

# MarineDeal

NEWS

Nisan 2020 Sayı: 148

Denizcilik &amp; Ekonomi Gazetesi



## Destek paketi yaraya ne kadar merhem olacak?

Başta ABD ve Avrupa olmak üzere birçok ülke koronavirüs nedeniyle ağır yara alan ekonomilerine merhem olmak için tarihte görülmemiş destek paketleri açıkladı. Gelişmiş ülkelerde şu ana kadar açıklanan rakamlar ise şöyle: ABD 1 trilyon dolar, Almanya 614 milyar dolar, İngiltere 412 milyar dolar, Fransa 373 milyar dolar, İspanya 216 milyar dolar, İtalya 27,3 milyar dolar. Türkiye'de ise 18 Mart tarihinde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, birçok sektörü kapsayan 21 maddelik ve 100 milyar TL'lik (15 milyar dolar) olduğu bilgisi verilen paketi açıkladı. Açıklanan paketi iş dünyası ağırlıklı olarak beğenirken, eksik ve yetersiz olduğu, sadece iş dünyasına yönelik olduğu, vatandaşı ilgilendiren ve koruyan bir paket olmadığına yönelik eleştiriler de yapıldı. Paket kamu-

**Koronavirüs salgını tüm dünyada hızla yayılırken, virüs sadece can almamakla kalmayıp, piyasaları ve ekonomileri de tahrip ediyor. Öyle ki birçok ülkede üretim ve ihracat durma noktasına gelirken, bazı gelişmiş ülkelerin birinci çeyrek büyümeleri için yüzde 10-14'lere varan daralmalar bekleniyor**

oyunda yeterince konuşulduğu için detaylarına girmeyeceğiz, ancak hem Türkiye'nin hem de diğer ülkelerin açıkladıkları paketlerin ekonominin virüsten aldığı yarayı sarıp sarmama-

yacağına yönelik analizimizi sizlere sunacağız.

### Arz krizinden talep krizine ve finansal krize

Öncelikle biraz geriye gidecek olursak, içinden geçtiğimiz kriz bir virüsün Çin'i vurması ile başladı. Ekonomi dünyasından bakınca bunun bir arz krizi olduğunu belirten uzmanlar, virüsün diğer ülkelere yayılmasıyla talep krizine dönüştüğünü vurguluyor. Tam bu noktada Rusya ile Suudi Arabistan arasında baş veren petrol fiyatı savaşı ve seyahat yasaklarının gelmesiyle sorunun finansal krize dönüştüğünün altını çizen ekonomistler, gelinen noktada tam teşekküllü bir ekonomik krize dönüşmesin diye tüm dünyada politika yapımcıların çırpındığını hatırlatıyor. Merkez 02»

for the English edition 17»

## RÖPORTAJ



### 'Sektörde olmayan endüstri burada mevcut'

Şehir Hatları'nın yeni Genel Müdürü Sinem Dedetaş ile Haliç Tersanesi'nden Şehir Hatları'na uzanan çok yönlü bir sohbet gerçekleştirdik. 14»

## DOSYA



### Yeni bir kıtaya giden yol

Pasifik Okyanusu'nun ortasındaki devasa atık, 3,4 milyon km<sup>2</sup> genişliğinde, 7 milyon ton ağırlığındaki bir plastik yığınından meydana geliyor. 08»

## HABER



### Sektörün Covid-19 önlem planları neler?

Covid-19 salgınının etkilerini önlemek adına alınan önlem/eylem politikalarını denizcilik sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerine sorduk. 22»

### JEOPOLİTİK Stratejik milat: Korona'dan önce, Korona'dan sonra

Küresel jeopolitikte kod kırması, durum koronavirüs... Ve görünen o ki koronavirüs vakası bir milat, muhtemelen hiçbir şey eskisi gibi olmayacak. 06»

TUGBOAT With Hydraulic Hybrid Propulsion System

Remote Operated Commercial Vessel

LNG Powered TUGBOATS

## World Firsts BY SANMAR



## Jotun yeni gövde temizleme robotunu tanıttı



Norveç merkezli kimya şirketi Jotun, boya aşınma problemi yaşayan gemilere pratik çözümler üreten bir temizleme robotu olan Hull Skating Solutions'ı (HSS) tanıttı.

Bakterileri ve biyofilm-leri makro kirlenme oluşmadan önce giderecek olan HSS; reaktif temizlik, kesme maliyetleri, çevresel risk ve filo esnekliğini optimize etme ihtiyacını en aza indirecek.

HSS'de, gemi gövdesindeki kirliliği belgelemek ve navigasyon verilerini desteklemek amacıyla kullanılacak kamera sensörleri bulunuyor. Elektrikli manyetik tekerleri ile gövdeye sabit bir şekilde hareket edebilecek olan robot, özel olarak tanımlanmış motorlu fırçası ile gövde kaplamasında erozyona veya hasara neden olmadan kirlenmeyi önleyecek. Operatör kontrol merkezine gövdesinden bağlantı kuracak olan HSS, 4G desteği sayesinde dünyanın herhangi bir bölgesinden de kullanılabilir.

Robot, bir teknenin büyüklüğü ve durumuna bağlı olarak muayenesini, pratik temizlik işlemini 2 ile 8 saat arasında gerçekleştirebiliyor.

Jotun, Hull Skating Solutions projesinde Kongsberg, Semcon, DNV GL ve Telenor ile birlikte çalıştı.



## ABD Donanması yeni nesil hovercraft'ını teslim aldı

ABD'li savunma ve uzay teknoloji firması Texas Systems Corporation, ürettiği ilk yeni nesil hovercraft olan Ship to Shore Connector (SSC) Craft 100'ü ABD Donanması'na teslim etti.

Deniz Kuvvetleri'ne malzeme, personel ve insani yardımları kıyı hatlarına hızlı bir şekilde taşımak için üretilen

Craft 100, fly-by-wire, elektrik ve tahrik sistemlerinin kabiliyetini görmek için Aralık 2019'da entegre testlere tabi tutuldu.

Craft 100, 35 deniz mili hız yapabiliyor ve yerine geçeceği Landing Craft, Air Cushion (LCAC)'lara göre yaklaşık 30 yıl daha fazla yük taşıma ve hizmet ömrü bulunuyor.

01» bankalarının likidite adımlarının ardından hükümetlerin açıkladığı devasa ekonomi paketleri de bunun en önemli göstergesi. Ekonomistlere göre, para politikası, mali destek, kâr garantisi ve ardından hastalık eğrisi tepe yapıp normal hayata dönelecek. Piyasaların güven iste-

diğini ve bu sıraya ve bunların tek tek uygulanmasına baktıklarının altını çizen uzmanlar, bu krizle tek başına mücadelenin de mümkün olmadığını söylüyorlar.

### Dip ne kadar derin?

Ekonomiyi döndürmek için atılacak adımların küçük kalabileceğini ifade eden uzmanlar, piyasaların beklediği güven için bol para

vaadi, minimum maliyet ve destek gerektiğinin altını çiziyor. Amerikan Merkez Bankası ile kur takası / swap anlaşması yapmak gerektiğini ifade eden ekonomistler, içlerinde gelişen ülkelerin de olduğu 14 ülkenin bunu yaptığına dikkat çekiyor. Ardından herkesin ilişkide olduğu gibi bir ilişki tesis edip bir uluslararası kurumla konuşmak gerektiği önerisinde

bulunan uzmanlar, güvenin böyle tesis edileceğini, daha sonra detaylara inip ve sektörlere inip mikro tartışmalar yapılması gerektiğini ifade ediyor. Aksi halde yedek akçeleri almış, zaten bütçe öngörmüş şekilde ve oldukça düşük reel kurla Türkiye'nin bu savaşta çok zorlanabileceğini belirten ekonomistler, üstelik enflasyonun da hala

çok yüksek olduğunun altını çiziyor. Amerika, Avrupa Birliği, Japonya gibi ülkelerin koşu koşu resesyona gittiğine vurgu yapan uzmanlar, "Bu iş kısa süre ancak çok sert olacak. Her şey bittiğinde tüketmeye aç genç nüfus ve çok düşük emtia fiyatları ile avantajlı olacağız. Ne var ki o aralık ne kadar derin bilmiyoruz" değerlendirmesinde bulunuyor.

## MarineDeal<sup>NEWS</sup>

İMTİYAZ SAHİBİ

Yeşim Yeliz Egeli

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

Organizasyon ve Tur. San. Tic. Ltd. Şti.

Genel Yayın Yönetmeni

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Emel Dolukar Pehlivan

Haber Merkezi

Yüksel Tuğrul, Yüce Yöney

Reklam Rezervasyon & Abonelik

Tel: (0212) 343 2005

Bodrum Temsilcisi: Yiğit Uygur

MDN Yayıncılık, Matbaa, Reklam,

Organizasyon ve Tur. San. Tic. Ltd. Şti.

Adres: Merkez Mah. Perihan Sk.

No.118/5 34360 Şişli, İstanbul, Türkiye

Tel: (0212) 343 2005

Faks: (0212) 231 8007

E-posta: info@marinedealnews.com

www.marinedealnews.com

Baskı: KUBAN Matbaacılık ve Yayıncılık

Adres: İvedik Organize Sanayi

Matbaacılar Sitesi 558. Sokak No: 20

Yenimahalle / ANKARA

Tel: (0312) 395 2070

Fax: (0312) 395 3723

kubanmatbaa@hotmail.com

ISSN 1307-9794

YAYGIN SÜRELİ YAYIN

Yıl: 12 Sayı: 148 (Nisan 2020, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların

tüm hakları MarineDeal News

Gazetesine aittir.

Yazılı izin olmaksızın hiçbir

şekilde yazı, fotoğraf ve

illüstrasyonlardan

alıntı yapılamaz.

Yayınlanan yazıların sorumluluğu

yazarlara, yayınlanan ilanların

sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.

**TOTAL**  
**Lubmarine**

200'DEN FAZLA  
UZMAN

7,000'DEN FAZLA  
GEMİ

66 YILLIK  
TECRÜBE

100'DEN FAZLA  
ÜLKE

1,000'DEN FAZLA  
LİMAN

**Hizmet Kalitemizle  
Fark Yaratıyoruz**

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

**TOTAL**  
Committed to Better Energy



## DARPA, Manta Ray UUV projesinde çalışması için 4 şirketle anlaştı

ABD Savunma Bakanlığı'nın bir kuruluşu olan İleri Savunma Projeleri Araştırma Ajansı (DARPA), yeni insansız sualtı araçları sınıfına teknoloji üretmek amacıyla oluşturduğu Manta Ray Unmanned Underwater Vehicle (UUV) programında çalışması için 4 şirket ile anlaştı.

DARPA'nın Manta Ray UUV programı, sahada insan lojistiği desteğine veya bakımına ihtiyaç duymadan uzun süreler boyunca çalışan UUV'ler ile uzun vadeli dağıtımlar sırasında kalıcı operasyon potansiyeli sunuyor. Projede uzun süreli, uzun menzilli ve faydalı yükler için teknolojiler üretilmesi amaçlanıyor.

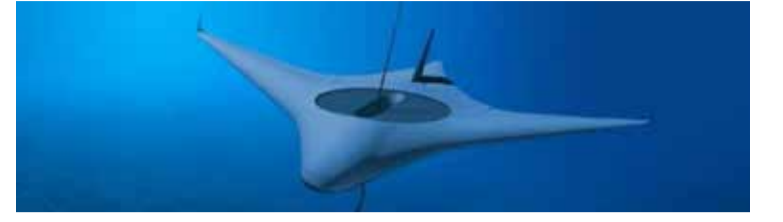
Manta Ray teknolojisi ve operasyonel alanlar için entegre bir çözüm geliştirmeye odaklanmak üzere Lockheed Martin İleri Teknoloji Laboratuvarları, North-

rop Grumman Systems Corporation ve Navatek, LLC. seçildi.

Dördüncü şirket olan Metron, Inc. ise başarılı operasyonlar için gerekli derinliklerde denizaltı enerji depolama teknikleri alanına özgü teknoloji ve çözümlere yöne-

lik çalışmalar yapacak.

Manta Ray programı, operasyonel olarak ilgili derinliklerde yeni enerji yöntemleri ve enerji toplama teknikleri ile düşük güç gerektiren ve yüksek verim sağlayan tahrik yöntemlerini araştırıyor. Uzun süreli görevlerde biyo-



lojik kirlenmeyi, korozyonu ve diğer malzeme bozulmalarını azaltmak için yeni yaklaşımlar üzerinde duruyor.

### İsrail Donanması SA'AR 6 için denemelere başladı



İsrail Deniz Kuvvetleri, INS Magen olarak adlandırdığı yeni SA'AR-6 sınıfı korvetinin deniz denemelerine başladı.

Deniz denemelerinin bitmesinin ardından INS Magen 2020'nin bahar aylarında teslim edilecek. Sonraki birkaç ayda diğer 3 gemi aralıklarla teslim edilecek.

Kompakt boyutlarına rağmen SA'AR-6 korvetler etkileyici bir ateş gücüne sahip. SA'AR-6'da; bir adet Oto Mela-ra 76 mm top, iki adet Typhoon silah istasyonunu, Barak 8 uçaksavar füzeleri için 32 adet dikey fırlatma ekipmanı, C-Dome nokta savunma sistemi, 16 adet gemisavar füze ve iki adet 324 mm torpido tüpü mevcut.

İsrail Donanması'nın Alman gemi üretim şirketi ThyssenKrupp Marine Systems ile 4 adet SA'AR-6 sınıfı korvet üretilmesi konusunda anlaşması bulunuyor.

# GEDEN LINE

**A NEW SPIRIT IN WORLD SHIPPING**

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





# Dünya retro yapıyor, biz 'insanlık' sınavı veriyoruz

Yeşim Yeliz Egeli

yesimegeli@marinedealnews.com

Yeni Tip Koronavirüs (Covid-19)'e diğer ülkeler gibi maalesef bizler de maruz kaldık. Bu ay için 2 ay önceden yaptığımız içeriği tam olarak yaşama katamadık. Yeni baştan içerik hazırladık. Mart ayında işlediğimiz "Liyakat olursa n'olur, olmazsa n'olur" dosyamızın peşi sıra, bu ay da içerikte, "Geçmişten günümüze 'Sebepsiz zenginleşme', ahlâki boyutu, geleceğe etkileri" gibi derya deniz bir konuya sayfa açacaktık. İnsan plan yaparken kader gülermiş.

Hep beraber zor bir mücadele için-deyiz. Hepimiz birbirimizden sorumluyuz. Her bir insanımız çok değerli... Üstesinden birleşik aklı harekete geçirecek gelebiliriz. Yılgınlığa düşmeyiniz ancak kurallara sabırla riayet ediniz. Vefat eden vatandaşlarımıza gani gani rahmet, yakınlarına sabır diliyorum.

Gözle göremediğimiz, karşısında savunmasız olduğumuz sinsi bir düşmanla toplum olarak günlerdir mücadele içindeyiz. Uzmanlar "evde kalın,

temas etmeyin" diyor. Toplum olarak daha çok kayıp verip kahrolmamak için bunu herkesin yapması ŞART!

Dayanışma ve yardımlaşma içinde birbirimizi "ana ve baba şefkati ve de kararlılığı" ile korumalı, kollamalıyız. Yinelıyorum bu işin şakası yok ve birbirimizden sorumluyuz.

Sivil ve Askeri Bahriye, işlerinin doğası gereği dayanışma ve yardımlaşmanın toplumda en temel örneklerini sergilerler. Bu, salt krizler anında değil, rutin akışta da böyledir. Tüm önlemleri kırmızı alarmla geçilmeden evvel aldılar. Başta gemi sahipleri (armatör), tersane ve liman işletmeleri ile ilgili STK'lar konunun üzerine ciddiyetle eğiliyorlar. Eğilmeyenler de, Deniz Ticaret Odaları olmak üzere, her mesleğin ilgili kuruluşuna bildirilebilir. Bu da sorumlu vatandaş görevidir. Gemide olan ve görev değişimi yapamayan personel ve aileleri armatörce gözetiliyor. Alınan ulusal ve uluslararası önlemler nedeniyle görev

değişimi yapamayan gemi işletmeleri var. Burada gerek gemi personeline gerek ailelerine sabretmek düşüyor. Kaymakamlık ve valiliklerin de denizcilğe özel koşulları analitik bakışla gözetmesi gerekiyor.

Görev başında olup bizlerin sağlığını korumada insanüstü bir çabayla, yüksek bir azim ve şefkatle uykusuz çalışan sağlık ordumuzun neferlerine yürekten teşekkürler... İyi ki varsınız.

Hekimlerimizi ve sağlık personelimizi korumayı ilk sıraya almalıyız. Onlarsız gerçekten bir hiçiz... Bu gerçeği, utanmadan doktora el kaldıran bazı iki ayaklı canlılar da idrak etmiştir diye umuyorum. Bir musibet bin nasihatten evladır.

Devlet, vakıf, özel hastanelerde görevli sağlıkçılarımızı, güven içinde hizmet edebilmeleri için olası şiddet durumlarına karşı korumalıyız. Bu konuda kentlerde Emniyet mensuplarımıza, kırsalda Jandarmamıza çok büyük görev düşüyor. Ağır şartlar-

da çalışan değerli her insanımız gibi hayat kurtarma üzerine yemin eden bir hekimin yetişmesi çok özel çabayla yıllar alıyor. Bir anlık bunalımla, bir hasta yakınının şiddetine terk edilemeyecek kadar kıymetliler.

Sağlık kahramanlarımızın yanı sıra büyük bir özveriyle çalışan diğer kamu personelimiz (öğretmenler, banka ve PTT personeli, gıda tedarikçileri, çöpçülerimiz) de önemli. Sahada olanlarda endişe artıyor. İçlerinde sağlıklı olanlar kadar farklı hastalıkları olanlar da bulunuyor. Özellikle çalışan anneler yavrularına ve büyüklerine bulaştırmak konusunda kaygı düzeyi yüksek gruptalar.

Çözüm şu; bizler şimdilik talep oluşturamazsak sorun azalır. Lütfen sadeleşelim ve Nisan ayında yavaşlayalım.

Özellikle Kredi Garanti Fonu (KGF) kapsamında açıklanan ekonomik paketler nedeniyle kamu bankaları çok yoğun. Personel Pazar günü dâhil çalışıyor. Onları da rahatlatacak acil bir uygulamaya geçmeli. Özellikle bazı vatandaşlarımızda güven bunalımı emareleri var. Davranışları enteresan. Dekont almak için bankaya giden var. KGF için şubenin kapısından ayrılmayan var. Üstelik riskli grup. Kredi için işi başından aşkın personele baskı yapan patronlar da var. İnanılır gibi değil ama gerçek. Personelin sevecen ikazlarını dikkate almıyorlar. Bu böyle devam edemez. Bir süre sonra büyük risk grubundaki banka personelinin virüsü kapmasa bile psikolojileri iflas edecek. Anlayışlı ve hoşgörülü olunuz. Onlar makine değil. Duyguları var.

Banka yöneticileri... Yukarı yönlü dik tırmanışa geçen vaka grafiği ortadayken, kontrol altına alınana kadar posta gönderimlerinizi lütfen yapmayınız. Bu talebiniz nedeniyle onlarca PTT çalışanı sokaklarda risk altındalar. Acil durumu olan müşterileriniz zaten sizlerle iletişime geçecektir. Anlık problem çözecek yetenektesiniz ve dijitalleşmeyi en iyi seviyede kullanan ve bizleri de bu seviyeye taşıyan sizlersiniz. Lütfen sizler de "sorumlu vatandaş" gibi davranıp şimdilik gereksiz talep oluşturmayınız.

**"Sü (asker) uyur, düşman uyumaz"**

Türk Silahlı Kuvvetleri personelinin vatansaver yiğitleri, her daim en kıymetlimizsiniz aynı hakimlerimiz, hekimlerimiz, köylümüz ve de öğretmenlerimiz gibi. İyi ki varsınız.

Koronavirüs Aralık ayında Çin'de baş gösterip Ocak ortalarında ciddiyetini dünyaya hissettirip, İran ve İtalya'da tırmanışa çıktığında; 1929 (Büyük Buhran) aklıma geldi. DTO'da

bir sohbet arasında endişemi dile getirmiştim. Yarının nelere gebe olduğunu bilemeyiz. Şimdi Türkiye olarak tüm senaryolara hazırlıklı olmalıyız. Mustafa Kemal Atatürk'ün askeri dehasına haiz Silahlı Kuvvetlerimizin bütüncül olarak tüm önlemleri aldığına eminim. Varlıklarıyla Anavatan'da güvendediz, dünyada bu gücümüzle gururluyuz. Tüm askeri personelimizin özenle korunup kollandığından eminiz, bizler için ne kadar özel olduğunuzu şefkatle belirtmeliyim. Zira olağanüstü durumlar olağanüstü hâl tarzı gerektirir. Özellikle yurtiçinde veya yurtdışında görevde olan tüm personelimizin moral motivasyonunun yüksek tutulduğunu, besin değeri zengin gıdalarla beslenmesinin en güvenli ve iyi seviyede sağlandığını umuyorum. Ordu-Milletiz biz. Kınalı kuzularımızın da bizlerin de gönlü rahat ancak aklımız rütbesi ne olursa olsun kahraman ordumuzdadır. Görevde olan personelimizin aileleri sabırlıdır ancak onları ve kahraman gazilerimizi de gözetip kollamada en önde olmalıyız.

Basın emekçileri olan bizler kamu yararı için varız. Kurumsal düzeyde, düzenli ve şeffaf olarak bilgilendirilmemiz doğru bilgi akışını halkımıza iletmemizde elzemdir. Tüm basın kuruluşları eş zamanlı aynı özenle bilgilendirilmelidir.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti güçlüdür. Türk Milleti fazilet sahibidir. Her bir vatandaşının kodlarında yardımlaşma, dayanışma, iyilik vardır. Devletimiz hiçbir vatandaşını yaban ellerde bırakmamıştır. Birlikte ikaz ve kurallara uyarsak üstesinden geleceğiz.

**Türk! Öğün\*, çalış, güven...**

Türk Milleti asildir. Sadaka, köle, kul kültürüne haiz bir millet değildir. Böyle olağanüstü durumlar için devlet=millet, millet=devlet anlayışını içselleştirmiştir. Bunun için de hem halk olarak bizler hem devlet erkleri durumu bütüncül anlayışla gözetmeye devam etmeliyiz. Ancak ak akçe kara gün içindir ve milletimizin ihtiyaçlarına önce Devlet Ana elini uzatmalı ve şefkatini göstermelidir. An bu andır.

Vatandaşımız bencil olmamalı. Hem kendi iyiliği hem geleceğinin teminat altına alınması için yapılması gerekenleri yapmalıdır. Koronavirüs ezberimizi bozdu. Kabul. Birçok değerimizin, sahip olduklarımızın veya olamadıklarımızın pek bir önemi kalmadı. Bu travmayı, temassız kalırsak gönül birliğiyle atlatacağız.

"Yazının devamını [www.marinedealnews.com](http://www.marinedealnews.com)'da bulabilirsiniz."



www.tktuzlashipyard.com  
sales@tktuzlashipyard.com

"Quality & Punctuality"





# Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)

Yılda yaklaşık 50.000 geminin geçtiği Türk Boğazları; Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin egemenliğinde 37 Mil uzunluğunda Çanakkale Boğazı, 110 Mil uzunluğunda Marmara Denizi ve 17 Mil uzunluğunda İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır. Karadeniz ile Ege Denizi arasındaki, toplam uzunluğu 164 Deniz Mili olan bu su yolunun alternatifi yoktur ve tüm ülkeler, özellikle Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerinin ekonomileri için çok önemlidir.

Coğrafi yapısı, darlığı, kuvvetli akıntılar, keskin dönüşleri, değişken iklim şartları ve her gün yaklaşık 140 uğraksız gemi, yaklaşık 25 tehlikeli yük taşıyan gemi geçişi ve 2 milyon insanın taşındığı; 2,500 adet bölgesel deniz trafik hareketi ile İstanbul Boğazı, dünyanın en önemli doğal ve dar su yoludur. Tüm bunların üstünde İstanbul'da yaşayan yaklaşık 15 milyon insanın her an deniz trafiğinden kaynaklanabilecek büyük tehlikeleri engellemek üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, yüksek performans ile görev yapmaktadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra Karadeniz'e sahili olan ülkelerin, dünyanın geri kalanı ile ticari ve askeri ilişkilerinde Türk Boğazları büyük önem taşımaktadır. Bu jeopolitik durum, Boğazlardaki deniz trafiğinin her geçen gün daha yoğun hale gelmesine neden olmaktadır. Boğaz trafiğini oluşturan gemilerin boyutları, tonajları ve yüklerinin tehlike sınıfları da artmaktadır. Bu gemilerin Boğaz trafiğinde sebep olacakları muhtemel bir kaza, ülkemizin en fazla nüfusuna sahip şehri için yüksek tehlike oluşturmaktadır.

Boğazların hava, deniz, akıntı, iklim şartları ve benzeri zorlu çevre koşullarının yanı sıra iki yaka arasındaki yoğun yolcu taşınımı deniz trafiği yapısını çok karmaşık hale getirmektedir. Ayrıca ulusal ve uluslararası

gelişmeler, Montrö Sözleşmesi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kuralları ve benzer diğer sistemlerle işbirliği ihtiyacı Türk Boğazları'nda performanslı bir organizasyon ve son teknolojiye sahip, akıllı, etkili ve güvenilir bir Gemi Trafik Hizmeti altyapısının kurulmasını gerektirmiştir.

## Milli TBGTH Sistemi

Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi altyapısı dünyadaki en gelişmiş sistemler ile ilk olarak sadece İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nı kapsayacak şekilde kurulmuştur. 2008 yılında ilave edilen bileşenler ve genişletme ile Marmara Denizi'ndeki "Trafik Ayrım Düzeni" oluşturulmuş ve Türk Boğazları'nın tamamında gemi trafiğini izleme imkânı sağlanmıştır.

Mevcut altyapısının idame zorluğu ve artan gemi trafiği nedeniyle 2014 yılından itibaren TBGTH sisteminin teknolojik altyapısının yenilenmesine ihtiyaç duyulmuştur. Boğazlar'a özel altyapının oluşturulması ve mevcut

sistemin kabiliyetinin artırılması için Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü bir proje başlatmıştır.

Böylece gemilerle etkileşimi en üst seviyede tutarak, Boğazlar'daki tüm gemi trafik hareketlerini izlemek, düzenlemek, organize etmek ve yönetmek mümkün olabilecektir.

Projede, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi'nin yazılım, sensörler ve bilişim altyapısı, ülkemizdeki milli yetkinlikler ve üretim kabiliyetleri göz önünde bulundurularak tasarlanmıştır.

HAVELSAN ana yükleniciliğinde yürütülen projede Gemi Trafik Hizmeti (GTH) Yazılımı, HAVELSAN mühendisleri tarafından milli olarak geliştirilmektedir. ASEL-SAN tarafından yerli olarak üretilen Radar, Elektro-optik kamera ve Radar Yön Bulucu birimleri sisteme entegre ederek yerli üretim oranının azami seviyeye çıkarılması hedeflenmiştir.

## Milli TBGTH Sistemi Temel Özellikleri:

- Milli ve Yerli Yazılım
- Tekrar düzenlenebilir algoritmalar
- Milli Radar, Elektro-optik kamera ve sistemler
- Milli sistemlerle tam uyumluluk ve birlikte çalışabilme imkânı

## Sonuç ve Değerlendirmeler

Günümüzde, yaklaşık 50 ayrı ülkede 500'e yakın GTH sistemi bulunmaktadır. Bu sistemlerin hizmet alanlarının uzunluğu ve algılayıcı (radar, CCTV vb.) sayılarının dikkate alındığında TBGTH en büyük sistemlerden biridir.

TBGTH, hizmetlerin etkili ve uyumlu olarak verilmesinde ve ana amaçlar olan seyir, can, mal ve çevre emniyeti açısından oldukça başarılı olmuştur. TBGTH tarafından verilen seyir yardımı hizmeti İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçişleri sırasında seyir tehlikeleriyle karşılaşan gemiler için özellikle etkili olmuştur.

