

koster

KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ DERGİSİ



DOSYA

Denizlerin Küresel Çözüm Ortakları:
Gemi Tedarikçileri

RÖPORTAJ

Ömer Asmalı

Dr. İlker Başaran

Libya ile Doğu Akdeniz'de
Daha Fazlası Mümkün!

Erhan Göçmen

"Kimsenin lütfuna olma talip,
Bedeli cevher-i hürriyettir."

Faruk Emre Yıldırım

Brexit ve Denizcilik
Sektörüne Etkileri

Öğr. Gör. Mehmet Doymuş

Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı ve
Alternatif Yakıtlar



“ TRUST
BASED
SHIPPING ”



Chartering & Brokerage
Agency Service
Projects & Logistics
Ship Repair
Ship Management
Ship Owning

PASİFİK LOJİSTİK GRUBU VE DENİZCİLİK A.Ş.

Tuzla/ İSTANBUL- 0216 446 55 55

PASİFİK MAKİNA VE GEMİ SAN.TİC.A.Ş.

Tuzla/İSTANBUL- 0216 446 33 61

PASİFİK GEMİ VE YAT ACENTELİĞİ TİC.A.Ş.

Başıskele/ KOCAELİ- 0 262 335 50 65

Akdeniz/ MERSİN- 0 324 237 84 11

Tuzla/ İSTANBUL- 0 216 446 55 55



www.akartas.com.tr

www.pacifictr.com



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



6

Hüseyin Kocabaş
2019 Değerlendirmesi ve Yeni Yıldan Beklentiler



22

Kapt. Ömer Asmalı
"Hatıraların, tecrübelerin ve bilgi birikimlerinin yazılı hale getirilmesi gelecek nesillere aktarılması adına büyük önem taşıyor."



8

2020 Sülfür Uygulamaları Semineri Gerçekleştirildi



24

Kapt. Hüseyin Avni Şan
IMO 2020 Deniz Yakıtları İçin Maksimum Kükürt Oranı Kuralları: Genel Bakış ve Arka Plan



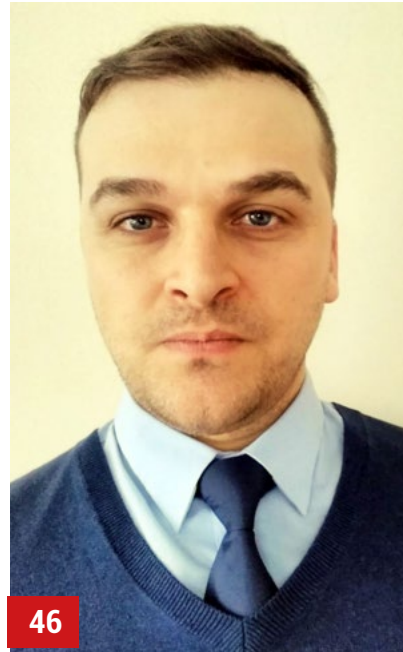
34

DOSYA
Denizlerin Küresel Çözüm Ortakları: Gemi Tedarikçileri



42

Kapt. Yusuf Tuncel
Münhasır Ekonomik Bölge Nedir? Neden Önemlidir?



46

Dr. İlker K. Başaran
Libya ile Doğu Akdeniz'de Daha Fazlası Mümkün!

KOSDER
KOSTER ARMATÖRLERİ VE İŞLETMELERİ DERNEĞİ

Yıl: 4
Ekim - Kasım - Aralık 2019
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 Koç,
Salih Zeki Çakar

İdare Merkezi

KOSTER ARMATÖRLERİ VE
İŞLETMELERİ DERNEĞİ
Küçüksu Cad. Kesim Sok. No:1
Temaş Plaza Kat:8
Daire:15 Ümraniye – İstanbul
Tel: 444 4386
Fax: +90 216 428 72 16
kosder@kosder.net
www.kosder.org

Yayına Hazırlık

İstanbul Denizcilik Araştırma, Geliştirme
Yayınçılık 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**
2019 Değerlendirmesi ve Yeni Yıldan Beklentiler

8 **2020 Sülfür Uygulamaları Semineri Gerçekleştirildi**

10 **KOSDER, Personel Müdürlerini Bir araya Getirdi**

11 **KOSDER, Üyeleriyle Buluştu**

16 **Erhan Göçmen**
"Kimsenin lütfuna olma talip,
Bedeli cevher-i hürriyettir."

18 **Faruk Emre Yıldırım**
Brexit ve Denizcilik Sektörüne Etkileri

21 **Ali Çakır**
Deniz Kirliliği ile İlgili Para Cezalarının Koruma ve Tanzim (P&I) Sigortalarına Yansımaları

22 **Kapt. Ömer Asmalı**
"Hatıraların, tecrübelerin ve bilgi birikimlerinin yazılı hale getirilmesi gelecek nesillere aktarılması adına büyük önem taşıyor."

24 **Kapt. Hüseyin Avni Şan**
IMO 2020 Deniz Yakıtları İçin Maksimum Kükürt Oranı Kuralları: Genel Bakış ve Arka Plan

27 **Murat Bakal**
IMO 2020 ve Dikkat Edilmesi Gerekenler

30 **Öğr. Gör. Mehmet Doymuş**
Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı ve Alternatif Yakıtlar

34 **DOSYA**
Denizlerin Küresel Çözüm Ortakları: Gemi Tedarikçileri

42 **Kapt. Yusuf Tuncel**
Münhasır Ekonomik Bölge Nedir? Neden Önemlidir?

45 **Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer**
Deniz Yetki Alanları Bölüm II



Rasim Alponat
Rakamlarla Kocaeli ve KOGAD

46 **Dr. İlker K. Başaran**
Libya ile Doğu Akdeniz'de Daha Fazlası Mümkün!

50 **Rasim Alponat**
Rakamlarla Kocaeli ve KOGAD

54 **Dursun Topaloğlu**
Gemi Taşımacılığında, Suya Hassas Dökme ve Genel Kargo Yükler İçin Dikkat Edilecek Önemli Hususlar

58 **Ahmet Melih Aydemir**
Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı, 3. Parti ve 4. Parti Lojistik Kavramları

60 **Doç. Dr. Onur Gönülal**
Ege Denizi'nde Balıkçılık Açısından Türk-Yunan İlişkileri

64 **Beslenmenin Önemi ve Gemi adamı Beslenmesi**

68 **Nazlı Erdoğan**
Kendine Bakma Sanatı

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

74 **Mehmet Akyol**
Köşkteki Çocuk

76 **Engin Koçak**
ISTFIX

81 **Kitap Tanıtımı**



Dursun Topaloğlu
Gemi Taşımacılığında, Suya Hassas Dökme ve Genel Kargo Yükler İçin Dikkat Edilecek Önemli Hususlar



Ahmet Melih Aydemir
Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı, 3. Parti ve 4. Parti Lojistik Kavramları



Doç. Dr. Onur Gönülal
Ege Denizi'nde Balıkçılık Açısından Türk-Yunan İlişkileri



Beslenmenin Önemi ve Gemi adamı Beslenmesi

2019 Değerlendirmesi ve Yeni Yıldan Beklentiler

Hüseyin Kocabaş
KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı



2019 yılını tamamlamaya yaklaştığımız bu dönemde denizcilik sektörünün hassas dengeler içeren yapısının yıl içerisinde nasıl bir tavır sergilediğini iyi analiz etmek gerekiyor. Dünya genelindeki siyasi krizler, ekonomik istikrarsızlıklar ve üretim faaliyetlerindeki ivme kaybı, deniz taşımacılığını da şüphesiz olumsuz yönde etkiledi. Özellikle bölgesel ticarete söz sahibi olan koster filosunun taşıdığı ürünlerin büyük tonaj gemilere doğru kayması süreci daha da sıkıntılı bir hale getirdi. Bununla birlikte artış eğiliminde olan yakıt fiyatları; Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) uygulayacağı sülfür regülasyonu ile birlikte piyasadaki dengeleri değiştireceğe benziyor.

Umut ve beklentiyle girilen yıl nihayete ererken, yeni yılın başlamasıyla hayata geçirilecek küresel kükürt üst sınırı uygulaması konusunda "Kurala hazır mıyız?" sorusu hala sektör genelinde tam olarak yanıtlanmış değil. Zamanın daralması armatör ve işletmecileri bekle ve gör politikasına yönlendirse de en azından yakıt maliyetlerindeki olabilecek afaki artışların hesaba katılması ve işletmelerin mali planlamalarını bu yönde yapmaları gerekiyor.

Deniz taşımacılığında yaşanan gelişmeler ve büyüyen deniz ticaret filosu sektörü biraz daha karmaşık hale getiriyor. Sivil toplum kuruluşları bu noktadan hareketle faaliyetleriyle denizcilik bileşenlerinin iktisadi, sosyal ve sektörel fonksiyonlarına destek olmayı amaçlıyor. Sürekli değişime müsait ve uluslararası standartların yakalanmasının elzem olduğu denizcilik sektörü içerisinde KOSDER, alışılmıştın dışına çıkıp denizciliğimize direkt olarak katma

değer sağlamayı hedefliyor. Özellikle kurulduğu günden bu yana büyük oranda çaba sarf ettiği ve ülke gündeminin ilk sıralarına taşıdığı Türk Kosterlerinin Yenilenmesi Projesi bu minvalde büyük ehemmiyet taşıyor. Gelecekte yenilenecek kosterlerimizin, sadece bölge ticaretindeki etkinliğimizi arttırmakla kalmayıp, gemi inşa sanayimize ve ülke ekonomimize katkı sunacağı biliniyor.

Geride bıraktığımız her yıl geçmişten ders alıp sektör olarak geleceğe daha emin adımlarla yürümemize imkan tanıyor. Sektörümüzün tüm paydaşlarının bütüncül bir bakış açısıyla geliştireceği yeni strateji ve planlamalar; uzun yıllardır adeta "durgunluk dönemini" yaşayan Türk denizciliğine gerek ekonomi alanında gerekse toplumsal alanda beklenen ivmeyi yakalatacaktır. Bölgesel kalkınma dinamiklerinin hayata geçirilmesi ve beraberinde denizciliğin iktisadi faaliyetlerinin uyarıcı etkisi, gelişmekte olan Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınmayı yakalamasına fayda sağlayacaktır.

Denizler; küresel değer zincirinin en temel halkalarından birisini oluşturuyor. KOSDER bu bağlamda; önümüzdeki dönemde de bu önemli değeri farklı boyutlarıyla ele almayı ve pilot çalışmalar yaparak Türk denizciliğine her alanda faydalı olmayı hedefliyor.

Bu duygu ve düşüncelerle başta derneğimizin tüm yükünü sırtlayan ve desteklerini her platformda esirgemeyen üyelerimize, sektörümüzün değerli paydaşlarına sağlıklı mutlu ve bol bereketli bir yıl diliyorum.

Istanbul
London
New Jersey

kimileri hep **yol** gösterir.

Omni

IN PARTNERSHIP WITH


LOCKTON
Broking done *differently*

Marine Insurance Brokers
www.omniltd.com



2020 Sülfür Uygulamaları Semineri Gerçekleştirildi

Derneğimiz tarafından '2020 Sülfür Uygulamaları Semineri' Mercure İstanbul Altunizade Otel'de gerçekleştirildi. Katılımın yoğun olduğu seminer denizcilik sektörünün önemli isimlerini bir araya getirdi.

Sunuculuğunu KOSDER Dernek Müdürü Tibet Özay'ın, moderatörlüğünü ise KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Zeynep Pınar Kalkavan Sesel'in yaptığı seminerde Mustafa Muhtaroglu, Yaşar Canca ve İlker Meşe konuşmacı olarak yer aldı.

Seminerin açılış konuşmasını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş yaptı.

Hüseyin Kocabaş'ın yaptığı konuşma şu şekilde: "Denizyolu taşımacılığı geçmişten günümüze dünyanın en önemli ticaret sahalarından biri olarak biliniyor. Öyle ki; uluslar düşük maliyeti ve güvenli oluşu nedeniyle, denizleri sınırsızlaştırdı ve ekonomik kazanımlarını daha da artırdı. Fakat bu durum, çevre kirliliği konusunu gündeme getirmekle beraber, ilgili kurumların bir dizi önlemler alma mecburiyetini de ortaya çıkardı.

"Yol haritasının tam manasıyla çizilemediğini görüyoruz"

Dünya denizciliğinin çatı kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 1 Ocak 2020'de hayata geçirmek üzere küresel kükürt üst sınırını uygulama kararını aldı. Armatör ve iş-

letmeciler, gemilerinde düşük kükürtlü uygun yakıt kullanmak suretiyle ya da alternatif sistemlere yönelerek bu gereksinimi karşılayabilme adına çalışmalarını yaptılar ya da yapıyorlar. Ancak kuralın uygulayıcıları istediklerini netleştirmişken, gemi sahiplerimiz ve işletmecilerimizin halihazırda yol haritalarını tam manasıyla çizemediklerini gözlemliyoruz.

Değerli katılımcılar, sektörümüz hızla değişiyor ve geliyor. Talep ve beklentilerimizle beraber uymamız gereken, bir takım ciddi yaptırımları olan kurallar da yürürlüğe giriyor. Sektörümüzün bu zorlu süreçte, düzenlemeleri iyi okuması ve entegrasyon sürecini doğru bir şekilde gerçekleştirmesi hayati önem taşıyor. Söz konusu bu düzenlemelerin uygulanması kural koyucuların vazifesi olsa da sektörün bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi adına Sivil Toplum Kuruluşlarına da önemli görevler düşüyor.

Bizler de KOSDER olarak, denizciliği ilgilendiren her konuyu "Önemsiyoruz" vizyonuyla ele alıp, sektörümüzün aşama kat etmesine katkı sunmaya çalışıyoruz. Derneğimiz, gerek idare gerekse paydaşlar bazında, Türk denizciliğinin temsilcilerini bir araya getirmeyi ve sektörümüzü yakından

ilgilendiren her konuyu uzman bakış açısıyla ele almayı, kurulduğu günden bu yana amaç edinmiştir.

Bu gayeyle, IMO'nun önümüzdeki dönemde uygulamaya koyacağı kükürt oksit (SOx) kuralı konusunda, sektör bileşenlerimizi aydınlatmak için çalışmalarımızı başlattık.

Hüseyin Kocabaş'ın konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı ve KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi Salih Zeki Çakır söz aldı.

Salih Zeki Çakır, Türk denizcilerinin uluslararası kurallara uymada sıkıntı yaşamadığını ifade ederek: "Bizim yaş grubunun bir olayı anlatırken kullandığı bir söz var "Hayat-ı Bahriyem" Genel itibari ile bizler pek çok yeni kuralın muhatabı hatta uygulayıcısı olmak durumundayız.

"Türk denizciliği alınan kurallara uyumda sıkıntı yaşamadı"

Son 10-15 yıla baktığımızda hatırlayacağımız belli başlıklarla büyük kuralları gördük. Geçmişe son 50 yıla baktığımızda pek çok kural, can, mal ve çevre emniyeti kaygısı ile alındı ve hayata geçirildi. Her kuralın uygulanmasında öncelikle Armatörlerimiz,



Burada ortak bir politika, strateji ortaya çıkacağını düşünüyorum. Scrubber takabilecek ya da takamayacak olanlar, ekonomik gücü, gemisinin kondisyonu, yaşı müsait olmayanlar hepsi bugün burada masaya yatırılacak ve hepimiz istifade edeceğiz. Tekrar bu semineri düzenleyen KOSDER Yönetimine ve ekibine teşekkür ediyorum. Denizciliğimize hayırlı olmasını diliyorum."

Hüseyin Kocabaş ve Salih Zeki Çakır'ın açılış konuşmalarının ardından Mustafa Muhtaroglu, Yaşar Canca ve İlker Meşe yaptıkları sunumlarla katılımcıları bilgilendirdi.

İlk olarak İlker Meşe sunum yaptı. İlker Meşe sunumunda 'Uyumlu Yakıtların Sınıflandırılması ve Üretim Süreci' hakkında bilgi verdi.

gemi işletmecileri, teknik alanlar, ticari operasyonlar bir şekilde sürece adapte olmak için uğraştı, kendini yeniledi, öğrenmeye çalıştı ve bugüne kadar özellikle Türk denizciliği olarak baktığımızda da alınan bütün kurallara uyumda büyük sıkıntılar yaşamadık. Firma bazında bazı aksaklıklar olsa da büyük oranda denizciliğimiz bunun üstesinden geldi ve işletmecilerimiz belirli bir kalite standardına ulaştı. Bu anlamda Türk denizciliği uluslararası işletmecilik açısından hem teknik hem ticari olarak kalitesini dünya çapında ispatlamış durumda. Bunu klas kuruluşlarının raporlarında da gözlemlemekteyiz." şeklinde konuştu.

Salih Zeki Çakır, sözlerini şöyle sürdürdü: "Düşük sülfür uygulaması, geçmişte referans verdiğim bu yeni kurallar içinde en çok tartışılan, en çok panel, çalıştay, konferans, seminer düzenlenen bir konu. Ben şahsen bu konuda çıkan dünyadaki bütün raporları kendi çapımda okudum. İnanıyorum ki hepinizde bu süreci yakından ve iyi takip ettiniz.

"Soru işaretleri olan pek çok konu var"

Bana göre bu konuda netlik kazanmayan, hala soru işaretleri olan pek çok konu var. Uygulama kriterleri de var ama uygulamanın hem öncesinde hem sonrasında kaotik bazı durumların da konuşmalarda ortaya çıkacağını zannediyorum. Hala netleşmeyen pek çok konu var. Özgün bir bilgiye sa-

hip olan herkes bu bilgileri paylaşırsa Türk denizcileri olarak maliyetlerimiz daha düşük olur. Daha iyi bilgilere, daha ekonomik uygulamalara ihtiyaç var. Önemli bir kesim benim şirketim de dahil biz Türk Armatörleri "Bekle-Gör" stratejisi uyguluyoruz. Bu kurallar konuşulmaya başladığında kendimce naçizane düşüncem şöyleydi; Dünya piyasasında filoları büyük olan Yunanlılar var. Yunanlılar ne yaparsa biz de onlara bir bakarız biz de oradan bir yol çizeriz. Ancak gelişen süreçte farklı düşünceler, farklı eğilimler çıktı bu konuda.

İlker Meşe'nin sunumunun ardından Yaşar Canca, 'Gemilerde 2020 Düşük Kükürt Uygulamasının Etkileri ve Alınması Gereken Önlemler' başlıklı bir sunum yaptı. Canca, sunumunda özellikle şirketlerin alması gereken önlemlerden bahsetti.

2020 Sülfür Uygulamaları Semineri'nde son olarak Mustafa Muhtaroglu bir sunum yaptı. Mustafa Muhtaroglu, 2020'den önce yakıt ve ikmal piyasalarının son durumu hakkında açıklamalar yaptı.





KOSDER, Personel Müdürlerini Bir araya Getirdi

Koster Armatörleri ve İşletmeciler Derneği (KOSDER) tarafından 'Personel Müdürleri İstişare Toplantısı' yapıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda gerçekleştirilen toplantı şirketlerin personel müdürlerini bir araya getirdi.

Personel Müdürleri İstişare Toplantısı'nın açılış konuşmasını ve moderatörlüğünü Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Müdürü Tibet Özay yaptı.

Tibet Özay açılış konuşmasında: "Personel departmanları olarak yaşadığımız sorunları masaya yatırıp fikir birliği yaparak, birbirimizden örnek alıp mağduriyetlerimizi en aza indirmeyi

planlamaktayız." ifadelerini kullandı. Ayrıca sektörde yaşanan sorunların çözümüne ilişkin KOSDER'in çalışmaları hakkında katılımcılar bilgilendirildi. Özay yaptığı açıklamada şunları dile getirdi: "Derneğimiz tarafından Kerch Kanalı beklemelelerinden dolayı yaşanan ticari kayıpların sonlandırılması ve bu soruna çözüm bulunması amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Dışişleri Bakanlığımız nezdinde gerekli girişimlerde bulunulmuştur.

Bununla birlikte düzensiz göçmenlerin Salvini Kararnamesi ile İtalya ta-

rafından kabul edilmemeleri hakkında Deniz Ticaret Odası ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü nezdinde gerekli çalışmalar yapılmıştır."

Tamamı interaktif olarak yapılan istişare toplantısında; başta gemi adamlarının evrakları ile ilgili yaşanan sorunlar olmak üzere, limanlara has özel uygulamalar, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kurduğu stajyer portalı konuları ele alındı ve sektörde yaşanan sıkıntılar ile çözüm yollarına ilişkin fikir alışverişinde bulunuldu.





KOSDER, Üyeleriyle Buluştu

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) tarafından düzenlenen "KOSDER Üye Buluşmaları" organizasyonu gerçekleştirildi.

KOSDER üyelerinin yoğun ilgi gösterdiği organizasyon Le Vapeur Magique (LVM) gemisinde yapıldı. Toplantının açılış konuşmasını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Kocabaş yaptı.

"Üzücü hadisenin bir daha tekrar etmemesini temenni ediyorum"

Sözlerine geçtiğimiz günlerde Hint Okyanusu'ndaki gemide bir personelin kaptan Bora Ekşi'yi öldürmesinden dolayı üzüntülerini dile getirerek başlayan Hüseyin Kocabaş; "Hint Okyanusu'nda kaptanı olduğu gemide menfur bir saldırıya uğrayan Kaptan Bora Ekşi'ye Allah'tan rahmet; ailesine, sevenlerine ve İnce Denizcilik'e başsağlığı ve sabırlar diliyorum. Aynı

saldırıda yaralanan gemi personellerimize de acil şifalar diliyorum, yaşanan bu üzücü hadisenin bir daha tekrar etmemesini temenni ediyorum." ifadeleri kullandı.

"Denizcilik sektörü küreselleşmeyle birlikte sivil toplum olgusunu da kapsamı altına almıştır"

Daha sonra denizcilik sektöründeki son gelişmelerle ilgili üyelere bilgi veren Kocabaş: "Denizcilik, denizlere kıyısı olsun ya da olmasın, bütün ulusların toplumsal ve ekonomik yönden gelişiminin en önemli parametrelerinden birisidir. Dünya denizcilik sektöründe söz sahibi olmak ve nitelikli gemi insanlarını denizlere kazandırmak küresel ticarete belirleyici ülke

olma adına büyük önem arz etmektedir. Halihazırda; jeopolitik konumu itibarıyla bölgesinde önemli bir rol üstlenen Türkiye'nin, global pazarda da aynı ivmeyi yakalaması sektörel yenilenmeyi ve gelişmeyi mecburi kılmaktadır. Ekonomi ve teknoloji alanındaki gelişmelerle ciddi bir başa sahip olan denizcilik sektörü, küreselleşmeyle birlikte Sivil Toplum olgusunu da kapsamı altına almıştır. Bu noktadan hareketle yola çıkan Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER), denizci bir STK olmanın sorumluluğuyla ve siz değerli üyelerinden aldığı destekle çalışmalarını 2014 yılından itibaren sürdürmektedir." şeklinde konuştu.

"KOSDER, Türk denizcilerine hizmet etmeye devam etmektedir"

Derneğin faaliyetleri hakkında üyeleri bilgilendiren Hüseyin Kocabaş: "Koster armatör ve işletmecilerini çatısı altında buluşmaya davet eden KOSDER, kurulduğu günden bu yana 109 üye, 350 parça gemi sayısına ve 3 milyon DWT'lik bir yük kapasitesine ulaşmıştır. Uluslararası kurallar içeren ve sürekli değişen denizcilik sektörü içerisinde, saygın bir konumda bulunan KOSDER; bilme, bilgilendirme ve değer katma hedefiyle Türk denizcilerine hizmet etmeye devam etmektedir.

Geride bırakmaya hazırlandığımız 2019 yılı içerisinde bu minvalde faaliyetlerini sürdüren derneğimiz, sektörümüzü ilgilendiren neredeyse her konuyla alakadar olmuş, gerek kendi üyeleriyle gerekse diğer paydaşlarımızla çözüm odaklı çalışmalar yürütmüştür.



Denizciliğimizin bütün faaliyet alanları ayrı ayrı ele alınması gereken ve uzmanlarıyla tartışılması elzem olan hususları içermektedir. KOSDER, oluşturduğu iletişim ağı içerisinde denizcilerimizi sempozyum, çalıştay, seminer ve toplantılarla bir araya getirmekte, sorunların çözümü adına önerilerde bulunmaktadır. Derneğimiz aynı zamanda, sektörümüzün geleceği olan öğrencilerimizle bir araya gelerek bilgi paylaşımı ve tecrübe aktarımını ilgili platformlarda gündeme getirmektedir. Gene derneğimizin Türk denizcilik sektörünü bilgilendirme ve denizcilğe dair güncel gelişmeleri sektör temsilcilerimize sunma amacıyla kendi bünyesinde hazırladığı KOSTER Dergisi, okurlarımızın beğenisine sunulmaktadır." dedi.

Koster filusunun yenilenmesi projesinde son durum...

Hüseyin Kocabaş, 'Koster Filusunun Yenilenmesi Projesi' ile ilgili son durum hakkında üyelere bilgi verdi. Projenin hayata geçirileceğine olan inancını yineleyen Kocabaş, konuşmasında şunlara değindi: "Malumunuz denizcilik; dünya genelinde olduğu gibi Türkiye ekonomisine de büyük oranda döviz girdisi sağlayan ve ekonomik olarak katma değeri yüksek bir sektördür. Karadeniz ve Akdeniz'de ticaretin adeta bel kemiği olan Türk sahipli kosterler, deniz ekonomimizin temelini oluşturmaktadır. Ancak uzun yıllardır bölgenin yükünü taşıyan Türk kosterlerinin filo yaşının yüksek olması bu başarının sürdürülebilirliğinin önündeki en büyük engel olarak karşımıza çıkmaktadır. Türk koster filusunun uygun bir modelle yenilenmesi konusu, KOSDER çalışma grubunun önümüzdeki dönemde de başlıca gündem maddesini oluşturacaktır. Umüt ediyoruz ki, KOSDER'in sadece denizcilik kamuoyunun değil ülke gündeminin de ilk sıralarına taşıdığı 'Türk Sahipli Koster Filusunun Yenilenmesi Projesi' en kısa sürede hayata geçirilecektir."

"Gönüllülük ve sosyal fayda sağlama..."

Gönüllülük ve sosyal fayda sağlamanın gerek sektörel anlamda gerekse yaşamın her alanında sorunların çözüme kavuşması açısından en önemli aktörlerden birisi olduğuna dikkat çeken Kocabaş sözlerini şöyle tamamladı: "Bu amaçla Türk denizciliği adına ortak paydada bir araya gelen biz

KOSDER'lilerin önümüzdeki dönemde de aynı çaba ve gayreti sarf edeceği hepimizin malumudur. Bu duygu ve düşüncelerle davetimize icabet eden tüm misafirlerimize tekrardan hoş geldiniz diyor, 2020 yılının her anlamda ülkemiz ve denizciliğimiz adına hayırlara vesile olmasını temenni ediyorum. Yeni yılınızı kutluyor, hepinizi saygıyla selamlıyorum."

Hüseyin Kocabaş'ın konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı ve KOSDER Yönetim

Kurulu Üyesi Salih Zeki Çakır söz aldı.

"LVM gemisinin en büyük avantajı, çıkış noktasının Sarayburnu Limanı olması"

Salih Zeki Çakır, sözlerine şöyle başladı: "Derneğimiz kuruluşundan bugüne kadar pek çok kez üyeleriyle bir araya geldi. Bugün burada daha farklı bir atmosferde birlikteyiz. Öncelikle bu toplantının bir otel salonunda yapılması düşünülüyordu, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Bey'e LVM





gemisinden bahsedince, üyelerimizin de beğeneceği düşüncesiyle sizleri buraya davet ettik. Bu tekne sizlerle ilk seyrini gerçekleştiriyor. Tekne turizminin sorunlarını çok iyi biliyordum ama işin içerisine girince bunu daha iyi anladım. Sorunların çözümü için Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen Beyefendiyle de beraber çalıştık. Çok fazla tekne var ve boğazın tarihi yapısından dolayı bu faaliyetin bazı kronik sorunları var. Teknelerin yanaşıp kalkma yeri sıkıntısı yaşamaları en büyük sorun. LVM gemisinin en büyük avantajı çıkış noktasının Sarayburnu Limanı olması. İnşallah sektörümüze ve milletimize hayırlı bir iş yapmış oluruz. Sizlerin de desteğiyle kazasız belasız bu işi de başarmış oluruz.

"Navlun seviyeleri açısından sorunlu bir dönem geçirdik"

2019'un koster armatörleri ve işletmecileri açısından sorunlu bir yıl olduğuna değinen Çakır: "Özellikle navlun seviyeleri açısından sorunlu bir dönem geçirdik. ISTFIX değerlerine göre yüzde 30'luk bir kayıpla bu yılı kapatmış bulunmaktayız. 2020'nin nasıl bir yıl olacağına dair fikir alışverişi yaptığımızda her zaman olduğu gibi bir navlun belirsizliği olduğunu görüyoruz. Özellikle düşük sülfür uygulamasının neler getireceği tahmin edilemiyor. Bu dönemde armatör ve işletmecilerimizin dayanışma göstermesi ve bilgilerini sektöre paylaşması bu süreci az hasarla atlama adına olmazsa olmaz. Derneğimiz ve üyelerimiz sosyal medya platformlarında bu paylaşımları yaparak birbirlerinin

tecrübesinden istifade ederek hasarsız bir geçiş süreci yaşarlar diye düşünüyorum. KOSDER de bu anlamda önemli bir görevi de yerine getirecektir. "dedi.

"Koster filosunun yenilenmesi çalışmalarında önemli bir aşamaya gelindi"

Koster Filosunun Yenileme Projesi ile ilgili üyelere bilgi veren Salih Zeki Çakır: "Dernekleşmeden önce de başladığımız koster filosunun yenilenmesi çalışmalarının çok önemli bir aşamaya geldiği hepimizin malumu. Bu konuda Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'yla ortak bir şirket kurduk. Şu an bu şirket hala hayatta ama proje henüz istediğimiz şekilde uygulamaya geçmedi. Biz Deniz Ticaret Odası seçimlerinden sonra yönetim olarak bu konunun üzerine daha fazla giderek, Oda'nın da ağırlığını KOSDER ile birlikte devreye sokarak bir noktaya getirdik. Bu proje malumunuz sadece armatörlerimizi değil gemi inşa sanayimizi, yan sanayimizi ve pek çok dinamiğin istifade edeceği bir proje. Önümüzdeki süreçte de projeye alkalı Oda'mızdan da açıklama yapılacaktır. Geçen hafta bir ödül töreninde kendisinden ödül aldığım Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Mustafa Varank ile ve iki gün öncesinde Bakan Yardımcımız ile Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran Beyefendi ile birlikte yaptığımız görüşmede olumlu bir yola girildiğini söylediler. Bakan Beyde projeyi teşvik kapsamına aldıklarını ve bunu önümüzdeki dönemde kamuoyuna paylaşacaklarını ifade ettiler. İnşallah proje istediğimiz şekilde

sonuçlanır. Yani bir teşvik üzerinde prensipte anlaştık. İstikrarlı kararlı, bilgi ve belgeye dayalı çalışmalar ülkemizde geçte olsa netice buluyor. Bu ve benzeri projeleri hayata geçirmek önemli." diye konuştu.

"Altın kural dayanışma ve birbirimizi tanımaktır"

Türk denizciliğini iyi günlerin beklediğini dile getiren Çakır, sözlerini şu ifadelerle tamamladı: "Denizciliğimiz 2020 ve sonrası çok farklı bir sürece girdi. Düşük sülfürlü yakıt kuralın getireceği sorunlar, teknolojik gelişmeler bir de üstüne ticaret savaşları ülkeleri zorlayacak bir süreç. Bu süreçleri az hasarla atlamanın yolu öncelikle her firma çalışanın hazırlıklı olması. İkinci altın kural ise; dayanışma içinde olmamız yani özellikle navlun piyasalarında kendi üyelerimiz arasında çok sıkı bir bilgi paylaşımı ve dayanışma göstermemiz lazım ki; bu yapılan yatırımların geri dönüşü olsun, yeni yatırımlar yapılsın, filolar yenilenebilsin ve Türk denizciliği dünya denizciliğinden yeterli payı alabilsin. Altın kural dayanışmadır ve birbirimizi tanımaktır. Bunları yaptığımız sürece denizciliğimizin geleceği parlak olacaktır. DTO, KOSDER ve diğer Sivil Toplum Kuruluşları olarak hepimize sorumluluk düşüyor. Bu anlayışla çalışmalar yapıyoruz. Sizlerin de desteğiyle inşallah güzel neticeler alacağız."

Salih Zeki Çakır'ın konuşmasından sonra organizasyon akşam yemeği ve boğaz turu ile sona erdi.



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](#) /turkiyepetrolleri

USTA BİR DOKUNUS



LUPUS
MADENİ YAĞLAR



**SON TEKNOLOJİ İLE ÜRETİLEN
LUPUS MARİNE YAĞLARI,
YÜKSEK KALİTE VE PERFORMANSI BİR ARAYA GETİREN
ÜRÜN PORTFÖYÜ İLE ROTANIZDA SIZE 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



Erhan Göçmen

Gemi Kiralama Müdürü - Senior Broker

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.

**“Kimsenin lütfuna olma talip,
Bedeli cevher-i hürriyettir.”**

Piyasa ve rekabet... Günümüz ticari hayatının temellerini oluşturan bu iki kavram, günlük iş rutininin de ana hatlarını oluşturuyor. Naçizane birer oyuncusu ve yapıcısı olduğumuz koster navlun piyasalarında artık her günün hikayesi bir öncekinden ve bir sonrakinden oldukça farklı; üstelik her yeni güne bir öncekine olduğundan daha hazırlıklı, bir önceki gün olduğumuzdan daha sağlam başlamak mecburiyeti var. Zira rekabet artık daha keskin, daha çok can yakıcı.

Tarihsel süreç içerisinde sektörümüzde telefonda telekse, telekten faksa, fakstan e-posta'ya ve nihayet anlık mesaj uygulamalarına evrilen iletişim araçlarımız "hız"ın ne kadar belirleyici, yenilikçiliğin ne kadar elzem olduğunun göstergeleri. Armatör ve kiracının ihtiyaçları doğrultusunda bir araya geldikleri piyasada oyunun uygulayıcıları da kiralama departmanı profesyonelleri ve brokerler... İletişim araçlarını nasıl kullandığınız, hızınız ve sahip olduğunuz enformasyon ile donanım rekabette ne kadar öncü olacağınızın belirleyicilerinden bazıları. Keşke belirleyiciler sadece bunlardan ibaret olsaydı. Sektörümüzde olduğu gibi neredeyse bütün ticari faaliyetlerde artık daha kompleks enstrümanlar ve faktörler en az yukarıda sayılanlar kadar etkili. Bunlar arasında belki de en dikkat çekici olanı "insan ilişkileri".

Hemen her şey dijitalleşip hızlansa da "insan faktörü" hala belirleyicilikte en etkin unsurlardan biri. Armatör, kiracı, broker ve kiralama profesyonellerinin her biri inisiyatif alma ve/veya karar verme pozisyonunda olan "gerçek kişiler". Onların fikirleri, alacakları inisiyatif ve kararlar belirleyici. Bunlar arasında brokerlerin pozisyonları diğerlerinden biraz daha farklı elbette.

Brokerlerin "aracılık" etme pozisyonunun zaman içinde biraz değişmiş olduğunu kabul etmek gerekiyor. Bu değişimin uzun süredir hakim olan navlun piyasaları koşulları (kiracı piyasası) baskısıyla bir evrimleşme olduğu da söylenebilir. Bu evrimleşmenin de armatör ve gemi işletmecileri aleyhine olduğu... Piyasa ve rekabet baskısı altındaki brokerlerin artık "aracılık" etmekten ziyade bir tarafa "angaje" olmak eğiliminde olduğunu, hatta ve hatta angaje olduğunu, angaje olunan tarafın da, hiç kuşkusuz, kiracı tarafı olduğunu söylemek çok da yanlış olmaz. Aracılık müessesesini hem etik hem de profesyonel kurallar ve teamüller içerisinde yaşatmaya çalışan, aracılık prensiplerine hala bağlı brokerleri tenzih ediyoruz elbette. Ancak, yukarıdaki satırlarda sözü edilen angajmanın rekabete bir ölçüde haksızlık bulaştırdığını da tespit etmek gerekiyor. Hatta iş çoğu zaman öyle bir noktaya geliyor ki; bir

tekil kiracı birden fazla broker ile çalışmak suretiyle oluşturduğu panel sistemi içinde sadece armatörleri değil, panel brokerlerini de rekabet içeresine sokarak sağlayacağı faydaya (en uygun gemi / en düşük navlun) en kestirme yoldan varmayı, üstelik bunu en sancısız şekilde yapmayı, başarıyor. İlk bakışta bu süreç rekabetin özüne uygun görünse de rekabetin de prensiplerinin olması gerektiğinin, manipülasyonun bu prensiplerden biri olmadığını, bu prensiplerin göz ardı edilmesinin rekabet ortamını tümenden ortadan kaldırdığının farkında olmak gerekiyor. Prensipleri olmayan bir rekabet(!) ortamı daha iyi olanın kazandığı bir karşılaşma değil, "kurdun kuzuya kırdırıldığı" bir temsil sahnesine benziyor daha çok.

Bu yazının amacı piyasa içerisinde bir soruna çözüm üretmek değil. Piyasanın kendi sorunlarını çözmek gibi bir kudreti de var zaten. Ancak aracılık ve angajman arasındaki farkın fark edilmesi; aracı olan ile angaje olanın birbirinden ayrılması, bu farkındalığın oluşturulması önemli. Piyasanın yaşaması için bu şart. Aracılık titri altında göstereceğiniz angajman performansı sizi bu müessesede içerisindeki rakiplerinizin önüne taşıyabilir; lütfuna talip olduklarınızı memnun edebilir; ancak bunun, önünde sonunda bir bedeli vardır.

Yeni dönemin eşliğinde...

Bir önceki sayıda (Eylül ayı sonrası) koster armatör ve işletmecilerinin elinde umuda dair çok fazla bir şey kalmadığını, içi verilerle doldurulmamış bir mevsimsellik umudunun da çok uzun süreli olmayacağını dile getirmiştik. Haklı çıkmanın derin üzüntüsünü yaşadığımız ve 2019 yılının son günlerini yaşadığımız şu günlerde 2019 yılını koster navlun piyasaları için çoktan "kayıp sene" olarak kaydetmiş bulunuyoruz.

ISTFIX (www.istfix.com) verilerine göre 52. Haftalar itibari ile 2-4k DWT segmentinde geçen yıla nazaran günlük kira kaybı yaklaşık %28; 4-6k / 6-8k ve 8-12k segmentlerinde ise

yaklaşık % 26. Bu son yıllarda görülen en keskin düşüş. Üstelik yıl sonuna yaklaştıkça navlun seviyelerinin yukarı yönlü trend göstermesi halinde de bu sene kırıldığını gözlemliyoruz. Bu yeni yıla yönelik beklentileri de zayıflatacak bir durum. Bu yeni halin, yeni inşa koster sayısının neredeyse yok denecek kadar az olduğu bir döneme dair olduğunu da belirtelim. 2019 yılının son haftalarına girdiğimiz şu günlerde 1 Ocak 2020 itibari ile yürürlüğe girecek düşük sülfürlü yakıt uygulamalarının da fazladan bir baskı unsuru oluşturduğunu, artan talebe bağlı olarak düşük sülfürlü "fuel oil" ve "marine gas oil" fiyatlarının çok kısa sürede fahiş artışlar gösterdiğini, bunun da navlun piyasalarının sadece bugününe değil yarınina da etki ede-

ceğini söylemek kehanet olmaz. Artan konteynerizasyon talebi, değişen birim tonaj ihtiyacı, kırılgan ekonomik gidişat, dünya üzerinde yeniden hakimiyetini hissettirmeye başlayan korumacılık... Ajandamızdaki notlar ve veriler yeni yılın en azından ilk periyodu için çok umut verici değil.

Hiç kuşku yok ki, yeni bir piyasanın, yeni dinamiklerin geçerli olacağı bir arenanın arifesindeyiz. Dönüşüm, değişim, yenilikçilik ve adaptasyonun gündelik hayatımızda her zamankinden daha fazla yer kaplayacağı bir döneme giriyoruz. Her yeni dönemin beraberinde fırsatları da getirdiğini unutmamak gerekiyor.

Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun.





Faruk Emre Yıldırım
Orebulk Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı

Brexit ve Denizcilik Sektörüne Etkileri

Gün geçmiyor ki hayatımıza yeni bir kelime girmesin. Sosyal medyada, televizyonda veyahut gazetelerde sık sık karşımıza çıkan Brexit, mevcut Avrupa Birliği sisteminin içinde tam üye olmasak da, Birleşik Krallık ile aramızda millerce mesafe de olsa günlük yaşamımızın sahip olduğu lügatte kendine bir yer edindi. Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği'nden ayrılması, kısaca Brexit olarak tanımlanıyor. İngiltere, 23 Haziran 2016'da yapılan referandumla AB'den ayrılma kararı almıştı ama İngiltere tarihinde bu referandum aslında bir ilk değildi. Çeyrek asırdan uzun bir zaman önce de Avrupa Ekonomik Topluluğu'ndan ayrılmayı düşünen seslerin yükselmesin sonrasında ilk referandum 1975 yılında yapıldı lakin seçmenlerin % 67'si üyeliğin devam etmesi yönünde oy kullandı. 2016'da bir kez daha referanduma gidildi. Aynı iyimser seçmen kitlesinin olmaması sonrasında seçmenlerin % 52'si Avrupa Birliği'nden çıkılması yönünde oy verdi. O tarihte, Birleşik Krallık Başbakanı David Cameron istifa etti. İngiliz Sterlini diğer para birimleri karşısında değer kaybına uğradı, bir şekilde sömürge bağı devam eden ülkelerin para birimlerini de (Avustralya Doları, Hindistan Rupee'si gibi) olumsuz olarak etkiledi. Avrupa, Amerika ve Hint Borsalarında düşüşler yaşandı ve yüzde 12'ye varan hisse kayıpları oldu. Avam bir tabir kullanmak istemiyorum ama en basit ve kibar şekliyle, küçük tartışmaların yaşandığı bir evliliğin, aile içi çekişmelerin ve parano-

yanın sonrasında tamamıyla oluşan huzursuz ortamda son bulması gibi bir sonuç Brexit. Kavgalı tarafların bir türlü boşanamaması ve boşanma davası sürerken evlilik süresince edinilen malların ve hakların mevcut paranoya sonucu konuşulamaması ve pay edilememesi durumu.

İngiltere'de 12 Aralık'ta yapılan ve Başbakan Boris Johnson liderliğindeki Muhafazakar Parti'nin kazandığı seçimlerin ardından, Brexit yasa tasarısı Avam Kamarası'nda büyük bir oy

farkıyla kabul edildi. Bu yasa tasarısı Avam Kamarası'nda bir süre daha değişikliğe açık olarak bekletildikten sonra Lordlar Kamarası'na gönderilecek. Önümüzdeki Noel tatilinden döndükten sonra vekiller 7, 8 ve 9 Ocak'ta onayladıkları yasa tasarısı üzerindeki değişiklik tekliflerini görüşecek ama Başbakan Johnson'ın Avrupa Birliği ile vardığı Brexit Anlaşması uyarınca İngiltere 31 Ocak'ta AB'den ayrılacak fakat Avrupa Birliği ve İngiltere bundan sonraki ilişkilerini düzenleyecek kapsamlı bir anlaşma yapmaya çalı-



şacak ve bu süreçte İngiltere'nin Avrupa Birliği içindeki hakları ve yükümlülükleri büyük oranda aynı kalacak. Bu anlaşma sağlansa da 2020 sonuna kadar bir çözüm bulunma zorunluluğu var çünkü Avam Kamarası'nda kabul edilen yasa, bu sürecin ertelenmesini yasaklıyor ve gelecekte bu sürenin ertelenmesi gerekirse, bu yasa da değişiklik yapacak yeni bir yasanın kabul edilmesi gerekecek fakat daha önceki hükümetler Avrupa Birliği ile olan Brexit anlaşmalarını Parlamento'dan geçiremediği için istifa etmişti. 31 Ocak 2020 tarihine gün be gün ilerlerken bir şekilde İngiltere ve Avrupa Birliği ile bağı, ilişkisi olan devletler, ekonomik yapılar ve ilişkili sektörler hala belirsizliğin çözülmesi umuduna bel bağlamış durumdadır.

"Brexit'in etkileyeceği sektörlerden biri de şüphesiz denizcilik sektörüdür"

Denizcilik sektörü için özel önem taşıyan İngiltere yasaları bir şekilde direkt ve dolaylı olarak Brexit'ten etkilenenler. Denizcilik endüstrisi için özel önem taşıyan yasalar genel hatlarıyla; ticaret, sigorta, çevre düzenlemeleri, uluslararası yaptırımlar, sözleşme şartları, rekabet hukuku, istihdam, uyuşmazlıkların çözümü ve Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkelerle yapılan ticaret anlaşmaları ile ilgili kanunlardır. Mevcutta Avrupa Birliği kurumlarının oluşturduğu yasalar İngiltere ulusal hukukuna otomatik olarak yönetmelikler gibi dahil ediliyordu veya Parlamento'da görüşülerek yasalaşıyordu. Hatta Avrupa mahkemelerinin kararları bile birlik üyeleri içinde bir bağlayıcılık oluşturuyor, İngiltere'de görülen mahkeme kararlarını bile etkiliyordu. Avrupa Birliği kurumları bu yasaları oluştururken tüm Avrupa Birliği çapında uyumlulaştırılmış kurallar oluşturmayı amaçlıyorlardı. Mevcut Avrupa Birliği'nin deniz ticareti, gümrük mevzuatları, denizlerden ve gemilerden kaynaklanan kirlilik gibi belirlediği hedeflere ulaşmak için ulusal yasaları birlik çerçevesinde oluşturarak mevcut üyelerin bir ahenk ile birlikte hareket etmesi sağlanırken birlikten ayrılan İngiltere direkt olarak etkileşimde bulunduğu kıta Avrupa'sının mevcut hukuksal ahengini bozabilir.

Avrupa Birliği rekabet kanunu, üye devletler arasındaki ticareti etkileyen anlaşmalar ve mevcut piyasa şartları içinde yer alan şirketler için geçer-

lidir. Avrupa Birliği komisyonu şirket birleşmelerini inceleyerek kartel oluşmasını engellemeye çalışırlar ve rekabet yasasını uygulamak için birincil yetkiye sahiptir. Bir ticari anlaşmanın veya piyasa davranışının etkilerinin tek bir üye devletle sınırlı olduğu durumlarda, ulusal yasalar geçerlidir. Brexit sonrasında büyük olasılıkla İngiltere ile ticareti bulunan (tüm Avrupa Birliği Ülkeleri oluyor) geri kalan 27 üye devletin İngiltere ile ayrı bir rekabet rejimine başlaması ve ulusal kanunlarla bunları şekillendirmesi gerekecek. Birbirlerine paralel kanunların olduğu üye ülkeler ve İngiltere arasında ikili izinler ve istisnalar arasında ülkeler bazında farklılık oluşacak ve muhtemelen hem İngiltere hem de Avrupa Birliği rekabet kurallarına uymanın daha karmaşık ve külfetli olacağı bir ortam oluşacak.

Çok uluslu şirketlerin ve denizcilik firmalarının Avrupa Birliği'nin tüm üyelerini içine alan bir şekilde Brexit öncesinde yapılmış bazı taşıma sözleşmelerinde gerekli maddeler (clauses) olmadığından ve mevcut sözleşmelerde Birleşik Krallık'ı içeren bir Avrupa Birliği'nin varlığını varsayacak şekilde taslak haline getirildiğinden ya da spesifik olarak ne olduğunu tanımlamaksızın Avrupa Birliği'ne atıfta bulunduysa, bu tür sözleşmeler sözleşmenin anlamı veya iddiasıyla ilgili anlaşmazlıklara yol açabilir. Brexit meydana gelirse, mevcut sözleşmenin yenilenmesi durumunda tekrar müzakere şartları ortaya çıkabilir. Gümrük ve rekabet kanunundaki olası değişiklikler yüzünden sözleşmelerde maddi değişikliklere gidilebilir. Brexit sonrasında olabilecek ticari uyuşmazlıklarda mahkemenin Avrupa Birliği tanımı orijinalden farklı olduğundan hukuksal sorunlar çıkabilir.

İngiltere Mahkemeleri'nin, Avrupa Birliği içinde taraflar arasında (hem sözleşmeli hem de yersiz/usulsüz hak talepleri için) ortaya çıkan uyuşmazlıkların çoğunluğuna ilişkin yargı yetkisini ve uygulanacak kanunu belirlediği kurallar şu anda Avrupa Birliği Düzenlemeleri tarafından belirlenmektedir. Ayrıca, birden fazla Avrupa Birliği üye ülkesinin mahkemelerinde paralel yargılamalar, bu işlemlerin aynı ya da ilgili konuları içerdiği durumlarda yasaklanmıştır; bu da, bir davalının iki ayrı Avrupa Birliği ülkesinde aynı uyuşmazlık ile ilgili olarak dava edilmesine karşı

korunduğu anlamına gelir. Taraflar ayrıca yargıların Avrupa Birliği sınırları boyunca uygulanabilme kolaylığından da yararlanmaktadır. İngiltere Avrupa Birliği'nden çekilirse, mevcut mahkemeleri artık bunu başaran Avrupa Birliği Düzenlemelerine bağlı olmayabilir. Brexit durumunda, İngiltere'nin yürürlükteki yasa ve yargı yetkisine geçerli Avrupa Birliği kuralları ile benzer kurallar uygulamaya devam edip etmeyeceği veya Avrupa Birliği dışındaki ülkelerdeki şirketlerle ilgili uyuşmazlıklarla ilgili olarak mevcut benimseme benzer bir sistemin uygulanıp uygulanmayacağı bilinmemektedir. Bir anlaşmazlık ortaya çıktığında şirketler farklı yasal sistemlere maruz kalabilirler.

İngiltere'deki iş kanununun önemli bir kısmı, örnek vermek gerekirse; Çalışma Saati Talimatnamesi gibi Avrupa Birliği kurallarına dayanmaktadır. Brexit durumunda, iş kanununun herhangi bir yönünü yeniden tasarlamak İngiltere'ye açık olacaktır. İngiltere, Avrupa Birliği'nde çalışan İngiltere vatandaşlarının ve İngiltere'de çalışan Avrupa Birliği vatandaşlarının ikamet ve istihdamı ile ilgili uygun düzenlemeleri müzakere etmek zorundadır. Hem denizde hem de deniz taşımacılığı sektöründe önemli sayıda uluslararası çalışanı göz önüne alındığında, İngiltere iş kanununda yapılacak olası değişikliklerin bu sebeplerden dolayı önemli bir etkisi olabilir. İngiltere'de ve Avrupa Birliği'nin geri kalanında denizcilik operasyonları olan denizcilik işletmecileri için, İngiltere, Brexit öncesi Avrupa Birliği istihdam yasasını değişiklik yapmadan uygulamaya devam etmeyi seçmedikçe (seçme ihtimali gözüküyor), Avrupa'daki denizcilik şirketlerinin birbirinden ayrı ve birbirini tamamlayıcı unsurlar içermeyen iş ve işçi istihdam kanunlarıyla baş etmesi gerekecektir. (liman ve hizmet sektöründe çalışanlar için)

Tabii ki, Birleşik Krallık'ın asıl güç merkezi olan finansal hizmetler sektörü "passporting" gibi konular için oldukça endişeli. Birleşik Krallık hem Avrupa hem de küresel finansal hizmetler endüstrisi (toptan piyasası, fon yönetimi endüstrisi ve kurumsal sigorta piyasaları gibi) için, Londra'dan Avrupa piyasalarına ya da Avrupa'dan Londra piyasasına erişim gibi birçok etkinin görülebileceği bir üs/ merkez işlevinde. Birleşik Krallık Avrupa'dan ayrılmadan önce bazı iş anlaşmaları yapılmazsa, hizmet ve piyasa erişimi devamlılığında sorunlar oluşacak. Bu

da finansal istikrarın durumdan etkilenip etkilenmeyeceği ve ürünlere erişimin azalmasının Avrupa piyasalarında aksamalara ve potansiyel olarak küresel piyasalar üzerinde bir darbeye sebep olup olmayacağı sorusunu gündeme getiriyor. Birleşik Krallık "passporting" haklarını, yani fiziksel olarak her ülkede bulunmaya gerek kalmadan AB genelinde finansal hizmet satabilme ayrıcalığını kaybederse; Londra'dan Frankfurt, Paris ve Dublin gibi diğer merkezlere bazı iş hareketlerinin gerçekleşme ihtimali gündeme gelebilir. Bu karmaşık bir süreç ve görüldüğü kadar kolay değil. Londra'nın sunduğu avantajlar sadece Avrupa Birliği üyeliği ile ilgili değil, aynı zamanda Londra'nın, Londra'daki hizmetlerin birbirine bağlılığının ve insan gündeminin toplu etkisini de kapsıyor. Mesela Avrupa Birliği'ndeki herhangi bir sigorta şirketi otomatik olarak diğer üye ülkelerde çalışma hakkına sahiptir. Bu çalışma hakkı genelde yük ve taşıma sigortalarında karşımıza çıkmaktadır. Örneğin Alman sigorta şirketlerinin İngiltere'de sigorta yapabileceği ve Londra sigortacılarının Almanya'da (ve diğer tüm AB ülkelerinde) yük ve taşıma sigortası yapabileceği anlamına gelir. Bu "passporting" haklarıyla sigorta şirketleri rekabetçi olabilmektedirler fakat mevcut bir Brexit durumunda sigorta havuzlarının büyük çoğunluğunun bulunduğu Londra'nın kıta Avrupa'sındaki sigorta şirketlerinden "passporting" hakkını kaybetmesi sonrasında kopması muhtemeldir ve bu da sigorta fiyatlandırmasına etki edebilir.

Bir Avrupa Birliği üyesi olarak İngiltere, Avrupa Birliği tarafından uygulanan yaptırımlar rejimine (sanctions) taraftır ve bu nedenle bunlara uymak zorundadır. Bu yaptırımlar şu anda Rusya, Kuzey Kore, Belarus, İran, Suriye ve Yemen gibi devletlerdir. Brexit sonrasında İngiltere'nin aynı Avrupa Birliği Mevzuatını uygulayıp uygulamayacağı, daha sert ya da yumuşak yaptırım kararları alıp almayacağı bilinmemektedir. Bugünlerde yeniden gündemi meşgul eden Libya'ya karşı İngiltere'nin tavrının Avrupa Birliği ile ortak şekilde olmama ihtimali de vardır.

Avrupa Birliği hukuku uyarınca, Birlik içindeki ticaret, Üye devletler arasında olduğu gibi serbestleştirilir, mal ve hizmetlerin Avrupa Birliği içinde gümrük engelleri veya tarifeleri olmadan alınıp satılmasına izin verilir. Buna

ek olarak, Avrupa Birliği vatandaşları serbestçe hareket edebilir, kendilerini ticari olarak veya yerleşik olarak sistem içinde yer aldırarak kısıtlama olmaksızın ticaret yapabilir. Avrupa Birliği üyeliği bu nedenle İngiltere'deki işletmelere Avrupa Birliği içindeki "Tek Pazar" a erişim imkanı vermektedir. Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkelerle yapılan dış ticaret konusunda, Avrupa Birliği, bu ülkelerdeki Avrupa Birliği mal ve hizmetlerine tercihli erişimin yanı sıra gümrük veya tarifeleri azaltmaya veya ortadan kaldırmaya izin veren çok çeşitli ikili ve çok taraflı ticaret anlaşmalarından yararlanmaktadır.

İngiltere'nin bir Avrupa Birliği Üye Devleti olmaktan çıkması halinde, İngiltere'deki işletmeler artık İngiltere ile Avrupa Birliği arasında ikili bir anlaşma olmaksızın Avrupa Birliği iç ticaret erişiminden yararlanamayacaklardır. Avrupa Birliği'nin ortak bir devleti olarak Avrupa Ekonomik Bölgesine (European Economic Area "EEA") üye olmak mümkün olmakla birlikte, İngiltere'nin bunu yapmaya mı yoksa tamamen yeni bir serbest ticaret veya ortaklık anlaşması mı yapmaya çalışacağı açık değildir. Mevcutta İngiltere'de ve aynı zamanda Avrupa Birliği'nin geri kalanında faaliyette bulunan firmalar, mevcut uyumlaştırılmış Avrupa Birliği sistemine uymak yerine hem Avrupa Birliği hem de Birleşik Krallık ticaret yasalarına uymakla yükümlü olacaklardır.

İngiliz işletmeleri, Avrupa Birliği'nin diğer ülkelerle yaptığı ikili ve çok taraflı dış ticaret anlaşmaları ağından

da yararlanamaz hale geleceklerdir. İngiltere bu ülkelerle kendi bireysel ticaret anlaşmalarını müzakere etmek zorunda kalacaktır. İngiltere'nin mal ve hizmetlerini ihraç etmesi şu ankinden daha karmaşık bir süreç haline gelecek ve İngiltere'nin Avrupa Birliği dışı bir devlet olarak kendi bireysel ticaret anlaşmaları için müzakereleri uzun bir süre alabileceğinden genel bir belirsizlik hakim olabilir.

Dünyanın en büyük konteyner şirketleri İngiltere menşeli olmadığından feeder görevi gören gemilerin ve bu gemileri işleten operatörlerin İngiltere limanlarına Brexit sonrasında yaşanan sorunlar yüzünden taleplerinin ve bakış açılarının nasıl olacağı tam bir muamma. Kısa vadede, Birleşik Krallık'taki ve dışındaki taşımaların hacminde durgunluk olacağına inanılmaktadır. Bu durum, İngiltere kendini küresel pazarda yeniden kurduğu için beklenebilir. Ticaret hacmindeki bu göreceli azalmaya sebep olan en büyük etken yukarıda da belirttiğimiz İngiltere'nin ticaret anlaşmalarının istikrarsızlığı ve belirsizliğidir. Bununla birlikte, yeni ticaret anlaşmaları yapmak her zaman kötü bir şey değildir ve aslında daha uygun şartların oluşmasına yol açabilirler.

Uluslararası nakliye ve lojistikte her zaman olduğu gibi, gümrükler mevcut ticari ürünlerin teslimatının hızını belirler ve Brexit bu hızı tehdit edebilir. Brexit ile artan bürokrasinin ortaya çıkması mümkündür. Burada artan maliyet ve azalan verimlilik sonrasında birim nakliye/ürün maliyetlerinde kesin olarak artış beklenmektedir.



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.

Deniz Kirliliği ile İlgili Para Cezalarının Koruma ve Tanzim (P&I) Sigortalarına Yansımaları

Caydırıcı olmayan düşük para cezaları deniz ve çevre kirliliği durdurması mümkün gözüküyor. Küresel ısınmayı azaltmak ve deniz kirliliğini önlemek amaçlı ülkelerin ağır para ceza uygulamalarına gitmeleri kabul edilebilir ve desteklenecek bir durumdur. Armatör ve işletmecilerimiz, çevre ve deniz kirliliği önleme amacıyla üst düzey tedbirler almakta ve gemi adamlarına bu yönde eğitim vermektedirler.

Türk karasularında çevre kirliliğini engelleme amacıyla; 2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2019/1) 2019 yılından itibaren geçerli olmak üzere yürürlüğe girmiştir. Bu uygulama ile 2019 yılında bir önceki yıla nazaran cezalar yaklaşık 14-15 kat artmıştır. Cezalardaki bu büyük artışın Koruma ve Tazmin (P&I) sigortası sunan tüm sigortacılar orta vadede, armatörlerimiz ise uzun vadede etkisi ağır olacaktır. Son iki yılın kıyaslamasını yaptığımızda; 2018 tarihinde katsayı 97.20 TL iken, son artış ile beraber 2019 yılında rakam 1.483,60 TL ulaşmıştır.

Uygulanmakta olan para cezaları kirliliğin nevi ve geminin grostonu dikkate alınmak suretiyle hesaplanmaktadır. Dolayısıyla ceza miktarlarında oldukça büyük dengesizlik yaşanmaktadır. Örneğin; güverteden yağmurla beraber akan paslı su ya da balast tankından basılan çamurlu su ile yakıt tankından kaçan ağır yakıt veya yağ aynı şekilde değerlendirilmekte, ayrıca 10 litre ya da 10 ton olması veya 10 dakika ile 10 saat kirli su basıl-

ması arasında hesaplamada bir fark yapılmaksızın, geminin grostonu üzerinden hesaplanarak ceza uygulanmaktadır.

P&I sigortacıları ve havuz kulüpleri olarak daha önceden deniz kirliliği için 20-30 bin dolar ceza ödenirken, 2019 yılından itibaren bu meblağ 200 bin dolara kadar yükselmektedir. Bu nedenle sigortalıların hasar kayıtları da bir önceki ceza uygulamasında yüzde 30-yüzde 40'iken yeni uygulamaya göre yüzde 200-yüzde 300'lere çıkabilmektedir. Hasarın ciddi seviyelere ulaşması durumunda ise mevcut sigorta şirketi; ya yüksek hasar kaydı nedeniyle ciddi bir prim artışı ile yenileme yapmak veya sigortayı yenilememeyi çözüm olarak öne sürebilmektedir. Poliçenin mevcut sigorta şirketi ile devam etmemesi halinde ise; yeni bir sigorta şirketi/şirketleri teklif sunabilmek için, gemi veya filo ile ilgili son beş yılın hasar kaydına göre hareket edeceklerinden, armatörün mevcut sigorta şirketinden aldığı tekliften farklı bir teklif alması pek olağan değildir.

Daralan ve gittikçe konsolide olan sabit prim P&I piyasası ve havuz kulüplerinin son bir yıl içinde yüksek rakamlarda hasar ödemeleri mevcuttur. Sigortacıların mevcut müşteri yenilemelerinde ve yeni müşterileri kabullerinde daha hassas ve seçici olacağı bir dönemi yaşıyoruz ve yaşayacağız. Türkiye karasularında deniz kirliliği yaşayan armatörlerimizin gemileri için sigortacıların yenileme tekliflerini

prim ve muafiyetlerde ciddi artışlar ile sunacaklarını tahmin etmekteyiz. Kaldı ki, sabit prim uygulayan bir sigorta şirketi, Türkiye karasularında vuku bulabilecek deniz kirliliği olayları için diğer ülkelere nazaran iki misli muafiyeti zaten talep etmektedir.

Bu uygulamayı da son bir yıl içinde uygulanan cezaların on beş kat artması ve 2020 yılı içinde tekrar bir artış ile karşılaşılacakları hususunda bir garantinin olmamasından kaynaklandığı şeklinde görüş beyan etmektedirler. Cezaların bu şekilde artışı ilerde diğer sigorta şirketlerinin de aynı değerlendirmeyi yapmalarına neden olabilecektir. Meslektaşlarımız hatırlayacaklardır, şimdileri P&I poliçesi yazmayı bırakan sabit prim uygulayan iki sigorta şirketi geçmişte, İspanya, Türkiye ve Ukrayna için ayrı muafiyet uygulamaktaydı.

Diğer bir husus ise; sigorta şirketlerinin hasar departmanları deniz kirliliğinin meydana gelişinin nedenlerini daha titiz bir şekilde araştırarak olmalarıdır. Şayet kirlilik; bir kaza (accidental) nedeniyle meydana gelmiş ise bu olay sigorta teminatına girmemekte ve sonuçta armatörlerimize ciddi bir mağduriyet yaşatacaktır.

Bu vesileyle yeni yılınızı kutlar sağlık, mutluluk, huzur ve birlik ve beraberlik içinde geçirmemizi dilerim.

“Hatıraların, tecrübelerin ve bilgi birikimlerinin yazılı hale getirilmesi gelecek nesillere aktarılması adına büyük önem taşıyor.”

Kapt. Ömer Asmalı

Gemi Kurtarma Uzmanı

Hassas dengeler üzerine kurulmuş denizcilik sektörü, içerisinde her aşaması dikkatle takip edilmesi ve ele alınması gereken unsurları barındırıyor. Bu unsurların en önemlilerinden birisi olan gemi kurtarma, tecrübenin ve uzmanlığın sahada işlevsel hale geldiği faaliyetlerin başında geliyor. Bizler de; 38 yıllık mesleki tecrübesini denizlere yansıtmakla kalmayan, aynı zamanda sektöre “Gemi Kurtarma Operasyonları ve Kriz Yönetimi” eserini kazandıran Kaptan Ömer Asmalı ile kitabını ve Türk denizciliğini konuştuk.

Kısaca kendinizden bahseder misiniz?

1958 yılında Rize'nin Pazar ilçesinde doğdum. İlköğrenim ve lise eğitimimden sonra eski adıyla Yüksek Denizcilik Okulu olan şimdiki adıyla ise İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi'nden 1981'de mezun oldum. Mezuniyetimin akabinde DB Deniz Nakliyat çatısı altında 1981-1986 yılları arasında zabitan olarak çeşitli görevlerde sektöre hizmet ettim. Evliliğimden sonra karaya geçmeye karar verdim ve şu anda da çatısı altında bulunduğum Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde kaptan olarak görev yapmaya başladım. Ancak gemi kaptanlığının yanı sıra eğitimliğe de merakım vardı. 18 yıl Beykoz Denizcilik Meslek Lisesi'nde öğretmenlik yaptım. 2006-2017 yılları arasında İTÜ Denizcilik Fakültesi'nde Öğretim Görevlisi olarak bulundum. Gene uzun zaman zarfında İstanbul Deniz Bilimleri Enstitüsü'nde Yüksek Lisans öğrencilerine, deniz kazaları ve deniz kirliliği üzerine dersler verdim.

Yazmaya olan merakınız nasıl başladı? Bir gemi kaptanı olarak sizi yazmaya iten sebepler neler?

Aslında eğitimlik maceram üniversite mezuniyetimin öncesine dayanıyor.



1980 yılında babamın da gemi kaptanı olmasının avantajıyla, kıyı kaptanlığı ehliyetli römorkör kaptanlarına yakın yol kaptanlığı dersleri vermiştim. “Eğitmenlik ve öğretmenliğin en önemli vasıflarından bir tanesi de not tutmaya başlamıştım. Yapmış olduğum kurtarma çalışmalarını, kazandığım tecrübeleri ve okuduğum kitaplardan aldığım verileri devamlı not ettim. Tabii ki, bu notları hazırlarken büyük bir bilgi birikimi oluştu. Ancak şunu da belirtmekte fayda var; kaydettiğim bu bilgileri belki günün birinde kullanırım düşüncesiyle değil, ileriki dönemlerde meslektaşlarıma aktarma niyetiyle muhafaza ettim.

16 yıllık kurtarma gemisi kaptanlığından sonra kendi personelimize STCW sertifikasyon eğitimleri vermek için kara görevine atandım. Eğitimlerin bitiminden sonra kurtarma uzmanlığına

atanmam uzunca bir süre bu görevlerde olacağım anlamına geliyordu. 33 senelik gemi kurtarma tecrübesine sahip olmakla beraber, ortalama 300 kurtarma operasyonunda bulundum. Bu durum bana; hem dünya genelinde hem de ülkemizde dikkate değer ve elde edilmesi zor bir tecrübe kazandırdı. Bu tecrübelerin bir şekilde gelecek nesillere aktarılması gerekiyordu. Bu aktarımın en güzel ve kalıcı yolunun kitap yazmak olduğunu düşündüm. Süreç içerisinde kara vazifesinden gemi görevine atandım. Gemi kaptanlığı yapmak aslında bana büyük bir avantaj sağladı ve bu sayede yazmaya daha fazla vakit ayırabildim. Günde 5-6 saatlik bir çalışmayla, yaklaşık 11 ayda “Gemi Kurtarma Operasyonu ve Kriz Yönetimi” kitabımı tamamladım.

Kitabınızı ilk elinize aldığınızda neler hissettiniz?

Yaşanan bu zorlu sürecin ve mesleki kazanımların bir ürünü olan bu kitabı, çocuğum gibi gördüğümü söylersem sanırım yanlış olmaz. Çünkü kitabı ilk elime aldığımda evladı dünyaya gelmiş bir babanın heyecanını hissettim. Akabinde gelecek olan eleştirileri ve tavsiyeleri dikkate almam gerektiğinin farkındaydım. Öyle ki, kitabın bitiminden sonraki son düzeltmeler için kitaba katkı sağlayacağını düşündüğüm akademisyen ve meslek duayenlerine taslak baskıyı gönderdim. Akademisyenlerden ve okurlardan gelen olumlu geri dönüşler şahsımı daha da mutlu etti. Bu görüş ve önerileri de dikkate alarak kitaba son şeklini verdim.

Kitabın adına baktığımızda denizcilik sektörü için hayati önem taşıyan bir konuyu ele aldığınız aşikâr. Bu çerçevede eserin genel hatlarıyla içeriğinden bahsedebilir misiniz?

Geminin kapak sayfasında Simyacı'nın yazarı Paulo Coelho'nun "Gemi limanda güvendedir ama gemiler limanda beklemek için yapılmazlar." sözü bulunuyor. Evet, gemiler limanda güvendedir ama ticari faaliyetler için inşa edilirler. Gemiler, taşıma faaliyetlerini gerçekleştirirken bir takım badireler atlattılar. Kitabın amacı; bu badirelerle nasıl başa çıkılabileceğini ve acil durumlar oluştuğunda geminin bu kötü durumdan nasıl kurtarılacağını, yani kısaca gemi kurtarmanın ne demek olduğunu ele alan bir kitap ortaya çıkarmaktır. Öyle ki; böyle bir kitabın Türkiye'de var olmadığını gördüm. Bununla birlikte, gemi kurtarmanın ne anlama geldiğini tam manasıyla bilen kişilerin sayısının çok az olduğunu fark ettim.

Gemi kurtarma genel olarak; karaya oturan geminin çekilmesi ya da yanan geminin su sıkılarak söndürülmesi olarak biliniyor. İşin aslına baktığımız zaman gemi kurtarma; birçok disiplini içerisinde barındıran bir meslek. Bu disiplin içerisinde gemi inşa, hukuk, çevre ve deniz kirliliği, sigorta ve sağlık vb. boyutlar yer alıyor. Dolayısıyla gemi kurtarma faaliyetleri multi disiplinli bir yapıya sahip olduğu için kitapta bu detayları 18 ayrı bölümde ele aldım. Bu bölümlerin 17'sinde teknik detayların yer aldığı başlıklar, kalan son kısımda ise denizcilerimize faydalı olacağını düşündüğüm anılar bulunuyor. Belki de, 3-4 cilt olarak ele alınması gereken her konuyu tek bir kitapta toplamaya gayret ettim.

Sektörel bilgi birikiminizi ve tecrübe-

nizi başka çalışmalarla Türk denizcilerine aktarmayı düşünüyor musunuz?

İki proje üzerine yoğunlaşmış durumdayım. Bunlardan bir tanesi; tarafıma gelen tavsiyeler doğrultusunda bu kitabı güncellemek ki bu yönde çalışmalarımı başlattım. Bununla birlikte biraz format değişikliği yaparak kitabın İngilizce baskısını da okurlara sunmak planlarım dahilinde.

İkinci olarak da; sektörümüzü tanıyan ve deniz üzerine kısa öyküleri de bulunan yazar bir arkadaşımızla birlikte öykü kitabı hazırlığına başladık. Denizci öykülerini içerecek bu eser, muhtemelen yaz dönemine kadar nihayete erecek ve okurlarımızla buluşacak. Ayrıca çeşitli kurum ve kuruluşlarda eğitim, sunum ve panel gibi sektörel faaliyetlerim de devam ediyor.

Denizde çalışan kişilerin bu tip kitaplar yazması sektör için faydalı olmaz mı? Buradan meslektaşlarınızı kitap yazmaya teşvik etmek için neler söylemek istersiniz?

Hayatım boyunca yaptığım bütün işlerde keşke dememeye çalıştım. Tek bir nokta hariç; 'günlük tutmamak'. Kısa notlar tutmama rağmen detaylı notlar tutmadım. Başta denizciler olmak üzere her insanın en azından günlük tutmasını tavsiye ediyorum. Hatıraların, tecrübelerin ve bilgi birikimlerinin yazılı hale getirilmesi gelecek nesillere aktarılması adına büyük önem taşıyor. Nitekim bu minvalde bulunduğum her platformda meslektaşlarımızın deneyimlerini ve tecrübelerini yazmalarını öneriyorum.

Gelin görün ki, sektörümüzde yazar ve akademisyen maalesef çok fazla çıkmıyor. Bu durumun ekonomik nedenleri olmakla birlikte farklı sebepleri de var.

Bir eğitimci olarak denizcilik eğitiminde gözlemlediğiniz eksiklikler neler?

Naçizane, kendimi 38 yıllık kaptan 39 yıllık eğitimci olarak nitelendiriyorum. Mesleki eğitimin hangi alan olursa olsun iki ayak üzerinde durması gerektiğini düşünüyorum. Bu ayaklardan biri akademik diğeri ise teorik eğitimden oluşmalıdır. Okullarda genelde meslekten ancak deniz tecrübesi az olan akademisyenlerimiz şu anda bu eğitimi veriyorlar. Bu nedenle teorik olarak mesleki tecrübesi yüksek dü-

zeyde olan kişilerin de eğitim kadrolarında yer almalarının eğitim ve öğretim açısından çok yararlı olacağını düşünüyorum. Aynı zamanda çağın gerekliliklerine göre eğitim müfredatının yenilenmesi ve geliştirilmesi gerekiyor. Dolayısıyla günceli yakalamak ve teknolojiye ayak uydurmak büyük önem arz ediyor. Bunun yanında; kariyer günleri, çalıştay, sempozyum ve toplantılarla sektörümüzün önemli isimleriyle denizci öğrencilerimiz bir araya getirilmeli.

İşin öğrencilere bakan kısmında ise en önemli nokta; yapacakları mesleği sevmeleri. Bununla birlikte öğrencilerimizin mutlaka ortaya bir hedef koymaları ve bu yönde mesleki gelişimlerini sürdürmeleri gerekiyor. Seyir dersini verirken öğrencilerimize kısaca şunu derdik; "Rota: A noktasından B noktasına gidilen en emniyetli ve en kısa yoldur." Bu çerçevede eğer öğrenci arkadaşlarımız A noktasından B noktasını görerek ve bilerek hareket ederlerse işleri daha da kolaylaşacaktır. Biran önce denizden karaya geçme düşüncesi ve daha fazla para kazanma hırsı mesleki gelişimi engelleyecektir. Önerim; çalıştığımız meslek ne olursa olsun temel amaç işimizi sevmeli, çok çalışmalı, yenilikleri takip etmeli ve nihai hedefimize ulaşmak için gayret sarf etmeliyiz.



IMO 2020 Deniz Yakıtları İçin Maksimum Kükürt Oranı Kuralları: Genel Bakış ve Arka Plan

Kapt. Hüseyin Avni Şan

Densa Tanker İşletmeciliği
Genel Müdürü

MARPOL 73/78 ek VI maddesi, 19 Mayıs 2005 yılında yürürlüğe giren, Ekim 2008'de ise bu maddeye; Deniz Yakıtı Maksimum Kükürt İçeriğini daha da azaltma kuralı da dahil edildi. IMO, 27 Ekim 2016 tarihinde MARPOL Ek VI maddesini revize ederek 01.01.2020 tarihinde yürürlüğe girmesine karar verdi.

IMO'nun yeni sülfür kuralı; tüm gemilerde kullanılan deniz yakıtlarının, (Ana makine, yardımcı makineler ve kazanlarda kullanılan) sülfür oranları % 0,5'den daha yüksek olmayan bir yakıt kullanılmasını ya da baca gazı yıkama sistemi (Scrubber) kullanarak uyumlu olmayan yakıtları yakmak için scrubber takılmasını öngörmektedir. Bu arada, ECA sınırları içerisinde kalan bölgelerde ise yine 01 Ocak 2015 yılında kabul edilen standartlara uygun olarak Sülfür oranının % 0,1 'den daha yüksek olmayan yakıt kullanılmasına devam edilecektir.

Armatör ve işletmeciler gemilerinin tipine, tonajına ve çalışma bölgelerine göre kendilerine ticari açıdan en uygun olan aşağıdaki seçeneklerden birini tercih ederek gemilerinde (ECA sınırları dışında) uygun yakıtı kullanacaklardır.

- ▶ Uygun bir scrubber ile gemiyi donatmak (Açık Döngü, Kapalı Döngü ya da Hybrid) ve HFO (% 3,5) kullanımı
- ▶ Very Low Sulphur Fuel Oil (% 0.5 VLSFO) kullanımı
- ▶ Ultra-Low Sulphur Fuel Oil (% 0.1



1989 yılında Beykoz Denizcilik Okulu Güverte bölümünden mezun oldu. 1993 yılına kadar çeşitli gemilerde güverte zabıtlığı yaptı. 1999 yılına kadar kaptan olarak kimyevi madde tankerlerinde çalıştı. 2003 yılına kadar tanker firmasında operasyon müdürlüğü yaptı. 2003 yılında Densa Tanker İşletmeciliği Ltd. Şti firmasının kurucu ortakları arasında yer aldı, 2015 yılında firmanın tek ortağı olarak teknik gemi işletmeciliği ve armatörlük yapmaktadır.

ULSFO) kullanımı

- ▶ Marine Gas Oil (% 0.1 MGO) kullanımı
- ▶ Alternatif yakıt olarak LNG kullanımı

Akdeniz, Karadeniz ve Avrupa bölgesinde çalışacak koster tipi gemi sahipleri nasıl bir önlem almalı?

Duruma bölgesel açıdan yaklaşarak koster tipi gemilerde armatör ve işletmecilerin nasıl bir yol izlenmesi gerektiğini incelemek faydalı olacaktır.

Genellikle bu gruba giren gemilerin tonajları 10.000 DWT'e kadar olan kuru yük ve tanker tipi gemileri kapsar. Tonaj itibarı ile bu bölüme giren gemiler için yapılan çalışmalarda; ECA bölgesi dışındaki denizlerde % 3,5 sülfüre kadar deniz yakıtı kullanmak için gemilerde bulundurulması gerekli olan uygun bir scrubber ile gemiyi donatmanın maliyetini kıyaslamak; geminin ticari ömrüne, ana makine, yardımcı makine ve kazanların yakıt tüketim miktarlarına ve sefer bölgesine göre değişmektedir. Bu konu ile ilgili yapılan araştırmalara göre; scrubber sistemini kurduktan sonra % 3,5 HSFO sülfürlü yakıt kullanıldığındaki maliyet ile direkt % 0,5 VLSFO ve hatta % 0,1 MGO kullanma arasındaki

maliyet hesaplandığında scrubber sistemini kurmanın maliyetinin daha yüksek olduğu saptandı. Dolayısı ile bu tonaja sahip gemi armatörleri ve işletmecilerinin aşağıdaki yakıtlardan birini kullanmaya başlaması daha uygundur.

- ▶ Very Low Sulphur Fuel Oil (0.5% VLSFO)
- ▶ Ultra-Low Sulphur Fuel Oil (0.1% ULSFO)
- ▶ Marine Gas Oil (0.1% MGO)

Bu yakıtları yakından incelemek gerekirse; ULSFO ve VLSFO deniz yakıtları, 01.01.2020 tarihinde yürürlüğe girecek olan kurallara uygun olarak üretilmiş yakıtlardır.

Teknik detay olarak bu yakıtların içeriği hakkında bugüne kadar yayımlanmış bilgiler fazlasıyla mevcut. Fakat bu yakıtlardan herhangi birini kullanmadan evvel, bilmemiz gereken en önemli husus aşağıda değindiğimiz yakıt içindeki zenginliklerdir.

- a. Parafin içeriğinden zenginlik (Paraffin-Rich)
- b. Aromatik içeriğinden zenginlik (Polycyclic Aromatic)

Gemimiz için ULSFO ve VLSFO deniz yakıtlarından birini kullanmadan evvel hangi özellikte bir yakıt ile devam edileceğinin kararının verilmesi gerekir. Çünkü bu iki yakıt birbirleri ile karıştığında içerisinde çamurlaşma, balçıklaşma gibi bir duruma sebep

olabileceğine ve bunu çözmek için de ilave katkıları kullanmak gerekebileceğine dikkat çekilmelidir. Henüz kullanıcılardan gelen ve tecrübe edilen net bilgi olmaması nedeniyle bu konuda soru işaretleri bulunmaktadır. Dolayısıyla şimdilik piyasada bu tecrübe oluşmadığı için her ikmalde ve sürekli a ya da b madde içeriğinden zengin yakıtı sürekli satın almak gerekecektir. Gidilen limanlardaki yakıt tedarikçilerinden devamlı aynı ürünü talep etmek ve olmadığında ya da alınmayacağı durumlarda alternatif ikmal noktalarını kollamak veya LSMGO ile devam etmek gerekebilecektir. Bu durumda, a ve b yakıtları arasında değişim yapılmamasını ve hangi ürüne karar verildiyse o ürün ile sürekli devam edilmesi şimdilik tavsiye ediliyor. ARGE'ler ile tüm yakıt tedarik eden üretici firmalar, sürekli olarak bu ürünleri geliştirmekte ve umarım kısa bir süre içerisinde bu konuda detaylı bilgi ve kullanıcı tecrübeleri oluşacaktır.

