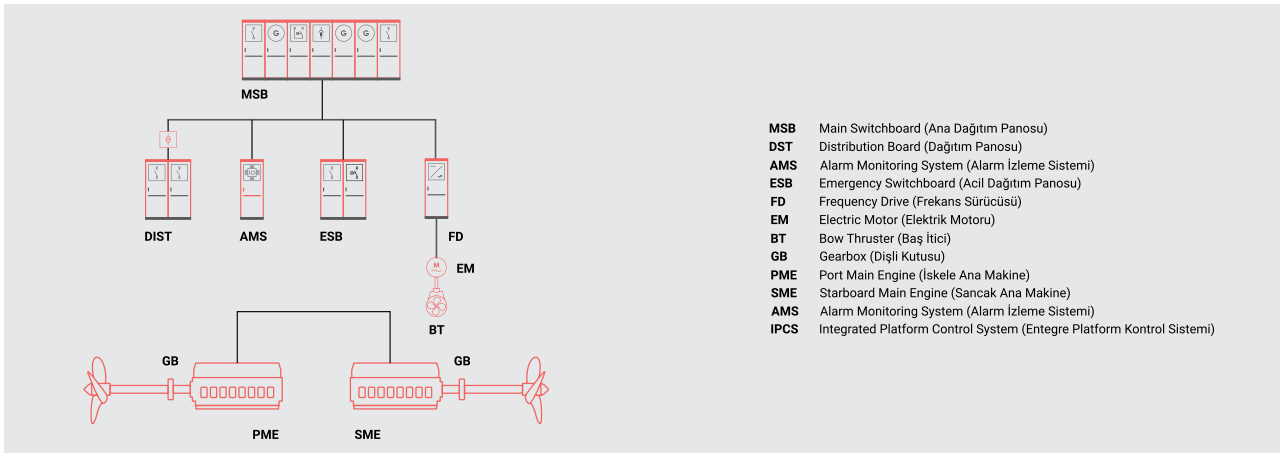
Gemi tahrik sistemleri tipleri nelerdir ve nasıl çalışırlar?

Tahrik sistemlerinin genel olarak en çok uygulanan modeli konvansiyonel tahrik sistemi uygulamasıdır. Konvansiyonel tahrik sistemlerinde ana sevk sistemi dizel makine tarafından dişli kutusu üzerinden pervanelere aktarım sağlanmaktadır. Gemide elektrik enerjisi ihtiyacı yardımcı makineler olan dizel jeneratörler ve alternatörler tarafından üretilmektedir. Konvansiyonel hibrit tahrik sistemi uygulamalarında ise dişli kutusuna bağlı olan motor/alternatör üzerinden sevk sırasında gemide çalışan diğer yükler için elektrik enerjisi ihtiyacı sağlanmaktadır. **Şekil 2'** de konvansiyonel tahrik sisteminde yer alan tüm ekipmanlar, mekanik ve elektrikselsel bağlantı şemasını inceleyebilirsiniz.

PTI/PTO Hibrit tahrik sistemi uygulamaları günümüzde yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Konvansiyonel



Şekil 01: Elektrik tahrikli bir sevk sisteminde sevk verimi kayıpları (MAN, 2015)



Şekil 02: Konvansiyonel Tahrik Sistemi

tahrik sistemine göre daha düşük emisyon değerlerine sahiptir. Dizel ana makine arıza yaptığında, gemi elektrik motoru ile güvenli bir şekilde düşük hızlarda sevk edilebilir. Opsiyonel olarak batarya sistemi dahil edilebilir, dizel ana makineye bağlı motor/alternatör olarak çalışabilen elektrik motoru ana sürücü panosu ile farklı hızlarda kontrol edilebilmektedir.

Dizel elektrik tahrik sisteminde geminin tahrik gücünü sağlayan ana tahrik elektrik motorlarını ihtiyacı olan elektrik enerjisi, dizel jeneratör ve alternatör setleri ile karşılanmaktadır. Diğer tahrik sistemlerine göre hacimsel olarak oldukça az yer kaplamaktadır. Jeneratörlerin konumları gemi

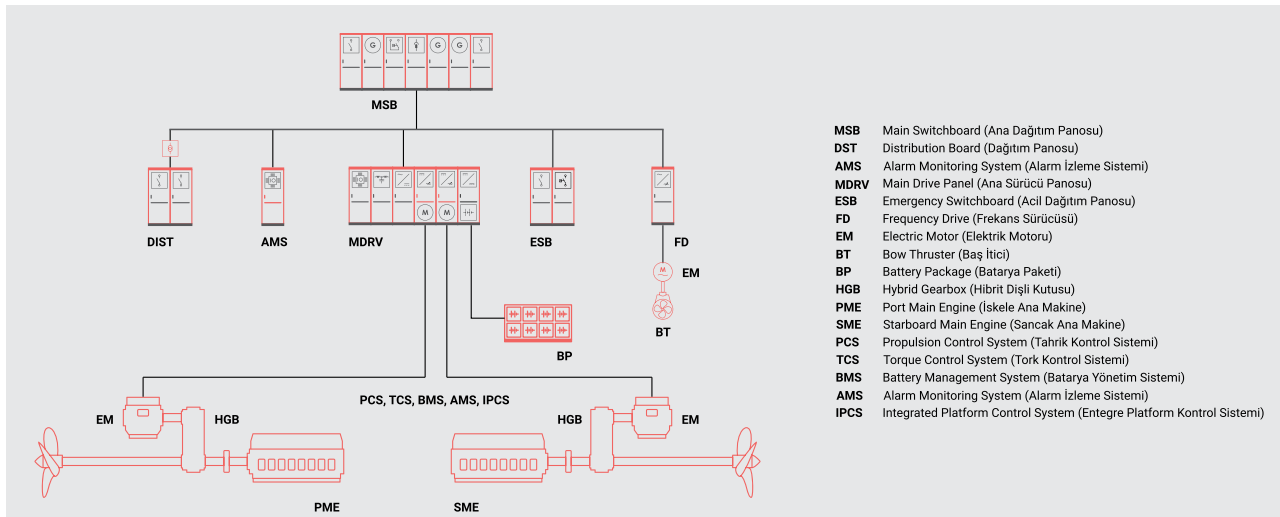
tiplerine göre değişebilir, enerji iletimi elektrik kabloları ile sağlandığından kayıplar düşüktür. Elektrik motorları dişli kutusuna gerek duymadan direkt olarak şafta bağlanabilir. Sisteme ayrı batarya paketi de ana sürücü panosu üzerinden ilave güç sağlayabilir ve gemi düşük hızlarda sıfır emisyon ile seyir yapabilir.

Batarya tahrik sisteminde enerjinin tamamı şarj edilen bataryalardan sağlanır. Sistem 100% sıfır emisyon sağlar, tamamen temiz ve sessiz bir tahrik sistemidir. İlk yatırım maliyeti oldukça yüksektir. Kullanılan bataryaların tipine göre değişen minimum beş, maksimum on yıl batarya işletme ömrü vardır. Genellikle ana tahrik

elektrik motorları sabit miktatsızlı tercih edilir ve sistemin verimi oldukça yüksektir.

Alternatif enerji sistemlerinin denizcilikte uygulama alanları nelerdir?

İstatiksel verilere bakıldığında, gemilerde petrol kaynaklı yakıtların kullanılması sebebi ile gemilerin küresel Karbon Dioksit (CO2) salınımının %3'üne, Nitrojen Oksit (NOx) salınımının %15'ine ve Sülfür Dioksit (SO2) salınımının ise %6'sına neden olduğu ortaya çıkmıştır (Samosir vd., 2017). Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gemilerden kaynaklı çevresel etkilerin en aza indirilmesi için bir dizi tedbirler almıştır. Enerji Verimliliği Dizayn

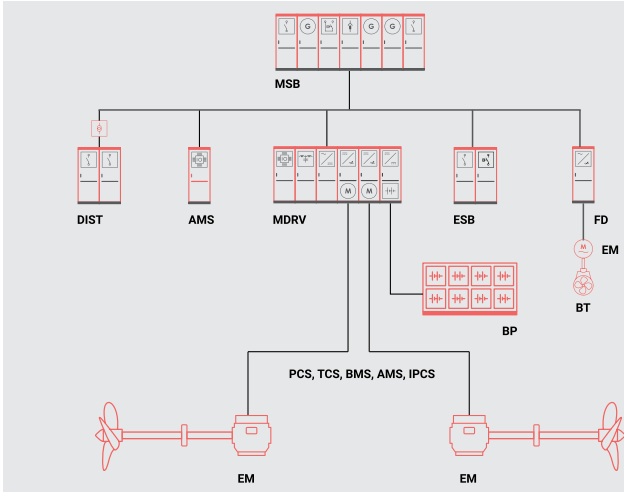


Şekil 03: PTI/PTO Hibrit Tahrik Sistemi

indeksi (EEDI) ile yeni gemilerde CO2 salınımının kontrol altına alınması hedeflenmiştir. Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) ile tüm gemilerde operasyonel verimliliğin sağlanması amaçlanmıştır.

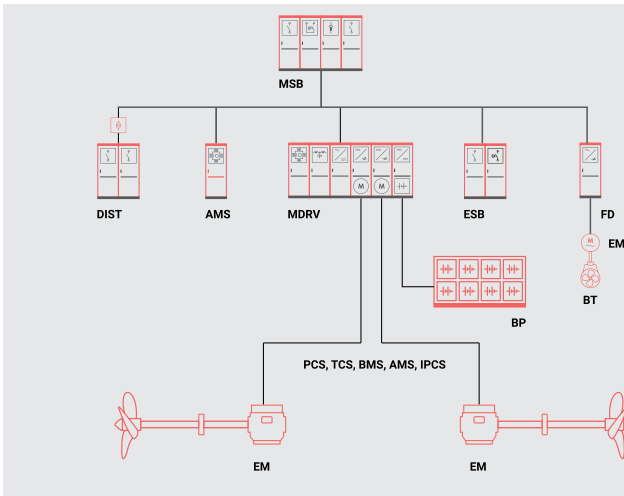
Ticaret hacminin artması ile yeni gemiler sisteme dahil edilecek, daha fazla yakıt tüketilecek ve daha fazla emisyon yayılacaktır. Bu nedenle, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gemilerden kaynaklı olumsuz etkileri azaltmak ve enerji tasarruf potansi-

yellerini ortaya çıkarmak amacıyla enerji verimliliği faaliyetlerine dikkat çekmekte ve denizciliği alternatif enerjilerin kullanımı konusunda teşvik etmektedir.



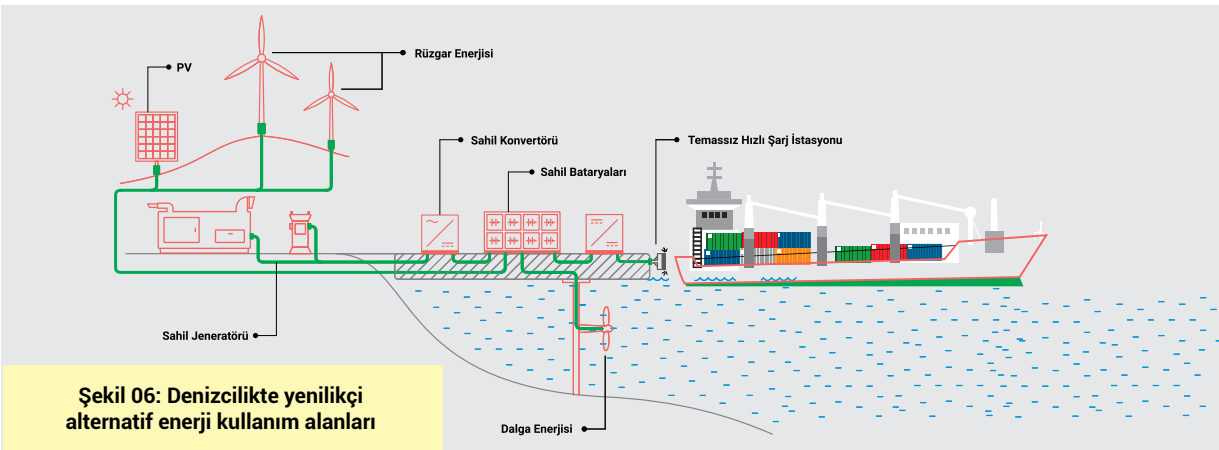
MSB	Main Switchboard (Ana Dağıtım Panosu)
DST	Distribution Board (Dağıtım Panosu)
AMS	Alarm Monitoring System (Alarm İzleme Sistemi)
MDRV	Main Drive Panel (Ana Sürücü Panosu)
ESB	Emergency Switchboard (Acil Dağıtım Panosu)
FD	Frequency Drive (Frekans Sürücüsü)
EM	Electric Motor (Elektrik Motoru)
BT	Bow Thruster (Baş İtici)
BP	Battery Package (Batarya Paketi)
HGB	Hybrid Gearbox (Hibrit Dişli Kutusu)
PME	Port Main Engine (İskele Ana Makine)
SME	Starboard Main Engine (Sancak Ana Makine)
PCS	Propulsion Control System (Tahrik Kontrol Sistemi)
TCS	Torque Control System (Tork Kontrol Sistemi)
BMS	Battery Management System (Batarya Yönetim Sistemi)
AMS	Alarm Monitoring System (Alarm İzleme Sistemi)
IPCS	Integrated Platform Control System (Entegre Platform Kontrol Sistemi)

Şekil 04: Dizel Elektrik Tahrik Sistemi



MSB	Main Switchboard (Ana Dağıtım Panosu)
DST	Distribution Board (Dağıtım Panosu)
AMS	Alarm Monitoring System (Alarm İzleme Sistemi)
MDRV	Main Drive Panel (Ana Sürücü Panosu)
ESB	Emergency Switchboard (Acil Dağıtım Panosu)
FD	Frequency Drive (Frekans Sürücüsü)
EM	Electric Motor (Elektrik Motoru)
BT	Bow Thruster (Baş İtici)
BP	Battery Package (Batarya Paketi)
HGB	Hybrid Gearbox (Hibrit Dişli Kutusu)
PME	Port Main Engine (İskele Ana Makine)
SME	Starboard Main Engine (Sancak Ana Makine)
PCS	Propulsion Control System (Tahrik Kontrol Sistemi)
TCS	Torque Control System (Tork Kontrol Sistemi)
BMS	Battery Management System (Batarya Yönetim Sistemi)
AMS	Alarm Monitoring System (Alarm İzleme Sistemi)
IPCS	Integrated Platform Control System (Entegre Platform Kontrol Sistemi)

Şekil 05: Batarya Tahrik Sistemi



Şekil 06: Denizcilikte yenilikçi alternatif enerji kullanım alanları

Tahrik sistemlerinin yatırım maliyetleri nelerdir?

Gemilerin sevk sistemlerindeki çeşitlilik tek bir fayda-maliyet analizi sunmayı imkansız hale getirmektedir. Her gemiye özel sonuçları vardır. Bu nedenle CAPEX (Capital Expenditure – Sermaye Gideri) ve OPEX (Operating Expenses – Operasyonel Gider) tahminleri kullanılacak senaryolara ve çalışma aralıklarına göre verilmektedir.

CAPEX Parametreleri

Tahrik sisteminin ana ekipmanlarından olan dizel makine, jeneratör seti, elektrik motoru ve sürücülerin ortalama fiyatları, üretici veya tedarikçilerden alınan fiyatlardır. Elektrik motorları ve sürücüler tahrik sistemine özel hızlarda ve boyutlarda yeniden fiyatlandırılmalıdır. Batarya paketleri için yatırım maliyetleri teknoloji ilerledikçe azalma göstermektedir. AGM tipi bataryalar için ortalama 160 \$/kWh, lityum-iyon batarya paketleri için or-

talama 670 \$/kWh alınabilir.

OPEX Parametreleri

Çeşitli motor tedarikçilerinden alınan bilgiler ile aşağıdaki ortalama maliyetlere ulaşıldı. Temel referans yakıt fiyatı olarak 571 €/m³ (2017) alındı ve diğer maliyetler **Tablo 02'** de belirtildiği gibi ortalama olarak hesaplanmıştır. Elektrik motoru ve sürücüsü bakımları oldukça nadirdir ve tabloya dahil edilmemiştir.

	Fiyat	min	maks
	€/kW	€/kW	€/kW
Dizel Makine CCRII (disli kutusu dahil)	215	170	270
Jeneratör Seti	350	250	400
Elektrik Motoru ve Sürücüsü	500	350	650

Tablo 01: Tahrik sistemi ekipmanları örnek fiyat aralıkları (Prominent Projesi, 2018)

Yakıt Fiyatı (€/m3)	571	400	742
Bakım Giderleri Güce Bağlı (€/kW/yıl)	4.6		
Bakım Giderleri Yakıtla Bağlı (€/m3)	0.12		
Ana Makine Revizyon (€/kW)	63		

Tablo 02: Tahrik sistemi ekipmanlarının ortalama giderleri (Prominent Projesi, 2018)

Enerji verimliliği nedir, nasıl hesaplanır?

IMO, 2011 yılında gemilerde enerji verimliliğini arttırarak, gemi kaynaklı CO2 gazı salınımını azaltmak amacıyla MARPOL Ek VI'ya **Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi (EEDI)** eklenmesini kabul etmiştir. Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi (EEDI), 400 gros ton ve üzeri yeni gemilerin teorik olarak CO2 salınım performanslarının ölçülmesi için geliştirilmiş olup, gemi tasarımı ve makine performans verilerini hesaplamada kullanılmaktadır. IMO, EEDI'nin zorunlu uygulaması ile gemilerin tasarım safhasında enerji verimliliğini etkileyen yenilikçi ve teknolojik gelişmeleri teşvik etmeyi amaçlamıştır.

1 Ocak 2013 tarihinden itibaren inşa edilen, 400 GT ve üzeri, uluslararası sefer yapan tüm yeni gemiler için "Ulaşılan Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi" (Ulaşılmış EEDI) değeri hesaplanmaktadır. Hesaplanan bu değer, IMO' nun istatistikî çalışmalar

sonucunda belirlemiş olduğu "Gerekli Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi" (Gerekli EEDI) değerinin altında veya eşit olması gerekmektedir.

Ayrıca, IMO tarafından geliştirilen ve şirketlerdeki enerji verimliliğini arttırmak için bir mekanizma oluşturmayı amaçlayan Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren 400 GT ve üzeri uluslararası sefer yapan bütün gemilerde işletilmeleri sırasında enerji verimliliğinin dikkate alındığının doğrulanabilmesi için zorunlu hale getirilmiştir (IMO, 2011). SEEMP, geminin ve filonun zaman içinde gösterdiği verimlilik performansını izlemek için uygulanabilir bir yaklaşım sunar ve gemi performansını optimize etmek için değerlendirilecek enerji tasarrufu önlemlerini belirler (IMO, 2012).

SEEMP, şirket tarafından gemiye özel bir plan olarak geliştirilmelidir. SEEMP, bir geminin enerji verimliliğini dört adımda geliştirmeyi amaçlar: "planlama" (planning), "uygulama" (imple-

mentation), "izleme" (monitoring), "öz değerlendirme ve gelişim" (improvement). Bu bileşenler, gemi enerji yönetimini sürekli geliştirme döngüsünde kritik bir rol oynarlar (Türk Loydu, 2012).

IMO, gemi operatörlerine yakıt tüketimi ve taşınan yük açısından verimliliklerini takip edebilmelerine yardımcı olmak için yeni bir gösterge olan **Enerji Verimliliği Operasyonel Göstergesi' ni (EEOI)** oluşturmuştur. EEOI, operasyonel performansın takip edilebilmesi için SEEMP ile birlikte isteğe bağlı olarak kullanıma dayanan bir kılavuz olarak sunulmuştur (IMO, 2009b).

Bir geminin enerji verimliliği tercihen uluslararası bir standarda dayanarak sayısal olarak izlenmelidir. IMO tarafından geliştirilen EEOI, çalışmakta olan bir geminin ve/veya filonun enerji verimliliğine dair sayısal bir gösterge elde etmek için uluslararası olarak oluşturulmuş başlıca izleme araçlarından biridir (Türk Loydu, 2012).

EEDI Azaltım Önlemleri	Açıklama	Tahmini EEDI' deki Azalma
1 Hibrit elektrik gücü ve sevk sistemleri	Bazı gemiler için hibrit veya elektrik kullanılarak verimliliğin artırılması	20%
2 Makine verimliliğinin iyileştirilmesi	Uzun strok, elektronik injeksiyon, değişken geometri turboşarj, vs.	20%
3 Tekne hava yağlama sistemi	Teknenin altına/etrafına ıslak yüzeyi azaltacak şekilde hava injeksiyonu ve böylece gemi direnci azaltımı	15%
4 Ters yönlü dönen pervaneler	Değişik doğrultuda dönen iki pervane	12%
5 Optimize edilmiş tekne boyutları ve formu	Gemilerin enerji verimliliğini arttırmak için ana boyutların ve tekne formlarının seçimi	12%
6 Dizayn hızı azaltımı (Yeni inşa)	Düşük güçlü makineler kullanarak dizayn hızı azaltımı	10%
7 Atık ısı geri kazanımı	Ana ve yardımcı makinelerin egzoz gazlarından atık ısı geri kazanılması ve elektrik enerjisine dönüştürülmesi	10%
8 Hafif ağırlıklı inşaa	Yeni hafif ağırlıklı gemi inşaa malzemeleri	7%
9 Tekne pervane etkileşiminin optimizasyonu/akım cihazlar	Pervane-tekne-dümen dizayn optimizasyonu ek olarak gemi kılıcında değişimler	5%
10 Tekne kaplaması	İleri tekne kaplama/boyalan kullanımı	5%
11 Güverte yönetim gücü talebini azaltmak (yardımcı sistem ve otel yükleri)	Maksimum ısı geri kazanımı ve esnek güç çözümleri ve yönetimi ile gerekli elektrik yüklerinin minimize edilmesi	5%
12 Rüzgar gücü (yelken, rüzgar, makine, vs.)	Yelkenler, fletner rotoru, vs.	4%
13 Güneş enerjisi	Güneş fotovoltaik hücreler	4%
15 Gaz yakıt (LNG) kullanımı	Doğal gaz ve çift yakıtlı makineler	4%
16 Pompalar, fanlar vs. için değişken hızlı sürücüler.	Dönen akış makineleri için değişken hızlı elektrik motorlarının kullanımı enerji kullanımlarını önemli miktarda azaltmasını sağlar	4%

Tablo 03: EEDI azaltım önlemleri ve tahmini yüzdesel azalımı (Kaynak: IMO,2011)



1952 yılından beri denizcilik sektöründe faaliyetlerini sürdüren aile şirketi Emek Marin'e, lise mezuniyetinden sonra katılan Özleyiş Çakır, uzun yıllar motormarinize, şaft pervane ve teknik servis hizmetinde bulundu. Çakır, 1990'dan itibaren şirket bünyesinde tekne üretimi ve yedek parça satışı yapmakta olup, halihazırda bu alanda çalışmalarına devam etmektedir. Bununla birlikte, Amel, Nordhavn, Sargo, Hinckley Yacht, Fleming, Pursuit ve Cruiser Yacht firmalarının resmi distribütörlüğünü sürdürmekte ve teknik servis hizmeti vermektedir.