TBGTH Sistemi'nin sağladığı verimlilik ve başarı ile Türk Boğazları'ndaki seyir emniyetine olumlu etkileri kısa zamanda

görülmüştür. HAVELSAN tarafından milli olarak geliştirilen yeni TBGTH sistemi ile Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tüm kullanıcılara yüksek kalitede ve güvenli hizmet sağlamaya devam etmesi sağlanacaktır. Yüksek yerli katma değer ile üretilen kritik yazılım ve sistemler ile yüksek kalite hizmet sunulmasına destek verilmektedir.

Sunulan hizmetler kapsamında, Ağustos 2019 tarihi itibarıyla; 2 GTHM (Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi), 16 TGİ (Trafik Gözetleme İstasyonu) ve diğer 10 unsurdan (istasyon, şamandıra, fener vs.) toplam 28 sahada kurulum ve entegrasyon faaliyetleri tamamlanmış olup; Şubat 2020 tarihi sonu itibarıyla da; Geçici Kabul Testleri proje takvimine uygun olarak başlamıştır.

## Kaynakça :

- 1-Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2016 – 2020 Stratejik Plan
- 2-Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Resmi İnternet Sitesi ([www.kiyiemniyeti.gov.tr](http://www.kiyiemniyeti.gov.tr))
- 3-Turan, Sibel, "Geçiş ve Seyir Güvenliği'nin Sağlanmasına Yönelik Düzenlemeler Işında Türk Boğazları", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 4, Sayı 1, 63-75 (2001)





# Stratejik milat: Korona'dan önce Korona'dan sonra

**Strateji sarmalının odağını bir salgının belirlediği mevcut konjonktürde, farklı bir konuya temas etmenin gerçekçi ve ilgi çekici olmayacağı'nın farkındayız. Zira, küresel jeopolitikte kod kırmızı, durum koronavirüs... Ve görünen o ki koronavirüs vakası bir milat, muhtemelen hiçbir şey eskisi gibi olmayacak**

MDN | Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) 11 Mart'ta yeni tip koronavirüs (Covid-19) için bölgeler ve gruplar üstü, dünyayı saran salgın anlamına gelen "pandemi" kara-

rı aldı. Kararın arka planında virüsün yayılma hızı ve şiddeti etkili oldu. DSÖ, en son 2009'da ortaya çıkan H1N1 virüsü için "pandemi" ilan etmişti.

#### Aklın ve bilimin kaçınılmaz önemi

Pandemi; bir kıtada hatta tüm dünyada çok geniş bir alanda yayılan ve etkisini gösteren salgın hastalıklara (epidemi) verilen genel bir ad. DSÖ tanımlamasına göre bir pandeminin ancak üç koşulu sağladığında başladığı kabul ediliyor. Bunlar;

- Nüfusun daha önce maruz kalmadığı bir hastalığın ortaya çıkması
  - Hastalığa sebep olan etmenin insanlara bulaşması ve tehlikeli bir hastalığa yol açması
  - Hastalık etmeninin insanlar arasında kolayca ve devamlı olarak yayılması
- Konunun uzmanlarına göre dünya, daha önce koro-

navirüsün tetiklediği şiddetle bir pandemiye tanıklık etmedi, ne yazık ki bu bir ilk.

Gelinen noktada disiplinli, organize, hızlı ve agresif mücadele şart. Elbette aklın ve bilimin rehberliğinde... Neticede bu bir savaş. Virüs ordusuna karşı savaşanlar ve çare arayanlar da sağlık personeli, yani bilim insanları.

Umarız bu salgın aksi düşüncüyü savunan ve öncelleyenlerin aklını başına getirir, aklın ve bilimin öneminin daha çok anlaşılmasına neden olur.

#### Tehdit altındaki kitle: Yaşlılar

Koronavirüs öncelikle yaşlılar için daha büyük tehlike sergiliyor. Salgın nedeniyle hayatını kaybedenlerin büyük oranı 65 yaş üzerindeki kişiler. Türkiye'de 10 kişiden biri 65 yaş ve üzerinde. Bu oran Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde ise

ortalama yüzde 20.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre yaşlı nüfus olarak kabul edilen 65 ve daha yukarı yaştaki nüfus 2019 yılında 7 milyon 550 bin 727 kişi oldu. Yaşlı nüfusun yüzde 44'ünü erkekler, yüzde 56'sını ise kadınlar oluşturdu.

AB İstatistik Ofisi'nin 2019 yılı verilerine göre Türkiye yaşlı nüfus oranının en düşük olduğu ülkelerin başında geliyor. Türkiye yaşlı nüfus oranına bakıldığında Avrupa'daki 41 ülke içinde 40'ıncı sırada.

Avrupa'da 2019 yılı verilerine göre 65 ve daha yukarı yaştaki nüfus en fazla İtalya'da. Bu ülkede nüfusun yüzde 22'si 65 veya daha yukarı yaşta. Bu oran Yunanistan'da yüzde 22 ve üçüncü sıradaki Portekiz'de yüzde 21,8. Diğer bazı ülkelerde ise yaşlı nüfus oranı şöyle: Almanya yüzde 21,5; Fransa yüzde 20,1; İspanya yüzde

19,4; Belçika yüzde 18,9 ve İngiltere yüzde 18,4.

Salgının yayılması ve kayıpların artması durumunda yaşlı nüfusun etkileeneceği aşikâr. Virüsün bu etkisi komplot teorilerini de beraberinde getiriyor. Virüsün bu denli seçici davranması speküle ediliyor ve yaşlı nüfusun feda edileceği mealinde etik olmayan yorumlar yapılıyor. Konunun uzmanları virüsün neden olacağı demografik etkileri hesaplamaya başladı bile. Öte yandan meselelerin ekonomik ve sosyolojik yansımaları da araştırılıyor.

#### Koronavirüs: İnsanlık ve devletler için turnusol kağıdı

Stratejik optikten bakıldığında olağanüstü zamanlarda yaşanan olumsuz hadiseler; toplumlar, devletler ve insanlık için turnusol kağıdı görevi görür. Toplumların özellikleri ve zaafı



açıya çıkar. Kimin ne kadar medeni, eğitilmiş, cahil ya da bencil olduğu anlaşılır. Kısa- ca takke düşer, kel görünür.

Devletler ve uluslararası organizasyonlar da böyle dönemlerde test edilir. Hızlı karar alabilme, organize olabilme, krizi yönetebilme ve kriz sonrası dönemi şekillendirebilme devletlerin özgül ağırlığının test edilmesine vesile olur.

### İflas eden organizasyonlar ve ittifaklar

Korona salgınının şu ana dek gösterdiği stratejik çıkarım şu. Tüm ülkeler sınırlandırma izole etti ve içine kapandı. Kriz döneminde herkesin ve her ülkenin tek başına kaldığı görüldü... İttifaklar ve organizasyonlar tamamen kilitlendi. Şüphesiz bu salgının etkileri azalması bulutları dağılınca tüm bunlar sorgulanacak ve yeni dünya düzeninin kurulmasında etkili olacak.

Örneğin AB, Avrupa'ya sıçrayan salgın sonrası (ki Avrupa halen salgının sıklık merkezindedir) tamamen darmadağın oldu ve kontrolünü kaybetti. Ulusal disiplini ile bilinen Almanya hariç tüm Avrupa devletleri sınıfta kaldı. Örneğin Fransa'da doktorlar, gereken önlemleri vaktinde almadığı için Sağlık Bakanı hakkında suç duyurusunda bulundu. Vatandaşlar siyasi yönetimlerini ve liderlerini sorgulamaya başladı. Kısaca kapitalist ve bencil düzen tepe-taklak oldu.

Bakınız İtalya'nın AB Büyükelçisi Maurizio Mas-sari, Amerikan Politico dergisindeki makalesinde AB'yi

şöyle eleştirdi: "Ne yazık ki tek bir AB ülkesi bile Komisyon'un çağrısına yanıt vermedi. Yalnızca Çin iki taraflı karşılık verdi. Bu Avrupa dayanışması için iyi bir işaret değil."

Sırbistan Cumhurbaşkanı Aleksandar Vucic ise daha da ileri giderek, "Avrupa'da birlik ve dayanışma ruhu diye bir şey yok. AB dışarıdan almayı yasakladı. İlaç istiyoruz, onu da reddediyorlar. Çin'den yardım talep ediyorum. Bu ortamda yardım alabileceğimiz sadece onlar kaldı," ifadelerini kullandı ve açıkça AB'nin iflasını ilan etti.

Bize göre ise durumu en iyi Bulgaristan Savunma Bakanı Krasimir Karakaçanov özetledi. Kendilerine sadece Türkiye ve Çin'in yardım ettiğini vurgulayan Bakan, "Avrupa'da ülke vatandaşlarıyla ilgilenilecek tek yapının, direktifler dağıtan ve ulus devletleri yok eden pahalı Avrupa bürokrasisinin değil, ulus devletinin kendisinin olduğu," ifade etti.

NATO'nun içine düştüğü durum da farklı değil. Salgın esnasında hiçbir varlık göstermeyen NATO, bırakınız insanlığa yardım etmeyi, tek bir ülkeye destek dahi olamadı. Bilakis, İttifak üyesi ülkeler NATO'ya olan katkılarını askıya almaya başladı. Bunu NATO'nun deniz gücünde açıkça gördük, birçok ülke savaş gemilerini geri çağırdı.

Öte yandan barış döneminde sürekli mülteci tahliye, sıhhi yardım ve doğal afetlere müdahale eğitimleri yapan NATO, gerçek

durumda içinde 3,200 kişi olan bir yolcu gemisini dahi karantinaya almayı başaramadı. Barış döneminde yapılan birçok faaliyetin aslında "show off" olduğu anlaşıldı.

IMF, Dünya Bankası ve Birleşmiş Milletler gibi küresel organizasyonlar da hayal kırıklığına neden oldu. Bu yapıların salgınla mücadelede dahi Batılı ve emperyalist ülkelerin çıkarını kolladıkları ve diğer milletlerin insani taleplerine kulaklarını tıkadıkları görüldü. Gayri ahlaki ve gayri insani olan bu yaklaşım şüphesiz bu kurumların da varlıklarının sorgulanmasına neden olacak.

### Koronavirüsün jeopolitik yansımaları

İlerleyen günlerde koronavirüsün jeopolitiğe yansımalarını daha berrak görmeye ve gözlemlemeye başlayacağız. Salgının küresel etkilerini şimdiden hissetmeye başladık bile. Ekonomik daralmalar ve muhtemel çöküşler, küresel ticaretteki olası durgunluklar, enerji boyutu, finansal sorunlar, tarımın önemi gibi başlıkların nasıl etkileneceğini yaşayarak göreceğiz.

Diğer taraftan salgının küresel güç mücadelesi üzerinde ciddi etkileri olacak. ABD ile Çin arasındaki rekabet muhtemelen ticaret savaşlarının önüne geçecek. Çin'in salgını kontrol etmede gösterdiği başarıyı ve diğer ülkelere yardım eli uzatmasının sağladığı psikolojik sempatiyi lehine kullanarak mücadelede ön alacağı ve küresel liderlik isti-

kametine dengeleri lehine değiştireceği günler yakın.

Dünyanın jeopolitik çekim merkezinin Doğu'ya kaydığı mevcut konjonktürde yaşanan koronavirüs salgını, Batı hegemonyasının maruz kaldığı erozyonu ivmelendirecek. Avrupa'da AB'nin çöküşü hızlanırken, ulus kimliği yeniden önem kazanacak. Salgın sonrası dönemde kaçınılmaz olarak yeni bir dünya düzeni kurulacak. Görünen o ki otoriter devlet kavramı ve güçlü liderler ön plana çıkacak. Sosyolojinin ilgi alanına girse de kısaca temas edelim. İnsanoğlu güvenlik endişesini hissettiğinde korumacı düzenleri tercih eder. Kurulan totaliter düzene sesini çıkarmaz, çıkaramaz. Avrupa'da aşırı sağ kaçınılmaz yükselişi görülecektir.

Salgın sonrası Çin, ABD, Rusya ve Almanya bir şekilde ayakta kalmayı başarırken, Fransa dahil birçok Avrupa ülkesi inişe geçecektir. Türkiye'nin de içinde bulunduğu bölgesel aktörler grubu kaçınılmaz olarak etkilenecektir. Burada dikkat çeken önemli konu halen salgından nasıl etkilendiği bilinmeyen Hindistan'dır. Salgından çok ağır bir darbe alan İran'ın durumu da takip edilmelidir. İran'da dini yönetim şüphesiz sorgulanacak, bir yönetim değişikliği şarttır olmayacaktır.

Ve Türkiye... 15 Temmuz sonrası savunma ve güvenlik boyutunda yerli ve millî olmayı keşfeden ve uygulayan devlet aklı, benzer yaklaşımı başta tarım olmak üzere diğer sektörlerde de

derhal uygulamaya başlamalıdır.

Türkiye'nin en kısa sürede kendi ayakları üzerinde duran konuma evrilmesi hayatidir. Genç kuşağımız bilmez lakin orta ve yaşlı kuşağın çok iyi anımsayacağı üzere Türkiye, öncelikle tarımda "kendi kendine yeten ülke" stratejisini uygulamaya başlamalıdır.

Koronavirüs salgını, tüm ülkelerin sınırlarını göçmenlere kapatmasında bir kaldıraç görevi görecektir. An itibarı ile Türkiye ev sahipliği yaptığı yaklaşık 5 milyon göçmen ile baş başa kalmıştır ve Avrupa'dan destek gelmesi de söz konusu olmayacaktır. Bugüne dek Suriyeli göçmenlere yaklaşık 50 milyar dolar harcayan devlet aklının harcayacağı başka bir 50 milyar doları yoktur. Salgın nedeniyle açılan paket (100 milyar TL yaklaşık 13 milyar dolar) neredeyse Suriyeli göçmenlere harcananın 4'te biridir. Bu rakamları Türk halkının kabul etmesi ve onaylaması mümkün değildir. Devlet bütçesi kesinlikle "re-organize" edilmeli, sağlık bütçesi ve Ar-Ge yatırımları artırılmalıdır.

Son kertede ideolojik yaklaşımlar koronavirüs salgını nedeniyle terk edilmeli, Suriye sorunu ivedilikle çözülmeli ve göçmenlerin ülkelerine dönmeleri sağlanmalıdır. Akılcı stratejiler uygulayarak salgın krizi minimum hasarla atlatılmalı, mümkünse kriz öngörüsü, vizyoner uygulama ve hamlelerle fırsata çevrilmelidir.

## HOME PORT OF GLOBAL MAJORS

The state of art facilities, experienced team and high level of safety & quality has always been the passion within us.

As Beşiktaş Shipyard we are proud to be the most active ship repair yard of Europe with annually 180 ship repairing projects of most respectable ship owners and ship managers all around the world.



# Yeni bir kıtaya giden yol



Pasifik Okyanusu'nun ortasındaki devasa atık, geçtiğimiz yıl gerçekleşen İstanbul Bienali'nin ana başlığı olmuştur: Yedinci Kıta. Popüler bilimdeki adıyla "Yedinci Kıta", 3,4 milyon km<sup>2</sup> genişliğinde, 7 milyon ton ağırlığındaki bir plastik yığınından meydana geliyor. İnsan atıklarının okyanusun ortasında dünyaya yeni bir kıta kazandırdığı aşikâr.

İnsan faaliyetlerinden kaynaklı plastiklerin, denizlere ve beraberinde okyanuslara verdiği zarar yadsınmaz, bununla birlikte deniz ticareti yapan gemiler, turistik yatlar, tekneler, limanlar ve marinalarla birlikte avcılıkla uğraşan her boydan gemi/teknede denize bulaştırdığı evsel atıklar, yakıt sızıntıları gibi unsurlarla denizlerdeki kirliliğe büyük ölçüde katkı sağlıyor. MarineDeal News deniz kirliliği ile ilgili yıllardan beri yayımladığı haber ve makalelerinde konunun ciddiyetine dikkat çekiyor.

Peki, kurum ve kuruluşlar deniz kirliliğini önleme ile ilgili ne tür çalışmalar yürütüyorlar?

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, 31 Aralık 2019 tarihli ve 30995 sayılı Res-

mi Gazete'de, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği hakkında uygulanacak idari para cezalarına ilişkin 2020/1 sayılı Tebliğ yayımlandı. Yeni Tebliğ'e göre aykırılık halinde uygulanacak idari para cezalarına bu yıl yüzde 22,58 oranında zam uygulandı, bu oran geçtiğimiz yıl yüzde 23,73 olarak belirlenmişti. Cezalara gelen zamlar, kirlilik oranını ne derecede etkiliyor?

MarineDeal News Nisan ayında konusunu uzman kişilere, kurumlara denizlerimizdeki kirliliği ve mücadele yöntemlerini sorduk. Turizm sezonu da yaklaşırken, bazı çevresel konulara dikkat çekmek istedik.

## "Akdeniz Havzası'nda her 4 m<sup>2</sup>'ye 1 plastik atık düşüyor"

Ülkemizdeki deniz kirliliğinin boyutlarının son derece endişe verici olduğunun altını çizen Greenpeace Akdeniz Plastik ve Okyanuslar Proje Sorumlusu Nihan Temiz Atas, Greenpeace'in yaptığı araştırmalar sonucunda Akdeniz'den alınan derin deniz örneklerinin yüzde 92,8'inde plastik bulunduğunu açıkladı. Atas, Akdeniz Havzası'nda her 4 metrekareye 1 plas-

tik atık düştüğünü belirterek, "İncelenen neredeyse her iki balıktan birinde mikroplastik mevcut. 500-800 metre derinlere indiğimizde dahi deniz



Nihan Temiz Atas

canlılarının plastik kirliliğinden ciddi şekilde etkilendiğini görebiliyoruz.

Deniz çöplerinin çoğunluğunu plastikler oluşturuyor. Denizdeki plastik kirliliğininse yüzde 80'i karadaki insan faaliyetlerinden kaynaklanıyor. Sorunun en büyük kısmı da aslında 1-2 dakika bile kullanmadan attığımız tek kullanımlık plastikler.

Plastik kirliliğiyle mücadelede bireylere, şirketlere ve devletlere ayrı ayrı görevler düşüyor.

Öncelikle yönetmeliklerin

oluşturulması ve uygulanması sürecine kadar bireylerin kalıcı bir davranış değişikliğine gitmesi gerekiyor. Plastik tüketimimiz, bundan 50 sene önce var olmayan bir alışkanlık. Bireylerin öncelikle "doğru" olarak telaffuz edilen yanlış çözümlerden haberdar olması ve çevresini de bu konuda bilinçlendirme gerekiyor.

Geri dönüşüm bir çözüm değil: Her gün tükettiğimiz kahvenin al-götür bardağı, plastik pipetler, kirli plastik ambalajlar geri dönüştürülmez.

Biyobozunur ürünler bir çözüm değil.

Plastiğin bir "doğru" alternatifini yoktur; kâğıt ürünler plastiğin yerine geçmemeli.

Ülkemizdeki deniz kirliliğinin çözümü için en önemli görev Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na düşüyor. Bireyler, ayrıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan Avrupa Birliği'nde yasaklanan tek kullanımlık plastiklerin Türkiye'de de yasaklanmasını talep edebilir ya da bu konuda Greenpeace'in tek kullanımlık plastiklerin yasaklanmasına ilişkin yürüttüğü plastikten-kurtul projesine katılabilir.

Ülkemizdeki Sıfır Atık

Uygulaması çok önemli bir adım olmakla beraber, yönetmeliğin halihazırda çeşitli eksiklikleri mevcut. Sıfır Atık prensipleri gereğince öncelikli adım, atığın azaltılması ve atık oluşuyorsa bunun azaltılmaya çalışılmasıdır. Bunun için gerçekten ihtiyacımızın olmadığı tek kullanımlık plastiklerin sıfır atık hedeflerinde yeri olmamalı.

Bunun yanı sıra, şirketlerin plastik ambalajların ana üreticileri olarak sorumluluğu üstlenmeleri ve yeniden dolum/kullanım seçeneklerine yatırım yapmaları gerekiyor.

Deniz kirliliği ile mücadelede diğer bir önemli husus da 4'üncü müzakereleri yürütülecek olan ulusal yetki alanları dışında kalan açık denizlerin korunması. Bunun için Greenpeace, Küresel Okyanus Anlaşması imzalanarak açık denizlerin 2030'a kadar yüzde 30'unun korunması için mücadele ediyor. Herkese ve hiç kimseye ait bölgeler olan açık denizlerin şu anda sadece yüzde 1'i korunuyor. Bu sebeple de petrol sondaj çalışmaları, plastik kirliliği, iklim değişikliği ve yıkıcı balıkçılık faaliyetleri gibi tehditlerle karşı karşıya.



Tüm bu tehditleri ortadan kaldıracak yöntem, Birleşmiş Milletler'in küresel bir anlaşma imzalanmasına karar vermesi ve bir an önce uygulamaya koyması.

Her ne kadar Türkiye'nin okyanuslara kıyısı olmasa da güneyinde yer alan Akdeniz bilinen deniz türlerinin yaklaşık yüzde 8'ini barındıran yüksek bir biyoçeşitliliğe sahip. Ne yazık ki, Akdeniz sürdürülemez ve yıkıcı balıkçılık uygulamaları, habitat kaybı ve bozulması, kirlilik, ötrofikasyon, yabancı türler ve iklim değişikliği etkileri ile "kuşatma altında". Akdeniz deniz yaşamının tüm yelpazesini koruyabilmemiz için etkili bir okyanus barınakları ağı oluşturmaları zorunlu. Bunun için de bilim dünyasının önerdiği gibi 2030 yılı itibarıyla okyanusların en az yüzde 30'unun korunmasını sağlamak amacıyla Türkiye'nin de liderliğini ortaya koyduğunu görmek memnuniyet verici ve geleceğimiz için kaçınılmaz olacak," dedi.

### **İstanbul'da 12 milyon 522 bin 455 TL idari para cezası uygulandı**

İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Çevre Koruma Müdürü Baysal Badem, deniz kirliliğini önleme adına İBB olarak 7 gün 24 saat denetimler yaptıklarını ve denetimler sonucunda deniz kirliliği yaptığını tespit ettikleri deniz araçlarına 2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamında idari para cezası uyguladıklarını dile getirerek, "İstanbul deniz sınırları içerisinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan alınan yetki çerçevesinde; gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik 3 denetim botu, 3 adet drone ve yaklaşık 50 personel ile kesintisiz denetimler yapılmaktadır. Ayrıca, 10 adet deniz yüzeyi temizlik teknesiyle, deniz yüzeyinde bulunan katı atık çöpler, haftanın 7 günü aralıksız toplanmaktadır. Kara kaynaklı kirliliklerin denize ulaşmadan toplanması yönündeyse tüm İstanbul kıyılarında 186 personelden oluşan, 31 mobil ekip ile yıl boyunca temizlik çalışmaları sürdürülürken, 256 ilâve personelle mayıs ve eylül ayları arasında halka açık tüm plajlarda temizlik çalışmaları sürdürülmektedir.

Yine İstanbul deniz sahasında bulunan gemilerin atıkları, MARPOL 73/78 Sözleşmesi kapsamında, lisanslı 13 adet atık alım teknesiyle gerçekleştirilmektedir. Topla-



nan evsel nitelikli katı atıklar, aktarma istasyonlarına; pis sular (evsel atık sular) İSKİ'ye ait atık su kolektörlerine verilmektedir. Petrol türevli atıklar ise Haydarpaşa'da bulunan İBB'ye ait atık kabul tesisine getirilerek gerekli işlemlerden geçirilmekte ve ekonomiye geri kazandırılmaktadır.

İBB olarak deniz kirliliği denetimlerimizi planlı veya ani (şikâyetlere istinaden) olarak gerçekleştirmekteyiz. Bu kapsamda, Avrupa ve Anadolu Yakası'nda bulunan lokasyonlarımızda 24 saat esasına göre görevlendirilmiş denetçi personellerimiz bulunmaktadır.



**Baysal Badem**

Denetimler; 3 adet denetim botu ve 3 adet drone ile deniz sahası ve gemilerin etrafı kontrol edilerek gerçekleştirilirken, aynı zamanda GATS Genelgesi kapsamında dışında kalan 150 GRT altındaki tankerler ile 400 GRT altındaki gemiler ve tüm yolcu gemilerinde Mavi Kart/Atık Transfer Formu denetimleri yapılarak gerçekleştirilmektedir. Yapılan denetimlerde, deniz yüzeyinde kirliliğe sebebiyet veren gemilerden numuneler alınarak analize gönderilmektedir.

Analiz sonuçlarına göre cezai işlemler uygulanmakta; yine Mavi Kart/Atık Transfer Formu denetimleri neticesinde, mavi kartını veya atık transfer formunu ibraz etmemekle yükümlü deniz araçlarının belgelerinde eksiklik olması veya atıklarını verdiklerine dair bilgi-belge ibraz edememeleri durumunda da cezai işlemler uygulanmaktadır.

Başkanlığımız görev, yetki ve sorumluluğu kapsamında 2872 sayılı Çevre Kanunu'na istinaden sadece gemi kaynaklı deniz kirliliklerine cezai işlem uygulanmakta olup kara kaynaklı deniz kirliliklerine İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından cezai işlem uygulanmaktadır.

Bu kapsamda; 28 adet ticari gemiye 12.491.916,00 TL,

2 adet turistik gemiye 30.539,00 TL tutarında idari para cezası uygulanmıştır," dedi.

Gemi ve teknelerden atıkların toplanmasına ilişkin uygulanan Mavi Kart'ın tüm kıyı tesislerinde kurulumunun yapılması için çalışma içerisinde olduklarını belirten Badem, Mavi Kart'ın, GATS (Gemi Atık Takip Sistemi) dışında kalan 150 GRT altındaki tankerler ile 400 GRT altındaki gemiler ve tüm yolcu gemilerinde bulundurulması gerektiğinin altını çizdi. Sistem sayesinde; gemilerin atık takiplerinin dijital ortamda kontrol edilebildiğini söyleyen Badem, İstanbul genelinde ilk olarak 8 adet marinaya otomasyon cihazı kurularak sistemin uygulanmasına başladığını da belirtti.

Çevre Kanunu'nda, 2018 yılı sonunda yapılan değişiklik kapsamında; gemilerden kaynaklı deniz kirlilikleri ile ilgili ceza maddelerinde-

ki katsayılarında artışa gidilmesinin cezaları yaklaşık 14 kat artırdığını söyleyen Badem, "Başkanlığımızca yapılan çalışmalar sonucunda denizcilik sektörü, konu hakkında detaylı olarak bilgilendirilmiştir. Hem cezaların yüksekliği hem de önleyici denetim ve bilinçlendirme faaliyetlerimiz neticesinde ceza adetlerinde önceki yıllara oranla ciddi bir azalma gözlemlenmiştir. 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ilgili Yönetmeliklerden kaynaklı olarak denetim uygulamamızda herhangi bir sorun ile karşılaşılması halinde bu durumlar, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ilgili birimleri ile paylaşılmaktadır," dedi.

### **"Denizi kirleten gemi sayısında yüzde 50 oranında azalma oldu"**

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın vermiş olduğu deniz denetim yetkisi kapsamında, liman ve liman demirleme sahasında bulunan gemileri (ticari, turistik, balıkçı gemileri vs.) günlük rutin ve rutin olmayan zamanlarda denetlediklerini belirten Mersin Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanı Yüksek Çevre Mühendisi Dr. Bülent Halisdemir, denetimlerin, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından açılan eğitimleri başarıyla tamamlayıp, Deniz Kirliliği Denetçi Sertifikası'nı almaya hak kazanan yetkin personel tarafından denizden ve karadan yapıldığını ve kirliliğe neden olan gemilerin tespiti durumunda idari yaptırım cezaları uygulandığını söyledi.

Mersin Büyükşehir Belediyesi'nin bünyesinde bulunan 3 adet denetim teknesi, 1 adet deniz süpürgesi, 1 adet fiber tekne ve yetkin temizlik personeli ile karadan, denizden denetim ve temizlik faaliyetlerinin yürütüldüğünü

dile getiren Halisdemir, alınan ihbarların da değerlendirildiğini ve yetki sınırları çerçevesinde denetlemelerin yapıldığını belirtti.