Elbette yukarıdaki a ve b maddelerindeki parafin ve aromatik zenginliğin dışında, aşağıdaki konulara da göz atmak gerekecektir;

- ▶ Uyumluluk (Compatibility)
- ▶ Kararlılık/kararsızlık (Stability / instability)
- ▶ Düşük Viskozite (Low Viscosity)
- ▶ Soğuk Akış Özelliği (Cold Flow)
- ▶ Sıvı Katalitik Parçalama (Catalytic fines)

- ▶ Parlama sıcaklığı Flash point/
- ▶ Hesaplanmış Karbon Aromatikleşme İndeksi (Calculated Carbon Aromaticity Index) (CCAI)

01.01.2020 tarihinden itibaren gideceğiniz limanda uygun yakıt olan ULSFO ve VLSFO yakıtları bulunamayabilir. IMO bu durumu göz önüne alarak şartları yerine getirildiği takdirde belirli bir süre ile yüksek kükürlü yakıt kullanmasına 'FONAR' (Fuel Oil Non Availability Report) ile birlikte aşağıdaki şekillerde müsaade edilebileceğini belirtmektedir;

- ▶ Uyumlu yakıtın tedarik edilmesi için her türlü çaba gösterilmiş ama bulunamamışsa,
- ▶ Kaptan ya da donatan geminin bulunduğu yerde ve buraya alternatif olabilecek diğer limana yapılacak sefer için gerekli olan yakıtın bulunması için sarf etmiş, çabaları ispat edebilecek bir rapor hazırlamış ve varış yerindeki liman devleti ile bayrak devleti yetkililerine yollamışsa,

Gösterilen çabaların içerisinde, uygun yakıtı alternatif diğer yakıt türlerinin araştırılması da dahildir. FONAR, bir muafiyet belgesi değildir. Düzenlemeye uymayan gemiye karşı bir yaptırım uygulanması söz konusu olduğunda taraf devletler tarafından dikkate alınacak belgedir.

Yukarıda talep edilen bilgiler ışığında ve şu ana kadar bu konunun tecrübesinin oluşmadığı düşünülür ise



FONAR ile ilgili hangi liman devletinin, PSC'lerin ve bayrak devletlerinin nasıl bir karar alacağı, gemilere yaptırım uygulanıp uygulanmayacağı bilinmediğinden, gerekli önlemlerinin önceden alınması ve bu konuya olanak sağlanmaması tasfiyemizdir.

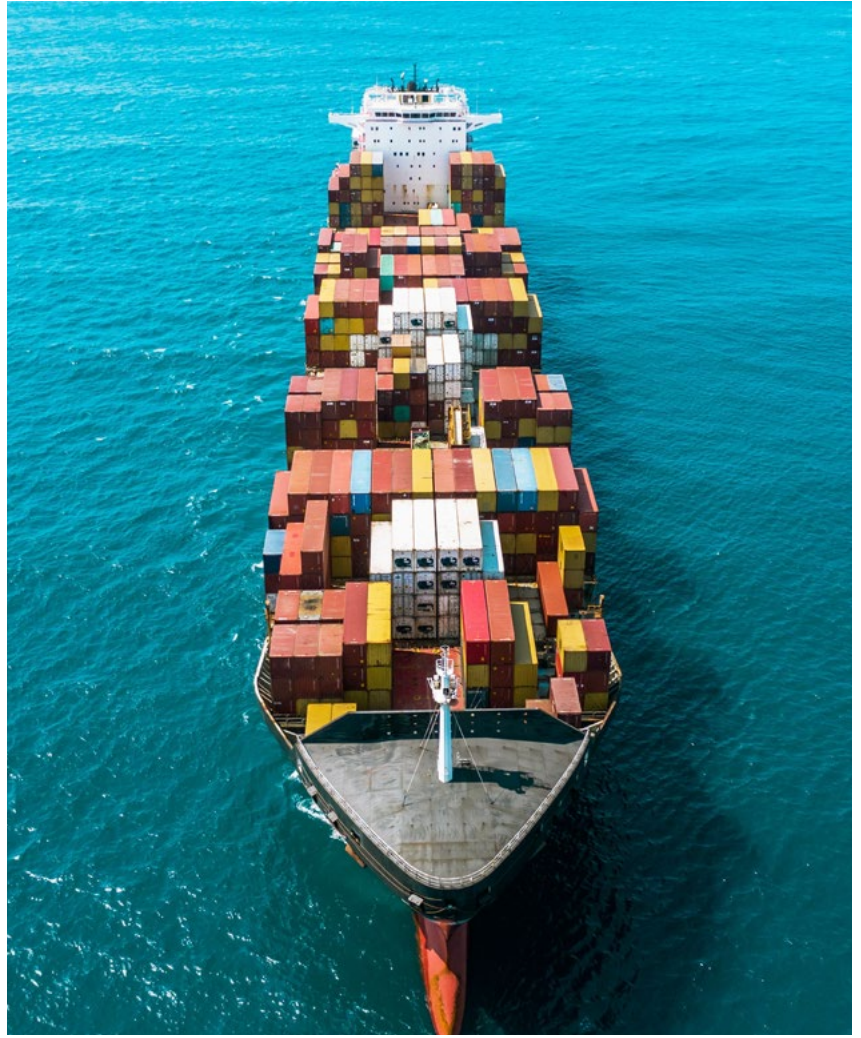
Diğer bir seçenek ise; henüz daha ULSFO % 0.1 ve VLSFO % 0.5 deniz yakıtlarının piyasadaki kalitelerinin, bulunabilirliğinin, makinelerimize zarar verip vermediğinin araştırılması gibi piyasada kullanım şartlarının tam oluşmadığı bu dönemde sadece Marine Gas Oil (0.1% MGO) ile belirli bir süre devam etmek olabilir. Gelecek olan bu yeni durumu önce analiz etmek ve özellikle yeni yakıtların kalitesinin oturmasından sonra konuyu tekrar değerlendirmek doğru olabilir.

Armatör ve işletmecilerin gemilerinde alması gereken önlemler neler?

Aslında bu konu makalenin en önemli bölümünü oluşturmaktadır. Şu ana kadar yapılan tüm seminer ve toplantılarda yeni yakıtın özellikleri, teknik yapısı, makinelere etkisi, nelerde bulunabileceği gibi armatör ve işletme ofislerinin aradığı bilgilere yer verildi. 'Gemiler buna nasıl hazırlanacak? Gemilerde neler yapılmalı?' soruları büyük önem arz etmektedir.

Öncelikle, geminin hangi yakıt türü ile devam edeceği işletme politikası ile birlikte belirlenecektir. Bu politika belirlenirken, gemideki mevcut tank yapısı, kapasiteler ve yerleşim planlarına göre herhangi bir çizim ofisi tarafından yeni kullanım planına göre klas kurallarına uygun olarak çizimler / düzenlemeler yaptırılarak geminin bağlı olduğu klas kuruluşlarının onayına gönderilecektir. Ayrıca, yeni durum gemilere bir şirket sirküleri olarak bildirilecektir. Gemi tarafından alınan sirküler sonrasında gemi kaptanı, gemide emniyet komite toplantısı düzenleyerek uygulama planını (Implementation plan) oluşturacaktır. Bu plan ile kısaca;

- ▶ Risk değerlendirme, Sülfür azaltma planı ve hangi tarihte kullanımının sonlandırılacağına belirlenmesi, (Risk Assessment And Mitigation Plan) (Impact Of New Fuels);
- ▶ Yakıt sistemi tadilatları ve tank temizliği (gerekirse); (Fuel Oil Sys-



- ▶ tem Modifications And Tank Cleaning) (If Needed)
- ▶ Yakıt kapasitesi ve ayrılma kabiliyeti; (Fuel Oil Capacity And Segregation Capability)
- ▶ Uyumlu yakıt alımı; Procurement Of Compliant Fuel)
- ▶ Yakıt değişim planı (Yüksek Küçükütlü yakıttan, % 0.50 kükürt uyumlu yakıta geçiş) (Fuel Oil Changeover Plan) (Conventional Residual Fuel Oils To 0.50% Sulphur Compliant Fuel Oil)
- ▶ Dokümantasyon ve raporlama. (Documentation and Reporting)
- ▶ FO tankları ısıtma devrelerinin giriş ve çıkış devrelerine kör takılmalı dolayısı ile tank ısıtma sistemlerinin körlenmesi
- ▶ Baca kazanı üretimini nötr etmek için harici soğutma (Dump Cooler) kurulması ve / veya gemi tipine göre alternatif diğer tank ısıtma sistemlerinin devreye alınarak baca kazanının döngüsünün sağlanması
- ▶ Uygun silindir yağının belirlenmesi, Düşük sülfürlü yakıt kullanırken, yakıtın sülfür içeriğine uygun olan BN(Baz numarası)ile uygun silindir yağı kullanılması
- ▶ Seperatörlerde gerekli revizyonun yapılması, (Catalytic fines değerini düşürmek için)
- ▶ Gemide onaylanmış plana göre yapılan devre değişimlerinin, klas surveyi ataması yapılarak onaylanması

Olası PSC, liman devleti ve klas denetimlerinde gerektiğinde yetkililere gösterilecektir.

Ayrıca 2020'de Marine Gas Oil (% 0.1 MGO) kullanacak gemiler teknik olarak aşağıdaki konular için hazırlık yapılmalıdır;

IMO 2020 ve Dikkat Edilmesi Gerekenler

Murat Bakal

Marmara Üniversitesi
Öğretim Görevlisi - Teknik Müdür

1 Ocak 2020'den itibaren halk sağlığını korumak ve çevreyi desteklemek amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen kuralla göre emisyon kontrol alanları dışında faaliyet gösteren gemiler de yüzde 3,5'lik mevcut sınıra kıyasla maksimum yüzde 0,5 kükürt içeriğine sahip deniz yakıtları kullanmak zorunda kalacaklardır.

Bu süreç öncesi IMO, MAN, MITSUI, MPA Singapore gibi birçok otorite bu konu hakkında çeşitli sirküler, bülten ve service letterlar yayınlamıştır. Bütün bu bilgiler ışığında yeni yakıtları kullanmadan önce aşağıda belirtilen hususlara bir kez daha dikkatınızı çekmek ve herkesin hazırlıklarını bu bilgiler doğrultusunda yapmasını önermekteyiz.

Yakıt tank temizlikleri;

Kükürt kuralına uyum sağlamak için 1 Ocak 2020 de düşük kükürtlü bir yakıtta geçmek birçok kaynağa göre yeterli olmayacaktır. Yüksek kükürtlü akar-yakıt (HSFO) temel olarak yakıt depolarının ve boru hatlarının içine yapışma eğilimindedir. Yakıt depolarında ve boru hatlarında biriken mevcut sludge tabakaları, yüklenen yeni yakıtı kirletebilir ve bu da yakıtı uyumsuz hale getirebilir ve hatta emisyonları % 0,50 kükürt başlığının üstüne çıkarabilir. Bunu temizlemek için kimyasal katkı maddeleri önerilebilir ancak bu kapsamlı çalışmalara aylar hatta yıllar öncesinden başlamak gerekir idi çünkü kimyasallar ile çözülen atıklar ve sisteme karışması düşünülen Al + Si (Alüminyum + Silica) katalizör parçaları bu kimyasallar ile yok olmamakta



1981 yılında memur bir ailenin çocuğu olarak 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 Eğitimi 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 Makine Mühendisliği Bölümü'nde Öğretim Görevlisi olarak akademik çalışmalarına da devam etmekte ve Gemi Makineleri Mühendisliği alanında doktora hazırlıkları yapmaktadır.

ve sisteme karışarak yine ana makine ve jeneratör sistemlerine iletilmektedir. Bu da beraberinde cat-fines riskini arttıracaktır. Eğer yıllar içerisinde uygun dozajlama ile yavaş yavaş sisteme verirsek ve bu da birçok makine üreticisinin limiti olan 15 ppm altında kalırsa çok fazla bir sorun olmayacaktır ama bunlar iyi tahminler, çoğu kez durum daha farklı olacaktır. Kimyasal kullanımı özellikle tank temizliği yapılmış tanklar için son-

rasında önem arz etmekte olup düzenli olarak kullanılması tavsiye edilmektedir. En iyi yöntem tartışmasız tank temizliklerinin mekanik olarak yapılması olacaktır. Takdir ederseniz ki son derece temiz olduğunu düşündüğümüz MGO yakıtlarında bile tank temizliklerini yaparken ciddi kirlilikler görmekteyiz ve bu kirlilikleri gördüğümüz settling ve servis tankları zaman içerisinde temizlenmiş ve uzun süre kirlilik barındırmayan tanklardır fakat

double bottom tanklar belkide gemi alındığında beri hiç temizlenmemiş olabilir. Birçok yabancı armatör special surveylerde tank temizliklerini hâlihazırda yapmaktadırlar.

Yeni yakıtların birbirine karıştırılmaması;

Yeni yakıtlar için sülfür oranını düşürmekte yaklaşık 150 farklı formül olduğu söyleniyor. Man gibi birçok kuruluş yeni gemiler için çok sayıda birbirinden bağımsız yakıt tankları ve mevcut gemiler için eğer tersaneleri varsa center yakıt tanklarının bile ikiye bölünerek yakıt tankı sayısının artırılmasını önermektedir. Çünkü karışan bu yakıtlarda stability ve compatibility problemlerinin yaşanacağı düşünülmektedir. Bu riskleri minimize etmek amacıyla gemilerde bulundurulması tavsiye edilen on-board test kitleri mevcuttur. Uyumluluk varsa yakıtlar karıştırılabilir ama yoksa kesinlikle karıştırmamak gerekmektedir. Karışan yakıtların %50-60'ının sludge'a dönüşme riskleri yine yaygın görüşler arasında baş sırada kendine yer buluyor. Karıştırılan yakıtlar için yakıt firmalarının bir sorumluluk kabul etmeyeceğini de vurgulamak gerekiyor.

Cat-Fines riski;

Bilindiği üzere birçok makine üreticisi için 15 ppm Al + Si (Alüminyum + Silica) oranı üst limit olup bu limitte uzun süreli kullanımda değil kısa süreli kullanımlar için konulmuş bir

sınırdır. ISO standartlarına göre 60 ppm olan bu sınır yeterli bir rahatlatma vermemektedir. Keza Al+Si oranı 40 ppm olup ciddi cat fines sorunları ile makine hasarı yaşamış firmalar mevcuttur. Eğer iyi bir seperatörünüz varsa ve seri çalıştırabiliyorsanız Al+Si oranını % 70'lere kadar düşürebilirsiniz. Bu nedenle herkesin mutlaka seperatörlerin bakımlarını yaptırması ve yeni dönemde bol miktarda seperatörler için yedek parça vermesini tavsiye etmekteyiz. Ayrıca bu riskleri düşürmek için çeşitli filtre sistemleri makine üreticileri tarafından tavsiye edilmektedir. 10 Mikronluk bu filtreler önemli ölçüde fayda sağlayacaktır.

Yakıt sistemi elamanlarına etkileri;

Sülfür oranının düşmesi yakıt içerisindeki yağlayıcı özelliğin azalmasına sebep olacaktır. Uzun süreli kullanımlarda yakıt sistemi elamanlarında bu nedenden kaynaklı hasarlanmalar ön görülmektedir. Bu konuyla ilgili makine tipine göre değişmek ile birlikte bazı markalar gemideki yedek miktarlarının artırılması bazı diğer markalar ise yağlama yağı sisteminin pompalara entegrasyonu ile ilgili görüşler sunmuştur. Ayrıca bu hasarlanmaların azaltılması için özellikle ECA bölgesinde Very Low Sülfür yakıttan MGO ya geçişlerde yakıt sıcaklığı düşürülme prosesinde sıcaklığın dakikada 2 C den daha fazla düşürülmesini önermemektedirler. Yine yakıt katkıları additivesler ile yakıtlara belirli bir yağlayıcı özellik

kazandırılabilir. Very Low Sülfür kullanmayı sürekli olarak MGO ile devam edecek filolar ise makine tiplerine göre mutlaka kendi üreticilerin tavsiyelerini almalıdır. Eğer makineler uzun süreli MGO kullanımına uygun ise her hangi bir sorun yaşanmayacağı ön görülmektedir. Öte yandan bir hususa daha bu noktada dikkat etmek gerekir. Özellikle kompozit kazanı bulunan baca kazanı ve liman kazanı bir olan daha büyük koster filolarında MGO kullanımına dönüldüğünde kazan içerisinde oluşan steami boş IFO tanklarına ya da MGO ile doldurulmuş tanklara veremezsiniz. Bu nedenle kazandaki basınç artacak ve bu basıncı azaltmak için oluşturulan steam atmosfere kaçırılabilir ama bunun anlamı sürekli su kaybı demektir ya da gemilerde bir modifikasyon yoluna gidilerek ana makine egzoz gazlarının eğer gemilerde by-pass yok ise atmosfere verilebilmesi için devre çekilmesi gerekmektedir.

Son olarak Ship Implementation Plan'dan bahsedecek olursak her ne kadar zorunluluk yok denilse de Ulaştırma Bakanlığı, IMO gibi çok önemli kuruluşlardan eğer bu plan gemide yok ise PSC'ler tarafından gemiye denet yapılması için açık ve net bir gerekçe olacağı bilgisi verilmiştir. Eksik bir husus da gemiler detain edilecek ve para cezaları kesilecektir. Bu nedenle IMO 2020 hazırlık sürecinde her şirketin teknik departmanları tarafından bu konu ile ilgili neler yapıldı ise bir plan hazırlayıp ilgili klas kuruluşları ile paylaşmalı ve onay alınmalıdır.



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



Öğr. Gör. Mehmet Doymuş

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi

2004 yılında Dokuz Eylül Üniversitesi Güverte bölümünden mezun olarak deniz kariyerine başladı. 10 yılı aşkın süre çeşitli tip tankerlerde zabıt ve uzakyol kaptan olarak çalıştıktan sonra, Plymouth Üniversite'sinde LNG bunkering üzerine bitirme tezi ile yüksek lisansını tamamladı. Bir süre enspektör olarak çalıştıktan sonra yaklaşık 2,5 yıldır Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde öğretim görevlisi olarak görev yapmakta, aynı zamanda doktora sürecinde, küçük/orta ölçekli LNG tedarik zinciri optimizasyonu, alternatif yakıtlar, sürdürülebilirlik ve bunkering üzerine çalışmalarına devam etmektedir.

Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı ve Alternatif Yakıtlar

Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı: Kısa Bir Tarihçe

Denizcilik endüstrisi, dünyadaki hava kirliliğinin önemli bir yüzdesinden sorumludur. Uluslararası deniz taşımacılığı, küresel azot oksit (NOx) ve sulphur oksit (SOx) emisyonlarının yaklaşık % 13' ve %12'sini oluşturmaktadır [1]. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından hava kirliliğini kontrol altına almak için uygulanan ilk emisyon kontrol alanı tedbirleri Mayıs 2005'te Baltık Denizde yürürlüğe girmiştir. Emisyon Kontrol Alanları (ECA), NOx Tier I-II-III gereklilikleri, ozon tabakasına zarar veren maddeler (ODS), gemide çöp yakımı ve tankerlerden kaynaklı uçucu organik bileşiklerin (VOC) salımı düzenlenmiştir MARPOL Ek-6 çerçevesinde düzenlenmiştir. Bununla birlikte deniz taşımacılığı kaynaklı, doğrudan Sera Gazı (GHG) kontrolüne ilişkin ilk önlemler Ocak 2013'te Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Gemi Enerjisi Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) ile yürürlüğe girmiştir.

Denizcilik Sektörü, IMO 2020 ve sırada ne var?

IMO 2020 kükürt regülasyonları ile 1 Ocak itibarıyla küresel kükürt limitini %3,5'tan %0,5'e indirmektedir. IMO'nun düzenlemeleri bununla sınırlı değildir. NOx Tier III'ün 2021'de Baltık Denizi ve Kuzey Denizi bölgesinde, EEDI evre 3 ve EEDI evre 4'e geçme kararı alınmıştır, yeni ECA'lar özellikle ülkemizi yakından ilgilendiren Akde-

niz ve Marmara emisyon kontrol alanları gündemdedir.

Küresel kükürt limitindeki % 3,5'lik ağır akaryakıt (HFO) % 0,5'lik damıtılmış yakıt dramatik geçiş akaryakıt piyasalarında önemli riskleri de beraberinde getirmektedir.

► **Akaryakıt'a erişim:** IMO 2020 uyumlu akaryakıt üretimi - yüksek kükürtlü akaryakıt (HSFO) ile düşük kükürtlü akaryakıt harmanlanması - rafineriler için bir zorluk olacaktır. Ayrıca bunker merkezlerinde, limanlarda farklı miktarlarda VLSFO bulunması, talepteki belirsizlik, depolama ve tedarik süreçlerinde aksamalara, HSFO arzında düşüş fiyatlarında olağan dışı dalgalanmalara yol açması kısa vadedeki beklentilerdir.

► **Akaryakıt maliyetlerinde potansiyel artış :** Scrubber' a geçiş yapmış gemi sayısının yaklaşık 2000 dolaylarında olması, gemi sahiplerinin büyük çoğunluğu çok düşük kükürtlü fuel oil (VLSFO) seçeneğini takip edeceğini göstermektedir. Scrubber seçeneğini tercih eden gemi sahiplerinin HSFO'ya erişimi gerekecek. Rafinerilerin VLSFO üretimi için ham petrol taleplerinin değişmesi maliyetlerinin yanı sıra ham petrol fiyatlarını artıracaktır. Öngörülmede, global ölçekte deniz taşımacılığı faaliyetlerine 40 milyar dolar ek maliyet getireceği hesaplanmaktadır. Kaçınılmaz olarak, operasyonel maliyetlerdeki herhangi bir

artış piyasaya yansımaktadır.

► **Stabilite:** Yakıt formülasyonu stabilite için oldukça önemlidir. Yakıt tedarikçisi yakıtın dengeli olmasını ve yakıtın stabilite rezervinin gemide beklenen etkiler ve koşullara dayanıklı olması beklenir. Ancak yakıtın sadece kükürt içeriğini göz önünde bulundurarak harmanlama işlemi, bunkerlerde kararsızlığa neden olabilir.

► **Uyumluluk :** İki veya daha fazla yakıtın karışımı neticesinde yakıtta çökme meydana gelmesidir. İki ayrı tamamen stabil yakıtın karışımı da uyumluluk problemlerine neden olabilmektedir. Dolayısıyla farklı rafinerilere ait, standartlara uygun yakıtlar bu geçiş sürecinde ciddi risk taşımaktadır.

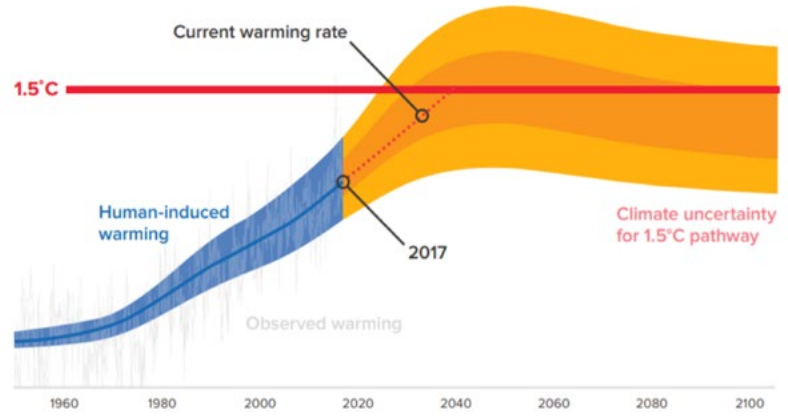
Buradaki operasyonel, teknik ve çevresel hususların yanı sıra, yeni düzenlemelerin başarılı bir şekilde uygulanması, küresel ölçekte bayrak devleti ve liman devleti kontrolleri tarafından yapılacak denetimlerle sağlanacaktır.

2050 Dekarbonizasyon hedefleri - denizcilik endüstrisi neden şimdi harekete geçmeli?

Birleşmiş Milletler Küresel Görünüm Raporu (2019), insan faaliyetlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının bu yüzyılda yeni rekor seviyelere yükseldiğini ve 2016 yılında 1990'dan bu yana yüzde 48 artarak 50,8 milyar

ton sera gazı emisyonuna ulaştığını göstermektedir. 2016 yılında dünya genelinde emisyonların yüzde 14'ü ulaşım kaynaklıdır. Dramatik olarak, atmosferdeki ısı tutucu CO₂, Mayıs 2019'da 415ppm'e yükseldi -bu, doğada 800.000 yıl içinde gözlemlenenlerden daha yüksektir.^[6]

Deniz taşımacılığının küresel iklim değişikliği üzerindeki etkisine ek olarak; partikül madde (PM), NO_x, SO_x salımı ile ozon tabakasının incelmesine, asit yağmurlarına ve sera gazı üretimine yol açmaktadır.^[2] Gemiler faaliyetlerinin yaklaşık %20'lik kısmını açık denizde geçirmektedir. Başka bir deyişle, deniz taşımacılığı faaliyetinin% 80'i liman içinde veya liman limiti dahilinde gerçekleşmektedir. ^[2]. Organizasyon, tüm gemi emisyonlarının yaklaşık% 70-80'inin sahile 400 km mesafede meydana geldiğini göstermektedir^[3]. Deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonlardan SO_x ve NO_x ağırlıklı okyanus ve toprak asitlenme ve iklim değişikliğine neden olurken, PM'ler doğrudan insan ve ekosistem sağlığını etkilemektedir. PM'ler başta astım, kalp krizleri olmak üzere, pre-matüre doğum, akciğer kanseri kardiyovasküler hastalıkların ortaya çıkmasıyla ilintilidir.



Kaynak: UN NDC Global Outlook, 2019

Yakın zamanda yapılan bir DNV-GL çalışması, deniz ticaretindeki büyümenin% 39'una dayanarak ve mevcut politikalar çerçevesinde, toplam CO₂ emisyon seviyelerinin 2050'de 2008 yılına kıyasla% 27 oranında azaltılacağını göstermektedir. Ancak, görünen odur ki operasyonel ve teknik önlemler CO₂ salımında yeterli bir

azalma sağlamayacaktır. Hedefler, ancak karbon-nötr yakıtların toplam enerjinin% 30 ila 40'ını tutması halinde tutturulacaktır. Gemilerin ortalama ömrünün 15-20 yıl olduğu dikkate alındığında, şu anda karbon-nötr yakıt geçişi gerçekleşmezse, denizcilik endüstrisi için 2050 hedeflerinin gerçekçi olamayacağı açıktır.



Alternatif Deniz Yakıtları?

Alternatif yakıtların gelecekteki olası daha sıkı emisyon düzenlemelerine uyumlu olması beklenmektedir; bununla beraber teknik zorluklar, altyapı, erişim kolaylığı ve ekonomik bakış açıları bütüncül yaklaşımla ele alınmalıdır. Alternatif yakıtlar, küresel tedarik zinciri, altyapı ve uygulanabilirlikleri açısından aşağıda özetlenmiştir.

LNG, günümüzde deniz taşımacılığı için en umut verici alternatif yakıttır. Neredeyse sıfır SOx emisyonuna sahip olması, fuel oil'e oranla ciddi miktarda NOx salımını azaltması ve PM salımına neden olmaması gibi avantajlar, LNG'yi hava kirliliğinin önlenmesi açısından oldukça güçlü bir alternatif yakıt olmasını sağlamaktadır. Ancak, LNG'nin ana bileşeninin metan gazı olması sebebiyle, sera gazı emisyonu etkisi ve fueloil'e göre sağlayacağı avantaj konusunda farklı yöntemlere veya veri setlerine dayalı farklı hesaplamalar bulunmaktadır ve tartışmalıdır.

LNG ile çalışan gemi makinelerinde meydana gelen metan kaçağı problemi için teknolojinin hala geliştirilmesi gerekmektedir. Diğer yandan, LNG, kargo olarak gemilerle yıllardır taşınmakta ve dolayısıyla tedarik zinciri mevcut ve sektör LNG elleçlenmesi konusunda oldukça deneyim sahibidir. Halihazırda IGC Kod gaz tankerleri için standartları belirlemektedir. IMO, IGC Kod'a ek olarak IGF Kod ile yakıt olarak gaz veya düşük parlama sınırlarıyla çalışan gemiler için mürettebata ve çevreye olan riski en aza indirmek için makine, ekipman ve sistemlerin düzenlenmesi ve kurulması için zorunlu kriterler sağlamaktadır.

LNG piyasası ABD, Avrupa ve Asya'da farklı dinamiklere ve fiyat ölçeklerine sahiptir. Bununla birlikte LNG, MGO / HSFO ile arasındaki fiyat farkı yüksek olduğu sürece rekabetçi yapısını koruyabilecektir. LNG'nin gemi yakıtı olarak fiyatı ise ithal terminallerinden sonra eklenecek lojistik maliyeti ile belirlenecektir.

LNG tedarik zincirinin bütün dünyada mevcut olması LNG'nin yakıt olarak kullanımı için büyük avantaj sağlamaktadır. Ancak ithal noktalarından son kullanıcıya ulaştırılması için gerekli tedarik zinciri Baltık Denizi ve Kuzeybatı Avrupa haricinde henüz

emeleme aşamasındadır. Bununla birlikte Çin 2018'den itibaren 19 LNG bunkering istasyonu inşa etmiş durumda, Amerika Birleşik Devletleri 2023' ekadar 25 adet küçük ölçekli LNG istasyonu kurmayı planlamaktadır. Batı Akdeniz'de ve Singapurda küçük ölçekli LNG ikmalinin başlamış olması ve dünya çapında önemli ticaret yolları üzerinde bulunabiliyor olması LNG opsiyonunun ivmelenerek artmasına olanak sağlaması umulmaktadır.

Biyoyakıtlar, yenilenebilirlik, verimlilik ve kükürt içeriği bakımından önemli avantajlara sahiptir. HVO (hidrotreated bitkisel yağ), FAME (Fatty Acid Methyl Ester) ve BTL (biomass to liquid) biyodizel olarak en uygun alternatiflerdir. Biyodizeller mevcut MGO/HFO altyapısında kullanılabilir. Ayrıca sıvılaştırılmış biyogaz (LBG) biyoyakıt olarak diğer önemli alternatiftir. LBG, mevcut LNG ağını kullanabilmektedir^[7]. Biyoyakıtların bu avantajları yanında, yaygın gemi yakıtı olarak kullanılabilmesinin önünde bir takım zorluklar bulunmaktadır. Mevcut gemi makinelerinin biyoyakıtla işletilmesi gelişme aşamasındadır. Ayrıca biyoyakıt üretimi fosil fuel üretimine göre daha pahalı durumdadır. Altyapı eksikliğinin yanında, mevcut biyoyakıt üretimi deniz taşımacılığının yakıt ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalacaktır.

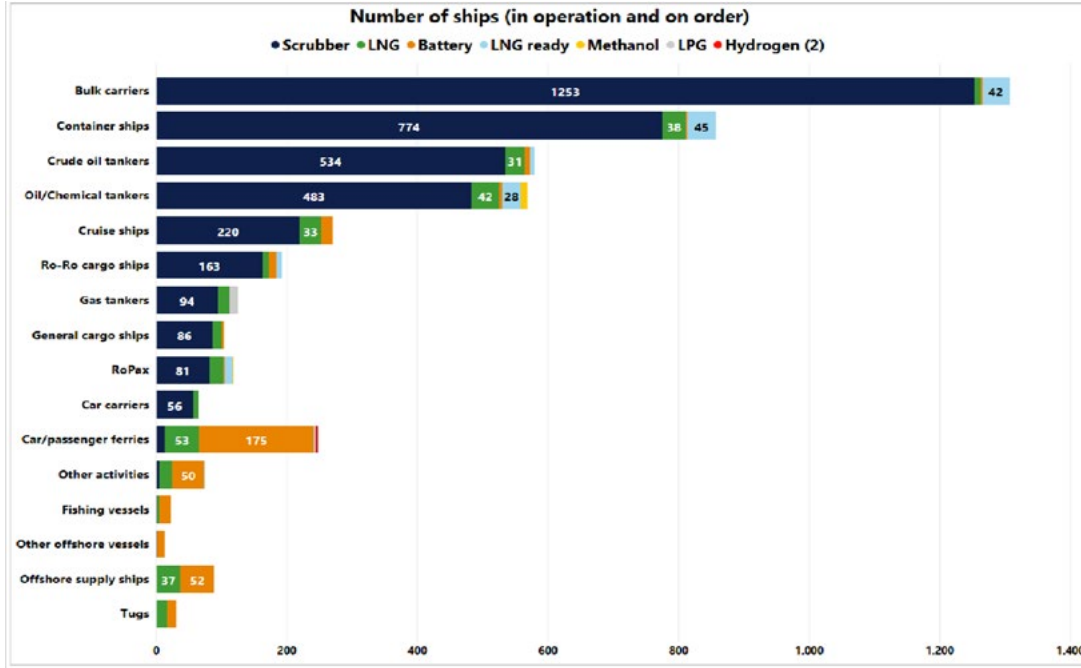
Metanol çeşitli yollardan üretilebilmekte: doğal gazdan, ikinci nesil biyokütleden veya CO2'den üretilebilir. Metanol'ün SOx emisyonu sıfıra yakın, PM emisyonunu oldukça azaltmakta, NOx emisyonundaki azalma iki zamanlı ve dört zamanlı makinelere göre farklılık göstermektedir. Ancak TierIII kurallarına uygunluk için EGR (Exhaust Gas Recirculation) veya SCR (Selective Catalytic Reduction) sistemlerinin kullanılması gerekmektedir^[12]. Doğal gaz kaynaklı metanolün sera gazı salımı için yaşam döngüsü değerlendirmesi neredeyse HFO ile aynı düzeydedir. Öte yandan, CO2 üzerinden üretilen metanol sera gazı salımını minimize etmektedir. Metanolün bir diğer avantajı da oda sıcaklığında sıvı halde olması, gemi üstünde depolama veya modifikasyonlar için ek yatırım maliyeti gerektirmemesidir. Bununla birlikte, metanolün nispeten daha düşük enerji içeriği, geleneksel yakıtlara kıyasla aynı enerji seviyesini elde etmek için daha fazla hacim gerektirir. Bugün metanol esas olarak

doğal gazdan üretilmek ve sera gazı emisyonu ve fiyatı için daha az rekabetçi hale getirir. Küresel üretim miktarı, sevkiyat için birincil alternatif yakıt kaynağı haline gelmesi metanolün önündeki diğer büyük engeldir.

LPG HFO ve MGO'ya kıyasla, sera gazı emisyonlarında% 17'ye varan azalma sağlamaktadır. LPG elleçlemesiyle ilgili düzenleyici mevzuat IGC kod ve IGF Kod'a tabi olarak uygulanmaktadır. LPG, ithalat ve ihracat terminalleri ile dünya genelinde mevcuttur. Tarihsel eğilimler, LPG'nin Brent petrolünden daha ucuz olduğunu ve ABD pazarında LNG ile aynı düzeyde olduğunu göstermektedir. Gemi makineleri teknolojisi açısından günümüzde sadece iki zamanlı dizel çevrimli modellerde kullanımı mümkündür. Bununla birlikte Tier III NOx standartlarına uyması için EGR ve SCR sistemlerine ihtiyacı vardır^[9]. LPG fiyatı LNG'den daha yüksek olmasına rağmen, LPG'nin fiyatı LNG'ye kıyasla nispeten daha az CAPEX gerektirir ve geri ödeme süresinin avantajları vardır. LPG alternatif yakıt olarak avantajlara sahiptir, ancak en büyük engel altyapı gelişimidir.

Hidrojenin üretilmesinin iki yolu vardır: doğal gaz yoluyla fosil yakıt kaynağı ve yenilenebilir rüzgar veya güneş enerjisine dayanan elektroliz yoluyla üretilen yenilenebilir hidrojen. Diğer yakıt alternatiflerinden farklı olarak, hidrojen yakıt hücrelerinde (FC), diğer yakıtlar ise içten yanmalı motorda (ICE) kullanılacaktır. Doğal gaz yoluyla üretilindiğinde, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkıda bulunmamakta ve birim fiyatı LNG'ye kıyasla daha pahalı gelmektedir. Ayrıca hidrojenin likit formda enerji yoğunluğu ve gemide kaplayacağı hacim önemli bir engel olarak görünmektedir. Emniyet standartları henüz olgunlaşmamış ve büyük tonaj ticari gemilerde kullanımı henüz pratik değildir. Yenilenebilir yolla üretilen diğer alternatiflere kıyasla çok pahalı olmaktadır, ancak sıfır emisyon stratejisine uygunluğu açısından gelişen teknolojiyle birlikte önemli bir alternatif olacaktır^[10].

Amonyak diğer bir alternatiftir. Yakıt hücreli amonyak henüz iyi gelişmemiştir ancak içten yanmalı motorlarda (ICE) kullanılabilir. Sera gazı emisyonunun%34,5'e kadar düşmesine olumlu katkıda bulunabilmektedir^[11]. Amonyak yenilenebilir kaynaklardan da üretilebilir, bu durumda karbon sa-



Kaynak: DNVGL (2019)

linımı meydana gelmez. NH₃ tarımsal gübre olarak kullanıldığı için piyasada halihazırda bulunmaktadır. Bununla birlikte, gemi yakıtı olarak kullanılabilmesi için emniyet standartlarının geliştirilmesi ve altyapı eksikliğinin giderilmesi gerekmektedir. Oldukça toksik ve korozif olması, oldukça parlayıcı olması yakıt olarak gemide elleçlenmesi konusunda emniyet standartları açısından soru işareti oluşturmaktadır^[13].

Yeni teknolojiler, sıfır emisyonlu deniz taşımacılığı için oldukça önemli fırsatlar sunmaktadır. Enerji depolama sistemleri, güneş panelleri, rüzgar enerjisi ve özellikle hibrit sistemler 2050 hedeflerine ulaşmada önemli etkiye sahiptir. Yakıt hücresi sistemleri (FC), kimyasal enerjiyi elektrokimyasal oksidasyon yoluyla elektriksel ve termal enerjiye dönüştürmektedir. Yakıt hücreleri çoklu yakıt esnekliği, kolay modülerleştirme, titreşimsiz ve gürültü kirliliği azaltılmış alternatif sunmaktadır. Ancak yakıt hücreleri yüksek yatırım ve operasyon maliyetleri, gemi üstü depolama maliyetleri ve emniyet standartları teknolojinin yaygın olarak kullanılmasının önünde engel oluşturmaktadır^[12].

Gemilerin yürütülmesi için rüzgar enerjisinden yararlanmak yani bir teknoloji değil ancak gelişen teknolojiyle rüzgar enerjisinin kullanımı %10 ila %30 arasında enerji tasarrufu sağlamaktadır. Hibrit rüzgar/motor dizay-

larında enerji tasarrufu %50 seviyelerine çıkmakta ve karbon emisyon hedefleri için oldukça önemli katkı yapmaktadır^[15]. Ancak kite, flettner, roor gibi sistemler geminin yürütülmesi için kısmi destek sağlaması ve tüm gemi tipleri için uygun olmaması, yaygın kullanım için dezavantaj olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yeni teknolojiler üzerine çalışmalar devam etmektedir. Yeni teknolojilerin deniz taşımacılığında ekonomik olarak yaygın kullanılabilmesi için teknolojik gelişmelerin yanında mevzuat oluşturulması, emniyet standartlarının getirilmesi gerekmektedir.

Alternatif yakıtlar girişiminin, küresel ölçekte ticari taşımacılık için karbon-nötr alternatifleri geliştirmeye devam etmesi gerekmektedir. İklim ve çevre çerçevesinde deniz taşımacılığı teknoloji, optimizasyon, enerji verimliliği, dijitalleşme ve inovasyon ile gelişim göstermektedir. Bu bağlamda deniz taşımacılığının ekonomik sürdürülebilirliği için işbirliği ve bilgi paylaşımı gerekmektedir.