Özleyiş Çakır Emek Marin Yönetim Kurulu Başkanı

Elektrikli deniz araçları sizce ne kadarlık bir süre içinde denizcilik sektöründe tamamen kullanılabilir duruma gelecek? Başka bir deyişle bu hayal bütünüyle gerçekleşebilecek mi?

Küresel ısınmanın en büyük nedenlerinden biri olan karbon emisyonunu azaltma çabalarından 'elektrikli motorlara dönüş' dönüş diyorum çünkü bu yeni bir teknoloji değil, 1800'lü yıllarda üretilmiş ilk elektrikli motorlar sektörün çevreye verdiği zararları azaltması açısından önemlidir. Bu nedendir ki elektrikli gemilerin tamamen kullanılabilir hale gelmesi yakın gelecekte gerçekleşecektir. Buna hayal değil gelecek olarak bakıyorum. Türkiye'de bu sektörde başarılı bir şekilde yerini alacaktır. Önemli olan hızlı bir şekilde değişen koşullara adapte olabilmektir. Hem mevcut teknelerin dönüşümü hem de yeni üretilen teknelerde elektrikli itme gücüne geçilmesi şeklinde iki başlığımız var. Yeni tekneler dizayn edilirken dikkate alınması gereken bazı noktalar olacaktır. Elektrikli motora sahip olacak bir tekne daha hafif olacağı için bu değişken dikkate alınarak dizayn edilmelidir. Bu değişkene bağlı olarak sürütme katsayısı, gövde yapısı, ağırlığı ve ergonomiği değişecektir. Kısaca, elektrikli tekne dizayn edilirken kullanılan sisteme dikkat edilmelidir. Bu, alınan verimi ve başarıyı artıracaktır.

Önümüzdeki süreçte elektrikli deniz araçlarının dünya deniz ticaretindeki finansal payı sizce ne seviyede olacaktır?

Uluslararası verilere göre, 2019 yılı elektrikli gemilerin market payı 5,2 milyar USD. Bu sayının yıllık birleşik büyüme oranıyla 2025'de 8,4 milyara 2030'da 15,6 milyar USD değerine ulaşması bekleniyor. Şu anda elektrikli gemi sektöründe Avrupa ve Kuzey

Amerika önde gelmektedir. Ekonomik olarak elektrikli motorlar uzun vadede gemiler için de tekneler için de büyük yakıt tasarrufu sağlıyor. Hollanda şu anda 2030'a kadar tamamen yenilenebilir enerjiyle çalışan veya elektrikli deniz araçlarına geçmeyi planlıyor. Bizim de yenilikçi teknolojileri takip edip uygulamamız gerekli. Elektrikli motor gücü yakıt tasarrufu sağladığı gibi enerjide dışa bağımlılığı da büyük ölçüde azaltıyor. Elektrik yerel kaynaklardan elde edildiği için fosil yakıtlar kadar pahalı değil ve ödenen tutar yine ülke içinde kalıyor.

Elektrikli motorlar, içten yanmalı motorlara göre daha çok verime sahiptir. Elektrikli motorun direk şaft sistemine bağlanıyor oluşu hızlı manevra avantajı sağlamakta ve güç kaybını önlemekte. Ayrıca gücün etkin bir şekilde kullanılması ana tahrik ünitelerinin bakım onarım maliyetlerini düşürmektedir. Dizel motorun kapladığı alandan daha az yer kaplayan elektrik motorları, gemi içinde kapladığı alanın azalması açısından da ekonomik bir verim sağlayacaktır. Aynı zamanda, motorun montaj alternatifleri de vardır. Artırılmış sistem emniyeti de daha konforlu ve güvenli bir sürüş sağlamaktadır.

Türkiye gelecekte kendi elektrikli deniz aracı pazarını oluşturma ve bu süreçten azami oranda kazanım elde etme adına sizce neler yapmalı?

Ülkemizin elektrikli teknelerin bir uğrak yeri olabilmesi için ülkemizde bir altyapı çalışması yapılmalı ve kıyılarımızın dünyanın dört bir yanından gelen elektrikli tekneler için uygun duruma getirilmeli, şarj istasyonları kurulmalı. Bu sayede, sürdürülebilir turizm, ülkemiz için yeni bir ekonomik gelir sağlayacaktır. Elektrikli tekne ve gemi pazarında dünya pazarında yerimizi almakla beraber yerli ve milli anlayışla da ekonomimize katkı sağlamak ve devletle işbirliğini başarmak en büyük arzumuzdur.

Yaklaşık 7 yıldır hibrit ve elektrikli deniz araçları konusunda çalışmalar yapıyoruz. Yaptığımız elektrikli tekne 3 yıldır hiç arıza vermeden çalışıyor. Şimdi ise tekne sektöründe seri üretim yapacak bir fabrikayı 2021'de Muğla Ortaca 'da faaliyete geçireceğiz. Teknolojiyi iyi takip ediyoruz. Dünyadaki gelişmelerden her zaman haberdar olmaya çalışıyoruz. 15 metre boyunda 7 metre eninde 3,5 metre yükseklikte çalışabilen 5 eksen CNC yakın zamanda üretim sahamızda



bulunacaktır. Türkiye'de bizler gibi birçok firmanın da bu sürece hazırlandığını düşünüyorum. Birçok alanda hazırlıklar yapılıyor. ARGE çalışmaları başarıyla tamamlandığında ve elektrik motorları, aküler jeneratörler, yazılım ekipmanları ve kontrol üniteleri gibi ürünler yerli üretim olarak piyasaya sürüldüğünde, elektrikliye dönüşümde global pazarda Türkiye başarıyla yerini alacaktır.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığında çalışmalar başlamış durumda, iki yıllık bir planlama alt yapısı oluşturulmuştur. Bu çalışmalar, elektrikli teknelere geçişin hızlanacağı anlamına geliyor. Şunu da belirtelim; 13 Aralık 2019 tarihinde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığında Deniz Teknolojileri ve Sanayisi Teknik Komitesi kuruldu. Bunun elektrikliye dönüşümü hızlandıracak gelişmelerden biri olduğunu düşünüyorum

Elektrikli deniz araçlarının çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribatını önleme adına nasıl ve ne dü-

zeyde bir katkı sunması hedefleniyor?

Hibrit ve tamamen elektrikle çalışan deniz araçlarına geçilmesi karbon emisyonunda gözle görülür bir şekilde azalmayı sağlayacaktır. ICCT verilerine göre, gemilerin 2015 yılında atmosfere bıraktığı toplam karbondioksit miktarı 932 milyon ton, global karbondioksit emisyon miktarının % 2.6'sına denk gelmektedir. Tekne taşımacılığını da düşündüğümüzde bu sayı büyüyecektir; bu araştırma teknelerde daha çevreci ve sürdürülebilir bir uygulamanın gerekliliği gözler önüne seriyor.

Sadece fosil yakıtların yanması ile değil, çıkardığı gürültü ve yakıt kirliliği ile de hayvanlara ve ekolojik dengeye verilen zararı minimuma indirmek için elektrikli teknelere ve gemilere geçmeliyiz. Bizim üretim prensibimizde ilk amaç canlıları korumak. Sintine kirliliği, denizlerimizde canlı hayatını tehdit eden fosil yakıtlı teknelerin oluşturduğu en büyük tehlikelerden

biri. Elektrikli motorlarda bu minimuma iniyor. Hibrit motorlarda ise; egzozdaki soğutma sistemlerinin kuru egzozla dönüşümü daha az kirlilik bırakıyor. İç sularda ve içme suyu havzalarında elektrikli tekne kullanımı, halk sağlığı açısından da önem arz ediyor. Suyu karışan sintine kirliliği, geri dönüştürülemez bir kirlilik yaratıyor.

Karbon ayak izimizi azaltmak için global olarak ele alınan konulardan biri de deniz taşımacılığı. Sıfır atık prensibini, ülkemizde her gün binlerce yolcuya hizmet veren deniz taşımacılığı yapan teknelere uygulamak, doğaya verdiğimiz zararı azaltmak için en önemli yollardan biri.

Elektrikli dönüştürülemeyecek hiç bir deniz aracı yoktur, önemli olan daha ekonomik daha uzun ömürlü doğaya zarar vermeyecek şekilde, sürdürülebilir olmasını sağlamaktır.





Hülya Güler

SheFarers Platformu,
Ortak Kurucusu

Denizcilik hayatına 2009 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi - Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümü ile başladı. 2014 yılında mezun olduktan sonra Arkas Denizcilik'e ait gemilerde 4 yıl boyunca çalıştı. 2018 yılı ortalarında Nippon Paint Marine firmasında bir yılı geçkin ofis ve tersane tecrübesinden sonra deniz hayatına dönme kararı aldı. Karada olduğu süreçte birçok denizci kadın haklarına yönelik girişimlerde bulundu. Bunlardan en önemlisi GEMIMO - SheFarers Platformu olup bu kuruluş aktif olarak ulusal ve uluslararası faaliyetlerine devam etmektedir.

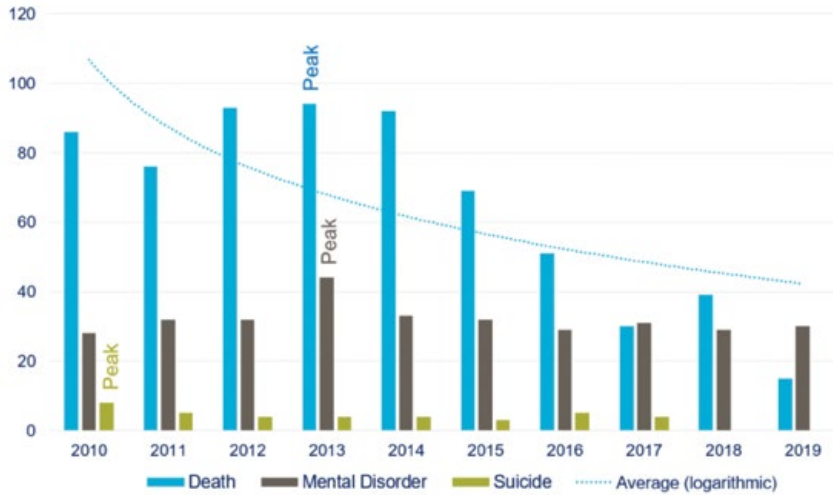
Gemi İnsanları ve Ruh (Mental) Sağlığı: Şimdi Tam da Konuşmanın Zamanı

Biz denizciler çoğu insandan daha zorlu koşullarda çalışıyoruz. Kontrat boyunca belirli bir hareket alanında "memleketimiz, deniz ülkesinde" yaşıyoruz. Peki bu deniz ülkesinde, belirlenmiş süre boyunca yaşayan, çalışan insanların ruh sağlığı sizce ne derece önemlidir?

Dilerseniz bu soruya öncelikle ruh (mental) sağlığını tanımlayarak başlayalım. Dünya Sağlık Örgütü'nün tanımına göre ruh sağlığı; bilişsel, davranışsal ve duygusal anlamda iyi olma halidir. Bu kavram, günlük hayatımız, sosyal ilişkilerimiz ve hatta fiziksel

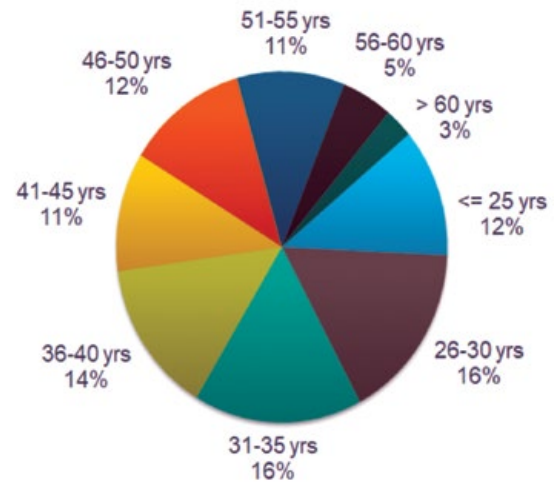
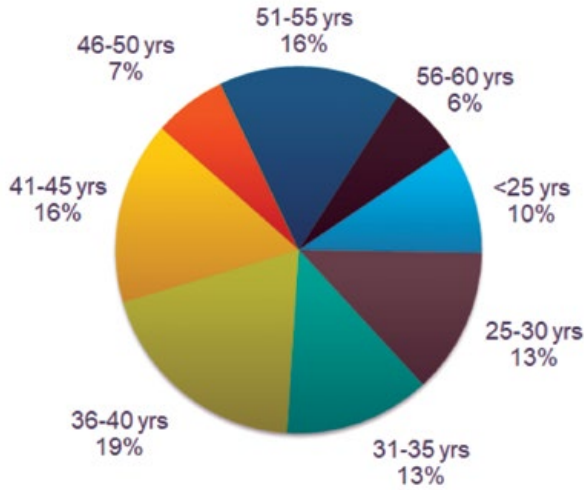
sağlığımız üzerinde doğrudan etkilidir. Ruh sağlığın etkilenmesiyle oluşan bozukluklar arasında en yaygını depresyondur ve dünya çapında 300 milyondan fazla insanda görülmektedir. Depresyon belirtileri arasında kişide gün boyu süren bir depresif duygu durumuna ek olarak, ilgi ve istek kaybı, zevk alamama, kilo kaybı ya da artışı, uykusuzluk ya da uyku artışı, hareketlerde yavaşlama, yorgunluk, bitkinlik, enerji kaybı, huzursuzluk, değersizlik ve suçluluk duyguları, odaklanma zorluğu, kararsızlık ve en tehlikesi de kendine zarar verme düşünceleridir.

Şimdi GARD'ın 2010-2019 yılları arasındaki verilerini inceleyelim. Bu yıllar arasına baktığımızda yaralanma ve hastalık nedeniyle ölüm sayısını karşılaştığımızda, 2013'ten itibaren düşüş eğilimi görüyoruz. Ancak 2018 yılına kadar intihar ve mental rahatsızlıklar nedeniyle ölüm grafiğinde azalma yerine stabil bir tablo ile karşı karşıyayız. Son 10 yılda 65 ölüm, 32 akıl sağlığı vakası ve her yıl ortalama 4,6 intiharın olduğu saptandı. Kaybolan ve bulunamayan denizciler intihar vakası olarak kayıtlara geçmediği için bu ortalamamızın daha yüksek olduğu öngörülmüyor.



Araştırma: GARD

İntihar ve mental rahatsızlıkların yaş gruplarına göre dağılımına baktığımızda, tüm yaş gruplarının yaklaşık eşit ölçüde savunmasız olduğunu görüyoruz.



Yaş grubuna göre intiharlar / Araştırma: GARD

Yukarıdaki tablolara bakıldığında, mental rahatsızlıkların 26 ila 40 yaş grupları arasında eşit olarak dağıldığı ancak 36 yaş üstü denizcilerin genç akranlarına kıyasla daha fazla intihar vakası yaşadığı açıktır. Endüstrinin şu anda genç denizcilere "denizcilik yaşamını çok zor buldukları için zihinsel bozukluğa veya intihara duyarlı olmaları" konusuna karşın bu önemli bir bulgudur. Tüm yaş gruplarındaki mental rahatsızlıklara değinmemiz gerektiği açıktır. Akıl hastalığı ve intiharların yaş grubu dağılımı, tüm yaş gruplarının akıl hastalığı veya intihara eşit derecede hassas olduğunu düşündürmektedir. Bu nedenle ruhsal hastalıkların tüm yaş gruplarında ele alınması gerekir. İlk ve belki de en büyük problem akıl hastalığı ile ilişkili sosyal damgalanmadır. Ruhsal hastalığı olan bir kişinin genellikle istihdam edilemez olduğu varsayılır. Bu varsayımın ana nedeni, hastalığın anlaşılması ve nasıl tedavi edildiğinin ve yönetildiğinin farkında olunmamasıdır. Akıl hastalığı, diğer hastalıkların çoğu gibi iyileştirilebilir. Zihinsel sağlık sorunlarından mustarip insanların iyileşmesi konusunda önemli araştırmalar yapılmış ve iyileştirilme oranında dikkate değer bir yükselik görülmüştür.

Şimdi bu verilerin ve araştırmanın ardından denizcilerin ruh sağlığını etkileyebilecek etkenlerden bahsedelim.

Denizciliğin öncelikli olarak hem fiziksel hem de ruhsal açıdan zor bir meslek olduğunu kabul edelim. Gemi çalışma ortamı streslidir ve her daim dikkatli olmayı gerektirir. Sorumlulukların yanı sıra durmaksızın işleyen

bir makinedir gemi ve 7/24 çalışma düzenini gerektirir. Stres, sorumluluk, iş yoğunluğu nedeniyle oluşan uykusuzluk, kendine sosyal zaman ayıramama, gemideki diğer insanlarla iletişimde sorunlar ve en önemlisi aile ve sevdiklerinden uzak bir süreç ve dahası... Maaşların ödenmediği, limanda bir nefes almak için gemiden kısa süreliğine dahi ayrılmaya fırsatın olmadığı ve kontrat bitmesine rağmen çeşitli nedenlerden ötürü gemiden ayrılamama, ülkesine ailesine dönüle-meme gibi durumlarla birlikte durum daha da sıkıntılı hale gelmektedir. Gemilerin ve denizciliğin sorunsuz işleyişi için biliyoruz ki denizcilerin ruh sağlığının yerinde olması çok önemlidir. Ancak yargılanma ve dışlanma korkusu nedeniyle, genellikle bu tür konular tanı konulmadan ve konuşulmadan bırakılır, zamanla bireyde davranışsal değişikliklere neden olacak şekilde birikir. Bu gibi kişisel sorunlar 'halının altında' tutulmaktadır. Aslında IMO, Denizcilik Çalışma Sözleşmesini (Maritime Labour Convention) denizcilerin yararına uygulamıştır, ancak gerçek şu ki, operasyonel gerçeklik ile kağıt üzerinde listelenenler arasında büyük bir boşluk vardır; varsayılan incelemeden uzak durulması durumunda, MLC'ye uyum tartışılmalıdır. Dünya Denizcilik Örgütü'nün (IMO) internet sitesinde listendiği gibi, denizcilerin refahı ile ilgili konular ise şu şekilde:

- ▶ Liman çıkış izni
- ▶ Maaş ödemeleri
- ▶ Ruh sağlığı
- ▶ Kontrat sonu ülkeye dönüş

Yaş grubuna göre mental rahatsızlıklar / Araştırma: GARD

- ▶ Gemide ruhsal sağlığı pozitif yönde etkileyecek olanaklar
- ▶ MLC sözleşmesi

Denizcilik, başkaları tarafından nadiren anlaşılan ve çoğu zaman konfor ve seyahat hayatı açısından yanlış yorumlanan bir meslektir. Denizcilik mesleğinin ruhsal sağlığını nasıl ve neden etkileyebileceğinin yanı sıra bunun öneminden bahsettik. Gemilerde denizcilerin bu zorlu koşullarda ruhsal sağlığını olumlu etkileyecek ve refahını sağlayacak düzenlemeler yapılamaz mı?

Gelin bu soruya hep birlikte yazının sonunda karar verelim!

- ▶ **Liman Çıkış İzinleri:** Denizcinin kullanabileceği en iyi ve tek gevşeme formlarından biri limanlardır. Limanlarda bir nefes almaya, ayaklarını metal yerine toprağa basmaya, birikmiş statik elektriği atmaya her denizcinin zamanının olmayışının yanı sıra gidilen ülkede kıyı izni verilmeme olasılığı da var- özellikle uzun bir seyirden sonra oldukça hayal kırıklığı yaratan bir şey. Çoğu zaman, operasyonel gerekliliklerden ötürü, kıyı izninin belirli bir kişi için veya hatta tüm gemi için iptal edildiği durumlar olabiliyor. Yoğun çalışma ve uzun seyirler sonrası liman kalış süresine bağlı olarak, gemilerde tüm personelin bu durumdan yararlanması sağlanmalıdır.
- ▶ **Yurda İade:** Sınırlı kaynaklar altında olan geminin, armatörün yaşamış olduğu sıkıntılardan



ötürü bir çok gemi insanı yurda dönüşünde ve kalan maaşını almada sıkıntılar yaşamıştır. Denizcilerin refahını arayan kuruluşlar, bu durumlarda denizcilerin haklarını sağlama yönünde çalışmalara sahiptir. Bu mesleği icra eden ve özellikle pandemi döneminde IMO tarafından "key workers" yani anahtar çalışanlar olarak ilan edilen denizcilerin tedarik zincirinde önemli bir güç olduğu algısında bir revizyon yapılmalıdır.

- ▶ **Gemide Ruh Sağlığını İyileştirme Adımları:** Sektörün ve ilgili otoritelerin denizcilerin ruh sağlığını geliştirmek için adımlar atmalarının zamanı çoktan geldi ve yaşadığımız şu süreçte farkındalığın oluşması daha olası görünmekte. İş yükünün fazla olduğu, sorumlulukların peş peşe sıralandığı, yoğun temponun durmaksızın devam ettiği, pervanenin sürekli döndüğü, stresin en yüksek seviyelerde dolaştığı ve aileden-sevdiklerinden uzak geçirilen bu zamanda gemi insanların ruhsal sağlığı ile ilgili iyileştirilmeye gidilmemesi büyük yanlış ve hata olur. Bunun sağlanması için gemide sosyal aktivite alanlarının prosedür olarak varlığından çok uygulamaya geçilmesi, hobi

alanları, spor salonu ve her kamurada televizyon gibi bir çok tek seferlik maliyet gerektirecek hak edilmiş olanaklar her bir gemi insanına sağlanmalıdır. Aksi takdirde mental sağlığın olumsuz etkilenmesi sonucu oluşan ve kişinin bile farkına varamadığı depresyon hali hem gemi işleyişi hem de kişi için çok kötü sonuçlar doğurabilir.