"Deniz yetki sahamız dışında kalan bölgelerde meydana gelen gemi kaynaklı kirliliklerde Akdeniz Bölge Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, karasal kaynaklı kirliliklerde Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne bilgi veriliyor. Gelen ihbarlar yetki sahamız içinde olsun ya da olmasın denetim ekiplerimiz tarafından en kısa zamanda kirliliğin oluştuğu bölgeye gidilerek yerinde kontrol ediliyor. Görüntü kaydı ve deniz suyu numunesi alınıyor ve akredite olmuş laboratuvarlarda analizleri yaptırılarak; yetki sahamızdaysa idari yaptırım cezası uygulanıyor, yetki sahamız dışındaysa ilgili kurumlara yönlendiriliyor," diyen Halisdemir; 2019 ve 2020 yılının ilk iki ayında kesilen idari cezaların tamamının ticari gemilerden kaynaklı cezalar olduğunu ve oluşan kirliliklerin gemilerden bırakılan evsel nitelikli atık sular, sintine suları, kimyasal vb. malzeme dökülmesinden kaynaklandığını söyledi.

Atıkların takibinin Mavi Kart sayesinde sağlandığını belirten Halisdemir, "Küçük deniz araçları için geliştirilen Mavi Kart sistemi, bayrağı ne olursa olsun gemi ve su araçlarının atıkları ile atık kabul tesislerince alınan atıkların, manyetik bir kart vasıtasıyla online takibini sağlayan bir gemi atık takip sistemidir. Mavi Kart sistemi-



**Dr. Bülent Halisdemir**

ni deniz temizliği açısından son derece faydalı buluyoruz çünkü Mavi Kart uygulaması ile gemilerde ne kadar atık oluştuğu, atığın türü, miktarı, tarihi, atığın hangi kıyı tesisine verildiği web ortamında online olarak izlenebiliyor.

Belediyemiz olarak atık alım hizmeti vermiş olduğumuz Çamlıbel Balıkçı Barınağı'nda yaklaşık 350 adet ve Taşucu Balıkçı Barınağı, Feribot ve Yat Yanaşma İşkesi Kıyı Tesisi'nde yaklaşık 76 adet tekne mevcuttur. Tamamı atık üretim donanımına sahip olmamakla beraber,



Karaduvar, Erdemli gibi balıkçı barınaklarında barınan, balıkçılıkla uğraşan ve çevre illerden gelen veya uluslararası bayraklı teknelerin de talepleri doğrultusunda Çamlıbel Tesisi'nde 469 adet ve Taşucu Tesisi'nde 96 adet olmak üzere toplamda 565 tekneye Mavi Kart edindirilmiştir. Sorumlu olduğumuz liman tesislerindeki deniz araçlarının hepsine Mavi Kart'a temini sağlanmıştır.

Sahil Güvenlik ve Belediyemiz Deniz Denetim ekiplerinin Mavi Kart Uygulama Genelgesi kapsamında teknelerde Mavi Kart bulundurmalarına yönelik sıkı denetimleri sebebiyle Mavi Kart sahibi gemilerin sayısında artış olduğunu gözlemledik. İlimizde her tesiste Mavi Kart uygulaması ile atık alım hizmeti gerçekleştirilirse de atık veren teknelerin tamamı Mavi Kart'a sahiptir," dedi.

Deniz kirliliği cezalarının 10 Aralık 2018 tarihinde artmasıyla denizi kirleten gemi sayısında yüzde 50'lik bir azalma olduğunu söyleyen Halisdemir, "2020 yılında bu oranın daha da düşeceğini tahmin ediyoruz. Deniz kirliliğine ait Kanun ve Yönetmelik'te kirlilik sınıflandırılmasının net yapılmaması, kirlilik miktarına göre ceza uygulanmaması ve karasal kaynaklı oluşan kirliliklere verilen ceza miktarlarının caydırıcı olmaması gibi eksiklikler olduğunu düşünüyorum," şeklinde konuştu.

Mersin Büyükşehir Belediyesi ve ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü ortaklığında 2015 yılından itibaren her yıl eğitim öğretim dönemi içerisinde yaklaşık 20 okuldan en az 400 ilköğretim öğrencisine 'deniz kirliliği, deniz canlıları ve deniz ekosistemi' hakkında teorik ve pratik olmak üzere Bilinçlendirme

ve Farkındalık Yaratma Projesi yürütülüyor.

**"Denizin bize gösterdiği cömertliği ve saygıyı biz ona göstermiyoruz"**



İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç denizlerin kirlenmesinin ekosisteme, insan sağlığına, denizlerdeki faaliyetlere, denizin kullanım



Orhan Dinç

kalitesine zarar vermenin yanı sıra turizmi kötü yönde etkilediğini belirterek, Bodrum çevresinde deniz kirliliğinin sebebinin büyük oranda kara kaynaklı olduğunu dile getirdi.

Deniz kirliliği ile mücadele çalışmalarında şube olarak yürüttükleri çalışmaların yanı sıra il ve ilçe belediyeleri, marinalar, balıkçılar ve

diğer STK kuruluşları ile de ortak çalışmaları olduğunu belirten Dinç, "İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak 'Daha Temiz Deniz' sloganıyla Bodrum Beledi-

yesi, Bodrum Ticaret Odası ve Bodrum Denizciler Derneği'nin ortak katkılarıyla Venüs isimli katı atık alım teknesi ile Bodrum sahilleri ve Gökova Körfezi'nde katı atık toplama çalışmaları yapıyoruz. Tekne, 2019 yaz sezonu boyunca 5,242 torba çöp topladı.

Denizlerde dolaşan yatlardan, günübirlik teknelerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi amacıyla 2011 yılında T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca çıkartılan Mavi Kart uygulamasına destek amacıyla Şube olarak Bodrum Limanı'na 25 adet Mavi Kart Katı Atık Su Sistemi kurduk ve Bodrum Belediyesi'ne devrettik.

Şubemizin geçen yıl hizmete giren ve ücretsiz hizmet veren katı atık alım teknesi, 10 Temmuz-10 Aralık 2019 tarihleri arasında kıyılardan ve teknelerden toplam 8,031 poşet çöp topladı. Ayrıca tekemiz Bodrum Belediyesi ile ortak kıyı temizliği ve deniz dibi temizliklerine de katılım sağladı.

Tekne, 16 Eylül ve 12 Ekim

tarihlerinde Şubemiz tarafından yürütülen organizasyonda Gökova Körfezi ve Karadağ'da Sahil Güvenlik Komutanlığı Dalış Timi'nin katılımı ile deniz dibinde kalan haya-

let ağları çıkardı. Bu konudaki desteklerimiz artarak devam edecektir," dedi.

Şube olarak saha ziyaretleri yaparak bilinçlenme çalışmaları ve okullarda öğrencilere bilgilendirme toplantıları düzenlediklerini de belirten Dinç, "Okullarla anlaşılıp öğrencilerle çöp toplama etkinlikleri düzenleyip, genç neslin bilinçlenmesine katkıda bulunuyoruz. Öğrencilerden ve vatandaşlarımızdan bu konuda çok iyi geri dönüşler alıyoruz.

Gökova ve Bodrum kıyılarında, teknelerde yolcuların dikkatini çekecek yerlere deniz çöpleri ile ilgili uyarı afişleri asıyoruz.

Bizim geçim ve yaşam kaynağımız olan denizlerin kirliliğini önleme adına uygulanan yaptırımları yeterli bulmakla beraber, yine de denizin bize gösterdiği cömertliği, sevgiyi ve saygıyı ona gösteremediğimiz görüşündeyim. Bu bilinci geliştirmek için de etkili yolun gemicilerimizin ve halkımızın konuyla ilgili daha duyarlı olmasını sağlayacak çalışmalar yapılması olduğunu düşünüyoruz,"

şeklinde konuştu.

Konu ile ilgili hassasiyeti doğrultusunda Bodrum TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanlığı'na aday olup seçildiğini belirten Dinç, özellikle Mavi Kart uygulamasındaki altyapı eksikliğini gidermeye yönelik toplam 150 tonluk 4 adet sıvı atık tankerinin Bodrum'da hizmete girmesi için çalışmalar başlattıklarını; Mavi Kart uygulamasını faydalı bulmakla beraber konunun takibi, denetimi ve altyapı konusunda desteklenmesi gerektiğini düşündüklerini de söyledi.

**"Sorumluluk sahibi 'mavi kuşaklar'ın yetiştirilmesi ni amaçlıyoruz"**

İMEAK DTO Fethiye Şubesi özellikle yaz aylarında gerçekleşen mavi yolculuklar esnasında yatlardan çıkan evsel atıkları toplamak üzere



Şaban Arkan

re atık toplama teknesi inşa ettirdi. Teknenin, 2016 yılının Haziran ayında kullanım hakkının Deniz Temiz Derneği TURMEPA İktisadi İşletmesine devredildiğini dile getiren İMEAK DTO Fethiye Şube Başkanı Şaban Arkan, "Seyahat Vakfı (The Travel Foundation), TURMEPA Fethiye Şubesi, D-Marin Göcek ve Fethiye Belediyesi ile ortak-



Istanbul  
London  
New Jersey

**Omni**

some always guide

Marine Insurance Brokers  
www.omnild.com



laşa yürütmekte olduğumuz sürdürülebilir Deniz Turizm Projesi olan Mavi Dalga Projesi (The Blue Wave) ile temiz ve daha çekici bir turizm ürünü yaratmayı hedeflemekteyiz.

Ülke turizminin en önemli parçalarından olan mavi yolculuklar esnasında, yatlarda meydana gelen atık sorununun çözülmesinde ülkemiz için örnek bir proje olan 'DTO Fethiye' atık toplama teknesi, Güney Ege Kalkınma Ajansı'nın tekne maliyetinin yüzde 75'ini karşılaması ile yat turları sırasında, yatlardan çıkan evsel atıkların ve endüstriyel atıkların (sintine) toplanması amacı ile inşa ettirilerek İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi envanterine alınmıştır. 2016 Haziran ayından itibaren atık toplama teknesinin kullanım hakkı Deniz Temiz Derneği TURMEPA İktisadi İşletmesine devredilmiştir.

TURMEPA Fethiye Şubesi tarafından yürütülen 'Mavi Kuşak Hareketi-Muğla' Projesi ile Muğla'nın turizm bölgelerinde denizlerimizin önemine, kirliliğe ve ekosistemin karşı karşıya olduğu tehditlere dikkat çekilerek, eğitim faaliyetleri ve etkinliklerle denizleri korumayı, kirlenmesini engellemeyi görev edinecek, sorumluluk sahibi 'mavi kuşaklar'ın yetiştirilmesini amaçlamakta, şube olarak projeye destek vermekteyiz.

DTO Fethiye Şubesi, Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA Fethiye Şubesi ile ortaklaşa bölgede birçok kıyı temizliği etkinliğinde etkin rol üstlenmekteyiz.

Mavi Dalga Projesi ürünleri; harita, sürdürülebilir denizcilik ürünlerinden örnekler kitapçığı, günübirlik teknelere bilgilendirici servis ürünü, seyir öncesi deniz temizliğini teşvik edici ses kaydı, teknelere asılabilen bilgilendirme föyleri gibi süreklilik sağlayıcı öneri niteliğindeki materyalleri dağıtmaktayız. Aynı zamanda teşvik edici faaliyetimiz olan Mavi Dalga Çevre Ödülleri'ni her yıl düzenlemekte, en çok atık veren tekneleri örnek göstermekteyiz. Proje hem üyelerimiz hem de halk tarafından oldukça ilgi görmektedir," dedi.

Deniz kirliliği ile ilgili yürürlükteki yaptırımların yeterli olmadığını belirten Arkan, "Arıtmaların derin deşarj ile açık denize verilmesi ve daha da önemlisi altyapı eksikliklerinin giderilerek denetim mekanizmasını çalıştırmak gerekmektedir.

Altyapı eksikleri nedeniyle uygulanamayan atık su alımlarından kaynaklı evsel atıklar birçok deniz canlısının yok olmasına ve deniz

özellikleri sebebiyle olmaması gereken yeni türlerin bölgede görülmesine sebep olmaktadır. Kontrolsüz atılan çapalar deniz dibine ve orada yaşayan canlılara zarar ver-

rimizi korumak, deniz kirliliğini engellemek ve bu konuda insanları bilinçlendirmek için birçok çalışma yapıyoruz. Deniz kirliliği, deniz ekosistemi, su döngüsü, küresel iklim

yılın 12 ayı farklı mevkilerde farkındalık yaratmak amacıyla icra edilmektedir. Denizleri gerçekten koruyanlar, denizden ekmeğini kazananlardır" dedi. İMEAK DTO İzmir

miz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi'nin himayesinde ARKAS Holding'in donatmış olduğu ve sponsorluğunu sürdürdüğü TURMEPA II atık alım teknesi, özellikle yaz aylarında teknelerden ücretsiz olarak katı ve sıvı evsel atık alımı yaparak, yüzlerce litre kirliliği suyun denizlere karışmasını önlemektedir. İzmir Şubemize konuyla ilgili gelen talepler doğrultusunda gerekli yönlendirmeler yapılmaktadır," diyen Öztürk, "Genellikle turistik amaçlı faaliyet gösteren üyemiz günübirlik gezi teknelerinin mola noktalarında katı ve evsel atıklara maalesef sıkça rastlamak mümkün. Bu konuda farkındalığı artırmak adına söz konusu noktalarda günübirlik gezi tekneleriyle beraber sezon öncesi ve sezon sonrası kıyı ve dip temizliği yapıyoruz ve tonlarca katı atık toplanıyor. Bazı özel teknelerin bünyesinde bulunan ve kat ettiği yol boyunca biriken sintine, gri su ve evsel atıkları denize basması ciddi anlamda kirlilik yaratıyor. Ancak denizlerimize yönelik asıl kirliliğin karasal kaynaklı olduğunu ve bu konuda etkin önlemler alınması gerektiğini de vurgulamak isterim," açıklamasını yaptı.

Mavi Kart uygulamasının son derece faydalı olduğunu söyleyen Öztürk, "Mavi Kart sistemi cihazının her limanda, marinada, balıkçı barınağında, çekek ve bağlama yerinde tam kapasiteyle hizmet verecek şekilde hazır



mektedir. Kısa vadede fark edilmeyen ancak uzun vadede su kalitesini azaltan etkiye sahiptir.

Konuyla ilgili olarak Mavi Kart uygulaması faydalıdır ancak altyapı eksikleri nedeniyle uygulama alanları yetersizdir. Şubemize kayıtlı tekne sahibi üyelerimizin yüzde 95'i Mavi Kart sahibidir," şeklinde konuştu.

### "Denizlerin gerçek koruyucusu, denizden ekmeğini kazananlardır"

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şube Başkanı Yusuf Öztürk de aynı zamanda Deniz Temiz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı olarak denizcilik sektöründe çalışmalar yürütüyor. Deniz kirliliği ile ilgili yürüttükleri çalışmalar konusunda Öztürk, "Denizle-

değişikliği ve sıfır atık temalı eğitimler okullarda farklı yaş gruplarına uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra İzmir'den Didim'e uzanan sorumluluk



Yusuf Öztürk

sahamızda kıyı ve deniz dibi temizliği faaliyetlerimiz yüzlerce gönüllünün katılımıyla

Şubesi üyelerine ve meslek kuruluşlarına denizi korumanın öncelikleri olduğunu sıklıkla hatırlattıklarını; buna ilişkin eğitimler, sosyal medya içerikleri, uyan levhaları hazırlayarak paylaştıklarını ve deniz temizliği faaliyetlerine davet ettiklerini belirten Öztürk, kirliliği önleme adına uygulanan yaptırımların yeterli bulduklarını fakat gelen şikayetleri de değerlendirerek takip ettiklerini, belirterek, "Yerel anlamda gerek İzmir Büyükşehir Belediyesi ve denize kıyısı olan ilçe belediyeleriyle gerekse de Çevre İl Müdürlüğü ile olan işbirliğimiz sayesinde yönetmeliklerde eksik ve/veya uygulaması zor noktaları çözüme ulaştırmak için çabalıyoruz," şeklinde konuştu.

"Odamız çatısı altında faaliyet gösteren DenizTe-



## LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

ABS is a marine classification leader. The depth and breadth of our experience across all major sectors of the industry is unparalleled.

Our team of knowledgeable, experienced professionals is helping members, clients and industry stakeholders around the world find solutions to technical and regulatory challenges. We offer practical answers today as we prepare for tomorrow's challenges, providing help for every phase of the project life cycle.

Contact us today to learn more about how ABS is developing practical and sustainable solutions.

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

LEADING THE FUTURE



bulunmasını arzu ediyoruz. Ancak söz konusu Mavi Kartlara tekne sahiplerinin daha kolay ulaşması ve söz konusu cihazların altyapısıyla birlikte daha fazla yaygınlaşması için gerekli adımların atılması da faydalı olacaktır," dedi.

### "Amatör denizcilik denizlerimize çok zarar verdi"

Yat Kaptanları Derneği Muhasip Üyesi Abdullah Turak, Göcek bölgesinde yaz aylarında yaklaşık bin adet özel teknenin bulunduğu, bu teknelere 2 adet atık tekninin hizmet verdiğini, dolayısıyla da hizmetin yetersiz kaldığını belirtti. Deniz Temiz Derneği/TURMEPA'ya ait atık toplama teknelerinin kapasitesinin az olmasının yoğunluğa sebep olduğunu ve sabah planlanan ziyaretlerin akşama sarktığını dile getiren Turak, "Charter yapan tekneler aktarım yapamadıkları için atıklarını denize boşaltmak zorunda kalıyorlar. Marinalarda atık depolama tesisleri var fakat yat

sahiplerini tatillerini bırakıp, marinaya dönmeye ikna edemiyoruz. Çekici vidanjörlerin çoğaltılması lazım. Gerekirse mesafeye göre ayrı fiyat tarifi uygulanabilir.



Abdullah Turak

Göcek'e 6 tane marina yapıldı. Göcek zaten avuç içi kadar bir yer. Bu tür tesisleri yaparken denizcilere kimse sormadı. Sorup, tavsiye almaları doğru olur. Göcek'in koyları artık kirli, maalesef eskisi gibi değil. Göcek o kadar

kirlendi ki 5 yıl boyunca her türlü teknenin giriş çıkışı yasaklansa belki düzelir. Caretta Caretta'ların ölümlerine şahit oluyoruz. Poşetleri yutup boğuluyorlar," dedi.

Deniz kirliliğinde eğitimsiz insanların rollerinin oldukça büyük olduğunun altını çizen Turak, "İnsanlar, kısa süreli kurslara gidip yat kaptanı belgesi alabiliyorlar ve gidip charter yapabiliyorlar. Deniz kültürü almamış, deniz adabını almamış, parasıyla 2-3 ay kursa gidip 25-30 metre bir tur teknesi satın alıp üstünde mangal yakıp külünü denize döken insanlar var. Bizim gibi, Sahil Güvenlik ekipleri de bu olaylara şahit oluyorlar ama çoğu zaman bir şey yapmıyorlar. Amatör denizcilik denizlerimize çok zarar verdi. İdare, 34 lira karşılığında 1 milyon ehliyet dağıttı. Bu belgeyi alan bir arkadaşımın denizcilik bilgisi ne kadar olabilir, makine basmayı ne kadar bilebilir?"

Denizler çöp dolu. Gece-leri teknelerimizin altındaki

mavi ışıklarımızı açtığımız zaman çok kötü manzaralarla karşılaşılıyor. Üzülüyoruz. Bazı bölgelerde denize girenler, çıktıkları zaman kaşınmaya başlıyorlar.

Atık toplama ile ilgili Yat Kaptanları Derneği olarak bizim bir projemiz vardı. Arkadaşımız Arif Güler hazırladı. Bu projeyi Ankara'ya götürdük ama maliyeti yüksek görüldüğü için ilgilendirilmedi. 6-7 milyon euro civarındaydı. 80x45 metre ölçülerinde, içerisinde revir ve helikopter pistinin de bulunduğu bir yüzer atık toplama merkezi. Bütün Ege Bölgesi'nde uygulanacak bir projeydi. Gelen hiçbir tekneci de sıra beklemeyecekti. Ne yazık ki değerlendirilmedi," şeklinde konuştu.

### "Gületlere özel projeler yapılmalı"

Yat Kaptanları Derneği Üyesi Emekli Kaptan Ümit Çolakoğlu ise Antalya bölgesinde kirliliğin yüzde 90'ına gününbirlik tur teknelerinin sebep olduğunu belirterek, "Gününbirlik turlar yapan gületler, eski tekneler oldukları için donanım açısından çok yetersizler ve atıklarını denize basıyorlar. Diğer teknelerde arıtma sistemleri ya da 3 yollu küresel vanalar var. Gületlerde bu sistemler

Akaltan, temizlik ekipmanlarının bakımlı ve her an hizmet verebilecek kondisyonda olmasına özen gösterdiklerini belirterek, Türkiye'nin en temiz lokasyonlarından



Deniz Akaltan

birinde faaliyet gösterdiklerini dile getirdi. Bu çok hassas çevrenin korunması ve her zaman temiz tutulmasının büyük gayret ve çaba gerektirdiğini söyleyen Akaltan, kendi alanlarında denizin temizliğini koruyabilmek için yürüttükleri faaliyetler hakkında, "Marinamızın sahip olduğu Mavi Bayrak ödülü kriterleri, TYHA tarafından verilen 5 Altın Çıpa ödülü düzenlemeleri ile yerel kurullar ve kanunlar çerçevesinde marina genelinde personelimize, tekne sahiplerine ve mürettebata yürürlükteki kurallara hassasiyetle uymaları ve çevrenin korunması konusunda daha fazla bilinçlenmeleri amacıyla eğitimler düzenliyoruz. Marinamızda bağlama yapan Sahil Güvenlik'e ait botlarla, personelinin de katılımıyla marina genelinde çevre kirliliğine karşı sürekli kontroller gerçekleştiriyoruz ve rüzgâr, akıntı gibi dış etkilerle liman sahamaza gelen yüzer katı atıkları her gün düzenli aralıklarla denizden topluyoruz. Yılda iki kere limanımız içerisinde, dalgıçlarımız ile dip temizliği yapıyor ve bu faaliyetlerimizi raporluyoruz. Marinamız çevresinde ise gerek sivil toplum kuruluşları gerekse Bodrum Belediyesi'nce yapılan sualtı temizlik faaliyetlerine personel ve ekipman katkısı sağlıyoruz.

Teknelerden katı ve sıvı atıkların toplanmasını kolaylaştırmak üzere de çeşitli önlemler aldık. Ponton ve iskelelerdeki çöp kutularının sayısını ve kapasitelerini artırmakla beraber, marinamızda bağlama yapan 30 metre ve daha büyük teknelerin bağlama yerinde sıvı atık almına devam ediyoruz. Tüm marina içerisinde kullanılan pil ve aküleri de iade ederek geri kazanımlarını sağlıyoruz. Bu çalışmalara ek olarak ilgili Bakanlık, Bodrum Belediyesi ve ilgili sivil toplum kuruluşları ile işbirliği içerisinde çalışmalarımıza devam ediyoruz," dedi.



Ümit Çolakoğlu


olmadığı için açığa gitmeleri gerekiyor ama vakit kaybetmemek için açığa gitmeden basıyorlar. 7 mil süratle giden bir gülete 3-4 mil açığa çıkması söyleniyor ama çıkmıyorlar. Bu nedenle gületlere özel projeler yapılması lazım. Mesela büyük tanklara sahip mobil tesisler yapılabilir," dedi.


### "Dalgıçlarımızla dip temizliği yapıyoruz"


The British Yacht Harbour Association (TYHA) tarafından "2018-2019 Dünya'nın En İyi Süper Yat Marinasi" ödülüne layık görülen Yalıkavak Marina, marina ve çevresinde gerçekleştirilecek olası bir çevre kirliliğine anında müdahale edebilmek adına tüm ekipmanlarını hazır bulunduruyor. Yalıkavak Marina Direktörü Deniz



- Oil Spill Response
- Equipment Manufacture & Sales
- Emergency Response Services
- Risk Assessment & ER Plan
- OPRC-HNS-IMDG Code
- Training & Exercises
- Diving & Underwater Services
- R&D and Publications
- Oil Removal from wreck
- Industrial Tank Cleaning







[mareclean.com](http://mareclean.com)    [twitter](https://twitter.com/mareclean) / [facebook](https://facebook.com/mareclean) mareclean

Ramazanoğlu Mh. Çukurova Cd. No:21 34906 Kurtköy/Pendik İstanbul-Türkiye    ☎ +90 216 377 27 00    © +90 216 377 07 17



# Denizlerin hazin kaderi: Plastikler

**Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Temel Bilimler Bölümü Deniz Biyolojisi Anabilim Dalı öğretim üyelerinden Doç. Dr. Murat Yabancı, Araş. Gör. Dr. Aykut Yozukmaz ve Doktora öğrencisi Uzman İdris Şener denizlerdeki mikropplastikler ile Güney Ege kıyılarında, sucul organizmalarda ve deniz suyundaki plastik kontaminasyonu ile ilgili yaptıkları araştırmaları MarineDeal News için kaleme aldılar**

Medeniyetin var olduğu ilk yıllardan bu yana su kenarlarında yerleşik hayata geçen insanoğlu ürettiği tüm çöpleri "su alır götürür" düşüncesi ile nehirlerle atmış, buradan da bu atıklar göllere ve denizlere ulaşmıştır. Yakın zamana kadar, denizlerin, istenmeyen materyali elden çıkarmak için uygun bir yer olduğu konusunda yaygın bir eğilim vardı. Böylece, hızla çoğalan nüfus ve sanayileşmenin de etkisiyle birlikte sucul ekosisteme giriş yapan kirleticilerin miktarı da zamanla artmıştır. Plastik terimi, polimerler denilen daha büyük materyal sınıfının alt kategorisini tanımlamak için kullanılır. Isıtıldığında yumuşayan ve kalıplanabilen polimerlere genellikle "plastik malzemeler" adı verilir. Plastikler 1950'li yıllardan itibaren yoğun olarak gündelik hayatta kullanılmaya başlanmıştır. Plastik temelli ürünlerin dayanıklılığı ve maliyetlerinin düşük olması endüstriyel sektörü yoğun bir biçimde plastik kullanımına yöneltmiştir. 2018 yılında tüm dünyada imal edilen 359 milyon ton plastiğin 61,8 milyon tonu Avrupa ülkelerinde üretilmiş olup sadece yüzde 32,5'i geri dönüştürülmüştür. Türkiye de ise 2018 yılında 10 milyon 104 bin ton plastik üretilmiştir.

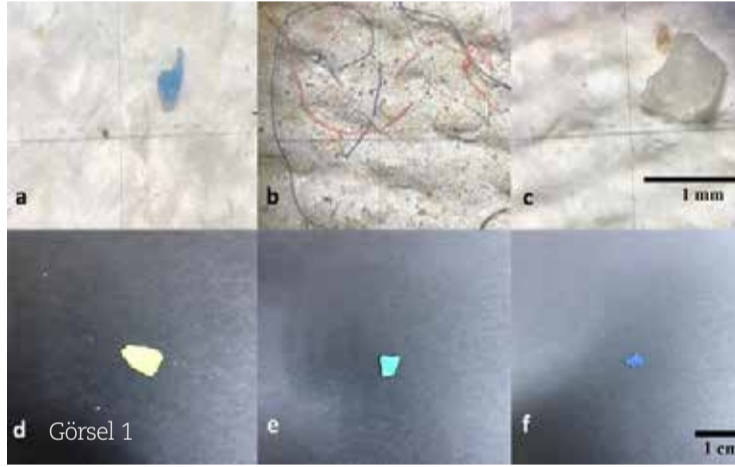
Son 60 yılda okyanuslara, çeşitli ve farklı kaynaklardan büyük miktarlarda plastik atı-



Görsel 2. Sahadan toplanan plastik peletler.