Kaynakça

- [1] K. L. Ebi et al., "Third IMO Greenhouse Gas Study 2014," *Int. Marit. Organ.*, vol. 122, no. version 0.2, p. 327, 2014.
- [2] C. H. Han, "Strategies to reduce air pollution in shipping industry," *Asian J. Shipp. Logist.*, vol. 26, no. 1, pp. 7–29, 2010.
- [3] J. J. Corbett, J. J. Winebrake, E. H. Green, P. Kasibhatla, V. Eyring, and A. Lauer, "Mortality from ship emissions: A global

- [assessment," *Environ. Sci. Technol.*, vol. 41, no. 24, pp. 8512–8518, 2007.
- [4] J. J. Winebrake, J. J. Corbett, E. H. Green, A. Lauer, and V. Eyring, "Mitigating the health impacts of pollution from oceangoing shipping: An assessment of low-sulfur fuel mandates," *Environ. Sci. Technol.*, vol. 43, no. 13, pp. 4776–4782, 2009.
- [5] L. Tian et al., "Shipping emissions associated with increased cardiovascular hospitalizations," *Atmos. Environ.*, vol. 74, pp. 320–325, 2013.
- [6] UNNDC, 2019, *The Heat is On, UN Global Outlook Report*, https://www.undp.org/content/undp/en/home/librarypage/environment-energy/climate_change/ndc-global-outlook-report-2019.html
- [7] U. Kesime, K. Pazouki, A. Murphy, and A. Chrysanthou, "Biofuel as an alternative shipping fuel: technological, environmental and economic assessment," *Sustain. Energy Fuels*, vol. 3, no. 4, pp. 899–909, 2019.
- [8] T. Paulauskiene, M. Bucas, and A. Laukinaite, "Alternative fuels for marine applications: Biomethanol-biodiesel-diesel blends," *Fuel*, vol. 248, no. August 2018, pp. 161–167, 2019.
- [9] "LPG as marine fuel - DNV GL." [Online]. Available: <https://www.dnvgl.com/publications/lpgas-marine-fuel-95190>. [Accessed: 20-Sep-2019].
- [10] S. Horvath, M. Fasihi, and C. Breyer, "Techno-economic analysis of a decarbonized shipping sector: Technology suggestions for a fleet in 2030 and 2040," *Energy Convers. Manag.*, vol. 164, pp. 230–241, 2018.
- [11] ITF-OECD, "Decarbonising Maritime Transport, Pathways to zero-carbon shipping by 2035" 2018.
- [12] DNV GL, "Maritime Forecast To 2050," *Energy Transition Outlook 2019*, pp. 1–118, 2019.
- [13] N. de Vries, "Safe and effective application of ammonia as a marine fuel," master thesis, TU-Delft, C-Job & Partners B.V. 2019.
- [14] G. Roh, Y. Na, J. Y. Park, and H. Kim, "Analysis of internal gas leaks in an MCFC system package for an LNG-fueled ship," *Appl. Sci.*, vol. 9, no. 11, Jun. 2019.
- [15] "Does Wind Help? | International Windship Association." [Online]. Available: <http://windship.org/does-wind-help/>. [Accessed: 24-Sep-2019].



DOSYA

DENİZLERİN KÜRESEL ÇÖZÜM ORTAKLARI: GEMİ TEDARİKÇİLERİ

Deniz ticaret mekanizmasının önemli dişlilerinden biri olan gemi tedarikçilik sektörünün ehemmiyeti, her geçen gün daha da artıyor. Dünya denizlerinde faaliyetlerini gerçekleştiren gemi tedarikçileri, aynı zamanda sektöre katma değer ve istihdam sağlıyor. Coğrafi konumu itibariyle ciddi bir ikmal olanağına sahip ülkemiz, Türk girişimciler sayesinde bu değerli pazarda var olma mücadelesini sürdürüyor.

Dünya genelinde zaman ve mekân gözetmeksizin gemilere sorunsuz bir şekilde hizmet vermeye çalışan gemi tedarikçileri, süreç içerisinde ulusal ve uluslararası bazda birtakım problemlerle karşılaşılıyor. Bizler de; üzerinde hassasiyetle durulması gereken ancak hak ettiği değeri tam manasıyla göremeyen gemi tedarikçilik sektörünü uzmanlarına sorduk.



Abdülvahit Şimşek

AVS Global Ship Supply Yönetim Kurulu Başkanı

Türkiye'nin boğazları ve jeopolitik konumu göz önünde bulundurulduğunda gemi tedarikçiliği alanında sizce hedeflenen noktanın neresindeyiz?

Senede yaklaşık 50 bin parça geminin geçtiği stratejik bir konumda yer alan biz tedarikçiler, maalesef buradan geçen gemilere yeterince hizmet veremiyoruz. Gemi tedarikçileri olarak bu gemilerin sadece yüzde 5'ine hizmet verebildiğimizi düşünüyorum. Özellikle; İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerden tedarik konusunda istediğimiz payı alamadığımızı söylersek yanlış olmaz. Bu durumun başlıca nedenlerinden birisi; mevzuatlar konusu. Bununla birlikte denizcilik sektöründe gemi tedarikçileri, olması gerektiği yerde değil ve yeterli saygınlığı da görmüyorlar.

Türkiye'de hak ettiği değeri görmeyen gemi tedarikçileri, kendi risklerini kendileri almak suretiyle faaliyetlerini sürdürmeye çalışıyorlar. Tedarikçiler, idareden de bu noktada herhangi bir destek göremedikleri gibi, aynı zamanda bu işin tabiri caizse 'korsanlarıyla' da mücadele etmek durumunda kalıyorlar. Gemi tedarikçisi işini usulsüz şekilde yapan 'sözde firmalar' rahat bir şekilde gemilere çıkıp, çok uzun zamandan beri bu işe yatırım yapmış, ekibini oluşturmuş, vergisini ödeyen ve altyapısını oluşturan saygın firmalarla aynı kefeye koyuluyorlar. Bu olumsuz durum; haksız rekabete neden olmakla birlikte, faaliyetlerini

usulüne uygun yapan firmaların finansal açıdan zarara uğramasına neden oluyor. Tüm bu olumsuzluklara rağmen tedarikçiler, ciddi atılımlar yapıyorlar ve İstanbul'un bir "Supply Hub" olması yönünde büyük bir gayret gösteriyorlar. Bu sebeptendir ki; gemi tedarikçileri her şeye rağmen alkışı hak ediyor. Bu gerekçeyle de; hem idari kurumların hem de sivil toplum kuruluşlarının tedarikçileri anlaması ve ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik çalışmalar yaparak bu pazardan daha yüksek oranda pay alınmasına yardımcı olmaları gerekiyor.

Ayrıca; her gün elde edilmesi muhtemel döviz gelirinden ülke ve sektör olarak büyük oranda yararlanılmaması üzüntü verici bir durum olarak önümüze çıkıyor. Türkiye ekonomisine önemli seviyede katkı sunacak bu parasal değerden ne yazık ki yeteri kadar istifade edemiyoruz. Biz şirket olarak; dünyanın başka coğrafyalarında iş bulup getirmeye çalışırken, gözümüzün önündeki kendi coğrafyamızdan geçen binlerce gemiye hizmet verememek, Türkiye'deki bu fırsatın değerlendirilemediği manasına geliyor. Bu durum aynı zamanda ülke ekonomisi bazında kayba neden oluyor.

Boğazlardan uğraksız geçen gemilerin bekleme süresinin 48 saatten 168 saate çıkarılmasının Türk gemi tedarikçilik sektörüne yansımaları neler oldu?

Gemilerin boğazlarda bekleme süresinin 48 saatten 168 saate çıkarılmasını gemi tedarikçisi bakış açısıyla ele aldığımızda, bu değişikliğin muhtemelen bir imkan olduğunu düşünüyorum. Geçmişte gemiler, tedarik ihtiyaçlarını karşılamak için yeterince zaman bulamıyorlardı ve birçok şey ülkemizde yapılamıyordu. Uygulamanın hayata geçmesiyle birlikte;

gemiler kendi kumanyalarını, yedek parçalarını, personel ihtiyaçlarını tedarik edebiliyorlar aynı zamanda gemi adamı değişimlerini de rahatlıkla gerçekleştirebiliyorlar. Değişiklik, beraberinde getirdiği sektörel kolaylıkların yanı sıra, kazandırdığı döviz girdisiyle de Türkiye ekonomisine katma değer sağlıyor. Dolayısıyla gemilere hizmet veren firmalar nezdinde 168 saatin çok faydalı olduğunu düşünüyorum.

Günümüzde endüstriyel faaliyetlerin gelişimiyle birlikte deniz taşımacılığının önemi daha artmış durumda. Bu duruma paralel olarak gemi tedarikçiliği pazardan hak ettiği payı alabiliyor mu?

Hali hazırda gemi tedarikçileri var olan potansiyele tam olarak hizmet vermezken, endüstriyel faaliyetlerdeki gelişmelerin tedarikçilik sektörüne olumlu manada yansımaları olduğunu söylemek mümkün gözüküyor. Öncelikle mevcut olana daha iyi hizmet vermek ve daha fazla gemiye ulaşmak gerekiyor ki, endüstriyel faaliyetlerin beraberinde getirdiği imkanlardan yararlanılabilsin.

Dünyadaki endüstriyel gelişmeler; yerel bazda hizmet veren gemi tedarikçiliği firmalarını uluslararası bir yapıya geçiş yapmaya zorladı ve tedarikçilik sektörünün küresel olarak ele alınmasını mecburi kıldı. Dolayısıyla bu dönüşümü sağlayan tedarikçilik firmaları; yepyeni bir vizyon, anlayış ve ürünlerle dünyadaki var olan 50 binden fazla gemiye hizmet vererek, Türkiye ekonomisine katma değer sağlamaya çalışıyor. Bu büyük pazardan ülke olarak istenilen oranda pay alınabilmesi için gemi tedarikçilik firmalarının hak ettiği değeri görmeleri gerektiği elzem olmakla beraber, öncelikle bazı temel unsurların düzeltilmesi gerektiğine inanıyorum.



Kapt. Erol Ceylan

Tuna Gemi Yönetim Kurulu Başkanı

Gemi tedarik operasyonlarının işleyişi hakkında kısaca bilgi verir misiniz? Süreç içerisinde gerek yerel gerekse ulusal bazda karşılaşılan problemler neler?

Tedarikçiler, geminin limanda, alar-gada, transit geçişlerde ya da tersanede kaldığı sürede ihtiyaç duyacağı herhangi bir konuda hizmet veren firmalardır. Tedarik operasyonunun işleyişi genel olarak şöyledir: Bir 'talep listesi' şeklinde hizmet talebi gelir. Bu talep listesi, ihtiyaçlar dahilinde teslim gününe kadar sürekli güncellenebilir. Teklifler hazırlanır ve yollar. Teklife gelen teyit sonrasında malzemeler hazırlanır ve sevkiyat personeli malzemeleri ikmal yapılacak araca yüklerken, beyannamesi açılan ürün-

ler araçlarla gümrük kapısından giriş yapar. Gemiye teslimatı müteakip gerekli evraklara gemiden kaşe vurulur. Konu evraklar operasyon birimine, diğer gerekli dokümantasyonun tamamlanmasının ardından muhasebe departmanına iletilir.

Karşılaşılan pek çok sorun sıralanabilir, ancak bence en temel sorun gerek yerel gerek ulusal olsun öncelikle bürokratik prosedürler ve mevzuattır. Gemilerin fazladan bir dakika bile beklemeye tahammülleri yoktur. Çünkü fazladan her beklemenin bir maliyeti vardır. Tedarik sürecinde hızlı ve doğru teslimat çok önemlidir. Hızlı teslimat için öncelikle tedarik sürecinde gecikmeye ve gereksiz zaman kaybına sebep olan prosedürler ve mevzuat çözülmesi gereken temel sorundur. Doğru teslimat ise tedarikçi firmaların ancak nitelikli ve doğru bir ekiple çalışması ile mümkündür. Denizciliğin kendine özgü bir literatürü ve talepleri vardır. Farklı büyüklük ve özellikteki gemilerin farklı taleplerini doğru şekilde anlamak, gemi talebine

ve uluslararası kurallara uygun doğru malzemeyi temin ederek gemiye teslim etmek ayrı bir profesyonellik gerektirir. Çünkü geminin yanlış gelen malzemeyi değiştirmeye çoğu kere zamanı olmaz. Düşünün boğazdan transit geçen bir gemiye tedarik yapıyorsunuz ve verdiğiniz malzeme talebe uygun değil. Bu durumda gemi malzemeyi kabul etmez ve ihtiyacını karşılamadan yola devam etmek zorunda kalır. Armatör ise buna sebep olan tedarikçi ile bir daha çalışmak istemez. Eline siparişi geç ulaşan ya da yanlış gelen armatörler bu nedenle başka ülke limanlarında ihtiyaçlarını tedarik etme yoluna giderler.

Dünya genelindeki ekonomik kriz ve navlunlardaki olumsuz hareketlenmeler gemi tedarikçilik sektörüne nasıl yansdı? Gemi tedarikçiliği sektörünün geleceğine dair ön görüşünüz ve beklentileriniz neler?

Gemi tedarikçiliği; denizciliğe bağlı olarak gelişen, ancak önemi ve mahiyeti geçen yüzyıla kadar tam olarak bilinip anlaşılabilen, gemilerin; gıda, bakım-onarım, kabin, makine, yedek parça, yakıt gibi malzeme ihtiyaçlarını karşılayan meslek dalıdır. Gemi tedarikçileri tüm sistemin sorunsuz çalışabilmesi için önemli bir rol oynamaktadırlar. Bugün gemi tedarikçileri bütün limanlarda katma değer yaratan ve istihdam sağlayarak büyüyen bir sektörü temsil etmektedir.

Dünya genelindeki ekonomik kriz ve navlunlardaki düşüş gemilerin tedarik ihtiyacını ortadan kaldırmamıştır. Gemi pervanesi döndüğü müddetçe bu ihtiyaçlarda devam edecektir. Ancak ticaretin daralması ve gemi sayısındaki düşüş haliyle tedarik pazarını daraltmaktadır. Boğazlardan geçen gemi sayısının önceki yıllara nazaran düşüş göstermesini buna örnek olarak verebiliriz. Buda hem bölgesel hem dünya çapında rekabetin artmasına sebep olmaktadır. Boğazlardan geçen veya uğrak yapan gemilerde





mevcut potansiyelin ancak yüzde 50 sine hizmet verebiliyoruz. Bu oranı arttırmak için dünya çapında rekabet edebilecek şartları oluşturmamız gerekiyor.

Bölgemizin ne kadar yüksek bir potansiyele sahip olduğunu da fark etmemiz lazım, çünkü bölgemiz denizcilik açısından yakın gelecekte yeni taşıma yöntemleriyle çok daha önemli bir noktaya gelecek. Alternatif rotalar; İpek Yolu, Trans Kafkasya, Traseka ve Trans Avrupa ağlarının kullanımlarıyla beraber Türkiye'nin deniz taşımacılığındaki önemi giderek artacaktır. Bu bağlamda; limanlarımız, tersanelerimiz ve gemi tedarik sektörü için giderek artan talepleri yerine getirebilmek ve bölgemizdeki önemli tedarik üslerinden bir tanesi olmak önemli, bunun için teknik ve lojistik altyapıların geliştirilmesi gerekmektedir.

İstanbul haricinde diğer bölgelerde ikmal ve bakım-onarım konusunda hangi sıkıntılar yaşanıyor? Sorunların çözümünü adına nasıl bir strateji izlenmeli?

Tedarik ile ilgili sorunlar bazı küçük farklar olsa da diğer bölgelerde de temelde aynıdır. Ancak bu sorunların giderilmesi tek bir tarafa bağlı değildir. Tedarik hizmetinde tedarikçi dışında arka planda bir çok paydaş/taf vardır. Bunlar gemi sahipleri, nakliyeciler, liman işletmecileri, antrepo işletmecileri, gemi acenteleri, gümrük ve liman idareleri ile vergilendirme yetkilileri

gibi taraflardır. Gemi tedarikçileri bu taraflar ile işbirliği yaparak, kısıtlı zaman içerisinde gemilere tedarik hizmeti vermek durumundadırlar. Bu nedenle tarafların eşgüdüm içerisinde olmaları hizmetin aksamaması ve zamanında gerçekleşmesi açısından oldukça önemlidir. Bu noktada mevzuat ve anlayış devreye girer. Mevzuatın bağlantılı bütün paydaşlarda tedarik hizmetinin sorunsuz ve en hızlı şekilde gerçekleşmesini sağlayacak şekilde düzenlenmiş olması gerekir ki bir taraftaki eksiklik/yavaşlık/bürokrasi tedarik sürecini aksatmasın. Mevzuatın en uygun şekilde düzenlenmesi ise tedarik konusuna bütüncül ve farklı bir anlayışla yaklaşmayı gerektirir. Bu anlayış; gemi tedarik sektörünün ülkenin dünyaya açılımı ve entegrasyonunu sağlayan önemli bir uluslararası

sektör olduğunu, ülke ekonomisine ihracat, istihdam vb. nasıl bir katkıda bulunduğunu, Türkiye'nin lojistik öneminin ne olduğu ve diğer ikmal merkezleri ile kıyaslandığında hangi seviyede bulunduğunu anlamak şeklinde ifade edilebilir. Netice olarak bu anlayış ve bütüncül bir bakış açısıyla ilgili tüm sektörlerle eşgüdüm içinde, AB müktesebatı ile de uyumlu olarak yerel mevzuatın iyileştirilmesi sorunların büyük ölçüde azalmasını sağlayacaktır. Tüm tarafların katıldığı bir çalıştay sorunlara ortak çözüm oluşturulmasına katkı sağlayabilir. "Gemi Tedarikçiliği Sektörü"nü, uygulama alanı, ticaret hacmi ve uluslararası deniz hukuku göz önünde bulundurulacak olursa, gerçekten özel düzenlemeler ve ilgi isteyen bir sektör olduğu görülür.





Zihni Memişoğlu
Gimaş Genel Müdürü

Ülkemiz; limanları, tersaneleri ve artan gemi trafiğiyle önemli bir ikmal potansiyeline sahip. Bu avantajlar çerçevesinde hem tüketim mallarında hem de diğer mal ve hizmetlerde hedeflenen yerlilik oranı neden yakalanamadı?

İstenen yerlilik oranını yakalayamamızın bir değil birçok sebebi olabilir bu yüzden üretimde yerlilik meselesine bir bütün olarak bakmak gerekiyor. Ben fabrika kuruyorum, yerli mal ürettiyorum demekle bu iş bitmiyor. Birden fazla bileşen var. Özellikle teknik malzemede ge-

miyi üreten ülkelerin armatörü yine o ülkenin teknik malzemelerini kullanıyor. Bizim de ona uygun malzemeleri tedarik etme zorunluluğumuz oluşuyor. Adamın kendi teknolojisine göre yaptığı gemiye siz kafanıza göre yerli teknik malzeme satacağım diyemezsiniz. Örneğin Kore, Çin, Japon yapımı gemilere hizmet veriyoruz. Bu örnekteki üç ülkede kendi gemilerini ürettikleri gibi gemi yan sanayinde ve teknik malzeme üretiminde de kendi kendine yeten, müstakil ülkeler. Ayrıca bizim müstehlik malzeme dediğimiz hırdavat ürünleri, çok çok geniş bir yelpazeye sahip. Bunlar farklı farklı kalitelerde ve özelliklerde ürünler. Bu malzemelerin tamamının yerli olma imkanı çok zor. Bu çok uzun bir süreç ve binlere farklı alanda know how gerekiyor. Türkiye'de üretimi yapılan gemiler için biraz değişiyor bu durum. Aynı şekilde inşa sırasında biz de bazı malzemeleri Türk menşeli kullandı-

ğımız için daha sonra bunlar da gittiği bölgelerde spare parts anlamında aynı ürünü tedarik etmek zorunda kalıyor. Sonuçta bu uluslararası bir sektör ve yüzde yüz yerlilik oranı tedarik anlamında mümkün değil. Evet, yerli ürün anlamında istediğimiz seviyede olamayabiliriz ama biraz zamana da ihtiyaç var. Para bulmanın hala Türkiye'de çok pahalı olmasını, yerli üretimin desteklenmesinin önünde önemli bir engel olarak görüyorum. Tabii ki bu süreçte en önemli şey yerli üretimin hem özel sektör hem devlet tarafından desteklenmesi. Burada biz firma olarak olabildiğince yerli ürün hassasiyeti gösteriyoruz. Zaten provision dediğimiz, gıda tedarikinde bu nokta oldukça iyiyiz. Sadece yabancı mürettebatın hususi olarak istediği ürünleri ithal ediyoruz. Bu da ürün çeşitliliğini ve talebi artırmak için.



Ölçek ekonomisi mantığıyla gemi tedarikinde tamamen yerli üretime geçmek mümkün mü?

Geçmişten günümüze baktığımızda Türkiye'de tedarik sektörünün ciddi bir ilerleme kaydettiği gerçek. Ama bunun üzerine koyabilmemiz ve uluslararası alanda rekabet edebilmemiz için teslimat maliyetlerinin dengelenmesi gerekiyor, bu maliyetler son yıllarda Türkiye'de oldukça yükseldi. Türkiye'de limanların kapısından içeri girmek çok maliyetli. İstanbul'da faaliyet gösteren firmalar için Asya - Avrupa arasında gün içi git gel yapmak bile ciddi bir maliyet yükledi. Öncelikli olarak tüm bu maliyetleri minimize etmeden yüzde yüz yerli üretimle ölçeklenmiş bir ekonomik model fazla hayali. Her şeyden önce Türkiye'nin bu konuda öncelikli maliyetlerini düşürmesi gerekiyor. Bu sürpriz maliyetler sektörün önüne bir duvar çekiyor. Bunlar içinde limanlardaki giriş ücretleri, gümrüklerdeki mesai saati dışı giderleri gibi birtakım kalemler

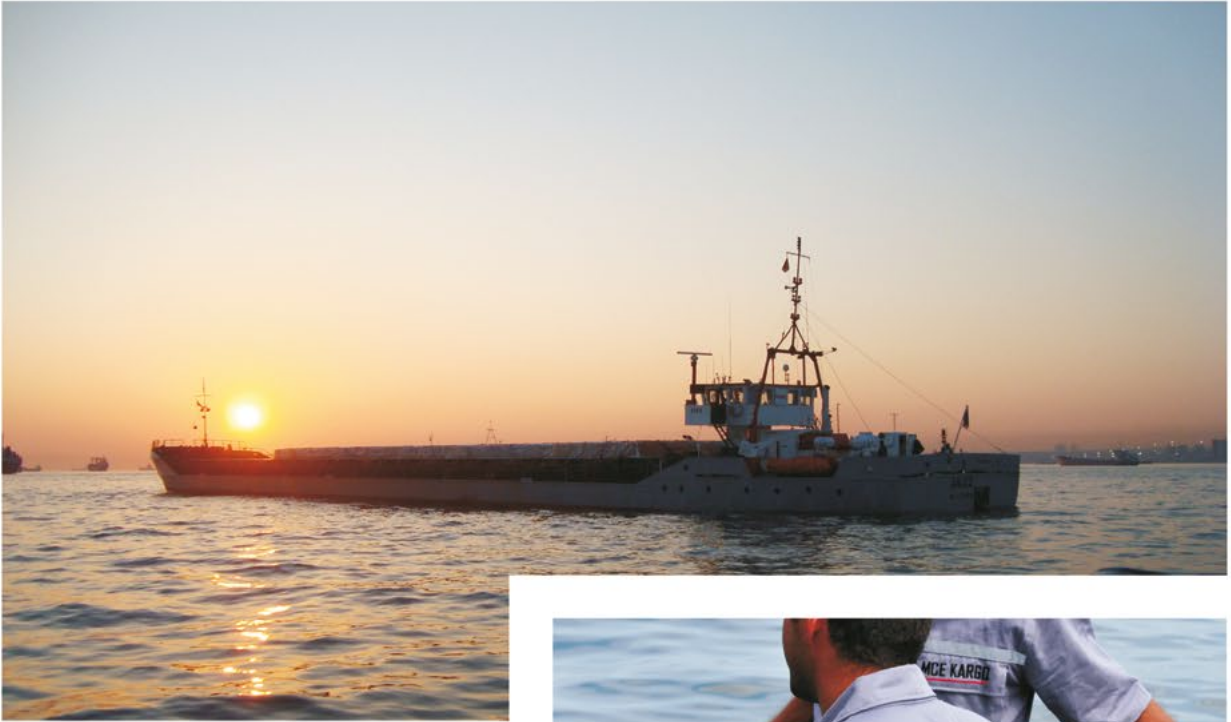
sonrası oluşan olumsuz tablo armatörleri Türkiye'den ikmal yapmamaya götürebiliyor. Biz yıllarca Boğazlarda, Türkiye'de ikmal yapmanın kolaylıklarını ve avantajlarını anlattık yabancılara. Gimaş yurt dışına yapılan müşteri ziyaretlerinde de bu anlamda Türkiye'deki öncü firmalardandır. Biz gittiğimizde şunu görüyorduk, Türkiye'yi biliyorlardı ama Türkiye'nin ikmal için uygun bir yer olduğunun farkında değillerdi. Biz bunları anlata anlata bu bilinci kazandırdık, şu an bizden daha iyi biliyorlar. Bu yüzden kazanımların kıymetini bilmeliyiz. Uzun yıllar içinde titizlikle inşa edilmiş ticari ekosistemlerin kimyasıyla fazla oynamamak gerekiyor. O zaman gelişiminin ve ilerlemenin de önüne geçmiş olabiliyorsunuz. Bu sefer hacim olarak büyüseniz de istenilen seviyeye tam olarak gelememiş olabilirsiniz. Kısacası ölçek ekonomisinde de istenilen seviyeye gelememiş olmamızın sebebi bu sürpriz maliyetler olabiliyor. Bütün denizcilik disiplinleri için konuşacak olursam, maliyetleri ve teknik

kapasitemizi optimize etmeden yerli üretimi de iyileştiremiyoruz.

Gemi tedarigi armatör ve işletmeciler için dikkatle üzerinde durulması gereken finansal kalemler içerisinde yer alıyor. Özellikle Türk armatörü kaliteli mal ve hizmeti sizce uygun fiyata tedarik edebiliyor mu?

Pazarda çeşitli standartlarda ürünler var Türk armatörü de yabancı armatörler de satın alma yaparken sadece dip yeküne bakmıyorsa ürün kalitesini de değerlendiriyorsa istediği kalitede ürünü Türkiye'den tedarik etme şansı yüksek. Burada armatörlerin satın alma yaparken hem fiyat hem kalite açısından doğru ürünle karşılaştırması gerekiyor. Bu doğru karşılaştırmayı yaparsa günün sonunda doğru ürünü satın almış oluyor. Türkiye'de çeşitli standartlarda ürünler var, bilinçli satın alma yapanların bunların arasından hem kaliteli hem uygun ürünü satın aldığını düşünüyorum.





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com



Kapt. Yusuf Tuncel
Uzak Yol Kaptan

Denizcilik hayatına 1998 yılında Pendik And. Dnz. Meslek Lisesi'ne girerek başlamış, sırasıyla Kocaeli Üniversitesi Karamürsel MYO Güverte ve Girne Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümlerinden mezun olmuştur. 2011 yılından bu yana uzak yol kaptan olarak görev yapmakta olup son 3 senedir araştırma gemilerinde, savunma sanayi ve enerji geçiş hatları ile enerji kaynakları alanlarında çalışmaktadır. Evli ve 2 çocuk babasıdır.

Münhasır Ekonomik Bölge Nedir? Neden Önemlidir?

Son günlerde ülkemizin Doğu Akdeniz politikaları ve bölgedeki faaliyetleri sebebiyle gündemde olan özellikle sosyal medya olmak üzere tüm mecralarda sıkça rastladığımız Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) terimi, 1982 yılında imzaya açılan, BMDHS (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) ile yazılı hukuka girmiş olmakla beraber bu ihtiyaç, 1940'lı yıllarda petrol kaynaklarının kıyılardan uzak olması sebebiyle ABD tarafından "kıtta sahanlığı üzerinde hak iddiası" olarak ortaya atılmış, bu duruma kimse itiraz etmemiş ve akabinde Şili ve Peru gibi ülkeler tarafından benimsenerek kendi kıtta sahanlıkları üzerinde benzer haklar iddia etmek üzere çalışmalarına başlamışlardır. Bir anlamda MEB kıtta sahanlıkları üzerindeki bu hak iddialarına bir sınır getirmek, gelişigüzel oluşturulan balıkçılık bölgesi, araştırma alanları vb önüne geçmek için uluslar arası hukuka dahil edilmiştir.

Münhasır ekonomik bölge, ülkemizde de zaman zaman gündeme gelmiş ve Karadeniz'deki komşularımız ile gerekli anlaşmalar (1986 yılında Rusya Fed. ve Ukrayna (o günkü adı ile SSCB) – 1997 yılında da Bulgaristan ve Gürcistan ile) yapılarak bölgeler belirlenmiştir ve bugüne kadar ciddi bir sorun yaşanmamıştır. Halihazırda Karadeniz de Türkiye'nin 172bin km² lik bir MEB'i bulunmaktadır. Marmara bölgesi iç deniz olması sebebiyle böyle bir ihtiyaç duyulmamakla beraber Ege ve Akdeniz'de durum biraz farklıdır.

MEB kavramını tam olarak anlayabilmek için, karasuları, kıtta sahanlığı gibi

başlıklarla birlikte açıklamakta fayda var. Deniz kıyısında, kara parçası bitip denizin başladığı şeritten itibaren ölçülmeye başlayan deniz alanı o ülkeye aittir, peki bu alanın sınırı ne kadar ileri uzanır?

Kıyılardan 12 deniz mili açığa kadar olan alan, karasuyu olarak adlandırılır ve kıyı devletinin mutlak hakimiyeti olan bölgedir. Kıyılardan 350 deniz miline kadar ölçülen bölge ise kıtta sahanlığıdır. Yani kara parçasının denizin altından devam ettiği ve aynı kıtaya dahil olduğu kabul edilen mesafedir. Kıtta sahanlığı içerisinde kıyı devletine hakimiyet hakkı tanınmakla beraber diğer devletlere ait araçların seyrüseferine herhangi bir kısıtlama getirilmemek-

tedir. Kıtta sahanlığının içerisinde yer alan ve 200 deniz miline kadar olan bölge MEB olarak adlandırılır. Ancak 200nm içerisinde başka bir ülkenin de MEB alanına giriyor ise ortaya bir hat çizilir ve hakkaniyetli bir şekilde sınırlar belirlenerek 200nm öncesinde MEB sonlandırılır.

MEB adından da anlaşılacağı üzere ekonomik kazanç imkanları göz önüne alınarak kıtta sahanlığından ayrı olarak 3. deniz hukuku konferansında ortaya çıkmış bir terimdir. Yani kıtta sahanlığı daha çok coğrafyacılar ve jeologların inceleme konusu iken MEB tamamen ekonomik menfaatler gözetilerek çıkmış bir kavramdır. MEB için BMDHS'de belirtildiği üzere kıyı





devletin ilan etme şartı aranırken kıta sahanlığında ab inito (başlangıçtan beri) ve ipso facto (kendiliğinden) özellikleri sebebiyle herhangi bir şarta bağlı değildir.

MEB'de kıyı devleti, denizde, deniz dibinde, toprak altında, doğal kaynakların araştırılması, işletilmesi ve bu kaynakların korunması ayrıca deniz ve rüzgar gibi kuvvetlerden faydalanarak enerji üretimi ve bölgenin ekonomik olarak araştırılması imkanlarına ve egemen haklara sahiptir. Ayrıca Kıta sahanlığında deniz tabanı ve altındaki cansız varlıkların, kaynakların araştırılması, çıkarılması, işletilmesi hakkı varken MEB'de buna canlı doğal kaynaklarda eklenmiştir. Bu da özellikle balıkçılık yapılacak olan bölgenin belirlenmesi, bu bölge içinde hangi miktarda ve çeşitte avlanmanın yapılacağı vb konularda yine kıyı devletini söz sahibi yapar.

Akdeniz'de Yunanistan, Türkiye'ye en yakın adası olan Kaş açıklarındaki Meis adasının konumunu göz önünde tutarak Meis adası ile birlikte Girit, Kaşot, Kerpe adalarından bir hat oluşturarak kendince bir MEB sınırı çizmeye çalışmaktadır. Bu haritayı kendi kaynaklarında yayınlamakta ve Seville Üniversitesi'nin daha önce bölgede gerçekleştirdiği konunun gerçekleri ile alakasız bir çalışmaya dayandırmaktadır. Aynı şekilde Güney Kıbrıs Rum yönetimi de Mısır ve Lübnan ile yapmış olduğu MEB sınırları anlaş-

malarını referans göstererek petrol ve doğalgaz aramaları için sözde parseller (toplam 13 adet) oluşturmuştur. Bu parsellerden bir kısmı (1,4,5,6,7) Türkiye'nin kıta sahanlığında yer almaktadır.

Türkiye GKRY'nin yapmış olduğu bu anlaşmalara şiddetle karşı çıkmış ve konu ile ilgili GKRY'ye nota vermiştir. Ancak GKRY ve Yunanistan, hiçbir hukuki dayanağı olmayan hatta uluslararası mahkemelerin benzer davalarda defaatle aykırı kararlar verdiği bilinmesine rağmen bu tutumlarından vazgeçmemektedir. İzlemeye çalıştıkları bu politikalar ile Türkiye'yi adeta Antalya Körfezi'ne hapsetmek istemekte ve potansiyeli tüm dünyaca farkına varılan (tahmini olarak 3 trilyon usd) Doğu Akdeniz'in yer altı



zenginliklerinde (hidrokarbon yataklarında) Türkiye'yi saf dışı bırakarak söz sahibi olmak istemektedirler.

Ada halkının doktor ve pazar alışverişi gibi temel sosyal ihtiyaçlarını dahi Türkiye'den karşıladığı bilinen ve yüzölçümü itibari ile siyasi haritalarda görünemeyecek kadar küçük Meis Adası'nı gerekçe gösterip Türkiye'nin Akdeniz'deki MEB'inin nerdeyse yarısında hak iddia edilmesini tezini, emsal davalara verilen kararlar çürütmektedir. Meis adası tıpkı Ege Denizi'ndeki birçok Yunan adası gibi karşı ada (ters yöndeki ada) durumundadır. Ters yöndeki adalarının anlaşmazlık davalarına örnekler ve Uluslararası Adalet Divanı (UAD), Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi ve Uluslararası Hakem Heyeti'nin bazı kararları;

1969 Kuzey Denizi davasında Almanya, Hollanda ve Danimarka'nın eşit uzaklık talebine karşı çıkmış, mahkeme ana kara ülkesinin önünün kapatılmaması gerektiğine karar vermiş ve Almanya'yı haklı görmüştür.

1977 yılındaki İngiltere ve Fransa arasındaki dava tıpkı Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan arasındaki durum gibidir. Mahkeme bu dava sonucunda iki ülke arasında eşit uzaklık prensibi ile ortay bir hat çizmiş ve hattın karşı tarafında kalan İngiltere'ye ait adaların sadece kendi karasuları genişliğinde bir kıta sahanlığına sahip olabileceğine hükmetmiştir. Yine aynı gerekçe ile 1983 tarihli Gine ve Gine Bissee arasındaki davada mahkeme benzer karar vererek Alcatraz adalarının sadece karasuları kadar kıta sahanlığına sahip olmasına hükmetmiştir.

1984 tarihli Libya ve Malta arasındaki davada ise, mahkeme hakkaniyet durumuna göre anakara ülkesinin ada

ülkesinden daha fazla hakka sahip olacağı görüşünü belirtmiş ve Libya lehine hükmederek eski hattı 18nm kadar kuzeye çıkarmıştır.

Bu davalara ilaveten, bizim Akdeniz ve Ege'deki durumumuza benzer başka emsal kararlar da mevcuttur. Dolayısıyla, bölgedeki haklarımızın sadece milli politikalarımız gereği değil aynı zamanda uluslararası hukukun da sonucu olduğu görülmektedir.

GKRY'nin bu iddiaları aynı zamanda KKTC'nin haklarını da yok saymaktadır. Toplam 55bin km2 lik alana sahip sözde 13 parselin Türkiye'nin MEB'in de kalan 7bin km2 lik alan haricindeki 48bin km2 sinde KKTC nin de mutlak hakları vardır. Bu nedenle GKRY hesap yaparken adadaki Türk halkının payını da gözetmek durumundadır. Ancak bugüne kadar Rum yönetiminin girişimlerine bakıldığında böyle bir niyetinin olmadığı görülmektedir. Kıbrıs ile ilgili genel düşünce öncelikle kalıcı barışın sağlanması, devlet yönetimi vb konularda anlaşılmasına müteakiben ada etrafındaki zenginliklerin çıkarılması olarak uluslararası kamuoyuna aktarılırken, Rum yönetiminin farklı ülkelere ait sondaj faaliyetinde bulunan firmaları bu parsellere getirmiş olması, gerçek niyetlerinin böyle olmadığını göstermektedir.

Bu durumda KKTC'yi Türkiye'den ayrı düşünmeyip şimdiye kadar olduğu gibi hidrokarbon arama faaliyetlerinde de tüm desteği vermek ve bu kaynakları çıkarma konusunda da hızlı hareket etmek gerekmektedir.

Bölgedeki Türkiye'ye ait kıta sahanlığında (henüz MEB ilan edilmediği için) ve KKTC'ye ait alanlarda arama ve çıkarma ruhsatları TPAO'ya verilmiştir. Türkiye bu ruhsatlar doğrultusunda tam donanımlı 2 sismik araştırma gemisi ve 2 sondaj gemisi ile bölgede faaliyetlerine etkin bir şekilde devam ederek hem bu haklarının peşinde olduğunu hem de kimseye ihtiyaç duymadan bu kaynakları kendi başına arama ve çıkarma gücü olduğunu tüm dünyaya göstermektedir. Ayrıca Türk sondaj gemilerinden birinin bugünlerde rumların sözde 7. parsel dedikleri alanda Türkiye adına sondaj faaliyetinde bulunuyor olması da rum iddialarına verilen en güzel cevaptır. Türkiye'ye ait bu gemilerin Türk Deniz Kuvvetleri tarafından savaş gemileri, karakol uçakları, iha-sihalar ve denizaltılar ile sürekli korunuyor olması ve tatbikatların Türk kıta sahanlığının

tamamına yayılarak sayılarının artırılması da ayrı bir güç gösterisi olmaya devam etmektedir.

Avrupa Birliği'nin üst düzey temaslar ve hava taşımacılığı müzakerelerini askıya alacağı, bölgedeki gemilerde çalışan kaptan ve mürettebat hakkında uluslar arası tutuklama kararı çıkarılabileceği vb. yönde tabiri caizse tehditlerine rağmen, Türkiye'nin bu haklı tavrında ısrarcı olmasının sonuçlarından biri yakın zamanda alınmış, GKRY'nin sözde parsellerinde dağıtmış olduğu hukuksuz ruhsatlara sahip olan şirketlerden İtalyan ENİ ve Fransız Total firmaları birlikte oluşturdukları konsorsiyum ile faaliyette buldukları mevcut parsellerinden (Türk kıta sahanlığında kalan 7.parsel) çekildiklerini ve ileri bir tarihte Türk kıta sahanlığı dışında kalan parsellerde faaliyetlerine devam etmeyi planladıklarını duyurmuşlardır. Bu gelişmelerin devamında Rum Cumhurbaşkanı Anastasiadis'ten Türkiye'ye Kıbrıs ile Türkiye arasındaki deniz sınır alanlarını AB'nin de benimsediği şekilde belirlenmesi yönünde bir çağrı gelmiş olması, Türkiye'siz bir sonuca ulaşamayacağını geçte olsa anlaşılmalıya başladığını göstermektedir. Ancak Rumların bu çıkışından bile, halen masaya Avrupa'nın desteklediği taraf olarak oturmak istedikleri ve Kıbrıs'ın tek hakimi olarak kendilerini gördükleri anlaşılmaktadır.