- ▶ **Denizcilik Örgütlerine Daha Kolay Erişilebilir Destek:** Denizcilerin iyiliği ve hakları için çalışan çeşitli örgütler vardır. Ancak, denizcilerin çoğu ihtiyaç duyulduğunda nasıl iletişime geçeceklerini bilmiyorlar. Kuşkusuz, bazı kuruluşlar denizcilere yardımcı olmak için birçok çalışma yapıyor. Örneğin; ISWAN'ın (The International Seafarers' Welfare and Assistance Network) denizcilerin ruh sağlığını ele alma girişimi övgüye değer. (bkz. <https://www.seafarerhelp.org/en/>) Ama yine de daha fazlasının yapılması gerekiyor.
- ▶ **MLC Sözleşmesinin Doğru ve Sıkı Uygulanması:** 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC), denizcilerin iyi çalışma koşullarına sahip olmasındaki haklarını ortaya koyan Uluslararası Çalışma Örgütü'nün (ILO) bir sözleş-

mesidir. Bu sözleşmede yer alan prosedürlerin uygulanabilirliği tartışmaya açıktır. MLC'nin arkasındaki amaç mükemmeldir, denizcilerin refahına yöneliktir ancak MLC'ye mutlak bir uyum göstermek büyük bir değişimi gerektirmektedir.

- ▶ **Daha İyi İnternet Kolaylığı:** Yakın zamanda yapılan bir araştırmada, denizcilerin % 95'inin bağlantıyı olumlu bir etki olarak gördüğü ortaya çıkarken, % 92'si internet erişiminin nerede çalışacakları konusunda kararlarını güçlü bir şekilde etkilediği görüldü. Gemide internet erişimi, aile ve arkadaşlarla iletişim kurmayı kolaylaştırdığı için duygusal refah konusunda denizciler için önemli bir unsur haline gelmiştir. Ayrıca denizcilerin dünyadaki olaylardan haberdar olmalarına yardımcı olur. Gemilerde internetin artıları ve eksileri olmasına rağmen, denizcilerin kesinlikle denizde talep ettiği bir unsurdur.

Bunların sonucunda sizlerden cevap bekliyorum. Sizce tedarik zincirinin anahtar isimleri-denizciler zorlu çalışma koşullarında refah seviyelerini artırıcı, mental sağlığı iyileştirici yönde etkileyecek hakları ve bu olanakları hak etmiyor mu?



Ali Tevfik Çakır

Omni Sigorta

1976 yılında Deniz Nakliyat'ta denizcilik endüstrisine giriş yapan Çakır, 1978-1982 yıllarında Amerika Birleşik Devletleri'nde acentelik, kiralama ve konteyner eğitimlerinin ardından sektörün lider armatör kuruluşlarında görev yaptı. Deniz sigortaları brokerliği görevlerinde de bulunan Çakır Omni Sigorta bünyesinde çalışma hayatını sürdürmektedir.



2020'ye Nasıl Girdik?

Maalesef daha 2019 yılının ikinci yarısından itibaren, IMO 2020 belirsizlikleri, WBTS ile ilgili personel eğitimindeki zorluklar, navlunda beklenen iyileşmedeki gecikmeler, deniz sigortaları açısından sigortacıların geçmiş yıllardaki hasar kayıplarını karşılamak amaçlı sigortalı beklentilerinin dışında prim ve muafiyet artışları gibi gelişmelerle 2020 yılına girdik.

Ocak ayı;

24 Ocak'ta 6,8 büyüklüğündeki Elazığ ve Malatya'yı etkileyen depremlerle sarsıldık. Tam acılarımız sıcak olduğu bir dönemde Suriye'de verdiğimiz şehitlerimizle bir sarsıntı daha yaşadık. Avustralya'daki yangınlar ve küresel ısınmanın ciddi boyutlara ulaşması nedeniyle ülkemiz ve dünyanın dört bir yanından gelen olağan dışı doğa felaket haberleri.

Ve Koronavirüs

Şubat ayı;

Yine, Suriye'deki askerlerimizden gelen acı haberler. Van, Manisa, kısaca ülkenin her köşesinden gelen deprem haberleri ve kaybettiğimiz vatandaşlarımız.

Depremlerde kaybettiğimiz vatandaşlarımıza ve şehitlerimize Allah'tan gani gani rahmet, Türk halkına sabırlar dilerim.

Koronavirüsün hızlı bir şekilde ülkelere yayılmaya başladı haberleri;

Koronavirüs tarihçesi, dünya ekonomisine ve denizcilik sektörüne etki-



lerini içeren Harun Şişmanyazıcı üstadın denizhaber.com'da yayınlanan makalesini okumanızı tavsiye ederim. Koronavirüsün tespit edildiği ülkelerin her geçen gün artması nedeniyle güncel durum değerlendirmesini yapılıcağı inancındayım. Bu nedenle uzmanlık konum olmayan tarih, tıbbi ve ekonomi konularına değil de deniz sigortaları konusuna değinmek istedim.

Koronavirüsün ülkeler bağlamında yayınlanan haritaya baktığımda, sadece Çin ve Uzakdoğu ile sınırlı olmayıp birçok kıtaya ulaştığı görülmektedir. Koronavirüsten etkilenen ülkelere medyaya ulaşan görüntüler ise bilim kurgu filmi izlenimi vermektedir.

Sektörümüz koronavirüsten aşağıdaki nedenlerden dolayı etkilenecektir;

Ticari sefer sahalarının daralması;

Koruma ve tazmin (P&I) sigortacılarından koronavirüsten etkilenen ülkelerle ilgili herhangi bir kısıtlama şu an için bulunmamaktadır.

Tekne ve makine poliçelerimizle birlikte JWC (Joint War Committee) tarafından ek savaş risk primi alınması gerekli ülke ve sahalarla can ve mal emniyeti açısından ticari faaliyet yapmama kararı alan birçok denizcilik kuruluşu biliyorum. Riskli bölgelere gitmemenin tek nedeni ise "personelime zarar gelmesin" düşüncesi. Bu düşünce ile günümüzde başta Çin limanları olmak üzere, koronavirüsten daha fazla etkilenen ülkelere gitmeme kararı alacak denizcilik şirketleri ile karşılaşabiliriz.

Koruma ve Tazmin (P&I);

Aklımıza gelen ilk soru ise, koronavirüsten etkilenen bir ülke limanındaki tahmil/tahliye işlemlerinden sonra bir gemi personelinin koronavirüs nedeniyle tedavisi ve ölümü durumunda poliçe kapsamında mı ele alınacağıdır. Cevap ise; koronavirüs tedavi masrafları ve ölümünde ödenecek tazminat, koruma ve tazmin (P&I) kuvertürü kapsamındadır. Tabii ki poliçenizde aksi bir madde yok ise.

Gemide koronavirüs tespiti ile gemi personeli ve geminin karantina altına alınması neticesi ticari kayıplar;

Geminin herhangi bir ülke otoritesi tarafından gemi personeli ve dolayısıyla geminin karantina altına alınması neticesi "geminin ticari kayıpları" maa-lesef koruma ve tazmin (P&I), Tekne ve Makine (H+M) ve kira kaybı (Loss of Hire) sigorta poliçeleri kapsamında değildir.

Peki, bu tür ticari kayıplar için bir sigorta ürünü var mı?

Marine Delay Insurance (MDI) ile ticari kayıplarınız, belirlenecek muafiyet dışında ve belirlenen limitler dahilinde karşılanması mümkündür. Ancak bu sigortayı da alırken brokeriniz ile detaylı bir şekilde durumu değerlendirmeniz naçizane tavsiyemizdir. Zira sigortacılar bazı limanları teminat harici tutabilirler.

Aşağıda sunacağım bilgiler "Koruma ve tazmin (P&I) sigorta poliçesi sunan şirketlerinin kayıp önleme (loss prevention) kapsamında, gemide alınması gereken tedbirler ve gemi-sahil ilişkileri ile ilgili tavsiyelerini içermektedir. Hangi ülkeler için geçerlidir sorusuna net bir cevap vermek benim için imkansız. Zira koronavirüs o kadar hızlı yayılıyor ki her gün yeni bir ülke etkilendiği bilgisini alıyoruz. Bu soruya ne zaman koruyucu aşı veya ilaç bulunacak sorusuna verilen cevap "bilemiyorum" gibi.

Maalesef insan ölümü ile neticelenen koronavirüs salgınının bir müddet daha süreceği gerçeğini kabullenmek ve farkındalıklarımızı arttırıp gemilerimiz bünyesinde personel eğitimleri vermek gerekir diye düşünüyorum.

İki naçizane tavsiye sunmak isterim. Bunlardan ilki; sektörümüzle ilgili kurum ve kuruluşların, koronavirüs salgını ile ilgili haritalarda belirlenen ülkeleri ve medyayı takip etmeleri. Diğeri ise, kira sözleşmeleri öncesi yükleme ve tahliye limanları ile ilgili deniz sigorta hizmeti veren brokerleriniz aracılığı ile kulüp ve kulüp temsilcilerinden tavsiyelerini talep etmeleri.

Gemide Alınması Gereken Önlemler

ISPS en üst seviye çıkarmak. Gemi personelinin el hijyenine dikkat etmesini sağlamak. Özellikle öksürdükten sonra elleri sık sık sabunla yıkamak.

Şayet sabun stokları yeterli değilse ise el dezenfektanı içeren yüzde 60-95 alkol kullanmak.

Öksürüklerin ve hapşırmaların bir doku ile örtülmesi. Öksürdükten veya hapşırdıktan sonra ellerinizi sabunla yıkamak. Göz, burun veya ağıza elle dokunmaktan kaçınmak.

Ne zaman eller yıkanmalı?

- ▶ Öksürdükten veya hapşırdıktan sonra;
- ▶ Gıda hazırlama öncesi, sırasında ve sonrasında
- ▶ Yemekten önce;
- ▶ Tuvalete gittikten sonra
- ▶ Başkaları ile temas geçtikten sonra
- ▶ Hayvanlarla temas ettikten sonra
- ▶ Liman izninden dönüşten sonra
- ▶ Uygun el yıkama adımları; her adımda beş kez – her seferde 20 saniye

Ne zaman yüz maskesi takmanız gerekir?

- ▶ Yüzlerde açık ve havalandırılan yerlerde yüz maskesi gerekli değildir. Ancak halka açık yerlerde gereklidir.
- ▶ Herhangi bir mürettebat üyesinin enfekte olduğundan şüpheleniliyorsa, bir yüz maskesi (cerrahi maske, N-95 değil) takılmalıdır.

- ▶ Solunum hastalıkları olan mürettebat, doktor talimatı altında cerrahi yüz maskeleri kullanmalıdır.

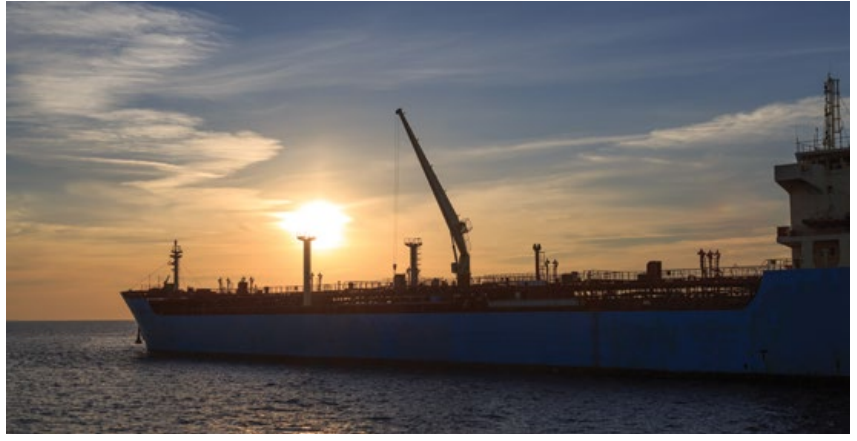
Tıbbi yüz maskeleri nasıl kullanılır ve atılır?

- ▶ Yüz maskesini takmadan önce ve çıkardıktan sonra ellerin sabun ile yıkanması veya elleri hızlı bir dezenfektanla dezenfekte edilmesi.
- ▶ Yüz maskesinin geçerliliğini ve eksiksizliğinin kontrol edilip, en kısa zamanda talebin yapılması.
- ▶ Tek kullanımlık yüz maskeleri bir kez kullanılmalı ve etkinleştirildikten sonra 4 saat içinde değiştirilmeli ve hastanın kan ve vücut sıvıları tarafından hasar, nem veya kontaminasyon durumunda zamanında değiştirilmelidir.
- ▶ Çıkarırken yüz maskesinin önüne (kirli yüzeye) dokunulmaması.
- ▶ Atılan yüz maskeleri tıbbi atık kutusunda toplanıp ve bulaşıcı tıbbi atık olarak etiketlenmesi.

Şüpheli vakalarda gemide tıbbi tedavi ve karantina için öneriler;

Rutin temizlik ve dezenfeksiyon stratejilerine ek olarak aşağıdaki önlemler düzgün bir şekilde alınmalıdır:

- ▶ Şüphelenilen hastalar en kısa sürede yüz maskesi (N-95 değil, cerrahi maske) takmalı, diğer mürettebatla yakın temastan kaçınarak kendi kabinlerinde kendinden izole edilmelidir.
- ▶ Dahili sağlık merkezine derhal haber vermeli ve tıbbi danışma talep edilmelidir.
- ▶ Yalıtılmış mürettebat üyeleri kendi kabinlerinde tek başına yemek yiyecek ve gemide grup etkinliklerine katılmamalıdır.
- ▶ Yalıtım odası hava sirkülasyonu ile güçlendirilmeli veya egzoz fanı hava sirkülasyonunu korumak için sürekli kullanılmalıdır.
- ▶ Şüpheli hastanın ofis alanı veya konutu dezenfekte edilmelidir.
- ▶ Bakıcı sayısı sınırlandırılmalıdır. Bakım personeli ve hastalar aynı odada yüz maskesi takmalı, maske ıslanırsa derhal değiştirilmelidir. Yüz maskesi çıkarıldıktan ve atıldıktan sonra ellerin sabun ile yıkanması.
- ▶ Tüm ziyaretler kabul edilmemelidir.
- ▶ Eldivenler, kağıt havlular, cerrahi



yüz maskeleri ve şüphelenilen diğer atıklar hasta tarafından kullanılan odada özel bir çöp torbasına konulmalı.

- ▶ Hastaya herhangi bir şekilde dokunmamalıdır.
- ▶ Hastayla doğrudan temasta bulunan veya hasta izolasyon odasına giren kişilerin ellerini sabunlu suyla yıkaması.

Gemide Alınması Gereken Diğer Önlemler

- ▶ Gemi personelin dinlenme saatlerine titizlikle riayet etmek ve mesai saatleri dışında görev vermekten mümkünse kaçınmak.
- ▶ Gemi personeline gemide sigara içmemesi konusunda telkinlerde bulunmak.
- ▶ Gemi personelinin fiziksel egzersiz yaptırmaya teşvik etmek.
- ▶ Gemide uygun koruyucu maskeleri sürekli bulundurmak.
- ▶ Gemi personelinin liman izinlerini gerekmediği sürece kaldırmak.
- ▶ Gemi personelinin benzer semptomlara sahip olduğu tespit edilirse hemen ayakta tedavi düzenlenmelidir. Yolculuk sırasında karantina düzenlenecekse, semptomatik mürettebat üyelerinin toplu faaliyetlere katılmasına izin vermemeli ve mürettebatın zamanında bilgilendirilmesi gerekmektedir.
- ▶ Personel değişikliklerinden kaçınmak.
- ▶ Geminin bağlı bulunduğu korumaya ve tazmin (P&I) sigorta şirketlerinin kayıp önleme (loss prevention) sirkülerlerini, gemide alınması gereken tedbirler kapsamında gemi kaptanlığına iletmek ve gemi personeline farkındalık eğitimlerini vermek.

Gemi-Sahil İlişkileri

- ▶ Gemi-Sahil iletişimini azaltmak.
- ▶ Gemiye ziyaret edecek resmi ve gayri resmi ziyaretçilerle ilgili listeyi ve sağlık raporlarını limana varmadan önce tayin edilen acente veya koruyucu acente kanalı ile talep ve temin etmek.
- ▶ Gemi personeli, soğuk algınlığı veya grip benzeri semptomları olan herkesle yakın temastan kaçınması için yanaşma sırasında maske takmalı ve halka açık yerlere çıkmamalı, yanaşma sırasında hayvanlarla ve vahşi yaşamla temas etmemeye çalışmalıdır.
- ▶ Geminin kaptanı, geminin şüpheli vakalarının güvenlik soruşturmasını güçlendirmelidir. Herhangi bir yabancı yanaşma sırasında benzer soğuk algınlığı, öksürük, ateş ve diğer semptomlar bulunduğu derhal gemiden ayrılmalı ve aynı zamanda acenteyi ve şirketi bilgilendirmelidir.
- ▶ Lokal güvenlik tutmak suretiyle gemiyi ziyaret edeceklerin ilk olarak güvenlik ile temasını sağlamak. Listede ve sağlık açısından uygun olmayan ziyaretçilerin girişlerini önlemek. Ayrıca gemiye mülteci veya başka nedenlerden dolayı kaçak giren yolcuları önlemek.
- ▶ Zorunlu olmadıkça kumanya, müstehlik malzeme ve yedek parça ikmallerinden kaçınmak. Yine zorunlu olmadıkça servis taleplerinden kaçınmak.
- ▶ Gemide personel dışında yolcu bulundurmamak.

Kazasız, sağlık dolu günler dilerim.



Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü
T.C. Galatasaray Üniversitesi

Denizcilik hayatına 1999 yılında Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, Uzakyol Güverte Bölümü eğitimi ile başladı. 2001 ile 2014 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı'nda görev yapan Usluer, 2016 yılı itibarıyla İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü'nde doktora eğitimini tamamladı. Dr. Öğr. Üyesi Usluer, halen Galatasaray Üniversitesi, Meslek Yüksekokulu Müdürü olarak görev yapmaktadır.

Deniz Yetki Alanları Bölüm III "Sınır Taşsız Vatan: Mavi"

Değerli Koster Dergisi okuyucuları, Deniz Yetki Alanları/Sahaları Bölüm II'nin son paragrafında, III. Deniz Hukuku Konferansı'nın 16 Aralık 1973 tarihli Birleşmiş Milletler Genel Kurulu kararı gereğince konferansın planlanmasına müteakip 13-14 Aralık 1973 tarihinde New-York'ta, 20 Haziran 1974 ve 29 Ağustos 1974 tarihleri arasında Karakaş'ta yapılan iki toplantıda önemli konular görüşüldüğünü ve ana maddenin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuk Sözleşmesi olduğundan bahsetmiştik. Nihai kararın, 10 Aralık 1962 tarihinde Montego Bay'da Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS) (UNCLOS-United Nations Conference on the Law of the Sea) kabul edilerek verildiğinden bahsetmiştik.

İlk bakışta dikkat çeken hususlar ise aşağıda sıralandığı gibi olmuştur;

- ▶ BMDHS tabi sahildevletlerin, milliyetine tabi deniz alanlarının genişletilmesi eğilimi sonucu karasuları konusunda '12 deniz mili' genişlik esası kabul edilmiş,
- ▶ BMDHS tabi sahildevletle-

rin, milliyetine tabi deniz alanlarından geçecek gemiler için; 'zararsız geçişle' ilgili 1958 Konvansiyonu'nda yer alan tanım muhafaza edilirken, zararsız geçiş sayılmayacak haller sıralanmıştır. (Konvansiyon öncesi özellikle balıkçıların kıyılarından uzakta avlanmaya gitmeleri esnasında yaşanan sorunlar için özellikle yardımcı olmuştur.)

- ▶ Deniz yetki sahalarının belirlenmesi için özellikle dikkat edilmesi gereken ve 'Med Cezir' zamanı suyun çekilmesi ile jeodezik ölçmeyi etkileyecek olan 'takimada ilkeleri' kabul edilmiş,
- ▶ BMDHS tabi sahildevletlerin, karasularının hesaplanması için haritacılar tarafından metrik çizilmesi gereken 'Esas/Düz esas hatlardan itibaren 200 deniz milini kapsayan Münhasır Ekonomik Bölge-MEB & Exclusive Economic Zone-EEZ' alanı kabul edilmiş,
- ▶ Denizler var oldukça şiddetle dikkat edilmesi gereken ve gelecek nesillere kullanılacak denizler bırakılması amacıyla; denizcilik

kaynaklı kirliliğinin önlenmesi, deniz canlılarının korunması ve türlerin devamlılığı, denizde zararsız ve faydalı her türlü bilimsel araştırma gibi sorunların çözümü için, BMDHS'ye taraf olan veya olmaya niyetli olan denizci devletler arasında iş birliğinin gerçekleştirilmesi gerektiği sonuçlarına varılmıştır.



Bu bağlamda yeni karşılaşılan ama bilinmesi, tanınması gereken kavramlar ortaya çıkmıştır. Aşağıdaki şekillerde açıkça gösterilen kavramların bilinmesi ve tanınması, denize kıyıdaş ve hak sahibi ülkelerin denizdeki yetkileri, uluslararası ve ulusal olarak kurallara uyması ve uymaya sevk etmesi amacıyla çok önemlidir.

Esas Hat: Med Cezir zamanı cezir hattında en alçak su seviyesinde karasuyunu çizmek için belirlenen hattır.

Düz Esas Hat: Esas hattın hassas olarak kullanılması için daha geometrik çizilmesi safhasıdır.

İç Sular: karasularının arkasında iç tarafta kalan ve tamamen kıyı ülkesinin kurallarına tabi olan deniz alanlarıdır.

Karasuyu: BMDHS 1982'nin 2. mad-

desinin açıklamasında; kıyı devletine ait iç sularının ötesinde kalan, bitişik deniz alanına kadar uzanacağı alanı kapsayan bölgedir.

Bitişik Bölge: Karasularının dışındaki bölgelerde ülkelerin yasal olarak sorumluluklarını yerine getirebilmeleri için, kıyı devletine tanınmış yasal kontrol yetkisine haiz olduğu deniz sahasıdır. BMDHS 1982'nin 33. maddesinin 2. fıkrası ile bu genişliğin 24 deniz milini geçmeyeceği kuralı ile sabitlenmiştir.