ğı giriş yapmıştır. Bu atıkların yüzde 80'i karasal (paketleme, inşaat, tekstil, taşımacılık, elektrik-elektronik) ve yüzde 20'si de balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği ve deniz taşımacılığı gibi faaliyetler nedeniyle denizel kaynaklıdır. Yapılan araştırmalara göre denizlerdeki atıkların yüzde 60-95'i plastik atıklardan oluşmaktadır.

Makroplastiklerin boyutsal açıdan tanımlanması henüz net olmamakla birlikte bazı araştırmacılar boyutları 5 mm'den büyük olan plastik materyalleri "Makroplastik" olarak adlandırmaktadır. Bir diğer görüşe göre de 5-20 mm boyutlarındaki plastikler "Mesoplastik", 20 mm'den büyük olan plastik materyaller de "Makroplastik" olarak tanımlanmaktadır. Denizel ekosistemin özellikle sahil bölgesinde birikim gösteren makroplastikler, yüksek UV radyasyonu, ekosistemin diğer bileşenlerine kıyasla daha yüksek sıcaklıklar ve mekanik aşınma gibi etmelerle daha küçük parçalara ayrılırlar. Partikül boyutları 0,1 µm ile 5 mm arasında değişen plastik parçacıkların tamamı ise "Mikroplastik" olarak tanımlanmaktadır. Mikroplastikler, kökenlerine göre birincil ve ikincil mikroplastikler olarak ikiye ayrılırlar. Birincil mikroplastikler, yüzey temizleyici olarak kullanılan endüstriyel kimyasallar, kalıplamada kullanılan plastik tozları, kozmetiklerde kullanılan mikro boncuklar ve çeşitli endüstriyel süreçlerde kullanılan plas-



Görsel 1

tik partikülleri gibi doğrudan mikroplastik olarak üretilmiş parçacıkları içerir. İkincil mikroplastikler ise makroplastiklerin çeşitli çevresel faktörler sonucu parçalanması ve ayrışmasıyla oluşmaktadır. Plastiklerin buldukları ortama göre bozunma sürelerinin hızından yavaşına doğru sıralanması sahil kumu, yüzey su filmi, orta su kolonu ve dip sedimenti şeklindedir. Kumullarda, plastiklerin ayrışma ve parçalanma süreleri denizel ortamlara göre daha hızlıdır.

Mikroplastikler, kalıcı yapısı nedeniyle trofik transfer yoluyla bir canlıdan diğerine geçip katlanarak biyolojik birikime yol açmaktadırlar. Plastikler sudaki hayvanların hareketini engelleyebilir, vücutlarında dolaşabilir ve boğulmalarına neden olabilmektedirler. Sucul ekosistemdeki plastiklerin canlılar tarafından yutulması sonucunda potansiyel olarak sucul ekosistemin besin zincirine aktarılırlar. Ayrıca yutulan plastikler organizmada yalan-



Görsel 3. Laboratuvar çalışmalarından bir kesit

cı bir tokluk hissi yaratarak kilo kaybına, sindirim-gelişim bozukluklarına ve sonuç olarak da canlıların açlıktan ölmelerine neden olabilirler. 1990'lardan bu yana her yıl kuşlar, deniz kaplumbağaları, balinalar, yunuslar, su samuru ve foklar gibi 140,000'den fazla deniz hayvanının sularında bulunan plastikleri yutarak veya vücutlarına plastik dolaşması sonucu boğularak öldükleri rapor edilmiştir.

Mikroplastiklerin bir diğer zararlı etkisi de yüzeylerine pestisit, ağır metal gibi zararlı maddelerin tutunmasıdır. Mikroplastiklerin yüzeylerine tutunan bu zararlı maddeler, giderek artan miktarlarda sucul organizmaların vücutlarında birikmektedir. İnsan sağlığı açısından tehlikeli kimyasal maddelerle kontamine olmuş sucul organizmaların tüketilmesi de tüketici sağlığı açısından risk oluşturmaktadır.

Mikroplastikler sucul ekosisteme; direkt olarak mikropplastik içeren ürünlerden ve dolaylı olarak da evsel/endüs-

triye olarak kullanılmış büyük plastiklerin çevrede parçalanması ile giriş yapmaktadır. Kentsel atık su arıtma tesislerine kanalizasyon yoluyla bol miktarda sentetik tekstil lifleri ve kozmetik temizleyicilerin içinde bulunan mikrobuncuklar gelmektedir. Son yıllarda denizlerdeki plastik atıkların varlığına dair kanıtlar artmıştır. Deniz kuşları, memeliler, deniz kaplumbağaları, balıklar ve omurgasızlar gibi çok çeşitli organizmalar denizlerdeki plastik atıklardan olumsuz etkilenmektedir. Yutulan mikroplastikler canlıların ağız açıklığını ya da sindirim kanalını tıkayarak, organizmanın besin alımını engelleyerek ya da toksik etki yaparak ölümüne neden olabilmektedir.

Türkiye'de plaj kumlarındaki mikro ve makroplastik birikimi ile ilgili çalışmalar henüz çok yenidir. Görsel 1'de 2018 yılında Datça Yarımadası'nda gerçekleştirilen bir araştırmada plaj kumunda bulunan mikroplastikler görülmektedir. Farklı renk ve şekillerde tespit edilen ve mikroskop altında gözlemlenen <1 mm'den mikroplastikler; görselde yer alan a,b,c kutucuklarında; direkt bakı ile gözlemlenen mikroplastikler ise d,e,f kutucuklarında belirtilmiştir.

Görsel 2'de sahadan elde edilmiş plastik peletler, Görsel 3'de ise Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Su Kalitesi Laboratuvarı'nda yapılan plastik araştırmasından bir fotoğraf verilmiştir.



# Sinem Dedetaş: Sektörde olmayan endüstri burada mevcut

**Sinem Dedetaş, 1981 Eskişehir doğumlu. İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa ve Deniz Teknolojisi Bölümü'nden 2004 yılında mezun olduktan sonra yüksek lisansını Gemi İnşa ve Gemi Makinaları Bölümü'nde tamamlarken eş zamanlı iş yaşamına da atılıyor. Kariyer basamaklarını hazmederek çıkarken sektörün çeşitli dallarında ancak hep gemi mühendisliği alanında çalışmayı tercih ediyor. Haliç manzaralı odasında gerçekleşen sohbetimizde, Şehir Hatları vapurlarından birine ilk kez bir kadın ismi verileceğini ilk sizlere müjdeledi biz de dahasını sizler için kaleme aldık**



**Yeşim Yeliz Egesi**  
İSTANBUL

Sinem Dedetaş, mesleki kariyerinde kurucu ortağı olduğu şirkette onlarca projeyi yaşama geçirmesinin yanı sıra sektörü için çalışmaktan geri durmuyor ve 2014-2016 yılları arasında Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçilerek ilk kadın başkan olarak görevi başarıyla ifa ediyor. Dedetaş'ın, 5 Ağustos 2019'da İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Hatları Genel Müdürlüğü'ne atanmasının ardından bu röportajı 6 ay sonra gerçekleştirmek üzere sözleşmiştik.

Geçmiş 1851 yılına dayanan Şehir Hatları'nın yeni Genel Müdürü Sinem Dedetaş, mesleğin içinden yetişmiş zarif ve ilkel bir insan. Mesleğinin etik değerlerine kökten bağlı, çağın ileri teknolojiye sahip gereksinimlerine hâkim bir meslek erbabı olmasının yanı sıra sahip olduğu bu bilgiyi İstanbulluya sunmada oldukça kararlı. Ne kadar ciddi olduğunu naif çehresinden eksik olmayan güler yüzü ve dahi her sözcüğünde açan samimiyet saklayamıyor. Açıkçası bu eda bildik ancak çokça özlediğimiz bir yönetici tutumu.

Diğer yandan bizleri bugünlere taşıyan emeğe, tarihi değerlerimize oldukça bağlı. Bu gelenekçi tutumunda vefa duygusu bize göz kırparken yüreğimize de esenlik veriyor. Her köşesi tarih kokan tersanemizi bize gezdirirken sesine yansıyan heyecanında, çizdiği rotayı sunarkenki tavrında

bildik yurtseverliği ile içten içe yeniden selamlaşıyoruz. O metruk tarihi binaların içine girdiğimizde tonlarca ağırlıktaki makinelerle, tezgâhlara bakarken "terkedilmişliği" iliklerinize kadar hissetmek zor değil ancak bu zarif insan bakmak ile görmek arasındaki akıllığı sütunların üzerine inceleme işlenmiş kemeriyeye ya da mimariye de dikkatimizi çekerek, o atılmış gibi duran makineler için, "Hepsi çalışıyor merak etmeyin hem de bugünlere taş çıkartacak güçte" derken yıllardır susturulan o nesnelerin sesi oluveriyor. "Bu Ata mirası bir hazine, niye işletmiyoruz da böyle öksüz bırakıyoruz, eksikleri neymiş ki?" diye sorduğumuzda, inanmayacaksınız ama verdiği cevapla donup kalıyoruz; "Yağlamak gerekiyor."

İşin içinden gelen bir insan olarak baktığı yerde hepimizden daha bütüncül görüşe sahip besbelli. Sinem Dedetaş'ın bu Tersane'de görev alacağı aklından bile geçmemiş ancak teklif kendisine sunulduğunda eşinin "Kabul edecek misin?" sorusu üzerine; "Elbette kabul edeceğim." diyerek salisede yanıtlamış. Cansiperane çalışacağına şüphe yok. "Önce sistem kuracağımı" belirtmesinden anlaşılıyor ki, yıkılmayacak ciddi bir eser bırakma gayretinde ve de kararlı.

Bu çok yönlü görevinde kendilerini desteklemek, iyi niyetle katkı sunmak da tarihi varlıklarına yürekte bağlı vatanseverlere

düşüyor. Yaşayıp ortaya koyacağı eserleri hem tarihi Haliç Tersanemizde hem Şehir Hatları vapurlarımızın çehresinde hem de tüm bu varlıkların işletilmesinde görmek için sabırlıyız.

**Şehir Hatları'nı teslim aldığınızda nasıl bir işleyiş mevcuttu, kısaca paylaşabilir misiniz?**

Şehir Hatları'na geldiğimde, 1851 yılından yani Şirket-i Hayriye'den bu yana yürütülen gelişme süreci yerine biraz daha küçülme süreci yaşadığımı gördüm. Gemilerin çoğunun, özellikle küçük tipli gemilerin belediyelere verilmiş, şirket bünyesinde yer alan tersane kısmını bilim müzesi haline getirmek için çalışmalar yapılmıştı. Tersanenin kullanılmaması durumunda halihazırda işleyen 28 geminin bakım ve onarım çalışmaları için özel sektörün bulunduğu; Tuzla'ya, Yalova'ya götürülmesi gerekir. Gemilerinin bakımını, tamirini kendi bünyenizde yapmak dururken, başka tersanelere gitmesi demek bir bakıma yeni maliyetler demektir. Toplu deniz yolu ulaşımı zaten sürekli sübvansede edilen bir alan. Mevcut maliyetlerin üzerine bir de gemilerin bakım onarım maliyetleri eklenirse ticari anlamda çok sürdürülebilir olamazsınız ve kısa bir süre sonra kapatma noktasına gelirsiniz. Şehir Hatları'nın sembol değeri oldukça önemli.

**Şehir Hatları demek sadece deniz ulaşımı demek değil. Şirket**

**bünyesinde kuruluşu 1455 yılına uzanan Haliç Tersanesi de var. Haliç Tersanesi'nin Şehir Hatları için önemi nedir? Tersanede ne gibi faaliyetleri sürdürüyorsunuz?**

Haliç Tersanesi'nin tarihi önemi yadsınmaz. Tersane-i Amire üçlüsünde son yaşayan yer burası. 2014-2016 yıllarında TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanlığım sırasında Cami Altı ve Taşkızak Tersaneleri'nin faaliyetini sürdürmemesi durumu üzerine sıra Haliç Tersanesi'ne geliyor diye bir dayanışma kurmuştuk. Oda olarak kurumsal destek vermiştik. Tersane'yi aslında o zamandan beri takip ediyordum. Tersane'nin tarihi de oldukça önemli. Kurulduğu 1455'ten bu yana faaliyete devam etmesi, Cumhuriyet'ten kalan endüstriyel bir mirasın olması, çoklu kültürü ile birlikte zaten yaşaması gereken bir değerimiz. Bununla ilgili üst yönetimle görüşmüştük. Ticari olarak neden burada kalması gerektiğini anlattık. Çünkü klasikleşmiş olan vapura binip martıya simit atma alışkanlığının arkasındaki işi yolcuların kestirmesi mümkün değil. Ben de işim ve mesleğim olmasa arkadaki büyük organizasyonu ve planlanan büyük bütçeyi bilemezdim. Bizim kesinlikle burada kalmamız gerekiyordu. Burası tarihi bir değer. Dünyanın yaşayan en eski tersanesi.

Hem bu yüzden hem de ticari anlamda buraya ihtiyacımız var. Tersane olmadığı zaman şirket küçülür, bir süre sonra da kapanır. Üst yönetim tersanenin gerekliliğini çok çabuk kavradı. "Biz buraya hiç gelmedik, bu kadar faal olduğumu bilmiyordum" diyen, meslek içinde olduğu halde tersanenin güncel durumundan haberi olmayan çok insan var. Çünkü çok uzun süredir ziyaretçiye kapalıydı. "İstanbul Senin Deniz Çalıştayı'nı biraz da hal-kımanızın neyi koruduğumuzu görmesi için düzenledik."

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin burada çok fonksiyonlu bir yapı oluşturulması yönünde fikirleri var. Binalarımız tarihi eser. Güzel bir restorasyon çalışması yaparak ve fonksiyonunu koruyarak tersaneyi üç bölüme ayıracağız. Tersanenin üretim fonksiyonu var, binaların içinde Marshall yardımı ile gelen Tuzla'da bile olmayan 1930'lardan 1940'lardan kalan 15,6 metre uzunluğunda şaft tezgâhı var, 8 metre büküm makinamız var. Sektörde olmayan endüstri burada mevcut. Tersanenin çalışan kısımları aktif olarak çalışmaya devam edecek, yerinde sergilenen parçaların olduğu başka bir alan ile bir de hiç kullanılmayan parçaların sergilendiği bir müze çalışması planlıyoruz. 1800'lerin başından kalma taş havuzlarımız var ve gemilerimizi hâlâ aynı teknikler ile havuzluyoruz. Bunun sahip olunan bilginin yaşatılmasının yanı sıra ciddi bir turistik değeri var. Denizci insanların oldukça ilgisini çeker. Üretim olan bir tersanede güvenli-

ğin sağlanması oldukça önemli. Kontrollü alanlar yaratılarak bu projeyi hayata geçirmek istiyoruz.

**Bakım ve onarım haricinde Tersane'yi daha işlevsel bir hâle getirmeyi düşünüyor musunuz?**

Tersaneyi daha işlevsel hale getirmeye başladık. Kıyı Emniyeti'nin iki gemisinin bakım tutum işlerini aldık. Özel sektörden de bizim ihalemizi alan taşımacılar var. Onlara da "gemilerinizi buraya getirin" diyoruz. İşin ekonomisini düşünüyorum. Bizden ihale alan firmaların, bakımlarını tersanemizde yaparsak Belediye'den çıkacak para da azalacak. İmkânımız geniş. Üç tane havuzumuz var. Toplu ulaşım bir gelir getirmiyor ama sürmesi de gerekiyor. Hem hizmetin iyileşmesi hem de sürdürülebilir olması için çok önemli bir kaynağımız olan üç havuzlu tersanemizin önemini üst yönetime anlattım. Üç havuzu olan, kuru havuzu olan başkaca bir tersane yok. Taş havuz olunca yenileme maliyeti de olmuyor. Taş havuz, çelik yüzer havuz gibi meşakkatli değil. Temizliyorsun, filtrelerini hazırlıyorsun işe devam ediyor.

Buradaki üretimin değerinin bilinmesi gerekiyor. 1943'ten kalma torna tezgâhımız var. Ustası sadece yağlayıp işine devam edebiliyor. 1943'ten beri hiçbir bakım gerektirmeyen bir makinada iş üretmek kadar değerli bir şey olabilir mi?

Tersanemizde halihazırda Marangoz (Ahşabiye), Motor ve Gemi Tesviye (MTU), Gemi Elektrik, Kara Elektrik, Makine (Torna, Havuz Tesviye ve Armadör, Şaft ve Pervane), Boru, İnce Sac, İnşa (Tekne), Havuz Tahliye ve Gemi Havuzlama (Dayak) atölyeleri ile itfaiye de aktif olarak çalışmakta.

**İş üretecek olan kalifiye ekibiniz, personeliniz var mı?**

Personel var ama geliştirmemiz gereken bir kısım da var. Bunun üzerine çalışıyoruz. Haliç Tersanesi'nin 80'lerde kapanan bir okulu vardı. Aslında bizim yakın zaman önce konuşmaya başladığımız "sürdürülebilirlik" kavramı ülkemizde o tarihlere zaten varmış. Burası da bunun canlı bir örneği. Okuldan mezun olan insanlar burada çalışmışlar. Kendi çalışmalarını yetiştiren, sanayi ve okul işbirliğinin olduğu bir alan burası. Bu çok değerli. Okuldan mezun olup da halen burada çalışan insanlar var. İş kanunları gereği çalıştıramadıklarımız var, onlar emekli olup taşeron firmalar vasıtasıyla bilgilerini ve tecrübelerini aktarmaya devam ediyorlar. Ancak bu bilgilerin de artık yeni nesle devredilmesi gerekiyor. Biz bunun için de uğraşyoruz. Denizcilik liselerinden öğrencilerimiz geliyor. Üniversitelere de kapalıydı burası. İstanbul Teknik Üniversitesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi gibi denizcilik bölümü bulunan bütün okullarla iletişime geçtik. Başvuran öğrencileri aldık. Burada ilk dönem stajlarını tamamladılar. Ama lise tarafından da alıp, ustalarda el verme noktasının üzerinde de duruyoruz. Öğrenciler buraya



geldiklerinde atölyelerimizdeki makinaların tüm bakımlarını yapıyorlar, bilgi birikimi bulunan personelden detayları öğreniyorlar.

Tersane Müdürlüğümüzde de bir görev değişikliği yaptık. Yine buradaki okuldan mezun, Tersanemizde çalışan bir meslek üstadımız tersane müdürlüğü yapıyor. O dönünün eskiden nasıl olduğunu, verimliliğin nasıl sağlandığını ve bunu bugünün şartlarında nasıl tatbik edip yapabileceğimizi bir sistem içinde aktarıyor. Yeni nesil olarak biraz daha dış piyasada neler olup bitiyor takip edip katkı sunuyoruz ama diğer taraftan mesleki geleneğin de yeni nesle aktarılması oldukça önemli. Gemilerimiz yaşlı ama sürdüreceğiz. Gelenekle birlikte iyileştirmeye çalışıyoruz.

### Gelenek demişken, yenileyip hizmete soktuğunuz klasik vapurlarınız var. Onlarla ilgili ne gibi çalışmalar yapıyorsunuz? Öğrenciler de yenileme sürecine dâhil oluyorlar mı?

Denizcilik Lisesi'nden bir grup öğrenci öğretmenleriyle birlikte Paşabahçe gemisinin onanımında çalışmak istediklerini söylediler. Sürdürülebilirliğin çok güzel bir örneği. Gemiye tanyan kaptanlardan, tarihçilerden, gazetecilerden oluşan bir danışma kurulu olacak. Tarihine hakim, gemiyi bilen bir ekip ile restorasyon projesine katılmak isteyen yeni bir nesil var. Bu akıllar birleştiği anda buyrun size "aktarım". O vapurun neyi var, neyi yoksa hiç tecrübesi bulunmayan, nostaljisi, anısı bulunmayan bir genç nesle bunları tamamen aktarılacak ve bir şekilde yaşaması sağlanacak. Duygu, anı, nostalji ne dersek diyelim somut bir şeyin üzerinde buluşacak hepsi.

Banş Manço ve Moda vapurlarımızın yenilemelerini bitirdik. Şu anda rutin bakımları var. Paşabahçe zaten hayalet bir gemi gibi, yoğun bir çalışma gerektirecek. İki sene bitireceğimizin sözünü verdik.

### Bir deniz şehri olan İstanbul'un deniz ulaşımı hakkında neler planlıyorsunuz? Kısa ve orta vadede hedefleriniz neler?

Toplu ulaşım kısmında, Toplu Ulaşım Daire Başkanlığı'nın önderliğinde ilerletiyoruz. Kendi şirketimizi işletiyoruz



ama karar verme, hat açma yetkilerinin hepsi Toplu Ulaşım Daire Başkanlığı'nda. Ulaşımın sorumlu genel sekreterimizin altında ilerleyen bir sürecimiz var. İETT, Otobüs A.Ş., Metro A.Ş. gibi bütün ulaşım hatları beraber toplantılar düzenliyoruz. Şu an entegrasyon konuşuluyor. Hat açarsak açılan hattın beslenmesi gerekiyor. Kaçımızın evinin önünde iskele var? Buna karşın çoğumuzun evinin önünde otobüs durağı bulunuyor. Bu nedenle kara tarafında gerçekleştireceğimiz düzenlemeler ile insanlar iskelelere indirmeyi planlamaktayız. Sonrasında seferlerin belirlenmesi, yolcuların bilgilendirilmesi

tarafında ne yaparsak insanları denize taşınz"ı çalışıyoruz. Bir hat açtığımız zaman bir sürü değişkenleri ve etkileri oluyor. Bu verileri modelliyoruz. Mil bazlı ücretlendirmede uzakta yaşayan insanların gelir seviyesi düşük mü değil mi, onlara faydası mı olacak yoksa zarar mı diye çalışıyoruz. Bunlar 6 ayda değerlendirilip karar verilecek şeyler değil. Tüm bunları matematik modelleri kurarak çalışıyoruz. Bir hareket yaparsak bu düzgün, doğru, optimize edilmiş bir şey olsun diye çalışıyoruz. Önümüzdeki 6 ayda projelendirmelerimiz tamamlanır ve 6 ay sonra biz yeni hatlarımızla çalışınz diye düşünüyorum.

planlamalarımız dahilinde. Bunların her birisi hizmet bakış açısıyla yapılabilir. İlk başta kâr amacı güdülmemelidir. Çünkü yolcuları ya ucuz taşımalı ya da onlara vakit kazandırmalıdır. Deniz otobüsü mü yapacağız, yoksa arabalı vapurlara mı yöneleceğiz gibi kararlar vermemiz gerekiyor. Gece seferlerine de başladık. İlk olarak Adalar'da başladık. Şimdi de Boğaz'da seferlere başladık. Yolcu sayımız ilk hafta bin civarındaydı şimdi 3 bine çıktı. Deniz ulaşımı karaya kıyasla çok daha ucuz ama doğru planlanması lazım.

Mevcut hatlarımızda yolcu sayısını artırmamız da gerekiyor. Bu nedenle yol-



gibi konularda Şehir Hatları olarak bizim işimiz başlıyor. Şehir Hatları olarak devasa bir ekibin parçasıyız. Yolcu sayısı, yolcu alışkanlıkları, gelen bildirimler Alo 153'ten Beyaz Masa'dan geliyor, CİMER'den geliyor, dilekçe yazarlar oluyor. Biz bunları topluyoruz, onlarla beraber şirketimizin know-how'ı ile o ekibi buluşturuyoruz.

Şu an simülasyonlar kuruluyor. "Kara

Alibeyköy tarafından Haliç'e uzanan bir tramvay projesi var, o bitmek üzere. Haliç Bölgesi'ne İBB'nin yoğun bir ilgisi var. Bölgenin biraz daha düzenlenmesi gerekiyor. Tramvay açıldığında ulaşımında 'dik beslemelere' ihtiyacımız olacak. Bizim şu anda 'üçgen beslemelerimiz' var.

Beylikdüzü'ndeki insanların denizle buluşturulması ve Boğaz'daki dik hatlar

culardan geri bildirimler almaya başladık. Anketler yapıyoruz. Çalışmalarımızı bitirip, sistemimizi kurup, simülasyonlar bittikten sonra yolcu hareketlerini öğrenip, entegrasyon çalışmalarını ona göre yapmak istiyoruz. Sonrasında yatırım tarafı ve karar verme süreci başlayacak.

Şirket genelindeyse bir Ar-Ge merkezi kurduk. Elektrikli gemi üzerine çalışıyor-

ruz. Dünya bu gemiler üzerine konuşmayı bıraktı ve icraata geçti. Geleceğin nerede olduğu da belli. Dolayısıyla bu yönde çalışmalarımıza başladık. Stratejik planımızı oluşturduk. Belediye de onay verdi. Daha sonra Bakanlık da bizimle Kalkınma Planı içinde olan Elektrikli Tekne projesini paylaştı. Bizi de Ankara'daki toplantıya davet ettiler. Oradaki toplantıda hattın belirlenmesi ve tekne seçimi konusunda koordinatörlüğü biz aldık. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı böyle bir proje başlatmıştı. Bakanlık tamamen elektrikli bir proje istiyor. Üsküdar, Eminönü ve Beşiktaş İskelelerini pilot bölgeler olarak düşünüyoruz. Bir yandan da elektrikli gemilerin görüntüsünün nostaljik formda olması yönünde çalışmalarımız da var. Geminin dizaynında, kablolar nerede olacak, baştan yanaşmalı mı olacak gibi teknik olarak bazı sorunları olduğu için üzerinde çalışıyoruz. Elektrikli gemilerin görüntüsüyle ilgili kararlar İstanbullular verecekler.

### Deniz kültürünü daha geniş kitlelere ulaştırmaya ilişkin çalışmalarınız var mı?

İBB'nin 8 Temmuz'da başlayacak bir deniz festivali var. 5 gün sürecek. Orada kapsamlı olarak deniz kültürünü yaymak istiyoruz henüz planlama aşamasındayız çok fazla fikir var. Amatör denizcilere, iş adamlarına yönelik projelerimiz var. Festival sonucunda denizcilikle ilgili bir farkındalık yaratmayı, deniz kültürünü daha geniş bir kesime yaymayı amaçlıyoruz.

### 2020 yılı yatırım bütçeleriniz ne kadar?

Bütçemizin haricinde teşviklerden de faydalanmaya çalışıyoruz, zaten projelerimizin çoğu düşük maliyetli projeler. Şu an için elektrikli gemi projesi maliyetli görünüyor. Bunu da sponsorlarla yapmayı düşünüyoruz. Özel şirketler de geri dönüşü olan bir yatırım olduğu için, yolcu taşınacağı için bu projeye yakından ilgilileniyorlar.

### Galataport Projesi'ne dâhil olacaktınız mı?

Taraflar ile bir toplantı yapacağız. Orada planlanan taşımacılık projesine dâhil olmak istiyoruz. Beklenen taşımacılığı karşılayabileceğimizin garantisini verdik.



www.datahidrolik.com



**"On Everything  
That's On Sea"**

DATA Hidrolik Makina Sanayi A.Ş.  
İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Yan Sanayi Alanı  
YA-8 Parsel Aydınli Tuzla / İstanbul

T: +90 (216) 591 07 45  
F: +90 (216) 591 02 51  
data@datahidrolik.com





## A. Gökhan Esin

gesin@arpas-pilotaj.com.tr

**Merkez bankalarının politikalarına baktığımızda tuhaf bir çelişki görmüyor musunuz? Para dağıtmak, faizleri düşürmek borç ödeme maliyetlerini azaltabilir ama üretimi artıramaz. Para dağıtmak, virüse antikor olmadığı için fabrikalar üretmemeye devam edecektir. Faiz indirimleri insanları uçaklarla seyahate teşvik etmez**

Virüs salgını ne zaman sonlanır bilemeyiz ama bir sonraki küresel ekonomik krizin kapıda olduğunu söyleyebiliriz. Bu seferki 2008 ve 2001 krizlerinden çok farklı, her şeyden önce krizin çıkış sebebi para politikası ya da mali politikalar değil. Krizin sebebi; Covid-19!