Türkiye, KKTC ile arasındaki deniz sınırlarını 2011 yılında imzaladığı anlaşma ile belirlemiştir. Mısır ile de hakkaniyetli ortay hat çizilmiş ve bu sınırlarda BM'ye bildirilmiştir. Bugüne kadar çok ta gözönüne alınmayan Libya ile denizden komşu olduğumuz gerçeği, 2019 Aralık ayının başında büyük bir adım attırması ve deniz sı-

nırlandırma anlaşması imzalanmıştır. İmzalanan bu anlaşma, Libya'da BM tarafından tanınan hükümet ile yapılmış olması sebebiyle oldukça önemlidir. Libya ile olan karşılıklı deniz sınırlarımızı belirlemiş ve doğu akdenizdeki deniz alanlarımızı uluslararası kamuoyu nezdinde kesinleştirmiştir. Bu anlaşmanın bir diğer önemi ise, şimdiye kadar bölgedeki en önemli askeri güce sahip olan Türkiye'nin artık siyasi üstünlüğü de eline alması ve Türkiye'siz bir sonuca varılamayacağını göstermiş olmasıdır. Bu anlaşma ayrıca Yunanistan ile GKRY'nin savunduğu sözde deniz yetki alanları tezlerini de çürütmüştür. Bundan sonra yapılması beklenen, belirlenen bu sınırlar doğrultusunda MEB ilan edilmesi ve Mavi Vatan'ı çevreleyen deniz sınırlarımızın sonsuza dek garanti altına alınmasıdır.

Doğu Akdeniz'deki doğalgaz rezervlerinin, Türkiye'nin yaklaşık 600 yıllık ihtiyacını karşılayacağı tahminlerinin yanı sıra, yine Türkiye üzerinden geçen enerji hatları da hesaba katıldığında olası gaz üretiminin Türk ekonomisine nasıl bir katkı sağlayacağı tüm çevrelerce malumdur. Gelinen noktadan sonrası için kesinlikle geri adım atılmamalıdır. Bir sonraki aşama olan gaz/petrol üretimi de şimdiden planlanmalı, hatta bu aşamada kullanılacak olan platformların da yerli ve milli imkanlarla üretimi için girişimlere başlanmalıdır. Yine aynı sebep ile sektördeki insan kaynağı göz önüne alınarak, üniversiteler ile iş birliği içinde olunmalı hem hazırlıklar aşamasında hem de üretim basamaklarında çalışacak olan personelin yetiştirilmesine öncelik verilmeli, bu alandaki yerli işgücü açığı hızlı bir şekilde giderilmelidir.



Dr. Öğr. Üyesi Hasan Bora Usluer

T.C. Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü

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 II

Bölüm II'de, bir önceki bölümde bahsettiklerimize dayanak olacak fakat genel itibarla bilindiği zannedilen genel tanımlara dikkat çekmek istiyorum. Sahildar Devletlerin ve Denizci Ulusların bir araya gelerek tanımlama yapılması amacıyla hareket edildiği 3 konferans yapılmıştır.

I. Deniz Hukuku Konferansı; eski adıyla Milletler Cemiyeti Genel Kurulu (Yeni haliyle Birleşmiş Milletler olacak) tarafından 27 Eylül 1927 tarihli kararıyla Milletler Cemiyeti Konseyi'nin 28 Eylül 1927 tarihinde Fransa, Şili, Hollanda, İngiltere ve İtalya'dan bazı hukukçulardan oluşan komite ile icra edilmiştir. Karasuyu ve Yetki sahaları ile ilgili 13 maddelik bir taslak hazırlanmış fakat görüş ayrılıklarından dolayı başarılı olunamamıştır.

II. Deniz Hukuku Konferansı; Eski adıyla Milletler Cemiyeti, daha sonraki evrilmiş hali ile Birleşmiş Millet-

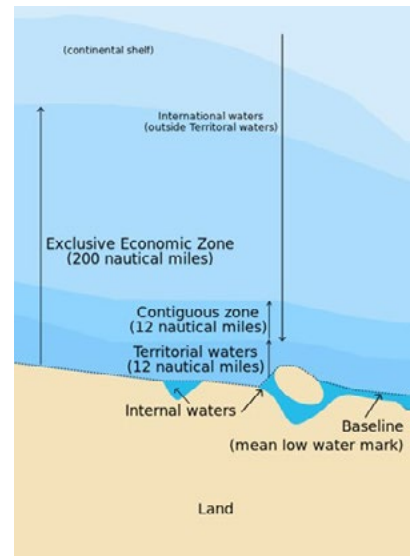
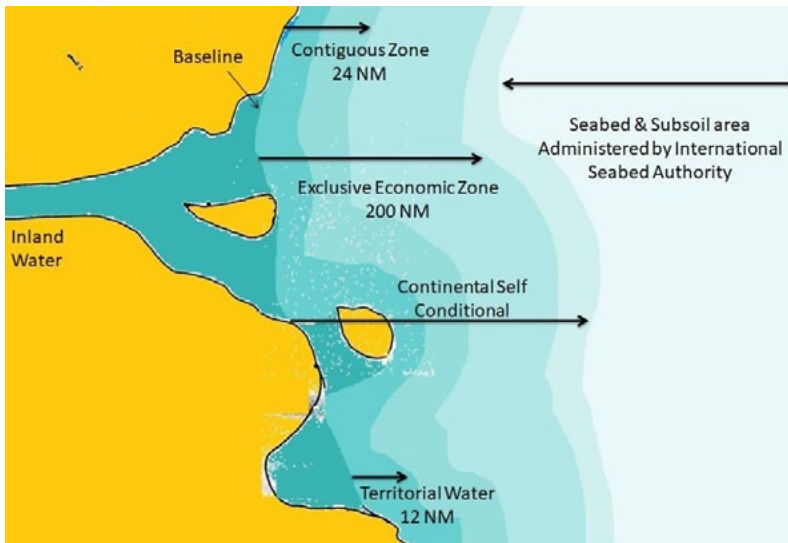
ler Genel Kurulu, 21.11.1947-174(11) sayılı kararı gereği çalışma yapmak üzere kurulan Uluslararası Hukuk Komisyon tarafından 1950-1956 yılları arasında çalışmalarını sürdürmüş ve hazırladığı taslak çalışmayı Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na arz etmiştir. 24 Şubat 1958-27 Nisan 1958 tarihleri arasında Cenevre'de icra edilmiş olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansında sunulan tasarılar üzerine çalışılmış olup, sonuç olarak

- Karasuları ve Bitişik Bölge Konvansiyonu,
- Kıta Sahaneliği Konvansiyonu,
- Açık Denizler Konvansiyonu,
- Açık Denizlerde Balıkçılık ve Canlı Kaynakların Korunmasına Dair Konvansiyonu olmak üzere dört antlaşma kabul edilmiştir.

Dünya üzerinde neredeyse en eski ve o tarihe kadar yazılmamış olmasına rağmen uygulanagelmış örf ve adet

olarak oluşan ve gelişen kurallar yazılı hale getirilmiş olup, Deniz Devletler Hukuku'nda bilinip yazılmamış dolayısıyla yeni sayılan Düz Esas Hat, Açık Deniz, Bitişik Bölge, Kıta Sahaneliği gibi bazı kavramlar da getirilmiştir.

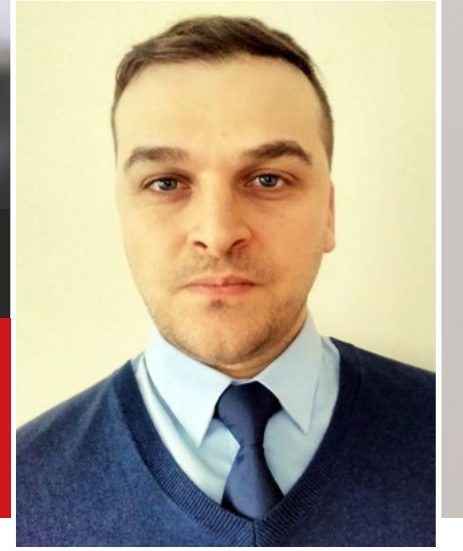
III. Deniz Hukuku Konferansı'nun 16 Aralık 1973 tarihli Birleşmiş Milletler Genel Kurulu kararı gereğince konferansın planlanması, 13-14 Aralık 1973 tarihinde New-York'ta bir toplantı yapılmıştır. 20 Haziran 1974-29 Ağustos 1974 tarihleri arasında Karakas'ta yapılan toplantıda konu görüşülmüş ve sonuçta 10 Aralık 1962 tarihinde Montegu Bay'da Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS-United Nations Conference on the Law of the Sea) kabul edilmiştir.



İlker K. Başaran, 2002 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmuştur. Eğitimine Amerika ve Avrupa'da sırası ile Temple University, SUNY Maritime College ve IMO-International Maritime Law Institute (IMLI) de devam edip deniz hukuku alanındaki doktorasını 2019 itibarıyla tamamlamıştır.

Kendisi ayrıca 2010 BP Petrol kazasını araştırmak için Teksas University ve Tulane University Maritime Law Center da iki yıl boyunca araştırma görevlisi olarak çalışmış, Arktik deniz taşımacılığı ve hidrokarbon yatırımlarını araştırmak için Kuzey Kutbu'nda bulunmuştur. Sertifikalı (Association of Ship Brokers and Agents, (USA)) gemi brokeridir. Şu anda Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde öğretim görevlisi olarak çalışmaktadır. (Verdiği dersler; küresel ısınma ve uluslararası deniz hukuku, denizcilik ekonomisi ve deniz sigortası).

Dr. İlker K. Başaran
Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi



Libya ile Doğu Akdeniz'de Daha Fazlası Mümkün!

Libya ile yaptığımız deniz yetki alanı sınırlandırılma mutabakatı Doğu Akdeniz'de dengelerin Türkiye adına pozitif anlamda değişmesine neden olmuştur. Sahada varlığımızı zaten sorgulamaya gerek yok. Bu anlamda Türkiye ciddi yatırımlar yaparak hidrokarbon arama faaliyetlerini hızlandırmış ve donanması ile de güçlü bir irade ortaya koyarak caydırıcı rol oynamıştır. Libya ile vardığımız mutabakatın hemen akabinde Kerpe ve Girit adaları çevresinde donanma tatbikatı yapacak olmamız da bu açıdan manidardır. Ancak masada varlığımız konusunda ciddi sorular oluşmaya başlamışken bu gelişme bizleri rahatlatmıştır. Bu mutabakat ile Yunanistan, Mısır, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY) ve İsrail'in Türkiye aleyhine Libya ile bir yetki sınırlandırma anlaşması yapmasının da önüne geçilmiştir. Fakat bu diplomatik başarının devamı gelme-

lidir. Çünkü çok daha fazlası mümkündür. Gelişmeler iyi analiz edilerek ileri sürülecek proje ve tezler uygun hukuki zeminlere oturtulursa proaktif politikaların oluşturulamaması için hiçbir neden yoktur. Mesela, Libya ile ilişkiler derinleştirilip bölgenin en büyük kıyı şeridine sahip ülkeleri sıfatı ile Doğu Akdeniz'de deniz çevresini koruma özelinde bölgesel politikalar üretilebilir. Bu politikalar tüm bölgeyi kapsayıcı olursa diğer kıyı ülkeleri ve uluslararası organizasyonlar da (Dünya Denizcilik Örgütü (IMO) gibi) bizim öncülüğünü yaptığımız politikalar için aynı masaya davet edilebilir.

Deniz Çevresini Korum Politikaları Neden Önemli?

Deniz ve çevresi insanlar için yaşamsal öneme sahiptir. İnsanoğlu binlerce yıldır denizlerdeki bio-çeşitliliğin

ve ekosistemin sağladığı faydalardan son kullanıcı sıfatı ile yararlanmaktadır. Ancak küresel ısınma, denizlere dökülen zararlı, tehlikeli ve zehirli maddeler, deniz kazaları gibi nedenlerle denizlerdeki biyolojik yaşam ve ekosistem ciddi anlamda zarar görmüştür. Denizlerin ekonomik olarak kullanımının her geçen gün arttığı günümüz şartlarında çevresel tehditler de her zamankinden fazladır. Bu gelişmeler ışığında son yıllarda denizlerde sürdürülebilirlik politikalarının arttığına ve ciddi miktarda finansal kaynağın da bio-çeşitlilik ve ekosistem araştırmalarına ayrıldığına şahit olmaktayız. Bu araştırmalar neticesinde yeni politikalar ve hukuk kuralları geliştirilmekte ve bunlar küresel bazda uygulamaya sokulmaktadır. Bunun en önemli örneği de plastik kullanımının yasaklanması veya sınırlandırılmasıdır.

Ancak şu da bilinmelidir ki, açık denizler son dönemlerde gittikçe çevre siyasetinin bir parçası olarak görülmektedir. Bu anlamda denizlere yönelik menfaatleri olan kıyı devletleri tarafından deniz çevresinin korunmasına yönelik proje ve girişimler bir tür sahiplenme ve politik beklenti doğrultusunda kullanılmaktadır. Buna da en güzel örnek olarak da Yunanistan'ın NATURA 2000 projesi gösterilebilir. Nitekim Yunanistan Resmi Gazetesi'nde 20 Şubat 2018 tarihinde yayımlanan koruma alanları yönetim makamlarına ilişkin 4519 sayılı yasa ile NATURA 2000 projesi kapsamında Yunan anakarası, İyon Denizi ve Ege Denizi'nde çok sayıda koruma bölgesi oluşturulduğunu, koruma bölgelerinin Egemenliği Antlaşmaları Yunanistan'a Devredilmemiş Ada, Adacık ve Kayalıklar (EGAYDAAK) statüsündeki çok sayıda adayı içerdiğini, kanunun mevcut hali ile EGAYDAAK statüsündeki yerlerde AB'nin ve bilim insanlarının içinde olacağı uygulamalara yetki verdiğini, Yunanistan'ın EGAYDAAK'ı sahiplenmeye yönelik devlet uygulamalarının ve konuya AB'yi dâhil etme politikasının devamı niteliğinde olduğunu görmekteyiz.

Yunanistan'ın çevresel hassasiyetleri istismar ederek anılan bölgelerde başta askeri eğitim/tatbikat faaliyetleri (son yıllarda Ege adalarında Amerikan askeri varlığının artması bununla alakalı olabilir) olmak üzere turizm, balıkçılık, bilimsel araştırma vb.

faaliyetlerimizi engelleme yönünde bir merhale olduğu, AB yetkilileri ve bilim insanlarının katılacağı uygulamalar/denetlemeler sayesinde bölgede başta AB olmak üzere diğer devletlerden EGAYDAAK'lara yönelik destek alma çalışmalarında bulunacağı ve Yunanistan'ın EGAYDAAK üzerindeki hak iddialarını destekleyecek etki yaratacağı değerlendirilmektedir.

NATURA 2000 kapsamında ilan edilen koruma bölgelerinin gerçek amacının çevre ve doğal yaşamın korunması değil, hukuka aykırı egemenlik iddialarının AB mevzuatına atıfla meşurlaştırılması çabası olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Görüldüğü üzere Yunanistan, ACCOBAMS", EBSA54 ve NATURA 2000 gibi çevre koruma projelerini istismar ederek kazanımlar elde etme gayretleri içerisinde. Ancak Libya ile yaptığımız bu son deniz yetki alanı sınırlandırma mutabakatı bu çabalara ciddi bir darbe vurmuştur.

Buradan su anlaşılmaktadır ki çevre hassasiyetleri ülkelerin güvenlik stratejileri ile paralel olarak ilerlemektedir. Bu faaliyetlerin dikkatli takibi gerekir aksi takdirde ileride telafisi mümkün olmayan egemenlik kayıpları söz konusu olabilir. Benzer şekilde, tarafımızca üretilecek projeler hayata sokulabilirse hem çevrenin korunması hem de devlet politikalarının masada aktif olarak yürütülmesi şeklinde iki farklı amaca paralel olarak hizmet edilebilir.

Nasıl Bir Çevre Politikası Üretebiliriz?

Deniz alanlarının ekonomik anlamda kullanımından kaynaklanan en önemli çevresel tehlikelerden biri petrol kirliliğidir. Amoca Cadiz, Exxon Valdez ve Depwater Horizon (BP) gibi ünlü deniz kazaları ve akabinde oluşan geniş ölçekli petrol kirlilikleri bugün bile hafızalardadır. Dolayısıyla petrol kirliliği üzerinden üretilebilecek bir politika kıyı ülkelerini bir araya getirebilecek potansiyele sahiptir.

Ancak burada bilinmesi gereken her ülkenin petrol kirliliği ile ilgili kendi iç hukuk düzenlemelerinin zaten var olduğudur. Dolayısıyla ileri sürülecek olan projenin uluslararası bir niteliğe sahip olması gerekir. Burada petrol kirliliğinin uluslararası niteliği, sızan petrolün akıntı ile zaten kısmen de olsa küçük ve kapalı olan Doğu Akdeniz'deki diğer ülke kıyılarına ulaşım maddi zarara yol açabilmesi özelliğinden "transnational oil pollution" kaynaklanır.

Uluslararası Deniz Hukukundaki Boşluk

BM'in Çevre Programı (UNEP) 1974 yılında kurduğu "Bölgesel Denizler Programı" kapsamında Akdeniz'in korunmasının öncelikli hedefleri arasında dahil edilmesi kararı, Akdeniz'e kıyıdaş olan ülkelerin ve AB'nin katılı-





mıyla, Akdeniz Eylem Planı'nın (MAP) 1975 yılında oluşturulması ile sonuçlandırılmıştır. MAP çerçevesinde yürütülecek faaliyetlerin hukuki temelini oluşturmak üzere hazırlanan "Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Barcelona Sözleşmesi) 1976 yılında Barcelona'da kabul edilmiş olup, 1978 yılında yürürlüğe girmiştir.

Bu anlaşma çerçevesinde Türkiye'nin de dahil olduğu Akdeniz'e kıyası olan 25 ülke Akdeniz'i korumak adına birçok protokole imza atmıştır. Bunlardan bazıları, gemilerden atılan atıkların kontrolü, tehlikeli atıklar ile mücadele, kara kökenli faaliyetlerden kaynaklı kirlenme ile mücadele ve olağanüstü hallerde ortak müdahale olarak sayılabilir.

Ancak Akdeniz ülkeleri arasında platform bazlı petrol kirliliğinin neden olduğu maddi zararların nasıl ve kimler tarafından karşılanabileceğine dair bir protokol imzalanamamıştır. Hatırlamak gerekir ki gemilerden (tanker) kaynaklanan petrol kazalarında oluşabilecek maddi ve çevresel zararların belirlenmesi ve tazmini CLC ve Fund Konvansiyonları ile belirlenmişken, platform bazlı, gemi tanımı dışındaki kalan, petrol çıkarma ve depolama amaçlı yapılardan kaynaklanan çok uluslu "transnational" nitelikte sahip petrol kirliliğinde zararın kimler tarafından ve nasıl ödeneceğine dair uluslararası bir anlaşma yoktur.

Barcelona konvansiyonu tarafları 1974 Offshore Protokolü ile her ne kadar spesifik olarak petrol kirliliğinden kaynaklanan maddi zarar konusuna bir çözüm bulmaya çalışsalar da başarılı olamamışlardır. Bu görüşmeler duruma acil bir çözüm bulunması için çalışmaların devam etmesi gerektiği bildiri ve temennisinden öteye gidememiştir.

Konuya örnek vermek gerekirse 2009'da Avustralya açıklarında Timor Denizindeki Montara Petrol Kirliliğinde 74 gün boyunca denize sızan petrol durdurulamamış, neticesinde çok uluslu bir petrol kirliliği meydana gelmiştir. Endonezyalı deniz yosunu üreticileri ciddi anlamda zarar görmüş ve zararlarını tazmin edememişlerdir. Öyle ki Endonezya devleti IMO'ya başvurarak platform bazlı çok uluslu petrol kirliliğinden doğan zararın tazmini için yardım istemiş ve bu konuyu ele alan CLC/Fund tarzı bir konvansiyonun platformlar için de düzenlenmesini talep etmiştir. Benzer bir durum Deepwater Horizon (BP) petrol kirliliğinde de olmuştur. Meksika körfezine sızan petrol ister istemez Amerika'dan Meksika kıyılarına varmış ve kıyıdaki işletmelere ve balıkçılara zarar vermiştir. Ancak Amerika ve Meksika arasındaki ikili anlaşma gereği karşılıklı tazmin talepleri reddedilmiştir.

Endonezya'nın IMO'ya yaptığı talebe binaen ise, her ne kadar IMO bu konuda çözüm organı olarak görülse

de, platformların ülkelerin kendi kıta sahanlıkları içerisinde olması (dolaşısıyla iç hukukunu ilgilendirmesi), IMO'nun sadece deniz taşımacılığının hukuki altyapısı ile ilgileniyor olması (ki buna şahsen katılmıyorum) tezleri başta olmak üzere birtakım nedenler ileri sürerek IMO ben bu alanda düzenleme yapmaya yetkili değilim demektedir. Ancak buna ek olarak da IMO yapılacak ikili veya bölgesel düzenlemeleri ve bu amaçla atılacak adımları destekleyeceği sözünü de vermektedir.

Sonuç olarak; Libya ile yapılan anlaşma tarihi niteliktedir ve/fakat daha fazlasını proaktif politikalar üretmek için mümkün olduğu kanaatindeyim. Bu anlamda özellikle çevre politikalarına stratejik anlamlar yüklenmesinden ötürü Libya ile derinleştirilecek ilişkilerin ve oluşturulacak projelerin deniz çevresinin korunması bağında, özellikle hukuki boşluğu olan platform bazlı çok uluslu petrol kirliliği konusunda, yapılabileceği kanaatindeyim. Burada Türkiye ve Libya'nın liderliğinde üretilen bu politikaya IMO'dan destek alınarak kıyı ülkelerinin katılımı sağlanabilir ve bölgenin en güçlü devleti olarak Akdeniz'in hamisi olduğumuzu çevre politikalarına verdiğimiz önemle gösterebiliriz.

Not: Yunanistan'ın Natura 2000 projesi ile ilgili bilgiler Dr. Tümamiral Cihat Yaycı'nın "Sorular ve Cevaplar ile Münhasır Ekonomik Bölge (MEB) Kavramı" adlı kitabından alınmıştır.



LE
VAPEUR
MAGIQUE

Bir İstanbul ayrıcalığı



Rasim Alponat
Pasifik Denizcilik Grubu

Denizcilik hayatına 1990 yılında Gölcük Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi "Gemi Elektroniği ve Haberleşme" bölümü eğitimi ile başladı. 1999 yılında Uludağ Üniversitesi Eğitim Fakültesi İngilizce Bölümü'nden mezun olmuş ve Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı bir lisede İngilizce öğretmeni olarak çalışmaya başlamış ve 7 yıl görev yapmıştır. 2006 yılında Pasifik Denizcilik Grubu bünyesine katılarak acente müdürlüğü görevine başlamıştır ve halen aynı şirkette görevine devam etmektedir. Aynı zamanda Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Meclis üyesi ve Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapmakta olan Alponat, evli ve 2 çocuk babasıdır.

Rakamlarla Kocaeli ve KOGAD

Dünya ticareti açısından denizyolu taşımacılığı her zaman önemli bir yere sahip olmuştur. Deniz ticaretinin en önemli altyapısını ise limanlar oluşturmaktadır. Sanayi ve üretimin merkezi konumunda bulunan Kocaeli'nin liman kenti olarak dünya ticaretine önemli etkisi olduğunu belirtebiliriz. Karadeniz ve Marmara'ya kıyısı bulunan ve toplamda 188 km kıyı uzunlu-

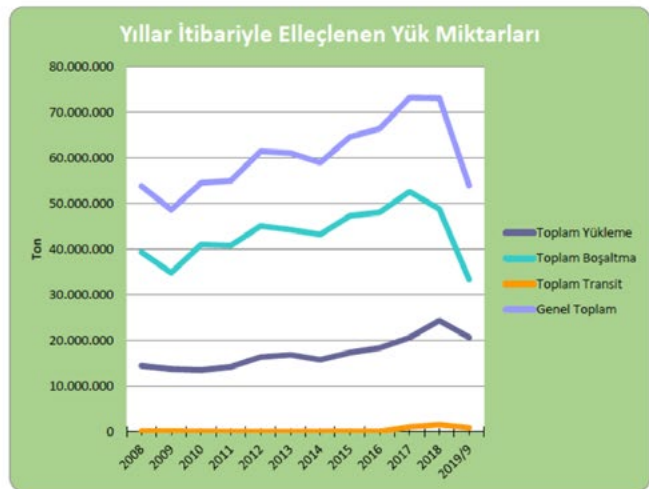
ğuna sahip Kocaeli, dünya ticaretine yön veren önemli bir şehir ve Avrupa'nın büyük liman kentlerinden birisidir.

Kocaeli, Türkiye açısından hem ithalatta hem ihracatta oldukça önemli bir yere sahiptir. Kentte, petrol ve yan sanayi, otomotiv ve yan sanayi, demir çelik, çimento, kimya, ilaç, temiz-

lik maddeleri, giyim, gıda, plastik gibi birçok sektörde üretim gerçekleştirilmektedir. Kocaeli ekonomisinin yarattığı katma değer ve ulaştığı dış ticaret hacmi Türkiye açısından önemli boyutlardadır. Ülkemizin dış ticaret hedefine ulaşabilmesi için Kocaeli'nin sanayi ve ulaştırma alanlarında gelişim göstermeye ve olumlu adımlar atmaya devam etmesi önemlidir.

KOCAELİ LIMAN BAŞKANLIĞI YILLAR İTİBARIYLA ELLEÇLENEN YÜK MİKTARLARI (TON)

YILLAR	TOPLAM YÜKLEME	TOPLAM BOŞALTMA	TRANSİT	GENEL TOPLAM
2008	14.406.879	39.363.485	81.512	53.851.876
2009	13.703.079	34.834.203	89.563	48.626.845
2010	13.484.888	41.023.932	62.329	54.571.149
2011	14.208.827	40.790.313	2.700	55.001.840
2012	16.359.784	45.091.924	6.770	61.458.478
2013	16.832.540	44.248.457	7.674	61.088.671
2014	15.752.878	43.221.380	33.144	58.974.258
2015	17.319.442	47.308.589	62.283	64.628.031
2016	18.324.067	48.082.582	19.262	66.406.649
2017	20.625.303	52.608.726	1.015.071	73.234.029
2018	24.378.090	48.760.931	1.544.710	73.139.021
2019/9	20.642.772	33.328.031	837.486	53.970.803



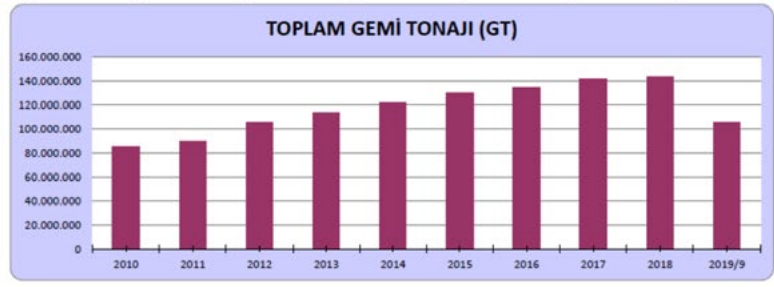
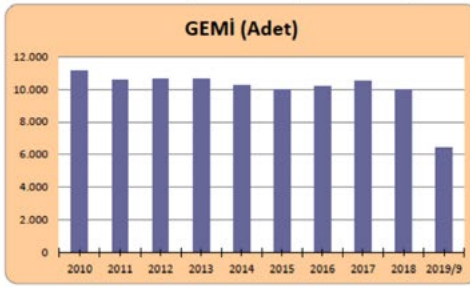
Kaynak: Kocaeli Liman Başkanlığı

Kocaeli limanları da, bölgenin ticari hayattaki önemini artmasında büyük rol oynamaktadır. İrili ufaklı 35 liman tesisi, tablomuzda görüldüğü üzere 2018 yılındaki 73 milyon ton yük elleçlemesiyle, Avrupa'nın en büyük ilk 10 kargo limanı konumundadır. Türkiye genelinde 2018 yılında 460 milyon ton yükün gemilerle elleçlendiğini düşünürsek sadece Kocaeli'nin elleçlediği yükün ülke genelinin yak-

laşık yüzde 16'sına tekabül ettiğini görmekteyiz. Bu verilere ilave olarak şunu da belirtmemizde fayda vardır, İzmit Körfezi'ndeki limanların birçoğu henüz tam kapasite ile çalışmamaktadır. Yük elleçleme kapasitesi rahatlıkla 130 - 140 milyon tona çıkabilir. Kocaeli, dünyadaki diğer önemli limanlarda olduğu gibi daha aktif bir rol oynayabilir. Bu noktada limanların de-

mir yolu bağlantılarının tamamlaması ile birlikte bu taşımacılık demir yoluna aktarabilirse, mal miktarı da kapasite de artacaktır. Bölgedeki denizcilik sektörünün her anlamda desteklenmesi ve daha iyi bir noktaya gelmesi bakımından 2017 yılında Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin kuruluşu da bu gelişime çok olumlu katkı sağlamaktadır.

KOCAELİ LİMAN BAŞKANLIĞI										
YILLAR İTİBARI İLE KOCAELİ LİMANINA										
GELEN GEMİ ADETLERİ VE TOPLAM GROS TONAJLARI										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019/9
GEMİ (Adet)	11.133	10.573	10.644	10.627	10.252	9.991	10.191	10.548	9.988	6.405
TOPLAM GEMİ TONAJI (GT)	85.336.704	90.264.641	105.199.747	113.289.070	121.398.438	130.066.128	134.544.696	141.607.179	143.764.413	105.738.129



Kaynak: Kocaeli Liman Başkanlığı

Kocaeli limanları yılda ortalama 10 bin gemi ağırlamaktadır. Kocaeli Liman Başkanlığı'ndan alınan yukarıdaki verilere göre yıllara göre gemi adedi ve toplam gemi tonajını görebiliriz. 2010 yılında 11.133 gemi adedi ve toplam 85.336 Grt (gemi tonajı) ile uğrak yapılmışken bu rakam 2018 yılında yıllık 9.988 gemi adedi ve toplam

143.764 Grt (gemi tonajı) olarak tespit edilmiştir. Burada şunu görmekteyiz; gemi sayısının yıllık ortalamasının 10 binlerde olmasına ve bir miktar azalmasına rağmen gemi tonajlarının yıllık bazda düzenli olarak 5 bin ile 10 bin arasındaki farklarla artış göstermiştir. 2019 yılının ilk 9 ayında 6.405 gemi 105.738 Grt rakamını görmekteyiz;

bu da işaret ediyor ki 2019 yılı sonunda muhtemel gemi sayısı 9 binde altında gemi tonajı ise 140 bin Grt civarında olacaktır. Demek oluyor ki, süreç içerisinde gerek navlun avantajı sağlamak adına gerekse diğer unsurlardan dolayı deniz taşımacılığında geçmişe oranla daha büyük tonajlar tercih edilmeye başlanmıştır.

Tonaj Aralıklarına Göre Gelen Gemi İstatistikleri (2017)

	0 - 499 GT		500 - 999 GT		1000 - 1999 GT		2000 - 4999 GT		5000 - 14999 GT		15000 - 29999 GT		30000 > GT		TOPLAM	
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
TOPLAM	636	2	828	27	856	321	1152	1723	659	1475	320	927	91	1516	4.542	5.991
GENEL TOPLAM	638		855		1177		2875		2134		1247		1607		10.533	

Tonaj Aralıklarına Göre Gelen Gemi İstatistikleri (2018)

	0 - 499 GT		500 - 999 GT		1000 - 1999 GT		2000 - 4999 GT		5000 - 14999 GT		15000 - 29999 GT		30000 > GT		TOPLAM	
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
TOPLAM	575	3	889	39	671	290	1100	1524	694	1294	318	999	76	1516	4.323	5.665
GENEL TOPLAM	578		928		961		2624		1988		1317		1592		9.988	

Tonaj Aralıklarına Göre Gelen Gemi İstatistikleri (2019/6)

	0 - 499 GT		500 - 999 GT		1000 -1999 GT		2000 - 4999 GT		5000 - 14999 GT		15000 - 29999 GT		30000 > GT		TOPLAM	
	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı	Türk	Yabancı
TOPLAM	75	2	216	18	262	121	389	824	307	678	100	488	25	749	1.374	2.880
GENEL TOPLAM	77		234		383		1213		985		588		774		4.254	

Kaynak: Kocaeli Liman Başkanlığı

Gemilerin tonaj aralıklarına göre bir değerlendirme yapmak gerekirse; 2019 yılının ilk 6 ayında uğrak yapan gemilerin 77 adedi 0-499 Grt aralığındadır. Koster tonajı olarak bilinen 500-5.000 Grt aralığındaki gemi adedi 1.830 adet ile toplam uğrak yapan gemilerin % 43 üne tekabül etmektedir. Yine kısmen koster olarak düşünebileceğimiz 5000-15000 Grt aralığındaki gemi sayısı 985 adet ile % 23 lük dilimi oluşturmaktadır. 15.000 - 30.000 Grt aralığındaki gemi sayısı 588 adet ile % 14 lük dilimde kendisine yer bulmuştur. Son olarak 30.000 Grt üzeri toplam 774 gemi % 18' i oluşturmaktadır. 2017 ve 2018 yıllarında uğrak yapan gemi tonajlarını da incelediğimizde düşük tonajlı koster diye adlandırdığımız gemi sayısının bir miktar azaldığını yüksek tonajların tercih edilmeye doğru bir talebin olduğunu görmekteyiz.

Tabi ki bu kadar yoğun gemi hareketinin olduğu bir bölge olan Kocaeli ve çevresinde denizciliğin önemli bir rol

olan gemi acenteliğinden ve Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği'nden (KO-GAD) biraz bahsedebiliriz.

Gemi acenteliği mesleği aslında Cumhuriyetin kurulmasından da evvel azınlıklar tarafından icra edilmekteydi. Hatta ve hatta ülkelerin konsolosluk görevlileri bile acentelik görevini ifa etmişlerdi. Abdulhamid'in henüz tahtta olduğu 1902 senesinde Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği (VDAD) kurulmuştur. Düşünün ki bu dernek 1983 yılında denizciliğin çatı kurumunu oluşturan İMEAK Deniz Ticaret Odası kurulana dek kurallar koyuyor ve tarifeler yayınlıyor. Aslına bakarsanız bu manada sivil toplum kuruluşlarının ne denli önemli olduğunun da göstergesi olmuştur.

Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği (KO-GAD) da çok kıymetli büyüklerimiz tarafından 2001 yılında kurularak faaliyete geçmiştir. Kocaeli gibi liman faaliyetlerinin bu kadar yoğun olduğu bir bölgede bir takım kararların

alınmasında, sorunların ortak akılla çözülmesi noktasında otoritelerle meslek mensupları arasında köprü vazifesi görmesi anlamında Kocaeli Gemi Acenteleri Derneği'nin önemli bir görev üstlendiğini söylemek yanlış olmaz. Bunun yanı sıra Gemi Acenteliği Mesleğini daha saygın bir noktaya taşıma anlamında da bir basamak olduğunu söyleyebiliriz. Tabi ki bu saygınlık kuruluşundan günümüze kadar görev yapan tüm başkanların ve Yönetim Kurulu Üyelerinin çabaları ve kıymetli üyelerin katkıları sayesinde olmuştur. Kocaeli Liman Başkanlığı'nda işlem yapan resmi acente sayısı yaklaşık 75 civarındadır. Büyük bir kısmı Kocaeli merkezli olarak çalışmakta bir kısmı ise İstanbul ve civar illerden gelmektedirler. Derneğe kayıtlı acente sayısı 50'dir ve her geçen gün yeni katılımlar ile sayı artmaktadır. Birlik ve beraberliği temel unsur olarak benimseyen dernek, üyelerin memnuniyeti ve sorunlarına ortak çözüm üretme odaklı faaliyetleri ile görev yapmaya devam etmektedir.





TUNA

Ship Supply

Safety & Fire & Bridge Equipment Supplier



TAŞINDIK

MOVED



- * HARİTA VE NOTİK YAYINLAR * CAN KURTARMA EKİPMANLARI * YANGINLA MÜCADELE EKİPMANLARI
- * HABERLEŞME EKİPMANLARI * KÖPRÜSTÜ VE SEYİR EKİPMANLARI * PERSONEL KORUYUCU EKİPMANLAR
- * KURTARMA YARDIM EKİPMANLARI * MARPOL EKİPMANLARI * GÜVENLİK (ISPS) EKİPMANLARI
- * IMO SEMBOLLERİ , GEMİ BAYRAK VE FLAMALARI * TIBBİ EKİPMANLAR * PİLOT VE YOLCU MERDİVENLERİ



TUNA GEMİ İKMAL SAN.TİC.LTD.ŞTİ.

Evliya Çelebi Mah. Genc Osman Cad. No.44A/1 Tuzla , 34944 İstanbul / Türkiye
Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08
supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

İstanbul Yüksek Denizcilik Okulu'ndan 1979 yılında mezun olan Dursun Topaloğlu, 12 yıl deniz hizmetinden sonra karada üç yıl teknik müdürlük görevinde bulunmuş daha sonra İstanbul'da kurulmuş olan ABS (American Bureau of Shipping) klas kurumunda 22 yıl senior surveyor ve lead auditor olarak görev yapmıştır. 2018 yılı başında ABS' klas kuruluşundan emekli oldu. Şu an 2018'de İstanbul'da kurulmuş olan Mentor Marine Consultants İstanbul Sigorta Expertiz Gözetim ve Danışmanlık Şirketi'nde Şirket Müdürü ve Marine P&I surveyor olarak çalışmaktadır.

Dursun Topaloğlu
Mentor Marine Consultants



Gemi Taşımacılığında, Suya Hassas Dökme ve Genel Kargo Yükler İçin Dikkat Edilecek Önemli Hususlar

Bulk Carrier, General Cargo, Barge ve Container tipi gemilerle taşınan suya hassas yüklerin korunması ve taşınan yükün bozulmadan yükleme ve tahliye edilmesi için alınacak tedbirler önemlilik arz etmektedir. Gemilerde taşınan konteyner yükleri, çelik, dökme, paket ve torba halinde taşınan yüklerinin tamamı suya hassastır. Yükün tatlı su veya deniz suyu ile ıslanması hasar görmesine yol açabilir. Bu konuda aşağıda sıralanan tedbirler sayesinde yük hasarlanmalarını en aza indirmek mümkündür.

- ▶ Ambar kapak bakımı ve testleri
- ▶ Ambar kapak ve ambar giriş kaporta lastikleri, sıkma donanımları ve su gideri donanımları
- ▶ Ambar sintine kuyularının düzenli ve sık kontrolü
- ▶ Yükleme ve tahliye esnasındaki hava şartları
- ▶ Balast operasyonu
- ▶ Gemi ambarlarının yapısal kondisyonu, pas durumu
- ▶ Ambar içinden balast tanklarına giriş menholleri, ambar içi boru devreleri, yük ekipmanları elektrik devre ve bağlantıları, aydınlatmalar.
- ▶ Ambar içi havalandırma fanları
- ▶ Minimum yedek parça ihtiyacı

Ambar ve Ambar Giriş Kaporta Kapakları

Gemilerde ambar kapak kontrolü ve bakımının taşınan yük ve gemi emniyeti açısından büyük önemi vardır. Ambar kapaklarının sızdırmazlığı ve malzeme yapısının sağlam ve klas kurallarını karşılaması gerekmektedir. Kapak kontrolünde gemi adamlarının bazı test ve kontrolleri uygun aralıklarla yaparak şirket yetkililerine bildirmeleri gereklidir. Test ve kontrollerin aşağıdaki kurallar çerçevesinde yapılması can ve mal emniyetini bakımından çok önemlidir. Kapakların tümünde sac ve eleman kontrolü yapılarak çürümeye başlamış tüm kısımların bakım ve onarımı yapılmalıdır. Yapısal kapak tamirleri klas bilgisi dahilinde olmalıdır.

- ▶ Kapak lastikleri sağlam olmalı ve yapılacak testte kaçak oluşturmamalıdır. Ayrıca dere lamaları da sağlam olmalıdır.
- ▶ Kapak yan baskı aparatları (quick acting cleats) donanımlarının sağlam olması, lastik pulların elastik özelliğini kaybetmemiş, çatlak veya hasarlı olmaması gerekir.
- ▶ Açma kapama donanımları, hidrolik devreler ve pistonlar bakımlı olmalıdır. Hidrolik pistonlar dış etkenlerden korunmalıdır. Uygun olmayan kapak açma kapama

operasyonları kapakların istenilen sürede kapatılmamasına ve yükün ıslanmasına neden olabilir, kapak açamama ise zaman kaybına sebebiyet verir.