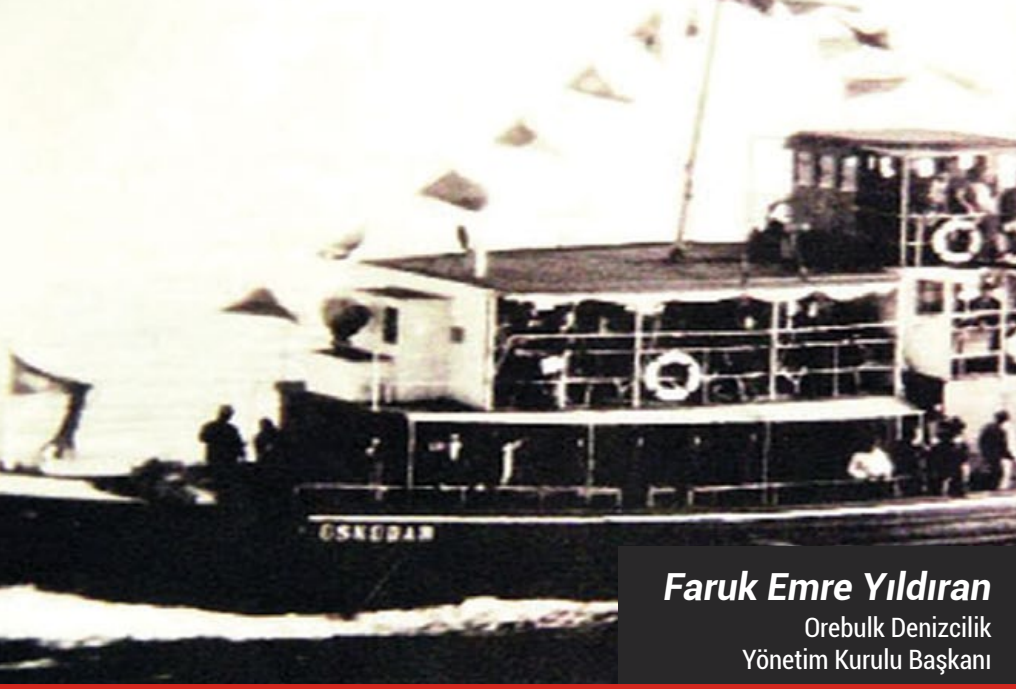
Münhasır Ekonomik Bölge: Denizci kıyı devletine ait olduğu belli olan deniz yatağı ve bu yatağa ait toprak parçasının alt ve üst kısmında bulunan canlı ve cansız tüm unsurların, doğa deniz kaynaklarının bulunması, kullanılması ile ilgili olarak temel hakların sahibi olduğu, karasuyu ölçümü

için Med Cezir halinde, cezir zamanı suyun en alçak seviyesinde kıyıdaş çizilen esas hatlardan 200 mil genişliğindeki bir sahadır.

Kıta Sahaneliği: BMDHS'nin 76. maddesi; karasularının dışında kıta kenarının dış eşliğinden başlamak üzere, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hattın itibaren 200 deniz mili mesafeye kadar olan kısmında, bu devletin kara ülkesinin doğal uzantısının bütünündeki denizaltı alanlarını, deniz yatağı ve toprak altını içermektedir.

Açık Deniz: BMDHS 1982'nin 86. ile 120. arasındaki maddelerinde, kıyıdaş ülkenin iç sularına, karasularına, münhasır ekonomik bölgesine ve ta- kimada sularına girmeyen deniz alanı olarak belirlenmiştir.





Faruk Emre Yıldırım

Orebulk Denizcilik
Yönetim Kurulu Başkanı



1 Mart 1958 Üsküdar Vapuru Faciası

Cumartesi günleri yarım gün de olsa okula gitmeyi sevmiyordum. Neyse ki felsefe dersi son dersti. Sanırım derse karşı pek alakam olmadığından, sıramdan dışarısını izliyordum. Hava aslında sıcaktı sabah evden çıktığımda. Zaten kaç gündür kiblede esen rüzgâr yüzünden hava güzel gidiyordu. Ama şimdi fazla olmasa da bulutlar yer yer gökyüzünü kaplamıştı. Sanırım güneşin bulutların arkasında kaldığından olacak hafif bir grilik hakimdi etrafa. Öğretmenimin "Tarihten hiçbir şey öğrenilemeyeceğini, tarihten öğreniriz." sözünü söylediğini ve dersi bitirdiğini hatırlıyorum. Her birimize güzel bir hafta sonu geçirmemizi diliyordu kapının yanında sınıftan çıkışımızı beklerken.

Sınıf arkadaşlarımla merdivenden koşar adım iniyorduk. Okulun bahçesinden diğer öğrencilerin uzak uğultusunu duyabiliyordum. Herkes bayrak töreni için toplanıyordu. Merdivenin son iki basamağına geldiğimde hızlıca zıpladım. İçimde tarif edemeyeceğim bir rahatlık vardı. Bir hafta daha bitmişti okulda. Birkaç ay sonra mezun olabilecektim teknik liseden ama şimdi tek isteğim bir an önce eve gitmekti.

Bahçeye çıktığımda havanın soğduğunu hissettim. Sabahki sıcaklık yoktu artık. Kabanım da çok kalın değildi aslında. Sıcaklar başladı diye sevinmişim, bir şekilde tüm kışı idare ederek bitirdim dediydim iki gün önce.

Babamdan bu kış için yenisini istemiştim ama olmadı. Tüm aile, mezun olup çalışmaya başlayacağım günü bekliyordu. Eve katkıda bulunacaktım artık ama ilk işim yeni bir kaban almak olacaktı.

Müdür muavininin herkesin düzgün şekilde sıra oluşturmasını bağırması üstüne sıraya geçmeye başladık. İp gibiydi sıramız. Müzik öğretmenimiz herkesin düzgün bir sıra oluşturduğuna kanaat getirdiğinde önce ses verdi ve hep bir ağızdan İstiklal Marşını okumaya başladık.

"Sana olmaz dökülen kanlarımız sonra helal.

Hakkıdır, Hakk'a tapan, milletimin istiklal!"

Okulun hafta sonu tatiline girmesinden değildi. Her seferinde İstiklal Marş'ını gür bir şekilde okuyorduk. "Aferin. İyi tatiller çocuklar" diyerek bayrak töreninin bittiğini söyledi okul müdürümüz. Karamürsel'de otuyordum. Okulun yarısına yakını da karşıda oturuyordum. Karşı sahildeki beldelerden geliyordu onlar da. Kavaklı, Gölcük, Değirmendere, Halidere, Ulaşlı, Ereğli'den. Rahmetli dedemden kalma Zenith marka saatime baktım. Hayatımdaki en değerli şeydi sanırım. 12.30 vapuruyla karşıya geçecektik ve 15 dakikamız vardı yoksa bir sonraki sefer 14.30. Bu soğukta aylak aylak dolaşmak da istemiyordum. Zaten cebimde fazla para da yok. Geç kalmamalıydım yani.

Arkadaşlarımla grup halinde iskeleye doğru kah hızlı yürüyor kah koştu-yorduk. İskelede çoğunluğu öğrenci olan yolcular itiş kakış vapura binmeye çalışıyorlardı. Arkamdan beni iten öğrenciler de vardı. Boşuna demiyorlardı on iki otuz vapuruna öğrenci vapuru diye. Hafif bir rüzgâr geçti saçlarımla arasından, ellerim çok üşümüştü. Hafif bir ürperti hissettim yalan değil. Vapurun sancak tarafındaki dış kısımdaki kanepelerde denizi seyredirim diye düşünmüştüm ama ayakta vapurun kalkmasını bekliyordum artık. İkinci mevki salonu hınca hınç doluydu. Dalgalardan serpinti geliyordu. İnsanlar kapalı salonlara kaçmıştı.

Lodos vardı. Denizin bozacağını anlamıştı sanırım kaptan. Fırtına kopmak üzereydi artık. Yedi-sekiz dakika önceden iskeleye uzatılan küçük iskele çekilmişti. Hala iskelede bekleyenler ve iskeleye doğru gelenler de vardı. Lodos fırtınası öylesine kuvvetli esmeye başlamıştı ki, neredeyse vapurun halatlarını koparacaktı. Halatlar çözüldürken gemiye son anda atlayanlar da vardı kendilerini şanslı görerek. Buharlı 72 numara Üsküdar Vapuru erken kalkmıştı çuf çuf diye duyulan sesle ama geride halatları iskeleden çözmek için inen gemicisini bile bırakmıştı. Sanırım kaptan anlamıştı kötü bir fırtınanın geldiğini ve denizin daha kötü patlayacağını. Bir an önce dalgalarla iskelede bağlı kalmak yerine denizde dövmüşmeye karar vermişti sanırım.

Soğucak mevkiinde birden şiddetlenen lodosa karşı koymaya çalışıyordu vapur. Hava aniden gece gibi simsiyah kesilmişti. Denizin üstünde kapkara bulutlar vardı. Camlara kadar ulaşan dalgalar yüzünden etraf görülüyordu. Herkes sıkı sıkıya bir yerlere tutunmuştu. Fırtına patlamıştı artık ama öyle bir fırtına ki, tufan gibi. Genç de olsam ömrüm boyunca böylesini görmemişim, işitmemişim. Yerde ne varsa havada, havada ne varsa yerde gibiydi. Deniz kaynıyor, dalgalar vapurun bordasını dövüyordu. Yolcular ölüm korkusu içinde can yeleklerini bulmaya çalışıyorlardı. Herkesi bir telaş hali almıştı. Çığlık atanlar vardı, ağlayanlar, korktuğunu haykıranlar. Biletçi Kâmil "korkmayın bir şey olmaz yavaş yavaş gideceğiz böyle" diye bağıyordu ve birden alt katın camları patladı. Dayanamamıştı dalgalara artık. Korku sarmıştı artık dört bir yanı. Köprü üstünde kaptan elinden geleni yapıyordu aslında. Serdümen dümenine dört elle sarılmış kaptanla beraber dalgaları omuzluktan almak için manevraya çalışıyordu ama dümen dinlemiyordu artık. Makinanın gücünde fırtınaya karşı koyamıyordu. Vapur olduğu yerde bir sancak bir iskele yalpalayarak başıboş bir şekilde "drift" yapıyordu.

Vapurun bordası artık dalgalara doğru dönmüştü. Dalgalar vapurun bordasına çullanmaktaydı ve artık yenilgiyi kabul eder gibi iskele tarafa doğru meyletmişti. Köprü üstünden bir çığlık gibi çan sesi geliyorken bir anlık sessizlik oldu. Zaman durdu. O bir saniyelik sessizlikte köprü üstü yerinden kopup denize uçmuştu içindeki kaptan ve serdümeniyle. Dümen zinciri-

nin kopması neticesinde kontrolden çıkmıştı artık yaşlı Üsküdar Vapuru. Koca koca 57 yıl dövülmüştü bu dalgalarla. 1901 yılında Almanya'da inşa edilmişti ve feribot olarak Bremen'de çalışmıştı. Aslında Birinci Cihan Harbi öncesinde yeni inşa olarak sipariş verilmişti ama harp yüzünden teslim edilemeyince 1927'de bize teslim öncesinde yenilenmişti yolcu salonları. Bize yalan söylemişlerdi kızak tarihi hakkında. Yorgundu, bitkindi ve şu an artık dalgalarla savaşıyor takati bulamıyordu kendinde. Kabul etmişti yenilgisini. Yan yatan bordasına vuran dalgalar önce makine dairesini su ile doldurmaya başlamıştı. İkinci mevki salonlarının camlarının içinden giren sular dehşete kapılmış yolcuların üstüne boşalıyordu. Yolcu salonunun sürgülü bir kapısı vardı sağa sola doğru hareket eden. Kapalıydı. Suların gücüyle açıldı. Birden oradan da içeri su dolmaya başladı. İskeleden hareketinin üstünden 26 dakika geçmişti ki, Üsküdar Vapuru dolan suların etkisiyle şiddetle iskeleye doğru devrildi. Üç dakika içinde alabora olup saatim 12.53'ü gösterirken, İzmit'in üç buçuk kilometre ilerisinde Petrol Ofisi ile Klor Fabrikası arasında battı.

Denize düşen, atlayan insanlar kıyımeti yaşıyor, can yeleklerini bulamayanlar su üstünde kalmaya çalışıyorlardı. Can yeleklerini bulanlardan da yanlış kullananlar da vardı. Bu yolcuların başını suya doğru sokuyordu. Herkes soğuk dalgalar altında eziliyordu. Canhıraş feryatlar, fırtınanın uğultusuna karışıyordu. Herkes bir şekilde su üstünde durmaya çalışıyordu. On beş kulaç derinliğe oturmuştu vapur ve hala yolcu salonla-

rından çıkmaya çalışan insanlar vardı. Pes etmiyorlardı. Ciğerleri parçalanırcasına nefeslerini tutmaya çalışıyorlardı ama güçsüz düşenler çoktan Türk deniz tarihine adlarını deniz şehidi olarak kazınmışlardı.

Masmavi dünya kapkaranlık olmuştu yolcular için. Denizin üstünde buldukları yüzen ne varsa tutunmaya çalışıyorlardı. Soğuktan kendinden geçenler uzaktan bir veda bakışı atarak kendilerini sessizliğin derin mezarlığına doğru ebedi bir yolculuğa bırakıyorlardı...

Mesleğine 30 yıl vermiş Mehmet Kaptan'ın cesedi Arar Gemisi'nin beşinci defa deniz dibine attığı ağıla 13 Mart 1958 günü çıkarılmıştır. Saatim 13.21'i gösteriyordu. Kaptanın naaşı, Arar Gemisi'ne çıkarıldığı sırada geminin bayrağı yarıya kadar indirilmişti. Arar Gemisi'nin kaptanı üç acı düdükle meslektaşını selamlamıştı.

Mehmet Kaptan'ın üniformasındaki sarı düğmeler bile ilikliydi. İç cebinden çıkan defterinin arasında bulunan bir kâğıt parçasında şu satırlar zorlukla okunmaktaydı.

"Esselâmün Aleyküm Ey Ulu Derya
Sana selam eyledi Nuh ile Yahya
Sen bir ulu deryasın
Senden uludur Mevlâ"

Peki bana ne mi oldu? Hayallerim vardı. Önümüzdeki kış için kaban alacaktım...

Tüm Deniz Şehitlerimizin Ruhları Şad Olsun.





Profesyonel lojistik kariyerine MEPTAŞ Manisalı Evrensel Pazarlama ve Ticaret Anonim Şirketi'nde başlamıştır. 1981 yılında Beyoğlu Ticaret Lisesi'nden mezun olmuştur. 1992-2008 yılları arasında Arkas Denizcilik'te Dokümantasyon Müdürlüğü yapmıştır. 2008-2015 yılları arasında MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'de Dokümantasyon Müdürlüğü yapmıştır. 2015-2018 yılları arasında MSC Gemi Acenteliği A.Ş.'de Forwarder ilişkileri Yönetimi Müdürlüğü yapmıştır. Ekim 2018 itibarıyla kendi şirketinde eğitim ve danışmanlık hizmetleri vermektedir. 2015 yılından bu yana FIATA Diploma Eğitimi Programı kapsamında, Deniz Taşımacılığı'nda Dokümantasyon dersleri veren Ahmet Aytoğan, 2018 yılı itibarıyla UTİKAD bünyesinde Konşimento Eğitimi vermektedir. 1680 yılından bu günlere uzanan çoğunluğu yurt dışından çeşitli kaynaklardan toplanmış 750 adetden oluşan konşimento ve eski gemilerden edinilmiş gemi eskileri koleksiyonlarına sahiptir. Evli ve iki çocuk babasıdır.

Ahmet Aytoğan
Derin Deniz Danışmanlık ve Ticaret

Deniz Kronometresi

Bazı tesadüfler – rastlantılar insanı hedefine kilitler ve başarıya götürür, ben buna çok inanırım. Arkas Denizcilik'te çalıştığım yıllarda birlikte çalışma onurunu yaşadığım müdürüm Piyer Kalomeni etrafına ilham ve cesaret kaynağı olurdu. Gerçi hala daha öyledir. Uzun yıllar önce farklı şirketlerde mesai yapmak durumunda kaldığımız andan itibaren hiç ilişkimiz kopmadı. Ben ve diğer arkadaşlarımız hala birçok şeyi kendisine danışırız. Bize ne yapıp yapmayacağımız hakkında çok net fikirler verir. Bu gemi eskileri ya da uzmanı olduğu kol saatleri olabilir. Bildiği konuyu çok derin inceler ve bilir, bilmediği konuda yorum yapmayı yeğler. İşte benim hayatımın güzel tesadüflerinden birisidir Piyer Bey ile karşılaşmam. Kendisi ile tanışmak isterseniz İzmir Bornova'da Arkas'ın Deniz Tarihi Müzesi'ni ziyaret etmeniz yeterli olacaktır. Piyer Bey sizlere orada müzeyi de keyifle anlatacaktır.

Arkas'ta birlikte çalıştığımız yıllarda Piyer Bey bana gemi eskileri biriktirme konusunda da (konşimento koleksiyonumda olduğu gibi) cesaret ve ilham kaynağı olmuştur. Eğer Piyer Bey'i dinleyerek bir gemi eskisi almış-

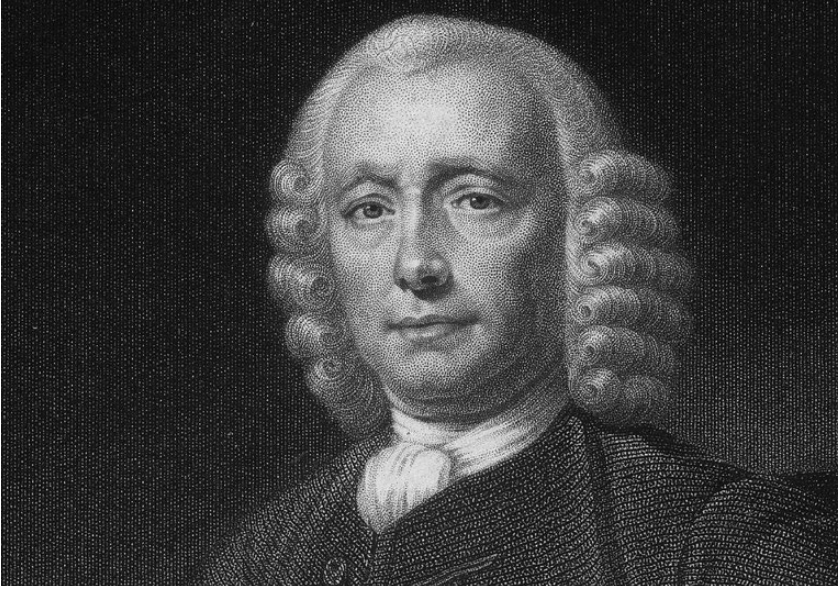


sam tam isabettir. Aksine bir karar vermişsem bu hep zarar olmuştur.

Piyer Bey'in almamı özellikle tavsiye ettiği gemi eskilerinden birisi de deniz kronometresiydi. Kendisinde en güzel örnekleri olduğunu biliyorum. Bu tavsiyeye uyarak ben de başladım deniz kronometrelerini biriktirmeye. Ama bu alet nasıl çalışıyor bilmiyordum. Elbette rahatlıkla tahmin edebileceğiniz

gibi bunu da bana Piyer Bey öğretti, hem de büyük bir özenle.

Sayıları arttıkça bunun bir hikayesi olmalı diye meraklandım. Bir İsveç seyahatimde deniz müzesini gezdim. Orada gördüm ki müthiş ilginç bir hikayesi ve aslında mesleği marangozluk olan unutulmaz bir mucidi varmış. Bu kişi; John Harrison'du.



John Harrison inatçıdır, ikna olmamıştır. Yelkenlilerin içinde daha ufak, kullanımı kolay bir saat icat etmek istemektedir. İşte bu saat çapı 12,5 cm olan H-4 diye isimlendirdiği saati H-3'ten dört yıl sonra yapar.

Evet, John Harrison bunu başarmıştı ama boylam kurulu üyelerini ikna edememişti. Kurul üyeleri ödülün kendisine verilmemesi için olmadık engeller çıkarmış ve oyunlar oynamıştır. Sonuçta; kurul H-4'ün denizlerde denenmesi için izin verir. 1762 de seksen bir günde Atlas Okyanusu geçilip Jamaika'ya gelindiğinde H-4 sadece beş saniye geri kalmıştır. Bu başarı gölgelemeye çalışılmış, ödülü hak etmesine rağmen başka bir kurul üyesi ödüle konmak istemiştir.

İnsanlık tarihinin en önemli sorunu boylamı belirlemekmiş. Bu belirsizlik denizlere yelken açan birçok geminin batmasına ve birçok denizcinin ölmesine neden olmuş. Tarihin kayda geçen en büyük deniz faciasından birinde İngilizlerin dört yelkenli gemi ve bin beş yüz elli gemicisi hayatını kaybetti. Bu sorunun mutlak olarak çözülmesi ve gemilerin konumunu net olarak belirleyebileceği çözümün bulunması gerekiyordu.

Bu ciddi sorunlar nedeniyle 1714'de İngiltere'de boylam kanunu kabul edildi. Bu sorunu çözecek kişiye ise yirmi bin sterlin ödül verilecekti.

Ahşap saatler üreten marangoz John Harrison bu hedefe yöneldi. Belki şaşıracaksınız ama peygamber ağacından yaptığı ahşap saat 298 yıldır Brocksby Park'ta hala çalışıyor.

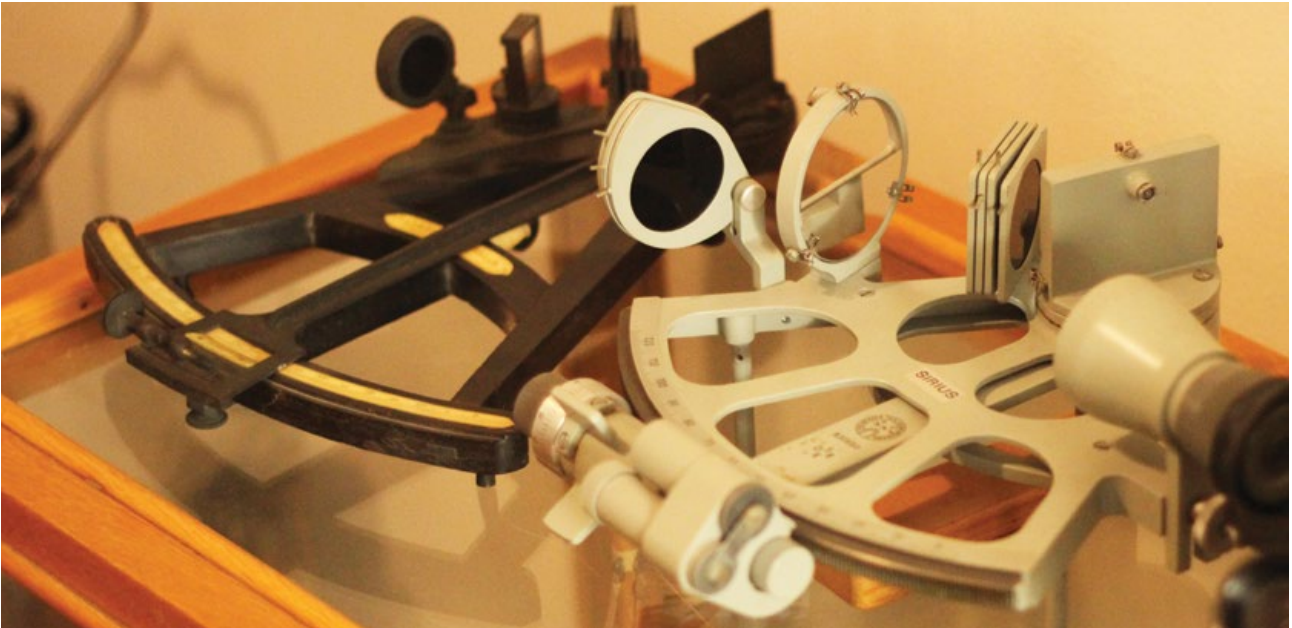
Kanunun çıkışından tam on altı yıl sonra John Harrison Londra'ya gitti ve orada Boylam Kurulu'nu aradı. Elbette ki bulamadı, çünkü o kurul birinci toplantıdan itibaren bir daha toplanmamış. Fakat yine de John Harrison yılmadı, didindi ünlü bir saat ustası olan George Graham'ı buldu ve planını kendisine anlattı. Bu usta her anlamda John Harrison'u destekledi.