İçinde bulunduğumuz dönemde ülkemiz Merkez Bankası dâhil birçok banka hem likidite mustuluğunu açtı, hem de likite rağbet olsun diye faizleri düşürdü. Teknik detaylara girmeden meselenin ana hattına bakmak lazım, merkez bankaları neden böyle adım atmak zorunda kaldı?

**Öldürmeyen her şey panikletir!**  
Covid-19'un ilk günlerinde Çin

ile ilgili haberleri hatırlıyorum, "üretim azalacak, arz sıkıntısı sebebiyle ülke büyümesi zarar görecektir" şeklindeydi. Şimdi ise hem Avrupa'da hem de birçok gelişmiş ekonomide talep sorunu başladı. Kısacası, arz ve talep sorununu birlikte yaşıyoruz. Salgının büyüme endişesi turizm, yolcu taşımacılığı gibi hizmetlere olan talebi düşürdü. İngiltere'nin salgına yönelik "öldürmeyen her şey güçlendirir" görüşü, ekonomi cephesinde "öldürmeyen her şey panikletir" şeklinde anılıyor.

Görünen o ki ülkeler arası mal ticareti olumsuz etkilenecek. İç piyasalarda ise hizmet sektörüne sert bir tokat gelebilir. Özetlemek

gerekirse, dış ülkelerle yapılan mal ticareti ve iç piyasalardaki (sağlık hariç) hizmet sektörü en büyük kaybı yaşayacak gibi görünüyor. Bu kayıpların işsizlik oranını yukarı itmesi halinde, ileriki dönemde sosyal problemler de yükselebilir. Eminim ki, ülkemiz dâhil birçok ülke meselenin bu bacağını fark edip, teşvik paketleri açıklayacaktır.

**Muhakkak bunlarla ilgili tedbir paketleri açıklanacaktır ama...**

Hiçbir paket vatandaşın korkularını, ihtiyat akçesi birikimini engelleyemez diye düşünüyorum. Bu açılım neden önemli? Çünkü harcama yerine birikim yapılması ülkelerin vergi gelirlerini düşürecek için bu zor günlerde bütçeyi hayli zorlayacaktır.

Vergi geliri azalırken, bütçe harcaması teşvik paketleri ile sağlık giderlerinde yükselebilir. Türkçemizde güzel bir deyiş vardır, "ak akçe kara gün içindir". Ülkelerin kasalarında biriktirdikleri paralar bugünlerde oluşacak bütçe açıklarını kapamak için en güzel mühim maddesidir. Tabii varsa!

Gelelim para politikalarına... 2008 krizinden sonraki parasal genişleme, ucuz para, ülkelerin ve şirketlerin rahatça borçlanmasını sağladı. Hepimizin bildiği gibi borçlar kendi kendine buharlaşmaz. Yani borçların ödenmesi için paraya ihtiyaç var. Eğer borçlar döviz ise döviz ihtiyacı var! Hâlbuki Covid-19 öncesinde yabancılar, ülkemizdeki

paralarını geri çekmeye başlamıştı. 2020 başından, Şubat sonuna kadar ülkemiz tahvil ve hisse piyasasından kaçan para 4 milyar dolar, peki 2019'un tamamında ne kadardı? 2,9 milyar dolar!

**Merkez bankalarının hedefi aynı ama oyun planları farklı**

Birçok merkez bankası, şirketlerin para (hatta dolar) talebinin artacağını fark etti ve para politikalarını gevşetiyorlar. Son iki hafta içinde faizler düşürüldü. Tahvil alımı yoluyla piyasaya para saçacaklarını açıkladılar. Swap ihalelerini artırdılar. Zorunlu karşılık ayarları ile oynayarak piyasaya döviz enjekte ettiler. Neredeyse tüm merkez bankaları benzeri uygulamalara başvurdu. Çünkü hedef aynı; piyasaya para pompalamak ama yöntem farklı.

**Çelişkiyi görmüyor musunuz?**

Merkez bankalarının politikalarına baktığımızda şöyle bir çelişki görmüyor musunuz? Para dağıtmak, faizleri düşürmek borç ödeme maliyetlerini azaltabilir ama üretimi artıramaz. Para dağıtmak, virüse antikor olmadığı için fabrikalar üretmemeye devam edecektir. Faiz indirimleri insanları uçaklarla seyahate teşvik etmez. Vele ki kamu teşvik paketi açıkladı ve gelir vergisi oranlarını azalttı, bu da üretimi - tüketimi teşvik etmez. Bunlar ekonomik krizi ötelemek için faydalı adımlar. Eğer bu adımların etkisi devam ederken virüsle mücadele başarıya kavuşursa ekonomiler en az hasarla krizi atlattı diyebiliriz.

Özetle her krizden sonra işler normale dönmeye başlar, ancak bu "normal" eskisinden farklıdır. İşte "yeni normal" olarak adlandırılan yapı da budur!

Burada yazarlar yatırım tavsiyesi değildir.

## ThayerMahan ve İXblue otonom çalışmalar için anlaşta



ABD merkezli deniz güvenliği şirketi ve otonom gemi uzmanı ThayerMahan ile Fransa merkezli savunma ve uzay araştırmaları firması, navigasyon, akustik konumlandırma ve sualtı görüntüleme konusunda uzmanlaşmış bir şirket olan İXblue bir ortaklık konusunda anlaşmaya vardı.

İki şirket insansız denizci-

lik ve sörvey hizmetleri sağlamak için işbirliği yapıyor.

Bu noktada İXBlue'nun DriX otonom yüzey aracı (USV) kullanılarak Kuzey Amerika'da ve uluslararası sularda araştırmalar yapılacak. Denizde yenilenebilir enerji, petrol ve gaz, hidrografik araştırmalar, ISR, gözlemlenme ve iz takip işlemleri üzerine yoğunlaşacaklar.

KNOWLEDGE  
PROTECTS,  
EXPERIENCE  
SAVES,  
TEAMWORK  
DELIVERS

ALWAYS



KUZEYSİGORTA



# MarineDeal

April 2020 Issue: 148

Turkish Shipping & Economy Newspaper



## Will crisis packages really salvage wounds?

Production and exports have come to near-paralysis in many countries, while shrinkages of up to 10-14% are expected in some of the world's most developed economies in the first quarter. Many countries, particularly the US and European states, have announced unprecedented crisis packages to fight back. The sizes of the fiscal stimulus packages announced by governments include a crisis package of 1 trillion dollars in the US, 614 billion dollars in Germany, 412 billion dollars in the UK; 373 billion dollars in France; 216 billion dollars in Spain, and 27.3 billion in Italy. On 18 March, Turkey's President Recep Tayyip Erdoğan announce a 21-point package of 100 billion lira (15 billion dollars). Although the package was mostly appreciated by business circles, it is been criticized for only assisting businesses and not providing any real relief to average citizen. Putting those discussions aside; below is an analysis of whether the fiscal stimulus packages will help salvage the economy's wounds caused by the virus.

### From a supply crisis to a crisis of demand and finance

Looking at the situation retrospectively, the start of the current crisis started with the new type coronavirus hitting China. From the perspective of the world of

### As the new type coronavirus pandemic continues to spread around the world, the COVID-19 disease is not only claiming lives but also devastating markets and economies across the globe

economy, this was initially a crisis in supply which, as the outbreak spread onto other countries, transformed into a crisis of demand. Amidst all this, war over oil prices between Russia and Saudi Arabia followed by travel restrictions, the problem eventually turned into a financial crisis and policy makers across the globe are struggling to stop it from turning into a full blown economic crisis.

Following major central banks' steps to boost liquidity, the gigantic stimulant packages announced by governments are the most obvious indicator of the situation. Economists think that after steps taken in monetary policy, financial support and profit guarantees, the COVID-19 curve will peak and then life will return to normal. Experts highlight that financial markets are craving confidence, adding that it is impossible to

fight this crisis alone.

### How deep is the bottom?

Experts, however note that the steps so far taken to reverse the tide might prove to be too small and assurances of high amounts of capital, minimized costs and fiscal support are necessary to restore confidence in the markets. Economists note that a dollar-swap line should be launched the US Federal Reserve, noting that so far 14 countries, including emerging economies, have started such liquidity swaps. Experts also suggest reaching out to an international agency to restore confidence and then move down to details and specific sectors and have micro-level discussions. Otherwise, Turkey, with a projected budget deficit of 3 percent and a remarkably low real exchange rate, might have a very tough time in this battle. Experts also note that inflation still remains very high. Stressing that countries such as the US, EU states and Japan are fast on their way to recession, experts say that although the coronavirus crisis is short-term, it will nevertheless be extremely harsh. When it is all over, Turkey will have a young population with an increased appetite for consumption with the added advantage of low commodity prices. However, they warn that nobody really knows how far along that is.

## HongKong Chaoshang Group exits chartering market

HongKong Chaoshang Group said it has completed the disposal of Shantou Noble Century Shipping company and ceased the operation of its vessel chartering business.

Shantou Noble Century Shipping is an indirect wholly-owned subsidiary of HongKong Chaoshang Group.

The company owns a vessel which attributed a turnover of approximately HK\$1.8m (\$232,000) with a loss of approximately HK\$43,000 from its vessel chartering business during the six months ended 30 September 2019.

Chaoshang said that over the past few years, the vessel chartering business had been operating under a challenging environment. Taking

into consideration of the small scale of the operation of the group's vessel chartering business and its loss-making in continuous years, and the increasing repair and maintenance costs of the vessel, which may further reduce the income and profit margin of the group, the board decided to end the chartering business, it explained.

It believes the cessation of the vessel chartering business will enable the group to better utilize its resources to its current business and potential new businesses.

HongKong Chaoshang Group is principally engaged in vessel chartering, trading, money lending and finance leasing.

### Meeting Point of All Routes



Safety & Fire & Bridge

### Your Safety Partner in TURKEY

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

### TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com



# ClassNK grants AiP to Daihatsu for LPG reformed carrier

Classification society ClassNK has awarded approval in principle (AiP) to Japan-based Daihatsu Diesel for its concept design of an LPG reformed gas-fueled coastal LPG carrier.

The ship has been developed in cooperation with Iino Gas Transport, Osaka Gas,

Izumi Steel Works, and Miura Shipbuilding in terms of safety assessments.

As explained, the approval is based on ClassNK's Rule Part N which adopts IGC Code and its Guidelines for Ships Using Low-Flashpoint Fuels.

Specifically, the vessel is

designed to be equipped with an LPG reformer developed jointly by Daihatsu Diesel and Osaka Gas, and a dual fuel engine developed by Daihatsu Diesel.

The LPG reformer is designed to convert LPG into synthetic methane gas equiv-

alent to the kind found in LNG. Due to being mainly composed of propane and butane, LPG is susceptible to knocking (abnormal combustion), making it difficult to use as a fuel for lean-burn gas engines and dual fuel engines.

In contrast, by converting

LPG into synthetic methane gas with the LPG reformer prior to fueling the engine, the risks of knocking can be restrained, which is expected to have an equivalent operational performance observed when using LNG, according to ClassNK.

## Since 1930 full speed ahead!

- Working for the best
- Serving for the people
- Respect the environmental protection

We have been working with these policies for over 70 years and we will continue to work for the perfect future.

İNCE ANADOLU



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

Fahrettin Kerim Gökay Cad.  
Denizciler İş Merkezi No: 14 A Blok  
Kat: 2, Altunizade, İstanbul / Türkiye  
Phone : +90 212 651 18 18  
Fax : +90 212 651 58 58  
E-mail : ince@incedeniz.com  
www.incedeniz.com

## ICMA XXII to be held in Mid-East for the first time



At the International Congress of Maritime Arbitrators held in Rio de Janeiro, Dubai was announced as the next city to host this prestigious biennial event in 2022/2023.

In showcasing the benefits of the UAE as a preferred jurisdiction for alternative dispute resolution, EMAC presented Dubai's bid with the UAE to become the first Middle East country to host the event since ICMA's inception in 1972.

"I am very pleased and proud to hear that the UAE is the choice to host ICMA XXII in 2022/2023. This brings immense pride to the country and the community as it presents a great opportunity for the region's maritime law community to showcase their expertise," said Mr. Majid Obaid bin Bashir, Chairman and Secretary General of EMAC.

ICMA is a significant and informative event for the global maritime arbitration sector, and is in every maritime and commercial arbitrator's calendar. It is a forum for maritime arbitrators, mediators and lawyers from around the world to deliberate and exchange views. The conference is generally attended by arbitrators, lawyers, ship owners, charterers, and commercial professionals.



# Initial trials for IntelliTug completed successfully

The technology group Wärtsilä and PSA Marine have successfully completed initial sea trials for the “IntelliTug” project.

The PSA Polaris, a harbour tug owned and operated by PSA Marine, has been retrofitted with a suite of Wärtsilä technology to enable autonomous navigation. The project is a collaboration between technology provider Wärtsilä, marine services provider PSA Marine, classification society Lloyd’s Register, the Technology Centre for Off-shore and Marine Singapore (TCOMS), and co-funded by Maritime and Port Authority of Singapore’s (MPA) Maritime Innovation and Technology (MINT) Fund.

Carried out in Singapore, the trials commenced in September 2019. They verified the IntelliTug’s capability to avoid a variety of obstacles, including virtual and real-life moving vessels. These trials are Singapore’s first for commercial Maritime Autonomous Surface Ships (MASS) using the MPA MASS regulatory sandbox, which has been established to facilitate the testing of MASS and other autonomous technologies in a safe and controlled environment within the Port of Singapore.

The IntelliTug trials are part of MPA’s MASS initiative, which aims to accelerate the industry’s R&D capability in this field, and validate new MASS-related concepts of operations and technologies. This would enable technology developers, the research community, and maritime stakeholders to capture future MASS-related opportunities.

“It is critical that we prepare the Port of Singapore for MASS. With MPA’s MASS regulatory sandbox, I am glad that Singapore can contribute to the sea trials and eventual adoption of MASS. We will be happy to share our MASS experience with other ports and coastal administrations,” said Captain M Segar, Assistant Chief Executive (Operations) of MPA.

## An intelligent tug for future operations

The PSA Polaris is a 27-metre harbour tug with dual azimuth thruster con-



trols. It has been fitted with a sensor suite, including Wärtsilä’s RS24 near-field high resolution radar and Wärtsilä’s Dynamic Positioning (DP) system, to enable autonomous capabilities. Data collection via the sensors has been ongoing since the start of the project in conjunction with the development of a collision avoidance algorithm.

The project is aimed at developing and field-testing intelligent vessel capabilities and viable pathways towards smarter, safer, and more efficient ways of operating a harbour tug. This is achieved through the provision of human-centric technology, design-thinking, and man-machine collaboration.

“PSA Marine is constantly innovating to redefine the capabilities of our tugs. The achievement seen in the IntelliTug project is a testament that with strong partnership, alignment of purpose and the courage to innovate, ideas can be turned into reality. With the incorporation of feedback and experience from our tug masters, the smart technology developed in the IntelliTug project augments our tug masters’ situational awareness and amplifies their capabilities. We will continue to work closely with the stakeholders and look forward to future developments of the project,” said Peter Chew, Managing Director of PSA Marine.

## Rigorous testing

Before sea trials commenced, system integration and digital testing began with the use of Wärtsilä’s autonomous ship simulator. TCOMS has carried out further validation of the vari-

ous data gathered from the sensor suite, as well as real-world performance of the tug through a physics-based digital twin that incorporated the effects of the physical environment faced in

sea trials. Lloyd’s Register has been closely involved throughout the project to support the development of the trials’ safety case, while collaborating on the human factors and technology

design processes.

“Wärtsilä has taken a rigorous, staggered approach to the sea trials, first to prove the fundamental safety and accuracy capabilities of the system, and then moving on to real obstacle-free path planning. It has further progressed to more complicated test cases, previously attempted in digital batch testing and digital first-person simulation. The design of the test cases was a collaborative effort involving Tug Masters and a Master Mariner, with close review and continuous refinement with MPA throughout the project,” says Thomas Brightwell, SACA Software Manager, Wärtsilä.

smm-hamburg.com /trailer

the leading international maritime trade fair

**SMM**

53° 33' 47" N, 9° 58' 33" E  
hamburg

**setting a course**  
8-11 sept 2020  
hamburg

more space, more players:  
**MARINE INTERIORS**  
@SMM in hall B8

Hamburg Messe + Congress

linkedin.com/company/smmfair | twitter.com/SMMfair | facebook.com/SMMfair | youtube.com/SMMfair



# ARES Shipyard to build 122 fast patrol boats for Coast Guard



ARES Shipyard has announced that it has commenced the “largest serial production project in shipbuilding” where it will build 122 fast patrol boats programme for the Turkish Coast Guard.

In a press statement, ARES stated that the contract had already started and the project is currently close to the end of design validation, with model tests in the Critical Design Review (CDR) phase being completed successfully. The serial production is scheduled to start in the second quarter of 2020.

#### One boat every week

Utku Alanc, CEO of ARES Shipyard, said: “The project represents

the largest volume of serial production in Turkey’s shipbuilding history and it will certainly go down as a significant achievement on the world’s shipbuilding records. The project is planned to last for five years and it will involve construction and delivery of 122-ARES 35 FPB boats to meet the needs of the Turkish Coast Guard. At the same time, the contract allows for additional vessels which may see us end up building a number of boats twice the current figure. We will deliver six boats every two months according to our production schedule. As such, one boat will be ready to launch every week. This is something only ARES can achieve.”

ARES 35 FPB, the first of which will be commissioned in 2020, will serve in tasks such as combatting irregular migration, search and rescue operations, anti-human trafficking and maritime security missions. To be built according to the Turkish Lloyd’s norms and rules, the boats will carry out operations across all coastal areas of Turkey, from Artvin province in the northeast of Black Sea to Hatay in the southeast of the Mediterranean.

#### About ARES 35 FPB

ARES 35 FPB will be manufactured using vacuum infusion technology from carbon-rein-

forced advanced composites. The outline technical characteristics of the boats are as follows:

- Overall Length: 12 metres
- Width: 3.75 metres
- Draft: 0.80 metres
- Main Propulsion System: 2 x Inboard Diesel Engines and Water Jets
- Maximum Speed: 35 knots
- Range: 160 nautical miles

#### About ARES Shipyard

Having built hundreds of vessels of various sizes, ARES Shipyard lists meeting all needs of navies, governmental and private institutions among its top priorities with its dynamic, young and

ambitious engineering team; customer-focused product solutions and distinguished ILS department dedicated to life cycle support of its products and end users.

ARES has five production facilities with a total enclosed area of 40.000 m<sup>2</sup> in Antalya Free Zone, capable of building steel, aluminum and advanced composite vessels up to 90m in length. While it stands ready and able to develop new vessels along with its key partners, the shipyard classifies its offerings into the categories of patrol boats, naval craft, utility and support vessels, passenger and pleasure craft.



## KEEP YOUR ENGINE RUN UNTIL YOU STOP



**TURKEY OFFICE**  
info@yafdiesel.com.tr  
www.yafdiesel.com.tr

**CHINA OFFICE**  
monica@tmmarineparts.com  
www.yafdiesel.com.tr

**KOREA OFFICE**  
korea@yafdiesel.com.tr  
www.yafdiesel.co.kr





# 'Bunker'de Kalitenin Markası



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

**TÜRKİYE**  
FORTUNE  
**500**

280. Şirketi  
ve  
En verimli  
22. Şirketi  
**CYE PETROL  
TİCARET A.Ş.**

## Gemi yakıt ikmallerinde

2014 yılından bu yana 15,000 fazla ikmâlde, Coriolis Mass Flow Meter kullanan; 2005 yılından beri kesintisiz ve istisnasız MARPOL ANNEX VI bunker ikmâl prosedürü uygulayan; en az 90 gün kalite itiraz garantisi veren, ISO 8217:2017 ürün kalitesi ve daha fazlasını bir arada sunan dünyanın ilk ve tek Bunker Şirketi...







# Sektörün Covid-19 önlem planları neler?

Çin'in Wuhan kentinde başlayarak kısa zamanda tüm dünyaya yayılan ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak nitelendirilen Covid-19 salgını birçok ülkeyi hem sağlık açısından hem de ekonomik

yönden derinden etkiledi. Virüs nedeniyle birçok ülkede çeşitli önlemler alındı/alınıyor. Türkiye olarak her ne kadar salgından diğer ülkelere oranla geç etkilenmiş olsak da ekonomik yansımaları çok öncelerden

yaşanmaya başlamıştı.

Salgının ülkemiz ekonomisine etkisini azaltmak için açıklanan Ekonomik İstikrar Kalkanı paketi ve bankalar tarafından hazırlanan paketler işletmelere nefes aldır

maya çalışırken, sivil toplum kuruluşları tarafından da hem çalışanların sağlığını korumak hem de ekonomik açıdan mümkün olan en az zararı görmek adına çeşitli tedbirler alınıyor.

Tüm dünyayı saran Covid-19 salgınının etkilerini önlemek adına alınan önlem/eylem politikalarını denizcilik sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerine sorduk.

**Cem Seven / Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği**

## 'Ödemelerin mücbir sebep kapsamında ertelenmesini talep ettik'

Başlangıçta, salgının Avrupa'ya sıçramadan Çin ve diğer Uzak Doğu ülkelerinde izole edilebileceği, ana makine, pervane sistemleri ve diğer bu bölgede üretilen ekipmanların tedariklerinde kısa süreli gecikmeler yaşanabileceği öngörülmüş, ancak salgının Avrupa ve diğer kıtalara sıçraması ile sadece tedarik zincirinde değil ama üretilen gemi ve yatların müşterilere tesliminde de büyük sıkıntıların ortaya çıktığı görülmüştür. Ülkemizde de vaka sayısının artması ile beraber tersanelerimiz önlemler almaya baş-

lamışlar, gerek vardiya düzeni, gerekse diğer aktiviteler ile ilgili önleyici faaliyetleri ön planda tutmaya devam etmişlerdir.

Sağlık her şeyden önemlidir; bunun bilinci ile koronavirüsün çalışanlara iş mahallinde sirayet etmemesi için, mutad dezenfeksiyon işlemleri, yemek sürelerinin uzatılarak, çalışanların aralardaki mesafenin artırılması, girişlerde ateş ölçümü, servis araçlarında oturma düzenlerindeki değişimler de dâhil olmak üzere birçok uygulama hayata geçirilmiştir.

Teslim edilecek gemi ve

yatların alıcılarının ağırlıklı olarak Avrupa'da mukim oldukları noktasından hareketle, seyahat kısıtlamaları, teknik kabul yapacak ekspertörlerin ülkemize gelmemeleri nedeni ile teslimlerin vaktinde gerçekleşmediği ve ötelemelerin başladığı aşikârdır.

Teslimde meydana gelen bu ötelemeler, haliyle akla finansman sorununu da getirmektedir. Zira inşa sürecinde teminat mektubu karşılığı alınan iş avanslarının ortalama yüzde 25 seviyesinde olduğunu düşünürsek ve de bu faktöre,

teslimin ileri bir tarihe alınmasını da eklersek, inşa için alınmış olan kredilerin nasıl geri ödeneceği hususu son derece önem arz etmektedir.

Bu bağlamda, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak, mevcut vadesi gelmiş kredi ve taksitlerinin en az 6 ay ötelenmesi talebimizi Türkiye İhracatçıları Meclisi ve de Ticaret Bakanlığımıza iletmiş bulunuyoruz. Bu talebimize ek olarak muhtasar ve KDV konularında da ödemelerin mücbir sebep kapsamında ileri bir tarihe ertelenmesi talebimizi de ayrıca belirttik.



Temennimiz, sağlıklı günlerimize en kısa sürede geri dönmek ve ticaretimizi, ihracatımızı artırmaktır.



Feramuz Aşkın / Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı

# 'Gemi insanların sorunları için kriz masası oluşturulmalı'

Covid-19 virüsünün ilk duyulmaya başlandığı andan itibaren gerek Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası gerekse de Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği olarak süreci takibe aldık. Daha Türkiye'de ilk vaka açıklanmadan önce 11 Mart'taki Yönetim Kurulu Toplantımızı internet üzerinden gerçekleştirdik. 28 Mart'ta yapmayı planladığımız Olağan Genel Kurulumuz Covid-19 salgını sebebiyle

mahkemeye başvurarak ileri bir tarihe ertelettik. Bütün bunları hükümetin yasaklamasından önce gerçekleştirdik. 65 yaş sokağa çıkma yasağından sonra da bu üyelerimizi arayarak kendilerinin ihtiyaçlarını karşılayacağımızı belirttik. Genel Merkez çalışma saatlerini önce 10.00-16.00'ya aldık, daha sonra da evde çalışmaya çevirdik.

Bu süreç salgının yayılma hızına ve süresine bağlı olarak, ekonomik krizden

ekonomik kıyamete kadar gidebilir. Üretim ve çalışma hayatının durması ile birlikte büyük kayıpların olacağı bir sır değildir. Tüm dünyada ekonomisi güçlü olan devletlerin, şirketlerini bu krize feda etmeyeceğini ve koruyacağını açıklarken bizim ülkemizde henüz bu konuda bir destek paketinin açıklanmaması düşündürücüdür. Bu da kısa süre içerisinde gerek küçük işletmeler ve KOBİ'ler gerekse de büyük

sanayi kuruluşları ve turizm sektöründe kapanmalar ve iflasların kaçınılmaz olduğu gerçeği ile yüzleşeceğiz demektir.

Bakanlığımızın bu konuda yapacağı bir tek şey var, o da gemi insanların sorunları için acil bir kriz masası oluşturmasıdır. Şu anda gemide olan ve daha ne kadar kalacağı belli olmayan ve karada izinde olup da ne zaman gemiye gideceği belli olmayan gemi insanları var.



Hakan Genç / TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı

# 'Dış ticaretin kesintiye uğramaması için çalışıyoruz'



Ülkemiz ticaretinin can damarı olan limanlarımız, Covid-19 pandemisi boyunca gereken her türlü önlemleri hassasiyetle alarak çalışmaya devam edecektir. Türkiye'nin dış ticaretine konu olan toplam yüklerin yüzde 85'i limanlarımız üzerinden gerçekleşmektedir. Limanlarımızda elleçlenen ürünler arasında sadece endüstriyel ve sanayi ürünleri değil, ülke olarak bugünleri aşmamızda son derece hayati değeri olan sağlık ve temizlik ürünleri, gıda ve ilaç gibi ulusal önem arz eden ürünler de bulunmaktadır.

Küresel salgının yayılmasıyla birlikte ilk etkilenen kruvaziyer yani yolcu limanlarımız olmuştur. Küresel ölçekte hizmet veren ve Türkiye'deki kruvaziyer limanlarımıza da uğrak yapan uluslararası şirketlerin aldıkları karar sonucunda birçok ülkede olduğu gibi ülkemiz ve sektörümüz açısından son derece önemli olan yolcu limanlarımız geçici olarak kapalı hale gelmiştir. Başta konteyner ve kuru yük elleçleyen limanlarımız olmak üzere sektörümüzün çok büyük bir bölümünü oluşturan

limanlarımız ise her zaman olduğu gibi tüm imkanları dahilinde çalışmaya devam etmektedir. Ancak kısa sürede küresel hale gelen koronavirüs kaynaklı salgın hayatı her yönüyle etkilemektedir. TÜRKLİM yaşanan her türlü zorluğa karşı ülkemizin dış ticaretinin herhangi bir şekilde kesintiye uğramaması ve etkilenmemesi için gerekli tedbirlerin hayata geçirilmesinde üstüne düşenleri yapmaktadır. Salgına karşı ülke olarak topyekün verdiğimiz bu mücadelede ülkemizin ihtiyaç duyduğu temel ürünlerin tedarikinde bir kesinti yaşanmaması için çalışıyoruz.