- ▶ Mezarna üzerinde bulunan su gider devreleri tıkalı olmamalıdır. Geri döndürmez valflerin düzenli aralıklarla bakımının takip edilmesi gerekmektedir.
- ▶ Ambar giriş kaportalarının sağlam ve sızdırmaz olması, ambar kapak testleri esnasında kaportaların da aynı şekilde testlere tabii tutulması gerekmektedir.
- ▶ Kapak tam kapatılıp sıkıldığında kapaklar ambar mezarna üzerine her taraftan tam temas etmeli, mezarna üst sacına (hatch coaming top plate) kaynaklı olan metal temas noktalarına kapak yan sacının yakın teması eşit bir şekilde sağlanmalıdır.
- ▶ Baskı laması sağlam ve passız olmalı, kanallar ve kapak lastik conta basma yüzeyleri temizlenmeden kapaklar kapatılmamalıdır.
- ▶ Gemi adamları periyodik olarak ambar kapaklarına su testi yapmalı ve kapakların sızdırmaz olduğu tespit edilmelidir. Su ve tebeşir testi gemi tarafından kolayca yapılabilen testlerdir.

*Pontoon kapaklar branda ile örtülüp deniz netası yapılır.

Genel olarak yapılan kapak testleri;

- ▶ Ultrasonic test -Genellikle yetkili kişiler tarafından yapılır.
- ▶ Chalk test -Tebeşir testi
- ▶ Water test -Su testi

Tebeşir testi: Baskı laması üzerine tebeşir sürüldükten sonra ambar kapakları kapatılıp deniz netası edilir ve daha sonra kapaklar açılır. Kapak lastiklerinde tebeşir izi olmayan görülmeyen bölgeler, baskı lamasının temas etmediği noktaları belirtir ve bu bölgelerden ambar içerisine su kaçağı olması muhtemeldir.

Su testi: Ambar kapakları ve ambar giriş kaportaları deniz netası olacak şekilde kapatılır, 1-1.5 bar deniz suyu yangın hortumuna verilerek teste başlanır (hortumun ucuna nozul bağlanmaz). Testi yapan kişi bir metre mesafeyi iki saniyede yürüyecek şekilde kapak etrafına ve kapak aralarına su tutarak testi gerçekleştirir. Kapaklar açılmadan önce, ambar taban sacı ve mezarna iç sacı kontrol edilerek su kaçağı izi araştırılır. Ambar içinde su kaçağı tespit edilen bölgelere binaen, kapakların ve/veya kapak lastiklerinin

bakım onarımı yapılır.

Ambar Giriş Kaporta Lastikleri ve Kapak Sıkma Donanımları

Ambarlara giriş (hold Access hatch) kaporta lastikleri ve kapak sıkma donanımları aynı şekilde kapaklar gibi teste tabi tutulmalı ve bakımları yapılmalıdır.

Ambar Sintine Kuyuları Kontrolü

Yükleme yapılmadan önce ambar sintine kuyularının testleri yapılmalı ve sintine kuyularının kuru ve önceki yüklerden arındırılmış olduğu tespit edilmelidir. Ambar sintine geri döndürmez vanalarının bakımlı ve iyi çalıştığından emin olunmalıdır. Makine dairesinde bulunan ambar sintine kuyusu valflerinin mutlaka yük taşıma sırasında kapalı durumda olması yetmez, valf sitlerinin ve geri döndürmez vanaların sızdırmaz olduğundan emin olunmalıdır. Ambar içinde bulunan sintine kuyuları içindeki geri döndürmez vanaların temiz ve çalışır durumda olması yanlış bir operasyonda ambara su girmemesi için bu vanalar çok önemlidir.

İskandil borusu çürük ve tıkalı olmamalı, ambarlar da yük varken seyir süresince her gün ambar sintine kuyusu seviyeleri iskandil edilerek değerler kayıt altına alınmalıdır. İskandil borularının ölçümden sonra tapalarının sızdırmaz bir şekilde kapatılması gerekir.

Hava Şartları

Suya hassas yüklerin yükleme ve tahliye operasyonları, yağmursuz ve optimum nem oranı şartlarının sağlandığı hava koşullarında yapılmalı ve yağmur ihtimali olduğu an kapaklar çok seri bir şekilde kapatılmalıdır. Yükleme sırasında ıslanan bazı dökme yüklerin küflendiği ve bozulduğu görülmüştür.

Taşıma süresince ambar nem kontrolü ölçümleri yapılmalı, yükün hassasiyet özelliklerine göre gerekirse havalandırma yapılır ve veriler kayıt altında tutulmalıdır. Taşınan yükün yükleme ve taşıma ile ilgili şartnamesi mutlaka iyi okunmalı ve yüke zarar verecek hususlar için önlem alınmalıdır.



Balast Operasyonu

Geminin yükleme ve tahliye operasyonları esnasında zaman zaman balast operasyonuna ihtiyaç olabilmektedir. Gemi yükleme operasyonlarında balast suyunun pompa ile dışarıya basılmasında bir sakınca yoktur. Ancak yükün gemiden tahliyesi esnasında pompa vasıtasıyla balast suyu alımı sakıncalı olabilir. Genellikle gravite ile balast almak daha uygundur. Pompa ile balast tanklarına balast alınması durumunda tank taşıma asla yapılmamalıdır. Zira ambarlarda balast tankı giriş menhollerinden veya ambar içi devrelerden sızıntı oluşabilir ve mevcut yük ıslanabilir.

Ambarların Yapısal ve Pas Durumu

Gemi ambar perdeleri, postalar, braketler, balast tankları, ambar sacı ve postaları, menholler iyi bir bakım altında olmalı ve klas kuralları eksiksiz takip edilmelidir.

Ambar yüzeyleri ve ambar kapakları pas yüzünden bazı yükler için kalite bozumuna neden olabilir. Pas durumu yükleme den evvel yük sörveyörü tarafından kontrol edilip yükleme için onay belgesi alınmalıdır.

Menholler, Ambar İçi Boru Devreleri, Elektrik Devre Ve Bağlantıları, Yük Bağlama Ekipmanları, Mapalar, Aydınlatmalar...

Ambar kapak su giderlerinin açık olduğu ve bir evvelki yükten dolayı tıkalı olmadığı kontrol edilmeli. Menholler su geçirmez ambar içi tüm boru, mapa, yük bağlama ekipmanları, elektrik devre ve bağlantıları sağlam ve klas kurallarını karşılamalıdır.

Ambar Fanları

Fanlar faal ve iyi kondisyonda olmalıdır. Fan muhafaza sacı delik veya korozyonlu olmamalı aksi halde ambarlara fan kanallarından su girmesi muhtemeldir. Fan donanımları düzenli kontrol ve bakım altında olmalıdır.

Gemide Bulunması Gereken Minimum Yedek Parçalar

- ▶ Mekanik operasyonlu çelik ambar kapakları için yedek parça
- ▶ Yedek kapak lastikleri (kapak lastiklerini yenilemek ve tamir etmek için)
- ▶ Cleats' Rubber O-Ring (Yan baskı Lastik ringler)
- ▶ Spare wedges (Yedek siğiller)
- ▶ Spare wheels (Yedek kapak tekerleği)
- ▶ Spare cleats (Yedek yan baskılar)
- ▶ Spare sealant/adhesive (Yedek Lastik yapıştırıcı)
- ▶ Spare rubber packed (Yedek lastik seti kapak kornerleri, birleşim yerleri için)
- ▶ Spares for hydraulic system (Yedek hidrolik sistemleri)

Portale Hatch Cover- Çelik Ponton (Pontoon) Kapaklar

- ▶ Spare cleats (Yedek baskı)
- ▶ Spare wedges (Yedek siğil)
- ▶ Spare wooden covers (yedek ağaç kapak)
- ▶ Spare tarpaulins (yedek branda bez)





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

İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği mezunudur. İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Anabilim Dalında lisansüstü eğitimine devam etmektedir. İş hayatına forwarder bir firmada başlamış olup, halihazırda operasyon uzmanı ve takım lideri olarak görev yapmaktadır. Evli ve bir çocuk babasıdır.

Ahmet Melih Aydemir
Denizyolu Operasyon Uzmanı



Lojistikte Dış Kaynak Kullanımı, 3. Parti ve 4. Parti Lojistik Kavramları

Firmalar arasında yapılan ticarete söz konusu malın taşınması gerektiğinde, "lojistik" kavramı ile tanışmış oluyoruz. Malın taşınması; alıcı veya satıcı firmanın standart kara aracı ile tek seferde çözebileceği kadar basit olabilir veya köprüler yapılması, özel taşıtlar bulunması, uzun sefer süreleri veya mükemmel hesaplanmış rotalar gerektirebilir. Lojistik, tanım olarak nakliyeden daha fazlasını ifade etmektedir. Ancak bir tanım yapmak gerekirse: Lojistik müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürün, servis hizmeti ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin, etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması hizmetidir .

Firmalar kabiliyetleri nispetinde tüm süreçleri kendileri yönetebilirler. Kendi araçları, kendi gemileri, kendi uçakları, uzman personel, mali külfetler vs. tüm bunları göze alarak yapabilirler. Bunlar teknik olarak mümkün. Ancak bahsi geçen maddeler firmalar için asıl faaliyet alanlarının dışında yüksek efor demek. Süratle değişen ekonomik şartlar, firmalar için kendi işlerine olan konstantasyonlarını artırıp, dış kaynak kullanımını gerekli kılmıştır. Dış kaynak kullanımı günümüzde tüm firmalar için oldukça olağan bir durumdur. Bir tekstil fabrikasının personeline verdiği öğle yemeği için catering firmalarından destek alması, Bir inşaat firmasının şirket bilgisayar sistemleri için teknoloji şirketlerinden destek alması, İhracat yapan bir firmanın lojistik hizmetleri için bir taşıma işleri organizatöründen destek alması vb.

Lojistiğin Dış Kaynak Olarak Kullanımı

Navlunlar, ürünün satış fiyatı içerisinde müşteriye yansıtılabildiği için çoğu zaman üstünde durulmaz. Ancak günümüz ekonomik şartları ve bilgi çağının getirdiği hızlı akış düzeni içinde, ürün maliyetlerini kontrol altında tutmak isteyen firmalar için lojistik maliyetler önemli bir noktadır. Ürünün maliyetinin yaklaşık %15'ini lojistik maliyetler oluşturur. Hizmet kalitesinden ödün vermeden, en iyi çözümlerle ürünü alıcısına ulaştırma arayışı, alanında uzman lojistik firmalarını ortaya çıkarmıştır. Bu gelişim, önemini zaman içinde hızla artırmış ve 3. Parti lojistik (3PL, third party logistics) kavramı ortaya çıkmıştır.



¹The Council of Logistics Management (Lojistik yönetimi konseyi) tanımına göre. Konseyin güncel adı, the Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP), Tedarik Zinciri Yönetimi Profesyonelleri Konseyi.

3. Parti Lojistik

Gönderici firmayı 1. parti, alıcı firmayı 2. parti olarak düşünelim. 3. parti ise lojistik firmalarını müşterilerinin tüm lojistik ihtiyaçlarını veya bir kısmını yerine getiren dış kaynak firmalarını olarak tanımlayabiliriz. 3. Parti lojistik firmaları müşterileri için çözüm ortaklarıdır. Depolama, nakliye, planlama, strateji geliştirme, yönetim, organize başlıca konular diyebiliriz.

1. Parti bir firma lojistik ihtiyacını kendi gidermek istediğinde, örneğin; bu bir denizyolu ihracat gerektiren bir durum olsun, kendisi gemi sahibi olması gerekli. Bu ise çok kolay bir imkan olmadığı için mecburen gemi sahibi olan bir firmaya yönelmelidir. 1. Parti firma bu arayışa girdiğinden itibaren zaten 3. Parti Lojistik firmaları için görev başlamış olmaktadır. Lojistik firması konusuna hakim olduğu için talebi derhal anlayıp, doğru armatör ile hızlıca irtibata geçer, hatta alternatifleri ile birlikte değerlendirerek müşterisine en uygun servisi ve navlunu iletir.

3PL firması aşağıdaki faydaları sağlayabilir:

- ▶ Depolama hizmeti

- ▶ Karayolu taşıma
- ▶ Denizyolu taşıma
- ▶ Havayolu taşıma
- ▶ İnsan gücünden tasarruf
- ▶ Taşıma risklerine ortak olma
- ▶ Finansal ağırlıkları azaltma
- ▶ Bilgi birikimi paylaşımı
- ▶ Lojistik yönetimi
- ▶ Stratejik planlama
- ▶ Maliyet avantajı sağlama
- ▶ Tedarik zinciri kurabilme
- ▶ Dünyanın çeşitli yerlerindeki acenteler ile ihtiyaçlara özel çözüm üretebilme
- ▶ Esneklik

Bu faydalara bakıldığında 3PL firmaların kullanılması en büyük işletmeden, en küçük işletmeye kadar avantaj oluşturmaktadır. Örnek olarak; İlk ihracatını yapacak firma için 3. Parti Lojistik firmasının bilgi birikimi, paylaşımı çok önemlidir. Ek olarak kendi personelinin tecrübe edinmesi, beklenmedik masrafların engellenmesi gibi görünür ve görünmez birçok getirisi olacaktır.

4. Parti Lojistik

3PL lojistik firmalarının kullanımı, sağladığı faydalara karşın bazı durumların oluşmasına ve başka gerekliliklere neden olmaktadır. 3PL firmaları için "lojistik ihtiyaçların tamamı

veya bir kısmını karşılayan firmalar" ifadesini kullanmıştık. Bazen birden fazla 3PL firması bir lojistik süreçte dahil olabilmektedir. Tedarik zincirlerinde bunu görebiliriz. Depolama, ana nakliye, ara nakliye, dağıtım gibi süreçler firmaların iş birliği içinde yönetilmesi ihtiyacı 4. Parti Lojistik firmalarını (4PL) ortaya çıkarmıştır.

3PL firmalar bir noktada uzmanlaşmaya başlayınca firmaların bazı işletme taleplerine yanıt veremez oldular. Firmaların bazı nedenlerden dolayı standart dışında veya özel talepleri olabilmektedir. Örneğin; bir catering firması tedarik edeceği tavuklar için bazı şartların sağlanmasını istemektedir. Tavuklar kesimhaneden çıktıktan sonra yemek üretim tesisinde soğuk dolaplara alınana kadar sıcaklığın -18oC kalmasını ve soğuk zincir dışında kalınan sürenin 15 dakikadan fazla olmamasını istemektedir. Soğuk zincir 3PL firma tarafından sağlanmaktadır. Sürecin takibi ve zamanlaması da üst göz olan 4PL tarafından sağlanmaktadır.

3PL firmalar sağlanan faydaya daha yakın konumdayken, 4PL firmalar müşterilere daha yakın konumdadırlar. 3PL firmalardan daha performanslı ve verimli fayda sağlamak asıl amaçlarıdır.





Doç. Dr. Onur Gönülal
İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi

Akademik hayatına 2006 yılında İstanbul Üniversitesi Gökçeada Deniz Araştırma Birimi'nde araştırma görevlisi olarak başladı ve 2018 yılına kadar Birim yöneticisi olarak görev yaptı. 2012 yılında Su Ürünleri Fakültesi, Deniz Biyolojisi Anabilim Dalı'nda doktora eğitimini tamamladı. Aynı anabilim dalında 2018 yılında Doçent unvanını alan Gönülal, aynı zamanda TÜDAV (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı) genel kurul üyesi ve DMAD (Deniz Memelileri Araştırma Derneği) başkan yardımcılığı yürütmektedir. Kendisi halen İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi'nde öğretim üyesi olarak görev yapmaktadır.

Ege Denizi'nde Balıkçılık Açısından Türk-Yunan İlişkileri

Okyanus ve denizlere ait kaynakların önemi giderek artmakla beraber bu kaynakların kullanılması ve dolayısıyla da deniz alanlarının kime ait olacağı tespiti sorunları yıllardır uluslararası anlaşmazlıklara konu olmuştur. Coğrafi bakımdan okyanus ve denizler bir bütünlük arz etseler de, hukuki bakımdan çeşitli alanlara bölünmüşlerdir. Deniz canlı kaynakları dinamik bir yapıya sahip olduklarından bu sınırları tanımazlar.

Ege Denizi'ndeki karasuları meselesi Türkiye ile Yunanistan arasında en önemli sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Ege ve Doğu Akdeniz'deki Münhasır Ekonomik Bölge sınırlarımız, Libya ile olan ikili anlaşmamız dışın-

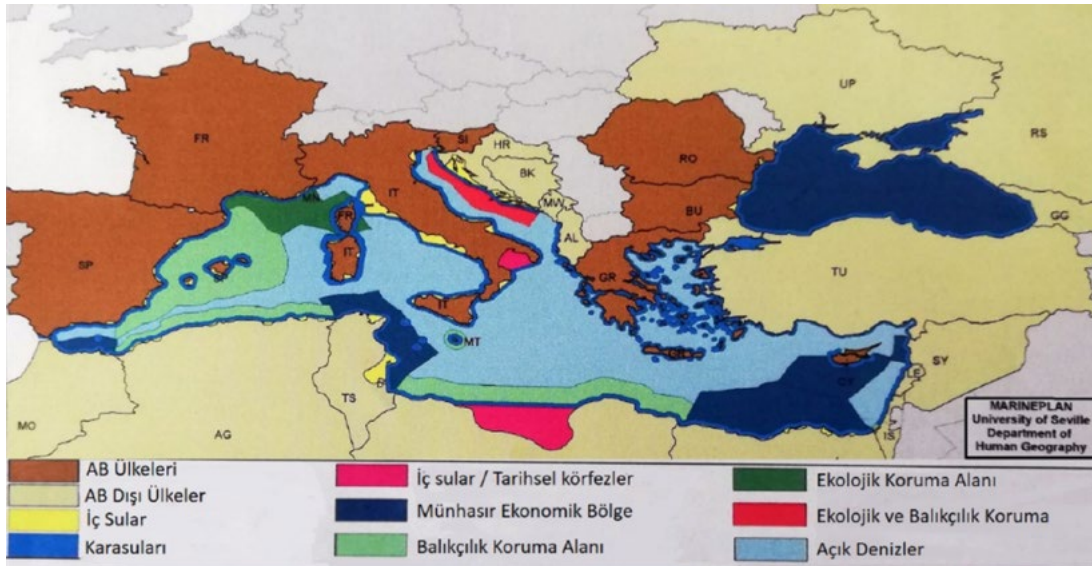
da uzun süredir belirlenememektedir. Buna rağmen denizlerin geleneksel kullanımı olan balıkçılık faaliyetleri açık denizlerde süregelmektedir. Balıkçılık, denizlerden oluşan toplam ekonomik fayda listesinde taşımacılıktan sonraki en büyük faaliyettir.

Ege Denizi anlaşmazlıkları içinde canlı kaynakların yeri ve paylaşımı Türk-Yunan ilişkilerinde en az yer tutan konulardan biridir. Bunun temel sebebi; siyasi, hukuki ve askeri konuların iki ülke kamuoyunda daha fazla ilgi görmesidir.

Balıkçılarımızın avlandığı Ege ve Akdeniz'deki karasularımız dışında kalan

bölgelerin hukuki statüsü Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki kavramlar gereği açık denizdir.

Ege Denizi sahip olduğu birçok ada ve adacıktan ötürü denizcilik yargı çerçevesi oldukça karmaşıktır. Dolayısıyla Türkiye ve Yunanistan arasında bir dizi uyuşmazlıklar yaşanmaktadır. Akdeniz'de, deniz alanları ve balıkçılık bölgelerinin belirlenmesi için bu kapsamda Avrupa Parlamentosu Balıkçılık Komitesi tarafından bir rapor hazırlanmıştır. Şekil 1'de bu raporda yer verilen yetki alanlarını gösteren bir harita mevcuttur. Ancak belirtmek gerekir ki bu harita Türk hak ve menfaatlerinin korunması için uygun değildir.



Şekil 1. Akdeniz kıyı ülkelerinin deniz yetki bölgeleri iddiaları haritası

Devletlerin kıta sahanlığı üzerindeki yargı yetkisi balıkçılık üzerinde sınırlı bir etkiye sahipken, karasuları ötesindeki bir yargı geniş bir balık avlama yöntemi yelpazesini etkiler. Açık denizlerde, her devlet kendi vatandaşlarına uluslararası hukuku uygulamak zorundadır. Balıkçılık açısından bunun anlamı ise; devletler kendi bayrağının altındaki gemileri farklı anlaşmalarda oluşturulan düzenlemelere uyup uymadıklarını, denetlemesi ve kontrol etmesi gerektirir.

Denizlerdeki sınırsız bir avlanmanın kabul edilemez olduğu, 1958 tarihli Cenevre Konferansı'ndan kabul edilen Balıkçılık ve Açık Denizin Canlı Kaynaklarının Korunmasına dair sözleşme ile bir işbirliğinin yapılmasını sağlayabilecek genel bir düzenleme sağlanmıştır. BMDHS'in MEB'teki deniz kaynaklarının korunması ve kullanılmasına ilişkin hükümleri hem Akdeniz'de hem de Karadeniz'de geçerlidir.

Su ürünleri stokların birçoğu sınır tanımayıp açık denizlere hareket ettiği için Bölgesel Balıkçılık Yönetim Örgütleri ayrık stok ve uzak göçmen balık stoklarının korunmasındaki rolleri açısından önemlidir. Özellikle AB için balıkçılık sınırı açık deniz ile ilgili olan GFCM (Genel Akdeniz Balıkçılık Komisyonu) aracılığıyla ya da üçüncü ülke suları ile ilişkili olarak üçüncü ülkelerin komşuları ile müzakereler aracılığıyla uygulama bulmaktadır. Ayrıca GFCM araştırmalara dayalı olarak bölgelere göre balıkçılık tavsiyeleri vermektedir.

Balıkçılık Açısından Türk-Yunan İlişkileri

Akdeniz geneline baktığımızda aslında bir çok ülkeler arasında canlı kaynaklarının paylaşımı açısından anlaşmazlıklar olduğu görülmektedir. Libya tarafından, Sidra Körfezi'nde 62 deniz mili boyunca denize uzanan alanı balıkçılık koruma bölgesi ilan edilmesi bu duruma İtalya'nın karşı çıkması, Alboran Denizi'nde İspanyol ve Faslı balıkçı teknelerinin sınır ihlali gerekçesiyle iki ülke arasında yaşanan sorunlar verilebilecek örneklerden sadece bir kaçıdır.

Ege Denizi'ne gelindiğinde Türkiye ve Yunanistan arasında henüz bir mutabakata varılamayan karasuları sınırlarından dolayı, iki ülke arasında balıkçılıktan dolayı zaman zaman sorunlar yaşanmaktadır. Bu sorunlar arasında Türk balıkçıların taciz edilmesi de bulunmaktadır.

Yaptığımız incelemeler sonucunda yaşanan sorunları iki bölgede ele alabiliriz. İlki özellikle İzmir körfezinden güneyde Rodos adasında kadar olan bölgede, ikincisi ise Kuzey Ege Denizi açıklarındaki bölgedir.

Bahsedilen birinci bölge Yunan adaları ile iç içe olduğumuz, iki ülke arasındaki mesafelerin zaman zaman 3 mile kadar düştüğü bölgedir. Özellikle on iki adaların olduğu bölgede sınırlar çok daha dardır. Örneğin Sisam adası ile ülkemiz arasında mesafe 1 milin altındadır, Kos adasıyla ise yaklaşık 2 mildir. Hal böyle olunca sınır

ihlalleri kaçınılmaz olmaktadır. Yaptığımız incelemelerde Türk balıkçıların özellikle trol ile avlananların sorunlar yaşadığını görmekteyiz. Örneğin; trollerin karasularımızda avlanırken yanlarına Yunan sahil güvenlik botunun gelip avcılık boyunca takip ettiği, silahlı askerlerini güverteye çıkartıp zaman zaman havaya ateş ettiği balıkçıların çektiği videolardan izlenmiştir. Bunların dışında Yunan medyasında periyodik olarak Türk balıkçıların Yunan karasularını ihlal ettiği ile ilgili haberler çıkmaktadır. Sisam adasında bulunan bir sivil toplum örgütü olan "Archipelagos Institute of Marine Conservation" aynı iddialarla haberler yapmaktadır. İlgili kuruluşa defalarca konu ile ilgili detaylı bilgi almak için mail atmamıza rağmen geri dönüş olmamıştır.

İkinci bölge ise uluslararası suların nispeten daha fazla olduğu, sınırların çok karışmadığı bölgedir. Buradaki en problemler zürafa kayalıklarıdır. Gökçeada'da balıkçılar başta olmak üzere civardaki küçük ölçekli balıkçılar bu kayalıklara sinarit, mercan gibi ekonomik değeri olan balıkları avlamak için gitmektedir. Zürafa kayalıklarına en yakın Yunan adası olan Semadirik'e 6 milden fazla mesafededir, dolayısıyla uluslararası sularda yer alır. Fakat buraya giden balıkçılarımız Yunan sahil güvenliği ile sürekli karşı karşıya gelmektedir. Örneğin Yunan sahil güvenlik botları balıkçılarımız avlanırken sürekli etraflarında hızlı bir şekilde tur atmaktadırlar. Oraya giden balıkçı teknelerimiz 8-10 m. uzunluğunda küçük ölçeklidir. Bu durumda rahatsız edici boyutta dalgalar oluşmaktadır, hatta kafasını tekneye çarpıp yaralanan balıkçılarımız olmuştur. Ayrıca yine bu kayalıklarda Yunan sahil güvenliği paraketayla avlanan balıkçılarımızın şamandıralarını kesmektedirler. Böylece balıkçılarımız kullandıkları paraketayı bir daha bulamayabiliş maddi zarara uğramaktadırlar, emekleri de boşa gitmektedir. Bir diğer durum ise bu kez endüstriyel balıkçılık yapan trol teknelerinin yaşadığı sorunlardır. Söz konusu teknelerimiz zaman zaman Limni, Taşoz ve Semadirek arasındaki bölge ile Limni ve Midilli arasında kalan uluslararası sularda avlanmaktadırlar. Özellikle bahsi geçen bu adaların 6 ile 12 mil arasında kalan bölgelerinde Yunan sahil güvenlik botu balıkçılarımız yanına gelip elleri ile 12 işareti yaptıkları, botla etraflarında döndükleri bildirilmiştir. Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki



karasularının 12 mil iddiasına dayanarak balıkçılarımız 12 mil dışına çıkmaya zorlanmaktadır.

Sonuç ve Öneriler

Yunanistan'ın dile getirdiğimiz bu hukuk dışı uygulamalarına rağmen Türkiye sakinliğini koruyarak hukuk çerçevesinde davranmaktadır. Öncelikli olarak Yunanistan'ın bu tutumundaki cesaretinin nereden geldiği düşünülmelidir.

Yunanistan'ın yaptığı bilimsel çalışmalar, ev ödevine gayet iyi çalıştığını göstermektedir. Yaptığı bu bilimsel çalışmaları her fırsatta uluslararası platformlarda sunmakta dolayısıyla Ege Denizi'nde söz sahibi olması gereken ülke imajını bütün bu bilimsel verilere dayanarak dile getirmektedir. Yukarıda verilen örnekler bu çalışmaların sadece küçük bir bölümüdür. Ülkemizde ise maalesef uluslararası sularda yapılan çalışmalar yok denecek kadar azdır.

Önerilerimize gelince;

İlk bölgede ülkeler arası mesafelerin çok kısa olduğundan dolayı sınırların belirlenmesi oldukça problemli olmaktadır ve kısa sürede çözülmesi zor gibi gözükmektedir. Deniz sınırlandırmasında başvurulmuş eşit uzaklık veya orta (ortay) hat yöntemlerinin deniz hukukçularımız özel durumlar dikkate alarak bu sınırların netleşmesi elzemdir. Tabi her çözüm sürecinde veya uygulamada Yunanistan'la masaya oturmamız gerektiği unutulmamalıdır. Bölgedeki başka uygulanması gereken husus ise balıkçılık koruma alanlarıdır.

Akdeniz'in Deniz Çevresinin Korunması ve Kıyı Alanlarının Sürdürülebilir Kalkınması İçin Eylem Planının temel hedefleri arasında;

- Denizel ve karasal doğal kaynakların sürdürülebilir yönetimini sağlamak,
- Akdeniz kıyı devletleri arasında dayanışmayı güçlendirmek, maddeleri vardır.

Her ikisinde şu an için iki ülkenin de ihtiyaç duyduğu cümlelerdir. Türkiye'nin 2002'den bu yana "Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitliliğe" (AÖKA) taraf olmasına rağmen, ne kıyı bölgelerinde, ne de açık deniz alanlarında herhangi bir koruma

alanını AÖKA listesine önermemesi düşündürücüdür. Halbuki Fas (Al-Hoceima Milli Parkı), Cezayir (Banc des Kabyles Deniz Rezervi), Tunus (La Galite Arşipeli ve Kneiss Adaları) gibi ülkelerin bile AÖKA alanları vardır. Akdeniz Eylem Planı'nın 45 yıla yaklaşan faaliyetleri değerlendirildiğinde, akit tarafların siyasi irade göstererek hukuki yükümlülük almalarını bir başarı olarak nitelendirildiği unutulmamalıdır.

Ayrıca Akdeniz de Balıkçılık Kaynaklarının Sürdürülebilir Kullanımına İlişkin Yönetim Tedbirleri" başlıklı AB Tüzüğü'nde öngörülen "Balıkçılık Koruma Alanları" ilanlarına hazırlıksız yakalanmamalıyız. Tüm denizlerimizin balıkçılık stoklarının tespitinin yapıp daha sağlıklı balıkçılık politikası uygulamalarına yönelebileceğimiz; ancak elde edilecek bu veriler sayesinde, AB'yle yapılan müzakerelerin de daha uygun bir ortamda yürütülebileceğimiz aşıkardır.

Bu durumları göz önüne alarak bu bölgeyi Türkiye ve Yunanistan'ın çatışması konusundan çıkarmanın bir yolu da işbirliği ile ortaklaşa koruma alanı ilan edilmesi olabilir.

İkinci bölge, daha çok uluslararası suları içerdiğinden sadece Kuzey Ege için, Ege Denizi'nin tüm açık denizlerinde balıkçılarımızın daha fazla boy göstermesi teşvik edilmeli. Türk balıkçılarının dünyanın her yerinde balık avlama becerisine sahip olduğuna hiç şüphemiz yoktur. Örneğin; Moritanya'da bile avlanan balıkçılarımız bulunmaktadır. Fakat avlama kapasitesi yüksek olan balıkçı teknelerimiz için açık denizlerde veya diğer ülkelerin karasularında avlanması için gerekli zeminler çok geç oluşturulmuştur ve hala yeterli düzeyde değildir. İlgili bakanlık her yıl bir genelge ile uluslararası sularda yapılacak avcılık ile ilgili esasları yayınlamaktadır. Gerekli

izinleri alan balıkçı tekneleri yaz mevsiminde kısa sürede olsa açık sulara çıkmaktadırlar.

Tabi sadece tek başına bu yeterli değildir. Yunanistan'ın yaptığı gibi açık denizlerde bilim insanlarımız daha fazla çalışma yapması Ege Denizi açık deniz balıkçılığı ulusal çıkarlarımız açısından ele alınması gereken bir konudur. Gerek Ege gerekse Doğu Akdeniz'deki sorunların derinliğine rağmen bu denizlerde balıkçılarımız faaliyetlerine devam edip ülke ekonomisini katkıda bulunmaktadırlar.

Ulusal çıkarlarımızı Ege Denizi'nde korumak, hukuku kendi lehimize şartlar yaratacak şekilde bir girişimde bulunulması isteniyorsa, zamanlama olarak, Avrupa Birliği üyelik istişarelerinin sonuçlanmadan ve yetki alanlarımız belirlenmeden önce, balıkçılık için bölgesel anlaşmalar yapılmalıdır. Zira birçok ülkeler arası antlaşmalar, yetki alanları belirlenmeden önce imzalanmıştır.

Örnek olarak, Türkiye, Karadeniz'de MEB sınırlandırması antlaşması yapmadan önce geleneksel balıkçılık alanları için bölgesel anlaşmalar yapmamıştır. Karadeniz'de balıkçılık neredeyse Türkiye'nin tekelinde iken şuan balıkçılarımız geleneksel balıkçılık alanlarını kaybetmişlerdir Batı Karadeniz, Romanya ve Bulgaristan'ın AB üyeliği ile artık AB'nin uygulamalarına tabidir. Bu durum Ege ve Doğu Akdeniz'deki balıkçılık alanlarımız için çok dikkatle takip edilmelidir. Batı Karadeniz, Romanya ve Bulgaristan'ın AB üyeliği ile artık AB'nin uygulamalarına tabidir. Aynı duruma düşüp Ege ve Doğu Akdeniz'deki balıkçılık alanlarımızı kaybetmemek için dikkatli olmalıyız.

Ülkemizde bütün bunlar sayesinde balıkçılık konusunda denizlerdeki menfaatlerini daha iyi korunacaktır.





SU DERYASINDAN KOSDER ÜYELERİNE ÖZEL FİYATLAR İLE SU İKMALİ

İstanbul Boğazı'ndan geçen, İstanbul Limanı ve İzmit Limanı'nı uğrayan gemilere günün her saati yüksek kaliteli tatlı su sağlıyoruz. Tedarik edilen su, Dünya Sağlık Örgütü'nün kullanma suyu kalitesiyle ilgili kılavuzunda belirtilen standartları karşılar.



Sularımız hijyenik ve raporludur.

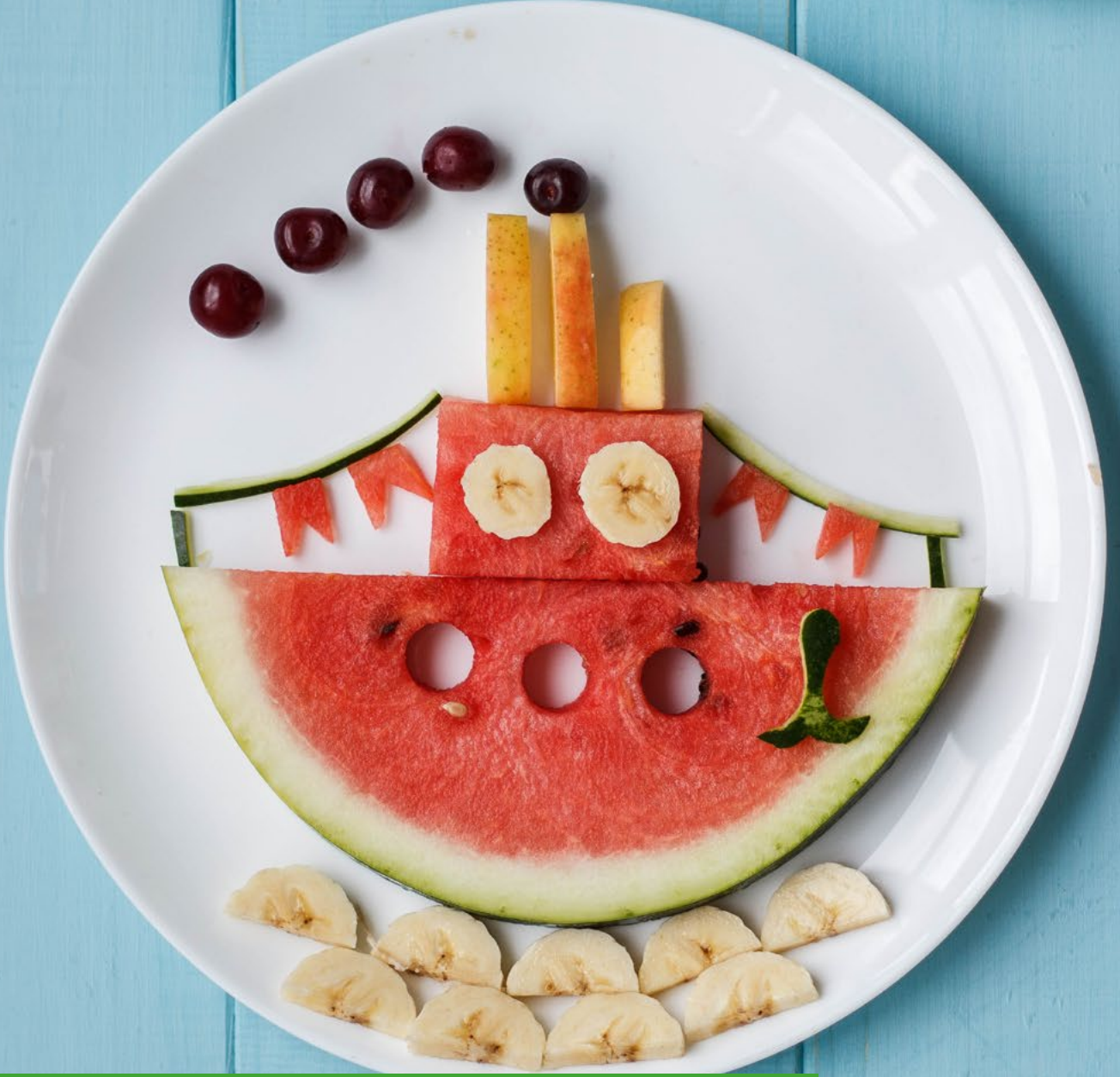
Su tanklarımız çimentolu değil özel solventsiz boyalar ile boyanmıştır.



1 OCAK 2020'DEN İTİBAREN SU SATIŞLARIMIZ BAŞLAMIŞTIR



SİPARİŞ HATTI: 0535 100 18 70



**BESLENMENİN ÖNEMİ VE
GEMİ ADAMI BESLENMESİ**

Yasemin Coşkunöz Diyetisyen



2013 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. Özel danışmanlık hizmeti de veren Coşkunöz, aynı zamanda Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Deniz Ulaştırma ve İşletme Bölümü'nde öğrenim görmektedir.

Yeterince Beslenebiliyor muyuz?

Dünya Sağlık Örgütü'ne (WHO) göre beslenme; vücudun diyet ihtiyaçları ile ilişkili olarak kabul edilen yiyecek alımıdır. Düzenli fiziksel aktivite ile birlikte yeterli, iyi dengelenmiş bir diyet sağlığın temel taşıdır. Zayıf beslenme; bağışıklığın azalmasına, hastalığa yatkınlığın artmasına, fiziksel ve zihinsel gelişimin azalmasına ve verimliliğin düşmesine yol açabilir.

Beslenme Bilimi; besin öğelerinin türü, miktarı, işlevleri, besinlerin bileşimi, gıdaların kimyasal ve fiziksel özellikleri, üretim aşamasında maruz kaldıkları işlemlerin gıda kalitesi üzerine etkileri, hastalık ve sağlık durumunda besinlerin beden üzerindeki etkilerini incelemektedir. Sağlıklı bir beslenme planı; diyabet, kalp hastalığı, felç ve kanser gibi bulaşıcı olmayan hastalıklardan korumakla birlikte vitamin-mineral eksikliği gibi yetersiz beslenme sonucu doğabilecek her türlü olumsuzluklardan korunmaya yardımcı olur⁽¹⁾.

Japonya'da yapılan bir çalışmada 1948-1960 yılları arasında Japon erkek çocuklarının 5-17 yaş arası boy ölçümüne bakılmıştır. 1948 ve 1960 yılları sonuçları karşılaştırıldığında hemen her yaş grubu için ortalama 5 cm boy farkı bulunmaktadır. Sonuçlara göre 1960 yılı erkek çocukları tüm yaş gruplarında 1948 yılı erkek çocuklarından uzun çıkmıştır. Anlamlı farklılığın nedeni beslenmeye bağlanmıştır. 1948 yılı ölçümündeki çocuklar savaş yılları çocuklarıdır ve beslenme yetersizliği ile karşılaşmaları olasıdır⁽²⁾.

2008 yılında yapılan bir çalışmaya göre; Kuzey Kore ülkesindeki okul öncesi çocuklar, Güney Koreli çocuklardan 13 cm daha kısa ve 7 kg daha hafiftir. Kuzey Koreli kadınların da Güneyli emsallerinden 9 kg daha az

olduğu belirtilmiştir. Aynı ırktan olan ve aynı genetik yapıdaki insanlardan oluşan bu iki toplum arasındaki farklılığın nedeni besin tüketim eksikliği ile açıklanmıştır. Bu ve buna benzer çalışmalar göstermektedir ki beslenmenin insan sağlığı üzerindeki etkileri yadsınamazdır⁽³⁾.