Ben burada çok ama çok kestirmeden bu başarının sonuna değineceğim. Harrison, uzun yıllar hedefi için uğraşır. Sonuçta ısrarlı uğraşları boylam kurulu ile iletişime geçebilmesine neden olur ve kurulun maddi desteğini alır. H-1, H-2, H-3 olarak adlandırdığı uzun yılların emeği olan saatleri uzun yılların çabası ile yapar. Saatlerini başka ülkelere ünlü saat ustaları da gelir ziyaret ederler.

Bu kabul edilmez durumu John Harrison'un oğlu Kral III. George'a bir mektupla bildirir. Kral, kurul üyelerinin ayak oyunlarına rağmen bu başarıyı önemser ve sonuçta ödülün tamamı olmasa da büyük bir kısmı John Harrison'a verilir. John Harrison çalışmalarına devam eder H-5'i de yapar ve bitirir. 1773 yılında Kral ve Meclis tarafından onurlandırılan John Harrison hemen üç yıl sonra 1776 yılında bu dünyaya gözlerini kapar. Onun yaptığı saatler hala her gün kurulur ve müzelerinde ziyaret edilmiş, ama H-4 hariç. H-4 hor kullanımdan kaynaklı yıpranmışlık nedeniyle artık çalıştırılmamaktadır.

Kaynaklar:

Mehmet ÇELİK,
Esquire sayı no:3 Britannica



“Yosun kokusu ve denizin olmaması bizim için eksiklik gibidir.”

Ekrem Kutlu

Ressam

Dünya ticaretinin vazgeçilmezi olan denizlerin, aynı zamanda medeniyetlerin inşasında etkili olduğu ve buldukları coğrafyayı da her anlamda zenginleştirdiği biliniyor. Bu zenginlik farklı bakış açılarıyla tanımlansa da sanatkarların dokunuşları denizleri daha da anlamlı kılıyor. Bizler de mavi dünyayı, “Bedenim atölyemde olsa bile ruhum resmini yaptığım denizde veya bulutlardadır” diyen ve adeta denizle doğup, denizle büyüyen Ressam Ekrem Kutlu ile konuştuk.

Okurlarımıza kısaca kendinizden bahsedermisiniz?

1974 Akçaabat/Trabzon doğumluyum. 1995 yılında KTÜ Fatih Eğitim Fakültesi Resim İş Öğretmenliği bölümünden mezun oldum. Üniversitelerin resim öğretmenliği bölümüne ve Güzel Sanatlar Fakültelerine 650 öğrenci kazandırdım. Seramik rölyef, vitray ve fotoğraf çalışmaları yaptım. Paris, Almanya, Gürcistan, İstanbul, Ankara, İzmir, Tekirdağ, Gazi Antep ve Trabzon'da 24 kişisel resim sergisi açtım. 250 karma sergiye katıldım. Polonya, Tunus, İstanbul, Sapanca, Muğla, Kuşadası ve Trabzon'da düzenlenen uluslararası resim çalıştaylarına katıldım. Art Ankara ve Artist İstanbul Tüyap Uluslararası Çağdaş Sanatlar Fuarlarına katılmaktayım. İstanbul-Beylikdüzü Belediyesi, Akçaabat Belediyesi Uluslararası Resim



Çalıştayı ile Art Trabzon Ulusal Resim Çalıştaylarının küratörüyüm. 16 farklı ülkeden sanatçılardan oluşan Synergy Art Group'un kurucusu ve Paris, İstanbul, Bursa, Trabzon sergilerinin küratörüyüm. T.C. Dışişleri Bakanlığı, THY, T.C. Paris Büyükelçiliği, Paris Epinay Belediyesi katkılarıyla, Paris Trabzonlular Derneği'nin öncülüğünde Paris EPINAY Belediyesi ve Paris Büyükelçiliğinde düzenlenen "Trabzonlu Ressamlar Karma Resim Sergisi"nin küratörüyüm. T.C. Batum Büyükelçiliği, Akçaabat Belediyesi, Batum Belediyesi'nin ortak etkinliğiyle Batum Art Museum ve Akçaabat GSF de açılan "Trabzonlu ve Batumlu Sanatçılar Resim Sergisi"nin küratörüyüm. "Bunu yaptım fakat daha iyisini yap-

bilirim" diyerek yaptığını kısa bir süre sonra beğenmeyen her zaman kendini aşmaya çalışan, "Sanat uzun fakat hayat kısa" düşüncesinde günün 12 saatini resim yaparak ve sanat üzerine düşünerek geçiren, "Doğa yüzeyde değil derindedir, renkler bu derinliğin yüzeydeki anlatımıdır" hissiyatıyla çalıştıkça ürettikçe mutlu olan biri olarak, "Sanatın görevi doğayı kopya etmek değil, doğayı anlatmaktır." felsefesiyle 30 yıldır resim yapıyorum.

Ressamlık özelinde sanatı ve sanatçıyı nasıl tanımlıyorsunuz?

Sanat insan yaratıcılığını, düş gücünün ve gözlemlerinin, resim, heykel, mimari vb. alanlarda şekillenmesidir. Sanat ne bir oyun ne de bir eğlencedir. O ruhun dışarıya çıkıp kendini gösterme ihtiyacıdır. Sanatçı farklı düşünen, araştıran, sorgulayan, gözlemleyen, duygularını yüreğinde yoğun bir şekilde yaşayan; hislerini yaptığı esere "gördüğü gibi değil, düşündüğü gibi" aktaran kişidir. Sanatçı üretirken dış dünya ile bağlantısını keser, sadece yaptığı işe konsantre olur; düşüncelerini, hisleriyle beraber "ruhunu da" eserine aktarmaya çalışır. Enerjisi yükselir, heyecanlanır, coşar ve kabına sığmaz bir hale gelir. Ve en güzel eserlerini de bu ruh halinde ortaya koyar. Ben bu duygular olmadan yapılan işlerden zevk almıyorum.



Eserlerinizde “renk işçiliği ve denizler” dikkatlerden kaçmıyor. Bu tutkunun kaynağı nedir? Kullandığınız renklerde ve çizdiğiniz denizlerde hangi duygular gizli?

Ben deniz kenarında büyüdüm. Çocukluğumuzdaki en büyük eğlencemiz kumsalda oynamak, denizde yüzmektir. Bir problemimiz olduğu zaman da deniz kenarında tek başına oturur saatlerce ufku izler ve rahatlarız. Her sabah kalkınca ilk önce denize ve gökyüzüne bakarak günlük havanın durumunu tahmin ederiz. Kayıkla avlanmaya gittiğimizde denizin içinde boşluktaymışız gibi hissederiz. Deniz her şeyimizdir. Bu duygularımız da yaptığımız resme yansıyor. Yosun kokusu ve denizin olmaması bizim için eksiklik gibidir. Deniz olmayan yerde yaşayamayız. Hep bir eksiklik varmış gibi hissederiz.

Denizler hem ekonomik hem de sosyo-kültürel manada paha biçilmez önemli bir değer. Siz görerek ve daha hissederek bu değerleri resmediyorsunuz. Bir Resim Sanatçısının bakış açısıyla deniz ve denizcilik size neler ifade ediyor?

Deniz ve güneş bize günün her saatinde farklı renkler sunuyor. Sabahleyin gün doğarken gökyüzünde değişen renk oyunları, bulutların renk değiştirmesi ve bunun denize yansması, ışık oyunları bizleri heyecanlandırıyor. Akşamüstü güneş batarken güneş ışınlarının suya yansması ve daha sonraki gece maviliği çok güzel armoniler oluşturuyor. Bu renklerin çeşitliliği ve uyumu belleğimizde yer ederek bizim de kullandığımız renklere yansıyor ve paletimizi zenginleştiriyor. Limandaki takaların suya yansması, suyun içindeki renklerin kıpır kıpır dans eder gibi olması beni heyecanlandırıyor. O hareketi resimlerime vermeye çalışıyorum.



şıyorum. Gökyüzünün lacivert, mor, gri renklere dönüşmesi resimlerimde kullandığım leke anlayışını gösteriyor. Fırtına öncesi bulutların hızlıca hareket etmesi, sislerin belirginleşip kaybolmasını yüreğimde hissederek, o anı yaşayarak aktarmaya çalışıyorum. Bedenim atölyemde olsa bile ruhum resmini yaptığım denizde veya bulutlardadır. O hissi veremezsem resimlerim bana eksik gibi geliyor.

Doğup büyüdüğünüz topraklarla sanatı nasıl ilişkilendiriyorsunuz? Karadeniz’in ana teması olan denizleri ve doğayı tuvale aktaran bir sanatçı olarak beklediğiniz teveccühü görüyor musunuz?

Ben bulunduğum coğrafyanın çok özel olduğunu düşünüyorum. Arazi yapısı, dağların yüksek olması resimde bize çok faydası oluyor. Bahar aylarında yeşilin pek çok tonunu, sonbaharda ise sarı, turuncu ve kırmızının pek çok tonunu görebilirsiniz. Bu renkler bizim paletimizi çeşitlendiriyor. “Sanat doğadadır, sanatçı ise onu oradan bulup çıkarandır” sözü Karadeniz için

söylenmiş sanki. Tarihi İpek Yolu'nun liman başkenti olması, imparatorluk şehri olması geçmişten gelen kültürleri ve birikimlerin yansımalarını şehirde hissedebiliyorsunuz. Bulduğum ilçe Akçaabat ise Orta Mahallesi'nde fasılların geçildiği, Sebhattin Eyüboğlu, Erol Günaydın, Mine Soley gibi sanatçıların yetiştiği bir yer. İlçemizde Güzel Sanatlar Fakültesi, Güzel Sanatlar Eğitimi Bölümü ve Güzel Sanatlar Lisesi bulunuyor. Belediyemiz ise sanata her zaman destek veriyor. Akçaabat Belediyesi Türk sanat ve Türk halk müziği korusu, tiyatrosu, 25 yıldır halkımıza hizmet ediyor. Bir yılda 20 civarı usta sanatçımız Akçaabat'ta kişisel resim sergisi açıyor. Akçaabat Belediyesi Uluslararası Resim Çalıştayı 6 yıldır düzenleniyor. 29 yıldır uluslararası müzik ve halkoyunları festivali gerçekleştiriliyor. Bu tür etkinlikler bizleri motive ediyor.





Oldukça fazla eseriniz ve gerek ulusal gerekse uluslararası bazda düzenlediğiniz kişisel serginiz var. Bu çalışmalarınız ışığında resim sanatında kendinizi nasıl konumlandırıyorsunuz?

Kendimi bildiğim günden beri resim yapıyorum. Çocukken herkes futbol maçı yaparken ben kenarda çamurdan şehirler, köprüler kurduğumu hatırlıyorum. Çok çalışkan üretken bir kişiyim. Her gün en az 8 saat resim yapıyorum. Boş zamanlarımda bile resim ile ilgili düşünüyorum. Yaşam tarzımızın, önceliğimiz sanat olmadan başarılı olamayacağımızı düşünüyorum. Ankara'da, İstanbul'da Türkiye'nin en önemli sanat galerilerinde resim sergileri açıyor, Art Ankara, Artist İstanbul Sanat Fuarı gibi fuarlara katılıyorum. Uluslararası fuarlardan

ve workshoplardan davet alıyorum. Resimlerimin özgün ve farklı eserler olduğunu düşünüyorum. Her zaman daha iyisini yapabileceğimi ve gelişmeye açık bir yapımda olduğumu düşünüyorum.

Kızınız Yağmur Ceyda Kutlu'nun da resme meraklı olduğunu biliyoruz. Beraber bir sergi de düzenlediniz. Birlikte başka çalışmalarınız olacak mı? Bununla birlikte geleceğin ressamlarına neler tavsiye edersiniz?

Kızım benimle beraber atölyede sürekli çizip boyama yapıyordu. Kendisiyle 8 yaşındayken ortak bir sergi açtık. 2012 ve 2013 yıllarında Tunus Uluslararası Plastik Sanatlar Festivali'ne katıldık. O da hassas duyarlı, yetenekli, bir yapıya sahip. Şu anda üniversite sınavına hazırlandığı için



resim çalışmalarına kısa bir süreliğine ara verdi. İlerde beraber etkinlik yapmak isterim. Şu anda 4 yaşında bir de oğlum var. Taylan Deniz sürekli atölyede benimle beraber resim yapmak istiyor.

Gençler bu işi seviyorlarsa zaten yapacaklardır. Çalışmadıkları zaman kendilerini eksik hissedeceklerdir. Onlara tavsiyem iyi bir eğitim alsınlar. Çok çalışsınlar, çok okusunlar, çok resim sergisi ve müze gezisi etkinliğine katılsınlar. Hiç vazgeçmeden her aman çizip boyamak zorundalar. Bizim işimiz tekil bir iş. Her resimden bir tane yapabilirsiniz. 20 tane resim yapıp bunlardan çoğaltma şansınız yok. Belki binlerce resim ve desen çizmek, her zaman piyasada ve göz önünde olmak zorundasınız



LINEAR POLISHING FOULING CONTROL EVEN ON THE MOST CHALLENGING ROUTES

WE MAKE IT POSSIBLE

- ↪ Enhanced performance guarantee
- ↪ Proven in-service performance on high fouling challenge routes
- ↪ Flexibility in operations with improved static performance

Intercept[®] 8500 LPP

LUBYON[®]

Get the full story at: www.international-marine.com/Intercept
marine.communication@akzonobel.com

Contact with us at:



AkzoNobel

1954 yılında Deniz Harp Okulu'nu bahriye zabiti olarak birincilikle bitiren Osman Öndeş daha sonra Deniz Kuvvetleri'ne katıldı. Meslek yıllarında bir yıla yakın ABD Maryland, İngiltere'de South Shields, Newcastle, Glasgow, 1968-70 yıllarında Malta Adası'nda yaşayan Öndeş 1972'de kendi isteğiyle emekli oldu. Yurt içi ve yurt dışında çok sayıda gazete ve dergide yüzlerce makalesi ve araştırması yayımlanan Öndeş, bununla birlikte Türk denizcilik sektörüne çok sayıda eser kazandırmıştır.



Osman Öndeş
Gazeteci-Yazar

Son Transatlantik SS United States İstanbul'da Kalsaydı

- ▶ Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilmiş en büyük transatlantikti. Atlantik'i en kısa zamanda aşmış olduğundan dolayı Blue Riban Ödülü verilmişti. Onun rekorunu başka hiçbir transatlantik kıramadı.
- ▶ Asla Türkiye'ye sefer yapması düşünülmedi. Fakat onu römorkörle yedekleyerek Türkiye'ye getirdiler. Amerika'da yer yerinden oynadı. Türkiye'de iki sene boyunca yeniden onarılarak, tadil edilerek klasik bir turistik yolcu gemisi haline getirilmesi beklenirken, "Ölüm Gemisi" ilan ettiler.
- ▶ Eğer SS United States yeniden yaratılsaydı, klasik anlamda dünyanın en lüks turistik yolcu gemisi olacaktı. Bu gemi Türkiye'de Sadıkoğlu Tersanesi'nde yaratılacaktı. Bindell-Phillips Design'ın

orijinal dizayn fotoğraflarının bir kısım kopyası arşivimdedir.

Dünya denizlerinin kraliçesi, bir zamanlar Atlantik Okyanusu'nun rakipsiz en yüksek süratli transatlantığı, yaşamında ilk ve son kez İstanbul'a geldi. Daha açıkçası Amerika'dan yedeklenerek, 1995 yılında İstanbul Tuzla'da Kahraman Sadıkoğlu Tersanesi'ne getirildi. Bu başarı Kahraman Sadıkoğlu'na aittir.

Fakat Amerika'da SS United States Koruma Derneği üyeleri ayaklandılar. Nasıl olurdu da böylesine anılarla dolu bir gemi boğazlanırcasına çekile çekile bir başka ülkeye götürülürdü. Zamanla benimle de haberleşmeye başladılar. Onların maziye sahip çıkma duygularının yüceliği karşısında saygıyla eğildim. Türkiye'den devamlı

olarak haber, fotoğraflar gönderdim.

Bir gün postadan gelen büyük bir zarftan, içinde SS United States'in heybetli günlerinde çekilmiş renkli bir fotoğrafı, derneğin başkanı William De Benidetto'nun nazik bir mektubu ve ekinde bir de karton belge çıktı. Sonunda beni SS United States Preservation Society'e üye yapmışlar. Üyelik numaram 172!

İki yıl boyunca O'nu Tuzla'da Kahraman Sadıkoğlu Tersanesi'nde bağlı yatarken hayranlıkla, hüznle seyrettim. Amerika Birleşik Devletleri'nde inşa edilmiş en büyük yolcu gemisi, transatlantığıydı. Atlantik'i en kısa zamanda aşmış olduğundan dolayı Blue Riban ödülü verilmişti. Onun rekorunu başka hiçbir transatlantik kıramadı.



Rahmi Koç ve Kahraman Sadıkoğlu



SS United States Tuzla'da Sadıkoğlu Tersanesi'nde



SS United States-Akşam Olurken

Asla Türkiye'ye sefer yapması düşünülmedi. Fakat onu römorkörle yedekleyerek Türkiye'ye getirdiler. Amerika'da yer yerinden oynadı. Türkiye'de iki sene boyunca yeniden onarılarak, tadil edilerek klasik bir turistik yolcu gemisi haline getirilmesi beklenirken, "Ölüm Gemisi" ilan ettiler.

İteleyip kakaladılar. Asbest yüklü diyerek ölüm saçtığını yaydılar. Televizyon kanallarında yaralar içinde birilerini çıkartıp başıra başıra yalanlar söylediler. Big U'nun değil Akdeniz'e, Karadeniz'e seyretmesi akıllara bile gelmezdi. Kahraman Sadıkoğlu O'nu Sivatopol'a götürüp, asbestli nesi varsa asbet denilen tüm kaplamalarını temizletti. Ancak Amerika'da SS United States'i geri isteyenlerin baskısı iyice artmıştı. Sonunda Amerika'da onu sevenlerin ayaklanmaları sonuç verdi. SS United States olarak yeniden Marmara Denizi'nden, Ege'den, Akdeniz'den geçerek Atlantik'e çıktı.

Klasik bir transatlantik olarak yeniden inşa edilmesi planlanmıştı

Eğer projeler gerçekleşebilseydi, tüm yenileme hazırlıkları başlamıştı. İngiltere, Hollanda ve Finlandiya'daki çok ünlü turistik yolcu gemisi dizaynerleri SS United States transatlantliğini klasik yapıda özlenen bir turistik yolcu gemisi olarak yeniden yaratacaklardı. Bindell ve Phillips gibi inanılmaz markaların dizaynerleri Londra'da SS United States'in iç dekorasyonunu çizimlediler. Sofra takımları, halıları, perdeler, yastıklar, koltuklar, büstler, sandalyeler, perde süslemeleri, merdivenler, korkuluklar, avizeler, konferans ve tiyatro salonları, alışveriş merkezi ve akla gelebilecek her ayrıntı çizimlendi.

Eğer SS United States yeniden yaratılsaydı, dünyanın en lüks turistik yolcu gemisi olacaktı. Bu gemi Türkiye'de Sadıkoğlu Tersanesi'nde yaratılacaktı. Bindell-Phillips Design'ın orijinal dizayn fotoğraflarının bir kısım kopyası arşivimdedir.

SS United States'i William Francis Gibbs dizayn etmişti

Çok önceki yıllara gidersek; Savarona'yı dizayn etmiş olan ünlü gemi projesi mimarı William Francis Gibbs, 1943 yılında kendisinden benzersiz



SS United States'in Birinci Sınıf George Washington Restorant'ı



SS United States'in Gezi Güvertesi

bir transatlantik yaratmalarını istediklerinde derin bir heyecan duymuştu. Anlaşma 1946'da gerçekleşti ve United States Lines şirketi Gibbs And Cox Naval Architects'le anlaşma imzaladı. 1948'de bu hayal geminin, modeli, planları ve tüm çizimleri New York'ta Gibbs And Cox'un merkezinde sergilendi.

Unites States Mail Steamship Company I. Dünya Harbi sonrasında Almanya'dan el konan iki transatlantiğe sahipti. Bunlara America ve George Washington adları verilmişti. Şirketin kurucularından biri Başkan Theodore Roosevelt'in oğlu Kermit Roosevelt'ti.

Muhteşem bir - SS United States

SS United States hükümetin sağladığı fonlarla 1950'de Newport News Gemiinşa Tersanesi'nde inşa edilmeye başlandı. 48.000 gronluk super liner bir teknoloji harikasıydı. 2.500 işçinin çalışmasıyla 48 milyon dolara mal olacaktı. 2000 yolcu taşıma kapasitesi vardı. 23 Haziran 1951'de ihtişamlı bir tö-

renle denize indirildi. Öylesine ilgi yaratmıştı ki, daha inşaatı devam ederken kamara satışları başladı. O yıl ilk sefere ait kamaraların tamamı satılmıştı. Geminin yüzde 85'i ancak 1952 Ocak ayında tamamlandı.

O yıl 9 Haziran günü 1.700 seçkin davetlinin katılımıyla bir gösteri seyri yaptı. William Francis Gibbs'in rüyası gerçekleşmek üzereydi. SS United

States New York'tan Southampton'a 214.000 beygir gücündeki üç türbinden oluşan makineleriyle 3 gün 10 saat 40 dakikada vararak saatte ortalama 35.59 deniz mili (65.48 kilometre/saat) gibi tüm zamanların üstünde bir süratle rekor kırdı.

İlk seferinde Başkan Truman'ın kızı Margaret Truman Daniel de onur misafiri idi. Bu seyahatine ait anılarında şöyle yazdı; "Gemi denilince yaşamımda iki gemi karşısında derin hayranlık duydum ve etkilendim. Bu gemilerden biri muhteşem muharebe gemisi USS Missouri idi. II Dünya Harbi'nin bu benzersiz muharebe gemisine benim yaşadığım eyaletin adı verilmişti. Diğeri SS United States transatlantiği oldu. Onunla uçar gibi Atlantik Okyanus'u 3 gün 10 saat 40 dakikada aştım. İlk seferinde SS United States Amerika'ya Blue Riband ödülünü getirdi. Bu bir asırdır Amerika yolcu gemiciliğinin kazandığı ilk Blue Riband ödülü oluyordu.

Değişmeyen dostluklarımız ömür boyu sürecek arkadaşım Drucie Horton'la birlikte gençliğimde yaptığım bu seyahatten daha fazla hiçbir olay beni böylesine etkilemedi. O, babam Truman'ın başkanlığında Maliye Bakanının kızıydı. Bu tarihi seferde geminin kaptanı ise Komodor Harry Manning'di. Bizi köprü üstüne davet ederken, dışarısının soğuk olduğunu iyi giyinmemizi söylemişti. Köprü üstünde kırlangıçlardan bakarak bu ihtişamlı geminin okyanusta süzülüşünü seyrettik. Manzara müthiş etkileyiciydi.

SS United States ile iki seyahatim daha oldu. İkincisindeki kaptanı Komodor Leroy Alexanderson idi. Derken benim SS United States transatlantiğiyle olan romantizmim sona erdi.



SS United States'in (Ocean City) Tiyatro ve Eğlence Salonu

Artık bir daha Okyonuslara açılmayacaktı. Zarar ettiği gerekçesiyle seferden alınmıştı. Hem de ebediyen.." (*)

60'lı yılların sonuna doğru jumbo jet uçaklar Atlantik aşırı uçuşlara başlayınca transatlantiklerin sonu yaklaştı. Kasım 1969'da son kez Newport News, Virginia Tersanesi'ne büyük bakıma girdikten sonra tersaneden bir daha ayrılmadı ve Norfolk'taki dokalara bağladılar. Biliniyordu ki çalışırsa müthiş zarar edilecektir!

Marmara Marine Inc.

Şubat 1992'de United States Cruises Inc. Şirketi iflas etti. Mahkeme kararıyla SS United States haczedildi ve açık artırma ile satışa konuldu. Böylece 2,6 milyon dolar bedelle Commodore Cruise Lines'ın başkanı, Marmara Marine Inc. adına SS United States'i satın aldı. Ortakları arasında Kahraman Sadıkoğlu da yer alıyordu ve gemi Tuzla'da Sadıkoğlu Gemi İnşa Tersanesi'nde yeniden inşa edilmesine yenilenecekti. Bir diğer ortağı ise Linden New Jersey'den ünlü bir işadamı olan Edward A.Cantor'du. SS United States'i yenilemek için 270-300 milyon dolar yatırım gerekiyordu. İki yıl sonunda yeniden denizlere döndüğünde 1.500 kişiye çok iyi gelir getirecek iş imkânı yaratmış olacaktı.

SS United States, Smit Rotterdam isimli güçlü römorkörün yedeğinde Hampton Roads Bridge'in altından geçerken yüzlerce gemi sevdalısı onu alkışlıyor, kimileri ağlıyordu. Bu yolculuk ortalama 7 knots süratle 35 gün sürmüştü. Fred Meyer 10 Temmuz'da İstanbul'da olacağını söylüyordu.

Projenin gerçekleşmesi için öncelikle Amerikan hükümetinin desteğine ihtiyaç vardı. Geminin yenilenmesi demek yeniden yaratılması anlamına geliyordu. Başarılırsa tamamıyla nostaljiyle dolu klasik bir turistik yolcu gemisi yaratılmış olacaktı. Geminin tüm dizaynı dünyaca ünlü İngiliz Binnell-Phillips Design'e verildi. Ortaya solukları tutacak projeler çıkmıştı. Nevar ki, Yenileme projesi başarılı görülmedi. Gemiye yeniledikten sonra işletmeye talip olan Cunard ise bu isteğini geri çekmişti. SS United States Türkiye'de kalamazdı. Toplum vicdanı ve hukuk üstünlüğü, Amerika Birleşik Devletleri'nin denizlerdeki gücüne, tarihine saygı duyanların sesine kulak verdi. Açılan davaların başında bazı senatörler de yer aldı. SS United States Amerika'ya geri getirilecekti.



SS United States'in (Grand Staircase) Ana Salona İnen Merdiveni

Bir sabah erken saatlerde SS United States yeniden güçlü Smit römorkörü yedeğinde son kez Atlantik'e doğru yola çıktı. Atlantik'i böyle geçeceği asla tahmin edilmemişti. Hiçbir transatlantik asla Atlantik'ten öteye sefer yapmadı. SS United States bunca heyecanlardan, hatta Türkiye'de Ölüm Gemisi diye itham edilmesinden sonra Amerika'ya bu kez Philadelphi-

a'ya döndü. Yeniden beş yıldızlı yüzer hotel-kumarhane olarak işletilmesi planlanıyordu. Bunların hiçbiri olmadı. Bağlandığı rıhtımda yine de müze gemi olması umuduyla geleceği beklemektedir.

(*) S.S.United States-The Story of America's Greatest Ocean Liner- William H.Miller,1991;Osman Öndeş arşivi.



SS United States'in The Windsor Room- Deluxe ve Birinci Sınıf Restoranında Kullanılacak Kumaş, Halı, Çevre ve İç Süsleme Malzemeleri Örnekleri



Nazlı Erdoğan
Uzman, Klinik Psikolog

Lisans ve yüksek lisansını İstanbul Bilgi Üniversitesi'nde tamamladı. Meslek hayatına bir sivil toplum kuruluşunda risk altında ergenler ve aileleriyle çalışarak başladı. Ardından yine bir sivil toplum kuruluşuna bağlı "aile içi şiddete son" projesinde psikolog olarak uzun yıllar görev aldı. 2014 yılından beri hem kendi ofisinde hem de online olarak, ergen ve yetişkinlere yönelik danışmanlık hizmeti sağlamakta. Bunun yanında çeşitli kuruluşlarla işbirliği içerisinde bilgilendirici seminer ve eğitimler vermeye devam ediyor.

Dünya nereye gidiyor?

Savaşlar, açlık, hastalıklar ve doğanın geri dönüşü olmayan tahribatı karşısında tüm canlılar acı içindeler. Dünyanın her yerinden sıcaklığı aktarılan felaket haberleri bizi sürekli tetikte tutuyor. Tüm bunlar bir araya gelince de içinde yaşadığımız fanusta nefes alamaz ve kaygıdan boğulur hale geliyoruz. Korku, gelecek kaygısını tetiklerken artık birçoğumuz kaosu rüzgârında oradan oraya sürüklenir hale geldik. Çok korkuyoruz. Kaygılandıkça daha çaresiz hissediyor, daha çabuk tükeniyor ve daha saldırgan hale geliyoruz. İnsanlık olarak, kendi kuyruğunu kovalayan yılanlara dönüşüyoruz. Buraya kadar okurken bile içiniz sıkıştı değil mi? Düşünün ki birçoğumuz her sabah bu duygu ve düşüncelere kalkıp, ne yediğinden ne de yaşadığından bir tat almıyor. Neden mi? Tüm odağını anlamaktan çok, kurtulmaya ve çırpınmaya verdiği için.

Bu durumu basit bir benzetmeyle anlatmak istiyorum. Varsayın ki yüzme bilmiyorsanız ve suya düştünüz. Böyle bir durumda boğulmamak için ne yapmalısınız?

Öncelikle bağırarak ve çırpınarak yerine soğukkanlılığınızı koruyup, vücudunuzu suyun yüzeyine paralel bir hale getirmelisiniz. Yavaş yavaş sırt üstü yattığınızda ve vücudunuzu hafif gerdiğinizde suyun kaldırma kuvveti yüzeyde kalmanıza yardım edecektir. Sonrasında insanlardan yardım talep edebilirsiniz. "Yahu o anın paniği içinde kim bunu hatırlar ve sakin kalmayı başarabilir ki?" diye soruyor olabilirsiniz ama gerçek şu ki sadece bunu başarabilen insanların kurtulma ihtimali olacaktır.

Şimdi bu metaforu yukarıda bahsettiğim senaryolara uyarlırsak iki değişmez kurala varırız;

1. Panik ve kaos garantili boğulmadır.
2. Batmamak ve hayatın bize sunacağı destekleri alabilmek için bedenimiz, duygu ve düşüncelerimizi fark etmeli ve bedenimizi sakinleştirmeliyiz.

En büyük sıkıntılar genellikle başımıza gelen zorlayıcı deneyimlerden değil, onlarla başa çıkmak için devreye soktuğumuz işlevsel olmayan savunma mekanizmalarından ortaya çıkar. Aslında bu mekanizmaları işlevsiz yapan ilkel olmalarıdır. Canlılar olarak stres yaratan durumlar karşısında; bedenimiz gerilir, düşüncelerimiz hızlanır, duyularımız keskinleşir ve her an ya



kaçacak ya da savaşacak şekilde bir bekleyiş içine gireriz. Bu mekanizma birçok canlıda refleksif olarak devreye girer. Öte yandan insan olarak bunun ötesine geçebilme potansiyelimiz vardır. Uzakdoğulu bilgiler zihnin vahşi bir at gibi hareket ettiğini, biz onu sürmezsek onun bizi süreceğini anlatırlar. Zihnin evcilleşmesi için önce hareketlerini gözlemlememiz ve tanımamız gerekir. Bu eğitim sürecinde yapılması gereken en son şeyler onu kırbaçlamamız, gıdasız bırakmamız, aşırı beklenti içinde olmamız, sabırsızlanmamız, ümidi kesmemiz ve onun öğrenme hızını hiçe saymamızdır. Ruhumuza yaklaşırken; şefkatli ama kararlı, zarif ama istikrarlı, anlayışlı ve sabırlı olduğumuzda o da bizi kaldırmaya başlar.

Yazımı Çin düşünürü Lao Tzu'nun anlattığı söylenen, kaosa kendini kaptırmayan, yaşlı bir adamın hikayesini paylaşarak sonlandıracağım. Umarım sizlere de şifa olur.

"Köyün birinde bir yaşlı adam varmış. Çok fakirmiş ama Kral bile onu kıskanır. Öyle dillere destan bir beyaz atı varmış ki, Kral bu at için ihtiyara neredeyse hazinesinin tamamını teklif etmiş ama adam satmaya yanaşmamış. "Bu at, bir at değil benim için; bir dost, insan dostunu satar mı" dermiş hep. Bir sabah kalkmışlar ki, at yok. Köylü ihtiyarın başına toplanmış: "Seni ihtiyarın bunak, bu atı sana bırakmayacakları, çalacakları belliydi. Kra-

la satsaydın, ömrünün sonuna kadar beyler gibi yaşardın. Şimdi ne paran var, ne de atın" demişler. İhtiyar: "Karar vermek için acele etmeyin" demiş. "Sadece at kayıp" deyin, çünkü gerçek bu. Ondan ötesi sizin yorumunuz ve verdiğiniz karar. Atımın kaybolması, bir talihsizlik mi, yoksa bir şans mı? Bunu henüz bilmiyoruz. Çünkü bu olay henüz bir başlangıç. Arkasının nasıl geleceğini kimse bilemez.

Köylüler ihtiyar bunağa kahkahalarla gülmüşler. Aradan 15 gün geçmeden at, bir gece ansızın dönmüş. Meğer çalınmamış, dağlara gitmiş kendi kendine. Dönerken de, vadideki 12 vahşi atı peşine takıp getirmiş. Bunu gören köylüler toplanıp ihtiyardan özür dilemişler. Babalık demişler, sen haklı çıktın. Atının kaybolması bir talihsizlik değil, adeta bir devlet kuşu oldu senin için, şimdi bir at sürün var.

"Karar vermek için gene acele ediyorsunuz" demiş ihtiyar. "Sadece atın geri döndüğünü söyleyin. Bilinen gerçek sadece bu. Ondan ötesinin ne getireceğini henüz bilmiyoruz. Bu daha başlangıç.

Köylüler bu defa ihtiyarla dalga geçmemişler ama içlerinden "Bu adamın akli dengesi yerinde değil" diye alay etmişler. Bir hafta geçmeden, vahşi atları terbiye etmeye çalışan ihtiyarın tek oğlu attan düşmüş ve ayağını kırmış. Evin geçimini temin eden oğul, şimdi uzun zaman yatakta kalacak-

mış. Köylüler gene gelmişler ihtiyara. "Bu atlar yüzünden tek oğlun, bacağı uzun süre kullanamayacak. Oysa sana bakacak başka kimsen de yok. Şimdi eskisinden daha fakir, daha zavallı olacaksın" demişler. İhtiyar "Siz erken karar verme hastalığına tutulmuşsunuz" diye cevap vermiş. "O kadar acele etmeyin, oğlum bacağı kırıldı, gerçek bu, ötesi sizin verdiğiniz karar. Hayat böyle küçük parçalar halinde gelir ve ondan sonra neler olacağı size bildirilmez."

Birkaç hafta sonra, düşmanlar kat kat büyük bir ordu ile saldırmış. Kral son bir ümitle eli silah tutan bütün gençleri askere çağırılmış. Köye gelen görevliler, ihtiyarın kırık bacaklı oğlu dışında bütün gençleri askere almış. Köyü matem sarmış. Çünkü savaşın kazanılmasına imkân yokmuş, giden gençlerin ya öleceğini, ya da esir düşeceğini herkes biliyormuş. Köylüler, gene ihtiyara gelmişler. "Gene haklı olduğun kanıtlandı" demişler. "Oğlunun bacağı kırık ama hiç değilse yanında. Oysa bizimkiler belki asla geri dönmeyecekler. Oğlunun bacağı kırılması, talihsizlik değil, şansmış meğer."

"Siz erken karar vermeye devam edin" demiş, ihtiyar, oysa ne olacağını kimse bilemez. Bilinen bir tek gerçek var, benim oğlum yanımda, sizinkiler askerde. Ama bunların hangisinin talih, hangisinin şanssızlık olduğunu sadece Allah bilir."

2018 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi, Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden Onur Öğrencisi olarak mezun oldu. Akabinde, aynı üniversitede Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nde lisansüstü eğitimine başladı. Tez yazım aşamasında olan Yasemin Coşkunöz, yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. Megalife Rezonans Terapi Merkezi'nde hizmet vermekte olup, Galatasaray Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğrenim görmektedir.



Yasemin Coşkunöz
Diyetisyen

Vitaminler Bize Ne Anlatıyor?

Bu sayıda vitaminlerin özellikleri ve eksikliklerinde ortaya çıkabilecek olası sağlık sorunlarını inceleyeceğiz. Kısa bir başlangıç için beslenme biliminin tarihine ufak bir yolculuğa çıkalım. Geçen yazımızda makro besin elementleri olan yağ, karbonhidrat ve proteinlerden bahsetmiştik. 20. yüzyıl başlangıcına dek beslenmenin tamamen bu üçlünün kombinasyonlarından oluştuğu düşünülüyordu. 20. yüzyıl başları beslenme bilimi tarihindeki en heyecan verici dönem olarak belirlenmiştir. Bu dönemde vitaminler ve büyüme faktörleri keşfedilmeye başlandı. Hayvanlar üzerinde yapılan çalışmalar gösterdi ki yaşam ve büyüme için hayvanlar, saflaştırılmış karbonhidrat, protein, yağ, mineraller ve sudan oluşan kimyasal olarak tanımlanmış bir diyetten daha fazlasına ihtiyaç duymaktalar. Böylece bilim insanları farklı bir besin maddesi arayışına girdiler. Keşfedilecek vitaminlerden ilki, Polonyalı bir biyokimyacı olan Casimir Funk tarafından pirinç cıllarından izole edilen bir antibakteriyel maddesiydi. Funk ona vitamin adını verdi; madde aminden oluşmaktaydı ve yaşam için elzemdi. Bundan çok kısa bir süre sonra McCollum ve Davis, tereyağı yağından bir vitamin faktörü keşfettiler. Suda çözünür antibakteriyel maddesinden ayırtmak için vitamin A olarak adlandırdılar. Bu iki temel faktör A vitamini ve B vitamini olarak bilinir hale geldi. Tahmin edilen aksine keşfedilmiş ilk vitamin, A vitamini değil B1 vitaminiydi. Daha sonra keşfedilen her vitamin için bir harf verildi.

Vitaminler, diyetle gerekli olan düzenleyici işlevlere sahip organik bileşiklerdir. Eksikliklerinde ortaya çıkabilecek belirtiler bilinmelidir. A,D,E,K vitaminleri yağda eriyen vitamin gruplarıdır ve aktivasyonunu artırabilmek adına yağ türevleriyle (zeytin yağı, fındık yağı vs.) birlikte tüketilmelidir. B ve C vitaminler ise suda eriyen vitamin gruplarıdır ve B12 hariç insan vücudunda uzun dönem depo edilmesi mümkün değildir.

Vitamin A

A vitamini eksikliği gelişmekte olan ülkelerdeki çocuklar arasında yaygındır ve her yıl bir ila iki milyon ölüm ve yarım milyon yeni körlük vakasından sorumludur. Eksikliğinde gece körlüğü olması olasıdır. Ayrıca deri ve organları saran koruyucu epitel dokunun bütünlüğü için gereklidir. A vitamini durumunu iyileştirmek çocukların sağlığını, göz sağlığını ve hayatta kalmasını önemli ölçüde artırabilir. A vitamininden zengin kaynaklar; balık, karaciğer, süt ve yumurta sarısıdır.

Vitamin D

Yıllar boyunca D vitamini iskelet büyümesi ve güçlü kemiklerle ilişkilendirilmiştir. 20. yüzyılın başlarında uygunsuz kemik gelişimi ile karakterize bir çocukluk hastalığı olan raşitizmin diyetle yağda çözünen faktör D veya ultraviyole ışığa maruz kalmasıyla önenebileceği gösterildi. Diyet faktörüne vurgu yapıldı ve raşitizm üzerinde iyileştirici etkisi olan keşfedilmiş bu bileşik D vitamini olarak adlandırıldı.

Eksikliğinde Raşitizm ve Osteomalasia gelişir. Raşitizm'de kemikler yumuşak ve kolay bükülebilir bir hal alır. Erken çocukluk döneminde gelişirse x ve o bacak olarak adlandırılan bacaklarda şekil bozukluğuna neden olur. Raşitizmin aksine Osteomalasia daha çok yetişkinlerde görülür. Bu hastalıkta kemikler çok daha yumuşaktır. Çok doğum yapan kadınlarda, yetersiz ve dengesiz beslenenlerde ve kapalı ortamda uzun süre bulunan ve güneşten yararlanamayan bireylerde eksikliği düşünülmektedir.

D vitamini, öncelikle hayvansal gıdalar, özellikle karaciğer, dana eti ve yumurta (özellikle yumurta sarısı) tarafından sağlanır. Süt, peynir ve tereyağı gibi süt ürünleri ve ringa balığı, somon balığı, ton balığı ve sardalye gibi bazı tuzlu su balıkları zengin kaynakları arasındadır. Amerika Birleşik Devletleri'nde, süt, yoğurt, peynir ve margarın gibi seçilmiş yiyeceklerin yanı sıra

bazı portakal suyu, ekmeği ve tahıllar D vitamini ile güçlendirilir.

Vitamin E

Tokoferol terimi, Yunanca "doğum" anlamına gelen tokos ve "taşımak ya da getirmek" anlamına gelen phero kelimesinden türetilmiştir. Buğday tohumu yağından E vitamini olarak adlandırılacak olan madde saptandı ve saflaştırıldı bu keşfedilmiş maddeyi Emerson E vitamini (daha önce keşfedilen D'yi takiben) olarak adlandırdı.

E vitamini, çeşitli formlarında, hem bitkisel hem de hayvansal gıdalarda bulunur. Bitkisel gıdalar, özellikle bitkilerden elde edilen yağlar, E vitamininin en zengin ve ana kaynakları olarak kabul edilir. E vitamininden yüksek yağlar arasında kanola, zeytin, ayçiçeği, aspir ve pamuk tohumu bulunur. Ne yazık ki, yağ alımını sınırlayan insanlar ayrıca E vitamini bakımından yüksek gıdaları da sınırlar ve böylece E vitamin için diyet alım önerilerini karşılayamayabilirler. E vitamininin diğer bitki kaynakları arasında tam tahıllı tahıllar, baklagiller, bazı meyve ve sebzeler bulunur. E vitaminin bitkilerde ki ana kaynakları bitkilerin kloroplast olmayan bölgeleridir. Buğday, arpa, pirinç ve yulaf gibi baklagillerde ve tahıl tanelerinde bulunur.

Hayvansal kökenli gıdalarda E vitamini, hayvanın yağlı dokularında konsantre olarak bulunur. Bu nedenle, daha yüksek yağlı etler bir miktar E vitamini sağlayabilir. Bununla birlikte, bitkilerle karşılaştırıldığında hayvansal ürünler daha düşük bir E vitamini kaynağıdır.

Yetersizliğinde sinir sistemi bozuklukları, hamile kadınlarda eksiklik görülmesi durumunda düşük gelişir. Kalp ve karaciğer rahatsızlıklarını tetikler ve hemolitik anemi gelişir.

Vitamin K

K vitamini, 1935 yılında DAM tarafından kanın pıhtılaşma etmeni olarak

bulunmuştur. K vitamini yönünden zengin gıdalar; yonca ıspanak başta olmak üzere tüm yeşil yapraklı sebzeler, kuru baklagiller, kahve, çay ve balıklardır. Ayrıca bu vitamin tüm hayvansal gıdalarda da bulunur. Hayvansal kökenli K vitamini ihtiyacımızın yarısını karşılamaktadır. Bazı çürümüş bitkilerin tüketimi sonucunda vücuda K vitamini taklit eden moleküller alınabilir (örneğin: dikumarol). Bu moleküller metabolizmada K vitamini yerine geçerek görevini engeller. Bu durum kanama pıhtılaşma bozukluklarına neden olabilir.

Vitamin B

B vitamini, C vitamini gibi suda eriyen vitaminlerdendir. İlk olarak B1 vitamini olarak adlandırılan Tiamine bakacak olursak; alkol tüketimi B1 vitamini emilimini azaltır. Eksikliğinde sinir sistemi rahatsızlıkları ile karakterize beriberi görülmesi beklenir. Beriberi gelişmesi durumunda eklemelerde şişme ve ağrıya bağlı olarak eklem hareketlerinde zayıflama gelişir. Ayrıca denge kaybı ve kalp büyümesi de beriberi gelişimine işaret eder. En zengin kaynakları bitkilerin tohumlarıdır. B2 vitamini olarak adlandırılan Riboflavin ışığa oldukça duyarlıdır. Ayrıca aşırı alkol tüketimi B2 vitamini emilimini azaltır. Eksiklik olması durumunda deride, dudak, burun, göz kenarlarında yaralar ortaya çıkabilir. Göz damarlarında genişleme, yanma, görme zorluğu, sinir sistemi bozuklukları görülmesi beklenmektedir. Ayrıca yetersiz tüketilmesi durumunda anemi riski artar.