Başta Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı ve diğer kamu kurum ve kuruluşlarının belirlediği tedbirlere ilave olarak Dünya Denizcilik Örgütü'nün aldığı tedbirler zaman geçirilmeksizin uygulanmaktadır. Buna ilave olarak her türlü risk altında çalışma deneyimi kazanmış olan liman işletmecilerimizin her birinin de hayata geçirdiği "Acil Durum Eylem Planları" ve "Kriz Masaları" süreci koordineli halde ilgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla birlikte yönetmektedir. Limanlarımızın sağlıklı ve güvenli çalışmasını sağlamak, başta çalışanlarımız olmak üzere limanlarımıza hayat veren tüm personelin korunmasına dönük tedbirler en üst seviyede alınmıştır. Limanlarımızda salgına karşı en gelişmiş koruyucu kişisel ekipmanların ve sağlık malzemelerinin kullanımı yanında mümkün olduğunca evden çalışması uygun

olan personelin iletişim ve bilgi teknolojisi altyapıları kurulmuş, çalışma yerlerin-

de koruyucu ve önleyici tüm tedbirler alınmış, alınmaya devam edecektir. Çalışan-

larımızın sağlığı ve varlığı limanlarımız için her şeyin üstündedir.

## Denizleri birlikte aşıyoruz.

2500'e yakın su aracının denizlerde güvenle seyrini garanti altına alan Türk P&I olarak her geçen gün yükselen finansal gücümüzle 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle **dünyanın tüm denizlerinde yanınızdayız.**

**TURKP&I**

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul  
T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



Hüseyin Çınar / Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri

## 'Gemilerimizden gelen sorunları DGM'ye doğrudan iletebiliyoruz'

Koronavirüse ilişkin Birliğimiz bünyesinde bir temas noktası oluşturduk ve tüm üyelerimizi tek tek arayarak ve aynı zamanda web sitemiz üzerinde bulunan "Size Nasıl Yardımcı Olabiliriz?" penceresi ile de 24 saat tüm sektörümüze destek vermeye başladık.

Türk Armatörler Birliği'nin "Mükemmeliyet Merkezi" aynen Sağlık Bakanlığı'nın Bilim Kurulu gibi çalışmaya başladı. Dolayısıyla buraya iletilen tüm bilgiler bu merkezin icra kurulunca değerlendiriliyor ve koronavirüs tedbirleri kapsamında karşılaşılan güçlükler makul anlamda çözümlendirilmeye çalışılıyor.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası ICS tarafından koronavirüs kapsamında oluşturulmuş bir e-room'da yer alarak tüm

ülkelerin uygulamalarını buradan takip ediyoruz ve üyelerimize aktarıyoruz. Bu e-room'dan gerçekten çok iyi bilgilere ulaşabiliyoruz.

Web sitemiz tamamıyla bu konudaki duyurulara yönelik çalışıyor ve tüm sektörümüz buradan aydınlatılıyor.

Ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü ile doğrudan bir temas noktası oluşturulmasını rica ettik, kendileri bu konuda bize destek sağlayabileceklerini söylediler. Şu anda gemilerimizden gelen sorunları doğrudan çözümlenmeye üzere Genel Müdürlüğe iletebiliyoruz.

Şu ana kadar uluslararası birçok kuruluş gemilerde alınması gereken tedbirleri yayımladı ve biz bunları üyelerimize ilettik,

ancak bundan sonraki kısımda eksik kalan detaylar için şu anda bir tavsiye metni hazırlıyoruz, onları şirketlerimize göndereceğiz ve aynı zamanda web sitemizden yayımlayacağız.

Yine şu ana kadar çok farklı bakanlıklar tarafından yayımlanmış olan genelgelerden bir özümleme yapıp bunu da sektörümüze dağıtmayı düşünüyoruz, bu arada karşılaşılan sorunların çözümlenmesine ilişkin sadece Bakanlığımız ile değil, diğer bakanlıklar nezdindeki tüm kamu kurumlarına bizlere ulaştırılan sorunları iletebiliyoruz.

Gemilerimizde şu anda bu konudaki bilinçlendirmenin şirketlerimiz tarafından oldukça iyi ve planlı bir şekilde yapılmasını da ayrıca takdirle karşılıyoruz. Bu çerçevede de özellikle gemi

adamlarımızın psikolojilerini sağlam tutmak anlamında ailelerine destek olmayı da bir borç bilerek, yayımlayacağımız tavsiye metninde şimdilik her şirket bünyesinde bir gemi adamı aile destek noktası kurulmasını öneriyoruz.

Temel gayemiz tüm çalışanlarımızın fiziksel ve ruhsal sağlığını koruyarak onları ve ailelerini koronavirüs tedbirinden uzak tutmaktır.

Eğer Türk sahipli gemilerimiz herhangi bir sorun yaşar ise bu durumda biz sorunlarını çözmek veya en azından ilgili makamlara iletmek konusunda hazırız.

Son bir konu olarak da koronavirüs tedbirlerinden sonra dünya ticaretinin neredeyse tamamı deniz yolu üzerinden yapılmaya başlandı. Dolayısıyla



la sağlık tedbirlerini uygularken ticaretin serbestçe işlemesi konusunun da göz ardı edilmemesi gerektiğinin, tüm kurum ve kuruluşlarca göz önüne alınmasının önemini bir kez daha vurgulamak istiyoruz.



Korer Özbenli / Mersin Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri

## 'Yılın ilk üç ayında navlun artışları yüzde 40'ları buldu'

2019 yılının Aralık ayında Çin'in Wuhan kentinde ortaya çıkan, kısa sürede tüm dünyaya yayılarak Mart ayı itibarıyla Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi olarak ilan edilen Covid-19 enfeksiyonu, bugün itibarıyla 193 ülkede görülmüş, 350 binden fazla insanı enfekte etmiş ve maalesef 15 binden fazla insanın ölümüne neden olmuştur.

Büyük tedirginliğe neden olan salgına yönelik olarak gerek uluslararası kuruluşlar gerekse ülkeler tedbirlerini almaktadır. Ülkemizde ulusal düzeyde alınan önlemlere ek olarak, geniş katılım gerektiren bu mücadeleye elbette iş dünyası da kendi bünyesinde önlemler almaktadır.

Salgının yayılmasını önlemenin her kurumun ve her birimizin sorumluluğu olduğu gerçeğinden hareketle Odamız da gerek çalışanlarının gerekse üyelerinin sağlığını gözetmek amacıyla birtakım önlemler almıştır. Bu süreçte gereksiz seyahatlerden mümkün olduğunca kaçınılmış, kabalık toplantılar ve etkinlikler ertelenmiş, bu çerçevede Mart ayı içerisinde verilmesi planlanan Gemi

Acenteliği Yenileme Eğitimleri ileri tarihlere ertelenmiştir. Yine Mart ayında gerçekleştirilmesi planlanan ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi Belge Yenileme Denetimi talebimiz doğrultusunda ertelenmiştir. Çatı kuruluşumuz TOBB'un tavsiyeleri dikkate alınarak Meclis ve Meslek Komitesi toplantılarımız ve Meclis Üyeleri Bilgilendirme Seminerlerimiz tedbir amaçlı olarak ertelenmiştir. Yönetim Kurulu toplantılarımız ise video konferans yöntemiyle gerçekleştirilmektedir.

Covid-19 enfeksiyonunun dilendirilmeye başladığı dönemden yani sürecin başından beri hizmet binamızda hijyen konusunda önlemler alınmıştır. Çalışanlarımızın ve üyelerimizin kullanımına yönelik olarak çalışma alanlarına ve lavabolara dezenfektanlar yerleştirilmiştir. Hizmet binamız düzenli olarak yapılan genel temizliğe ek olarak periyodik aralıklarla da dezenfekte edilmektedir.

Ödemelerini nakit olarak elden yapan üyelerimiz, kişisel temasları en aza indirmek üzere işlemlerini bankalar aracılığıyla

yapmaya yönlendirilmiştir.

Son olarak, Cumhurbaşkanlığı'nın İdari İzin Genelgesi'ne istinaden, zorunlu hizmetlerin yürütülmesi için asgari seviyede personel bulundurulması şartıyla, çalışanlarımızın dönüşümlü ve çalışma şekli uzaktan çalışmaya uygun olan birim ve personelin uzaktan çalışması sağlanmıştır.

Yakın geçmişte ABD ve Çin arasındaki ticaret savaşı nedeniyle daralan dünya ekonomisi bugün tüm dünyaya yayılan Covid-19 tehdidi ile karşı karşıyadır. Covid-19 pandemisinin ardından başta Çin olmak üzere virüsten etkilenen tüm ülkelerde milyonlarca insanın karantina koşullarında yaşaması üretim ve nakliye süreçlerini olumsuz etkilemiştir. Dünya genelinde ciddi bir sağlık sorununa dönüşen bu salgın bugün itibarıyla küresel ekonomi için de önemli bir tehdit oluşturmaktadır.

Dünya ekonomisinin yüzde 16'sını kontrol eden, kritik hammaddelerin ticaretinde önemli bir aktör olan Çin'in üretimini yavaşlaması pek çok ülkenin ekonomisini yavaşlatacak

ve olumsuz yönde etkileyecektir. Salgının küresel ekonomiye etkisinin 1,1 trilyon dolar olacağı tahmin edilmekle birlikte dünya ekonomisindeki ekonomik durgunluğun 2008'den bile daha derin olabileceği dile getirilen görüşler arasındadır.

Covid-19 pandemisinin tüm ülkeler için sosyal ve ekonomik etkileri olacaktır ve elbette Türkiye'nin dünya ekonomisine yansıyan bu etkilerin çok uzağında kalması beklenemez. Salgın nedeniyle ülkemizin 17 ülke ile sınırları kapatılmıştır. Denizcilik, lojistik ve turizm sektörleri başta olmak üzere pek çok sektörün yaşanan süreçten olumsuz etkilendiği görülmektedir. Denizcilikte, bu yılın başı itibarıyla düşük sülfürlü yakıt uygulaması nedeniyle zaten artmış olan taşıma maliyetleri koronavirüs etkisi ile daha da artmış ve yılın ilk üç ayı itibarıyla navlun artışları yüzde 40'ları bulmuştur. Ne yazık ki bu durumun ihracatımız üzerinde de olumsuz etkisinin olacağı değerlendirilmektedir.

Bilindiği gibi koronavirüsün ülkemiz ekonomisine etkileri



ni azaltmak için 100 milyarlık destek paketi açıklanmıştır. Bu kapsamda alınan tedbirlerin birçoğunun olumlu olduğunu söylemekle birlikte olası ekonomik durgunluğun ardından gelebilecek işsizlik konusu başta olmak üzere ilave tedbirlerin alınması gerektiği düşünülmektedir.

Yaşadığımız süreçte şirketlerin personel çıkarmalarının önüne geçecek, zorluk yaşayan işletmelerin krediye ulaşmaları kolaylaştırılacak, sosyal izolasyon sürecinde çalışmayan işletmeler için destekleri de içeren genişletilmiş bir paketin yararlı olacağı değerlendirilmektedir.



# Marshall Adaları: Covid-19 önlemleri denizcileri olumsuz etkiliyor

Gemilere kolay bayrak hizmeti veren Marshall Adaları Cumhuriyeti (RMI) yaptığı duyuruda, ülkeleri Covid-19 sebebiyle denizcileri tanımaya ve korumaya davet etti. RMI, kriz dönemlerinde gıda, ev ihtiyaçları, yakıt, ilaç ve kritik ekipmanların tedariğinde denizcilerin önemli rol oynadıklarına dikkat çekti.

Yayımladığı açıklamada, Covid-19'a yakalanmamak adına önlemler alındığını ve karantinalar uygulandığını belirten RMI, buna karşın küresel nakliyeciyi taşıyan denizcilere çok az dikkat edildiğini vurguladı.

Birçok ülkede Covid-19'un yayılmasını kontrol altına almak amacıyla mürettebat değişikliklerine ve seyahat kısıtlamalarına gidildiğini söyleyen RMI, bu durumun mürettebatın ailelerine ve ülkelerine dönüşünü engellediğini ve duygusal stresi çoğalttığına yönelik şikâ-

yetler aldıklarını açıkladı. Ayrıca çalışma şekilleri nedeniyle ailelerinden aylarca uzak kalan denizcilerin salgın nedeniyle aynı kalma sürelerinin daha da arttığı belirtildi. Denizcilik endüstrisinin denizcilerin iş sözleşmelerini zorunlu olarak uzatmak durumunda kaldığını, önlemlerin denizcilerin adil

muamele görmesini ve haklarını etkileyebileceğini belirten RMI ayrıca işleyen mevcut ticaretin de bozulabileceğine dikkat çekti. Gemilerin tehlikeli ortamının Covid-19 önlemlerinin getirdiği stres ile birleşmesinin güvenlik riskini artıracığını, bu nedenle de denizcilerin sağlığının ve güvenliğinin birinci önce-

lik olması gerektiğini belirten RMI, aksi takdirde sevkiyatın sürekliliğinin ve temel ihtiyaçların karşılanmasının sektöre uğrayacağı konusunda sektörü uyardı.

RMI, kendi sicillerine kayıtlı gemiadamlarının belirlenen bir gemiye binmelerine ve sözleşmelerinin sonunda geri gönde-

rimelerine yönelik çalışmalarında bulunacağını sözünü verdi. RMI Sicili olarak, IMO Genel Sekreteri tarafından yayımlanan Circular Letter No. 4224'ün yanı sıra, Birleşik Krallık Hükümeti tarafından denizcileri anahtar taşımacılık işçisi olarak belirleyen durumu tamamen onayladıklarının da altını çizdi.



## YÜK TAŞIMA ESNEKLİĞİ İLE LİMANLARI FETHEDİN!

### Maksimum Kargo Esnekliği

Tankguard Flexline, Flexforce teknolojisi sayesinde, agresif kargolar da dahil olmak üzere geminizde farklı sınıf yüklerin taşınabilirliğini sağlar:

Kargo çeşitliliği, minimum havalandırma süresi ve agresif kargolardan sonra kolay kargo değişikliği. Sonuç?

Kapasiteden bağımsız taşıma esnekliğiyle gemileriniz için tam bir kazanım!

**Kargo çeşitliliği için doğru seçim : Tanguard Flexline**

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



**Tankguard** | FLEXLINE

### Wärtsilä, amonyak yakıt denemelerine başladı

Teknoloji grubu Wärtsilä, yakıt olarak kullanmak için amonyak üzerinde yanma denemelerine başladı.

Amonyakın, özelliklerini daha iyi anlamak için yanma araştırma ünitesine enjekte edildiğini duyuran Wärtsilä, ilk sonuçlara göre hem çift yakıtlı hem de kıvılcımla ateşlenen gaz motorlarında testlere devam edileceğini belirtti. Saha denemelerine ise 2022 yılında armatörler ve potansiyel enerji müşterileri ile başlanacağı söylendi.

IMO'nun 2050 yılına kadar sera gazı salınımını nakliyeden en az yüzde 50 oranında azaltma hedefinin nasıl yerine getirileceği araştırılırken, amonyak bu konuda en çok umut veren yakıt olarak dikkat çekiyor. Karbonsuz bir yakıt olan amonyak, yüzde 100 yenilenebilir enerji sistemleri için optimum yollar geliştiren enerji sektörü açısından oldukça önemli. Bugün fosil yakıtlardan üretilen amonyak, gelecekte yenilenebilir kaynaklardan elektrik kullanılarak üretilbileceği zaman sera gazı salınımını ortadan kaldıracak.



# Sebepsiz zenginleşme, niteliği, koşulları ve zamanaşımı



**POLEGAL Hukuk Bürosu'ndan Avukat Atiye İstanbullu Pehlivan, sebepsiz zenginleşme yani haklı bir sebep olmaksızın bir başkasının malvarlığından veya emeğinden zenginleşme durumunu ve hukuki boyutlarını MarineDeal News okuyucuları için kaleme aldı**



Av. Atiye İstanbullu Pehlivan

konusu olacak ve bu durumda fakirleşen tarafa iade mükellefiyeti doğacaktır<sup>2</sup>.

İlaveten, fakirleşme<sup>3</sup> ile zenginleşme arasında da illiyet bağı, nedensellik ilişkisi bulunmalıdır; bir başka anlatımla, fakirleşmenin sebebi, diğer tarafın haksız olarak zenginleşmesi olmalıdır.

**"Borçlanılmamış Edimin İfası"** kenar başlıklı, **BK md. 78/1** hükmüne göre, "borçlanmadığı edimi" kendi isteğiyle yerine getiren kimse, bunu ancak kendisini borçlu sanarak yerine getirdiğini ispat ederse geri isteyebilir.

Söz konusu hükme göre, borç olmayan şeyin ödenmesi halinde sebepsiz zenginleşmeye dayalı olarak talepte bulunulabilmesi için de esasında borçlanılmamış olması, kendisinin borçlu sanılması ve borç olmadığı halde borcun ifa edilmesi maksadıyla hareket edilmiş olması gerekir. Bu durumda ispat yükümlülüğü fakirleşen tarafa düşmektedir.

**BK md. 78/II** hükmüne göre ise, zamanaşımına uğramış bir borcun ifasından veya ahlaki bir ödevin yerine getirilmiş olmasından kaynaklanan zenginleşmeler geri istenemez (örneğin eşler arasında, ana - baba ve çocuk arasında yapılan yardımlar, ahlaki ödevlere misal olarak verilebilir). Bu hususta, borç olmadığı hâlde ödenmiş olan edimin geri istenmesine ilişkin diğer kanun hükümleri saklıdır.

Bu hükme göre de kanunlarla

hüküm altına alınmış zamanaşımı sürelerine ilişkin itiraz hakkını kullanmaksızın alacaklısına ödemede bulunan kimse, hataen ödeme yaptığını ve aslında borcun zamanaşımına uğradığını ileri sürerek ifa ettiği borcun iadesini talep edemeyecektir.

**"Geri Vermenin Kapsamı / Zenginleşenin Yükümlülüğü"** kenar başlıklı **md. 79** hükmüne göre ise, "sebepsiz zenginleşen, zenginleşmenin geri istenmesi sırasında elinden çıkmış olduğunu ispat ettiği kısmın dışında kalanı geri vermekle yükümlüdür. Zenginleşen, zenginleşmeyi iyi niyetli olmaksızın elden çıkarmışsa veya elden çıkarırken ileride geri vermek zorunda kalabileceğini hesaba katması gerekiyorsa, zenginleşmenin tamamını geri vermekle yükümlüdür.

Söz konusu maddede esasında, zenginleşenin, tamamıyla **iyi niyetli** veya **kötü niyetli** oluşuna göre, geri vermenin kapsamının değişeceği hüküm altına alınmıştır. Zenginleşen iyi niyetli ise zenginleşmenin geri istenmesi sırasında elinden çıkmış olduğunu ispat ettiği kısım dışında kalanı geri vermekle yükümlüdür. Örneğin, cari hesap ilişkisi olan tacirlerden biri borçlu olduğu düşüncesiyle karşı tarafa hataen 10 bin TL fazla ön ödeme yaparsa, sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre bunun iadesini talep ettiği vakit, zenginleşen tarafın elinden bu 10 bin TL'nin 7,500 TL'lik kısmının çıkmış olduğu faraziyesinde, zenginleşen tarafın "iade yükümlülüğü kapsamındaki rakamsal sorumluluğu", onun iyi niyetine göre belirlenecektir.

**"Zamanaşımı"** kenar başlıklı **md. 82** hükmüne göre de sebepsiz zenginleşmeden doğan istem hakkı, hak sahibinin geri isteme hakkı olduğunu öğrendiği tarihten başlayarak **iki yılın** ve her hâlde zenginleşmenin gerçekleştiği tarihten başlayarak **on yılın** geçmesiyle zamanaşımına uğrar. İki yıllık zamanaşımı süresinin

başlayabilmesi için zarar görenin, dava açmayı mümkün kılacak unsurları bilmesi ve sebepsiz zenginleşen kimseyi öğrenmesi gerekir. Söz konusu unsurların bilinmemesi ve sebepsiz zenginleşenin kim olduğunun öğrenilememesi durumunda, malvarlığı çoğaldığı andan itibaren geri isteme hakkı doğacak ve on yıllık zamanaşımı işlemeye başlayacaktır. Hukuki sebebin gerçekleşmesine dayanan sebepsiz zenginleşmelerde iade talebi hakkı, sebebin gerçekleşmeyeceği veya gerçekleşmesinin mümkün olmadığı kesin olarak anlaşılmasından; hukuki sebebin ortadan kalkması halinde ise geri isteme hakkının sonrasında geri isteme hakkının sonrasındaki on yılın sonunda zamanaşımına uğrayacaktır.

Sebepsiz zenginleşme davaları, alacak hakkına dayanan, kişisel nitelikte davalardır. Başka bir deyişle, geri isteme hakkının mülkiyet hakkına dayanmaması sebebiyle bu davalar aynı nitelikte değildirler; örneğin gemiyi takip eder niteliği bulunmamaktadır. Şahsi niteliği haiz olması sebebiyle de sadece sebepsiz zenginleşme nedeniyle geri verme borcu altında bulunan kişiye ve ölümü halinde mirasçılara karşı açılabilir. Üçüncü kişilere karşı sebepsiz zenginleşme davası açılmaz. İflas durumunda ise, iflas masasına karşı dava ikame yönlendirilecektir.

Sebepsiz zenginleşme davaları uygulamada, borcun niteliğinin tespiti, özellikle taleplerin doğru hukuki zemine oturtulması, ispat yükünün hangi tarafa düştüğünün belirlenebilmesi ve zamanaşımı sürelerinin tespiti açısından önem arz etmektedir.

<sup>1</sup> Eski BK döneminde sebepsiz zenginleşme, "haksız bir fiil ile mal iktisabından doğan borçlar" olarak uygulanmış ve tanımlanmışsa da haksız fiilden kaynaklanmadığından 6098 sayılı BK ile "sebepsiz zenginleşmeden doğan

borç ilişkileri" olarak nitelendirilmekle tamamen müstakil ve doğru bir tanıma kavuşmuştur.

<sup>2</sup> Örnek olarak; Yargıtay 11. HD'nin 28.06.2007 tarihli, 2007/7047 E., 2007/9925 K. sayılı karar verilebilir; söz konusu davada: "Davacı vekili, asıl ve birleşen davada, müvekkili şirket ile davalı şirketin müvekkiline ait iki geminin işletmeciliği/acenteciliğinin yapılması hususunda anlaşılardan, sözleşmeye göre tüm giderlerin müvekkilince karşılanacağı, buna karşılık müvekkilince işletme bedeli/acente ücretinin ödeneceğinin kararlaştırıldığı, ancak davalının 8,000 Amerikan Dolan bedelli işletme ücretini mükerrer olarak bildirdiği, ayrıca 05.11.1999 ile Kasım 2001 tarihleri arasında Şirket Yönetim Kurulu karar aksine işletme ücreti olarak fazladan 23,830 Amerikan Dolan ödeme yapıldığı, bunun yanında davalı tarafça düzenlenen 68 adet faturaya karşılık yapılan 46,000 Amerikan Dolan ödemenin dayanağı olan faturaların gerçek olmadığı ve yine 73,153 Amerikan Dolan ödemenin de ilgili geminin satılmasından sonra düzenlenen faturalara dayalı olduğu için toplam 146,983 Amerikan Dolan ödemenin haksız olarak tahsil edildiğini ileri sürerek, anılan meblağın temerrüt faiziyle davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, davanın zamanaşımına uğradığını, taraflar arasında iddia edildiği gibi bir anlaşma bulunmadığını ve geminin satılmasından sonra düzenlenmiş bir fatura söz konusu olmadığını savunarak, davanın reddini istemiştir. Mahkemece; iddia, savunma, toplanan deliller ve bilirkişi raporuna göre, tarafların ticari defterlerinde bir alacak ya da borç bulunmadığı, davalının sadakat borcuna aykırı davrandığı hususunda bulguya rastlanmadığı, sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre ise yalnızca 8,000 Amerikan Dolan'ın hataen ödendiği için istenebileceği gerekçesiyle, asıl davanın kısmen kabulüne, anılan meblağın dava tarihinden itibaren temerrüt faiziyle davalıdan tahsiline, birleşen davanın ise ispatlanmadığı gerekçesiyle reddine karar verilmiştir." Kararın geri kalan bölümü ve bozma gerekçeleri için bkz. www.kazanci.com

<sup>3</sup> Fakirleşme, bir başkasının "malvarlığında veya emeğinde azalma" olarak nitelendirilebilmektedir.





# FERSAH

KARINAYA MONTELI  
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

**aselsan**



ASELSAN Türk Silahlı Kuvvetleri'nin Güçlendirme Vakti'nin bir kuruluşudur.





## Serter Tuçaltan

# Her iki güç de Terör Örgütü'nden istifade isteğinde

**İdlib'de her geçen gün biraz daha karmaşık bir hâl alan gelişmeler 5 Mart 2020 tarihli Moskova Anlaşması ile belirsiz bir süre için ertelendi**

Moskova Anlaşması, Bölge'deki stratejik önemi haiz karayollarının statülerine açıklık kazandırırken, İdlib Bölgesi'nin yaklaşık yarısının Suriye Ordusu'nun kontrolü altına girmesini sağlıyor. Anlaşma aynı zamanda Türkiye'ye, Bölge'de desteklediği grupları şu an için tutabileceği bir alan bırakıyor.

İdlib'deki anlaşmazlığın görünür sebebi; Rusya'nın Suriye Ordusu ile birlikte hareket ederek Bölge'den almak istediği silahlı grupların bir kısmının Türkiye'deki siyasi otorite tarafından Bölge'de kalıcı hale getirilmek istenmesi.

Soçi Mutabakatı kapsamında Bölge'de ılımlı muhalifler ile teröristleri ayrıştırma yükümlülüğü Türkiye'de. Benzer şekilde Moskova Anlaşması'nda da taraflar BM Terör Örgütleri Listesi'ndeki yapıların ortadan kaldırılması yönündeki kararlılıklarını vurgulamış durumda.

### Rusya'nın tutumu

Rusya neredeyse 2019 başlarından beri zaman zaman Türkiye'nin bu yükümlülüğünü yerine getirmediğini söylüyor. Konunun Rusya tarafından zamana yayılmasının birkaç nedeni var:

- Suriye'ye uluslararası hukuk bağlamında meşru ve kalıcı, askeri anlamda ise kuvvetli şekilde yerleşme ihtiyacı.
- Türkiye'yi ABD ve NATO'dan uzaklaştırmak istemesi. Bu nedenle Türkiye'nin Soçi Mutabakatı kapsamındaki yükümlülüklerinden bahsetse de buna ilişkin konuları beklemeye almayı tercih etmesi.
- Türk Akımı Projesi'ni hayata geçire-

me ihtiyacı. Avrupa'ya sevk edeceği gazın Ukrayna'dan bağımsız olarak ayrı bir rotadan gönderilmesi suretiyle geçiş anlamında Ukrayna'ya olan bağımlılığın azaltılması, Avrupa doğal gaz pazarına erişimin artırılması.

- Türk enerji sektörü içindeki payının artırılması. Bu anlamda nükleer enerji anlaşma sürecinin tamamlanması.

- S-400 satış sürecinin tamamlanması. Böylelikle bir taraftan Türkiye ile Rusya arasında askeri bir bağ kurulmasını temin ederken diğer taraftan Rusya ekonomisine girdi sağlanması. Aynı zamanda bu konu ile Türkiye-ABD ve Türkiye-NATO ilişkilerinin yıpratılması.

- PKK/YPG/SDG/PYD (Terör Örgütü) üzerindeki ABD hegemonyasının kırılması, Terör Örgütü üzerinde kontrol sağlanması.

Rusya konuyu zamana yaymasına neden olan gerekçelerine ait hedeflerini büyük ölçüde hayata geçirmiş durumda. Yalnızca Terör Örgütü'nü kontrol hedefinde arzu ettiği ilerlemeyi sağlayabilmiş değil. Ancak burada da Terör Örgütü ve ABD arasında bir ayrım yarattığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Bu durum uzun vadede Rusya'yı Suriye meselesinde kolaylıkla geri adım atmayacağı bir noktaya getiriyor. Yani Moskova Anlaşması bir; ara çözüm, sorunun ötelenmesi.

### Türkiye'de siyasi otoritenin bakışı

Bu süre içinde Türkiye'de siyasi otoritenin başlangıç olarak Suriye sınırı boyunca yaklaşık 30 km derinlikte bir güvenli bölge tesis etme konusuna yoğunlaştığına, güvenli bölge içinde yerleşim birimlerinin kurulmasına, bölgesel meclislerini de içeren bir idari yapılanmaya gidilmesine, bu idari yapıların başına bir yönetici atanmasına, Bölge içinde yerel halka dayanan bir güvenlik gücü oluşturulmasına odaklandığını görüyoruz.

Güvenli bölgenin tesisi maksadıyla

icra edilen askeri faaliyetlerin, ABD ve Rusya tarafından verilen teminatlara istinaden durdurulmasını takiben, siyasi otoritenin tüm dikkatinin İdlib Bölgesi'nde desteklediği grupların varlığını güvenli şekilde idame ettirmesine çevrildiğini söylemek mümkün.

Bu vaziyet ise Suriye ve Irak kuzeyinde asıl tehdit olan Terör Örgütü'nün Fırat'ın doğusundaki ve Irak kuzeyindeki varlığını her geçen gün daha meşru bir zemine çekiyor.

### ABD ile yakınlaşma yaklaşımı

Öte yandan gerek iç siyasi gelişmeler gerekse İdlib'de oluşan durum kapsamında siyasi otoritenin ABD ile yakınlaşma yaklaşımı da dikkat çekici. Bir süredir terör örgütü PKK/PYD/YPG/SDG'ye ABD tarafından verilen destek ve Rusya-Türkiye ilişkileri bağlamında gergin olan ABD-Türkiye ilişkilerindeki bu ısınmanın ABD tarafından da istendiği açık.

Türkiye'ye mühimmat desteği sağlanabileceği, Esad'ın artık iktidarda kalamayacağı, HTŞ'nin terör örgütleri listesinden çıkarılabileceği açıklamaları bu durumun göstergesi. Ancak ABD'nin tavrı bu yakınlaşmayı aşama aşama gerçekleştirerek her adımda Türkiye'den bazı tavizler almak yönünde. Bu taviz alanları ise oldukça ciddi.

Irak ve Suriye'nin kuzeyinde bir Kürt Devleti oluşturulmasını kolaylaştıracak, Doğu Akdeniz'de deniz yetki alanlarının sınırlandırılması ve Kıbrıs konusunda GKRY ve Yunanistan'ın, Ege'de Yunanistan'ın yaklaşım ve tezlerine katkı sağlayacak, Rusya'ya karşı Karadeniz'deki NATO ve ABD varlığının artırılmasına ve yeni bir istikrarsızlık alanı yaratılmasına yönelik adımların atılması, ABD'nin S-400 meselesi ardından masaya koyacağı ilk konular.

Bunun daha ötesinde Bölge'deki Rus etkinliğinin kırılması için Türkiye ve Suriye arasındaki açık bir savaş, ABD çıkarlarına uygun bir senaryo. Ayrıca ABD ile bu Bölge'deki iyi ilişkilerin sürdürülmesinin Bölge'deki terör

örgütü varlığı ve bu varlığın kuvvetlenmesi açısından da sonuçları olacak.

### Siğınmacılar

Suriye'deki iç karışıklıkların başlamasından bu yana uygulanan açık kapı politikası ile ülkemize kabul edilen siğınmacıların mevcut ve bundan sonraki durumları ile konunun AB ile ilişkilere etkisi ise ayrı bir gündem konusu.

Moskova Anlaşması ardından İdlib konusu süratli bir şekilde gündemden düştü ve Avrupa'ya geçmek isteyen siğınmacıların durumu ön plana çıktı. Avrupa Birliği ile 2016 yılında Geri Kabul Anlaşması imzalanması, 2019 yılında bu Anlaşma'nın askıya alınması, siğınmacıların bir kısmına vatandaşlık hakkının verilmesi, siğınmacıların ülkemizde kalmalarına karşılık AB'den belli oranda nakdi destek alınması, daha da alınması gerektiği ifadeleri, çeşitli vesilelerle siğınmacıların Avrupa'ya geçişlerinin serbest bırakılacağına dair resmi demeçler ve nihayetinde İdlib Krizi ardından sınırların açıldığı ve geçişlerin serbest bırakıldığı açıklamaları, deniz veya karadan Yunanistan'a geçmek isteyen siğınmacıların durumu ile son dönemde denizde ve karada ortaya çıkan görüntüler dikkat çeken aşamalar.

Konu insani yönünün dışında; Avrupa bağlamında pek çok siyasetçi için iktidarın kaybedilmesine dahi yol açabilecek nitelikteki bir kriz. Bu anlamda AB'nin kısa vadede vereceği bir takım tavizlerle siğınmacıların Türkiye'de tutulmasına yönelik gayret göstermesi mümkün. Ancak başlangıçta başarı olarak görünebilecek bu durum asimetric gerekçelerle uzun vadede sürdürülebilir olması çok olası değil. Öte yandan denizden yapılan geçişlerin engellenmesine yönelik AB faaliyetlerinin; Ege'de karasularının sınırlandırılması ve genişliği, hava sahasının genişliği ve uçuş malumat bölgesi, aidiyeti anlaş-

malarla Yunanistan'a devredilmemiş ada, adacık ve kayalıklar ile gayri askeri statüdeki adaların askerleştirilmesine yönelik tezleri bakımından Yunanistan tarafından istismar edilmesi ve bu durumun çok taraflı gerilimlere yol açması riski de yüksek.

Siğınmacılar konusunun insani boyutu ise üzerinde hassasiyetle durulması gereken bir diğer konu. Kısa bir süre sonra siğınmacıların Avrupa'ya kabul edilmediğinin bu anlamda kara ve deniz sınırlarında karşılaştıkları davranışların unutulması ve Türkiye aleyhine bir kampanya başlatılması ihtimâl dahilinde.

Avrupa basınında Türkiye'nin siğınmacılar konusundaki yaklaşımına yönelik yorumlar ise Türkiye'deki siyasi otoritenin daha ziyade konunun maddi boyutuna odaklandığı ve siğınmacıların bir araç olarak kullanıldığı yönünde.

Tüm bu gelişmeler siğınmacılar konusunun masaya getirilişi ve getiriliş şeklinin ivedi bir şekilde yeniden değerlendirilmesi ihtiyacını ortaya çıkarıyor.

### Sonuç

Sonuç olarak dış siyasette atılan her adım sahayı, sahada atılan her adım müzakere masasını, müzakere masasında atılan her adım da yeniden sahayı etkiliyor.

Şubat ayında harekât alanında unsurlarımıza yöneltilen saldırıları, bu maksatla kullanılan saldırı araçlarını ve bu saldırılarla verilmek istenen mesajları da bu gözle değerlendirmek gerekiyor.

Moskova Anlaşması ile yavaşlamış, Koronavirüs tehdidi ile gündemin arka sıralarına gitmiş olsa da Suriye meselesi ve siğınmacılara ilişkin durum devam ediyor.

Üstelik daha Suriye'nin kuzeyi ve doğusundaki terörist unsurlara yönelik bir adım da atılmış değil. Bu Terör Örgütü'nün hem ABD hem de Rusya tarafından korunacağı açık. Çünkü her iki güç de bu Terör Örgütü'nden istifade etmek istiyor.

Mevcut durumda Terör Örgütü'nün Suriye ve Irak kuzeyinde Türkiye için daha büyük bir tehdit olduğu düşünüldüğünde Suriye'nin kuzeyine yönelik politikanın buna göre şekillendirilmesi, ayrıca konunun Doğu Akdeniz ve Kıbrıs ile yakın irtibatının hatırdan hiç çıkarılmaması bir şart.

## YAKAMOS 2020 YENİ NESİL KARINAYA MONTELİ SONAR SİSTEMİ

Geliştirilmiş Yetenekler, Yenilikçi Teknoloji

**METEKSAN**  
SAVUNMA

meteksan.com | [f](#) [t](#) [i](#) [n](#) [@](#)



**ARES**  
SHIPYARD

“  
**SECURITY  
SHIELD  
OF THE  
COASTS**  
”



**ARES 35 FPB**



# Denizcilerin Tuzla'daki tarihi karantina merkezi

Osmanlı döneminde "Tahaffuzhane" adı verilen karantina merkezlerinin en bilinenlerinden Tuzla Tahaffuzhanesi, bugün İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin de içinde yer aldığı liman bölgesinde bulunuyor.

Yapımını Fransızların üstlendiği tahaffuzhane 1892 yılında tamamlanarak; veba, kolera gibi dönemin küresel salgınlara karşı verdiği kapsamlı hastane hizmetiyle öne çıkıyor.

Yeni Koronavirüs salgını karantina uygulamalarını da gündeme taşıdı. Dünyanın çeşitli dönemlerinde yapılan karantina uygulamalarının Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk dönemlerinde bilinen ilk örnekleri ise Tuzla ve Urla'da bulunuyor. Tahaffuzhane ismiyle anılan bu merkezlerden "Tuzla Tahaffuzhanesi", İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi'nin bulunduğu Tuzla liman bölgesinde yer alıyor.

## Mücadele yıllarında kullanıldı

Tuzla Tahaffuzhanesi hakkında



bilgi veren İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Öğr. Gör. Dr. Sinan Çakır, 19'uncu yüzyılda bütün dünyayı etkileyen kolera, veba, tifo, tifüs, çiçek, sanhumma, lekeli humma gibi salgın hastalıkların yayılmasını önlemek için Osmanlı Dönemi'nde İstanbul Tuzla'da ve İzmir Urla'da karantina işlevi görecekti iki tahaffuzhane (Karantina merkezi) kurulduğunu söyledi. Tuzla Tahaffuzhanesi'nin, 1892 yılın-



da tamamlanarak hizmete girdiğini belirten Dr. Çakır, "Tuzla Yerleşkemiz tarihi bir geçmişe sahip. Tuzla Tahaffuzhanesi Yunanistan'dan ve Bulgaristan'dan göç eden vatandaşlarımızın ilk ayak bastığı yer olmuş. Lozan mübadillerinin değişim karar neticesinde gelen vatandaşlarımızın sağlık sorunları burada çözülmüş ve sağlıklı olanlar buradan Anadolu'ya yerleştirilmiş," dedi.

## Hastane gibi hizmet verdi

İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin bulunduğu Tuzla liman bölgesinin, 1890'dan 1935'e kadar tahaffuzhane olarak hizmet verdiğini hatırlatan Dr. Çakır, o dönemde, en korkulan salgınlara yol açan veba ve kolera gibi hastalıkları taşıdığından şüphelenilen gemilerin yolcu ve mürettebatlarının, karaya ayak basmadan önce tahaffuzhanelerde muayene edilip, dönemin uygulaması gereği topluca ilaçlandıklarını belirtti.

Salgın hastalık belirtisi gösteren, karayoluyla ya da deniz yoluyla gelen

insanların önce tahaffuzhaneye getirilerek doktor kontrolünde, kıyafetleri de dahil olmak üzere, komple dezenfekte edildiğini belirten Dr. Çakır, "Sadece hastalık belirtisi göstermeyenlerin İstanbul'a giriş yapmasına izin veriliyordu. Eğer hastalık belirtisi söz konusu ise 14 gün karantina süresi sonunda, hastalığın görülmemesi ya da geçmesi durumunda tekrar İstanbul'a giriş yapmalarına izin veriliyordu. Bu bölge o dönem, hastane gibi işlev gören merkezlerden biri olarak tarihe geçti," dedi.

## Fransızlar tarafından yapıldı

Dönemin en modern teçhizatlarıyla donatılan Tuzla Tahaffuzhanesi'ni Fransızların yaptığını dile getiren Dr. Sinan Çakır tesisin yapı olarak son derece aktif bir şekilde kullanıldığını belirterek, dönemin ilk çamaşır makinelerinin Tuzla Tahaffuzhanesi'nde kullanıldığını ve gelenlerin kıyafetlerinin, dezenfekte edilmek amacıyla yıkandığını, kişisel temizlik için banyo bölümünün de bulunduğunu belirtti.

Tuzla'daki binada, 130 yıllık geçmişi bulunan İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne ilişkin belge, fotoğraf ve eşyalar da sergileniyor.

# TAMAY



**WOODWARD**

Authorized Independent Service



**SCHALLER  
AUTOMATION**

Authorized Service & Sales Partner

**The Only Address in Governor & Oil Mist Detector Services**

24-Hour Technical Support | Workshop & Field Service | Genuine Spare Parts

**TAMAY SHIPPING & ENGINEERING SERVICES INC.**

Evliya Çelebi Mh. Genç Osman Cd. Tuzla Gemiciler Sanayi Sitesi A Blok No:21  
34944 Tuzla-İstanbul-Turkey T: +90 216 446 83 38 F: +90 216 446 83 40

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

## Posidonia 2020 için yeni tarih

**Posidonia 2020** Ποσειδώνια  
The International Shipping Exhibition  
26-30 October 2020

Uluslararası denizcilik fuan Posidonia 2020, yeni tip korona virüs (Covid-19) tedbirleri kapsamında 26-30 Ekim tarihlerine ertelendi.

Posidonia 2020 Basın Ofisi tarafından yapılan açıklamada, "COVID-19 salgını sebebiyle karşımıza çıkan zorluklar ve aynı zamanda Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Yunan Hükümeti'nin

yönergeleri kapsamında, katılımcılarımızın ve ziyaretçilerin sağlık ve refahını koruma ihtiyacını gözetererek 1 ila 5 Haziran 2020'de düzenlenmesi planlanan Posidonia 2020'yi ve Posidonia spor etkinliklerini 26-30 Ekim 2020 tarihinde Atina Metropolitan Expo'da düzenlemek üzere erteleme kararı aldık," ifadeleri kullanıldı.

## İstanbul'un su kaynakları yaza hazır mı?

İstanbul'da bu kış yağışın yetersiz olması, son 6 yılın en düşük baraj doluluk oranı ortaya çıkardı.

Geçtiğimiz kış 50 yıllık yağış ortalamasının yani 738,50 mm'nin altında yağış alan İstanbul'da, İSKİ verilerine göre geçen sene aynı dönemde yüzde 94,14 doluluk oranına sahip barajların bu sene yüzde 64,05'i dolu.

Mevsim normallerinin üzerinde seyreden sıcaklıkların önümüzdeki dönemde daha da artacağını belirten uzmanlar, yaz aylarında su sıkıntısı çekilmemesi adına özellikle el yıkama işlemlerinde suyun idareli kullanılması gerektiğini belirtiyorlar. Özellikle Covid-19 önlemleri kapsamında önerilen 20 saniyelik el sabunlama işlemi, yaklaşık 2 litrelik bir israf

oluşmasına neden oluyor.

Önümüzdeki yaz su sıkıntısı yaşanmaması adına İSKİ tarafından çeşitli yöntemler öneriliyor:

- Banyo ve duş süreleri kısaltılarak önemli miktarda su tasarrufu sağlanabilir.

- El yıkama, diş fırçalama ve tıraş olma sırasında sular boşa akıtılmamalı.

- Musluk bataryaları ile duş başlıkları, tazyikli su akmasını sağlayan ürünler ile değiştirilebilir.

- Bulaşık ve çamaşırlar, makineler dolduğu zamanlarda yıkanmalı ve ekonomik modlar tercih edilmeli.

- Meyve ve sebzeler sürekli akan suyun altında değil, kaptaki bir su içinde yıkanabilir. Bu su, çiçek sulama vb. işlemler için de kullanılabilir.



# Türk tasarım ofisinin sıra dışı yatı Almanya yolcusu



Uluslararası ödüllü Türk yat tasarım firması Red Yacht Design, dünyanın en prestijli projelerine imza atan Hollandalı mühendislik ekibi Dykstra Naval Architects ile "Farklı açıdan bak (think outside the box)" sloganıyla, 500 gros tonun altındaki en uzun yat olma unvanına sahip olacak 64 metrelik "ICE Kite"ı tasarladı. Sofistike hatları ve camlarının mimari kullanımıyla, benzer özelliklerdeki diğer süper yatlar arasında ayrıcalık kazanan ICE Kite, Alman bir girişimci için inşa edilecek. Yatın, bir Türk ya da Hollanda tersanesinde inşa edilme ihtimali bulunuyor.

## Dış özellikler

ICE projesinin tasarım aşamasında, Red Yacht Design, Dykstra Naval

Architects ve yat sahibi tarafından, 500 gros tonun altında maksimum konfor sağlamayı amaçladı. Yatın ana tasarım özelliklerinden biri, bu uzunluktaki yatlardan daha fazla olan cam kullanımınıdır. Ana hedef, çarpıcı bir görünüm sağlarken kapalı alanların daha fazla ışık alması ve dış mekânlara entegrasyonunun sağlanması oldu. Baştan başa cam yaşam alanları ve geniş dış mekânlara, sahibine yatta sonsuz bir açıklık hissi sunuyor. Dış tasarımın ana ilham kaynağı, şimdiye kadarki bilinen en iyi tasarımcıdan, yani doğadan geliyor. Yat sahibi, Red Yacht Design'ın deniz hayvanlarından ilham alarak denizin ayrılmaz bir parçası olduğunu hissettiren bir yat tasarlamasını istedi.

ICE Kite'da, 475 m<sup>2</sup> açık alan bulunuyor. Ana güvertenin kıç tarafındaki beach alanı, bir havuz ve farklı kotlarda güneşlenme alanları bulunan büyük bir açıklığa sahip. On iki kişilik yemek masası ve bar alanı ile aile ve arkadaşlarla birlikte açık hava keyfini en üst düzeye çıkarmak amaçlanıyor. Issız ve ulaşım olmayan koylarda yata ulaşımı kolaylaştırmak için pruvada bir helikopter pisti var.

Flybridge güvertesindeki açık alanlar manzaranın yanı sıra hem daha fazla mahremiyet hem de tam teşekküllü bir bar ve barbekü ile parti imkânı sunuyor. Teknede, güneşlenirken eğlenmek için büyük yataklarla çevrili cömert jakuzili bir alan da mevcut.

## İç özellikler

Ana salon görsel olarak birbirine bağlı iki bölümden oluşuyor. Ana salon ve kite (uçurtma) salonu ile kıçtan pruvaya kadar kesintisiz bir görüş sağlanıyor. Ana salon günün her saatinde rahatlamak ve tüm konukları kapalı alanda ağırlamak için tasarlanmıştır. Bu alanın baş kısmında kapalı yemek alanına dönüşürülebilen uçurtma salonu (The Kite Lounge) uçurtmanın seyir sırasında hipnotize eden uçuşunu izlemek için özel olarak tasarlanmıştır. Camlarla çevrili bu alan 180 derecelik bir görüş imkânı sağlıyor.

Alt güvertede dört konforlu kabinde 10 kişi ağırlanabiliyor. Alt güvertenin en şaşırtıcı özelliği ise, yat sahibinin kabine doğrudan bağlantısı olan ve mahremiyetten ödün vermeden konukların da kullanımına açılabilen SPA alanının bulunması.

Ana güverteden ayrı bir erişim ile inilen, yat sahibinin iki ayrı ban-

dislik ekibi, uçurtma yelkenini düşük dirençli bir gövde ve optimum dizel motor tüketimi ile birleştiriyor. Yat sahibi, yine kaynakları makul ve etkili bir şekilde kullanma felsefesi ile yatının kullanımını kısmi mülkiyet programı ile yönetmeyi planlıyor.

Gövde, sadece maksimum hızlarda değil tüm hız aralıklarında verimli olacak şekilde tasarlanmıştır. Diğer bir önemli özellik de daha iyi deniz tutuşu ve dalga azaltma özelliğiyle daha yüksek konfor sunmasıdır.

ICE Kite'in gövdesi alüminyum ile üst binası ise ağırlığı en aza indirmek için karbon fiber olarak tasarlandı. ICE Kite, 2 x 735 KW ana motor ile maksimum 17,4 knot hıza ulaşacak.

## ICE Ghost

ICE Ghost, ana yat ICE Kite'a uyumlanan dış tasarımı ile sahibinin ihtiyaçları için özel olarak tasarlanmış 26 metrelik bir yat destek teknesidir. Bu tekne, ICE Kite'in arkasında



yosu, ofisi ve aynı bir dinlenme alanının bulunduğu tam genişlikteki kamarası, kendisinin oluşabilecek tüm beklentilerini karşılamak üzere tasarlanmıştır.

Alt güvertenin ön kısmında ise tüm ihtiyaçları dikkate alınarak tasarlanan mürettebat bölümü yer alıyor.

## Mühendislik

ICE Kite, gerçek yeşil teknolojilere sahip, dünyanın çevresinde sürekli dolaşmak için tasarlanmış bir süper yat. Tasarımcı, yat sahibi ve mühen-

sürekli olarak dolaşacak ve ana yatın oyuncaklarını taşıyacak.

Taşıyacağı oyuncaklar arasında Icon A5 uçak, derin mavilikleri keşfetmek için U Boatworx Superyacht Sub 3 denizaltı, yine Red Yacht Design tarafından tasarlanan ve üretilen 12 metre özel üretim 60 knot hıza sahip tender botu, iki adet Seadoo jet-ski de bulunuyor. Güverte altında, dalış ekipmanı için büyük bir garaj ve bakım alanı var. Denize indirme işlemleri için ana güvertenin merkezinde 6 tonluk bir vinç bulunuyor.

## FREEFALL LIFEBOATS



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

SAFE AND SOUND



## RESCUE BOATS



GEPA GRP RESCUE BOATS are designed, constructed and tested according to the latest regulations and "standards SOLAS", "IMO".

Slow speed with outboard petrol engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



# Covid-19 büyük taşları yerinden oynatacak

Meltem Süloğlu

snp@pelikan.com.tr

Dünya çapında uluslar, genişleyen Covid-19 virüsünün insan sağlığı üzerindeki etkilerini minimize etmek için önlemler almaya çalışıyorlar. Dünyanın dört bir yanında insanlara evlerinde kalmalarının daha güvenli olduğu söyleniyor hatta bazı devletler askeri güç kullanarak halklarını evlerinde tutuyorlar. Evden çalışabilenler evden çalışıyorlar ancak her sektör evden çalışmaya uygun değil. Genelde tüm dünya şehirleri sessizliğe büründü. Bilim insanlarının hastalığın iyileştirilmesi için umut vadeden gelişmeler gösteriyor olması sevindirici ancak bu gelişmelerin geniş halk kitlelerine uygulanabilir hale gelmesinin vakit alması bekleniyor. Covid-19'un genel dünya ticaretine etkilerinin, genel anlamda büyük taşları yerinden oynatacağını düşünüyorum. Denizcilik sektörüne etkilerini özellikle konteyner gemileri ve kruvaziyer gemileri daha birinci günden başlayarak çok şiddetli olarak yaşıyorlar.

Petroldeki talep düştü. Suudi Arabistan'ın OPEC üzerindeki baskısı neticesinde önceki haftalarda 60 dolar civarında seyreden petrol varil fiyatı, 30 dolar seviyesine kadar geriledi. Buna rağmen, VLCC tanker kira oranları yaklaşık 4 hafta önce 30,000 dolar/gün seviyelerindeyken, yüksek talep nedeniyle 400,000 dolar/gün seviyelerini gördü. Suezmax ve Aframax gemilerde hala çok iyi rakamlar elde ediliyor. Suezmax gemiler, VLCC artışından yararlanarak kira oranları 115,000 dolar/gün seviyelerinde görüldü. 50,000-60,000 dolar/gün oranlarına düşmesine rağmen bu rakamlar oldukça güçlü rakamlardır. Product tankerlerde ise oranlar günlük 20,000 dolar dan fazladır.

Tanker alım-satım faaliyetleri yavaş seyreliyor, az sayıda tanker satışı rapor edildi. Bu duruma istisna olarak, 2021 Kore inşa VLCC tanker 93 milyon dolara Euronav şirketine satıldı.

Genel anlamda gemi alım satım faaliyetleri çok yavaşladı. Ciddi seyahat kısıtlamaları uygulandığından, gemi inspection'ları çok sınırlı hale geldi. Ayrıca gemi teslimi sırasındaki mürettebat değişikliklerinin düzenlenmesi de

oldukça zor oluyor. Supramax M/V "LUZERN" (50,363 dwt, Kawasaki, 2002 inşa) 5,7 milyon dolara Orta Doğu'daki bir alıcıya satıldı. Karşılaştırma yapmak gerekirse kardeş gemisi M/V "ALEX A" (50,399 dwt/Kawasaki, 2002 inşa) geçtiğimiz Ocak ayında 6,5 milyon dolara satılmıştı.

COVID-19 virüsü hurda marketini de etkiledi. Alang, Hindistan, Gadani ve Pakistan'da sahile çekilen gemiler 31 Mart tarihine kadar bekletilecek.

BDI, bu gazetenin hazırladığı hafta kapanışta çok az değişiklik göstererek 631 seviyelerinden 625 seviyelerine düştü. Capesize günlük kira oranları önemli ölçüde iyileşip 2,797 dolar seviyelerinden 4,067 dolar seviyelerine yükselirken, Panamax piyasası düşüş göstererek USD 9,061 seviyelerinden 7,259 seviyelerine geriledi.

## Kuru yükler

Capesize, "PERCIVAL" ve "LANCLOT" (177,065 dwt, New Times, 2010 inşa) her biri 17,3 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "GREAT CHALLENGER" (176,279 dwt, Universal, Japan, 2015 inşa) 14 milyon dolara satıldı.

Kamsarmax, "MEDI HONG KONG" (82,790 dwt, Tsuneishi Japan, 2006 inşa) 9,25 milyon dolara satıldı.

Panamax, "OCEAN PRIDE" (72,416 dwt, Sasebo, 1997 inşa) 4,5 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "EVERLUCKY" ve "EVERMERIT" (70,296 dwt, Sumitomo, sırasıyla 1996/1995 inşa) gemilerinin ikisi birlikte 7,4 milyon dolara satıldı.

Ultramax, "AFRICAN BARI BIRD" (63,479 dwt, Imabari, 2017 inşa) 24,5 milyon dolara Belships'e satıldı. "SBI JAGUAR" (63,514 dwt, Chengxi, 2014 inşa) 16 milyon dolara Oman Shipping şirketine satıldı.

Supramax, "AIFANOURIOS" (50,220 dwt, Shanghai Shipyard, 2002 inşa) dry dock tarihi nisan ayında dolacak olan gemi 4,9 milyon dolara satıldı. "MARIANA" (50,655 dwt, Namura Shipbuilding, 1998 inşa) ve kardeş gemisi "MOBILANA" 4 milyon dolara satıldı. "BRIDGEGATE" (53,477 dwt, Imabari, 2010 inşa) 10 milyon dolara satıldı. "VIGOROUS" (52,498 dwt, Tsuneish, 2005 inşa) 6,8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı

Handymax, "GLOBET-

ROTTER (48,911 dwt, Nantong, 2001 inşa) 4,8 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı.

Handysize "SMART LISA" ve "SMART TINA" (38,868 dwt, Taizhou Kouan, 2015 inşa) her biri sırasıyla 12/12,3 milyon dolara satıldı. "MARTIGNY" (20,035 dwt, INP Heavy Industries, Kore, 2002 inşa) 2,9 milyon dolara satıldı. "ARRILAH-I" (36,490 dwt, Hyundai Mipo, 2011 inşa) 8,9 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "LABRADOR STRAIT" (34,126 dwt, Seko Heavy Industries, Kore, 2010 inşa) 6,85 milyon dolara satıldı.

Heavy lift type "BBC MICHIGAN" (12,767 dwt, Jiangdong Shipyard, 2010 inşa) ve kardeş gemisi "BBC ARIZONA" (2010 inşa) her biri 7 milyon dolara satıldı.

## Tankerler

VLCC, "BUNGA KASTURI" (299,999 dwt, Universal, Japonya, 2003 inşa) 31 milyon dolara Hindistanlı alıcıya satıldı. "DEWI MAESWARA" (300,149 dwt, Hitachi, 1998 inşa) 19 milyon dolara satıldı. "DAEWOO 5476" (300,000 dwt, Daewoo, 2021 inşa) 93 milyon dolara Belçikalı alıcıya satıldı.

Suezmax, "FALCON PRIDE" (159,899 dwt, Daewoo, 1998 inşa) 14,7 milyon dolara satıldı. "MOGRA" (150,709 dwt, NKK, Japan, 2000 inşa) 17 milyon dolara satıldı. Alıcının Venezuelalı olduğu söyleniyor.

Aframax, "OLYMPIC SEA" (104,808 dwt, SWS, 2008 inşa) ve kardeş gemisi "OLYMPIC SKY" (2008 inşa) her biri 21,5 milyon dolara satıldı. "ATLAS VOYAGER" (115,482 dwt, Sanoyas, 2003 inşa) 15,5 milyon dolara satıldı. "AQUABLISS" (112,802 dwt, Samsung, 2019 inşa) 56 milyon dolara Viken Shipping, Norveç şirketine satıldı. "NANYANG STAR" (104,594 dwt, Sumitomo, 2012 inşa) 32 milyon dolara satıldı.

LR1, "OCEAN SCHOONER" (73,083 dwt, Samsung, 2000 inşa) 7,1 milyon dolara satıldı.

MR, "CAPE BEIRA" (40,046 dwt, Shina Shipbuilding, Kore, 2005 inşa) 10,2 milyon dolara Sea World Management, Monako şirketine satıldı. "PTI ORION" (51,218 dwt, STX, Kore, 2006 inşa) 12,75 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "SEA FAITH" (46,349 dwt, Hanjin H.I.,

2003 inşa) 11,2 milyon dolara satıldı. "JAL ANANT" (46,646 dwt, Naikai, 2009 inşa) 15,25 milyon dolara satıldı.

"WINTER OAK" (13,114 dwt, Sekwang Shipbuilding, 2009 inşa) 6,5 milyon dolara Singapurlu alıcıya satıldı. "WOOLIM DRAGON 9" (8,964 dwt, Mokpo Shipbuilding, Kore, 2011 inşa) 8,75 milyon dolara satıldı.

## LPG

"GRACE RIVER" (77,747 cbm, 49,996 dwt, Kawasaki, 2002 inşa) 34 milyon dolara satıldı. "TAKAO GAS" (75,358 cbm, Kawaskai, 1993 inşa) Çinli alıcıya satıldı. Satış fiyatı henüz belli değil. "MAROLA" (38000 cbm, Fincantieri, 2003 inşa) 16,8 milyon dolara satıldı. LPG gemilerin günlük kazançları birkaç aydır çok yüksek seyreliyor.

## Konteyner

"THALASSA PISTIS" (152,343 dwt, Hyundai, 2014 inşa) 105 milyon dolara Danimarkalı alıcıya satıldı. "AL YASRA" (12,512 dwt, Dae Sun, 2009 inşa) 6,5 milyon dolara Koreli alıcıya satıldı.

## Tween

"HC NADJA MARIA" (8,650 dwt, Damen, 2000 inşa) 2,75 milyon dolara Koreli alıcıya satıldı.

## Yeni inşalar

VLCC: Union Maritime, Yunanistan, Hyundai H.I. Tersanesi'ne 1+1 opsiyonlu 91,000 cbm LPG carrier siparişi verdi. 2022 yılının ilk yarısında teslim edilecek olan gemilerin kontrat fiyatı yaklaşık 70 milyon dolar.

Konteyner: COSCO, 3 adet NACKS Tersanesi'ne ve 2 adet DACKS Tersanesi'ne toplamda 5 adet 23,000 TEU'luk gemi siparişi verdi. 2023 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 155,7 milyon dolar. Greathorse Tiger, Yangzijiang Tersanesi'ne 2+6 opsiyonlu 14,000 TEU dual fuel konteyner gemi siparişi verdi. 2022 yılının ortalarında teslim edilecek gemilerin her birinin kontrat fiyatı 110 milyon dolar.

VLCC: Dynacom, Yunanistan, Dalian Shipbuilding Tersanesi'ne 2 adet 300,000 dwt VLCC siparişi verdi. 2022 yılının 2'nci yarısında teslim edilecek olan gemilerin her

birinin kontrat fiyatı 82-83 milyon dolar.

LR2: Shell, Bocomm Leasing, Cin, GSI Tersasi'ne 8 adet, SWS Tersanesi'ne 4 adet olmak üzere toplamda 12 adet 120,000 dwt dual-fuelled tanker siparişi verdi. 2022 yılında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 54 milyon dolar. Shell, gemileri 15 yıllığına kiralayacak.

Shuttle tankers: AET, Samsung Tersanesi'ne 3 adet 160,000 dwt gemi siparişi verdi. Toplam kontrat fiyatı 299 milyon dolar olan gemiler, 10-15 yıllığına Petrobras şirketine günlük yaklaşık 48,000 dolardan kiraya verilecektir.

Kimyasal tanker: MOL, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 1+ 1 opsiyonlu 40,000 dwt gemi siparişi verdi. 2021 yılının 2'nci çeyreğinde teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 38 milyon dolar. Junzheng Shipping Shanghai, Fukuoka, Japonya Tersanesi'ne 2 adet 19,000 dwt kimyasal tanker siparişi verdi. Kontrat fiyatı henüz belli olmayan gemilerin teslim tarihleri 2021 yılının 2'nci yarısıdır.

## Hurdalar

Tankerler: "NEUSA" LDT 5,914 DWT 17,909 1983 inşa 215 dolara as is Rio teslim satıldı. "DIVA" LDT 5,993 DWT 17,718 1980 inşa 215,75 dolara as is Rio de Janeiro teslim satıldı.

Kuru yükler: "BERGE AORAKI" LDT 20,949 DWT 172,502 2000 inşa 375 dolara Bangladeş teslim satıldı. "SHAGANG GIANT" LDT 38,840 DWT 306,902 1993 inşa 368dolara Hindistan teslim satıldı. "CAPTAIN GEORGE K" LDT 7,356 DWT 27,407 1997 inşa 361 dolara Bangladeş teslim satıldı. "NAVIGATOR B" LDT 5,996 DWT 28,470 1990 inşa 365 dolara satıldı. "NEW JOY" LDT 17,876 DWT 149,297 1988 inşa 372 dolara Bangladeş teslim satıldı. "SANTIAIGO PEARL" LDT 10,751 DWT 41,649 1985 inşa 385 dolara satıldı. "USOLIE" LDT 10,244 DWT 68,788 1990 inşa USD 379'a Pakistan teslim satıldı.

PCC: "ARISO" LDT 10,000 DWT 49,889 1996 inşa 365 dolara Hindistan teslim satıldı.

Konteyner: "SINOKOR YOKOHAMA" LDT 4,692 DWT 11,031 TEU 834 1980 inşa 403 dolara satıldı.





# Salgının gör dediği

**Salgınlarla baş edebilmemiz için suyun önemi büyük. Mevcut su kaynaklarımızı korumayı, kaybettiklerimizi telafi edecek politikaları hayata geçirmeyi ve herkesin temiz suya erişimini sağlamayı başarmalıyız**

**Yüce Yöney** | İstanbul  
İçinde koronavirüs, salgın, hastalık ve benzeri kelimelelerin geçmediği bir yazı yazmak, okumak mümkün değil şu günlerde. Bırakın yazmayı, bunları telaffuz etmeden iki çift lafın belini kırmak imkânsız. Virüs hayatımızı öyle bir yerinden kesti ki her konu ister istemez ona bağlanıyor. Geçen gün Yuval Noah Harari'nin Hayvanlardan Tanrılara Sapiens'ine göz atarken de öyle oldu. Karşıma çıkan paragraf bizim gündemimizdeki virüsün söylendiği kadar "demokratik" davranıp davranmadığını sorgulamama neden oldu.

Şöyle diyordu bahsettiğim satırlarda Harari, Amerika'daki kölelik döneminden söz ederken, "...en önemlisi, Virginia, Haiti, Brezilya gibi yerlerdeki Amerikan çiftlikleri, sarhumma ve sıtma gibi hastalıkların kol gezdiği yerlerdi ve bu hastalıkların kaynağı Afrika'ydı. Afrikalılar nesilden nesile bu hastalıklara kısmen genetik bağışıklık kazanmıştı, buna karşılık Avrupalılar tamamen savunmasızdı ve kitleler halinde ölüyorlar-

dı; çiftliğin parasını Avrupalı bir köle veya çırak yerine Afrikalı bir köleye yatırması daha akıllıcaydı. Çelişkili bir biçimde genetik üstünlükler (örneğin hastalıklara karşı bağışıklık) toplumsal anlamda düşük seviyede görülme-ye sebep oluyordu: Afrikalılar tropik iklimlere Avrupalılardan daha uygun olduklarından, Avrupalı sahiplerin köleleri oldular!"

Korona üzerine çıkan yazılarda ve gelen haberlerde görüldüğüne göre, 65 üstü yaşta olanların daha fazla risk altında olması dışında virüsün bir ayırım gözetmediği görülebiliyor. Hollywood yıldızlarından asgari ücretli banliyö sakinlerine, devlet bürokrasisinin tepelerinden sokakta yaşayanlara kadar herkesi tehdit ediyor virüs. Ancak bu yüzeydeki kategorizasyona rağmen konu detaylandıkça tehdit düzeyi herkes için aynı kalmıyor.

Kuzey Ormanları Savunması'nın geçen ay ortalarında, yani hepimiz her gün defalarca ve defalarca elimizi yıkamaya başlamışken sosyal medyada yazdığını hatırlayalım, "Önümüz yaz. Suyumuz az. Salgınla mücadele için suyu boşa akıtmayın, konfora harcamayın." Bunu duyunca haklı olarak acaba suyun ne derece demokratik dağıldığı sorusu geliyor insanın aklına... Ne yazık ki cevabı da biliyoruz: Dünyada temiz suya ulaşamayan çok fazla insan var.

Birleşmiş Milletler Çocuk-

lara Yardım Fonu'na (UNICEF) göre, dünya genelinde insanların yalnızca yüzde 60'ı temel el yıkama imkânlarına sahip. UNICEF verilerine bakılırsa, dünyada üç milyar insanın evinde ellerini su ve sabunla yıkayabileceği bir lavabo bulunmuyor. Lavabo ve sabuna erişimi olmayanların en az gelişmiş ülkelerdeki oranı ise yüzde 75'e çıkıyor. Yine dünya ölçeğinde olmak kaydıyla, okulların yüzde 47'sinde çocukların ellerini yıkayabileceği bir lavabo bulunmuyor. Bu durumun etkilediği çocuk sayısı ise akıl almaz: 900 milyon. Aynı yerler sağlık merkezlerinin yüzde 16'sında da tuvalet ve lavabo bulunmadığını gösteriyor. Korona virüs salgınından etkilenme riski en yüksek olan gruplar arasında, yoksul ülkelerin büyük şehirlerindeki gecekondualarda hijyen imkânlarına erişimleri olmayanlar var.

UNICEF'in temiz suya erişimle ilgili uyarıları yeni değil. Kurum geçen yıl hazırladığı raporda da ürkütücü bir tabloyla karşı karşıya olduğumuzu göstermişti. Raporda, uzun süren çatışmaların yaşandığı ülkelerde 15 yaşından küçük çocukların temiz su, sanitasyon ve hijyen eksikliği gibi nedenlerle ölme olasılığının şiddet yüzünden ölme olasılığına göre üç kat daha fazla olduğuna dikkat çekilmişti.

Çatışmaların uzun süredir devam ettiği 16 ülkedeki ölüm hızlarını inceleyen "Su Saldırı Altında" başlıklı rapo-

ra göre, söz konusu ülkelerde beş yaşından küçük çocukların ishalle ilgili nedenler yüzünden ölme olasılığı doğrudan şiddet olayları sonucunda ölme olasılığından 20 kat daha fazla. Yani, temiz suya erişemedikleri için ölen çocuk sayısı çatışmalarda öldürülenlerden çok daha fazla. Temiz suya erişim sorunu çocukları yetersiz beslenme, ishal, tifo, kolera ve çocuk felci gibi önlenemez hastalıklardan ölme riskiyle karşı karşıya bırakıyor.

Tabii hiçbir şey görüldüğünden, söylendiğinden ibaret değil, uzantıları, sonuçları, yan etkileri de var. Bu bağlamda kız çocuklarının durumu daha da kötü. Kız çocukları birçok ülkede su taşımak ya da tuvalete gitmek için evlerinden çıktıklarında cinsel şiddete maruz kalabiliyor. Yıkılırken ve adet dönemlerinde hijyen sağlamaya çalışırken onur kırıcı davranışlarla karşılaşabiliyor. Okullarında su ve sanitasyon imkânları yoksa adet dönemlerinde derslere bile katılamıyor.

Bu bilgileri arkamıza alarak tekrar bugün yaşadığımız mevcut krizde ülkemizin su kaynaklarının durumuna dönecek olursak, ne bugünü atlatmanın ne gelecekte çıkacak krizlere avantajlı girmenin kolay olmadığını görüyoruz.

Bu nedenle Kuzey Ormanları Savunması'ndan gelen bilgileri ciddiye almakta fayda var. Marmara'nın su kaynaklarının tümünün Kuzey

Ormanları'nda bulunduğu dikkat çeken savunmacılar, bu kaynakların beslendiği, orman kaplı su havzalarının "rant odaklarının ağır tahribi altında hızla yapılaştığını" söylüyor. "Eğer yağmaya kapatılmazsa kısa süre sonra, bölge susuz, nefessiz kalacak." Kuzey Ormanları için sözü edilen tahribat Türkiye'nin aşağı yukarı her yerinde farklı şekil ve düzeylerde görülebiliyor. Dolayısıyla uyarıyı tüm Türkiye'ye yaymak gerekiyor. Kısacası, Türkiye doğasının derhal rant politikalarına kapatılması zorunlu.

Su Politikaları Derneği'nin uyarıları da benzer yönde. Derneğin hazırladığı Doğal Göller ve Sulak Alanlardaki Su Yönetimi Sorunlarımız ve Çözüm Önerileri raporu hiç de iç açıcı bir tablo çizmiyor. Rapora göre, Türkiye'de küresel iklim değişikliğinin olumsuz etkileri ve kirlilik nedeniyle 300'e yakın irili ufaklı gölün yüzde 60'ı kurumuş halde.

Uzatmayalım, gerçekler kendini dayatıyor işte! Salgın hastalıklarla baş etme yöntemlerimizi susuz düşüneyemeyeceğimize göre yaşamsal değerinde bir politika olarak mevcut su kaynaklarımızı korumalı, kirlenenleri sağlıklı hale getirmeli ve kaybetmek üzere olduklarımızı yeniden kazanmalıyız. Ve mutlaka elimizdekilerin herkes için ulaşılabilir olmasını sağlamalıyız. Yaşanabilir bir gelecekte söz ediyorsak ancak böyle mümkün olacak.



# Vizöre vuran balıklar



Türkiye'ye yıllık 1 milyar dolar kazandıran ve kişi başı balık tüketimini 15 kg'a çıkarmayı hedefleyen su ürünleri sektörünün 8 Ağustos 2019'da başlattığı fotoğraf yarışması sonuçlandı.

Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, Türkiye'de önemli bir balık rezervi olduğunu, bu nedenle kaliteli balığa en uygun fiyatla erişilebildiğini anlattı.

Türkiye'nin su ürünleri yetiştiriciliğinde dünyada en hızlı büyüyen 3'üncü, Avrupa'da ise 2'nci ülke olduğunu belirten Kızıltan, "Hollanda, İtalya ve Rusya'nın da aralarında bulunduğu 80'den fazla



ülkeye ihracat yapıyoruz. 170 milyon tonluk dünya akuakültür üretiminde en büyük kapasiteye ve ihracata sahip ülkelerden biriyiz. Buna karşın kişi başı balık tüketimi yıllık ortalama 7 kg ile en düşük ülkeler arasında yer alıyoruz. İç piyasada balık tüketimini artıracak sürdürülebilir politikaları hayata geçirmeye çalışıyoruz. Bu amaca uygun olarak yürüttüğümüz çalışmalarımızdan biri de ödüllü fotoğraf yarışmamızdı. Yarışmayla sağlıklı



nesiller için elimizde bulunan balık üretiminin büyük bir şansı olduğu mesajını verdik. Fotoğraflarda kimisi balık avlıyor, ağ çekiyor, kimisi ağ temizliyor, istif yapıyor. Birbirinden yetenekli fotoğrafçılar emeğin yolculuğuna bizi ortak etti. Yarışmaya Türkiye'nin dört bir yanından amatör ve profesyonel 364 katılımcı başvurdu. Kategorimiz ise su ürünleri ihracatının 735 milyon dolarını oluşturan levrek, çipura ve alabalıktı. 19 Şubat'ta jüri bin



153 eser arasından en iyi 20 fotoğrafı seçti ve ödül alacak 4 fotoğrafa karar verdi. Birinciliği sualtı fotoğrafıyla Antalya'dan Adnan Büyük kazandı. İkincilik ödülü İzmir'den drone ile balık çiftliğini görüntüleyen Mahmut Serdar Alakuş'un oldu. Üçüncü ise Aydın'dan Berkant Akbacak. Şeref ödülüne ise İstanbul'dan Münevver Ulusoy layık görüldü," dedi.

Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu işbirliğiyle düzenlenen fotoğraf yarışma-

sının birincisi 5 bin TL, ikincisi 3 bin TL, üçüncü yarışmacı ise 2 bin TL'lik hediye çeki kazandı.

Jüri arasında ise Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçı Yönetim Kurulu Üyesi Ufuk A. Demir, İsmail Aksoy, Osman Özpek, Dokuz Eylül Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Fotoğraf Bölümü Öğretim Üyesi Doç. Dr. A. Beyhan Özdemir, Doç. Dr. Gökhan Birinci, İzmir Fotoğraf Sanatı Derneği Fotoğraf Sanatçısı Oktay Atilla, Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu Temsilcisi Zafer Gazi Tunalı vardı.

## Serçe Limanı batığının amforaları yeniden hayat buldu

Paşabahçe, Türkiye'nin evrensel değerlerinin ve kültür varlıklarının oldukları yerde korunması ve yaşatılmasına dikkat çekmek amacıyla; Serçe Limanı'nda batan gemi buluntularından esinlenerek Camda Dünya Mirası koleksiyonu paralelinde "Antik Amfora"yı üretti.

Hazırlanan Kayıp Hazineler koleksiyonunda yer alan Antik Amfora, Marmaris yakınlarında Serçe Limanı adlı küçük körfezde kayalara çarparak batan gemi buluntuları nedeniyle 'Cam Batığı' olarak da bilinen,

batıkların varlığını belirleyen amforalardan esinlenerek oluşturuldu. Antik Amfora üzerindeki rölyef desenler, Serçe Batığı ticaret gemisinden çıkan İslami camlar üzerinden alınarak; el imalatı renkli camdan üretilip, üzerindeki rölyef desenlerin tümü, altın ve eskitme boyalar kullanılarak dekorlandı.

11'inci yüzyılda, yaklaşık olarak 1025 yıllarına denk gelen batıkta bulunan hurda camlar yeniden eğitilmek üzere gemiye konulurken bir yandan da yeni üretim camlar, uğranılan



limanlarda satıldı. 32 metrede yatan ve 1977-1979 yılları arasında Prof. Dr. George Bass başkanlığında Sualtı Arkeolojisi Enstitüsü tarafından ortaya çıkarılan batıkta; iç kalıp tekniği, gravür, kesme, kakma gibi cam tekniklerini içeren eserler bulundu. Gemiden üstün kalitede çok sayıda cam, Bizans Devleti'ne ait gümüş ve bakır sikkeler, Fatımi Devleti'ne ait altın sikkeler ve cam senceler, mürettebata ait günlük kullanılan malzeme ve silahlar da çıktı. Serçe Limanı camları, dünyanın en geniş ve en önemli

Orta Çağ cam koleksiyonunu oluşturuyor.

Batık gemi ve kargosu 1985 yılından beri Şişecam'ın himayesinde Bodrum Sualtı Arkeoloji müzesinde sergileniyor. "Cam Yeniden Cam" belgeseli ile cam batığının hikâyesi ve camın sonsuz geri dönüşebilme özelliği daha geniş kitlelere ulaşıyor. ABD, Almanya, Rusya, Danimarka, İtalya, Fransa, İsviçre, Bulgaristan, Ukrayna ve İngiltere gibi ülkelere Türkiye'den çıkarılmış birçok tarihi eser ve müzelerinde sergiledikleri amforalar bulunuyor.



# Eker Yelken Takımı, 2021 Dünya Şampiyonası'na katılacak



Eker Yelken Takımı, "Eker Kaymak" teknesiyle birlikte katıldığı 2020 J/70 Midwinter Şampiyonası'nda Corinthian Sınıfı'nın birincisi oldu. Eker Yelken Takımı, bu başarısı sayesinde Monako'da gerçekleştirilecek 2021 Dünya Şampiyonası'na da katılmaya hak kazandı.

Coral Reef Yacht Club ev sahipliğinde Amerika Birleşik Devletleri'nin Miami kentinde gerçekleştirilen organizasyon, Amerika'daki en önemli üç yelken yarışından biri olarak gösteriliyor.

Eker Yelken Takımı, bu şampiyonada sınıf birincisi olarak 2020 yılına da güzel bir başlangıç yapmış oldu.

Takımın dümenciliğini Eker Süt Ürünleri Genel Müdürü Ahmet Eker yaptı.

2020 J/70 Midwinter Şampiyonası'nda Corinthian Sınıfı birincisi olarak 2021 Dünya Şampiyonası'na katılma hakkı da elde eden takımın dümenciliğini ise Eker Süt Ürünleri Genel Müdürü Ahmet Eker yaptı. Takımda kendisiyle birlikte Burak Zengin, Bilge Kerem Özkan ve Yaşar Doğa

Arbaş yer aldı.

Hava şartları ve deniz durumu sebebiyle çok keyifli bir yarış serüveni geçiren ekip, bu yarış sayesinde Dünya Şampiyonası ve Avrupa Şampiyonası için de önemli bir hazırlık yapmış oldu.

Corinthian Sınıfı'nda elde ettiği birincilik ile 2021 yılında Monako'da gerçekleştirilecek olan Dünya Şampiyonası'na katılma hakkı elde eden Eker Kaymak, sadece amatör sporcuların yer aldığı yarış, genel klasmanda ise 19'uncu sırada tamamladı.

## Yeni nesil sanat galerisi Artopol

42 Maslak Shopping Mall, Pınar Türker Uygun'un yirmi yılı aşkın deneyimleri üzerine kurduğu, kurumsal sanat

platformu Artopol Sanat Eserleri Tic. A.Ş.'yi bünyesine kattı. Farklı ve yepyeni bir oluşum olan Artopol, iş

ve sanat dünyasından ünlü isimlerin katıldığı bir davetle kapılarını açtı. Misafirler, "Union by Artopol" ve "Yiğit Yazıcı Workshop" grup sergilerini de deneyimlediler.

Artopol Sanat Galerisi, Nilay Özenbay, Nihan Yardımcı Çetinkaya ve Burcu Bulak'ın son dönem eserlerine yer veriyor. Bünyesinde her bütçeye ve her zevke uygun eserler yer alıyor. Türkiye ve uluslararası sanat piyasasında kabul görmüş seçkin sanat eserleri, farklı tekniklerle yapılmış tablolar, edisyonlu sınırlı baskılar, heykeller ve dijital sanat



eserlerinden oluşuyor.

Sanat deneyimini en iyi şekilde yaşatmayı ve doğru sanat eserini doğru fiyatla alıcısına ulaştırmayı hedefleyen, uluslararası stan-

dartlarda farklı ve iddialı mekânıyla Artopol, 42 Maslak Shopping Mall'ın 5'inci katındaki Art!SPACE'te yer alıyor.



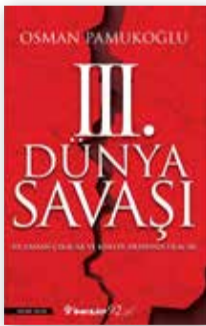
## KİTAP KÖŞESİ

### 3. Dünya Savaşı-Ne Zaman Çıkacak ve Kimler Arasında Olacak

Büyük Savaş ne zaman çıkacak? Hangi nedenlerle çıkacak? Kim başlatacak? Kimler arasında yapılacak? Hangi coğrafyada olacak? Nasıl cereyan edecek?

Üçüncü Dünya Savaşı da genel yapısı itibarıyla diğer iki büyük savaşa mı benzeyecek? Yaşayan uluslar ve devletler olarak dünyanın geleceği nasıl görünüyor?

Baş, hiçbir devletin bütçe ayırmadığı, bunu aklından bile geçirmedeği bir yatırım alanıdır! Baş, yalnızca üzerinde konuşulan bir "şey"dir. Savaş ise; bambaşkadır. Hükümetleri, fabrikaları, şirketleri, tüccarları, ulaştırma hatları, orduları, generalleri, armadaları, komisyoncuları vardır ve bunlar hanırlı çalışırken güç dengeleri, çıkar ilişkileri, zafer kazanma güdüsü, ötekini bastırma, yenme, yok etme duygusu her şeyin belirleyicisi durumundadır...



**Yazar:** Osman Pamukoğlu  
**İnkılap Kitabevi**

### Atatürk İhtilali

Atatürk'ün devrimlerinin gerçek yüzünü, niteliklerini objektif olarak inceleyen kitap, Atatürk'ün isteği üzerine, Mahmut Esat Bozkurt'un konferanslarından derlenmiştir. Kitap, günümüz için iki bakımdan önemlidir. Birincisi, kitap ve fikirlerin Atatürk'ün tasvibinden geçmiş olması; ikincisi ise Türkiye Cumhuriyeti'nin ve devrimlerinin objektif ve bilimsel her türlü eleştiriye açık olduğunu belirtmesidir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun düşüşüyle başlayan "Atatürk İhtilali"ni, Türk ulusuna adım adım anlatmak için yazılan ve genel havası fikir özgürlüğüne dayanan kitapta, Atatürk'ün araştırmacı zekâsını ve gelecek kuşaklara bu yolda özgürlük imkânı verdiğini göreceksiniz.

İlk baskısı 1940 yılında yayımlanan kitaba, sahaflardan ulaşabilirsiniz.

**Yazar:** Mahmut Esat Bozkurt  
**Kaynak Yayınları**



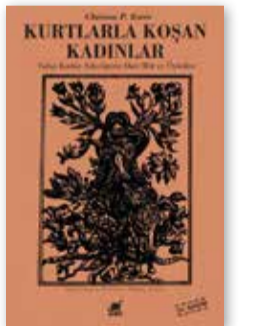
### Kurtlarla Koşan Kadınlar

**Vahşi Kadın Arketipine Dair Mit ve Öyküler**

İnsanlığın uzun tarihi boyunca kadınlara yönelik yapılmış olan hangi araştırmanın doğru olduğunu düşünüyorsunuz? Hiç mi? Bu kitabın yazarı Clarissa P. Estés de aynı şeyi düşünmüş olacak ki kadınları çözümleme noktasında sunduğu farklı önermeler ile adından söz ettirmeyi başarıyor. Kadınların, içlerindeki doğal sese kulak vermelerini öğütleyen eser, kadının varoluşu ve toplumdaki yerini derin bir anlam ve üslup ile ele alıyor. Bunu yaparken de kadınları, kurtlar ile özdeşleştiriyor.

Yazar, bu noktada her iki varlığı da son derece güçlü, yavruları ve eşlerine bağımlı, değişen koşullara ayak uydurmak zorunda kalan ve çoğunlukla yanlış anlaşılıp, ezilen, hor görülen, aldatılan ve tacize uğrayan karakterler olarak tabir ediyor. Bu sebeple de kitaba "Kurtlarla Koşan Kadınlar" ismini veriyor.

**Yazar:** Clarissa P. Estes  
**Ayrıntı Yayınları**





# UZMAR®

7/24  
**31 PILOT CAPTAINS**  
**350 TEAM MEMBERS**  
**30 VESSELS**  
**MAXIMUM EFFICIENCY**  
**ZERO RISK**  
**ONE VISION**  
**SAFETY FIRST**  
SINCE 1973

PILOTAGE  
TOWAGE  
EMERGENCY RESPONSE  
SALVAGE

İZMİR • ÇANAĞKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

[WWW.UZMAR.COM.TR](http://WWW.UZMAR.COM.TR)