Tüm bu veriler ışığında söylememiz mümkündür ki beslenme sadece açlık hissimizi geçirme amaçlı bir aktivite olmamalıdır. Beslenme alışkanlığımızı değerlendirirken birkaç farklı yönden inceleme yapmalıyız.

Beslenme programımız aşağıdaki maddelerle uyumlu olmalıdır.

- Günlük enerji ihtiyacımızı karşılıyor mu?

- Makro besin öğeleri dağılımı önerilere uymakta mı?
- Vitamin ve mineral ihtiyaçlarımızı karşılamakta mı?
- Önerilen oranda lif içeriyor mu?
- Basit şeker oranı üst limitin altında mı?
- Trans yağ oranı izin verilen aralıkta mı?

İdeal bir besin planı hazırlarken başlangıç olarak günlük enerji ihtiyacımızı belirlemek elzemdir. Günlük enerji ihtiyacını hesaplamak için farklı metotlar vardır. WHO, Harris-Benedict, Schofield başta gelen yöntemler arasındadır. Ancak sporcu, yatan hasta, emziren kadın gibi enerji ihtiyacının değiştiği durumlar mevcuttur. Ek olarak cinsiyet, icra edilen meslek, fiziksel aktivite düzeyi, hastalıklar, boy, yaş



günlük enerji ihtiyacına etki eden faktörlerdendir. Tüm bu değişkenleri negatif kabul edersek 160 cm boyunda, 60 kg ağırlığında, ortalama fiziksel aktiviteye sahip kadın cinsiyetli bir birey için günlük enerji ihtiyacı 1600 kcal/gün dolaylarındadır. 175 cm boyunda, 73 kg ağırlığında, ortalama fiziksel aktiviteye sahip erkek cinsiyetli bir birey için günlük enerji ihtiyacı 2100 kcal/gün dolaylarındadır. Beslenmenin ikinci aşaması enerji ihtiyacımızı makro besin öğelerine oranlamaktır.

İhtiyacımız olan makro besin öğelerini oranlarken birkaç farklı yayın olmasına karşın çoğunlukla AMDR ve RDA değerlerini baz alırız. Günlük karbonhidrat alımı RDA'ya göre günlük ortalama 130 gram iken AMDR değerleri % 45-65'dir. Bu değerler bazı durumlarda değişiklik gösterebilmektedir. Örneğin vejetaryen bireylerde günlük karbonhidrat alımı % 5- % 10 civarı artmakta(4). Ayrıca sporcu beslenmesinde genel antrenman ihtiyaçları için CHO alımının 5 ila 7 g / kg / gün, dayanıklılık sporcularının artan ihtiyaçları için 7 ila 10 g / kg / gün olması önerilmektedir(5). WHO'nun 2015 Cenevre rehberine göre serbest şeker alımının toplam enerji alımının% 10'undan azıyla sınırlandırılması sağlıklı bir diyetin parçasıdır. Ek sağlık yararları için toplam enerji alımının% 5'inden daha az veya kabaca 25 gramın altına(6 çay kaşığı) düşürülmesi önerilmektedir(6).

Protein alımı için RDA önerisi yetişkin erkekler için günlük ortalama 56 gr iken kadınlar için 46gr/gün'dür. AMDR değeri ise günlük % 10-30 protein alımıdır. Bu değerler sedanter bireylerde alt limitten hesaplanırken aktif bireylerde daha yüksek değerler baz alınmaktadır. Ayrıca yaş, cinsiyet, meslek gibi kişisel faktörler göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye dahil 194 üyesi bulunan Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO)'nün 2010'da yayınladığı rapora (AMDR) göre makro besin dağılım aralığında enerjinin % 20 ila % 35'i toplam yağ alımı için kabul edilebilir değerler arasındadır. Yağ alımı, esansiyel yağ asitleri ve enerji ihtiyacının yeterliliğini sağlamak ve lipitte çözünen vitaminlerin emilimini kolaylaştırmak için % 15'den fazla olmalıdır. Ciddi düzeyde yetersiz beslenen popülasyonlarda % 20'den daha fazla yağdan enerji elde etmek; enerji yoğunluğunu arttırmaya, tüketilen kalori miktarını arttırmaya, ayrıca genel diyet düzenini

sürdürmeye veya iyileştirmeye yardımcı olabilir. FAO'ya göre doymuş yağların alımı, toplam enerji alımının% 10'undan az olmalı ve yağ tüketiminin doymuş yağlardan ve trans yağlardan doymamış yağlara doğru kayması ile birlikte trans yağ tüketimi toplam yağ tüketimi'nin % 1'inden az olmalıdır(7). 2015'de Hooper ve arkadaşlarının hazırlanmış olduğu ve WHO tarafından da kabul görmüş bir yayında yağ alım önerisi %30 ile sınırlandırılmıştır(8).

WHO'nun 2019'da yayınlanan bir raporuna göre; beş milyar insan hala endüstriyel trans yağ tüketimi riski altındadır. Rapora göre endüstriyel olarak üretilen trans yağ, gıda kaynağından arındırıldığında kısa ve uzun vadeli sağlık yararları olduğunu gösteren verilerle rağmen trans yağ her yıl tahminen yarım milyon ölüme neden olmaktadır. Halihazırda trans yağ tüketimine karşı faaliyete geçmiş 6 ülke bulunmaktadır. Türkiye Ocak 2019 itibarıyla hazırlanmış olduğu taslak ile bu 6 ülke arasında yer almaktadır(9).

Türk insanının gerek damak tadı gerekse Türk mutfağı özelliklerinden kaynaklı günlük sodyum ve tuz tüketimi önerilen çok üzerindedir. Türk Kardiyoloji Derneği'nin 2016 tarihli yayınına göre günlük tuz tüketimi ortalama 16 gr/gün'dür(10). Erkeklerde ve obez bireylerde günlük tuz tüketimi anlamlı ölçüde daha yüksek saptanmıştır. Ayrıca eğitim seviyesi ve tuz alımı arasında ters ilişki gözlemlenmiştir. WHO yetişkinler için ortalama 2 g sodyum / gün (5 g tuz / güne eşdeğer) tüketim önermiştir(11). Ancak genel olarak bu önerinin çok üzerinde tüketim gerçekleşmektedir. WHO'nun hazırlanmış olduğu rapora göre; sodyum alımının azaltılması sonucunda yetişkinlerde ve çocuklarda sistolik ve diyastolik kan basıncı önemli ölçüde azalabilir. Ayrıca sodyum alımının azaltılmasının kan lipitleri, katekolamin seviyeleri veya böbrek fonksiyonları üzerinde önemli bir olumsuz etkisi olmamaktadır. Daha yüksek sodyum alımı; daha fazla felç, ölümcül inme ve ölümcül koroner kalp hastalığı riski ile ilişkilendirilmiştir. WHO, erişkinlerde kan basıncını ve kalp-damar hastalıkları, felç ve koroner kalp hastalığı riskini azaltmak için sodyum alımında önemli ölçüde azalma önermektedir. Türkiye'nin de aralarında bulunduğu WHO Üye Devletleri, küresel nüfusun tuz alımını 2025 yılına kadar % 30 oranında azaltmayı kabul etti. Bu anlaşma aynı zamanda;

- Kardiyovasküler hastalıklar, kanser, diyabet veya kronik solunum yolu hastalıklarından erken ölüm riskinde% 25'lik nispi azalma,
- Ulusal bağlamda uygun olduğu takdirde, alkolün zararlı kullanımında en az % 10 nispi azalma,
- Yetersiz fiziksel aktivite prevalansında % 10 nispi azalma,
- 15 yaşından büyük kişilerde mevcut tütün kullanımının yaygınlığında % 30'luk nispi azalma,
- Ulusal koşullara bağlı olarak, yüksek kan basıncı prevalansında % 25'lik bir nispi azalma,
- Diyabet ve obezite artışının durdurulması gibi amaçları da içermektedir (12).

Bir sonraki yazımızda vitamin ve mineral alımının etkileri, vitamin ve minerallerin insan sağlığı üzerine etkileri, eksikliğinde ortaya çıkabilecek potansiyel risk ve hastalıkları konu alacağız. Beslenmeniz sağlıklı olmanıza, sağlığınız mutluluğunuza neden olsun.

Kaynakça

1. Global Action Plan For The Prevention And Control Of Ncds 2013–2020. Geneva: World Health Organization.
2. Murata, M. Ve Hibi, I. (1992). Beslenme Ve Seküler Büyüme Eğilimi. Hormon Araştırması, 38 (1), 89–96. Doi: 10.1159 / 000182578
3. Schwekendiek, D. (2008). Kuzey Ve Güney Kore Arasındaki Yükseklik Ve Ağırlık Farkları. Biososyal Bilimler Dergisi, 41 (01), 51. Doi: 10.1017 / S002193200800299x
4. Walsh, S., Deriemaeker, P., Hebbelinc, M., & Clarys, P. (2017). Nutritional Profiles of Elderly Vegetarians. Vegetarian and Plant-Based Diets in Health and Disease Prevention, 599–617. doi:10.1016/b978-0-12-803968-7.00034-4
5. Burke, LM, Cox, GR, Cummings, NK ve diğ. (2001) Sports Med 31: 267. https://doi.org/10.2165/00007256-200131040-00003
6. Guideline: Sugars intake for adults and children. (2015). Geneva: World Health Organization.
7. Fats and fatty acids in human nutrition. report of an expert consultation. (2010). FAO Food and Nutrition Paper 91. Rome: Food and Agriculture Organization of the United Nations.
8. Hooper L, Abdelhamid A, Bunn D, Brown T, Summerbell CD, Skeaff CM. (2015). Effects of total fat intake on body weight. Cochrane Database Syst Rev. CD011834.
9. Garwood, Paul. (2019). Five billion people still at risk from industrial trans fat exposure. WHO nutrition news.
10. Hipertansiyon Haber Bülteni Yıl:3 Sayı:5 / Nisan 2016 Hipertansiyon Çalışma Grubu Guideline. (2012). Sodium intake for adults and children. Geneva: World Health Organization.
12. Global action plan for the prevention and control of NCDs 2013–2020. Geneva: World Health Organization.

Batuhan Çitemel

Diyetisyen

Kastamonu Üniversitesi Sağlık Bilimleri Fakültesi Beslenme ve Diyetetik Bölümü'nden 2016 yılında başarıyla mezun oldu. Mezuniyet sonrası Eskişehir Anadolu Üniversitesi Eczacılık Fakültesi Farmasötik Bilimleri'nde yüksek lisans eğitimine başladı. Haziran 2016 - Temmuz 2017 tarihleri arasında Bilkent Holding ve Sports International'da diyetisyen olarak görev aldı. Ağustos 2017 - Ağustos 2018 tarihleri arasında İstanbul Fenerbahçe Orduvi'nde sağlık teğmen rütbesi ile vatanî görevini tamamladı. Mart 2019 tarihinden itibaren ise Dr. Nermin Filizci Varilsüha Dermatoloji ve Estetik Kliniği bünyesinde diyetisyen olarak çalışmaktadır.



Denizcilerde Beslenme

Gemi çalışanları sağlıklı beslenmediklerinde fiziksel güçleri azalmaktadır. Fiziksel gücün azalması ise gemideki üretkenliği azaltır. Yeterli ve dengeli beslenemeyen bir gemi çalışanın vücudunda hastalıkların oluşması kolaylaşır. Her bireyde olduğu gibi gemi çalışanlarında da sağlıklı beslenme genel sağlığın korunmasında temel basamaktır. İşçilerin sağlıklı beslenmeleri sağlanarak, üretkenlik ve kapasiteleri kolaylıkla artırılabilir. Gemi çalışanları yetersiz beslendiğinde;

- Vücut direnci azalarak enfeksiyonlara zemin hazırlanır
- Kas gücü azalır
- Hareket yeteneği azalır
- Dikkat azalır
- İşe uyumda azalmalar olur
- İş kazaları artar

Günümüzde gemi çalışanlarına gün içerisinde verilen kalori oldukça fazladır. Ama unutmamak gerekir ki verilen bu yüksek kalori gemide çalışan işçilerin bazılarının gereksinimlerinin bir bölümünü karşılarken bazı gemi çalışanları içinse yetersiz veya gereksiniminden daha fazla olacaktır. Bu durumda alınan fazla kaloriyi yakamayan gemi çalışanlarının belli bir kesiminde bir süre sonra kilo artışı olacak ve bu kilo artışı diyabet, kolesterol, hipertansiyon gibi hastalıkları tetikleyici en önemli etken olarak karşımıza çıkacaktır. Bunu önleyebilmek adına denizcilik şirketleri bir diyetisyen ile çalışabilir. Diyetisyen gözetiminde tüm gemi çalışanlarına vücut analizi yapılabilir. Gemi adamının çalışma temposu, çalışma saatleri, işi ve beslenme alışkanlıklarının da genel beslenmesini etkilediği unutulmamalı ve bu konular mutlaka değerlendirilmelidir. Analiz sonucu günlük alınması gereken kalori miktarı hesaplanarak

yemekleri verilebilir. Genellikle gemicilerde günlük alınması gereken enerjinin çoğu 3-4 ana öğün olacak şekilde veriliyor. Bu öğünlerin içerik olarak protein ve yağlardan zengin, bunun yanı sıra meyve ve sebzeden az, karbohidratlardan protein ve yağ grubuna göre daha az zengin şekilde karşılanır. Karbohidrattan zengin, glisemik indeksi yüksek ve fazla enerjinin bu kadar az öğüne bölünerek verilmesi sonucunda kan şekerinin hızlı yükselmesine neden olarak kısa vadede hipoglisemi ataklarına ve ilerleyen zamanlarda insülin direnci oluşumuna ve yine buna bağlı olarak diyabete zemin hazırlamaktadır. Bunun tam tersi durumda ise enerjinin yetersiz kaldığı belli bir gemici kesimin de fiziksel performans için gerekli olan ve kan glikoz düzeyini normal sınırlar içerisinde

tutabilecek düzeyde yeterli enerjinin alınamamasına bağlı olarak halsizlik ve bitkinlik gibi belirtiler görülecektir. Öğünlerde yetersiz tüketilen sebze ve meyveler vitamin ve mineral eksikliklerine neden olacağı için performansı da olumsuz etkileyecektir. Yetersiz tüketilen kalsiyum ve yetersiz alınan D vitamini kemik sağlığı yönünden risk oluşturarak, iş kazalarının artmasına zemin hazırlayacaktır. Magnezyum eksikliğinde görülecek uyku problemleri artarak vücut strese girecek ve buna bağlı kemik ve kas ağrıları oluşacaktır. Tüm bunların sonucunda yetersiz ve dengesiz beslenme gemi çalışanlarının sağlığını olumsuz etkileyecek ve iş verimlerini de düşürecektir. Bu nedenle ne kadar sağlıklı beslenmeye özen gösterilirse o kadar performans da artacaktır.



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.



Kendine Bakma Sanatı

Geçen yazımda kaygı, kaygının bize yaptıkları ve yaptırdıkları üzerine odaklanmıştım (bkz. "Ne cennet ne cehennem; arafta olmak..."). Vadettiğim gibi bu yazımda da insanın kendini algılayış biçiminin nasıl öğrenilen ve dönüştürülebilir bir beceri olduğunu anlatıyor olacağım.

Kendimizi algılayış biçimimiz, içine doğduğumuz kültür ve öğrendiklerimizle oluşturduğumuz yargı sistemimiz tarafından manipüle edilir. Algıladığımız uyaranlar, içinde bulunduğumuz duygusal, düşünsel, fiziksel ve/veya sosyal yapının süzgecinden geçer ve bize göre bir gerçeklik yaratır. Mesela bir ilgi alanınız varsa onunla ilgili haberler ve bilgiler dikkatinizi daha çabuk çeker. Korktuğunuz ya da hassas olduğunuz bir konu varsa sanki çevrenizdeki herkes bir anda o konudan bahsetmeye başlar. Birisinin sizi rahatsız eden bir özelliği olduğunu fark ettikten sonra davranışları batmaya başlar. İşte tüm bu durumlara psikolojide algıda seçicilik denir.

O nedenle ki çevremizde olup bitenleri algılayış biçimimiz hayatımızı nasıl tanımladığımız ve ondan aldığımız tatmini belirlemede belirgin bir güce sahiptir diyebiliriz. Örneğin; yetersiz biri olduğumuzu düşünüyor, üzülüp, kızırırsak bizden daha iyi olduğunu düşündüğümüz insanların haberleri dikkatimizi daha çok çekmeye başlar. Sonra da onlarla kendimizi karşılaştırdıkça bendeki yetersizlikleri

daha fazla algılama ve mutsuz olma eğilimi gösteririz. İşte bu noktada bir şeyi fark etmemiz çok önemlidir. Bizim kendimizle ilgili olumsuz bir algımızın olabilmesi için bir başkasıyla karşılaşıyor olmamız gerekir çünkü aslında bir başka referans noktası olmadığında bizim kendimizden başka bildiğimiz bir gerçek yoktur. Olduğumuz şeyi ise iyi ya da kötü, doğru ya da yanlış olarak adlandırmamıza sebep olan, çeşitli yollarla öğrendiğimiz algılama biçimimizdir. "Ben" diye tanımladığımız şeyi de işte bu algılayış

biçimine göre şekillendiririz.

Kendimizi nasıl algıladığımızı fark etmenin en etkili yollarından biri ayna karşısında şu soruları sormaktır; Aynaya baktığımda ne görüyorum? Dost mu düşman mı?

İçinde yetiştiğimiz çevre, onların doğruları ve bizim o doğrulara ne kadar uygun şekilde hareket ettiğimiz, seçimlerimizin onaydan geçip geçmemesi gibi birçok faktör yansımamızı algılayış biçimimizi değiştirir. Örne-



ğin; "Ne dost, ne düşman, öylesine birini görüyorum" diyen biri, sorumluluk almaktan kaçınma, koy verme, depresyon ve kaygı gibi önceki yazımda bahsettiğim araftaki hallere sürüklenebilir. Bu kişi, kendini fark etmek bir yana merak dahi etmez ve yaşam enerjisi yavaş yavaş çekilmeye başlar. Bunun sonu da kendi ihtiyaçlarına ve çevresindekilere karşı duyarsızlaşmadır. Ya da kişi "aynada bir düşman görüyorum" dediğinde sürekli bir çatışma ve savaş hali içinde demektir. Kendini beğenmez, sürekli azarlar, karşılaştırır, bedenini, duygu ve düşüncelerini kaldıracabileceğinden fazlasını yapmaya zorlar, hayatındaki uyarıları dikkate almaz ve sonunda da kendi kendini yediği bir kısır döngünün içine hapsolür. Başka bir deyişle bu kişi elinde çekiç olduğu için çevresindeki her şeyi de çivi olarak algılamak eğilimindedir. Bu algının bedelini ise kronik rahatsızlıklarla, yalnızlıkla, tükenmişlikle ve ümitsizlikle öder.

Peki, tüm bunların alternatifi olan "aynada dost görmek" nasıl bir algı biçimidir? Aynada dost görebilmek için önce olduğunu iyi tanımak gerekir. Yeniçağ pozitif düşünce akımları bize ideal bir benlik vadeder. Aslında olmadığımız ve ulaşmak isteyip istemediğimizi bile sorgulamadığımız bir benliğin peşinden koşmamızı öğütür. Bu benliğe ulaşabilmek için sürekli

pozitif düşünmemiz, evrene olumlu mesaj göndermemiz, çok istememiz, niyet etmemiz ve bırakmamız, hayatımızın kontrolünün tamamen elimizde olduğunu varsaymamız beklenir. Bu felsefeye göre kişinin fiziksel ve/veya ruhsal kapasitesinin ne olduğunun pek önemi yoktur. Düşünce alanında pozitif odaklanmak arzuların gerçek olması için yeterli olacaktır. Fakat başlarda yükselten ve pozitif duygular uyandıran bu yaklaşım zaman geçtikçe stres kaynağı haline gelmeye başlar. Bu sefer "pozitif düşünemiyorum", "pozitif düşünsem de öyle olmuyor", "negatif düşünürsem başıma kötü bir şeyler gelir diye korkuyorum", "negatif çağırılmamaya çalışıyorum" gibi düşüncelerde boğulmaya başlarız. Öte yandan aynada dost görebilmeye giden yol çok basit bir yerden, aslımızın ne olduğunu merak etme noktasından başlar. "Ben nasıl bir insanım?", "Olduğum şeyi beğeniyor ve onaylıyor muyum?", "Geliştirmem gereken özelliklerim var mı ve bunlara şefkatle yaklaşabiliyor muyum?", "Benliğimi beğendiğim ve beğenmediğim yanlarımla bir bütün olarak kabul ediyor muyum?" gibi soruları yanıtlayarak kendimizi algılayış biçimimize dair ipuçları edinebiliriz.

Bizi gerçek benliğimizle yüzleştiren bir başka şey yaşam olaylarına verdiğimiz doğal tepkilerimizdir. Tepkile-

rimizi ise algılarımız belirler. Örneğin; kendimizle ilgili beceriksiz ve sakar bir insan olduğumuz algısına sahipsek bir iş kazasına sebep olduğumuzda ilk tepkimiz öfke ve ardından da depresif bir ruh hali olabilir. Öte yandan insani zaaflarımızın olabileceğini düşünürsak bu deneyimi bir dahaki sefere daha dikkatli olmamız gerektiğini hatırlatan bir uyarıcı olarak algılamakta eğiliminde oluruz. Yani aslında başımıza gelenleri bizler algımıza göre iyi ya da kötü olarak tanımlarız. Oysa yaşam olayları bize gerçek benliğimizle temas etme fırsatı tanıyan öğrenme deneyimleridir.

Sözün özü aynada bir dost görebilmek için önce olduğunu tanımak gerekir. Bunun için de deneyimlemek, gözlemlemek, yargılamamak, nefes almak, sormak, dinlemek ve en çok da kendine şefkat göstermek esastır. Sözlerimi benliğe giden yolu tarif eden, Hitit'lerin duvar yazısından alındığı iddia edilen bir duayla bitirmek isterim;

"Tanrım, beni yavaşlat. Aklımı sakinleştirerek kalbimi dinlendir. Zamanın sonsuzluğunu göstererek bu telaşlı hızımı dengele. Günün karmaşası içinde bana sonsuza kadar yaşayacak tepelerin sükûnetini ver. Sinirlerim ve kaşlarımdaki gerginliği belleğimde yaşayan akarsuların melodisiyle yıka, götür. Uykunun o büyüleyici ve iyileştirici gücünü duymama yardımcı ol. Anlık zevkleri yaşayabilme sanatını öğret; bir çiçeğe bakmak için yavaşlamayı, güzel bir köpek ya da kediyi okşamak için durmayı, güzel bir kitaptan birkaç satır okumayı, balık avlayabilmeyi, hülyalara dalabilmeyi öğret. Her gün bana kaplumbağa ve tavşanın masalını hatırlat. Hatırlat ki yarışı her zaman hızlı koşanın bitirmediğini, yaşamda hızı arttırmaktan çok daha önemli şeyler olduğunu bileyim. Heybetli meşe ağacının dallarından yukarıya doğru bakmamı sağla. Bakıp göreyim ki, onun böyle güçlü ve büyük olması yavaş ve iyi büyümesine bağlıdır. Beni yavaşlat Tanrım ve köklerimi yaşam toprağının kalıcı değerlerine doğru göndermeme yardım et. Yardım et ki, kaderimin yıldızlarına doğru daha olgun ve daha sağlıklı olarak yükseleyim. Ve hepsinden önemlisi, Tanrım, bana değiştirebileceğim şeyleri değiştirmek için cesaret, değiştiremeyeceğim şeyleri kabul etmek için sabır, ikisi arasındaki farkı bilmek için akıl ve beni aşkın körlüğünden ve yalanlarından koruyacak dostlar ver."



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

Geçmiş Zaman Olur ki...

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İlk Gemi Sökümcüsü ve Armatör Hüseyin İlhami Söker

Bu makalemdeki fotoğraflar ve makaledeki bilgilerin çoğu Türk deniz ticaret tarihi adına ilk defa benim çalışmalarım ile ortaya çıkartılmış olmaktadır. Yine bu makalede yer alan fotoğraflar, aynı şekilde benim sabırla ve ısrarla çalışmam sayesinde Söker ailesine ulaşmam sayesinde tespit edilmiştir. Makalemin tamamı Deniz Ticaret Odası tarafından neşredilen "Mustafa Kemal Paşa ile İstanbul'dan Samsun'a" başlıklı eserimde yer almaktadır. Bu konuda yardımlarını ve alâkasını esirgemeyen Hüseyin İlhami Söker'in torunu Boğaziçi Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Naz Zeynep Atay'a teşekkür ediyorum.

P. T. T. hulefasından Hamid Bey'in oğlu olan İlhami Söker 2 erkek bir kız olmak üzere 3 kardeşiler. I. Dünya Harbi yıllarında büyük yoksulluk çeken aile, sonunda Fatih, Çarşamba'da oturdukları evi Emniyet Sandığı'na rehin vererek harp yıllarını geçirmeye çalıştılar.

Altı sene Sultan Selim Rüşdiyesi'ne devam eden Hamidzâde İlhami, bu okulda Osmanlı Tarihi, Arapça, Farsça, Coğrafya dersleri gibi Mebadi-i Hendese (Geometriye giriş), Hesap İlmî (Aritmetik) dersleri okudu.

Ailece taşındıkları Kuzguncuk'ta babası Fransızca öğrenmesi için Musevi Cemaati'ne ait Kuzguncuk Alyans İsrailit Mektebi'ne yazdırdı. Bu okulda iki sene öğrenim gördü. Babası memur olmasını istemesine karşı gele-



rek evden kaçtı ve mütareke sırasında Haliç Vapurları Şirketi tarafından kullanılır ümidi ile satın aldıkları İngilizler'in harpte kullandıkları Amerikan denizaltı takip gemileri çok masraflı olduğu gerekçesiyle satışa çıkarıldığına, bir Yahudi ile bu gemileri satın alıp sökmek ve satmak suretiyle hurdacılığa başladı.

Son derece tutumlu olmasından dolayı adı "Cimri"ye çıkan İlhami Söker eşi Selma Hanım'la özellikle ilkokullardaki yoksul öğrencilere erzak yardımlarıyla, gemi kazası meydana geldiğinde, kazaya kurban giden gemiciler için açılan yardım kampanyalarına en üst sıralardaki yardımlarıyla katılırdı.

Cumhuriyet Gazetesi'nde "Sıfırdan milyoner olanlar; eski gemi alıp sökmek satan İlhami Söker" ⁽¹⁾ başlıklı söyleşi, yaşamı hakkında ayrıntılı bilgiyi ve görüşlerini içermektedir: Balat, Hızır Çavuş Köprübaşı Mahallesi

Bereket Sokağı sahilindeki şantiyesinde yüzlerce geminin sökümünü gerçekleştirmesiyle tanınan Hüseyin İlhami, Soyadı Kanunu'nun yayınlanmasından sonra "Söker" soyadını almıştır.

İlhami Söker hayatını şöyle anlatmıştır; "Babam P. T. T. Hulefâsından (Resmî dairelerde kalem âmirine bağlı bulunan memur) Hamid Bey'di. 2 erkek bir kız kardeşiz. Umumi Harb'de çok sıkıntı çektik. Bir tarafta milyonlar dönerken diğer tarafta halk yemek için süpürge otu bile bulamıyordu. Babam gerçi 5 altın maaş alıyordu ama aybaşında bakkala, kasaba ve eczaneye olan borcumuzu verince elinde 50 kuruş ancak kalıyordu. Oturduğumuz evi Emniyet Sandığı'na terhin ederek harb yıllarını geçirmeye çalıştık.

Canım sadece bir kap sıcak yemek istirdi. Onu bulduğum zaman kendimi dünyanın en bahtiyar insanı sayar-

dım. Sırtımızda giyecek elbisemiz bile yoktu. Annem babamın bir kaç kat eski elbisesini bozup bize yapmıştı. Onları büsbütün eskiteceğiz diye ödümüz kopuyordu.

Altı sene Sultan Selim Rüşdiyesi'nde, 2 sene de Alyans Mektebi'nde okudum. Mektepte gayrimüslimler vardı. Onlar satıcılara bir napolyon bozdururken biz bir çeyrek bile bozduramıyorduk. Sebebinin araştırınca anladım ki bu talebelerin babaları hep tüccar.

Mütareke senesinde İngilizlerin harpte kullandıkları Amerikan denizaltı takip gemileri, Haliç Vapurları Şirketi tarafından kullanılır ümidi ile satın alındı. Ama sonra çok masraflı olduğu görülerek satışa çıkarıldı. O zaman bende sermaye yoktu. Babam ise memur olmamı istiyordu. Evden kaçtım. Bir Yahudi'nin tavassutu ile bu satışa çıkartılan gemileri satın alıp sökerek sattık. Bir, iki derken 1000 lira yaptım.



Fotoğraf: İlhami Söker'e ait gemi söküm kazağı Bulgar Kilisesi sırasında Balat Hızır Çavuş Köprübaşı Bereket Sokağı sahilinde idi.

lik, boru ve suhhi tesisatçılık, öğretmenlik yapmak üzere her kolunda birer öğretmen alınmıştır. İşe eğitim öğretmenliği şartlarını ile birlikte 20 Kasım 1953 tarihine danlığına müracaatler. Okulu mezunu olmak veya ecardan birisinde ihtisasını yapmış olan man yetiştiren diğer yüksek nak. (3654-17060)

n bir Amerikan ailesi 8/11
11 çarşamba günü kadar bir
SATIS
la takımları, dijinal yağlıboya
sı, çocuk oyuncakları (General
et güzel bir yatak-divan, her
syası, bir fırını vs. vs.
Caddesi numar Apt. 68/4
SPIEGEL.

İhalelerine İlan

mu Genel Müdürlüğü tarafından
yum ve İstanbulda 560 yataklı bir
ve yabancı firmalardan teklif al-
tırılacaktır.
: firma ve Kurumca durumları
proje, etraj, şartname ve mu-
hale şartları gönderilerek fiat
österir belgelerini, en geç 15/
ezinde Beyazındır sokak No. 9-11
şekilde gönderilecektir.

ı yapıldığı işlerin cinsi, inşa tarihi,
ul tarihlerini belirten bir liste,
amları alınmış belgelerin mu-
n inşa makine ve aletlerinin
r bir listesi,
kta olan teknik personelin adedi
ste.

azı ile yazıya şifafen Kuruma mü-
(17262)

OLLENTİF Şirketi

salarını kolaylıkla Güremlükten
dır. Ve teklifleri evlerimiz müs-
caat: Telefon: 25522.

marah P. K. adresine yazma-
ları.

metre başına fiat verilmesi rica olunur.

Müracaat: «RAD» İnşaat Müessesesi — İstanbul Şubesi
Kamarot sokak No. 19/3 — İstanbul Ayazpaşa.

Ertuğrul yatı ve hizmet dışı gemilerin satışı

Maliye Vekâletinden:

Parti No.	Geminin adı	Muhammen bedel	Muvakkat teminat	Bulunduğu mahal ve mevkii	İhale tarihi	Saat
1	Ertuğrul yatı	228.153.—	12.657.65	Haliçte Denizcilik Bankası yeni atölye	9/12/953	10,30
2	Kocatepe gemisi	175.189.—	10.009.45	Kasımpaşa Parmakkapı mevkii	9/12/953	11.—
3	Muinzafer gemisi	20.580.—	1.528.50	Gölcük başlakele	9/12/953	11.30
4	Adatepe gemisi	193.155.—	10.907.75	Derincede Manla Grup Ko. önünde	9/12/953	14,45
5	Berk gemisi	32.500.—	2.437.50	Gölcük ile Kavaklı iskeleleri.	9/12/953	15,10
6	Orhaniye vapuru	4.000.—	300.—	İzmit Ordonat çekeği	9/12/953	15,30
7	Dumlupınar denizaltı gemisi	151.697.—	8.834.85	Gölcük ile Kavaklı iskelesi	9/12/953	16.—
8	Gür denizaltı gemisi	116.015.—	7.050.75	Gölcük fabrikaları	10/12/953	10,30
9	Sakarya denizaltı gemisi	95.330.—	6.016.50	Gölcük tersanesi	10/12/953	11
10	I. İnönü denizaltı gemisi	86.523.—	5.576,15	Gölcük tersanesi	10/12/953	11,30
11	II. İnönü denizaltı gemisi	100.303.—	6.265.15	Gölcük tersanesi	10/12/953	14,45
12	Marmara gemisi ve Değirmendere ro-morkörü	21.421.—	1.606.58	Gölcük Batıkburnu	10/12/953	15,30
13	Zuhaf (Preveze gemisi)	5.200.—	390.—	Gölcük Batıkburnu	10/12/953	16

1 — Yukarıda adları ve muhammen bedelleri, muvakkat teminatları, buldukları mahal ve mevkileri yazılı hizmet dışı gemilerle Ertuğrul yatı içindeki menkul eşya ile birlikte on üç parti halinde kapalı zarf usulü ile arttırmaya konulmuştur.

2 — İhaleleri, hıızlarında yazılı gün ve saatte Maliye Vekâleti Millî Emlâk Genel Müdürlüğünde mütteşekkîl Komisyonunda yapılacaktır.

3 — Taliblerin, hangi partiye istekli olduklarını bildiren ve 2490 sayılı kanunun 32 nci maddesi tarifati dairesinde hazırlanmış olan teklif mektuplarını, zarfların açılacağı saatten bir saat evveline kadar makbuz mukabilinde komisyon başkanlığına tevdi etmeleri lâzımdır. Postada olan gecikmelerden idare mes'uliyet kabul etmez.

4 — İhaleye girebilmek için 2490 sayılı kanunun 2 ve 3 üncü maddelerinde yazılı şartları haiz olmak, yerli ve yabancı şirketlerin mezkûr kanunun 3 üncü maddesinde gösterilen belgeleri ve yat ve gemilerin harice ihraç lisansı tâbi bulunduğundan ihraç lisansı için Ekonomi ve Ticaret Vekâletinden verilmiş olan muvafakatnameyi teklif mektupları ile birlikte Komisyonla tevdi etmeleri şarttır.

5 — Gemiler buldukları mahal komutanlığına, Ertuğrul yatı Denizcilik Bankasına müracaat edilerek görülüp teklif edilebilir. Gemilerin evsaf ve durumları şartnamelerinde gösterilmiştir.

6 — Şartnamelerden, birinci parti 11,40; ikinci parti 8,75; dördüncü parti 9,60; beşinci parti 1,60; yedinci parti 7,50; sekizinci parti 5,80; dokuzuncu parti 4,75; onuncu parti 4,30; on birinci parti 5 lira mukabilinde Maliye Vekâleti Millî Emlâk Genel Müdürlüğünden; İstanbul Defterdarlığından alınabilir. Üçüncü; altıncı; on ikinci ve on üçüncü partilere aid şartnameler de bu yerlerde teklif edilmek üzere görülebilir. (17269)

Fotoğraf: Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanlığı yatı olan Ertuğrul Yatı dahi hurda fiyatına satışa çıkartıldığında Hüseyin İlhami Söker bu yatı satın aldı. Ancak yat zaten çoğu kısımları sökülüp alınmış ve perişan bir haldeydi!

İktisat vapurunu alınca dönekliği yüzünden ondan ayrıldım."

O günden sonra 300-500 tonluk vapurları sökerek gerek yurt içine, gerekse yurt dışına satan Hüseyin İlhami gemi hurdalarını çoğunlukla İtalya, Romanya, Yugoslavya ve Macaristan'a pazarlardı.

Prof. Dr. Naz Zeynep Atay dedesi hakkında konuyla ilgili şu bilgileri ilettiği: "Dedemin evlilik cüzdanındaki kaydından görüleceği üzere tam adı Hüseyin İlhami Söker'dir. Babası Hamit Bey, annesi Yaşar Hanım'dır.

Yine evlilik cüzdanında 'İşi - Demir Tüccarı' yazılıdır.

Emine Selma Hanım'la Hüseyin İlhami Söker Bey, 1936 senesi 27 Nisan günü Fatih Evlendirme Dairesi'nde evlenmişlerdir. Sicil Defteri: 99/15 Numaralı sayfada kayıtlıdır.

Güzelbahçe Kliniği dedem İlhami Söker tarafından 1964 yılında satın alınmış, işletmeciliği de (kiracı olarak) 1965-1996 arası babam Başhekim Dr. Kemal Atay tarafından yürütüldü. Dedem İlhami Bey'in 6 torunundan 5'i Güzelbahçe Kliniği'nde doğdu.

Dedem Hüseyin İlhami Söker 1960'lı yılların başında armatörlük yapmış. Gemisinin adı "Söker" idi. Babam, İç Hastalıkları Uzmanı Dr. Kemal Atay'ın annesi, babaannem Mevlûde Hanım, eski Mardin Milletvekillerinden Necip Güven ve Emine Güven'in kızı oluyordu. 13 Ekim 1972'de vefat etmişti.

Dedem 2 Mayıs 1979 günü vefat etti. Mezarı İçerenköy'deki aile kabristanındadır. Babaannem Emine Selma Söker 23 Kasım 1993 tarihinde vefat etti ve eşinin yanına defnedildi. Birbirlerine karşı derin sevgi ve saygıyla bağlıydılar. Hep rahmetle anarız."



Fotoğraf: Hamit oğlu Hüseyin İlhami Söker ve eşi Emine Selma Hanım'ın evlilik hatırası.
Kaynak; Fatma Mehlika Atay, Prof. Dr. Naz Zehra Atay aile arşivi



Fotoğraf: 1943 Kanada West Coast Shipyards inşa "Fort Glenlyon", "Söker" adıyla.
Kaynak; Fatma Mehlika Atay, Prof. Dr. Naz Zehra Atay aile arşivi.

Armatör kimliğiyle Hüseyin İlhami Söker Söker- (Ex- Fort Glenlyon, Ex- Glenlyon)

*Hüseyin İlhami Söker, gemi sökümlüğünden sağladığı varlıkla aynı zamanda 1959 yılında 1942 Kanada Vancouver, BC. - West Coast Shipyards inşa (Kızak No. 118) "Fort Glenlyon" isimli gemiyi satın alarak, armatörlüğe de yatırım yaptı.

*7132 grt. ve Tam boy: 439.7 ft., Genişlik: 57.2 ft., Derinlik: 34,9 ft., Triple Expansion 3 silindirli buhar ana makinesi olan Type 1 Genel Yük gemisi "Fort Glenlyon" 21 Nisan 1943 yılında (Minister of War *Transport- M O W T (H. M. Thomson) adına hizmete girdi.

*1950'de II. Dünya Harbi sonrası tüm ticaret

gemilerine uygulandığı üzere H. M. Thompson, Londra firmasına devredildi. "Glenlyon" adı verildi.

*1959'da Söker Vapur Donatımı adına Hüseyin İlhami Söker satın aldı ve adını verdi.

*1964'de Cerrahoğulları Umumi Nakliyat Vapurculuk ve Tic. Satın aldı ve "M.Ereğli" adını verdi. (3)

*1967'de hurda amaçlı olarak Hüseyin İlhami Söker'e devredildi ve Haliç'te söküldü. (4)

*Miramar Shipping Index'e göre 2 Ocak 1967'den itibaren Haliç'te Avram Kohen tarafından söküldü.

Kaynakça

(1)"Sıfırdan Milyoner olanlar; Eski gemi alıp söke rek satan İlhami Söker"

(2) Osman Öndeş; "Mustafa Kemal Paşa ile İstanbul'dan Samsun'a", Deniz Ticaret Odası Yayını 2020.

(3) Osman Öndeş; "Türk Armatörleri Tarihi", C.III., Sayfa 304, Deniz Ticaret Odası ve Türk Armatörleri Birliği Ortak Yayını, 2017.

(4) The Nauticapedia / Kanada, Shipbuilding History / Kanada, Lloyd's Register of Shipping.