Kırmızı et ve özellikle karaciğer ve böbrek riboflavinden en zengin besin gruplarıdır. Ayrıca süt de riboflavinden zengindir. B3 vitamini olarak bilinen Niasin ilk Goldberger tarafından keşfedilmiştir. Goldberger o zaman henüz tam olarak tanınmayan bu maddeye mayada bulunan pellegra önleyici etmen adını vermiştir. Daha sonra bu etmene 1935 yılında Niasin ismi verilmiştir. Yetersiz alınması durumunda pellegra gelişir. Pellegra, sinir sistemi, sindirim sistemi bozuklukları ve deride yaralarla karakterizedir. Hastalık iştahsızlık, vücutta yanma hissi, hal-sizlik gibi belirtilerle başlar. Derinin güneş gören bölgelerinde yaralar gelişir. Ayrıca kusma, ishal, karın ağrısı gibi sindirim sistemine dair bulgular şikayetlere eşlik eder. Bu bireylerde depresyon yaygındır. Niasin tedavisiyle tüm belirtilerde iyileşme görülür.

Bira mayası ve ekmeğin mayası en zengin Niasin kaynağıdır. Ayrıca karaciğer, böbrek, kalp ve tavuk etinde bulunur. Bir B vitamini türevidir olan folik asit, buğday, pirinç ve ekmekte yüksek oranda bulunur. Hamilelik süresince eksik alınması durumunda bebekte geri dönüşümsüz zeka geriliği görülebilir. Kısaca B12 olarak adlandırılan kobalaminin zengin kaynakları saksatlarıdır. Yetersizliği durumunda pernisiyöz anemi gelişir. Bununla birlikte uyusukluk, kol ve bacaklarda duyu azalması ve kasılmalar, baş ağrısı, yorgunluk, depresyon hali ve unutkanlık görülmesi de beklenmektedir.

Vitamin C

C vitamini yetersizliğine bağlı gelişen Skorbüt'ün tanınması milattan önce 1500 yıllarına dayanmaktadır. Hipokrates'in skorbüt ile ilgili yorumları mevcuttur. Diş etlerinin kangreni, diş kaybı ve ayaklarda şiddetli ağrılarla kendini gösterir. C vitamini insan vücudunda kollojen sentezinde görev almaktadır. C vitaminden yeteriz beslenen domuzlarda kan akım hızının bozulduğu gözlemlenmiştir. Steroid hormonların sentezinde görev almaktadır. Demir, kalsiyum, B vitaminler, A ve E vitaminlerinin vücutta daha elverişli olarak kullanılması için gereklidir. Gözde katarakt gelişimini önlemeye yardımcı olur. Ayrıca birçok hücresel işlevler için elzemdir. Sigara kullanımı ve enfeksiyon durumunda günlük alım iki katına çıkarılmalıdır. Kurutulmuş sebze ve meyvelerde büyük oranda kayba uğrar. Maydanoz, asma yaprağı, yeşil sivri biber başta olmak üzere meyve ve sebzeler C vitamini yönünden zengindir.

Bu sayıda vitaminlerin insan sağlığı üzerine olan etkilerini inceledik. Unutulmamalıdır ki her bireyin ihtiyaçları farklı orandadır ancak yeterli ve dengeli beslenme ile genel olarak hemen her vitamini yeterli oranda almış oluruz. Bu yazıda belirtilen bulgulara karşı dikkatli davranarak eksiklik gelişimini erken evrelerde fark edebilir ve önlemlerimizi o doğrultuda alabiliriz. Beslenmeniz sağlığınıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun.



Gülben Gizem Yaşar
Fizyoterapist

2017 yılında Cyprus International University'den mezun oldu. 2018 yılında Galatasaray Üniversitesi Gemi Makineleri ve İşletme bölümünü okumaya başladı. 2017 yılından itibaren Erenköy Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Hastanesi'nde fizyoterapist olarak çalışmaktadır. 2019 yılında Medicores Sağlıklı Yaşam Merkezi'ni kurdu. Yogayla 3 yıl önce İngiltere'de tanışan Gülben Gizem Yaşar, 2018 yılında Tayland'da "vipasana meditasyonu" kampına katıldı. 2015 yılında yoga terapi, 2016-2017 yılında "yin yoga", 2018 yılında "nefes ve yoga terapi" eğitimlerini tamamladı. Aktif fizyoterapistlik yaşamının yanı sıra nefes koçu ve yoga eğitmeni olarak da çalışmalarını sürdürmektedir.



Covid-19 ile Savaş: Nefes Egzersizleri

Hastalıktan Korunma

Yeni Koronavirüs "2019-nCoV" enfeksiyon şüphesi olan hastalardan alınan örnekler, T.C. Sağlık Bakanlığı Halk Sağlığı Kurumu'na gönderilmektedir. Yeni Koronavirüse karşı etkili olan herhangi bir aşı veya ilaç yoktur. Ciddi solunum yolu hastalığı belirtileri olan hastaların hastanede yatarak destek tedavileri sağlanmalıdır.

Yeni Koronavirüs enfeksiyonundan korunmak için en iyi yöntem hasta kişilerle yakın temastan kaçınmaktır. Henüz ülkemizde **2019-nCoV** enfeksiyonu olduğu kanıtlanmış hasta olmaması sevindiricidir. Ancak hem **2019-nCoV** ve hem de grip gibi diğer tüm solunum yolu virüslerinden korunmak için solunum yolu enfeksiyonu olan kişilerden ve kalabalık ortamlardan mümkün olduğunca uzak durulması, öksürürken ve hapşırırken ağız ve burnun mendil ile kapatılması, mendilin atılarak ellerin yıkanması, her ortamda el temizliğine dikkat edilmesi gerekmektedir. Genel anlamda uzun süre kapalı ortamda kalan kişiler için ise (gemi adamları gibi) fizyolojik ve psikolojik olarak sağlıklı olabilmeleri için nefes çalışmaları yapılmalıdır.

Fizyolojik ve Psikolojik Sağlık İçin "Nefes Çalışması"

Nefes terapisinin sadece fiziksel değil, duygusal ve ruhsal anlamda da pozitif etkileri vardır. Nefesi doğru kullandığımız sürece endişelerimizden, korkularımızdan, takıntılarımızdan kurtularak çok daha huzurlu ve sağlıklı olabilir; olası hastalıklara karşı daha dirençli ve güçlü kalabiliriz.

Doğru ve doğal nefes nedir?

Doğal nefes, diyafram kasları yardımıyla karından başlayan, sonrasında göğse ve tüm vücuda yayılan, bağlantılı derin nefeslerdir.

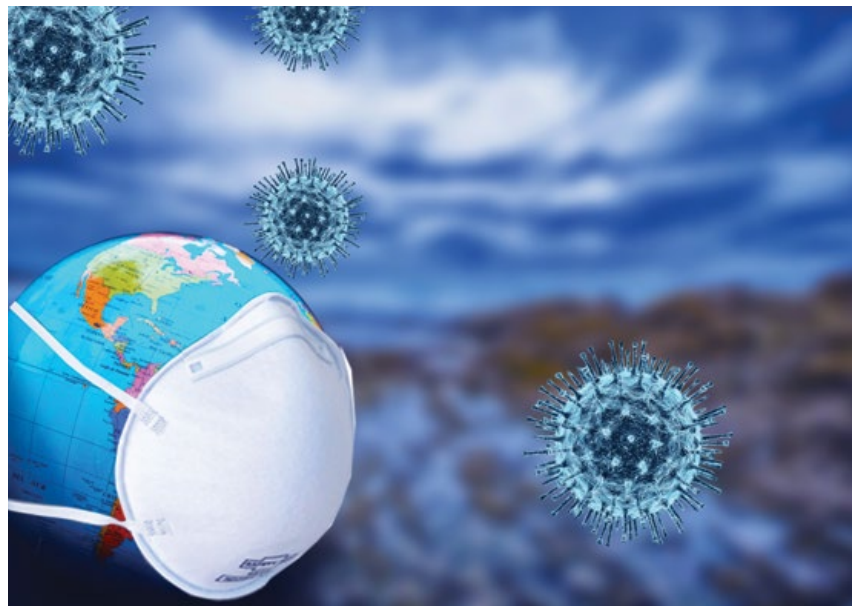
Doğru nefes almanın fiziksel yolları nelerdir?

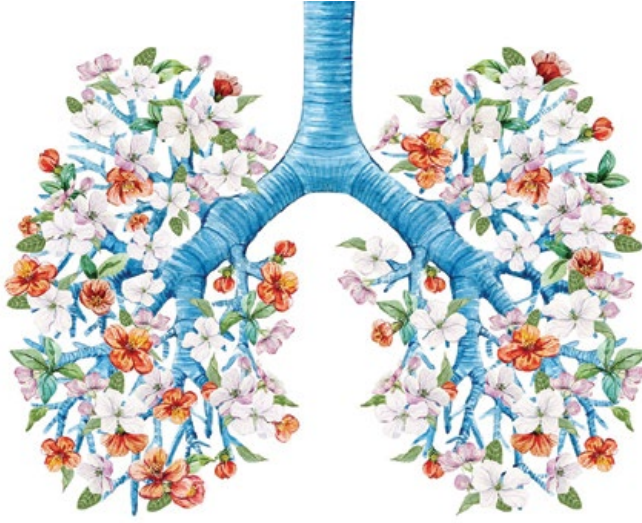
Doğru ve yeterli nefes alırsak kandaki oksijen miktarı artar; hücrelerimize, organlarımıza daha çok oksijen gider. Bu da bizim daha sağlıklı, enerjik olmamızı, başışıklık sistemimizin güçlenmesini sağlar. Zihnimizi rahatlatır, sinir sistemini dengeler. Doğru nefes sayesinde oksijen miktarı arttığı için detoks etkisi oluşur. Bildiğimizin aksine, beden toksinleri idrarla ya da terle değil, büyük oranda nefesle atar. Araştırmalar, bedenimizdeki toksin-

lerin yüzde 70'inin nefes aracılığıyla atıldığını göstermektedir. Doğal nefesten başka hiçbir yöntem ya da doğal ürün, toksinleri atmakta bu denli etkili olmamaktadır.

Nefesin, stres kontrolü, depresyon ve anksiyete gibi hastalıkların üzerindeki etkileri nelerdir?

Doğal ve doğru nefes, sinir sistemini, beyindeki hormonları düzenler. Anti-depresan ilaçlara olan bağımlılıkları büyük oranda azalttığını, hatta ortadan kaldırdığını deneyimlerimizden bilmekteyiz. Geceleri rahat ve derin uyumamızı sağlar. Öfke, heyecan, stres ve çökkünlük durumlarının içinden kolayca geçmemize yardımcı olur. Doğru ve doğal nefes bizi daha sakin ve dengede tutar.





Basit Nefes Egzersizleri

Ujjayi (Zafer) Nefesi

Ujjayi nefes tekniğinin vücut ve beyin üzerinde ince bir etkisi vardır ve sadece fiziksel ve psikolojik değil, aynı zamanda bioplazmik düzeyde de etkilidir.

Vücutun pozisyonu:

Her hangi bir rahat oturma pozunda oturun (Sırtınız dik.) Bu durum size acı veriyorsa, sandalyede oturarak yapabilirsiniz. Eller avuç içi yukarı bakacak şekilde açık, dizlerin üzerinde. Kollar düz ve rahat uzatılmış dizler üstünde. Başparmak ve işaret parmağı birbirine birleşik.

Teknik uygulanışı:

Ujjayi nefesi her iki burun deliğinden yapılmalıdır. Nefesi boğazda hissetmelidir. Nefes uygulanışı sırasında yüz kasları ve burun kasları gergin ol-

mamalıdır. Nefes burundan alınıp burundan verilmelidir. Ujjayi'nin tekniği nefes borusunun boğazın arkasında yer alan glotis ile hafif kapanmasıdır, yani gırtlak boşluğu daralmasıyla nefesin alışını ve verişini kontrol ederek nefes almak. Kendi nefes sesini dinleyerek, çeneyi hafifçe göğse doğru indirip sesli nefes alıp vermek. Nefes alışta 'SA', nefes verişte 'HA'.

İlk başta nefesi dengelemek için birkaç kez serbest nefes alıp verin.

Gözler kapalı. Sonra boğazda hissedilen hafif bir gerginlikle nefesi alın, nefes alışınız 'SA' sesini hatırlatsın. Nefes alırken akciğerlerinizi her yöne eşit olarak genişletin. Sonra diyaframı gevşetin ve nefes verirken yavaşça 'HA' ile nefesi verin.

Bu tekniği 10 dakika uygulayın. Ardından 5 dakika gözleriniz kapalı meditatif halde kendinizi dinleyin.

Tipik hatalar:

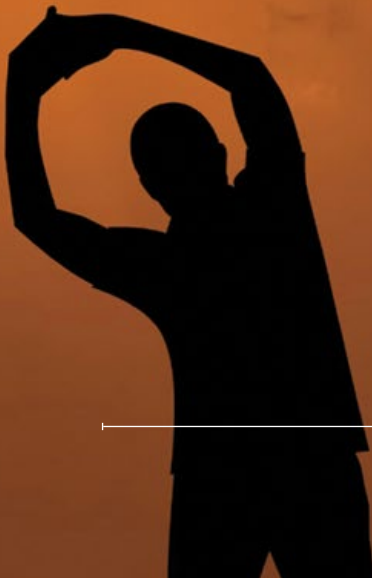
- ▶ Omuzlar kulaklara yükselmiş bir şekilde, yüz gergin;
- ▶ Kafayı geriye doğru atmak;
- ▶ Çok fazla boğazı germek, kasmak;
- ▶ Sırtı kamburlaştırmak;

Yararlı etkisi:

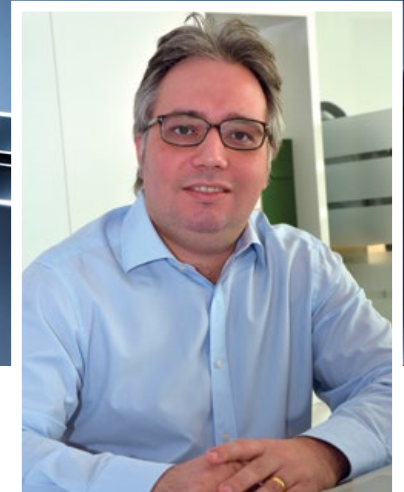
Ujjayi pranayama uykusuzluğa çok iyi gelir, sinirsel gerginliği ortadan kaldırır, kalp hastalıklarında yardımcı olur. Yoga pratiğini aktive eder, stresi azaltır, vücudu toksinlerden temizler, venöz dönüşünü artırır, nefesi kontrol etmeyi öğretir. Ayrıca, tüm endokrin bezlerini uyarır, özellikle tiroit bezi üzerinde güçlü etkisi vardır. İç frekansını değiştirir, enerji verir. Bu nefes, omurga rahatsızlıklarında yardımcı olur. Genel olarak, Ujjayi nefesi stres ve sinirlilik ile ilgili tüm hastalıklara yardımcı olur.

Önlemler:

Yüksek tansiyon ve hipertrofit hastalarına tavsiye edilmez. Kan basıncı düşük ise, ilk önce kan basıncını normal hale getirip sonra Ujjayi uygulanabilir. Ujjayi nefesi çok basit bir tekniktir, herhangi bir yerde, vücudun herhangi bir konumunda da yapılabilir. Önemli olan hava geçişinin akışını hissetmektir ve farkındalıkla dolu bir nefes alışın ve nefes verişin olmasıdır. Bu nefesi yapmak açıklamaktan çok daha kolaydır.

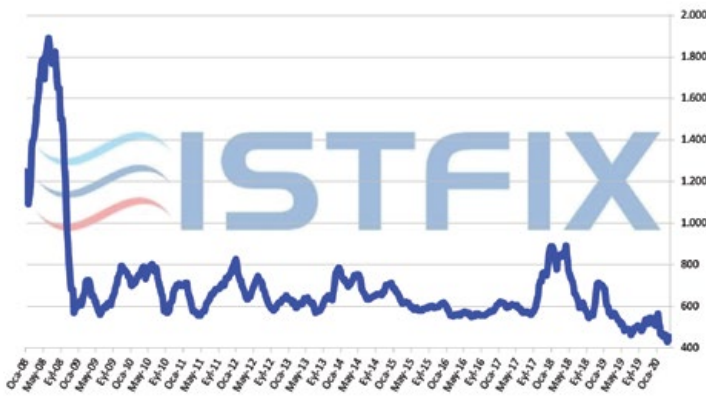


NİSAN 2020 KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER



Engin Koçak
ISTFIX Araştırma Müdürü

ISTFIX Bileşik Endeksi 2019 yılını 546 puan seviyesinde kapattıktan sonra 2020 yılının 2. Çeyreğine 443 puan seviyesinden girmiş durumda. Koster armatörleri zaten sıkıntılı olan piyasanın üzerine bir de Koronavirüs etkileriyle boşuşmak zorunda kalarak ikinci çeyreğe girdi.



ISTFIX Haftalık Bileşik Endeks 2008-2018



ISTFIX - Son 1 yıl

EKONOMİ VE EMTİA HABERLERİ

- ▶ Kredi derecelendirme kuruluşu Fitch, bu yıl dünyada yüzde 1,9, ABD'de yüzde 3,3, Euro Bölgesi'nde yüzde 4,2, İngiltere'de de yüzde 3,9 küçülme bekliyor.
- ▶ Çin'de bu sene 429,000 işletmenin kepenk kapattığı açıklandı.
- ▶ Dünya'da 100 ülke sınırlarını kapatmış durumda.
- ▶ ABD'de işsizlik çok sert yükseldi. Bazı yetkili ağızlarına göre işsizlik yüzde 15'e çıkabilir.
- ▶ Sadece mart ayının ilk iki haftasında Birleşik Devletler'in Çin'den yaptığı ithalat yüzde 45 daralmış durumda. Uzmanlara göre sağlık krizi atıldıktan sonra ekonominin çarklarının yeniden dönmeye başlaması için ciddi önlemler alınması gerekecek.
- ▶ Çin'in büyümesi ocak ayı sonuna kadar yüzde 7 civarı bekleniyor. Şu anda ise yüzde 1 daralma tahmin ediliyor.

Tahıl & Diğer Tarım Ürünleri

- ▶ Haftanın tarım haberlerinde Ukrayna Milli Araştırma Enstitüsü IAE'ye göre ülkenin kış buğday üretimi yüzde 12,5 düşerek 24,2 milyon tona gerileyebilir. Bu durum kar eksikliğinden kaynaklı toprak kuruluğuna bağlıdır.
- ▶ Koronavirüs tehdidiyle ortaya çıkması muhtemel gıda krizi ülkeleri önlem almaya itiyor. Ukrayna bu cuma, buğday ihracatlarını içinde bulunulan ve haziran ayı sonunda tamamlanacak 2019-2020 hasat yılı için 20,2 milyon tonla sınırlama kararını açıkladı. Ukrayna hali hazırda 17,75 mil-



yon ton ihracat gerçekleştirmiş durumda. Rusya da, yılın geri kalanı için 7 milyon tonluk tahıl ihracatı ilan etti. Bu kotanın 2019-2020 hasat yılı için beklenen buğday ihracatlarına büyük bir tesiri olmayacağı söyleniyor.

- ▶ Rusya, Kazakistan, Belarus, Ermenistan ve Kırgızistan bu hafta ayçiçeği, soya ve çavdar ihracatını 30 Haziran 2020'ye kadar kısıtlama kararı aldı. Bu durumun konvansiyonel koster taşımacılığına tesir etmesi bekleniyor.
- ▶ Rusya Federal İstatistik Hizmetleri (Rosstat) 2019-2020 hasat yılı üretim beklentisini yine yukarı revize etti. Son tahmine göre ülke 121,2 milyon ton hasat gerçekleştirecek. Bir önceki tahmin 120,7 milyon tonla sınırlıydı. Bu rakam dahilinde 74,4 milyon ton buğday ve 13,9 milyon ton mısır üretimi gerçekleştirilebilir.
- ▶ Avrupa'da Fransız tarım analisti Cocalor, Avrupa Birliği ve Birleşik

Krallık buğday hasadı beklentilerini evvelki 138 milyon tondan 136,5 milyon tona çekti. Bu rakam 2019 senesinde elde edilen 145,7 milyon tonun oldukça gerisinde.

- ▶ Ayrıca kaynaklara göre içinde bulunduğumuz 2019/2020 hasat yılında Avrupa Birliği yumuşak buğday ihracatı 21,7 milyon tona çıktı ve bir önceki seneye göre yüzde 70 arttı. Buna paralel olarak Fransa merkezli FranceAgriMer'e göre, 2019/2020 hasat yılı için ülkenin Avrupa Birliği dışına yumuşak buğday ihracatları 12,7 milyon ton ile 6 yılın zirvesine çıkacak.
- ▶ APK Inform'a göre 2019-2020 hasat yılının başlangıcı olan 1 Temmuz 2019'dan şubat ayının sonuna kadar olan dönemde Ukrayna'nın tahıl ihracatları geçen senenin aynı döneminde 28,6 milyon tondan 39,8 milyon tona çıktı.



Çelik & Hurda

- ▶ Türkiye, Avrupa Birliği'nin (AB) ihracat kotalarına karşı Dünya Ticaret Örgütü'ne (DTÖ) şikâyetinde bulundu. Türkiye'nin AB'ye 17 kalem altındaki çelik ihracatı 2 Şubat 2018'den itibaren kotalara tabi olmuştu. 1 Ekim 2019'da tekrar gözden geçirilen bu kotalar Türk ihracatçıları daha da zora sokmuştu. Geçen hafta, şikâyet üzerine Türkiye DTÖ nezdinde anlaşmazlıkların çözümü için ilk görüşmelere çağrıldı.

- ▶ Türk hurda çelik ithalatları 2019'da 18,85 milyon ton seviyesinde gerçekleşti ve 2018'e göre yüzde 8,7 daraldı. Türkiye'ye hurda çelik tedarikinde Birleşik Devletler 3,8 milyon ton ile yine en üstte yer aldı. Birleşik Devletleri 2,5 milyon ton ile Hollanda takip etti.
- ▶ Ukrayna'da dökme demir ve ham çelik üretimi ocak ayında bir önceki yılın aynı dönemine göre yavaşlarken, mamul çelik üretimi arttı. Ukrayna'da üreticiler, ocak ayında 1,7 milyon ton dökme demir üreterek, geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 3,3'lük bir daralma kaydettiler. Öte yandan çelik mamul üretimi ise yüzde 7,3 arttı ve 1,68 milyon ton oldu.
- ▶ 2019'da İtalya Türk sıcak hadde rulo sac ihracatının bir numaralı adresi oldu ve 1 milyon tonun üzerinde sıcak hadde rulo sac talep etti. Fakat bu durumda bile talep geçen seneye göre yüzde 22 aşağıda yer aldı. İspanya, 600.000 ton ile İtalya'nın ardından geldi fakat yine, geçen sene-

ye göre yüzde 14 aşağıdaydı. Türkiye'nin Mısır'a ihracatı ise geçen seneki 90,000 tondan 280,000 tona çıktı ve dikkati çekti.

- ▶ Türk sıcak hadde rulo sac ihracatları 2019'u 3,1 milyon ton ile kapattı ve geçen seneye göre yüzde 13 düşüş kaydetti. ihracatın değeri yüzde 27 düşerek 1,57 milyar dolara düştü.

Diğer

- ▶ Düşük fiyatlar ve Avrupa'da düşen taleple beraber şubat ayında Rusya'nın kömür ihracatı yüzde 14 düştü. ihracat yine de son 4 yılın en düşük performansına gerilediği görülen ocak ayına göre yüzde 8 arttı.
- ▶ Gübre haberlerine gelirse, genel olarak dünyadaki yavaşlama beklentilerine rağmen, Archer Daniels Midland'a (ADM) göre küresel üre piyasası son birkaç haftadır hareketli seyrediyor. Kuzey Afrika menşeli üre hareketleri son dönemde Birleşik Devletler

ve Hindistan talebi sayesinde hareketlendi ve fiyatlar arttı.

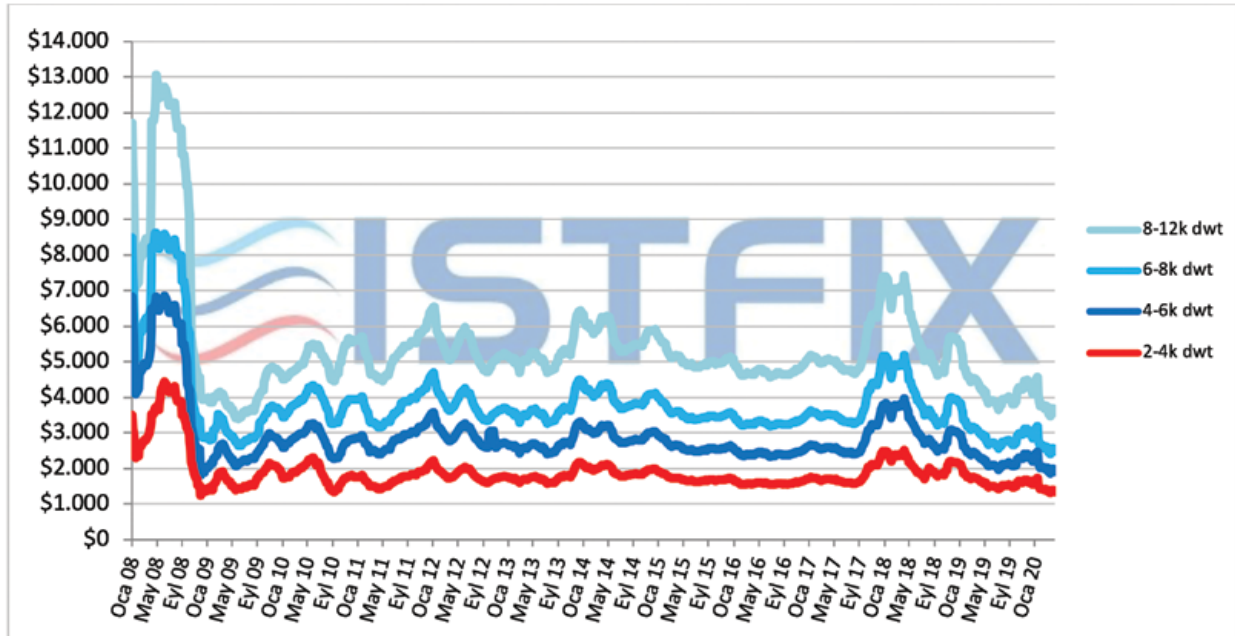
- ▶ Amonyum nitrat (AN) ve kalsiyum-AN talebi de Kuzeybatı Avrupa'da artış kaydetmekte kaldı ki bu gübrelerin kullanım zamanı geldi. Avrupa içi taşımlarla beraber Karadeniz çıkışlı sevkiyatlar bu aylarda hızlanabilir.

Petrol

- ▶ Petrol fiyatları OPEC-Rusya kavgaısıyla çakıldı. Batı Teksas tipi ham petrol 61 dolar/varilden başladığı yıla şu anda 28 dolar/varil seviyesinden devam etmekte. Brent ise 68 dolar/varilden başladığı yıla 32-33 dolar/varilden devam etmekte.
- ▶ Rusya ve OPEC arasındaki sürtüşmenin devamıyla ve Koronavirüs kaynaklı talep daralmalarıyla petrolün 10-20 dolar/varil arasına inmesi söz konusu olabilir.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
06-Nis-2020	1,343	1,920	2,486	3,568
30-Ara-2019	1,655	2,366	3,064	4,397
8-Nis-2019	1,650	2,301	2,980	4,276



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2019

Günlük getiriler geçen senenin aynı dönemine göre küçük tonajda hala 450 dolar/gün, büyük tonajda ise 1.100 dolar/gün aşağıda seyretmekte.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük	Yükleme Lmn.	Tahliye Lmn.	Yük.		Navlun
				ton/gün	Thl. ton/gün	
4	MINERALS	CHERNOMORSK	PORTO MARGHERA	2000	1500	25.50
5	SOYBEAN MEAL (54')	ALEXANDRIA	BEIRUT	1000	1000	12.00
5	SOYBEANS (50')	KHERSON	PSACHNA	1500	2000	19.00
5	CORN (50')	KHERSON	MARMARA	1500	1500	13.00
5	CORN (50')	RENI	IZMIR	1500	1500	14.00
5	ALUMINIUM INGOTS	NOVOROSSIYSK	MARMARA	1500	1500	11.00
3	STEEL COILS	EREGLI	NOVOROSSIYSK	1500	1500	13.00
2,4	BARLEY (56')	VOLOS	MALTA	1000	2000	18.75
3	STEEL COILS	NIKOLAEV	MISURATA	1000	1000	28.00
2,1	DDGS (60')	CONSTANTA	LARNACA	1250	1250	23.00
4,5	REBARS	TSINGELI	CONSTANTA	1500	1500	9.00
3	WRIC	VOLOS	BRAILA	1000	1000	13.00
3	WHEAT BRAN PELLETS (60')	KHERSON	MARMARA	1000	1000	15.00
3	WHITE CEMENT	ISKENDERUN	CONSTANTA	1000	1000	14.00
6,5	BARLEY (54')	BERDYANSK	MISURATA	2000	1000	20.00
5	SALT	RADES	CONSTANTA	2000	2000	Nov.25
5,5	ZINC CONC.	EREGLI	GHEINT	2000	2000	39.00
7	MINERALS	DERINCE	LA PALLICE + ROUEN	2000	2000	33.50
5	COAL	NOVOROSSIYSK	GALATZ	3000	3000	12.00
7	MINERALS	MARMARA	POTI	2500	2000	10.00
2	SCRAP (100')	ASHDOD	ISKENDERUN	1000	1000	15.00
5	CEMENT IN BAGS	HEREKE	KHERSON	1500	1500	10.00
2,7	SCRAP (65')	CAGLIARI	HEREKE	1000	1000	22.00
4,1	GENERAL CARGO	MERSIN	KHERSON	1500	1500	14.00
2,2	MINERALS IN BB	DAMIETTA	WC GREECE	750	750	15.00
10	MINERALS IN BULK	BANDIRMA	TERNEUZEN	2000	2000	32.00
2,5	HOT ROLLED STEEL COILS	MARMARA	ELEUSIS + CHALKIS	1250	1250	12.00
6	MINERALS	WC GREECE	BANDIRMA	3000	3000	10.00
3	FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK	HAIFA	2000	2500	31.00
3,3	UREA	CONSTANTA	SAMSUN	1500	1500	14.00
5,25	NPK	CONSTANTA	TENES	3000	1200	23.00
4	METALS	NOVOROSSIYSK	ELEUSIS + CHALKIS	1500	1000	22.00
2,3	STEEL PLATES	BOURGAS	DILISKELESİ	1200	1200	13.00
3,1	STEEL PRODUCTS	GALATZ	ALEXANDRIA	1250	1000	24.50
3	METALS	NOVOROSSIYSK	SAMSUN	1500	1000	15.50
3	ALUMINIUM INGOTS	NOVOROSSIYSK	MARMARA	1500	1500	16.00
3	PLYWOOD	BOURGAS	DILER	3000	2000	Sep.75
3,3	CORN	BRAILA	IZMIR	1000	1000	20.00
3,3	AGRI PRODUCT (65')	NIKOLAEV	BANDIRMA	1000	1000	19.00
3,5	STEEL PRODUCTS	DILISKELESİ	BOURGAS	1200	1200	12.00
4	WHEAT BRAN (55')	KHERSON	BANDIRMA	1000	1000	13.00
4,4	FERTILIZERS	POTI	MIDIA	1500	1500	15.25
5	PUMICE	YALI	HAIFA	2000	2000	Dec.50
5	REBARS	DILISKELESİ	CONSTANTA	1500	1000	9.00
5,5	SOYBEANS (50')	NIKA-TERA	ALIAGA	2500	2000	14.00
6	FERTILIZERS	ABUQIR	SETE	2500	2500	21.00
6	CORN	RENI	MARMARA	1500	1500	12.00
6	WHEAT (45')	BERDYANSK	MERSIN	1500	1500	18.50
6	MOP	NIKOLAEV	ISKENDERUN	5000	2500	22.00
6,5	WHEAT (45')	BERDYANSK	ALEXANDRIA	1500	1500	19.00
6,8	BARLEY (54')	CONSTANTA	HAIFA	2000	2000	19.00
7	SULPHUR	KALAMAKI	ABUQIR	2000	2000	12.00
7	CEMENT IN BAGS	ANTALYA	BENGHAZI	1400	1400	13.00
7,3	STEEL PRODUCTS	MISURATA	MONFALCONE	2000	2000	12.00
8	WHEAT	BERDYANSK	BARI	2000	1500	20.00
9	BENTONITE	TEKIRDAG	GDANSK	4000	9000	22.00
1	SCRAP	ASHDOD	ISKENDERUN	500	500	17.50
1,15	SCRAP (50')	ASHDOD	ISKENDERUN	500	500	17.00
1,2	STEELS	ICDAS	POTI	600	600	22.00
3	WHEAT	MARIUPOL	TRIPOLI (LEBANON)	1250	1000	22.00
3,2	BULK MOP	NIKOLAEV	ALIAGA	3000	2500	16.75
3,3	AGRI PRODUCT (65')	NIKOLAEV	IZMIR	1000	1000	23.00
4,4	STEELS	MARMARA	ISRAEL	2000	2000	18.00
4,4	SLAGS	EREGLI	VARNA	1250	1250	11.00
5	GENERAL CARGO	SANTANDER	ASHDOD	1500	1500	32.00
5	STEEL PRODUCTS	ALIAGA	BRAILA	1500	1200	12.00
5	UREA IN BULK	DAMIETTA	SAMSUN	3000	3000	14.00
5,1	COLD ROLLED COILS	EREGLI	SAGUNTO	2500	2500	22.00
5,6	UREA	EGYPT MED.	LES TELLINES	2500	1800	22.50
6	WHEAT (45')	MARIUPOL	RAVENNA	1500	1500	21.00
7	WHEAT (45')	MARIUPOL	ALEXANDRIA	3000	1500	19.00
8	WHEAT	BERDYANSK	TRIESTE	2000	1500	21.00
8	WHEAT	BERDYANSK	RADES	2000	2000	21.00

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.

GEMİ ALIM SATIMI



► "Danita" (2005, Çin inşası, DNVGL klaslı, 2x 60 ton kreyinli) 4,75 milyon dolara satıldı.



► MPP tipi "Zea Mahaweli" ve "Zea Kelani" (12.400 dwt, 2010 Çin inşası, DNVGL klaslı, 2 x 80 ton kreyinli) beheri 4,8 milyon dolara satıldı.



► "Industrial More (10.000 dwt, 2013, Hollanda inşası, BV klaslı) 8 milyon dolara satıldı.



► "Ilchubong" (3.500 dwt, 1995 G. Kore inşası) Uzak Doğu'da 700 bin USD fiyatla satıldı.

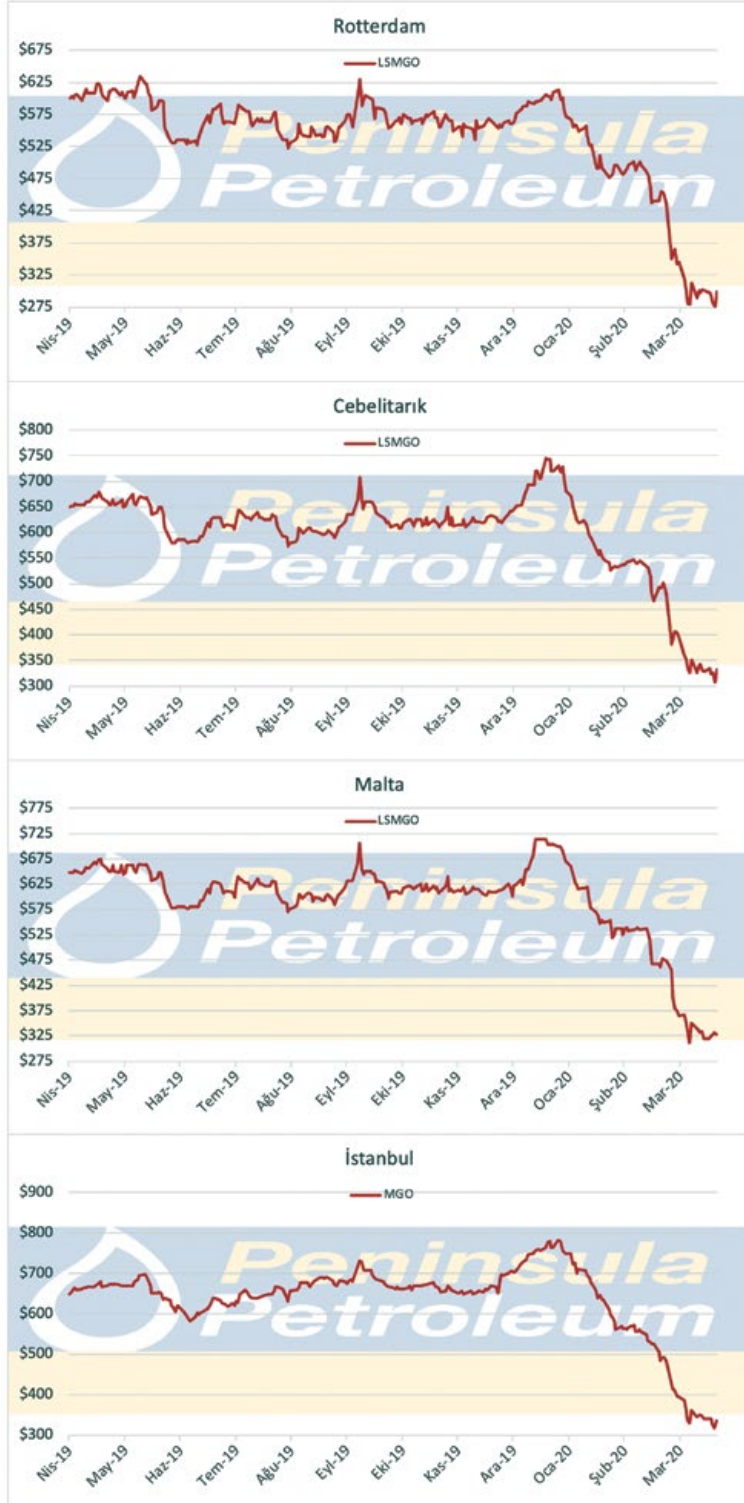


► "Panurge" (6.500 dwt, 2011 Çin inşası, CCS klas, 2 x 30 ton kreyin) rapor edildiğine göre Çin'de 2,3 milyon dolara açık arttırma ile satıldı.

YAKIT

Yılın ilk çeyreğinde petrol fiyatlarıyla yakıtlar sert düştü. IMO 2020 primleri tamamen silindi hatta geçen senenin aynı dönemine göre kıyasla dahi MGO fiyatları neredeyse yüzde 50 aşağıda seyretmekte.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
03.04.2020	299.00	332.50	328.00	334.50
Geçen Yıl	585.00	632.00	629.00	641.00
Değişim	-48.89%	-47.39%	-47.85%	-47.82%



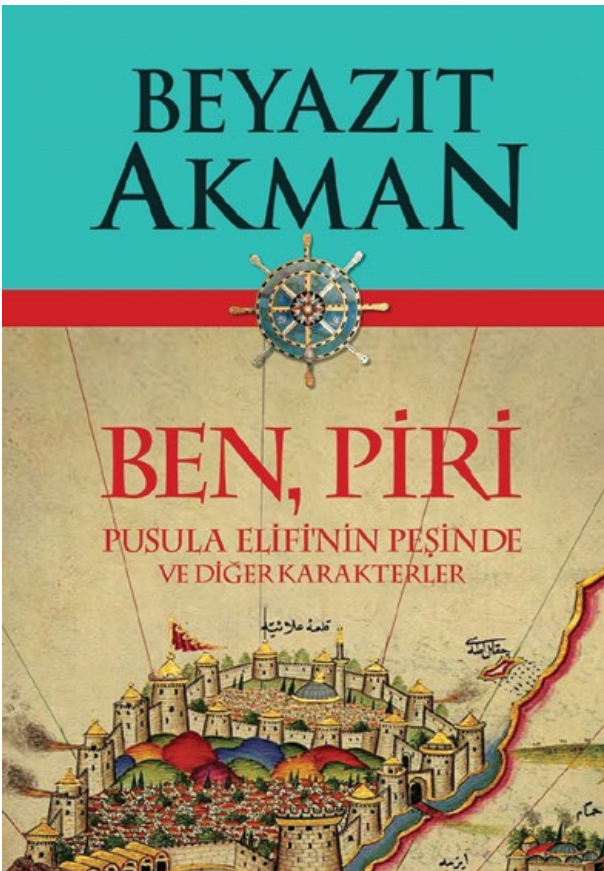
BEN PİRİ, PUSULA ELİFİ'NİN PEŞİNDE VE DİĞER KARAKTERLER

Beyazıt Akman

Usta tarihi romancı Beyazıt Akman'ın eserlerindeki "Ben," anlatımlarımdan oluşmuş enfes bir seçki, Akman'la ilk defa tanışacaklar için eşsiz bir fırsat.

Bu yolculukla okuru kimler beklemiyor ki? Pusula elifinin peşinde Piri Reis, Fatih'in İstanbul kuşatmasını gün be gün kaydeden bir Frenk, Osman'ın sırdaşı bir şövalye, Mi-hal; bir tarafta Moğolların, diğer tarafta şövalyelerin akıttıkları kanı mürekkebine döken Marko Polo, kimi zaman da okuru dergahının kapısında bekleyen Şeyh Edebali...

Rengarenk bir imparatorluk panoraması, leziz bir edebi şölen...



OSMANLI GEMİ TASVİRLERİ

Mustafa Gürbüz Beydiz



OSMANLI GEMİ TASVİRLERİ

Mustafa Gürbüz Beydiz

Osmanlı Gemi Tasvirleri kitabının sayfalarında yol alırken Osmanlı'nın denizlerdeki gücünün zaman içinde ne şekilde değişim gösterdiğine, o dönem yaşamış sanatçıların çevrelerindeki bu hızlı değişimi mümkün olduğunca gemi ve denizcilik gerçekliklerine sadık kalarak, minyatürler, tablolar, duvar boyası, çini seramik, hat, camaltı sanatı, mezar taşı, gravür, dokuma ve kaat'ı sanatı gibi farklı teknikler ve anlatımlarla işleyerek günümüze kadar taşıdıklarına şahit olacağız.

“Türk Armatörleri Tarihi konusunda Ansiklopedik bir kaynak eser”



TÜRK ARMATÖRLERİ TARİHİ

VII. CİLT



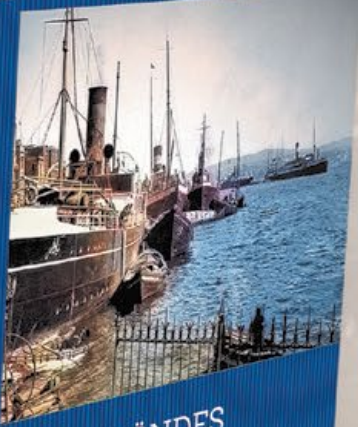
TAMER KIRAN
IMEAK - Deniz Ticaret Odası
Yürütme Kurulu Başkanı

Türk Armatörleri Tarihi konusunda Ansiklopedik bir kaynak eser

IMEAK - Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörler Birliği ortak neşriyat olan Türk Armatörleri Tarihi beşinci ciltte, altı ciltlik eser 2017 yılında yayımlanan ansiklopedik bir kaynakta, Hariri aşkırmaması mevcut Osman Öndüş, bu konudaki çalışmaları devam ettiriyor. Türk deniz ticareti tarihinin atadığı XIX. Yüzyıldan itibaren Osmanlı ve XIX. Cilt ile devam etmektedir.

Yazar, bu kez İstanbul'daki askarında okullu kullandığı gözetimci (öğretmen) bir yazarla çalışmıştır. Yazarın ve araştırmacısının bu konuda çalışmaları bu çalışmada da yapılmıştır. 70 deniz ticaretindeki yazarlar (öğretmenler, Osmanlı Denizcilik tarihinde) bu çalışmada da yer almıştır. Çalışmaların bu çalışmada da yapılmıştır. 70 deniz ticaretindeki yazarlar (öğretmenler, Osmanlı Denizcilik tarihinde) bu çalışmada da yapılmıştır.

Türk Armatörleri Tarihi ile ilgili çalışmaların, bu çalışmada da yapılmıştır. 70 deniz ticaretindeki yazarlar (öğretmenler, Osmanlı Denizcilik tarihinde) bu çalışmada da yapılmıştır.



OSMAN ÖNDEŞ



IMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği
Ortak Yayıncı

IMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği
Ortak Yayıncı



ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD.CO

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

+90 216 494 49 02

+90 533 281 24 77

+90 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

UZMAR®

7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 TAKIM ÜYESİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

KILAVUZLUK
RÖMÖRKÖRCÜLÜK
ACİL MÜDAHALE
GEMİ KURTARMA

İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.UZMAR.COM.TR