Mehmet Akyol
M & M Marine Şirketi Kurucusu

Köşkteki Çocuk

Köprüden yürüdüm.
Ah bu cep telefonları.
Zırt pırt mesaj.
Moritanya tersane istiyor, Ga-
na'dan kereste,
Angola'da nehir ağzında draft kaç, iş
iş iş... Kaçıyorum, atıyorum kendimi
köprüye.
Eski günlerdeki gibi, yağmurda bayılı-
rım ıslak kaldırımlarda yürümeye.
Bu şehrin her tarafı bana güzel geli-
yor. Boğazi, dalgası, rüzgârı, insanı...
Bazen eski bir vapur arıyorum...
Ne bileyim? Mesela; İhsan Kalmaz,
zarif sülün gibi, İnkılap,
sert bakışlı ülev, Sarayburnu, düşük
güverteli altınkum...
Nerdeeee? Ara ki bulasın...
Ammo ile gazete sattığımız günlerde,
Bâb-ı Âli'den aşağı uçar gibi koşardık,
gazeteler koltuğumuzun altında.
Ammo'dan önce köprüdeki Adalar
iskelesi benim olmalıydı.
Gazeteyi önce sattıran bir iskele.
İlkokul ikinci sınıftaydık, cepler-
de para, neşeli haytalık..

Uzatmayalım, bindik iskeleden.
Eski yeni arası bir vapura.
Simitte atarız martılara diye baş üs-
tüne doğru yürürken, çay ocağından
salep mis gibi koktu.
Dur hele, şuradaki yuvarlak masaya
çökelim.
İhtiyarın biri kafası masada uyur gibi
eğilmiş, gazete bulmacası çözüyor.
Oturdum. Sonrası malum. Karşıya
kadar aylak aylak mı oturacağız?
Bulmaca çözen ihtiyarda cevher ne
acaba?
Seyfi, babaannesi ile giderdi mahalle

mektesine.
Sirkeci'deydi köşkleri.
Babaannesi, Leman Hanım alımlı ve
akıllı bir kadındı.
Çocuklarını İstanbul'da büyötmek
istiyordu.
Balıkesir'in Havran kasabasında,
ailesinden kalan malı mülkü sattı ve
bir tanıdığı vasıtasıyla,
Atatürk hayattayken, Sirkeci'de,
sarayın gül yetiştiren bahçesinin tam
karşı sokağında, iki katlı cumbalı,
beş odası geniş sofası olan ferah bir
ev satın aldı.
Köşkte doğan ilk torunu Seyfettin
biricik eğlencesiydi Leman Hanım'ın.
Bazı günler Saray'ın alt bahçesinde,
çimenlere uzanıp gül kokuları içinde,

torunu
Seyfettin'in koşturmacasını izlemek
en büyük hazıydı.
Günler ayları kovaladı. Seyfi mahalle
mektesine, İbrahim Müteferrika
İlkokulu'na başladı.
Leman Hanım'ın iki oğlu da lokanta
açmışlardı, işleri iyiydi.
Ancak küçük oğlu, yani Seyfi'nin
babası, içkiye müptelaydı.
Öğlen başlıyordu. Lokantada işinin
başında da ara vermeden içiyordu.
Leman hanım ne yaptıysa oğluna
içkiyi bıraktıramadı.
Annesi çabaladıçça, oğlu daha da
düşkün oldu.
Artık sabahtan başlıyordu içmeye.
Seyfi baba: "Daha dün gibi hatırlıyo-



rum, Biz babaannem ile kahvaltıya otururken, babam camın pervazını kaldırıır, bak-kala seslenirdi.
-Bana bir küçük rakı yolla! diye sokağa bağırırdı."

Seyfi ise okumayı sökemiıyor, okulda akranlarından geri kalıyordu. Akklı fikri oyundaydı. Mahalle mektebine dördüncü sınıfa kadar dayanabildi. Kaçtı okuldan.

"Bana aptal diyorlardı. O yüzden kaçtım." diyor.

"Gülhane parkında saklandım gece. Sonra Alemdar sinemasında biletçi Nuri amcaya gittim. O da beni kulağımdan tuttu, amcama teslim etti." Babaannem çok sevindi eve dönüşüne. Kucağına aldı beni. Bir daha da okula gitmedim zaten "

Seyfi baba, çay ocağına yakın masada bunları anlatırken gözleri dalıp gidiyor uzaklara. Sesleniyorum: "Seyfi baba, nereye daldın?"
"Hiç... Evimize bakıyorum."

Vapurumuz Sarayburnu'nu bordalamıştı.

;-bak simidinden ısırmanın bile, yesene baba.

"Bak Beyim benim hiç kötü alışkanlığım yoktur. Tertipliyimdir ha!

Bak misal, odaya bir bayan girsin.

Ben de öbür odaya gireyim. Biraz sonra teftiş yapınlar.

Benimki, bayanın odasından daha düzenli olur." anlatıyordu..

"Eee Seyfi baba, sonraki yıllar neler yaptın?"

"Hiç napıcım. Hep figüranlık. Filmlerde geçti ömrüm. Bana çok polis rolü oynatırlardı.

Ha bir de kumarhane adamı oynardım. Ne bileyim demek ki benim tipimi ona uygun görüyorlarmış."

Çayına şeker atmıştı. Unuttu, bir daha attı, uzun uzun karıştırdı.

Seyfi baba, yine daldı. "Bir yudum alsana baba."

Uzaklara bir yere çakıldı kaldı gözleri.

Seyfi baba küçük pazardaki denizciler kahvesine gidiyor her gün.

"Yaşlılara bedava otobüs vapur," diyor.

Bunca yolu neden gidip geliyorsun? diye soruyorum.

"Kahvede soba var ısınıyorum" diyor. Vapurumuz yanaşma manevrasında, derken, rıhtıma iskele verildi.

İniyoruz. Ayrılırken arkamdan sesleniyor:

"Heyyyy beyim, Siz bunları neden öğrenmek istediniz?"

Beyim değişik birisiniz, adınız ne sizin?"

...

Duymamazlığa geliyorum, belli etmeyerek hislerimizi, uzaklaşıyorum iskele kalabalığı arasında düşünce ve tebessüm bir arada:

"Ah bir bilsem be Seyfi baba... diye geçiyor içimizden.

Ah bir bilsem..." ne bilim belki,, köşkü gönlünde olan adam dersin..

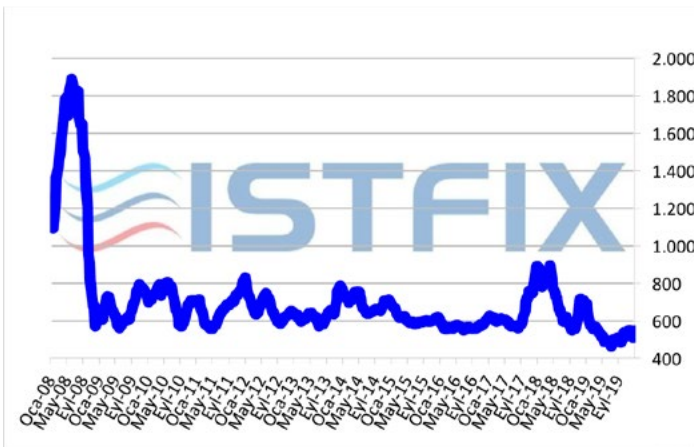


OCAK 2019 KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER



Engin Koçak
ISTFIX Araştırma Müdürü

ISTFIX Bileşik Endeksi 2019 yılını 546 puan seviyesinde kapatmış durumda. Son çeyrekte iyileşme beklentileri -mevsimsel hareketler dahilinde- söz konusu olsa da piyasada beklenen hızda bir iyileşme olmadı. Geçen sene aynı dönemde ISTFIX 710 puan seviyesinde seyretmekteydi.



ISTFIX Haftalık Bileşik Endeksi 2008-2018



ISTFIX - Son 1 yıl

EKONOMİ VE EMTİA HABERLERİ

ISTFIX tonajı navlunları beklentilerin yüksek olduğu son çeyrekte çok sınırlı bir iyileşme kaydetti. Baltık Kuru Yük Endeksi ise Eylül başındaki 2.500 puan seviyesinden son çeyrekte sürekli düşüşle 1.100 puana kadar geriledi.

Küresel ekonomi, yıla Birleşik Devletler ve Çin arasında mutabık kalınan ticaret anlaşmasının haberleriyle olumlu başladı. Piyasalar iyi haberi anında benimserken, 86 sayfalık bir anlaşmanın hazırlanmış olması da piyasalara anlaşma konusunda mesafe kaydedildiği hususunda net bir delil sunmuş oldu. İmzaların 15 Ocak 2020'de atılması bekleniyor.

Şimdiye kadar açıklandığı kadarıyla, Birleşik Devletler 120 milyar dolarlık Çin ithalatına getirdiği yüzde 15'lik vergilerin yarısını düşürdü. Fakat 250 milyar dolarlık ithalatı içeren ve yüzde 25 vergiye tabi olan pakette bir değişiklik yapmadı. Bu arada 15 Aralık tarihinde devreye girecek tarifeler de iptal edildi. Buna karşılık Çin de Birleşik Devletlerden daha fazla ithalat yapma sözü verdi. Bunun da başında 40 ila 50 milyar dolarlık tarım ürünü yer almakta.

1) Tahıl & Diğer Tarım Ürünleri

► Rusya'nın buğday ihracatı bu sene genel olarak aşağı yönlü seyretmekte. Uzmanlar bunun asıl sebebinin yüksek buğday kalitesi olduğunu ve kalitesinden dolayı Fransız buğdayı ile rekabet konumuna ge-



len Rus buğdayından beklenen kalite standartları prosedürlerinden ötürü çiftçilerin ihracatının yavaşladığı kaydedildi.

- Ukrayna ise ekim ayında 2,9 milyon ton buğday ihraç etti ve geçen senenin aynı dönemini yüzde 33 oranında geride bırakarak bir rekora imza attı. Bir diğer rekor da Ukrayna'nın Türkiye'ye olan buğday ihracatında görüldü. Ukrayna'nın Türkiye'ye olan buğday ihracatı, temmuz ayında başlayan hasat yılının ilk birkaç ayında geçen senenin toplam buğday ihracat hacminin yüzde 89'unu aştı.
- Bu arada hasat yılının ekime kadar olan ilk 4 ayında da toplam Ukrayna buğday ihracatı 11,6 milyon tonu buldu ve 2018/2019 hasat yılını yüzde 54 oranında aştı. Mısır'a olan ihracat yüzde 250, Fas'a olan ihracat ise yüzde 55 arttı.
- Ukrayna, son raporlara göre ayçiçeği hasadını da tamamladı ve 14,2 milyon ayçiçeği hasadı gerçekleştirek geçen seneki 13,6 milyon tonun üzerine çıktı. Düşen ekili alana rağmen artan verimler sayesinde bu artış gerçekleşti.
- Ukrayna'nın mısır ihracatı eylül ve ekim aylarında 2,5 milyon tona çıktı ve geçen senenin aynı dönemine göre yüzde 52 arttı. Böylece bir önceki dönemde kaydedilen tüm zamanların rekoru yine kırmış oldu. Ukrayna mısırının en büyük alıcısı, yıl başından beri ithalat tonajı yüzde 22 düşüş gösterse de Avrupa Birliği oldu. Diğer en büyük alıcılar

ise sırasıyla Mısır, Türkiye ve İsrail oldular. AB'deki düşüşe rağmen, diğer ülkeler ithalatlarını birkaç kat arttırmayı başardı.

- Diğer tarım haberlerinde ise Romanya'nın buğday ihracatı ekim ayında geçen senenin aynı dönemine göre yavaşlamış gözüküyor. Ülkenin buğday ihracatı Ekim 2018'e göre yüzde 47 daralmış durumda fakat ihracat halen 5 yılın ortalamasının üzerinde. Temmuz-Ekim döneminde ise Romanya geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 4 daha az buğday ihraç etmiş bulunuyor. Doğu Akdeniz koster ticareti için iyi haber Romanya'nın Mısır'a buğday ihracatının artmış olması ama öte yandan İspanya, Almanya, İtalya ve Hollanda'ya olan ihracat azalmış durumda.
- Rus soya fasulyesi ihracatı 2019-2020 döneminde bir önceki sezona göre yüzde 47 artış kaydedebilir. Cazip fiyatlar ve yerel piyasadaki arz fazlası sayesinde Rusya'nın ihracatı artış kaydetmekte. Ülke bu sene 1,2 milyon ton soya fasulyesi ihraç edebilir.

2) Çelik & Hurda

- Avrupa'nın Türk yassı çeliğine olan talebi iç piyasa yavaşlasa da Aralık ortasından beri fiyatları dışarıdan desteklemekte. Türk üreticilerin Şubat 2020'ye kadar yeni siparişlere kapalı olduğu ve ancak ocak ayı ortasından itibaren ileri tarihli sipariş kabul edileceği ifade ediliyor.
- Benzer şekilde, Türk inşaat çeliğine olan talep de fiyat artışlarını



getirmekte. Fiyatlar diğer yandan da artan hurda fiyatlarından destek bulmakta. Türk üreticilerin ithal ettiği hurdanın ton başına fiyatıyla ihraç edilen uzun maddelerin fiyatı arasındaki fark çok dar olduğundan halihazırda üreticiler kolay kar edememekte.

- ▶ Türkiye'nin Baltık kaynaklı hurda talebi geçtiğimiz dönemde bu fiyat artışlarını tetikleyen unsurlardan biri oldu. Geçtiğimiz haftalarda Birleşik Devletler ve Avrupa'da tedarikçiler artan fiyatlardan faydalanmak istediği için pek çok sipariş duyuldu. Buna rağmen uzmanlar fiyatların çok da yukarı çıkamayacağını düşünüyor.

3) Diğer

- ▶ Gübre haberlerinde, son dönemde gelen ciddi alımlar küresel piyasalarda fiyat artışlarını tetikledi. Hindistan tarihi bir rekorla 1,8 milyon tonluk bir üre siparişi verdi. Aynı dönemde Etiyopya da Mısır'a 450.000

tonluk bir sipariş verdi. Sadece aralık ayı ortasında 250,000 ton ürünün sevki söz konusu olduğu için piyasada hareketlilik yaşanıyor.

- ▶ Genel olarak bu siparişlerin çoğu aralık ortasından başlayarak 2020 yılının ilk çeyreği dahilinde teslim edilecek. Bu durum Avrupa ve Kuzey Afrika'da talebin de kuvvetli olduğu bir dönem olacak. Buna karşılık Çin'de bazı üre fabrikalarının kapalı olarak olması hem üre tedariki hem de deniz taşımacılığında sıkışmalar olacağını gösteriyor.
- ▶ Türk çimento ihracatı yılın ilk 8 ayında 7,2 milyon tona çıkarak geçen senenin aynı döneminde kaydedilen 5 milyon tonluk performansı geride bıraktı. Akdeniz ve Marmara bölgesinden yapılan ihracat bu artışta önemli rol oynadı. Öte yandan kliniker ihracatında ilk 8 ay için daha da kuvvetli bir artış görüldü ve ihracat geçen senenin aynı dönemindeki 3,6 milyon tondan bu sene 8 milyon

tona dayandı.

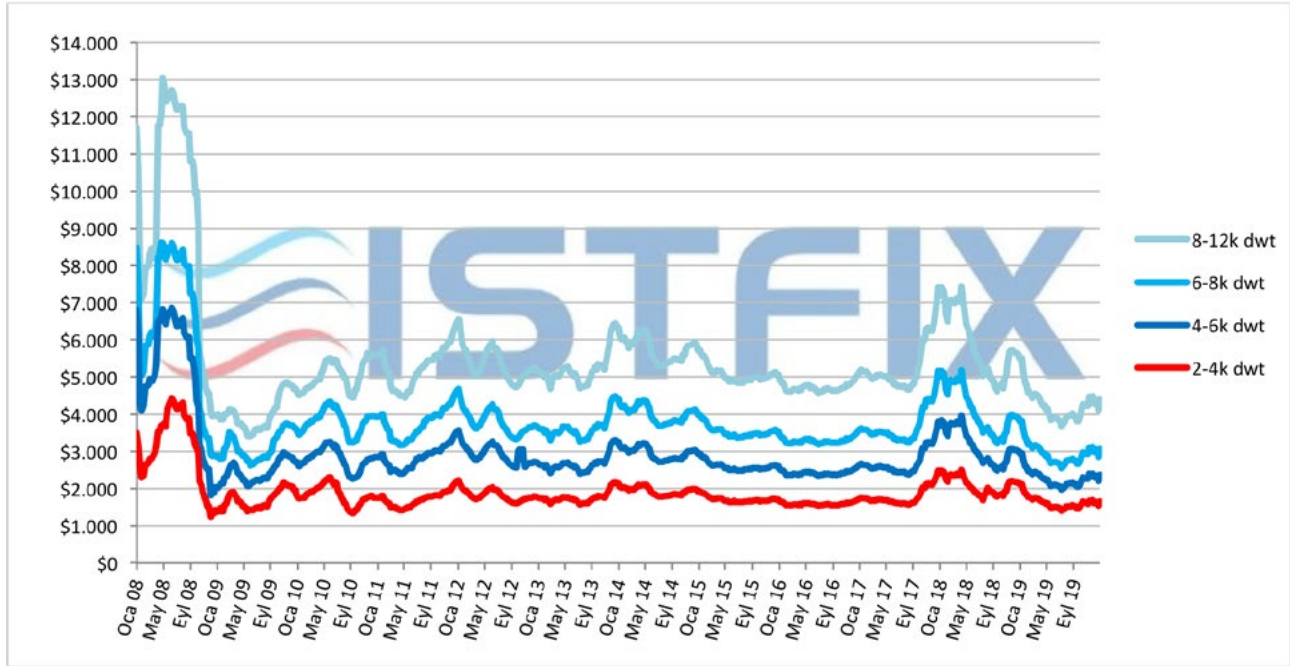
- ▶ Avrupa'dan çimento haberlerinde ise İspanya'da çimento tüketimi ekim ayında bir önceki senenin aynı ayına göre yüzde 3 artarak 1,3 milyon tona çıktığı belirtildi. Yılın ilk 10 ayında ise İspanya çimento talebi konut talebine paralel olarak yüzde 8 artmış durumda. Diğer yanda ise İspanya Çimento Üreticileri Birliği (Oficemen) ihracattan şikayetçi. İhracatlar geçen senenin aynı dönemin göre yüzde 17 düşmüş durumda ve bu Oficemen'e göre ülkenin 4 aylık üretimine eşdeğer bir düşüş.

4) Petrol

- ▶ Petrol fiyatları yılı bir önceki yılın başına göre yüzde 28 civarı yukarıda kapattı. Batı Teksas yipi ham petrol 47-48 dolar/varilden başladığı yılı 61 dolar/varilden kaparken, Brent ise 57-58 dolar/varilden başladığı yılı 68-69 dolar/varilden kapattı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
30-Ara-2019	1,655	2,366	3,064	4,397
23-Eyl-2019	1,476	2,058	2,664	3,824
31-Ara-2018	2,119	2,955	3,826	5,491



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. ton/gün	Th. ton/gün	Navlun \$/ton
1,000	HOT ROLLED PLATES	THESSALONIKI	MERSIN	800	800	33.50
1,200	GENERALS	DILISKELESI	ALEXANDRIA	1000	1000	29.00
1,200	SCRAP (50')	TAGANROG	HEREKE	800	800	30.00
1,400	CEMENT IN BB	ISKENDERUN	RHODOS + NAXOS + LEMNOS	800	800	39.25
1,600	STEEL PRODUCTS	TARANTO	TARTOUS	2500	500	48.00
1,700	STEEL PRODUCTS	NEMRUT	TSINGELI	1000	1000	19.00
1,750	WRIC	NOVOROSSIYSK	TARRAGONA	1000	1000	51.50
1,800	SOYBEAN MEAL (54')	AZOV	GEMLIK	1000	1000	24.50
2,000	STEEL PRODUCTS	SANTANDER	DILISKELESI	1000	1000	38.00
2,000	STEEL PROFILES	BARCELONA	CONSTANTA	2000	1200	30.50
2,000	BULK MINERALS	GABES	ALEXANDRIA	1000	1000	25.00
2,000	SFS (87)	NIKOLAEV	BATUMI	700	700	30.00
2,250	STEEL PRODUCTS	SINES	ORAN	1750	1250	25.00
2,300	SHREDDED TIRES (67')	SARDINIA	SAMSUN	1200	1200	24.00
2,300	GENERALS	RAVENNA	ALIAGA	1000	1000	17.00
2,450	BULK GRAIN	CARDIFF	ALEXANDRIA	1000	1000	48.00
2,500	AMMONIUM NITRATE	MARMARA	GALATZ	1000	800	15.00
2,650	SHREDDED TIRES (70')	GENOA	AMBARLI	1200	1200	22.00
3,000	LEGUMES	RENI	BREMEN	1000	2000	50.00
3,000	STEEL COILS	HUELVA	DILISKELESI	1500	1500	27.00
3,000	STEEL PROFILES	IZMIR	HAIFA (LO 9,6 USD/TONNE)	1000	LO	28.00
3,000	WHEAT BRAN PELLETS (54')	KHERSON	SAMSUN	1000	1000	17.00
3,000	WHEAT (45')	VARNA	EC GREECE	1500	1500	16.50
3,000	CEMENT IN BB	ORISTANO	ALEXANDRIA	1500	1500	23.00
3,000	CALCITE IN BB	ISKENDERUN	KHERSON	1000	1000	16.00
3,000	WHEAT BRAN PELLETS (54')	KHERSON	IZMIR	1000	1000	20.00
3,000	CORN GLUTEN FEED	VARNA	MARMARA	1000	1000	21.00
3,000	FELDSPAR IN BULK	NEMRUT	KHERSON	1000	1000	16.00
3,000	DDGS (67')	CONSTANTA	MARMARA	1000	1000	20.00
3,200	WOOD PULP (55')	CHIOGGIA	ALEXANDRIA	1200	1200	17.25
3,200	COPPER CATHODES	HUELVA	SALERNO	1200	1000	27.00
3,200	STEEL COILS	DERINCE	AVEIRO	1500	1500	37.50
3,300	WHEAT BRAN PELLETS (55')	KHERSON	MARMARA	1000	1000	20.00
3,300	WOOD PELLETS (56')	SAINT PETERSBURG	AALBORG	1500	1650	21.00
3,300	WOOD PELLETS (56')	SAINT PETERSBURG	ANTWERP	1500	1650	33.00
3,300	HRC	DILISKELESI	SEVILLE	1500	1750	27.00
3,300	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	KALAMAKI	1800	1250	26.00
3,500	STEEL BARS	SEVILLE	SKIKDA	1000	1000	23.00
3,500	WHEAT BRAN PELLETS (55')	KHERSON	MARMARA	1250	1250	18.00
3,500	WHEAT BRAN PELLETS (55')	KHERSON	MERSIN	1250	1250	24.00
3,500	MINERALS	IZMIR	ANTWERP	1750	1750	33.00
3,500	PIG IRON	NOVOROSSIYSK	TEKIRDAG	1500	1500	16.50
3,500	STEEL COILS	CASABLANCA	TARTOUS	1500	1500	29.00
4,000	DEBARS	HEREKE	TRIPOLI (LIBYA)	1500	750	30.00
4,000	WRIC	BILBAO	ALIAGA + DILISKELESI	1500	1500	44.00
4,000	HRC	FOS	DILISKELESI	3000	2500	21.00
4,000	CORN	RENI	EC GREECE	1500	1500	21.50
4,000	STEEL PRODUCTS	NEMRUT	ASHDOD (LO 9,6 USD/TONNE)	1500	LO	24.50
4,000	CLAY	NIKATERA	GEMLIK	2000	1500	17.50
4,000	MINERALS	MARMARA	CASABLANCA	1750	1750	30.00
4,000	STEEL PROFILES	SEVILLE	DILISKELESI	1500	1500	25.50
4,000	UREA	ARZEW	VALENCIA OR SEVILLE	3000	2000	14.00
4,000	STEEL BARS	SEVILLE	TENES	1250	1250	23.00
4,200	STEEL COILS	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2000	1500	15.00
4,400	UREA	EGYPT MED.	CHIOGGIA	2000	2000	20.00
4,500	AMMONIUM NITRATE	GEMLIK	BOURGAS	1500	1200	15.00
4,500	STEEL REBARS	DILISKELESI	NEWPORT	1500	2000	40.00
4,500	BHF	HAIFA	RAVENNA	4500	2000	22.00
4,500	BULK CEMENT	MERSIN	DAMIETTA	4000	1500	13.00
4,500	STEEL COILS	CIVITAVECCHIA	CONSTANTA	2000	2000	20.50
4,500	UREA	DAMIETTA	ANTALYA	2000	2500	14.00
5,000	CORN (48')	TEMRYUK	IZMIR	1250	1250	18.00
5,000	GRAINS (55')	BANDIRMA	ASHDOD	1250	1250	22.00
5,000	DEBARS	VOLOS	SKIKDA	1500	800	27.50
5,000	DEBARS	NEMRUT	HAIFA (LO 10 USD/TONNE)	1500	LO	25.00
5,000	GENERALS	RJEKA	DILISKELESI + AMBARLI	2250	1000	18.75
5,000	CEMENT IN BB	UNYE	MARIUPOL	2000	2000	14.00
5,000	PIG IRON	NOVOROSSIYSK	MARMARA	2500	2500	15.00
5,000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	ORAN	1500	1000	34.00
5,000	METALS	NOVOROSSIYSK	SIBENIK + TRIESTE	1500	1000	30.00
5,000	FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK	SANTANDER	2500	2000	35.00
5,000	AGRI PRODUCT (50')	CHERNOMORSK	GARSTON	2000	2000	50.00
5,000	GRIT IN BULK	BJELA	KHERSON	2500	2500	16.75
5,200	BAGGED SUGAR	BEJAJA	TARTOUS	1500	1000	22.00
5,200	STEEL BILLETS	ODESSA	RADES	2000	2000	25.00
5,200	WHEAT	FOS	BARLETTA	2650	1200	16.50
5,250	STEEL BLOOMS	PORTO NOGARO	ALIAGA	1500	2500	16.50
5,300	SOYBEANS (50')	YUZHNY	RAVENNA	2500	2000	25.00
5,350	STEEL COILS	SEVILLE	MARMARA	1500	1500	22.25
5,400	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK	ALGERIA	2000	2000	33.00
5,400	FERTILIZERS	TUAPSE	WEST MED.	2000	800	34.00
5,400	GRAINS (55')	KHERSON	SAMSUN	1500	1500	17.00
5,400	WHEAT BRAN PELLETS (54')	KHERSON	IZMIR	1500	1500	20.00
5,500	PELLETS (65')	ROTTERDAM	BAYONNE	3000	3000	16.50
5,500	AMMONIUM NITRATE	BOURGAS	YUZHNY	1500	1500	20.00
5,500	STEEL PRODUCTS	IZMIR	HAIFA (LO 9,6 USD/TONNE)	2000	LO	25.00
5,500	GRAINS (45')	KHERSON	DJEN DJEN	2500	1500	26.00
5,500	CLINKER	GABES	VARNA	3000	2250	15.00
5,500	GRAINS (45')	KHERSON	CASABLANCA	2000	1500	35.00
5,500	CHIPBOARDS	BOURGAS	TENES	1600	1600	23.50
5,500	WHEAT (45')	FOS	LIVORNO	2750	1500	11.50
5,600	ZINC IN BUNDLES	SANTANDER	ISKENDERUN + 3 MARMARA	1500	1000	47.25
5,600	GENERAL CARGO	TUAPSE	ORAN	1500	1500	36.00
6,000	CORN (48')	NIKOLAEV	ANTWERP	1500	2500	38.50
6,000	ALUMINIUM INGOTS	NOVOROSSIYSK	CIVITAVECCHIA	2000	1000	27.00
6,000	DEBARS	AUGUSTA	MOSTAGANEM	1500	800	22.00
6,000	UREA	ABUJIR	MERSIN	3000	3000	12.00
6,000	HRC	FOS	GEMLIK	4000	3000	21.00
6,000	WHEAT (45')	CHERNOMORSK	TARRAGONA	3000	3000	25.00
6,000	SFM (58')	RENI	SAMSUN	1500	1500	19.00
6,000	SFM (58')	RENI	IZMIR	1500	1500	21.00
6,300	STEEL PLATES	N.FRANCE	EREGLI	3250	3000	42.00
6,500	WHEAT (45')	BOURGAS	SFAX	2500	1500	23.00
6,500	GENERAL CARGO	VARNA	TENES	2000	2000	26.25
6,500	BHF	ASHDOD	YARIMCA	2500	2000	12.00
6,600	CORN (50')	GIURGIULESTI	IZMIR	1500	1500	20.00
6,600	CORN (46')	MARIUPOL	MARSEILLE	2000	2000	32.50
7,000	MINERALS	ANTALYA	POTI	3500	3500	22.25
7,000	WOOD CHIPS	AVEIRO	WORKINGTON	3000	3000	16.00
7,000	BULK GRAIN (45')	ROUEN	TENERIFE + LAS PALMAS	5000	2000	30.00
7,400	STEEL PRODUCTS	AVEIRO	ZARZIS	3500	2500	17.00
8,000	FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK	TARRAGONA	3000	3000	22.00
8,800	FELDSPAR IN BULK	GULLUK	ROTTERDAM	3000	3000	21.00
9,000	BULK MINERALS	ANTALYA	TUAPSE	4500	2500	12.00

Bu raporunki bilgiler ISTFIX Arşivine ilişkin güncellenmiş bulgulara dayanmaktadır ve yasa dışı faaliyetlerden derlenmiştir. Rapor, yepinlikte hiçbir garantiyi, ISTFIX, elin tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanılması durumunda oluşabilecek olan bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

5) GEMİ ALIM SATIMI

Son çeyrekte raporlanan satışlarda:

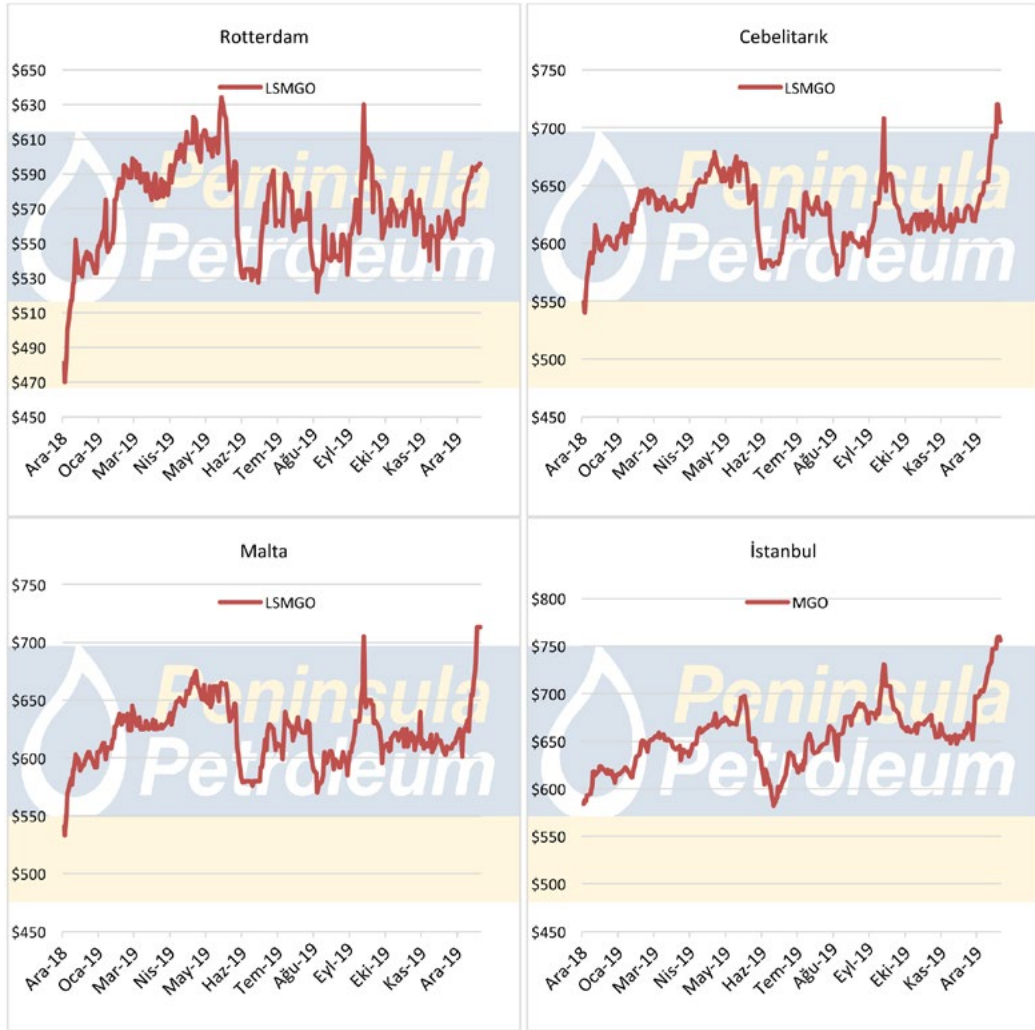
- 1989 ve 1990 yapısı iki kardeş gemi (4.250 DWT, Alman inşa, BV klaslı) 2,3 milyon dolara blok olarak satıldı.
- 1993 yapısı benzer bir gemi (4.000 DWT, Hollanda inşa) 1,25 milyon avroya Türk alıcılara teslim edildi.
- 3.750 DWT'lik bir koster (1992 Slovak inşa, DNVGL klaslı) Avrupalı alıcılara 950.000 dolardan satıldı.
- Uzak Doğu'da ise "Sea Star" (7.700 DWT, 1995 Japon inşa, KR klaslı) 1,8 milyon dolara satıldı.
- İsmi açıklanmayan 6.000 dwt, 2007 Çin inşa ve Bureau Veritas klaslı bir koster ISTFIX'in tahmin ettiği kadarıyla 2.3 milyon dolara satıldı.
- Alman sahipli "Oslo" (4.250 dwt, 96 Romanya inşa, DNV-GL klaslı) gemisinin satışında tarafların 1,6 milyon avro civarı olduğu

düşünülen seviyelerden el sıkıştığı belirtildi.

6) YAKIT

Yılın son 3 ayında IFO ortadan tamamen kalktı ve MGO fiyatları (VLSFO) ile beraber hızlı bir kalkışa sahne oldu. Neticede armatörler IFO'dan daha pahalı olan MGO'ya geçmekle kalmadı, MGO'daki fiyat artışları da yüzde 25'i bulunca, yüzde 100'lük bir yakıt maliyet artışını göğüslemek zorunda kaldı.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
27.12.2019	596.00	705.00	713.00	756.00
Geçen Yıl	481.00	560.00	540.00	588.50
Değişim	23.91%	25.89%	32.04%	28.46%



Hazırlayan: Engin Koçak, ISTFIX Araştırma Müdürü

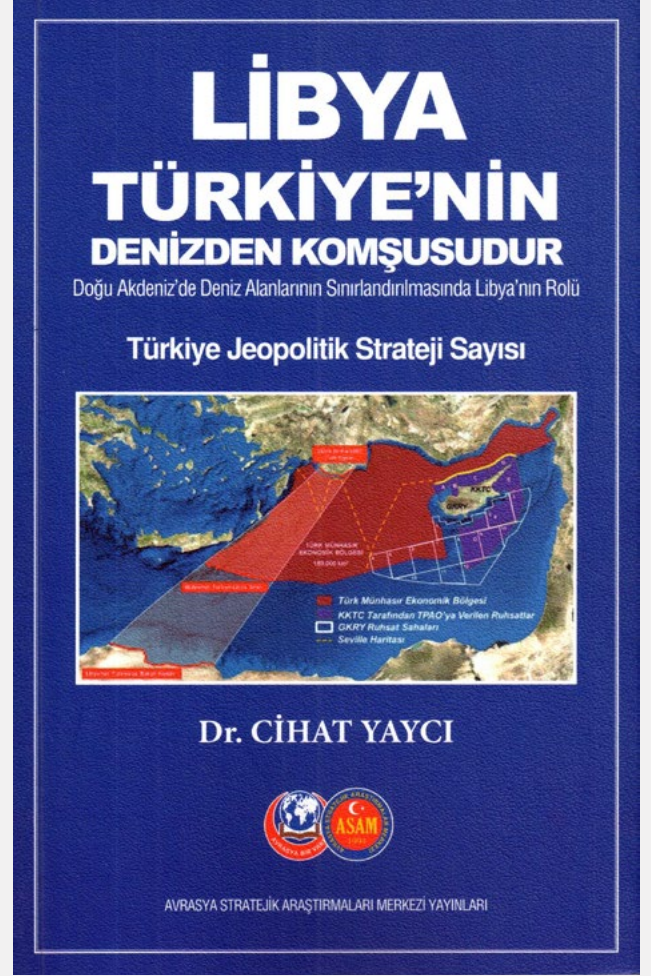
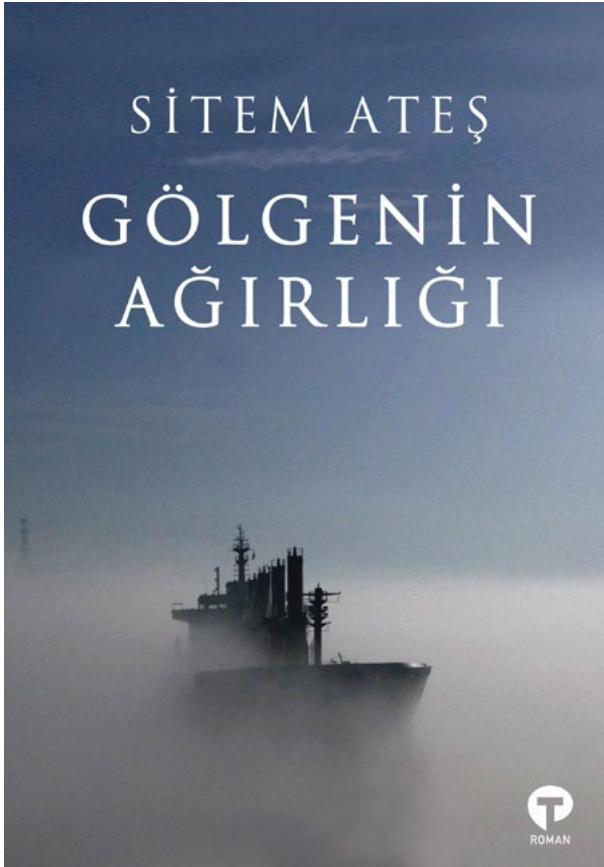
GÖLGENİN AĞIRLIĞI

Sitem Ateş

Ailesini kaybetmiş küçük bir kız, ailesini kaybetmiş başka birinin, Mecit Kaptan'ın hikâyesinin peşine düşer. Bu yolculuk, kendi kişiliğini oluşturan coğrafyaya da bir seyahattir.

Sitem Ateş, Gölgenin Ağırlığı'nda bir denizci beyinin, Mecit'in ayak izlerini takip ediyor ve 1920'lerden günümüze bir Türkiye panoraması çıkarıyor. Elindeki tek mavnayı bir filoya dönüştüren denizci beyinin yaşamı, hırçın denizleri aşmak isteyenler için de bir rehber...

Gün, sana kum dağları arasında özlediğin ne varsa verecek. Işıl ışıl parlak kumlar arasından seçip bulacaksın. Kemikler ve hikâyeler, su kaynağı ve sönüp düşmüş yıldızlar...



LIBYA TÜRKİYE'NİN DENİZDEN KOMŞUSUDUR

Dr. Cihat Yaycı

Doğu Akdeniz meselesi tırmanma eğilimi taşıyan bir sorun olarak güncelliğini korumaktadır. Bu açıdan bakıldığında dış politika çalışmaları yapan kişilerin Libya'ya gerekli önemi vermesi önem taşımaktadır.

Türkiye'nin Libya ile yapacağı deniz yetki alanları sınırlandırması anlaşması ile elimiz güçlenecektir. Türkiye bu anlaşmayı Libya ile yaptığı vakit, Mısır ve Güney Kıbrıs ile Libya arasındaki bağlantıyı da biz çiziyor olacağız.

Bu kitapla, yakın dönemde Doğu Akdeniz'de meydana gelen gelişmeler, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hak ve menfaatleri, bu hakların hukuki temelleri okuyucuya sunulmaktadır.



MARBOX

DENİZCİLİK CEBİNİZDE

www.marbox.com.tr



 **ISTFIX**

 **IDEAS**

www.turkdeniz.com

www.istfix.com

www.denizstrateji.com



/turkdenizcom



(0543) 742 10 53



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

30 PILOT CAPTAINS

350 TEAM MATES

29 VESSELS

MAXIMUM EFFICIENCY

ZERO RISK

ONE VISION

SAFETY FIRST

SINCE 1973

UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bulvarı Erden İş Hanı
No:87 Kat:7 Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE