KERİM KALAFATOĞLU
'Ürettiğimiz platforma kefil oluyoruz' Sayfa 8

MarineDeal NEWS

Ocak 2021 Sayı: 157 Denizcilik & Ekonomi Gazetesi

Faiz kararı ticari kredilere nasıl yansır?

Ekonomi yönetimindeki değişimin ardından atılan normalleşme adımları devam ederken Merkez Bankası'ndan, kasım ayındaki 4,75 puanlık faiz artırımının arından aralık ayında da 2 puan ile yine piyasa beklentilerinin üzerinde bir artış geldi

Söz konusu bu faiz artışının ardından döviz kurlarında hızlı gevşeme yaşanırken, dolar 7,60 TL'nin altına, euro kuru ise 9,25 TL'ye indi. Ekonomi yönetiminin piyasa gerçeklerine göre attığı bu adımlar kur tarafında kırılganlığı ve stresi kısmen azaltırken, atılan adımların özellikle yatırımcılar bacağında oluşturması gereken 'güven' konusu ise yakından takip ediliyor. Faiz kararının ticari kredi faizlerine nasıl yansıyacağına geçmeden önce, Merkez Bankası'nın karar metnindeki önemli ifadelerin de kısaca altını çizmekte fayda var. Küresel ekonomiye dair verilerin üçüncü çeyrekte kısmî toparlanmaya işaret ettiğine vurgu yapılan metinde, aşıya dair olumlu gelişmelere karşın, son dönemde artış gösteren Covid-19 vakaları nedeniyle küresel ekonomiye ilişkin belirsizliklerin devam ettiğinin altı çiziliyor. Bu da özellikle virüsün mutasyona uğraması ve başta İngiltere olmak üzere birçok ülkede tedarik zincirlerinde yaşanacak olası problemler nedeniyle, küresel ekonomide bir dizi sorunun bizi beklediğini gösteriyor.

Kredilerin geri ödemesi başlayacak

İçeride ise artan vaka sayıları nedeniyle getirilen kısıtlamaların, başta hizmet sektörü olmak üzere iktisadi faaliyetin kısa vadeli görünümüne dair belirsizlik oluşturduğuna dikkat çekilen Merkez Bankası metninde diğer yandan, salgın döneminde sağlanan yüksek kredi büyümesinin birikimli etkileriyle güç kazanan iç talebin, cari işlemler açığını artırdığı vurgulanıyor. Bu noktada BDDK'nın kredi kartı taksitlerine ve bireysel kredilerin vadelerine getirdiği sınırlamanın ne kadar etkili olacağı da merak konusu. Ancak bankacılara göre burada oluşan asıl risk, salgın döneminde piyasaya verilen düşük faizli yüksek kredi büyümesinde oluşacak. Önümüzdeki günlerde verilen bu kredilerin geri ödemelerinin başlayacağına dikkat çeken bankacılar, takibe düşen kredilerde de ciddi bir artış yaşanmasını bekliyor. Her ne kadar BDDK'nın gittiği düzenlemeler ile bankalar bu kredileri batık krediler arasına atmayacak olsa da bankaların tahsil edemediği kredilerde önemli bir artış yaşanacağı aşikâr. Reel kesim tarafında ise durum çok da farklı değil. 02 »

for the English edition ☞ 19 »

DOSYA

Hoş geldin yeni yıl, hoş geldin IHM
Avrupa Birliği ve Avrupa Ekonomik Alanı'na gidecek tüm gemilerde "Tehlikeli Madde Envanteri"nin bulundurulması zorunlu hale geldi. 12 »

HABER

'Sahada kazandıklarımız masada kalacak'
DEHUKAM kuruluş protokolü imzalandı, bu protokol ile ulusal merkez haline dönüştürülen DEHUKAM'a tüzel kişilik verildi. 26 »

JEOPOLİTİK

Yunanistan savaşa mı hazırlanıyor?
Yaptırım baskısı ve şantajı altındaki Türkiye'nin devam eden projelerini herhangi bir kayba uğramadan tamamlaması hayati önemdedir. 28 »

GÖRÜŞ

İzmir Körfezi, bir ıslak çöl...
Burak Acar, tarihsel misyonu "deniz kenti" olan İzmir'de yıllar içinde yaşanan değişimin kentin tarihi kimliğine etkilerini değerlendirdi. 34 »

ISSN 307 9794
9 771307 979009

MarineDeal NEWS

Şehir Hatları 28 gemisini bakımdan geçiriyor

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Hatları Genel Müdürlüğü, bünyesinde bulunan 28 vapuru detaylı bakımdan geçiriyor. On beş ayda 24 vapur, Haliç Tersanesi'nde havuzlanarak bakıma alındı. Vapurlardan dokuzuna "special survey" denilen kapsamlı yenilenme yapıldı. Suyun altı ve üstünde kalan tüm bölümleri elden geçirilen vapurlardan altısı seferlerine döndü. İlker Karter, Sami Akbulut ve Şehir Hatları Gümüşsuyu vapurlarının "special survey" işlemleri ise sürüyor.

Yaşları beş ila kırk sekiz arasında değişen, toplam 28 gemilik filonun diğer vapurlarının da makine ve soğutma sistemleriyle ilgili bakımları tamamlandı. Tersanede ayrıca, efsane vapur Paşabahçe ile İsmail Hakkı Durusu'nun tamir süreci için harekete geçildi. Her iki vapur da adım adım restore edilerek, Şehir Hatları filosuna yeniden katılacak.

Kış tarifesine geçen Şehir Hatları, 28 vapuru ve kiralık 29 motorla günlük, hafta içi 576, cumartesi 476, pazar ise 439 sefer gerçekleştiriyor.

Hızlı ve zamanında müdahale

Tarihi tersanenin önceliğinin kurumun gemileri olduğunu hatırlatan Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş, gemilere zamanında, hızla ve gerektiği gibi müdahale edildiğini belirtti. Dedetaş, yenileme çalışmalarıyla ilgili, "Detaylı bakımlarımız sayesinde, servisteki arızalı gemi sayımız, günlük üçten 1,7'ye düştü. Vapurlarımızın düzenli bakım ve onarımları için tersanemizin olması büyük bir şans. Vapurlarımız, bize İstanbul'un emaneti. Ulaşım aracından çok daha fazla şey ifade ediyorlar. Kentin, Boğaz'ın, kültürü ve yaşamıyla bu kadar özdeşleşmiş olması bize ayrıca bir sorumluluk yüklüyor. Çoğunluğu yaşlı vapurlarımızın bakımlarını gerektiği zaman ve şekilde yapmak, ömürlerini de uzatacaktır," dedi.

Filodaki bazı vapurların geçmişte Haliç Tersanesi'nde üretildiğini hatırlatan Dedetaş, "565 yıllık inanılmaz bir deneyimi, birikimi ve kapasitesi olan tersanemiz, çabalarımızla aktif durumda. Üç havuzumuzun olması ayrıca bir şans. Kendi gemilerimizin bakım, tutum ve onarımının yanı sıra dışarıdan Çanakkale gibi farklı illerimizden gelen gemilere de hizmet veriyoruz," dedi.

"Aspirin tedavisi uygulamıyoruz"

Şehir Hatları Deniz Ulaşım Hizmetleri Müdürü Serkan Fidan, Haliç Tersanesi'nin aktif çalışmasıyla vapurların arızada kalma süresinin kısaldığına dikkat çekti. Pandemi sürecinde Aykut Barka, Fahri Korutürk gibi emektar vapurların zamanı gelmeden bakım ve yenilemeden geçirildiğini belirten Fidan, "Seferlerimiz için dışarıda en az 21 gemimizi çalışır tutmamız lazım. Gemilerin çalışırken yaptıkları arızalara arızi diyoruz. Önceki dönemlerde, günde üç gemi arızi bakımdan dolayı sefere çıkamıyordu. Tersanemizin aktif çalışmasıyla bunu 1,7'ye düşürdük. Gemilerimize artık 'aspirin tedavisi' uygulamıyoruz. Zamanı gelen geminin, ne bakımı varsa tamamlıyoruz, sorun çözücü yaklaşıyoruz. Bu alışkanlığın oturmasını istiyoruz. Tabii ki normalde olması gereken buydu. Ama gerektiği gibi yapılmamış," şeklinde konuştu.

Paşabahçe havuza alındı

Şehir Hatları'nın emektar vapurları Paşabahçe ve İsmail Hakkı Durusu'nun bir yıl içinde tamamlanarak, filoya katılması hedefleniyor. On yıldır terk edildiği Beykoz sahilinden tersaneye çekilerek kurtarılan Paşabahçe, tersanede havuza alındı. Restorasyonu için oluşturulan danışma kurulunun da yerinde gördüğü vapurun, yeniden deniz ve yolcularıyla buluşması için çalışmalar hızlandı. Paşabahçe'nin restorasyonu için ayrıca teknik kurul da oluşturuldu.

Büyük ortaklık: İFETA

(Soldan sağa) Asım İlker Meşe, Feramuz Aşkın, Erbil Özkaya, Tulga Zengin, Ahmet Çekiç

Haber (marinedealnews.com) sitemizde 8 Eylül 2020 tarihinde saat 19.25'te yayımlanan ve yasal evraklara dayanarak hazırladığımız "Büyük ortaklık: İFETA" başlıklı özel haberimiz yayımlandığı şekliyle aşağıdadır. Tamamen haberciliğin etik değerlerine göre objektif olarak hazırladığımız haberimizi kamuoyunun dikkatine yeniden sunarız.

"**Büyük ortaklık: İFETA**

Bu haber ilk kez MarineDeal News'te yayımlandı. Kaynak gösterilse dahi yazılı izin olmadan yayımlanamaz.

Yalçın Sabancı'ya ait Ya-Sa Holding bünyesinde bulunan Ya-Sa Denizcilik Grubu'nun halihazırda görevine devam eden CEO'su Mehmet Erbil Özkaya, Operasyon Müdürü Ahmet Fahir Çekiç ve geçtiğimiz ay görevinden ayrılan Teknik Müdür Tulga Zengin ile İlkfer Grup ortakları Feramuz Aşkın ve Asım İlker Meşe, Malta'da 25 Mayıs 2015 tarihinde çok kapsamlı bir offshore denizcilik şirketi kurdular.

MarineDeal News'ün edindiği şirketin resmi kuruluş belgeleri ve Offshore Leaks Database isimli sitede yayımlanan haritadan elde edilen bilgilere göre şirketin ismi IFETA Shipping Limited.

Kuruluş evraklarında şirkete tayin edilen vekil isim olarak Edmond Mugliett'nin adı yer alıyor."

01» Ticari kredi faizleri en az 1 puan artacak

Merkez Bankası'nın faiz kararı metninde de belirtildiği gibi pandemi nedeniyle yaşanan kapanmalar reel sektör şirketleri için ciddi sorun anlamına geliyor. Bunun yanı sıra Merkez Bankası'nın faiz artırımının kredilere yansıması da göz önüne alındığında finansmana ulaşmanın maliyeti de artıyor. Bankacılara göre, Merkez Bankası'nın 2 puanlık faiz artışı, ticari kredi faizlerini 1 puan artıracak. Bu da Merkez Bankası verilerine göre, ortalama yüzde 18,30 olan ticari kredi faizlerinin ortalamada yüzde 19,30'a çıkması anlamına geliyor. Bankacılar spot piyasada kredi faizlerinin yüzde 21-21,5 seviyelerinde oluşacağını belirtiyor. Şirketlerin finansman maliyetlerini yükseltecek bu seviyeler piyasada en son Eylül 2019'da görüşmüştü. Pandemiyle birlikteyse ticari faizleri ortalamada yüzde 8-9 seviyelerine kadar inmişti. Bankacılara göre, kısıtlamaların yoğunlaştığı bu dönemde şirketlerin finansman maliyetlerinin de artıyor olması, şirketler için yeni finansmana erişimi çok zorlayacak. Bu da zaten geçmiş dönem kredi borçlarını ödemekte zorlanan şirketleri önümüzdeki dönemde daha da zor bir sürece sokabilir.

MarineDeal NEWS

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: 13 Sayı: 157 (Ocak 2021, İstanbul)

Yazı, fotoğraf ve illüstrasyonların tüm hakları MarineDeal News Gazetesi'ne aittir. Yazılı izin olmaksızın hiçbir şekilde yazı, fotoğraf ve illüstrasyonlardan alıntı yapılamaz. Yayınlanan yazıların sorumluluğu yazarlara, yayınlanan ilanların sorumluluğu ise ilan sahiplerine aittir.

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
LEADING THE FUTURE

İş dünyası büyüme planları için 2021'den umutlu

HSBC Grubu'nun hazırladığı 'Navigator Raporu', iş dünyası liderlerinin Covid-19 pandemisi ile birlikte kısa ve orta vadede iş görünümüne ve uluslararası ticarete ilişkin görüş ve beklentilerini ortaya koyuyor. Türkiye dahil olmak üzere 39 ülkede 10 binden fazla şirketin görüşleriyle oluşturulan rapora göre; Türkiye'deki şirketlerin yüzde 68'i 2021 yılında gelirlerinde artış kaydedeceklerini öngörürken, yarısı gelirlerindeki bu artışın yüzde 5'ten fazla olmasını bekliyor. Bununla birlikte; şirketlerin büyüme fırsatlarını yakalamak ve potansiyel güçlüklerin üstesinden gelmek için kullanacakları en önemli stratejiler arasında yeni pazarlara açılma, maliyetlerin azaltılması ve nakit akışının iyileştirilmesi yer alıyor.

HSBC Türkiye Genel Müdürü Selim Kervancı, HSBC Grubu'nun küresel çapta hazırladığı rapor ile ilgili, "Türkiye iş dünyası pandeminin getirdiği zorlukların aşılmasında güçlü bir direnç gösterdi. Şirketler, bu dönemde potansiyellerini en üst düzeye çıkaracak, yeni ortama uyum sağlamalarını, büyümelerini ve beklenmedik durumlara karşı hazırlıklı olmalarını destekleyecek sürdürülebilir çözümlere odaklanıyorlar," değerlendirmesinde bulundu.

Uluslararası ticarette rota Avrupa ve Asya Pasifik

Rapora göre Türkiye'deki şirketlerin yüzde 73'ü uluslararası ticaretin son dönemde zorlaştığını ve 2021'de de yeni güçlüklerle karşılaşılacağını düşünse de yüzde 66'sı gelecek 1-2 yıllık dönemde uluslararası ticaret görünümünün olumlu olmasını bekliyor.

Gelecek dönemde Avrupa ve ardından Asya-Pasifik Bölgesi, yurtdışına açılmayı hedefleyen Türkiye şirketleri için en çekici pazarlar olmayı sürdürecek. Şirketlerin; yüzde 60'ı artan tüketici talebinin, yüzde 52'si yeni tedarikçi ve iş ortaklarına erişimin, yüzde 47'si ise ürün ve hizmetlerinin bu pazarlardaki mevcut ürün ve hizmetlere göre daha rekabetçi olmasının ve bu pazarların inovasyon merkezi özelliği taşımasının Avrupa ve Asya-Pasifik'le ticareti genişletmeyi hedeflemelerinde etkili olduğunu ifade ediyor.

Şirketlerin ortak endişe kaynağı tedarik zinciri

Rapor, tedarik zincirinin Türkiye şirketleri için ortak bir endişe kaynağı olduğuna işaret ediyor. Türkiye'deki şirketlerin yüzde 97'si 2020 yılında maliyetlerdeki artış, tedarik zinciri istikrarı ve tedarikçilerin hedef tüketici veya kendi işletmelerinden uzak olması ile ilgili sorunları gidermek için çeşitli aksiyonlar aldıklarını belirtiyorlar.

Rapor, Türkiye şirketlerinin tedarik zincirini güçlendirmek için 2021 yılında;

- Teknolojinin etkin kullanımı,
- Tedarikçilerin olası yeni pandemilerle mücadele için etkili mekanizmalara sahip pazarlardan seçilmesi,
- Tedarikçilerin operasyonel direnç ve hızlı teslimat yetkinliklerine göre seçilmesine öncelik vereceklerini gösteriyor;

Şirketler tedarik zincirlerindeki bu değişimlerle maliyetlerin azaltılması, pazar bağımlılığının azaltılarak risklerin dağıtılması, pazar erişiminin hızlandırılması ve güvenliğin artırılmasını hedefliyor.

Sürdürülebilirlik, satışları destekliyor

Rapora göre; Türkiye şirketlerinin yüzde 86'sı sürdürülebilirliğe daha fazla odaklanılmasının 2021 yılında satışlarda artışı destekleyeceğini düşünüyor. Türkiye'deki şirketlerin yüzde 70'den fazlası çevresel, sosyal ve yönetişim (ESG) alanlarında kapsamlı hedefler belirlediklerini belirtiyor. Bununla birlikte sürdürülebilirliğin kurumsal itibarın güçlendirilmesi, yeni çalışma şekillerinin benimsenmesi ve devlet desteklerinden yararlanmaya hak kazanma gibi çeşitli fırsatlar barındırdığını ifade ediyorlar.

MarineDeal NEWS

Ayı Bacağı seyri

Yeşim Yeliz Egeli
yesimegeli@marinedealnews.com

Her sorunun bir çözümü olduğunu anlamalıyız. Yeter ki isteyelim...

Gömleğin düğmesi baştan yanlış iliklendiyse ve niyetler de iyiyse sorun tarafların el ele vermesiyle çözülebilir. Mucize gerek demenin anlamı var mı? Sorunun kendisi insan yapımı değil mi? Pekâlâ ortadaki sorun da yine insanın aklı ve gayretiyle çözülebilir.

Gemisinde Türk bayrağı taşıyıp taşımadığına bakmaksızın her gemi sahibinin (armatör) Türk limanlarına uğrak yaptığında, yük sahibi tarafından atanması armatöre şart koşulan ve yük sahibi adına yükü taşıyan armatör tarafından metazori "acente" olarak atanan "kiracı acenteler"in gemiye verdiği hizmetler içinde faturalarına yansıttığı; "attandance fee" aslında hizmeti verilmeyen ancak ücreti istenen bir bedel. Türk denizciliğinin kanayan bu yarasına geçen ay köşemde değinmiştim.

Yazımı okuyan ve konunun tarafı olan bir STK Başkanı mesaj iletti. İlettiği mesaj şöyleydi; *"Sen böyle konunun diğer tarafı, muhatabı ile görüşmeden, konuyu tam araştırmadan, incelemeden genelde yazı yazmazdın...", "İşin doğrusu asla yazdığın gibi değil."* Dedi ve Resmî Gazete'de 10 Mart 2008 tarihinde Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca yayımlanan *"Gemi Acentelik Hizmetleri Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ (İTG: 2008/1)"* dokümanını paylaştı. Ardından da aşağıdaki metni iletti:

*" f) **Ücretler:***

*1) **Acentelik ücreti:** Gemi acenteliği hizmeti yapan gerçek veya tüzel kişilere, **yaptıkları hizmetlere karşı** bu Tebliğin ekinde bulunan taban ücretlerden az olmamak üzere gemi sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücreti,*

*2) **Gözetim ücreti:** Acentelik ve koruyucu acentelik hizmetlerine **ek olarak** gemi işlemlerinin ilgili kişi, kuruluş ve birimler nezdinde acente tarafından takip edilmesi, yerine getirilmesi, işin hızlandırılması en kısa süre içinde ve salimen eşyanın tahliyesi ve yüklemenin sağlanması, evrak işlemlerinin yapılması, yükün teslim alınması ve teslim edilmesi, eşyadaki eksiklik veya fazlalıklarının takibi karşılığı olarak, deniz taşıt ve araçlarının sahibi, kaptanı, işleteni veya kiracısı tarafından ödenen ücreti,".*

Konudan bir haber bir kişi Maddeleri okuduğunda bir açmaz olduğunu şıp diye anlamaz mı? Öyle ya, uluslararası normlarda iş yapmak ve hatta örnek ülke olmak varken neden bu hataları tekrar ediyoruz ki? Hatadan dönmek de erdemdendir.

Tebliğ'deki 2'inci Madde acentenin bu işleri yapmaya aday olarak ticaret yapan kuruluşun iş sözleşmesindeki hizmet tanımı değil mi? Acente Maddede açıklanan işleri yapmakla yükümlü değil mi? Bu işler için kurulan bir şirket değil mi? Bu nedenle **"Acente ücreti: ...yaptıkları hizmetlere karşı..."** armatöre yansıtılmıyor mu? O vakit, Madde 1'deki hizmetler neler sorusu yerinde olmaz mı? Bir de tersten yaklaşalım. Acente, 1'inci Maddede belirtildiği üzere "acente ücreti"ni hangi hizmetleri verdiği için alıyor?

Bu defa da akla şu soru geliyor: Acente 2'inci Maddede yazılı olarak tarif edilen hizmetleri tam ve eksiksiz yerine getiriyor mu? Örneğin; Kiracı acente mal yüklenirken/tahliye edilirken o yükün başında duruyor mu? Bu soruya inanın "hayır" yanıtını aldık.

Peki o vakit bu açmaza "Mevzuat böyle" diye yaklaşınca, yanlışa doğru demiş olmuyor muyuz?

Amacımız kimseyi tenkit etmek değil. Sorun yazılı mevzuattaysa eğer ilgili İdare'nin bu konuya eğilmesini sağlamak, kanun koyucuların dikkatini çekerek kusurlu olduğunu belirttiğimiz sorunun çözümünü istemek yerinde olur. İlgili meslek kuruluşlarının da tarafları koruyacak bir yeni düzenleme için girişimde bulunması elzemdir.

STK Başkanının mesajına verdiğim cevaplarıma gelince... *"Nereden biliyorsunuz ki araştırmadığımı? Varsa öneriniz, görüşünüz yazılı olarak iletiniz, onu da yayımlarım,"* oldu.

Ne derim hep? Amacımız üzüm yemek, bağcıyı dövmek değil. Sorunu tespit ettik. Elbette tarafların görüşlerine başvurup çözüm arayacağız. Kiracı acentelerle ilgili konunun "kayıt dışı" anlatılan başka boyutları da var ki o da içler acısı başka bir yazının konusu.

Geçen ay bu kanayan sorunu kaleme dökmeden önce İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği tarafından hazırlanan (Ağustos 2007) Gemi Acenteliği El Kitabı'nı kavradım. Sonra 4 armatör ve 2 gemi acente sahibine; ***"attandance fee"*** hakkında sorularımı sordum. Ortada mantık dışı bir durum var. Peki niye biz sorunun köküne inmiyoruz?

Önce verdiğimiz sözü tutalım. Aralık 2020 köşe yazımda ilk defa değindiğim bu konu hakkında ***"Emin olmamakla birlikte bu hizmet kalemi ile uygulama sadece Türkiye'de var. Araştıracağız."*** Diye yazmıştım.

Aralık ayı içinde tecrübelerine güvendiğim, özellikle gemileri Türkiye'ye uğramayan köklü denizcilik şirketlerinin sahiplerine, genel müdürlerine, teknik müdürlerine daha sonra da hem yurtdışı hem Türk limanlarına uğrak yapan armatörlerimize telefon açıp şu soruyu sordum, (benim titizliğimden sebep faturalarını inceleyenler bile oldu):

"Gemilerinizin yurtdışı liman uğraklarında özellikle "kiracı acente" atamanız gereken durumlarda veya aldığınız acentelik hizmetlerine karşılık ödemeniz gereken herhangi bir faturada "attandance fee" tanımlı bir hizmet kalemi/ücreti bulunuyor mu?"

*Gelen yanıtların hepsi, "**hayır**" şeklindeydi. Bu şu demek, yurtdışında gemi limana uğrak yaptığında alınan acentelik hizmetlerinde böyle bir ücretlendirme yok. Hepsi "Bu sadece Türkiye'de uygulanıyor" dediler. "**Peki niye?**"*

Kimsenin, kimsenin kazancında gözü/sözü olamaz. Ancak ülkemizin mesleki etik değerlerini kişi, kurum/kuruluş menfaatlerinin önünde tutmalıyız, onları korumak ve hakkaniyetli olmak bizim vazifemiz olmalı. Denge şart. Zira biz de geçen ay "etik" boyutundan mevzuyu ele almıştık. Almaya da devam edeceğiz. Tâ ki sorun çözüme kavuşana, hak yerini bulana dek.

Bir **sigorta şirketinin** yönetim kurulu başkanının veya üyelerinin Türkiye'de **sigorta brokerliği yapamayacağı** ilgili Kanun ve Yönetmeliklerde ne kadar net yazıldıysa, üstteki Teblig'de de yazılı olan tanımlamada da bir uygulama ya da pratikte uygulamama keyfiyeti yok mu sizce? Etraflıca düşünelim.

***

Acente demişken Moritanya'ya gemisiyle uğrak yapacak Türk armatörlerini veya bir sebeple bu ülkeye gemi adamını, personelini, mühendisini gönderecek olan yöneticilerimizi uyaralım.

Başından geçen bir hadiseyi mektupla ileten bir okuyucumuzun Türk armatörünü bilgilendirme hassasiyeti üzerine konuya aracı olarak içerik vermeden mevzuyu özetle yazalım.

Aralık ayı ortasında Nuakşot şehrine, Togo/Lome şehrinden, Mali/Bamako üzerinden aktarma yaparak ulaşan okuyucumuz; **bölgede epey nüfuz sahibi ilgili acentenin** yaklaşımı, nezaketsiz tavrı ve haksız yere alıkoyma çabasına karşı ilgilileri uyarıyor. Amaç tabii ki kişiyi Covid 19'u bahane ederek alıkoyma yöntemiyle, onlarca düşük standartlarda hizmeti mesela yemeği olmayan otel, sokağa çıkma yasağı sebebiyle yemek ihtiyacını düzgün sağlayamama, gemiye ulaşmak isteyen kişiyi yanlış bilgilendirmek suretiyle yanıltma, mecburi transferleri taş devrinden kalma bir araba ile yapma vb. onca kötü muameleye karşın faturayı epey kabarık tutmak ve armatöre "öde" diyerek yansıtmak.

İşleri olduğundan farklı göstererek, derken Covid 19 bahanesiyle, Covid 19 geçirmiş bir kişiye PCR yerine kan testi uygulamak ne derece doğru? Acente bunu bilerek diretmiş. Okuyucu zaten bunu belirtmiş. Yani kan testi yapılırsa yine pozitif çıkacak. Üstelik ülkede böyle bir uygulama yokken "var" diyerek "kandırma/aldatma" suretiyle 10 gün hiç uygun olmayan yaşam koşullarıyla alıkoymayı diretme ve gemi beklemeyeceği için gemiye ulaştırmama. Hikâye polisiye film gibi ancak sağduyulu olup buraya tamamını aktaramıyorum. Haksızlık karşısında el birliğiyle atlatılan hadisedeki Türk'ün zekâsına ve tüm engellemelere karşın işini de yapıp hiç sorunsuz ülkesine dönen okuyucumuza İngiliz armatörün sözü, "Ooopps! I can't believe that!" diyerek şaşkınlığı olmuş. Ben de açıkcası İngiliz armatörün bu şaşkınlığına şaşırdım. Zaten bildiği şey değil mi, yazılı tarihten...

Kıssadan hisseye...

Rüzgâr tam arkadan geldiğinde Ana yelken Cenova rüzgârını keser ve onu işlevsiz kılar. Hedefe varmak için... Ayı Bacağı mecburi, dikkat gerektiren zor bir seyirdir. Dümenci rüzgâr ile açısını ne düşürmeli ne artırmalı tam dengede tutmalıdır. Rotadan çıkmamak için... Üstatlar bilir. Aman haa... Uyaralım: Yalpada bumbaya dikkat! Allah muhafaza kazaya sebep olabilir. Bizden söylemesi.

Yeni yılın hepinize sağlık ve mutluluk getirmesi dileğiyle... Sağlıcakla kalın.

HAVELSAN Sahil Gözetleme Radar Sistemi (SGRS)

Turizm ve deniz ticareti faaliyetlerinin yoğun olduğu, düzensiz göç, denizde arama kurtarma gibi konularda mücadelelerin verildiği, Akdeniz'den Karadeniz'e üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin deniz yetki alanlarında deniz emniyeti ve deniz güvenliğini sağlamak her zaman kritik öneme sahip bir konu olmuştur.

SGRS'nin; Türk Karasularında, Münhasır Ekonomik Bölgede ve Türk Arama Kurtarma Bölgesinde; radar, otomatik takip sistemi ile elektro optik görüntü sistemlerinden alınan anlık verileri en doğru şekilde işleyecek ve ilgili kamu kurumları arasında tesis edilecek bir entegrasyon ile durumsal farkındalığı en üst seviyeye taşıyacak ve dağıtacak nitelikli bir bilgi alışveriş sistemi olması amaçlanmıştır.

Ankara'da Sahil Güvenlik Komutanlığı Karargâhı bünyesinde görev yapan Deniz Arama Kurtarma Koordinasyon ve Harekât Merkezi ile İstanbul'da Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı, İzmir'de Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanlığı, Marmaris'te Sahil Güvenlik Güney Ege Grup Komutanlığı ve Çanakkale'de Sahil Güvenlik Çanakkale Grup Komutanlığı bünyesinde görev yapan Yardımcı Arama Kurtarma ve Harekât Merkezlerine (SGRS'de aldığı görev itibarıyla Kimliklendirme ve İzleme Merkezlerine) entegre bir şekilde çalışan HAVELSAN SGRS'nin, Sahil Gözetleme İstasyonlarında (SGİ) bulunan radarlardan gelen verilerin elektro-optik algılayıcılar ve sisteme entegre olan kamu kurumlarından alınan diğer verilerle destekleyerek, Tanımlanmış Deniz Resmi'ni oluşturması hedeflenmiştir. Üstün nitelikli bir sistem olarak görev yapan SGRS, yapay zekâ ile desteklenmiş ağ destekli komuta kontrol altyapısını bünyesinde teşkil etmeyi hedefleyen Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın, verimliliğini ve görev sorumluluk alanı içerisinde harekât etkinliğini artırıcı bir sistem olarak tasarlanmıştır.

SGRS, gelişmiş özellikleri ve ilgili kamu kurumları ile karşılıklı veri paylaşımı sağlayarak; deniz sınırı ihlâli (münhasır ekonomik bölge, karasuyu ihlâlleri gibi), kaçakçılık, düzensiz göç, yasa dışı su ürünleri avcılığı, deniz kirliliğinin önlenmesi gibi her türlü yasa dışı faaliyet ile mücadele etkinliğine katkı sağlayan, ayrıca denizde arama kurtarma gibi son derece hayati konularda farkındalık yaratan HAVELSAN'ın bir üründür.

HAVELSAN ana yükleniciliğinde yürütülmekte olan SGRS Faz-1 Projesi;

- 1 Harekât Merkezi (Ankara)
- 4 Kimliklendirme ve İzleme Merkezi (İstanbul, İzmir, Muğla, Çanakkale)
- Radar, elektro-optik ve muhtelif sensörler ile donatılmış 12 Sahil Gözetleme İstasyonu (SGİ) bileşenlerinden oluşmaktadır.

SGRS, Saha Kabul Testleri tamamlanan ve temel harekât işlevleri kapsamındaki ilk yazılım bileşenlerini içeren Grup-1 paketi ve altyapısı (Ankara Harekât Merkezi ve 10 SGİ) ile kullanıma hazırdır. Eklenecek yeni özellikleriyle Sahil Güvenlik Komutanlığı'na güç katmaya devam edecek olan HAVELSAN SGRS, Çevre ve Şehircilik, Tarım ve Orman, Ticaret, Ulaştırma ve Altyapı, Milli Savunma ve İçişleri Bakanlıkları ile entegre olarak başta Türk karasuları olmak üzere deniz yetki alanlarında deniz emniyeti ve deniz güvenliğinin sağlanmasına azami katkıda bulunacaktır.

SGRS Projesi kapsamında, toplanan veriler ile kamu kurumlarından temin edilen verilerin birlikte etkin bir şekilde işlenmesini sağlamak amacı ile tesis edilecek, Sahil Gözetleme Bilgi Sistemi (SGBS) ve Deniz Bilgi Sistemi (DBS) ağlarına yönelik çalışmalar son hızla sürdürülmektedir.

Yüzde yüz yerli ve milli imkânlar ile Savunma Sanayi Başkanlığı'nın liderliğinde geliştirilen Sahil Gözetleme Radar Sistemi; denizde durumsal farkındalığın artırılmasına katkı sağlayarak tanımlanmış deniz resminin tesisinde ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın harekât faaliyetlerinin koordinasyonunda en önemli araçlardan biri olarak kullanılacaktır.

MarineDeal NEWS

ABD yaptırımları gölgesinde Hindistan ve Türkiye gerçeği

Trans-Atlantik blok Türkiye'ye çok kızgın. Eski mutlu mesut günlerdeki gibi laf-söz dinleyen Türkiye özlemini çekiyorlar. Milli çıkarlarınızı önceliğiniz zaman karşınıza hemen ittifak ruhu ve dayanışma argümanları çıkarılıyor, dışlanıyorsunuz. Lâkin verilen ev ödevini yaptığınız zaman sizden iyisi yok, ülkenizde işler yolunda olsun olmasın mühim değil

MDN İSTANBUL | ABD'de seçimleri kaybeden Trump yönetimi Rusya'dan alınan S-400 hava savunma sistemini gerekçe göstererek giderayak Türkiye'ye yaptırım kararı aldı. Üstelik ABD, yaptırımların "sözde" Türk askeri kapasitesini zayıflatmayı değil, Rusya'yı engellemeyi amaçladığını açıkladı.

Meseleye nereden bakarsak bakalım yaşananlar ve maruz kalınan durum tam bir garabet. Aylardır bu meseleye dikkat çekiyoruz. Neticede ABD malûmu ilan etti, ha bugün ha yarın olmasının son kertede bir önemi yok. Bu zaviyeden bakıldığında doğru soru ise şu, "hazırlıklı mıyız? stratejimiz ne olacak? Amiyane tabirle B planımız nedir?"

Özetleyelim… ABD'nin "Hasımlarına Yaptırımlar Yoluyla Karşı Koyma Yasası (CAATSA)" çerçevesinde açıkladığı yaptırımlar, kurum olarak Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) ile SSB Başkanı İsmail Demir ve üç üst düzey SSB yetkilisini hedef alıyor. Kararla SSB'nin ABD ile tüm ihracat izinleri, yetkilendirmeleri, kredileri yasaklanırken, listeye alınan SSB yetkililerinin de ABD'deki mal varlıkları dondurularak vize kısıtlamaları getiriliyor. ABD tarafından yapılan son açıklamada, *"herhangi bir uluslararası finansal kuruluşun SSB'ye 10 milyon doları aşan kredi ve borç vermesinin kısıtlandığını ve SSB yetkililerinin ABD'ye girişinin de yasaklandığı"* ifade edildi. Kararın özü şu, yaptırımlar doğrudan Cumhurbaşkanı Erdoğan'ı hedef alıyor.

Trans-Atlantik bloğun hazırladığı jeopolitik tuzak

Çok hareketli ve dinamik bir dönemden geçiyoruz. Havanın böylesine puslu olduğu zamanlarda sakin, dikkatli ve dingin kalabilmek, duygusal ve popülist hareketlerden kaçınmak ve rasyonel hareket edebilmek gerekiyor. Kazım Karabekir'in veciz sözü sanki bu günler için söylenmiş, "Öyle puslu ki hava, şeytan bile Müslüman mintanı giyiyor…"

Ulusal basınımızı ve konunun uzmanlarını takip ediyoruz, her zamanki gibi hamaset üst seviyede… Neler söylenmiyor ki sanki bu yaptırım kararları gökten ansızın zembille indi. Bunun Türkiye'ye karşı izlenen çok boyutlu, çok katmanlı sistematik bir stratejinin doğal sonucu olduğunu göremiyor muyuz?

Yaptırıma maruz kalmak elbette gurur kırıcı, hem de mensubu olduğunuz İttifakın bir üyesi tarafından hedefe konuyorsanız. Bazı aklı evveller, "AB yaptırım kararı almadı, süreç Mart 2021'e sarktı" diye sevinirken, yaptığımız hamle, gündeme getirdiğimiz reformlar ve AB'ye verdiğimiz güvenceler ile Fransa-Yunanistan ikilisinin oyununu bozduk diye hamaset yaparken, bu stratejik ve ideolojik körler güruhu, Trans-Atlantik bloğun hazırladığı jeopolitik tuzağı göremedi…

Bu yazıda hemen herkesin -artık- temas ettiği ve sizin ezberlediğiniz argümanları yazmayacağız. Milli gururumuzdan, duruşumuzdan taviz vermeyelim, şurayı kapatalım, burayı kapatalım, ayniyle mukabele edelim, misliyle mukabele edelim, Çin'e yeni bir tren daha kaldıralım, Rusya'dan ikinci parti S-400 sistemi alalım, mevcut olanı aktive edelim vb. argümanları zikretmeyeceğiz.

Zira alınan bu haksız ve yanlı kararı öncesinde, yapılması ve izlenmesi gereken stratejileri, bizi bekleyen jeopolitik açmazları kendi kulvarımızda mütevazı bir şekilde yazdık, dikkat çektik. ABD'ye karşı Rusya kartını, Rusya'ya karşı ABD kartını ilelebet kullanamayacağımızı sıklıkla vurguladık. Denge politikasını güçlü olan uygular, izlenen strateji sürdürülemeyebilir, dedik. 2,5 milyar dolar verilerek alınan S-400 sistemi çoktan aktive edilmeliydi, madem alma kararı verildi -ki kesinlikle isabetlidir- öyleyse devreye alınmalıdır, dedik. Hatta bir sistemi Toroslor'a Doğu Akdeniz'e kuralım, böylelikle Doğu Akdeniz'deki kararlılığımızı pekiştiririz de dedik. Müsterihiz. Merak edenler yeni yılın ilk sayısı ile dağıtılacak olan ve gazetemizin bir geleneği haline gelen **"Stratejik Öngörü Konsepti-II"** kitabına başvurabilirler.

NATO üyesi bir müttefike karşı ilk yaptırım kararı

Bakınız, önce Almanya, İtalya ve Yunanistan AB İrini Operasyonu kapsamında bir Türk gemisine baskın düzenleyerek izinsiz arama yaptı. Sonrasında AB Zirvesi'ne ağırlığını koyan Merkel genel beklentinin aksine Türkiye'ye karşı verilecek kararı ABD'ye havale ederek, AB-Türkiye ilişkilerinin kontrolden çıkmasını ve Türkiye'nin olası kaybını engelledi.

Tartışmalar devam ederken bu kez de ABD, Türkiye'ye karşı CAATSA yaptırımlarını uygulama kararı aldı. Cumhurbaşkanı Erdoğan haklı, *"Türkiye'den başka hiçbir ülkeye, bu yaptırım uygulanmamıştır. İlk defa bir NATO üyesi olarak ülkemize uygulanmaktadır".*

Ne yazık ki Türkiye'nin geçmişte de müttefikleri tarafından yaptırımlara maruz kalma pratiği var. Çok güvendiğimiz dostlarımız(!) tarafından hayal kırıklığına ilk defa uğratılmıyoruz. Yaşanan şokların her defasında ülkemizde görmeyen gözlerin açılmasına vesile olduğunu hatırlatalım. Türkiye, ABD'nin 1975'te, Almanya'nın da 1990'ların başında uyguladığı silah ambargolarına da maruz kalmış dahası Johnson Mektubu'na muhatap olmuştur.

Lâkin CAATSA yaptırımlarına muhatap olan ilk NATO üyesi olarak -evet- tarihe geçmiştir. Bu süreçte olumlu gördüğümüz tek husus, Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki 4 siyasi partinin ABD'nin yaptırım kararını ortak bir bildiri yayımlayarak kınaması olmuştur. Muhataplarımıza iç tarafın konsolide olduğunu göstermek isabetli bir duruştur.

Kararın arka planı

Trump'ın kararı hemen herkesi şaşırttı. Zira genel beklenti Trump'ın veto hakkını kullana-

cağı ve bir şekilde bu müşkül durumu sürüncemede bırakarak Biden'a havale edeceği şeklindeydi. Umulan olmadı, Trump kendinden beklenmeyecek derinlikte bir hamle yaptı.

Trump yaptırım kararını alarak aslında iç kamuoyunu gözetti, öte yandan Biden'ı çözülmesi zor bir sorun sarmalına itti. Dozajı düşük yaptırım kararlarıyla sözde yakın ve samimi ilişki içinde olduğu Cumhurbaşkanı Erdoğan'ı daha kötü bir duruma düşmekten alıkoydu. Yazının başında belirtelim. Bu sürpriz karar aslında malûmun ilanı. Trump bir sonraki ABD seçimlerinin güçlü adayı olduğunu şimdiden ilan etti.

Jeopolitik önem

Gerek AB Zirvesi'nde alınan kararlar ve gerekse ABD'nin son hamlesi bir hususu tüm çıplaklığıyla ortaya koyuyor. Trans-Atlantik blok Türkiye'ye çok kızgın. Eski mutlu mesut günlerdeki gibi laf-söz dinleyen Türkiye özlemini çekiyorlar. Milli çıkarlarınızı önceliğiniz zaman karşınıza hemen ittifak ruhu ve dayanışma argümanları çıkarılıyor, dışlanıyorsunuz. Lâkin verilen ev ödevini yaptığınız zaman sizden iyisi yok, ülkenizde işler yolunda olsun olmasın mühim değil. Sisi'nin geçen ay Fransa ziyaretinde devlet nişanı alması konuya güzel bir örnek. Fransa kamuoyundan saklanan tören açığa çıkınca ülke karışmıştı.

Türkiye'ye karşı kurgulanan stratejinin onu kaybetmemek üzerine kurgulandığı anlaşılıyor. Türkiye'nin burnu sürtülecek lâkin yüzü batı yörüngesinde tutulmaya devam edilecek. Nedeni oldukça anlaşılabilir, Türkiye'nin jeopolitik önemi, gözden çıkarılmasını engelliyor. Nitekim AB Dış İlişkiler ve Güvenlik Politikası Yüksek Temsilcisi Borrell'in, Türkiye-AB ilişkilerine yeniden yön vermek için hâlâ şansı bulunduğunu belirterek, *"AB, tutması umuduyla Türkiye'ye elini uzatmaktadır"* ifadelerini kullanması tesadüf değil.

NATO'ya olan yükümlülüklerin yeniden taahhüt edilmesi

ABD Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Cale Brown, 15 Aralık tarihli ABD-Türkiye Dışişleri Bakanları arasındaki telefon görüşmesiyle ilgili Pompeo'nun, Türk mevkidaşı Çavuşoğlu'ya, *"...yaptırımların, Türk askeri kapasitesini zayıflatmayı değil, Rusya'nın önemli gelirlere, erişim ve nüfuza ulaşmasını engellemeyi amaçladığını"* açıklayı-verdi.

Türkiye'nin S-400 alımının ABD personeli ile askeri teknolojisini ve güvenliğini tehlikeye soktuğunu belirten sözcü, Pompeo'nun Türkiye'den S-400 meselesini savunma sanayilerimizin on yıllara dayanan işbirliği tarihiyle tutarlı şekilde çözmesini ve NATO içinde operasyonel silah alımına dair NATO'ya olan yükümlülüğünü yeniden taahhüt etmesini talep ettiğini ifade etti. Kısaca hisse; ABD, S-400 üzerinden verilecek bir taviz ile her şeyin eskisi gibi toz pembe olabileceğini gündemde tutarak, Türkiye'nin fevri hareket etmesini engellemeyi ve Türkiye'yi masada tutmayı hedefledi.

S-400 eşittir sarı öküz

Türkiye'nin son dönemde Batı ile yaşadığı açmazları ve düştüğü itilafları salt S-400 alımına indirgemek gerçekçi bir yaklaşım olmaz. S-400 meselesi ilişkilerdeki sorunlar sarmalının sadece sembolik bir yansıması, aslında buzdağının görünen kısmı. Türkiye S-400 alım kararını verirken yaşanan tüm süreci hesaplamalıydı. Gelinen aşamada S-400'de atılacak geri adım şüphesiz "sarı öküz" meselesini gündeme getirecek ve tavizleri yeni tavizler izleyecektir. Türkiye her ne pahasına olursa olsun S-400 sistemine sahip olma kararına koşut olarak hareket etmeli ve geri adım atmamalıdır.

Uluslararası ilişkilerde kuraldır, *"komşunuzda saldırı silahı varsa sizde de savunma silahı olmalıdır"*. Unutmayalım, S-400 bir savunma sistemidir. Haklı olarak Türkiye'nin büyük bir eksikliği olan hava savunmasını sağlamaya matuf haklı bir karardır. İttifak üyesi Yunanistan çılgınlar gibi silahlanırken herhalde bu silahları Arnavutluk'a karşı edinmiyor. ABD Türkiye'yi F-35 projesinden çıkarırken, ihtiraslı muhteris Yunanistan'a bu uçakları satmak için onay veriyor. Dahası Yunanistan Fransa'dan da Rafaale savaş uçağı alacağını açıklıyor. Havada dengeyi alenen Yunanistan lehine değiştirecek bu hamleye karşı elbette Türkiye de S-400 kartına başvuracaktır.

ABD CAATSA'yı siyasi baskı aracı olarak kullanıyor

Türkiye, Soğuk Savaş döneminde NATO kapsamında ve genel olarak Batı dünyası için Rusya'yı baskılama ve dengeleme unsuru olarak görüldü. Mevcut konjonktürde ABD öncülüğündeki "kolektif Batı" Türkiye'nin bu rolünü sürdürmesini istiyor. Ancak bugün çelişkili bir durum ortaya çıkıyor.

Türkiye'nin milli çıkarları müttefiki olan Batı ile çelişebiliyor, dahası bazı hassasiyetleri ise Rusya ile örtüşebiliyor. Bu nedenle Türkiye; aklı selim davranarak, fayda-çıkar temelinde hareket etmeli ve herhangi bir yörüngeye girmeden stratejik hamleler yapabilmelidir. Dış politika küsen değil konuşan hâlet-i ruhiyye ile kazanılır.

Jeopolitik önem ve Hindistan

Yukarıda belirttik. ABD, Türkiye'ye karşı yaptırım kararı alırken bu hamlenin Rusya'ya karşı yapıldığını ve hedefin Türkiye olmadığını açıkladı. Gerekçe olarak da *"Türkiye'nin S-400 alımının ABD personeli ile askeri teknolojisini ve güvenliğini tehlikeye soktuğunu"* vurguladı.

ABD, sözde Rusya kaynaklı tehdide karşı önlem alıyor. Öyleyse soralım, Hindistan da Rusya'dan S-400 sistemi alıyor, peki Hindistan'a yaptırım neden gündeme gelmiyor? Hindistan'ın alacağı sistem ABD personelinin güvenliğini tehlikeye atmıyor mu?

ABD'nin önceliği şüphesiz Çin. Çin'i artık tek başına karşılayamayacağını gören ABD için Hindistan yüksek değerde. Bu nedenle Hindistan'ı karşısına almak istemiyor. Hindistan elbette jeopolitik ve jeostratejik öneminin farkında, konjonktürü iyi okuyor, adımlarını pragmatik atıyor. Rusya ile ilişkilerini zinde tutarken işbirliğini sürdürüyor. Rusya'dan S-400 sistemi aldığı gibi nükleer denizaltı kiralıyor. Diğer taraftan İsrail ile de yoğun ve yakın işbirliği sergiliyor. Geçmiş dönemde temas etmiştik, ABD'yi ziyaret eden Hindistan Dışişleri Bakanı S-400 konusunda size yaptırım uygularız tehdit ve şantajı karşısında sadece bir cümle ile yanıt vermişti "siz bilirsiniz".

Bir ülkenin özgül ağırlığı ekonomik gücü, askeri kapasitesi ve diplomatik ağırlığı ile belirlenir. Hindistan buna güzel bir örnek. Rusya, ABD ve Çin ile ilişkilerini karşılıklı fayda çıkar temelinde şekillendiren Hindistan, sahip olduğu devlet kapasitesini ahenk içinde kullanıyor. İsrail'i kendine yakın tutuyor. Modi kendisine takılan "Yahudi Modi" lakabına takılmıyor.

Türkiye'ye karşı Rusya bağlamında ayar veren ABD, Çin'e karşı Hindistan'a göz yumuyor. Buna jeopolitik öncelik denebilir. Buna karşın ABD ile stratejik ortak olduğumuza inanan stratejik körlere bir kere daha hatırlatalım, Türkiye milli çıkarları istikametinde tüm paydaşlarla eşit mesafede ve bağlanmadan ilişki içinde olmalıdır. Üstelik kendimizi dev aynasında görmeyelim, ekonomik gücü sorunlu Türkiye bir Hindistan değil. Askeri gücü sağlam olan Türkiye an itibarı ile diplomatik gücünü pekiştirecek hamleler yapmalı, ikili ve çok taraflı kombinasyonlar oluşturmalı ve yeni angajmanlar denemelidir. Kastımızın birilerine şirin görünmek adına İran'a bindirmek olmadığının altını çizelim...

Geldiğimiz aşamada Türkiye, sıkıntılı dış politikasını ve hatalı tercihlerini evirmeli ve kendisine jeopolitik bir milat belirlemelidir. Batı ile uzlaşmak, saygı görmek ve fayda çıkar temelinde ilişkileri sürdürmek elbette öncelenmelidir. Lâkin bir karşılığı olduğu sürece... Batı'nın müzakereden anladığı yeni açılım süreçleri yapmamız, dahası Suriye, Irak ve Libya'dan çekilmek, Doğu Akdeniz'de Antalya Körfezi'ne hapsedilmek olacaksa, peşinen söyleyelim bu ilişki dikiş tutmaz. Bunu her yönden muhataplarımıza etraflıca anlatmak isabetli olacaktır.

MarineDeal NEWS

Kerim Kalafatoğlu: **Ürettiğimiz platforma kefil oluyoruz**

Cumhuriyet tarihinin en büyük gemi ihracatı anlaşmasının sahibi ARES Tersanesi, alanında yürüttüğü faaliyetlerle ülkemizin hızla büyüyen ve dikkat çeken şirketlerinden birisi oldu. En son gerçekleşen ve Meteksan Savunma ile ortaklaşa yürütülen, ülkemizin ilk silahlı insansız muharip deniz aracı projesi olan ULAQ ise hem ülkemiz gemi inşa sanayi hem de savunma sanayi açısından oldukça önemli.

Kurulduğu 2006 yılından sonra kısa sayılabilecek bir sürede hızla büyüyerek Avrupa'nın en büyük kompozit ve alüminyum gemi inşa eden firmalarından biri olan ARES, dünyanın en iyi karakol gemisi üreticisi, Türkiye'nin sektörden bağımsız en hızlı büyüyen şirketi ve en büyük gemi ihracatçısı konumunun da sahibi oldu.

Ekonometri bölümünden mezun olan ve İngiltere'deki Essex Üniversitesi'nde Uluslararası Ekonomi alanında yüksek lisans yapan ARES Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Kerim Kalafatoğlu, profesyonel iş hayatına 1994 yılının başlarında Trabzon Serbest Bölgesi'nde bir dış ticaret ve nakliye şirketinin kurucusu olarak, özellikle Karadeniz bölgesi çevresindeki Eski Sovyet Ülkeleri ile çalışmaya başladı. Ailesinin geleneksel mesleği olan tekne yapımınaysa, kardeşleriyle birlikte 2006 yılında ARES Tersanesi'ni kurarak başladı. Çalışmayı ve eğitimi yaşam biçimi olarak benimseyen Kalafatoğlu ayrıca, Harvard Üniversitesi'nde Owner/President Management Program'ı tamamladı.

ARES Tersanesi Genel Müdürü Özgün Utku Alanç ise kariyerine Türk Deniz Kuvvetleri'nde deniz subayı olarak başladıktan sonra, hızlı taarruz gemileri, denizaltılar, mayın avlama gemileri gibi çok sayıda gemi inşa ve satın alma programına katkıda bulundu ve son olarak Deniz Kuvvetleri'nin MİLGEM Sınıfı Korvet Programı'nda görev yaptı.

Vatanını ve milletini seven, ülkesini uluslararası platformlarda en iyi şekilde temsil etmekten onur duyan bir anlayışla çalıştıklarını ve bu sayede istikrarlı bir başarıyı elde ettiklerini belirten Kerim Kalafatoğlu ve ARES Tersanesi Genel Müdürü Özgün Utku Alanç ile hem tersanelerini hem Türkiye'nin gemi inşa ve savunma sanayindeki güncel durumunu hem de savunma sanayinde merak uyandıran ULAQ Projesi özelinde MarineDeal News okuyucularına özel bir sohbet gerçekleştirdik.

Kerim Kalafatoğlu

Yeşim Yeliz Egeli: Kuruluşunuzdan günümüze benzersiz işlere imza atarak ilkleri gerçekleştirdiniz. Özellikle savunma sanayi gibi standartları yüksek bir alanda... İstikrarlı büyümenin kilometre taşlarına değinerek öz hikâyenizi paylaşabilir misiniz?

Antalya Serbest Bölgesi'nde üretime başlamamızın ardından çok sayıda gezi teknesi ve yat üretimi yaptık. Bununla birlikte gemi inşa sektörünün askeri segmentinde yer almayı hep arzu etmişimdir. Savunma sanayine ilgim kendimi bildim bileli vardı. Vatanperver bir ailenin vatanını, milletini seven, bunun için de elinden geleni yapan bir evladı olduğumu düşünüyorum. Bu doğrultuda, gezi teknesi ve yat satışlarımızdan elde ettiğimiz gelirle yine serbest bölgede altyapı yatırımı yapmak yönünde Yönetim Kurulu'nda ve oy birliğiyle karar aldık. 2009 yılından itibaren askeri segmentte gemi üretimi için gerek tasarım gerek üretim teknolojileri ve en önemlisi personel yatırımı olmak üzere çok ciddi adımlar attık ve haklı sonuçlarını da kısa süre içinde birlikte gözlemledik.

Geleneksel gemi inşa anlayışının ötesinde vizyonumuz sadece en iyi gemileri üretmek değil, kullanıcılarımızı da başından itibaren işin içine almaktır. Dolayısıyla iş geliştirmeden tasarıma, tasarımdan üretime, üretimden kalite yönetimine kadar her alanda müşteri odaklılık hızlı başarımızın ve büyümemizin en büyük faktörü diyebilirim.

"El hüneri dünyayı döndürür" düşüncesini tabana yayarak çalışanların kuruma gönülden bağlılığını sağlamış olmamız da tersanemizde ortak hedef odaklı kristal bir yapı oluşturdu. Bununla birlikte, alüminyum, çelik ve kompozit tekne üretimi alanlarında insan kaynakları, organizasyon yönetimi, entegre lojistik destek, kalite yönetimi ve gelişmiş üretim teknolojileri alanlarında çok ciddi yatırımlar yaptık. ARES halihazırda örneğin kompozit gövdeli askeri gemi üretimi alanında Avrupa'nın açık ara en büyük üreticisidir. Dünyadaki yerimizin de ilk üçte olduğunu söyleyebiliriz. 2017 yılında Türkiye'nin sektörden bağımsız en hızlı büyüyen firması olduk. 2018 yılında ise en büyük gemi ihracatçısı konumuna geldik. Şu anda ülkemizin en önemli askeri gemi ihracatçılarından biriyiz.

ARES olarak gemi inşa sektörüne yeni bir bakış açısı kattığımıza inanıyorum. Sadece en özgün tasarımlarla gemi üretmekle kalmıyoruz. Kullanıcıya bir vizyon çiziyoruz. "Ürettik, teslim ettik, bitti" demiyoruz. Yani ürettiğimiz platforma kefil oluyoruz. Ülkesini dünyada en iyi şekilde temsil etmeye çalışan ARES, ürettiği gemilere 20 yıl gövde garantisi verebilecek dünya üzerinde belki de tek üretici olma özelliğini taşıyor.

Türkiye'nin gemi inşa ve savunma sanayindeki güncel durumunu nasıl değerlendirirsiniz? Bu alanda öne çıkan ülkelerle kıyasladığınızda artılarıyla ve eksileriyle Türkiye ne durumda?

Türk firmaları son yıllarda gerçekleştirdikleri teknolojik atılımlarla dünyada haklı bir yer edinmiş durumda. Sadece deniz araçlarında değil, kara ve hava araçları ile komuta kontrol, silah ve elektronik sistemlerde çok ciddi bir ivmeyle yol aldığımızı düşünüyorum.

Öte yandan üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde denizcilik ve gemi inşa sanayinin bundan uzun yıllar önce ve çok daha üst seviyede olması gerektiği inancındayım. Tabii ki üzülmenin gelişmemize bir faydası yok. 90'lı yılların sonundan itibaren başlayan ve 2000'li yıllarda giderek artan devlet desteği, teşvikler ve özel sektör yatırımları ile halihazırda gelinen nokta oldukça iyi bir seviyedir. Ancak elbette yeterli değildir. Özel tersanelerin özellikle dış pazarlarda, hele hele ilk kez giriş yapılması hedeflenen bir ülkede, yanında devlet himayesi ve desteği ile görücüye çıkması elzemdir. Bugün örneğin Avrupalı birçok tersane, kayıtlı bulunduğu ülkenin hükümetinin desteği ile dünyanın farklı kıtalarında boy göstermektedir. Hatta birçok durumda devletin himaye sağlamasının yanı sıra, tersanenin potansiyel müşterilerine devletlerarası finans desteği sağlamaya kadar varan fırsatlar sunulmaktadır. Bunun yanı sıra, özel tersanelerin de ülke ve son kullanıcı ayrımı gözetmeksizin, yüksek kaliteden hiç taviz vermeden, her girdikleri ülkede önce güven inşa ederek yollarına devam etmeleri gerekmektedir. Bu da özetle, tersanelerin uzun ufuklu, geniş vizyonlu planlar yapmaları ve asıl olanın gemi satmak değil, sürdürülebilir ihracat olduğunu özümsemeleri gerekliliklerini doğuruyor. Öte yandan sanayi altyapımızın ve personel potansiyelimizin güçlü olduğuna inancım tam. 2007 öncesinde dünyada sahip olduğumuz pazar payına yeniden ulaşabilirsek yeni yatırımlar da kendiliğinden gelecektir.

Fikrim ve gözlemlerimce özellikle dünya deniz kuvvetlerinde ve sahil güvenlik teşkilatlarında pazar trendi konvansiyonel deniz platformlarından daha özellikli görevlere haiz, daha yüksek süratli, manevra kabiliyeti ve vuruş gücü yüksek, caydırıcılığını bu yönleriyle sağlayan, daha az personelle işletilen ve kaybı durumunda mali yükü nispeten daha düşük platformlara doğru bir yönelim içerisinde. ARES de bu trendi yaklaşık on yıla yakın bir zaman önce görerek bu yönde uzmanlaşmış, personel ve tasarım/üretim altyapı yatırımları yapmış ve ürünleriyle kendini ispat etmiştir.

2020 yılı ARES için nasıl geçti? 2021 yılı beklentilerinizi piyasalar açısından değerlendirebilir misiniz?

Salgın nedeniyle 2020 yılı tüm dünya için alışılmışın dışında geçti elbette. Risk yönetimi adı altında yapılmış planların çoğu tabiri caizse ters köşe oldu. Mesaimizin bir bölümünü gerçek manada bu alana ayırmak durumunda kaldık desem mübalağa etmiş olmam.

Öte yandan bugüne kadar aldığımız önlemler sonuç verdi ve üretim ve teslimat takvimimizde bir aksama olmadan tam yol ilerledik. Umman Sahil Güvenlik Teşkilatı ile imzalamış olduğumuz sözleşme kapsamında 5 adet 26 metre boylu ARES 85 HERCULES Süratli Devriye Botu'nu 2020 yılı içinde başarıyla teslim ettik. 2 botu denize indirdik. Halen Antalya'da kalifikasyon testleri ve operatör eğitimleri sürüyor.

Yine 2020 yılı içinde Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü ihtiyaçları kapsamında yüklendiğimiz 122 botluk ARES 35 FPB Kontrol Botu Projesi'nde tasarım sürecini başarıyla geride bıraktık ve üretime başladık. Prototipin ardından önümüzdeki sene 24 botumuz fiilen görevde olacak.

Son olarak malumunuz, birkaç yıldır Ar-Ge faaliyetlerini yürüttüğümüz ULAQ serisi 'İnsansız Deniz Araçları'mızın ilki ve prototip ürünü SİDA'nın üretimini yıl sonu itibarıyla tamamladık. 2021 yılında test/tecrübe ve güdümlü mermi atış faaliyetlerinin ardından konseptin doğrulamasını tamamlamış ve insansız deniz araçlarımızın operasyona hazır olduğunu ilan etmiş olacağız.

2021 yılında sektör için düşüncelerime gelince; henüz 2020 yılının başlarında yayılan ve cari piyasalar üzerinde kısa sürede ani ve çok ağır etkiler yaratan salgının benzer negatif etkiyi 2020 yılında savunma sanayinde, özellikle gemi inşa sektöründe gözlemlemek mümkün değil. Zira gemi inşa sektöründe ihracatın gerçekleşebilmesi için tedarik süreci, akabinde tasarım, üretim, kabul vb. süreçlerin tamamlanması gerekir ki bu süreçler genellikle yıllarla ifade ediliyor. Dolayısıyla 2020 yılında gerçekleşmesi beklenen bir ihracat projesi aslında 2018-2019 yıllarında imza altına alınmış oluyor. Netice itibarıyla, salgının gemi ihracatına etkilerini sözleşme aşamasında bekleyen, askıya alınan veya iptal edilen projelerin netleşmesiyle 2021 yılının ilk veya ikinci çeyreğinde somut olarak gözlemleyebiliriz kanaatindeyim. Tabii bir tedavi yönteminin geliştirilmesi veya uygulanmaya başlanan aşıların başarılı sonuçlar vermesi durumunda tablonun bu derece olumsuz olmasını beklemiyorum şahsen. Umarım 2021 öncelikle sağlık getirir hepimize...

ULAQ'ın proje değeri nedir? Bu projenin ülkemizde inşa edilmesinin maddi, teknik, manevi kazanımlarını paylaşır mısınız?

ULAQ'ın proje değeri bizim için paha biçilemez ölçüde. Şöyle ki bu yola baş koyduğumuzda aklımızdaki fikirlerden başka bir şey yoktu elimizde. Ülkemizi ve gelişmekte olan savunma sanayimizi uluslararası arenada nasıl zirveye taşırız, yapılmayanı nasıl yaparız, yapılanın bir üstüne nasıl çıkarız diye Yönetim Kurulu'ndan yeni mezun mühendisine kadar çok çalıştık. Tasarım çalışmalarımızı tamamladık, prototipi ürettik ve test/tecrübe faaliyetlerini tamamlayacağız yakın zamanda. Ve bunların tümünü öz sermayemizle, hiçbir teşvik arayışına girmeden yaptık. Fakat bu noktada çok samimi bir şekilde ifade etmek isterim ki bugüne kadar bir kez olsun arkadaşlarıma dönüp yaptığımız bu Ar-Ge yatırımının maliyetinin raporlanmasını istemedim. Bu projeye amatör ve tamamen vatanperver bir yaklaşımımız var. Bu nedenle mali bir veri paylaşamıyorum. İnsansız deniz araçlarının millî imkânlarla tasarlanması ve üretiminin ülkemize katacağı değerin gerek mavi vatanda muharebe sahasında gerekse denizde insani yardım faaliyetlerinde sağlayacağı operasyonel kabiliyetlerin maddi değeri ölçülemez. Çok basit bir hesapla rahatlıkla ifade edebilirim ki bir insanlı muharip deniz aracında görev yapan yalnızca bir subayımız için devletimizin yaptığı yatırım, onun canı ve ailesi için değeri onlarca SIDA'yı satın alır ama yine de denk sayılamaz...

Antalya Serbest Bölgesi'nde aktif bir şirket olarak serbest bölgenin avantaj ve dezavantajları ile rekabette işletmenize sağladığı avantajlarını paylaşır mısınız? Geçen yıl serbest bölge ihracat rakamları açısından hangi sıralamada yer aldınız, 2020 yılı için beklentiniz nedir?

Serbest bölgede faaliyet göstermenin belirttiğiniz gibi avantaj ve dezavantajları mevcut. Kısaca ifade etmek gerekirse, öncelikle liman, denize iniş ve elleçleme gibi ortak kullanım altyapılarının mevcut olması üretim kolaylıkları anlamında avantajlar arasında sayılabilir. Bununla birlikte ihracata yönelik çalıştığımız sürece yurtdışından temin edilmesi zorunlu ekipmanların lojistiği gümrük mevzuatı açısından nispeten daha pratik. Birtakım vergi muafiyetleri olmasına rağmen serbest bölgeler dahilinde de uygulanan bazı harç ve masraflar mevcut olduğundan, sanıldığının aksine bu noktada büyük avantajlar söz konusu olmuyor maalesef. Ve yurtiçine satış yapıldığında muafiyetler ortadan kalktığı gibi serbest bölge harçları yürürlükte kalmaya devam ettiğinden mali olarak yurtiçinde konuşlu firmalara oranla dezavantajlı bir durum ortaya çıkıyor.

İhracat rakamlarımıza gelecek olursak, maalesef İhracatçılar Meclisi, Serbest Bölgeden yapılan satışları değerlendirmeye almadığından sıralamamızı bilmiyoruz. 2020 yılı için beklentimiz (aslında gerçekleşen) 2019 yılının çok üzerinde. Öte yandan TOBB'un değerlendirmesinde son 5 yıllık satış gelirlerimize göre (ki tamamı ihracattır) büyüme oranımızın yaklaşık yüzde 400 civarında olduğunu göz önüne alırsak, istikrarlı bir şekilde yolumuza devam ettiğimizi ifade edebilirim.

İlk MarineDeal News okuyucularının öğrenmesini isteriz. 2021 yılında ne gibi yeni atılımlarınız gerçekleşecek?

Bunca askeri proje ve Ar-Ge yatırımlarından sonra 2021 yılı için sizinle ve ilk kez MarineDeal News okuyucularıyla şunu paylaşmak isterim. ARES ilk dünyaya geldiğinde başladığı yat üretimine farklı bir marka değeriyle ve bomba gibi geri dönüyor. Yeni yat bölümü yatırımımız tamamlanmak üzere ve çok ciddi seviyede görüşmeleri süren mega yat projelerimiz var. Yeni mega yat üretim hattımızla 2021 yılında dilerim yeni haberler duyuracağız ve ardından ARES imzalı mega yatlar dünyada görücüye çıkacak.

Özgün Utku Alanç: **Yılda 50 adet SİDA teslim edeceğiz**

Özgün Utku Alanç

ARES Tersanesi, kurulduğu 2006 yılından sonra çok kısa bir sürede alanında lider konuma yükseldi. Önemli bir ihtiyacı giderdi. Tersanenizin kapasitesi hakkında özet bilgi paylaşabilir misiniz?

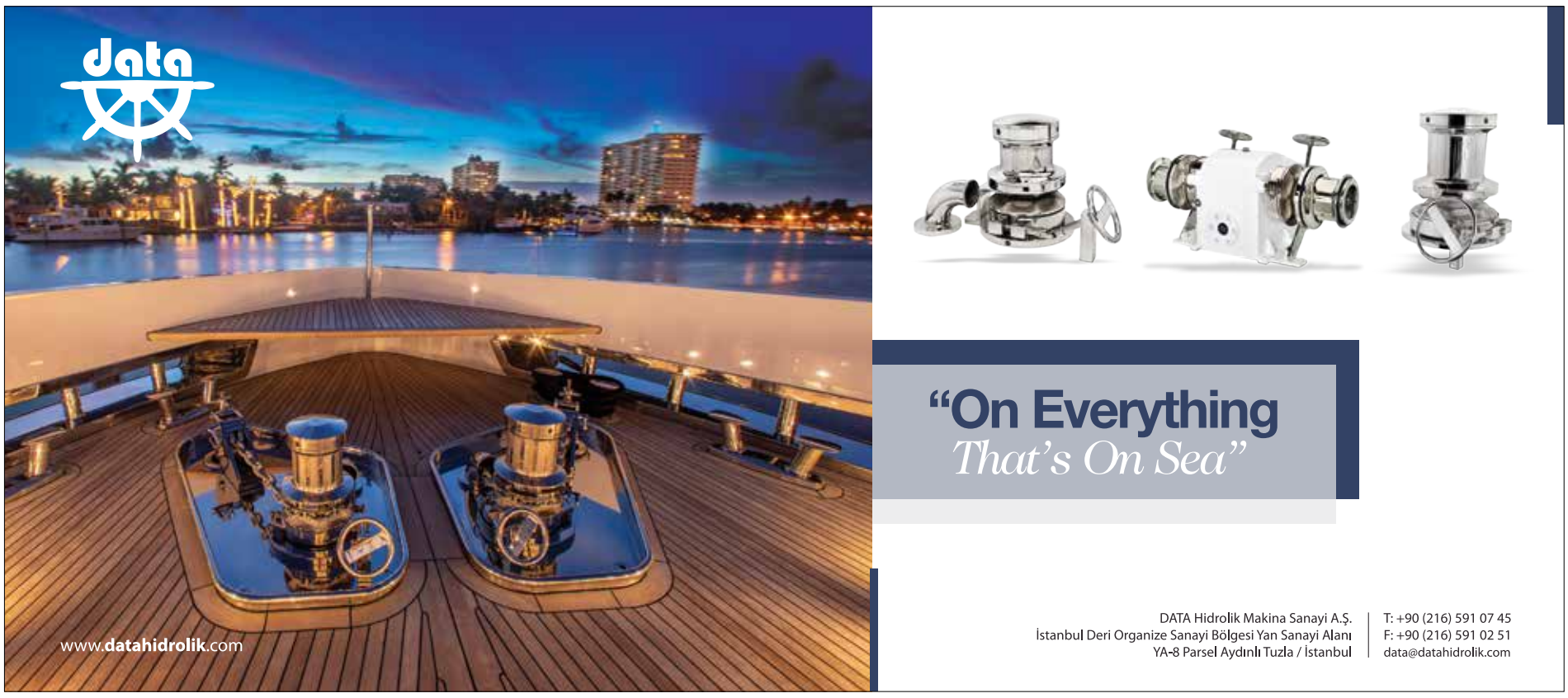
Öncelikle MarineDeal News'ün yeni yaşını kutluyorum, başarılarınızın artarak devamını diliyorum. Evet, ARES kısa zamanda yaptığı ihracat atılımlarıyla ama daha da önemlisi bu atılımların getirilerini yine altyapı ve Ar-Ge yatırımlarına dönüştürmesiyle alanında lider konumuna geldi. Son 5 yılda tesis, altyapı ve üretim kapasitesi anlamında yüzde 300'ün üzerinde büyüdük. Halen toplam 40 bin m^2 kapalı üretim alanında, çelik, alüminyum ve kompozit inşa kabiliyetine sahip 4 gemi inşa tesisi ve 1 mobilya fabrikasıyla üretimimizi sürdürüyoruz.

Meteksan Savunma ile birkaç yıldır devam eden araştırma geliştirme faaliyetleri neticesinde geliştirilen, ülkemizin ilk silahlı insansız muharip deniz aracı olan ULAQ'ın hikâyesi nasıl başladı?

ULAQ adını almasına kadar yaklaşık üç yıl geçti. 2017 yılında bir savunma sanayi fuarında Yönetim Kurulu Başkanımızla yaptığımız tartışma neticesinde, her alanda olduğu gibi deniz harbi veya savunmasında da trendin "insansız"laşma yönünde olduğunda hemfikirdik. Fuar dönüşümüzden itibaren kurduğumuz bir çekirdek Ar-Ge ekibiyle önce literatür taramaları, arkasından sahada ürün araştırmaları yoğun tasarım faaliyetleriyle devam etti. Uzaktan komuta nispeten kolay çözümlenebilecek bir alanken neden otonomiye yönelmiyoruz soruları yükseldi. Bu noktada ülkemizin yine milli sermayeli güzide firmalarından Meteksan Savunma ile tanıştık. Tabir caizse kanlarımız uyuştu. ARES gibi tez canlı, çözüm odaklı ve çok heyecanlı bir kültüre sahip Meteksan... Çok keyifli ve verimli yürüttüğümüz Ar-Ge çalışmaları meyvesini verdi ve ULAQ doğdu. Yalnızca bu konu üzerine söylenecek çok şey var ama sözün özü, hikâyemizin başlangıcı budur.

ULAQ donanım ve kabiliyetleriyle ne tür avantajlar sağlayacak?

Bu noktada belirtmem gerek;



MarineDeal NEWS

ULAQ, insansız deniz araçları serimizin markası aslında. Yaptığımız lansmanda ilk prototip ürün Silahlı İnsansız Deniz Aracı (SİDA) olduğundan ULAQ biraz bu prototip tasarımla akıllarda yer edindi. SİDA modelinin yanı sıra ön tasarım faaliyetlerini tamamladığımız, ULAQ-Gemisavar, ULAQ-E/H (Elektronik Harp ve İstihbarat), ULAQ-SAR/FiFi (Arama Kurtarma ve Yangın Söndürme), ULAQ-DSH (Denizaltı Savunma Harbi) ve ULAQ-MKT (Mayın Karşı Tedbirleri) gibi birçok ürün var portföyümüzde. Lansmanı yapılan ULAQ-SİDA'nın da kabiliyetlerinden kısaca bahsedeyim. SİDA, çok düşük profili ve radar imzası ile neredeyse görünmez (stealth), üzerinde taşıdığı Roketsan üretimi Cirit ve L-UMTAS füzeleriyle deniz ve kara hedeflerine angajman yapabilen, sahip olduğu elektrooptik ve gündüz görüş sistemleriyle aynı zamanda istihbarat toplayabilen, yüksek sürat ve manevra kabiliyetine sahip, otonom senaryolara yanıt verebilen, karadan veya gemiden komuta edilebilen, bu sınıfta dünyada eşi olmayan bir platform. Bu kabiliyetlerle ULAQ-SİDA, keşif, gözetleme ve istihbarat, suüstü harbi, asimetrik harp, silahlı eskort ve kuvvet koruma, stratejik tesis güvenliği gibi görevlerin icrasında en değerli varlığımız insanımızı, askerimizi harp sahasından güvenli alana çekecek; aynı zamanda düşman unsurları için tespiti ve etkisiz hale getirilmesi hem çok zor hem de maliyetli bir baş belası olacak.

ULAQ'ı dünyadaki benzerlerinden ayıran ve öne çıkaran teknik özellikleri nelerdir? Muadilleriyle kıyaslar mısınız, bir iki örnek yeterli olacaktır.

Aslında örneği yok. Elbette dünyada geliştirilmiş insansız deniz araçları var. Bu alanda bugüne kadar daha çok mayın avlama üzerine yoğunlaşılmış durumda. Öte yandan hafif silahlarla donatılmış uzaktan komutalı insansız deniz araçları da var. Örneğin bu konuda ileride sayılabilecek İsrail Donanması'nda üzerinde füze sistemi bulunan Protector ve denizaltı savunma harbi amaçlı kullanılan ve torpido atabilen Seagull gibi ürünler mevcut. Ancak buradaki en kritik noktalar otonomi, sürü hareket kabiliyeti ve insanlı platformlarla müşterek harekât. Bu yeteneklere sahip bir platform bugüne kadar tasarlanmamıştı. ULAQ'la yarattığımız fark tam olarak bu noktalarda.

Projenin başlangıç ve tamamının teslim tarihi hakkında bilgi verebilir misiniz? Kaç adet üretilecek, bunların teslim aşamaları için nasıl bir zaman planlaması yapıldı?

Konu gizlilik arz ettiğinden affınıza sığınıyorum.

Bununla birlikte üretim altyapı ve kapasitesi anlamında yılda 50 adet silahlı insansız deniz aracı üretiminin hizmete hazır halde teslim edilebileceği bilgisini paylaşabilirim.

ARES Tersanesi'nin tecrübe ve bilgi birikimi, ULAQ'ın Ar-Ge, tasarım ve üretim/inşa aşamasını nasıl etkiledi? Kaç kişilik bir ekiple çalıştınız? Bu proje bünyenizde istihdam artışı yarattı mı? Tersanenizde kaç mühendis istihdam ediyorsunuz? Çalışan kadın (mühendis/idari görevde) sayınız nedir? Hangi görevdeler?

Yüksek performans askeri bot tasarımı ve üretimindeki tecrübemiz insansız araçların gövde tasarımı, denizcilik kabiliyetlerinin artırılması ve otonomi senaryolarının algoritmalarının çıkarılması anlamında projenin çok hızlı ilerlemesini sağladı. İnşa aşamasında ise özellikle kompozit ve alüminyum üretiminde yaptığımız yatırımlarla konvansiyonel üretim metotlarına göre iki kat artan verimlilik ve inşa hızımızı göz önüne alarak, tasarımı tamamlamamızın ardından birkaç ay içinde prototip botun denize inişini planladık. İnsansız sistemler alanında çalışan 25 personelimiz mevcut. Tersanemizde 2020 yılı içerisinde, büyük çoğunluğu yeni mezun mühendis arkadaşlarımız olmak üzere istihdam artışı yüzde 15 seviyesinde. Mevcut mühendis sayımız halihazırda 22, kadın mühendis ve idari personel sayımız 17. Kadın çalışanlarımızın 4'ü mühendis, 13'ü kurumsal iletişim, iş geliştirme, finans, satın alma, mali işler ve operasyon personeli.

Bu projedeki yabancı sanayiden edinilen ürün ve hizmetler hakkında bilgi verebilir misiniz?

ULAQ projesi kapsamında dışa bağımlılık yaratacak hiçbir sistem/cihaz/ekipman mevcut değil. Prototip SİDA'da tasarımın en hızlı şekilde doğrulanması ve konseptin kendini ispatı için ihracat lisansı gerektirmeyen asgari sayıda yabancı menşeli ürün kullanılmışsa da tümü için yerli alternatiflerin geliştirme aşamasında olduğunu gönül rahatlığıyla söyleyebilirim. Ve tüm yerli girişimcilerle de bu konuda resmi olarak iletişim halindeyiz. Ortak çalışmalar yürütüyoruz ve prototip üründe yüzde 80'ler seviyesinde olan yerlilik oranını, üretilecek hemen ikinci bottan itibaren yüzde 95'in üzerine çıkaracağımızı öngörüyoruz.

ULAQ'ın ihracatı için hangi ülkelerle görüşüyorsunuz?

ULAQ serisi ürünlerin ihracatı için Orta Doğu'da iki, Afrika'da bir ve Türk Cumhuriyetleri'nde iki ülke olmak üzere halen beş müttefik ülke ile görüşme halindeyiz. Prototip SİDA'nın güdümlü mermi atış faaliyetlerini gerçekleştirmesinin ardından bu görüşmelerin hızlanmasını ve Milli Savunma Bakanlığımızın müsaade edeceği yeni müttefiklerin bu listeye dâhil olmasını bekliyoruz.

Üretimi devam eden mevcut projeleriniz neler? Yakın zamanda teslim edeceğiniz suüstü platformları nelerdir?

ULAQ haricinde halen aktif üretimi devam eden iki projemiz daha mevcut. Bunlardan biri Türkiye Cumhuriyeti tarihinde Umman Sultanlığı'na yapılan ilk askeri gemi ihracatı olan ARES 85 HERCULES Süratli Karakol Botu projesi. 14 botluk projenin ilk 5 botu Umman'da hizmete girmiş durumda. 2 yeni bot ise Antalya'da suya indirildi ve kalifikasyon faaliyetleri devam ediyor. Diğer 7 botun üretimi ise planlandığından hızlı bir şekilde sürüyor. Projenin teslimatları 2022 yılına kadar devam edecek.

Bir diğer yürüyen projemiz ise Türk Sahil Güvenlik ve Emniyet Teşkilatlarımız için üretimine başladığımız 122 botluk Kontrol Botu Projesi. İlk ve prototip botun teslimatını 2021 yılı başında yapacağız. Ardından her iki ayda bir 6 bot teslimatı içeren bir seri imalat programıyla 122 botun teslimatını 5 yıl içinde tamamlayacağız. Bahsettiğim seri imalat programı gemi inşa literatüründe de bir ilk aslında. Otomobil fabrikası gibi işleyecek Kontrol Botunun üretim alanı. Bant mantığıyla ve ürünlerin hatta istasyonlarda ilerlediği ve haftada bir botun donatımının tamamlandığı bir üretim hattı. Gerek projenin hacmi gerekse üretim metodolojisi ile dünya gemi inşa arşivlerine girecek bir proje bu.

Özellikle son dönemde birçok firmanın dikkat ettiği çevreyi koruma ve sürdürülebilirlik farkındalığı ile ilgili yürüttüğünüz çalışmalardan bahsedebilir misiniz?

Bu konuda bizler de kurumsal olarak çok hassasız. Malûmunuz bir gemi inşa firması olarak ağır sanayi kapsamındayız. Elbette çevre izin belgemiz de mevcut olduğundan bu kapsamda yürürlükteki mevzuatın getirdiği tüm yükümlülükleri harfiyen yerine getiriyoruz.

Buna ilaveten tüm atıklarımızı gerek üretimden gerekse personelden çıktığı noktada ayrıştırıyoruz. Tersanemizin belirli noktalarında bu ayrışımın yapıldığı istasyonlar mevcut. Ayrıştırılan farklı tipteki atıklar için farklı yetkili atık firmalarıyla yaptığımız anlaşmalar kapsamında, yerinde teslim ederek geri dönüşüme kazandırılmalarını sağlıyoruz.

Her ne kadar gaz atığı üreten bir firma olmasak da jeneratör ve iklimlendirme sistemlerimizden çıkan adi mazot gazlarının periyodik olarak ölçümlerini yaptırıyor ve gerekli filtreleme çözümlerini birebir uyguluyoruz.

Tüm pet şişe, damacana vb. plastik atıkları geri dönüşüme kazandırıyor, mavi kapakları düzenli olarak biriktiriyoruz. Bugüne kadar yalnızca mavi kapaklarla ona yakın kişiyi tekerlekli sandalyeye kavuşturduk.

Bununla birlikte Cumhurbaşkanlığınca başlatılan Sıfır Atık Projesi'nde yer alıyoruz. Başvurularımızı tamamladık.

Son olarak, üretim haricinde, tasarladığımız ve iş geliştirme faaliyetlerinde potansiyel müşterilerimize sunduğumuz deniz platformlarında, özellikle iş teknesi, feribot, gezi teknesi ve yat alanlarında son kullanıcıları hibrit teknolojiye motive ediyoruz. İnşa ettiğimiz tüm deniz platformlarında IMO standardında olmasa dahi botların boyutları ve tasarımları el verdiği müddetçe, müşteriye maliyet yükü yansıtmadan tekneleri sintine ve atık su arıtma sistemleri ile donatıyoruz.

‘Bunker’de Kalitenin Markası

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...

CYE 32 YEARS

MarineDeal NEWS

Hoş geldin yeni yıl hoş geldin IHM

Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü için IMO Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (IMO HKC-IMO Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships) ile 2009 yılında Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) kavramı ile tanıştık. Bu kavram, gemilerin çevreye zarar vermeyecek şekilde geri dönüştürülmesini sağlamak ve gemideki tehlikeli/zararlı maddelerden etkilenebilecek gemi personelinin ve gemi tamir/geri dönüşüm tesisi çalışanlarının sağlığını korumak için kullanılmaya başlandı.

İlgili düzenleme 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla, Avrupa Birliği (AB) bayrağını taşıyıp taşımadığına bakılmaksızın, Avrupa Birliği ve Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) bayrak devletleri altında bulunan gemiler ile bu ülkelerin limanlarına ve demir sahalarına gidecek üçüncü ülke bayraklı 500 GT ve üzeri askeri gemiler hariç tüm gemilerde klas kuruluşu tarafından onaylanmış/doğrulanmış "Tehlikeli Madde Envanteri"nin bulundurulmasını zorunlu hale getirdi.

Peki, Tehlikeli Madde Envanteri nedir ve yaptırımları nelerdir? Çeşitli nedenlerden dolayı belirtilen süre zarfında tehlikeli madde envanterini hazırlayamamış olan gemiler ne yapmalılar? Konunun uzmanı isimler, MarineDeal News okurları için Tehlikeli Madde Envanteri (IHM)'ni ve düzenlemenin detaylarını değerlendirdiler.

Ahmet Fahri Onursal / DNV GL Ülke Müdürü

'Covid-19 nedeniyle belgelerini tamamlayamayanlar 6 aylık uzatma isteyebilir'

Tehlikeli Madde Envanteri zaten gemi de olmasını istediğimiz bir doküman. Yeni inşa ve operasyondaki gemiler için, geminin Tehlikeli Madde Envanteri hazırlandıktan sonra onaylı kuruluşlarca onaylanır, ilk sörveyi yapılır ve gemiye uygunluk belgesi verilir. Liman devletlerinin kontrolü kapsamında liman kontrol görevlisi tarafından geminin envanteri, ilgili yönetmelik için uygunluk belgesi, envanter bakım prosedürü olup olmadığı ve bakım prosedürünün envanterin sürekliliğini sağlamak adına gerçekte uygulanıp uygulanmadığı kontrol edilir. Gemideki tehlikeli madde envanterinin geminin gerçek durumunu yansıtmadığına dair deliller olması durumunda, liman devleti gemide daha geniş çaplı bir kontrol yapmak isteyebilir. İlgili yönetmelik için geminin uygunluk belgesi yoksa liman devleti gemiyi uyarabilir, gemi gözaltına alınabilir ya da gemi limanı terk etmeye zorlanabilir. Geri dönüşüme giden gemiler içinse ek düzenlemeler ve hapis cezalarının da olduğu daha ciddi yaptırımların bulunduğunu görüyoruz.

Covid-19 nedeni ile 31 Aralık 2020 tarihine kadar gerekli belgeleri tamamlaması mümkün olmamış operasyondaki gemilerin gemi sahipleri, ilgili limana sunacakları belgelerle 4+2 ay olmak üzere uzatma isteyebilir. Uzatma talebinin kabul edilmesi liman devletinin inisiyatifi altındadır.

Cafer Tekkan / Bureau Veritas Türkiye Genel Müdürü

'IHM'nin olmaması navlun kaybına yol açabilir'

Denetimlerin cezai yaptırım ile sonuçlanmasını gerektirecek zararlı madde seviyesi AB Geri Dönüşüm Düzenlemesi'nde yer almamaktadır. Buna mukabil bu düzenleme ile gemide o gemiye özel hazırlanmış Zararlı Madde Envanteri bulunması ve ilgili klas kurumundan uygunluk denetimi yapılarak sertifikalandırılmış olması mecburidir.

Gemilerde AB Geri Dönüşüm Düzenlemesi'nde yer alan zararlı maddelerin tespiti/düzeyi veya çokluğuna göre herhangi bir ceza uygulanmayacaktır. Ancak Zararlı Madde Envanteri'nin gemide bulundurulması ve/veya klas kuruluşu tarafından uygunluk denetimi yapılarak sertifikalandırılmamış olması, Avrupa limanlarında yapılacak Liman Devleti denetimlerinde sırası ile ihtar, uygunsuzluk, seferden alıkoyarak acilen envanter hazırlatma/onaylatma sonuçlarına yol açacaktır. Bu yaptırımlar işletmeci ve gemi sahipleri nezdinde navlun kaybına yol açabilecektir.

AB Geri Dönüşüm Düzenlemesi 2013 yılında yayımlanmış olup 2021 yılına değin uygulanması için yeterli süre olduğu esas kabul edilmektedir. Bununla beraber Covid-19 kısıtlamalarından dolayı gemiden zararlı madde örneği toplama, analizler veya denetim sörveylerinde yaşanması muhtemel aksamaları dikkate alarak, AB tarafından 30 Haziran 2021 tarihine kadar yapılacak liman denetimlerinde istisnai bir uyum süreci benimsenmiştir. Bu istisnai süreçte Zararlı Madde Envanteri'ni tamamlayamamış gemiler, Envanter hazırlığına başlamış ve gecikme mazeretlerinin Covid-19 kısıtlamaları ile ilgili olduğunu belgeli olarak kanıtlamaları gerekmektedir.

Gemi üzerinde zararlı maddelerin tespit edilerek Envanterde kayıt altına alınması halinde; tespit edilen zararlı madde yasaklı (ilk) grupta yer alıyorsa gemiyi tescil eden bayrak devletinden bu maddenin bertaraf edilmesi için gemi sahibi tarafından 3 yıl süre istenmelidir. Bertaraf etme işlemi bu konuda yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından yapılmalıdır.

Zararlı maddenin yasaklı olmayan (ikinci) grupta yer alması durumunda gemi sahibi tarafından bertaraf etme yükümlülüğü ve herhangi bir yaptırımı yoktur.

Zararlı Madde Envanterinin güncel tutulması için ISM sistemi içerisinde Zararlı Madde-Envanteri sorumlusu atanmış olmalıdır. Gemiye tadilat ve ikmal amaçlı malzeme alımı esnasında üreticilerden zararlı madde içerip içermediğini belirten beyan ve analiz raporları alınarak Envanter'e ilave edilmelidir.

Cem Melikoğlu / Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı

'Tespit edilen tehlikeli maddeye göre yaptırımlar değişkenlik göstermektedir'

Envanterde bulunması gereken maddeler EMSA (European Maritime Safety Agency) IHM Hazırlama Kılavuzu ve IMO(International Maritime Organization) IHM Hazırlama Kılavuzu MEPC.269(68)'de belirtildiği haliyle insan sağlığı veya çevreye, doğrudan veya dolaylı olarak zarar verme potansiyeli olan biyolojik, kimyasal veya fiziksel maddelerdir.

Bu maddeler asbest, ozon delici maddeler (ODS), PCB (Poliklorlu bifeniller), organotin içeren zehirli boyalar, PFOS(Perflorooktan sülfonik asit), HBCDD (Hekzabromosiklododekan), kadmiyum, civa, kurşun gibi ağır metaller, radyoaktif maddeler, PBB, PBDE, PCN gibi diğer kimyasal maddeler olarak sıralanabilir.

EMSA IHM Hazırlama Kılavuzu EK-B'de her tehlikeli madde için ayrıntılı olarak sınır değerler tanımlanmıştır. Örneğin sınır değeri asbest için yüzde 0.1, PCB için 50 mg/kg, PFOS için 10mg/kg olarak tanımlanırken, ozon delici maddeler ve radyoaktif maddelerin tamamen yasak olduğu belirtilmektedir.

Tespit edilen tehlikeli maddeye göre yaptırımlar, tâbi oldukları uluslararası konvansiyon, yönetmelik vs. nedenleriyle değişkenlik göstermektedir. Örneğin, asbest maddesi gemilerde SOLAS ile düzenlenmektedir. 2002 öncesi inşası tamamlanan gemilerde asbest bulunabilir ancak asbest kaydı tutulmalı ve asbest yönetim planı gemide bulundurulmalıdır. 2002-2012 arasında inşası tamamlanan gemilerde kısıtlı kullanıma izin verilmekte, 2012 sonrası inşası tamamlanan gemilerde asbest bulundurulması tamamen yasaktır. Tespit edilen asbestin en geç 3 yıl içerisinde bertaraf edilmesi öngörülmektedir. Benzer şekilde organotin içeren boyalar AFS, ozon delici maddeler MARPOL, PCB Stockholm Sözleşmeleri ile düzenlenmektedir.

AB Komisyonu, Covid-19 salgını nedeniyle, 31.12.2020 öncesi IHM dokümanının hazırlanması ve/veya sertifikasının alınmasının mümkün olmadığı durumlar hakkında 30 Haziran 2021 tarihine kadar geçerli olan bir uygulama kılavuzu (2020/C 349/01) yayınlamıştır. İlgili kılavuz;

- Geçerli bir IHM ve/veya sertifikası/uygunluk beyanı (SoC) olmayan gemiler,
- Geçerli IHM sertifikası/uygunluk beyanı (SoC) olmasına rağmen numune alma işlemi olmaksızın hazırlanmış bir IHM'ye sahip gemiler için Liman Devleti Kontrolleri (PSC) sırasında uygulanacak talimatları içermektedir.

Gemi sahibi/kaptan IHM'nin tamamlanması ve ilgili sertifika/uygunluk beyanının alınması için gereken tüm önlemleri aldığına dair bazı kanıtları sunabilmelidir. Bu kanıtlar; IHM hazırlanmasına, sörveyine, sertifika/uygunluk belgesi verilmesine dair kontrat ile ilgili kurumlardan alınacak, seyahat kısıtlamaları nedeniyle gemiye çıkılamadığına ve mümkün olan kısa zaman içerisinde ilgili planın yapıldığına dair beyandır.

Sunulan kanıtların yeterliliğinin PSC yetkilisi tarafından değerlendirilmesi ile gerekliliklerin tamamlanması için 4 aylık ek süre tanınabilir. Ayrıca uyarı kaydı EMSA THETIS-EU modülüne işlenir.

Yapılan PSC esnasında duruma göre uyarı, tutuklama, limana kabul etmeme veya limandan çıkarma gibi yaptırımlar uygulanabilir. EMSA Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü Denetleme Kılavuzu'nda geminin tutuklanmasını gerektirebilecek durumlar ayrıntılı olarak açıklanmıştır. Muhtemel tutuklanma nedenlerinden birkaçı, idare veya yetkilendirilmiş bir kuruluş tarafından verilmiş geçerli bir sertifikanın ve o gemiye ait IHM'nin bulunmaması veya gemideki mevcut durumu yansıtmaması olarak sıralanabilir.

AB Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü, henüz yürürlüğe girmemiş olan Hong Kong Sözleşmesi (IMO HKC) ile temelde benzerdir. AB Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü, IMO IHM Hazırlama Kılavuzu MEPC.269(68)'da tanımlanan maddelere ek olarak PFOS (Perflorooktan sülfonik asit) ve HBCDD (Hekzabromosiklododekan) isimli iki adet maddeyi içermektedir.

Önemle altını çizmek isterim ki dünyada gerek yöntem gerek regülasyon olarak bir çok değişikliğin olduğu ve olacağı bir dönemdeyiz. Artık değişimler global çapta gerçekleşmekte, uluslararası lojistik zincirlerinde mücadele eden denizcilik sektörümüzü de doğrudan etkilemekte. Bu nedenle tüm denizcilik sektörümüzü gelişmeleri yakından takip etmeye davet ediyor ve etkilenecek olan denizci şirketlerimizin dünya pazarlarında daha fazla yer kapabilmek için rekabetçi önlemlerini bazı müşterek önlemlerle almaları gerektiğine inanıyorum.

Engin Yazıcıoğlu / Lloyd's Register Türkiye Müdürü

'AB bayraklı olmayan gemilerin SoC'ye sahip olmaları gerekmektedir'

IHM sertifikası almak için bazı bilgi ve belgelere ihtiyaç duyulmaktadır. Mevcut gemiler için; Lloyd Register (LR) plan onayı, gemide IHM doğrulama sörveyi ve nihai sertifikasyon öncesinde bazı belgelerin asgari olarak sağlanmasını talep ediyoruz.

LR şablonunda tamamlanmış bir IHM; geminin yapısı, sistemleri ve üzerindeki ekipman içindeki tüm tehlikeli maddeler için bir Tehlikeli Madde Uzmanı Numune Alma raporu (IHM'yi başlangıçta tam HKC ve AB SRR uyumluluğu için hazırlıyorsanız) veya geminin HKC ve AB standartlarına göre inşası sırasında IHM'ye uyumlu olarak inşa edilmiş olması durumunda, inşa sürecinden ve gemi hizmete girdikten sonraki dönemde toplanan dokümanlar (IHM'nin HKC standartlarına göre hazırlandığı ve geminin AB bayraklı olduğu durumlarda, AB'nin gerektirdiği ek uygulanabilir tehlikeler için bir uzman numune alma raporu da isteneceği unutulmamalıdır) temin edilmelidir.

Eğer mevcutsa aşağıdaki belgeler sağlanmalıdır:

- İnşada asbest kullanılmadığını gösteren sertifika,
- PCB içermediğini gösteren sertifika,
- Uluslararası Hava Kirliliği Önleme (IAPP) Sertifikası ve IAPP Sertifikasına Ek (MARPOL Ek VI'nın gerektirdiği şekilde Ozon Tabakasını İncelten Maddeleri (ODS) içeren makine ve ekipmanı gösteren),
- Antifouling sertifikası,
- Yürürlükte olan bir satın alma prosedürünün kanıtı (mevzuatta tanımlanan tehlike-

MarineDeal NEWS

lerin gemiye getirilmesinin kısıtlanması). Mevcut gemiler için LR, inşa aşamasından itibaren eksiksiz bir evrakın olmaması durumunda, tehlikelerin mevcudiyetini ve kapsamını belirlemek için gemide örnekleme yapmak üzere bir tehlikeli malzeme uzmanı çalıştırılmasını önemle tavsiye etmektedir. Bu hem HKC MEPC.269 (68) hem de AB SRR EMSA Kılavuzu ile uyumludur.

IHM onayının tatmin edici bir şekilde tamamlanmasının ardından, sertifika düzenlenmeden önce IHM gemide doğrulanmalıdır. Onaylama ile gemide doğrulama arasında mevzuatta belirtilen süre sınırı bulunmamakla birlikte, doğrulama sörveyinin onaydan sonra mümkün olan en kısa sürede tamamlanmasını tavsiye etmekteyiz. Bu tavsiyemiz, IHM'nin olası bir güncellenmesiyle sonuçlanabilecek yapısal ve ekipman üzerindeki tamir ve modifikasyonların olasılığını da minimize etmektedir. Onayın tamamlanması ile gemide doğrulama sörveyleri arasında altı aya kadar olan süre, "makul bir süre" olarak kabul edilir ve bu süreyi aşan gemi işletmecisinin, IHM'nin (görsel ve örnekleme kontrol planının) hazırlandığı tarihten itibaren gemide yapısal olarak ve/veya ekipmanda tehlikeli malzemelerin mevcudiyetine ilişkin hiçbir değişiklik olmadığına dair kanıt olmak üzere uygun bir beyanda bulunması gerekir.

AB bayrağı olmayan gemiler, bayrak adına düzenlenmiş bir Uygunluk Beyanı'na (SoC) ihtiyaç duyacak mı? diye sorarsak. IHM için mevcut EMSA kılavuzu, AB bayraklı olmayan gemilerin uyumlu olabilmeleri için bayrak adına düzenlenmiş bir SoC'ye (Statement of Compliance-Uygunluk Beyanı) sahip olmaları gerektiğini belirtmektedir. LR olarak AB Liman Devleti Kontrollerinin bu özel gereksinimi uygulamasını bekliyoruz ki bu durumda sadece RO (yetkilendirilmiş kuruluşlar) adına onay/doğrulama sağlayan bir SoC yeterli olmayacaktır.

Bu, üçüncü ülke bayraklarını taşıyan gemilere sahip birçok gemi sahibi için bir zorluktur. Bu bayrakların çoğu henüz RO'lara kendi adlarına bir AB SoC çıkarma yetkisi vermemiştir.

Armatörlerin, bu ayrıntıları IHM sağlayıcıları ile kontrol etmelerini ve seçtikleri RO'ları henüz IHM'leri için sertifika sağlama yetkisine sahip değilse doğrudan bayraklarıyla iletişime geçmelerini şiddetle tavsiye ederiz. Çoğu durumda, bayrak RO'larının tümüne yetki vermiş veya hiçbirine yetki vermemiş olacaktır.

Henüz sertifikasyon sürecini başlatmamış olan gemi sahiplerinin, bayrağının bu iş için RO'lara yetki vermesini beklerken bunu geciktirmemelerini tavsiye ederiz (bayrağın kendisi tüm işleri son teslim tarihinden önce tamamlamayı taahhüt etmiyorsa). Bir RO kullanılması, gerekli çalışmalarının son teslim tarihinden önce tamamlanmasını sağlayacaktır.

Seyfettin Tatlı / ABS Türkiye ve Hazar Bölgesi Direktörü

'Tehlikeli madde içeren ekipman, ayrıntılı bir incelemeye neden olabilir'

AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği, Hong Kong Sözleşmesi'nin (HKC) yapısını, kavramlarını ve tanımlarını yakından takip eder. Bununla birlikte, Yönetmelik ayrıca HKC'de belirtilenlerin ötesine geçen bir dizi ek gereklilikler ortaya koyar ve Ek I'de Perflorooktan Sülfonik Asit (PFOS) ve Ek II'de Bromlu Alev Geciktirici (HBCDD) olmak üzere iki ek tehlikeli madde içerir.

AB Yönetmeliği 1257-2013 ve IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) kararı MEPC.269 (68), uygunsuzluğa neden olacak bir tehlikeli madde seviyesi için bir tanım sağlamaz gibi görünse de bizim anlayışımız, IHM/Tehlikeli Maddeler Envanteri'nde yer almayan tehlikeli maddelerin uygunsuzluğun nedeni olabileceğidir ve MEPC 269 (68) 'deki tablolar birçok madde için bir sınır değeri sağlar. Sınır değerden daha büyük miktarlarda mevcutlarsa, bu maddeler IHM'de tutulmalıdır.

1257-2013 sayılı AB Yönetmeliği kapsamındaki uyumsuzluğun "cezai yaptırımlar" ile ilişkili olacağına dair herhangi bir belirtinin farkında değiliz. Bu düzenlemeler kapsamında IHM ile ilgili sorunlar, diğer yasal sertifikalar kapsamındaki uyumsuzluğa benzer şekilde ele alınacaktır.

Tespit edilen maddelerin seviyesi ve miktarına göre uygulanan cezalarda uyumsuzluğun ciddiyetine bağlı olarak bir 'kayan ceza ölçeği' öneren herhangi bir yayınlanmış bilgi görmedik. Bununla birlikte, AB üye devletleri arasında cezaların uygulanmasında değişkenlik olabileceğine dikkati çekiyoruz çünkü AB Yönetmeliği 1257-2013, hangi cezaların olması gerektiğini detaylandırmıyor ve bunun yerine her üye devleti kendi ulusal düzenlemeleri dahilinde cezalar için hükümler uygulamaya çağırıyor.

Avrupa Komisyonu, Covid-19'un neden olduğu aksamaları göz önünde bulundurarak, AB üye ülkelerine, AB limanlarına uğrayan mevcut AB bayraklı ve AB bayraklı olmayan gemiler için 31 Aralık 2020'den 30 Haziran 2021'e kadar altı aylık sınırlı bir süre için gemi denetimleri sırasında yaptırıma yönelik uyumlu bir yaklaşım uygulamasını önerdi.

Avrupa Komisyonu Bildirimi 2020 / C 349/01, AB üye devletlerinin uyumlaştırılmış yaklaşımın sınırlı uygulama süresi boyunca izlemesi gereken "genel kılavuz ilkeler" olarak AB SRR Uygunluk Denetimi için EMSA Kılavuzu'na atıfta bulunmaktadır. Uygunsuzluk tespit edilirse, AB Üye Devleti denetleme uzmanları uygun eyleme karar verecektir. Denetleme uzmanları, gemileri kontrolleri esnasında ortaya çıkan herhangi bir gemi geri dönüşümü ile ilgili uygunsuzluğun AB SRR'ye göre düzeltildiğinden veya düzeltileceğinden emin olmalıdır.

Bir gemi, ilgili makamlara ilgili sertifikanın suretini uygun şekilde veya söz konusu makamların talebi üzerine ibraz etmekte başarısız olması durumunda uyarılabilir, alıkonulabilir, ihraç edilebilir veya bir Üye Devletin yargı yetkisi altındaki limanlarına veya açık deniz terminallerine sokulmayabilir. Tehlikeli maddeler içeren ve IHM'de listelenmeyen ekipman gibi uyumsuzluklar, PSC tarafından ayrıntılı bir incelemeye neden olabilir.

AB SRR, HKC'nin yapısını, kavramlarını ve tanımlarını yakından takip eder ancak belirli gemi aşamasına, AB veya AB dışı bayraklılara bağlı olarak gereksinimlerin uygulanması için farklı zaman çizelgelerine sahiptir ve onaylı gemi geri dönüşüm tesisleri için ek gereklilikler belirler.

Bununla birlikte, Yönetmelik ayrıca HKC'de belirlenenlerin ötesine geçen bir dizi ek şartlar da ortaya koymaktadır. Belirtilen iki ek tehlikeli maddeye ek olarak, 31 Aralık 2018'den sonra gemide HCFC (Hidroklorofloro-karbonlar) içeren yeni kurulumlar yasaklanmıştır (MARPOL Ek VI, 31 Aralık 2019'a kadar HCFC içeren kurulumlara izin verir).

Cemre dünyanın en büyük gemisini inşa edecek

Cemre Tersanesi, Norveçli Seistar Holding ile iki adet çevre dostu canlı balık taşıma gemisi inşa etmek için sözleşme imzaladı.

Seistar için Norveç SALT tarafından tasarlanan gemiler DNV GL klas kurallarına göre inşa edilecek. Norveç bayrağı taşıyacak ve gemilerden biri 69,9, diğeri ise 110 metre uzunluğunda olacak.

Gemilerden 110 metre uzunluğundan olanı 8,000 m^3 yük kapasitesi ve 12,000 ton ağırlığıyla dünyanın en büyük canlı balık taşıma gemisi olacak.

Teslimatı tamamlandıktan sonra Batı Norveç'te hizmete girecek olan gemiler, bu bölgeye göçen somonlar için artan arıtma ve nakliye taleplerini karşılayacak. Gemilerin tasarımı balıkların zarar görmeden taşınmasına ve verimli olarak işlenmesine olanak sağlayacak. Batarya tahrik sistemleri ile yürütülecek gemilerde enerji kullanımının minimum düzeyde olması amaçlandı. Gemilere silindirik balık tankları monte edilecek.

Petrol Ofisi'ne iki ödül birden

Türkiye'de markaların pazarlama süreçlerine katkı sağlayan başarılı çalışmaların ödüllendirildiği İstanbul Marketing Awards 2020'de kazananlar belli oldu. Petrol Ofisi, madeni yağlar alanındaki iki farklı projesi ile "Müşteri Sadakat Çalışmaları" ve "Doğrudan Pazarlama Aktiviteleri" kategorilerinde iki Gold ödüle birden layık bulundu.

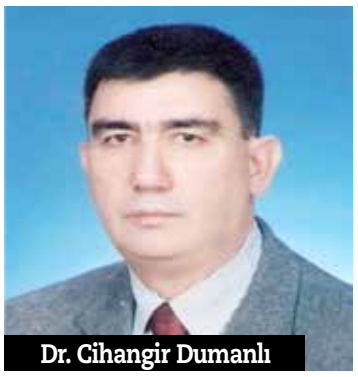
İstanbul Marketing Awards 2020'de ödüller; 'Ürün Geliştirme', 'Satış Ortamı', 'Satış Sonrası', 'Marka İletişimi' ve 'Kurumsal İletişim' olmak üzere 5 ana başlık altında, farklı kategorilerde verildi.

Petrol Ofisi'nin, ünlü mimar Selim Yuhay ile şoförlerin iş ve yaşam alanı olan kamyon kabinlerini yenilediği "Maximus Kabin" projesi, İstanbul Marketing Awards 2020 jürisi tarafından "Müşteri Sadakat Çalışmaları" kategorisinde Gold ödüle layık görüldü. Petrol Ofisi'ne ikinci ödül de Madeni Yağlar tarafından geldi. Haziran ayında çarkların yeniden dönmesine katkı sağlamak üzere 17 bin ustaya koşulsuz olarak, Maxima ve Maximus ürünleri dağıtılarak yaklaşık 3 milyon liralık katkı sağlayan "Siftah Kampanyası" da, yarışmada "Doğrudan Pazarlama Aktiviteleri" kategorisinde Gold ödülü aldı.

MarineDeal NEWS

ABD'ye karşı güçsüz değiliz

Tuğgeneral (E) Hukukçu Dr. Cihangir Dumanlı ABD'nin CAATSA yaptırımlarına karşı Türkiye'nin atması gereken adımları ilkeler ve hukuktan doğan haklar temelinde MarineDeal News okurları için kaleme aldı



Dr. Cihangir Dumanlı

Soğuk Savaş'ın bitiminden sonra Rusya ile doğrudan çatışma ihtimali azalan ABD, Orta Doğu'ya ilgisini artırmış ve eylemli hale getirmiştir. Bu kapsamda 1991 ve 2003'te iki Irak savaşı, Arap Baharı, Suriye'nin kuzeyinde Irak'takine benzer bir Kürt devleti oluşturma gayretleri, bu maksatla PKK'nın Suriye uzantılarına açık destek vermesi, FETÖ örgütünü desteklemesi ve koruması gibi eylemleri doğrudan ulusal güvenliğimizi tehdit eder hale gelmiştir. Bugün Türkiye için en büyük tehdit ABD kaynaklıdır.

ABD, son olarak hava savunma ihtiyacımız için Rusya'dan S-400 sistemi almamıza tepki olarak ülkemizi resmen "hasım" ilan etmiş ve Amerikan Hasımlarına Yaptırımlar Yolu İle Mücadele Yasası (CAATSA) kapsamında yaptırım kararı almıştır. Parasını ödediğimiz F-35 uçaklarına el koyması Birinci Dünya Savaşı başlangıcında İngiltere'nin Sultan Osman ve Reşadiye gemilerimize el koymasına benzeyen hasmane bir tutumdur.

Türk-Amerikan ilişkileri pek çok iniş çıkışlarla doludur. 1962 Küba krizi, Johnson mektubu 1975-1978 silah ambargosu, afyon yasağı, 1992'de Muavenet gemimizin vurulması, 2003'te Süleymaniye'de askerlerimizin başına çuval geçirilmesi, sözde Ermeni soykırım tasarıları, 2019'da Başkan Trump'ın T. C. Cumhurbaşkanı'na hakaret içeren mektubu, Rahip Bronson olayı önemli kriz dönemleridir. CAATSA yaptırımları ise bunlardan daha az ciddi değildir.

Bütün bunlara rağmen hâlâ Soğuk Savaşın ittifak alışkanlıklarından kurtulamayıp "Müttefikimiz bize bunu nasıl yapar?" diye düşünmek yersizdir. Bu gerçekler karşısında müttefiklik kâğıt üzerinde kalmış, fiilen bozulmuştur.

Bu gerçeği kabul edip bizim de ABD'ye karşı "müttefiklik ruhuna uymayan" tepkiler göstermemiz en doğal hakkımızdır.

ABD'ye karşı ne yapabiliriz, gücümüz yeter mi? diye düşünenler olabilir. Coğrafya da bir güçtür ve bizim bu ülkeye karşı kullanabileceğimiz en önemli gücümüz coğrafyamızdır. ABD'nin bölgedeki askeri operasyonları Türkiye coğrafyası kullanılmadığı takdirde daha uzun süreli ve daha yüksek maliyetli (zayiat dâhil) olur. Uzun süreli ve yüksek maliyetli savaşlar ise Amerikan kamuoyunun hassas tarafıdır.

Türkiye ile ABD arasındaki savunma işbirliğinin hukuki çerçevesi 1980 tarihli Savunma ve Ekonomik İşbirliği Antlaşması (SEİA) ile çizilmiştir. SEİA'nın özü şudur:

- ABD TSK'nın modernizasyonuna yardım için elinden geleni yapacak (do its best). Bunun için askeri (FMS) ve ticari krediler ve hibe verecek,
- Türkiye de buna karşılık ABD'ye üs ve tesislerini kullandıracak.

Soğuk Savaş bittikten sonra ABD Türkiye'ye yaptığı askeri yardımları kesmiş, üstelik PKK'ya yardım etmeye başlamıştır. Bu nedenle SEİA tek taraflı (sadece Türkiye'nin verdiği) bir duruma gelmiştir. Bu bile antlaşmanın bozulması anlamına gelmektedir.

SEİA'nın birinci maddesi bu antlaşmanın NATO'nun amaç ve kapsamı ile sınırlı olduğunu belirtmektedir. Oysa 1980 yılındaki NATO ile bugünkü NATO arasında çok büyük farklar vardır. Soğuk Savaş'tan sonra kendisini yenileyen NATO bir Kuzey Atlantik Paktı olmaktan çıkmış, yeni üyeler, yeni ortaklar ve işbirliği ülkeleri ile 67 ülkeyi kapsayan, pratikte Amerikan emperyalizminin çıkarları için dünyanın her yerinde operasyon yapan bir örgüt haline gelmiştir. 1980'de SEİA yapılırken NATO'nun amaç ve kapsamı ile bu günkü amaç ve kapsamı çok farklılaşmıştır. ABD ile savunma ve ekonomik işbirliği faaliyetlerinin "NATO'nun amaç ve kapsamı ile sınırlı olmasının" anlamı ve içeriği değişmiştir. NATO bir ortak güvenlik ittifakıdır. ABD'nin faaliyetleri ise güvenliğimize tehdittir. ABD'nin bu gün Suriye'yi bölmesi, PKK'ya ağır silahlar vererek Türkiye'ye yönelik tehdidi büyütmesi, bize vermediği F- 35'leri Yunanistan'a vererek Ege'de dengeyi değiştirmesi NATO'nun amaç ve kapsamı ile açıklanamaz. Dolayısı ile SEİA bu anlamda da geçersiz olur. Yani bizim SEİA gereğidir diye ABD'ye üs vermemizin uluslararası hukuk açısından altyapısı ve gerekçesi kalmamıştır. Ayrıca Türkiye bugün TSK'nın modernizasyonu için 1980'lerde olduğu gibi Amerikan yardımına muhtaç değildir.

Bir anlaşmanın yapılışı sırsında var olan ve anlaşmanın yapılmasını etkileyen koşullarda yaşanan değişmeler, o anlaşmaya son verme veya uygulamasını durdurma nedeni olarak uluslararası hukukta kabul edilmektedir (rebus sic stantibus). SEİA konusunda mevcut durum bize bu ilkeye uyma hakkı vermektedir.

SEİA 1980 yılında beşer yıllık sürelerle gözden geçirmek üzere yapılmıştır. 1985 yılında süre dolmasına rağmen ilk uzatma iki yıl gecikme ile 1987 yılında yapılmıştır (1990 yılına kadar). Bu uzatma mektup teatisi yolu ile yapılmış ve teati edilen mektuplar antlaşmaya ek olarak konulmuştur.

Bu kapsamda ABD Dışişleri Bakanı George Shultz 16 Mart 1987 Tarihinde Türk mevkidaşı Vahit Halefoğlu'na bir mektup yazmıştır.[1] Shultz bu mektubunda, SEİA'nın NATO kapsamında uzatıldığını teyit ettikten sonra mektubun üçüncü paragrafında şu ifadeyi kullanmıştır, *"ABD, terörizmle ve teröre yardım ve destek sağlanması ile mücadelede Türk hükümeti ile işbirliği yapma konusundaki kararlılığını teyit eder"*.

SEİA'ya ek olarak konulmuş olan Shultz'un bu mektubu ABD'nin açık taahhüdünü ifade etmektedir.

Buna rağmen ABD teröristlere ağır silah dâhil her türlü desteği vererek aramızdaki anlaşmayı tek taraflı bozmuş, hukukun temel ilkelerinden "ahde vefa" (pacta sunt servanda) ilkesine aykırı davranmıştır. Bir anlaşmanın taraflarından biri yükümlülüklerini yerine getirmezse diğer tarafın da yükümlüğünden kurtulması hukukun genel ilkesidir. ABD'nin bu tavırları karşısında bizim de NATO kapsamı ile sınırlı olan SEİA'ya uymak ve bu ülkeye üs vermek yükümlülüğümüz hukuken ortadan kalkmıştır.

ABD'nin CAATSA yaptırımlarına ve diğer hasmane tutumlarına verilebilecek tepki bu ülkenin tutumunu istediğimiz yönde değiştirmesini sağlayabilmelidir. Kınama yeterli değildir. En uygun tepki İncirlik ve Kürecik başta olmak üzere ABD'nin üs ve hava sahamızı, limanlarımızı kullanmasına verilen izinlerin derhal iptal edilmesidir.

[1].mektubun içeriği için bknz: state.gov/libraries/turkey/461177/pdf/ctia5977_001.pdf, erişim 14 mayıs 2017

Ofise dönüşlerde siber saldırılar artacak

Dünyada 500 milyondan fazla kullanıcıyı koruyan Bitdefender Antivirüs, 2021 yılında ön plana çıkacak siber güvenlik trendlerine yönelik öngörülerini açıkladı. Covid-19 pandemisi ile birlikte evden çalışmaya hızlı geçişin, siber güvenlik olaylarının merkezinde yer aldığı 2020'nin ardından 2021'de de siber saldırıların artacağını ve özellikle 5G, deepfake ve ofise dönüşün kullanılacağını vurgulayan Bitdefender Antivirüs uzmanları, 2021 yılına yönelik siber güvenlik tehditlerini değerlendirdi.

Deepfake kurumsal saldırılarda kullanılacak

Basit bir ifadeyle deepfake, bir görüntü veya videoda yer alan bir kişinin, yapay sinir ağları kullanarak bir başka kişinin görüntüsü ile değiştirildiği bir medya türüdür. Kamuoyunda deepfake kavramı, kitleleri etkileyebilecek, itibara zarar verebilecek ve daha fazlasını yapabilecek potansiyel bir tehdit olarak görülüyor. Ancak deepfake'in karışıklık ve kaos için değil sosyal mühendislik saldırılarını güçlendirmek için kurumsal saldırılarda daha çok kullanıldığını göreceğiz. Yöneticilerin ve iş liderlerinin videolarına pazarlama malzemeleri, sosyal medya kanalları ve daha pek çok yerde kolayca ulaşılabilir. Özellikle, yöneticilerin çalışanlarıyla iletişim kurmanın bir yolu olarak giderek daha fazla videoya güvendiği günümüzde, saldırganlar deepfake'i kullanacaklardır.

5G ile birlikte DDoS saldırılarının hacmi

5G, IoT ve bulut gibi teknolojilerin benimsenmesinin işletmeler için nasıl yeni sınırlar getirdiğini görmeye başladık ve bu 2021'de de devam edecek. 5G, işletmelerin dijital dönüşümü hızlandırmasına ve dinamik müşteri deneyimleri oluşturmasına olanak tanırken aynı zamanda birbirine bağlı cihazların çevrimiçi hale gelmesiyle birlikte saldırı yüzeyini de katlanarak genişletiyor ve kuruluşları yeni risklerle karşı karşıya bırakıyor. 5G dünya çapında yaygınlaştıkça, daha büyük ve daha sık DDoS saldırıları mümkün olacak. 5G, mevcut genel bant genişliğini artıracak ve büyük miktarda IoT cihazının bağlanmasına izin verecek. IoT güvenliği için hâlâ bir standart olmadığından, botnet ordusunu bir araya getirmenin bir parçası olarak bu cihazlardan ödün vermek ve kontrol etmek genellikle kolaydır. Sonuç olarak, önümüzdeki yıl ilk 5Tbps DDoS saldırısının başlatıldığını göreceğiz.

Hızlı dijital dönüşüm, siber güvenlik üzerinde gecikmeli bir etkiye sahip olacak

2020'de kuruluşlar yeni çalışma yöntemlerine hızla adapte olmaya ve yeni teknolojileri uygulamaya zorlandı. Bu çok az deneyime sahip olunan, planlama ve test için neredeyse hiç zamanın olmadığı bir durumda gerçekleşti. Buna 2021'de hayatın normalleşmesi ve ofise dönüş ihtimali eklendiğinde, geçişin birçok sorunu da beraberinde getireceği görülüyor. 2021'de, bu hızlı geçiş sırasında kaçınılmaz olan hataların neden olduğu güvenlik açıklarından yararlanılacak ve en son gündeme gelen Twitter'in hacklenmesi gibi yeni veri ihlalleri göreceğiz.

Dijital para birimlerine ilgiyi artacak

Pandemi nedeniyle birçok sektörün çalışamaz hale gelmesi, işsizlik ve buna bağlı olarak ülkelerin para politikalarındaki radikal kararlar, yerel para birimlerinin değerinin düşmesine neden oldu ve başta bitcoin olmak üzere dijital paralara ilgi arttı. 2021'de dijital para cüzdanlarına yönelik saldırılarının artması ile birlikte fidye taleplerinin dijital para ile gerçekleştiği saldırıları daha sık göreceğiz.

İyi haber, siber güvenlik de güçlenecek

Siber güvenlikteki beceri eksikliğinin giderilmesine, yapay zekâ yardımcı olacak. 2021'de yapay zekânın siber güvenlikteki payı artacak ve yeni bir kimlik doğrulama yöntemi olarak kullanacağız. Veri güvenliği ve Wi-Fi ağlarına yönelik saldırıları engellemek adına siber güvenlik önlemlerinde yapay zekâdan fazlasıyla yararlanılacak. Siber güvenlik pazarında da yapay zekânın pazar payının 2026 yılına kadar 38,2 milyar doları bulacağı öngörülüyor. Pazarın büyümesinin temel itici gücü olarak ise 5G kullanımının ve IoT cihaz sayısının artması ve siber güvenlikteki gelişmiş tehditler öne çıkıyor.

'Maliyet etkin, sürdürülebilir, rekabetçi çözümler sunmalıyız'

HAVELSAN'ın gelecek vizyonunun bir parçası olan HAVELSAN İleri Teknolojiler Merkezi açıldı.

Gebze Bilişim Vadisi'nde 14 Aralık'ta düzenlenen törenle açılan merkez yeni nesil teknolojiler geliştirmek için faaliyet gösterecek. Merkezin açılış töreninde konuşan HAVELSAN Genel Müdürü Dr. Mehmet Akif Nacar, Bilişim Vadisi bünyesindeki 90 firmanın 24'ünü HAVELSAN iş ekosistemine dâhil ettiklerini, 2021 yılında, Bilişim Vadisi bünyesine yeni katılan 56 firmayla da görüşmelere başlanacağını açıkladı.

Nacar, Bilişim Vadisi ve TÜBİTAK TÜSSİDE ortaklığında kurulan, yürütücülüğünü Bilişim Vadisi'nin üstlendiği Türkiye Açık Kaynak Platformu'na HAVELSAN'ın "kurucu üye" olduğunu hatırlatarak, "Bu sayede, oluşturulacak açık kaynak yazılım ekosistemindeki yazılımcı sayısını artırmayı ve ihraç edilebilir yazılım ürünleri geliştirilmesine katkı sağlamayı hedefliyoruz," dedi.

Bilişim Vadisi yönetiminin HAVELSAN'ı Bilişim Vadisi Mobilite Tabanlı Tarım Kümelenmesi'ne "Teknoloji Lideri" olarak davet ettiğini dile getiren Nacar, "Drone, IoT, robotic otonom sistemler, yapay zekâ ve benzeri teknolojilerde Tarım Kümelenmesine dâhil olacak firmalarla işbirliği ve koordinasyonun sağlanmasına katkı sunmak üzere görüşmelerimiz devam ediyor," diye konuştu.

HAVELSAN Yönetim Kurulu Başkan Vekili Prof. Dr. Hacı Ali Mantar, Türkiye'de mühendislik ve Ar-Ge çalışmalarının çok ilerlediğini ve bugün ülkemizde yapılamayacak, geliştirilemeyecek hiçbir ürün olmadığını belirterek, "Artık dünyaya açılmamız gerekir. Bunun için de maliyet etkin, sürdürülebilir, rekabetçi çözümler sunmalıyız. Biz de ülkemizin bu rekabetçiliğine katkı sunmak amacıyla bugün HAVELSAN İleri Teknolojiler Merkezimizi açtık," dedi.

Mantar, teknoloji geliştirme sürecinin en önemli kriterinin işbirliği olduğunu belirterek, "Bilişim Vadisi'ndeki varlık sebeplerimizden biri de buradaki ekosistemle yakın çalışmak ve işbirliği yapmak. Biz bir ekosistem firmamızla bir ürün geliştiriyorsak, bu sadece HAVELSAN'ın ihtiyacı için, tüm dünyaya satabilmek üzere geliştirilmeli," şeklinde konuştu.

Bilişim Vadisi Genel Müdürü Serdar İbrahimcioğlu ise yaptığı konuşmada, "Milli Teknoloji Hamlesi parolasıyla sürdürülen çalışmaların önemli bir adımı olarak milli savunma endüstrimizin gözbebeği kurumlarından HAVELSAN'ın Bilişim Vadisi'nde İleri Teknolojiler Merkezi açmış olmasının mutluluğunu yaşıyoruz," diye konuştu.

Nehir suyu denize 4,5 km açıktan deşarj edilecek

Ergene Nehri'nin kirlilikten kurtarılması için başlatılan Derin Deniz Deşarj Projesi'nde tünel hattı kazıları bitti. Projede kullanılan tünel sondaj makineleri yerli ve milli imkânlarla üretildi.

Istranca Dağları'ndan doğan 283 kilometre uzunluğundaki Ergene Nehri, Meriç Nehri ile birleşerek Saroz Körfezi'ne dökülüyor.

Ergene Nehri'nin oluşturduğu ve 1,5 milyon insanın yaşadığı Ergene Havzası'nda yoğun bir şekilde tarım yapılıyor ancak evsel ve endüstriyel atıklar, yeraltı kaynaklarının bilinçsiz kullanımı, zirai ilaç atıkları gibi çeşitli nedenlerle nehirde yoğun bir kirlilik yaşanıyor.

Su kalitesi 4'üncü sınıf olan yani çok kirlenmiş, hiçbir amaç için kullanılamaz durumda olan su kaynağı haline gelen nehir için 2011 yılında Ergene Havzası Koruma Eylem Planı başlatıldı. Plan kapsamında Tekirdağ Valiliği koordinesinde Tekirdağ Ergene Derin Deniz Deşarj AŞ kuruldu. Kâr amacı gütmeyen şirket tarafından proje kapsamında 5 adet ileri atık su arıtma tesisi inşa edilmesi planlandı.

Yapılan derin deşarj sistemi tamamlanıp devreye alındıktan sonra bütün havzayı dolaşıp, sınırı aşan ve nihayetinde denize yüzeyden boşalan sanayi atık suyu tamamen kapalı borular ile bir damla bile toprağa değmeden, arıtma tesislerine taşınacak.

Burada ileri arıtımdan geçirildikten sonra yine tünel ve kara boru marifetiyle yükleme odasına gelecek, yükleme odasından online olarak sürekli izlenecek olan arıtılmış su, kıyıdan 4,5 kilometre açıkta denize deşarj edilecek.

Deniz Deşarj Projesi'nde Türkiye'nin yerli ve milli tünel açma makinesi Lale ile Anadolu kullanıldı. E-Berk Makine tarafından üretilen tünel sondaj makineleri ile Tekirdağ Ergene Derin Deniz Deşarj Projesi Tünel Hattı kazıları 11 Aralık 2020 tarihinde tamamlandı.

MarineDeal NEWS

Ekonomi virüsün umurunda bile değil!

A. Gökhan Esin
gesin@arpas-pilotaj.com.tr

Covid-19 hiçbir şeye aldırış etmiyor; enflasyon yükselmiş, dolar artmış, Merkez Bankası Başkanı değişmiş, bunlar virüsün umurunda bile değil! Virüs, ekonomiyi tehdit etmeye var gücü ile devam ediyor

Salgınlar, geçtiğimiz bin yılla karşılaştırıldığında insan sağlığı için çok küçük bir tehdit oluşturuyor yanılgısıyla böyle bir doğa felaketinin yaratacağı tahribat üzerine çalışmalar yapılmadığı aşikâr. Çünkü uluslar, insan evladının doğal salgınlar karşısında çaresiz kaldığı çağın sona erdiği kanaatindeydi. Ne var ki öyle değilmiş!

Covid-19 ise birçok salgından farklı olarak kontrolsüz bir şekilde ilerliyor. Yaşadıklarımızın kısa süreli -fiziki- bir doğa felaketinden ziyade uzun soluklu biçimde insan kaynağını hırpalaması ekonomiye baskı yapıyor, büyümeyi engelliyor. Büyüme yavaşlayınca işsizlik artıyor. İşsizlik ve enflasyon yükselmiş, dolar artmış, Merkez Bankası Başkanı değişmiş, aşı bulunmuş, bunlar virüsün umurunda bile değil! Virüs ekonomiyi tehdit etmeye var gücü ile devam ediyor.

Birçok bilim insanı 2021 ortasında aşılamanın etkisi ile ekonominin düzeleceğini yazıyor. İyi de salgının toplumda yarattığı korku ne zaman geçecek? Normalde fiziki felaketlerin yarattığı korku aşamalı şekilde yok olurken, salgının yarattığı etki ne zaman kaybolur bilemiyoruz. Haliyle "ekonomik faaliyetin eski haline dönmesi ne kadar sürer?" sorusuna net bir cevap vermek mümkün görünmüyor.

Teoriler ekonomistlerin ve politikacıların pusulasıdır

Normal şartlarda teoriler, ekonomistlerin ve politikacıların pusulasıdır. Fakat şunu da belirtmek lazım; teoriler, bildiğimiz pusuladan farklı olarak, gösterilen istikametin doğru olduğunu garanti edemez! Çünkü teoriler tüm faktörlerin normal olduğu varsayımına göre kurgulanmıştır. Örneğin siyasi türbülansların, uluslararası çekişmelerin, kısıtlamaların, yaptırımların etkilerini barındıramaz. Hele ki sadece ve sadece insan kaynağını etkileyen bir doğa olayının etkilerini içermesini beklemek büyük hata olur. Dolayısıyla, tüm bu ekonomi politikalarının sonucunu görmeden uygulamaların doğru olduğu kanaatine varmamak gerekir. Örneğin, 2008 yılındaki finansal kriz sonrası ABD'deki parasal genişlemenin birkaç yıl içinde normalleşeceği öngörülüyordu fakat normalleşme 11 yıl sonra başladı.

Teori mi? Pratik mi?

Adını "teori" koyduğumuz bu pusulanın doğru yönü garanti etmemesinin diğer bir nedeni piyasa tecrübesi ile birlikte okunamaması... Açıkçası -topluma ekonomik menfaat oluştuğu hallerde- teoriler ile piyasa tecrübesini birlikte okuyamıyoruz. Teori ile tecrübe arasındaki bağı kurmak zorlaşıyor. Toplum teorilerin ötesine geçiyor. Örneğin, pandemi döneminde artan araç fiyatlarına rağmen -düşük maliyetli kredi desteğiyle de olsa- satışların roket gibi tırmanacağını tahmin eden bir yorumcu olmadı. Politikacılar da vatandaşın döviz talebinin Merkez Bankası rezerv miktarının ötesine geçebileceğini tahmin edemedi. Kısacası panik süreçlerinde toplumun nasıl tepki vereceğini bilemeyiz!

Teori ile yaşananlar arasındaki fark

Hayat bir teori değildir, hayatların kesişim noktası olan ekonomi de bir teori değildir. Hatta Britanyalı politikacı Disraeli, "Yalnızca biyografi okuyun, çünkü biyografi içinde teori olmayan hayattır" derken teori ve pratik arasındaki farkın önemini vurgulamıştır. Özetlemek gerekirse; teorilerin etkisizliği, pandeminin insan kaynağı üzerindeki yıkıcı etkisi, geleceğe yönelik belirsizlikler, tüm dünya ekonomilerini yollarından saptırdı. Peki, doğru yönü bulmak kimin görevi? Elbette virüsün değil! Virüsün tek derdi daha fazla bulaşabilmek. Politikacıların ödevi ise pratik ile teorileri birlikte okuyarak kısa vadede ekonomiyi düzlüğe çıkarmaktır. Umarım 2021 yılında bu ödev başarıyla tamamlanır. İyi seneler dilerim.

Burada yazılanlar yatırım tavsiyesi değildir.

Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:
Bureau Veritas
Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.
Esas Maltepe Ofispark
Altayçeşme Mah.
Çamlı Sok. No: 21 Kat: 8 34843-Maltepe / İSTANBUL
Tel: +90 216 518 40 50
Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: ***www.bureauveritas.com.tr***

Move Forward with Confidence

BUREAU VERITAS 1828
BUREAU VERITAS

Bitcoin, 21'inci yüzyılın altını olacak

Global kripto para borsası Thodex'in Kurucusu ve CEO'su Faruk Fatih Özer, Bitcoin'in piyasaya çıktığı 2009 yılından beri dünyanın en çok tercih ettiği kripto para birimi olduğunu belirterek, "Herhangi bir merkez bankası ve resmi kuruma bağlı olmaması, blok zinciri teknolojisini kullanması, ortak bir para birimi olarak dünyanın her yerinde sorunsuz bir şekilde kullanılabilmesi, hem ödeme hem de yatırım aracı olması nedeniyle insanlar Bitcoin almaya yöneliyor," dedi.

Paraya alternatif olacak

Bitcoin ve birçok kripto paranın bazı ülkelerde resmi olarak kabul gördüğüne dikkat çeken Özer, "Birçok ülkede de bu konuda çalışmalar devam ediyor. Yatırımcılar tarafından bakıldığında da artık kabul görmüş bir para birimi olduğunu söyleyebiliriz. Bitcoin ağırlıklı şekilde bir yatırım aracı olarak kullanılıyor. Ancak gelişen teknoloji ve pandeminin de etkisiyle günlük alışverişlerde bile Bitcoin'in kullanılması, alternatif bir para birimi olduğunu da gösterdi," şeklinde konuştu.

Kurumların da güvenini kazandı

Bitcoin'in ağırlıklı olarak bir yatırım aracı olarak kullanıldığını ifade eden Özer, "Bitcoin, Coindesk'in verilerine göre 30 Kasım'da en yüksek seviyesi olan 19,920.53 doları gördü. Bu toparlanma, kripto paranın tarihinde ilk kez 20 bin doları aşabileceği yönündeki beklentileri güçlendirdi. Bu yükselişin en önemli nedenlerinden biri, Bitcoin'in artık kurumların da güvenini kazanmış olması," dedi.

JP Morgan, Citibank ve Deutsche Bank gibi finans kuruluşlarının son dönemdeki yatırım notlarında Bitcoin'den '21'inci yüzyılın altını' olarak söz ettiklerini hatırlatan Özer, "Hatta Citibank'ın Aralık 2021 için 300 bin dolar gibi oldukça iddialı bir fiyat vermesi de dikkat çekici. Bitcoine ilgi her geçen gün artıyor. Yatırımcı profilinin Z kuşağından oluşması nedeniyle Bitcoin'in uzun vadede geleneksel yatırım aracı olan altın ile daha yoğun bir rekabete girişmesi bekleniyor," ifadelerini kullandı.

MarineDeal

January 2021 Issue: 157 Turkish Shipping & Economy Newspaper

Potential effect of rate hike on commercial loans

This was followed by another 2-point increase in December, well above market expectations. Following this increase in rates, the dollar fell below 7,60 against the lira and the rate of the euro fell to TL 9,25.

While these steps taken to match the realities of the market partially take pressure off of the lira and reduce its vulnerability; the "trust" issue on the investor side is following. Before discussing how the interest rate decision will affect commercial loan rates, it is useful to take a look and highlight some of the important expressions used in the Central Bank's statement about the rate increase.

The statement, which emphasized that recent data on the global economy point at a partial recovery in the third quarter, underlines that despite positive developments regarding a vaccine against Covid-19, uncertainties regarding the global economy continue due to the recent increase in the number of cases. This shows that a series of problems are still ahead in the global economy, especially due to the new strains of the virus, and possible problems might arise in the supply chains in many countries especially in that of the UK.

Repayment of loans

The Central Bank also drew attention to the uncertainty in the short-term outlook of economic activity, especially in the services industry, stemming from the recent restrictions introduced in Turkey to curb the increase in Covid cases. The Bank also said that the cumulative effect from the high rate of loans provided during the pandemic has strengthened domestic demand,which is growing the current account deficit.

As Turkey's economy management continued steps toward normalization after the change in its top ranks, the Central Bank increased the interest rate by 4,75 points in November

The effectiveness of the limitations imposed by the Banking Regulation and Supervision Agency (BRSA) on credit card installments and the maturity of personal loans remains to be seen. However, bankers say the real risk here lies in the high amount of loans on low interest, provided to the market during the pandemic.

Noting that the first repayments on these loans are due in the coming days, bankers expect to see a significant increase in the number of non-performing credits. Although banks will not include these loans among bad loans under regulations adopted by the BRSA, it is highly likely that there will be a significant increase in loans that banks will be unable to collect. The situation is not that different on the real segment side.

Commercial loan rates to go up

As stated in the Central Bank's statement on its decision about the interest rate, closures due to the pandemic have brought serious problems for real sector companies. Additionally, considering the effect of the Central Bank's interest rate hike on loans, the cost of accessing financing has also gone up.

According to bankers, the Central Bank's 2-point rate rise will also increase the commercial loan rates by 1 point. This means that commercial loan rates, which are currently at 18.30 percent on average according to Central Bank data, will move up to an average of 19,30 percent. Bankers predict rates of 21-21,5 percent in the spot market.

Such high commercial loan rate levels, which will increase the financing costs of companies, were last seen in September 2019. With the pandemic, commercial interest rates dropped to 8-9 percent on average. According to bankers, the higher financing costs in this period of intensified restrictions will make it very difficult for companies to access new financing. This may put companies, which are already struggling to repay past loans, in an even more difficult position in the period ahead.

Kongsberg Maritime chooses Sonihull antifouling systems

Sonihull, the UK-based provider of environmentally friendly anti-fouling systems, has signed an agreement with Norwegian maritime technology group Kongsberg Maritime to be its sole-supplier of ultrasonic anti-fouling systems.

The parties informed that the agreement covers every application in Kongsberg Maritime's range of Kamewa waterjets.

"This agreement is a significant achievement in the current climate," Darren A. Rowlands, CEO of Sonihull, said.

"As the maritime industry faces the challenges of a low carbon future, we are developing-zero-harm anti-fouling systems to meet the environmental and economic challenges caused by bio-fouling," Rowlands added.

"Our technology unlocks significant margins within existing vessel systems, which extends the viability of the world's fleet without damaging the environment or impacting operator viability."

He explained that Sonihull systems can improve long-term fuel economy by up to 20% in waterjet and propeller applications. In other applications, such as box cooler installations, the systems can reduce capital and MRO costs by up to 95%.

Meeting Point of All Routes

TUNA Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No.44A/1
Tuzla, 34944 Istanbul / TURKEY
Tel: +90 (216) 446 7403 - Fax: +90 (216) 446 76 08
supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

MarineDeal NEWS

New BIMCO Force Majeure clause ready for review

A first draft of the BIMCO Force Majeure Clause will be presented for review at the BIMCO Documentary Committee meeting on 25-26 January 2021.

BIMCO's new Force Majeure Clause is advancing and will provide a high threshold for invoking it in order to avoid abuse. The party seeking to rely on the clause will have to prove that the force majeure event was beyond its control; it could not have foreseen the force majeure event at the time of the contract; and it could not have avoided or overcome the effects of the force majeure event.

The list of what counts as a force majeure event is quite comprehensive and includes both the traditional types of event such as natural disasters, explosions and strikes, and more modern and topical events such as cyber-attacks and pandemics.

A number of requirements on the affected party are set out during the various phases of force majeure. This is to enable the party receiving the force majeure notice to better plan its next steps. There is also a "soft" provision included to encourage the parties to cooperate and discuss alternative ways to perform the contract.

The main remedy under the clause is non-liability for damages for breach of its contractual obligations. Under English law, the affected party would have been in breach for not performing without a force majeure clause to rely on.

Termination should be seen as the very last resort and is only available: if force majeure renders performance of the contract impossible, illegal or radically different from what was intended at the time of the contract, or after an agreed amount of days from the notice and if the force majeure substantially affects the performance of the contract as a whole.

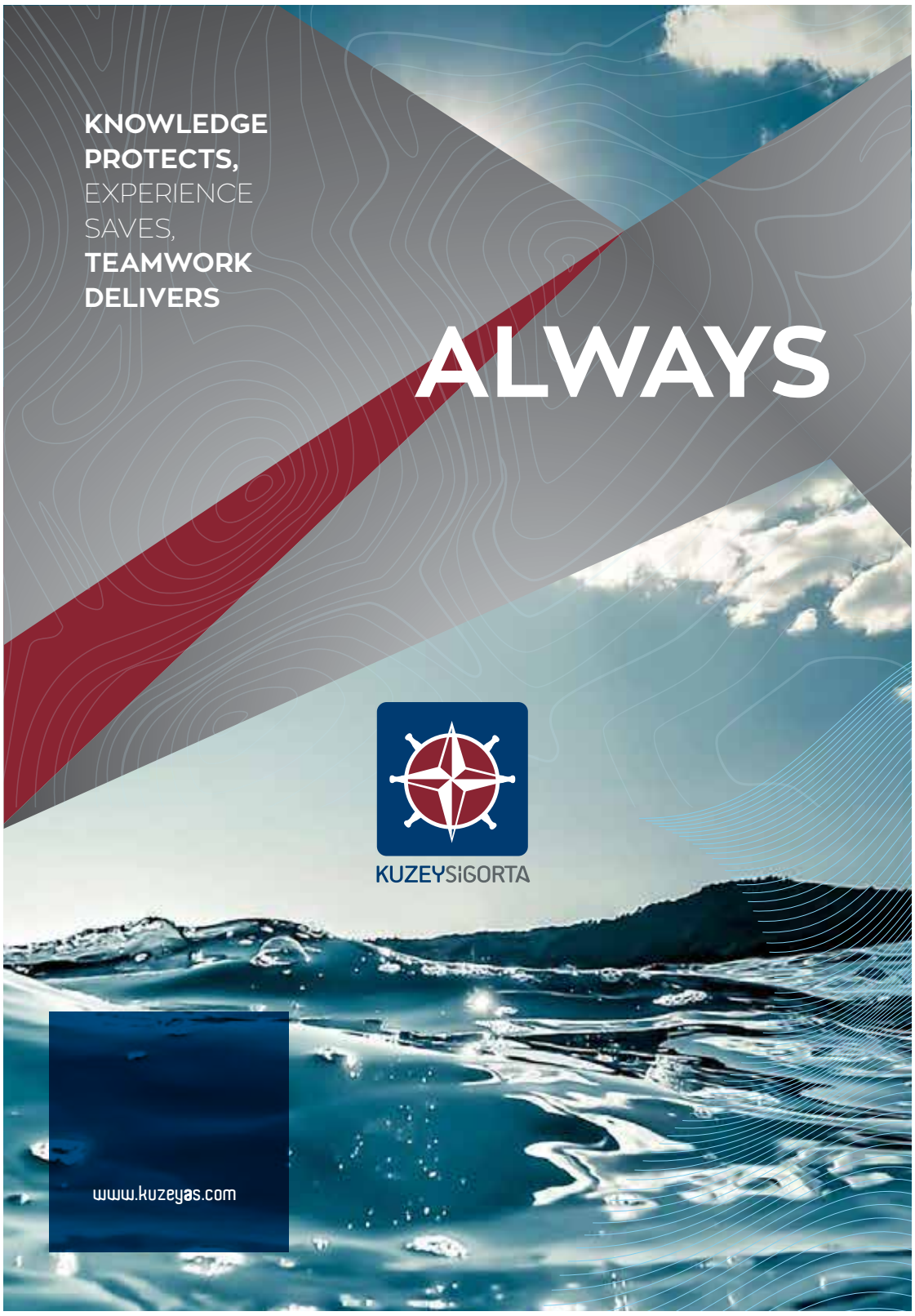
The first test for termination largely mirrors the test for frustration under English law.

However, if a party can bring itself within this provision, it will be able to terminate immediately without having to wait for a certain amount of time. The second test provides a long-stop number of days for termination.

If the clause is incorporated into a voyage charter party, laytime and demurrage will not be affected and will continue to run. Other payment obligations will also be intact if not directly affected by force majeure.

The drafting team is now exploring the possibilities of developing an additional, bolt-on, provision to cater for where there is cargo on board the vessel when force majeure is declared.

The aim is to publish the new BIMCO Force Majeure Clause during the first half of 2021.



Hempel's flagship hull coating hits 2000-vessel milestone

Hempel has announced that its Hempaguard X7 hull coating has saved at least USD 2,6 billion in fuel costs since its launch in 2013.

The coatings manufacturer said the Hempaguard X7 hull coating has now been applied over 2,000 times.

Hempel said these applications had, as of mid-December 2020, reduced shipowners' fuel consumption by 7,6 million tons, and CO2 emissions by 23,5 million tons.

Michael Hansen, Executive Vice President & Chief Commercial Officer, comments: "Reaching this important milestone of 2,000 full ship applications in just seven years proves the value of the solution for our customers. Simultaneously, it emphasises the importance of developing solutions that help our customers deliver on their sustainability agendas while also reducing their costs tremendously. One of the key elements in our new strategy is to contribute to a more sustainable direction in the world. Solutions like Hempaguard will be essential to that."

Hempaguard X7 is based on Hempel's patented Actiguard® technology, which combines the smoothness of a silicone coating with efficient fouling preventing biocides in a single coat.

Hempaguard X7 was the first fouling defence coating to use this innovative technology, and its significance has been immense for Hempel and the marine industry in general.

"By delivering fuel savings of at least USD 2,6 billion and reducing CO2 emissions by 23,5 million tons – equivalent to the emissions from 1,2 million passenger cars per year since 2013 – we've confirmed our position within fuel reducing coatings, fouling defence systems and hull coatings. I'm proud to say that we lead the way in documented fuel efficiency in the marine industry," says Michael Hansen.

The 2,000th application of Hempaguard X7 was completed on the TORM Titan.

KR releases new class rules for membrane-type LNG carriers

The Korean Register (KR) has developed new class rules that completely revise the existing structural rules for membrane-type LNG carriers.

The new class rules apply the concept of EDW (Equivalent Design Wave) based on direct load analysis to determine structural arrangements and scantling that meet the structural strength, buckling and fatigue strength criteria for various load scenarios, and re-verify it by applying direct structural analysis.

The newly developed rules cover not only the general sizes of LNG carrier, but also the ultra-large LNG carriers – the 210,000 to 266,000 m^3 (Q-Max) by analyzing and reflecting the motion characteristics of these vessels. The new rules have also been developed to fully comply with the IGC Code (International Gas Carrier code).

In order to test and improve the rules, KR has conducted an impact analysis on an LNG carrier working in collaboration with Hyundai Heavy Industries, Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering, and Samsung Heavy Industries and applying world-class LNG carrier building technology. As a result of verifying the rules for the latest design of 170,000 m^3 class membrane-type LNG ship, each shipyard also evaluated the rules as highly competitive rules in terms of structural safety and optimized design.

It is anticipated that the structural design time for LNG carriers will be drastically shortened through the inclusion of the new rules in KR's structural scantling and strength evaluation program 'SeaTrust-HullScan', which is already widely used by many design companies and shipyards.

"The new rules for LNG carriers will be applied to membrane-type LNG ships over 150 m in length and our LNG technology development work will continue as we work alongside leading shipyards both domestic and abroad, providing the best technical services possible for our LNG customers," says Kim Yeon-Tae, Executive vice-president, Technical Division, KR. In addition, KR has completed design approval for various types of cargo holds and provides technical services for Type B type LNG carriers and Type C type LNG bunkering vessels as well as for the membrane-type cargo holds.

ABS, Hyundai, MIR create eco-friendly epoxy for ballast tanks

ABS, Hyundai Heavy Industries (HHI Group) and the Marshall Islands Registry (MIR) have completed a joint development project to create an environmentally friendly, solvent-free coating for water ballast tanks that only requires one coat.

ABS completed the product design assessment on the epoxy paint, while MIR granted the system Approval in Principle (AIP).

The system is designed to offer ship owners equivalent corrosion prevention performance and reduced costs, when compared to traditional two coat systems, while ensuring compliance with international regulations.

"Protection of the marine environment is at the heart of the ABS mission and we are pleased to partner with HHI Group and the Marshall Islands Registry on the one coat system of high solid volume ratio eco-friendly epoxy paints," said Darren Leskoski ABS Vice President, Regional Business Development.

Hwansik Lee, Senior Vice President of HHI Group, said: "Following the global trends of eco-friendliness in the shipbuilding industry, the acquisition of AIP will not only contribute to the technological development in the marine coating market, but also maximize the satisfaction of our clients around the globe."

"IMO Resolution MSC.215(82) allows for the acceptance of alternative systems at least equivalent to the standard specified therein," said Tom Blenk, Deputy Commissioner of Maritime Affairs of the MIR. "This product is also a win in its dramatic reduction of volatile organic compounds which is good news for our environmentally conscientious shipowning community," he concluded.

MarineDeal NEWS

Tersan delivers Vladimir Limanov to Russian Fishery Company

Tersan Shipyard has successfully delivered NB1090, Vladimir Limanov to Russian Fishery Company of Russia.

Vladimir Limanov is a 108 meters long and 22 meters wide, top-quality, modern super factory trawler which would be pioneering the fishing sector in Russia.

The trawler is designed by Skipsteknisk for pollock and herring fishing with pelagic trawl in the Bering and Okhotsk seas. The catch will be processed on board.

The main types of production will be decapitated and drawn fish, filleted fish, Alaska Pollack caviar (frozen), surimi, also fishmeal and fish oil. The single trawl vessel will provide product storage in the main refrigerating hold with 4250 m^3 capacity after processing and freezing.

The vessel has also comfortable living places for 99 people on board.

Russian Fishery is one of the largest producers of poultry and Alaska Pollock fish in both Russia and in the World. The annual quota for this kind of fish is over 300 thousand tons.

Vladimir Limanov is equipped with the most modern furnishing, capable of catching up to 500 tons of fish per day and processing all of them on board without leaving any waste.

Tersan Shipyard Chairman Nurettin Paksu, in remarks made at the delivery ceremony, expressed his full confidence that the vessel will consolidate the Russian Fishery Company's absolute leadership position in the Russian fishing market.

"We sincerely thank Mr. Gleb Frank and all members of the Russian Fishery team for their trust in Tersan Shipyard to build this fantastic ship in our shipyard, which is in fact a prototype for the rest of the series. We strongly hope that following this milestone delivery, we can continue this great cooperation with Russian Fishery Company and even grow it further in the future with new possibilities of working together in new and exciting projects."

Hurtigruten targeted by cyber attackers

Norway's expedition cruise operator Hurtigruten was hit by a cyberattack on 14 December 2020.

The company stated that several key systems were down during the cyberattack.

Hurtigruten added that it was cooperating with relevant Norwegian authorities and partners to obtain an overview of the situation and limit the spread and damage of the attack.

The company said it didn't expect any material or financial effect from the cyberattack. The operator's website remained down for at least another day after the attack.

The latest cyberattack only deepened Hurtigruten's woes as the coronavirus has been negatively affecting the company's business activities. In spring this year, the cruise operator suspended all operations on the Norwegian coast and introduced several targeted measures to limit the spread of the pandemic, including massive layoffs.

In August, the company temporarily suspended expedition sailings for all of its ships after a number of its crew members and several guests tested positive for COVID-19 on board the ship MS Roald Amundsen.

Due to the increase in Covid-19 cases across Europe and in South and North America this autumn, Hurtigruten suspended all expedition operations until the end of December 2020. It also cancelled the remaining of the Antarctica 20/21 season – from January and throughout the first quarter of 2021.

With travel being restricted to a minimum, Hurtigruten decided in September to have only two ships in operation on the Norwegian coast. However, in early December, the company signed an agreement with Norwegian authorities to increase the capacity to five vessels.

ENGINEERING THE NEXT

NAVAL ENGINEERING

AUTONOMOUS SYSTEMS

CYBER SECURITY & INFORMATICS

SATELLITE & AEROSPACE

COMMAND & CONTROL

CONSULTANCY

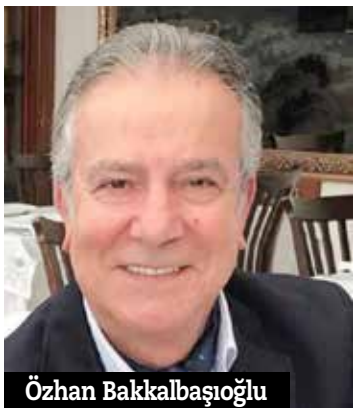
/ @STMDefence www.stm.com.tr

STM

MarineDeal NEWS

'Coğrafyayı ülke çıkarları adına kullanmak için haritaya iyi bakmalıyız'

Özhan Bakkalbaşıoğlu, MarineDeal News için kaleme aldığı makalesinde, Türkiye'nin harita üzerindeki konumuna içinde bulunduğu coğrafyanın stratejik boyutuyla dikkat çekiyor



Özhan Bakkalbaşıoğlu

Beklenen yaptırım AB'den önce ABD'den geldi. Konu ile ilgili çok yorum yapıldı ancak ben sadece S-400 füzelerine bağlamanın doğru olmadığını düşünüyorum. Ambargonun sebebini Kafkasya'da ABD'nin çıkarlarının Rusya ve Türkiye yönünde bozulması, Azerbaycan ile daha sıkı bir yakınlaşma ve bunun neticesinde Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ile Çin arasındaki bağlantının Türkiye ve Rusya ile birlikte yeni bir oluşum olabileceği endişesinin artması olarak da değerlendiriyorum. Bunlara ayrıca, ABD'nin Orta Doğu'daki etkinliğinin azalmasını ve Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki çalışmalarını da ilave edebiliriz. Ancak bunun çözümü ambargo değildir. Eğer bu kriz politikasını iyi yönetebilirsek kârlı çıkanın Türkiye olacağını kanaatindeyim. Aksi takdirde İsmet İnönü'nün de dediği gibi, "Yeni bir dünya kurulur Türkiye burada yerini alır,". Bundan sonraki süreçte Türkiye'nin coğrafi konumuna yeniden bakmalıyız. Konuya harita üzerinden baktığınızda size iki şey gösterir; birincisi dünya üzerindeki konumumuzu, ikincisi ise bunun bize ne anlattığını. Nasıl ki Keops Piramidi dünyamızı karalar ve denizler olarak iki eşit parçaya bölüyorsa, Türkiye Cumhuriyeti'nin üzerinde olduğu Anadolu toprakları da bize ne kadar önemli bir yerde olduğumuzu işaret etmektedir. Bu topraklarda 48 kültürün var olduğu bilindiğinde bu önem daha da artar (dünyada Anadolu haricindeki topraklarda en fazla 8 kültür bulunduğuna dikkat çekelim).

Türkiye, büyük bir yarımada olarak doğu batı yönünde bir köprü, kuzey güney yönünde ise Boğazlar nedeniyle bir asma köprüdür. Köprünün açılıp açılmamasına karar verir. Kıyılarının uzantısı olan Doğu Akdeniz ise Süveyş Kanalı'nı işlevsel hale getiren bir vanadır. Batı ve Doğu medeniyetlerini birbirinden ayıran ve birleştiren tek köprüdür. Her iki tarafa geçiş sağlar. Atlas Okyanusu ile Akdeniz'in birleşmemesi için oluşan doğal bir set değildir. Tarih içinde Batı'nın Doğu'dan aldığı kültür ve medeniyet Batı'dan alınandan çok daha fazladır.

Burada esas olan bu coğrafyaya sahip olan ülkenin bunu gerektiği gibi kullanıp kullanmadığıdır. Bu bölgeye hâkim olduğunuzda kuzey ülkelerini her zaman kontrol edersiniz. Nicholas John Spykman ve Alfred Thayer Mahan'ın dünya egemenliği kuramında denizlere hâkim olan Avrasya'yı kontrol eder.

Bir yerde Doğu Akdeniz'e hâkimseniz Anadolu'yu kontrol eder ve Avrasya'yı görebilirsiniz. Önemli olan bu coğrafyayı buralara hâkim olan ülkenin, menfaatleri doğrultusunda kullanmasıdır. Bu nokta çok önemlidir eğer kullanamasanız başkaları kendi menfaatleri için kullanır ve zararı siz görürsünüz. Osmanlı İmparatorluğu bu coğrafyadaki bütün bölgelere hâkim iken bir sorun yoktu. Ne zaman ki denizlerdeki hâkimiyetini kaybetmeye başladı o zaman aktörler de değişmeye başladı. Batılı emperyalist ülkeler önce sırasıyla denizlere hâkim olma, bu bölgedeki adalara sahip olma, Akdeniz ile Hint Okyanusu'nu birleştirme ve son olarak da esas olan ana köprüyü ele geçirmeyi istediler. Bunu ilk kavrayan Napolyon oldu ve Mısır'ı bizden almak istedi. Ancak, bunu çok önemli bir güç olan deniz hakimiyetini elde etmeden yapmak istemesi, hem İngiltere'nin bu bölgeye olan iştahını kabarttı hem de bu payı İngiltere'ye kaybetmesiyle sonuçlandı. Kıbrıs kiralandı ve Süveyş Kanalı'nın işlevselliği sağlandı. Rus Çarlığı'nın Osmanlı İmparatorluk toprakları için büyük bir tehlike teşkil etmesi öncelikle İngiltere'yi rahatsız etti. İngiltere bu coğrafyayı kullanarak Rusya'yı engellerken, sömürü anlamında kendi menfaatlerine de başladı. Dolayısı ile coğrafyayı kullanan ülke, İmparatorluğu muhtaç hale getirirken kendi hazinesini doldurmaya devam etti.

Sömürü politikasının son aşamasında ana köprüyü ele geçirmek yer alıyordu. Onu da başarıyorlardı ancak şans bu sefer Türklerden yana idi. Atatürk bu köprüyü onlara vermedi.

Atatürk bu oyununu iyi gördü ve donanmanın güçlenmesi için ilk harcı attı. Doğu Akdeniz'de varlığını hissettirmeye başladı. Ama ne yazık ki NATO'ya girince bu coğrafya Batı'nın kalesi oldu. Gelecek bir savaşta da bize zararlı olacak bir ortama dönüştü. 1963 yılı bir milat oldu Kıbrıs'ta çıkan olaylar bu coğrafyayı yeniden değerlendirmemize neden oldu, Kıbrıs Barış Harekâtı ile Doğu Akdeniz'i kontrol edeceğimiz bir yere geldik. KKTC'nin varlığı bizi yeniden Süveyş ve Orta Doğu'yu kontrol edebilecek konuma getirdi. Donanma kuvvet yapımız değişti, NATO'nun bir kalesi iken aynı zamanda kendi kalemizi de kurmuş olduk. Hidrokarbon rezervleri çıkınca da bu bölgenin vanası durumuna geldik.

Tabii ki bu durum Atlantik Paktı ve onun sözcüsü AB ile piyonu Yunanistan ve Fransa'nın işine gelmiyor. Yıllarca sadece kendi şirketleri ve kendi kuralları ile yönetmeye çalıştıkları düzen yıkılmaya başlayınca bu tür hareketlerde bulunmaları normaldir. Türkiye, 1974'den beri kendi coğrafyasını kullanmaya başladı. Rusya ile kurulan iyi ilişkiler ABD'yi tedirgin etse de Kafkasya'daki stratejik üstünlüğünü Gürcistan hariç Türkiye ve Rusya lehine kaybetmeye başladığını söyleyebiliriz. Azerbaycan ile son savaş sonrası kurulmuş olan ittifakın daha da güçlendiğini görmek, Orta Asya'daki Türk Cumhuriyetlerini de etkileyeceği bir gerçektir. Azerbaycan'ın zaferi kendine güveni artırmıştır. Çin ile olan ekonomik ve kültürel yakınlaşma da bu coğrafyadaki köprüyü çok daha pahalı bir geçiş durumuna sokmuştur.

ABD'nin yaptırım kararları ülke olarak milli siyasetimizi ve stratejimizi yeniden düşünmemize yol açacaktır. Öncelikle ekonomik olarak güçlü olmamız için değerlendirmelerimizi yeniden ele almak zorundayız. Coğrafyanın yanında ekonomimizin rahat olması da birbirini destekleyen unsurlardır.

ABD, 1962 Jüpiter füze krizinde, 1964 Jonshon Mektubu'nda, 1971 Haşhaş Krizi ve 1975 Kıbrıs Silah Ambargosu'nda, 2003 teskeresi, çuval krizleri ve son olarak 2016 FETÖ darbe girişimiyle nasıl bir politik anlayışta olduğunu göstermiştir. Hiçbir zaman güvenilir bir müttefik olmamıştır. Dolayısıyla biz, ekonomik bağımsızlığımızı mümkün olan en iyi seviyeye getirmek zorundayız ki o zaman bu coğrafyayı isteklerimiz doğrultusunda daha fazla kullanabilelim. Bu son adım coğrafyamızın ne kadar değerli olduğunu bir kez daha göstermiş oldu.

Bu coğrafyayı kendi çıkarlarımız için kullanmak, Mavi Vatan'a sahip çıkmak ve güçlü bir donanma ile mümkündür. Bu köprü ancak ve ancak güçlü bir donanmanın varlığı ile korunabilir. Türkiye partiler üstü bir devlet politikasını milli hedef haline getirmeli ve elde etmek için milli güç unsurlarını buna göre geliştirmelidir. Unutmayalım ki bu coğrafya çok kıymetli nadir bir toprak parçasıdır ve Mavi Vatan'la bütünleşmediği sürece zaman içinde ülke olarak yok olabilme ihtimalini çok yüksek olarak değerlendiriyorum.

Samuel P. Huntington'ın Medeniyetler Çatışması tezinde yer alan kültürlerin savaşması kavramının önündeki tek engel, güçlü bir Türkiye'nin bu köprüde var olmasıdır.

Bu aslında barışın anahtarıdır ve biz güçlü olduğumuz sürece bu bölgede barış hüküm sürecektir. Batı blokunun oyunlarına gelmememiz gerekir.

Bu nedenle diyorum ki ;

Dünya haritasının bu bölümüne daha dikkatle bakalım size mutlaka bir şeyler söyleyecektir.

Şu anonim mısra her şeyi anlatıyor, "Ol mâhiler ki deryâ içredir deryâyı bilmezler" günümüz Türkçesi ile mealen "Balık denizin içinde yaşar fakat denizden haberi yoktur" kıssadan hisse.

İTÜ'lü öğrenciler sanal etkinliklerle geleceklerini şekillendiriyorlar

Pandemi, getirilen kısıtlamalarla pek çok alanda hayatımızı etkilerken, Türk denizcilik sektörünün geleceği olan denizcilik fakültesi öğrencilerinin de mesleki gelişiminde hayati bir değer taşıyan uygulamalı eğitimler ve gezilerden mahrum kalmalarına da neden oldu.

Bu noktada, getirilen kısıtlamalara rağmen öğrenmeye ve kendilerini geliştirmeye devam etmek adına teknolojiden faydalanan İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Gemi Mühendisliği Kulübü, gelecek neslin her türlü olumsuzluğa karşı hazırlıklı olduğunu sektörümüze kanıtladı.

Tüm dünyada hayatın durmasına sebep olan ve ülkemizde de Mart 2020'den bu yana hayatlarımızı ciddi olarak kısıtlayan Covid-19 pandemisinin okulların kapanmasına sebebiyet vermesinin kulüp faaliyetlerinin de durmasına neden olduğunu belirten İTÜ Gemi Mühendisliği Kulübü Başkanı Batuhan Bıçak, İTÜ Gemi Mühendisliği Kulübü olarak normal şartlarda sık sık düzenledikleri etkinlikleri ve eğitimleri gerçekleştiremediklerini söyledi.

Geçtiğimiz yıl, güz döneminin başlarında, bu sürecin görünürde bir sonu olmadığı kanaatine vardıklarını aktaran Bıçak, "Bu düşünceyle tüm kulüp faaliyetlerimizi sanal ortama taşıyarak hem yeni arkadaşlarımızı fakülte ve okul hayatının içinde tutmak hem de normal şartlarda bize birey ve mühendis olarak birçok şey katan etkinliklerimizden mahrum kalmamak adına yeni bir yol çizme kararı aldık," dedi.

Başlarda bu konuda ilerlemenin çok kolay olmadığını, sürecin herkes için çok yeni olduğunu ve alışma sürecine ihtiyaç duyduklarını aktaran Bıçak, "Etkinliklerimiz daha en başından yoğun ilgiyle karşılaştı. Etkinliklerimizi pandemi öncesi dönemde seminer, teknik gezi ve sosyal etkinlik olmak üzere üç ana başlıkta gerçekleşiyorduk. Etkinliklerimizi planlarken haftada en az bir etkinlik düzenlemeyi hedefledik ve okulumuz da bu süreçte bize "Zoom Premium" hesabı sağlayarak destek oldu. Bu süreçte en kolay uyum sağladığımız alanın seminer düzenlemek olduğunu söyleyebiliriz. Seminerleri webinar tarzında hem Zoom üzerinden katılım sağlanabilen hem de YouTube kanalımızda yayınlanan etkinlikler olarak tasarladık," sözlerini kullandı.

Pandemi sürecinin bazı fırsat kapıları açtığına da değinen Bıçak, "Yurtdışında çalışan ve okulumuzda ağırlama fırsatı bulamadığımız bazı mezunlarımızı seminerlerimizde ağırlama imkânına sahip olduk. Çoğunlukla yurtdışında gemi inşaatı sektöründe çalışan Türk mühendislerini konuk etme ve onların tecrübelerinden faydalanma fırsatı elde ettik," diye konuştu.

Düzenledikleri organizasyonlar hakkında da konuşan Bıçak, "Bugüne kadar online olarak düzenlediğimiz; Can Serbest ile "Bakım Tersaneleri", Oğuzhan Aydöre ile "Yurtdışında Gemi ve Offshore Mühendisliği" ve Sinem Dedetaş, Bengi Şan, ve Yasemin Bilgehan Polat ile "Sektörde Kadın Olmak" adlı seminerler oldukça ilgi gördü. 19 Aralık'ta ise Burak Can'ın katılımıyla "Gemi İnşaatı Sektöründe Yazılım" seminerini gerçekleştirdik," dedi.

"Tersanelerimize sanal geziler düzenliyoruz"

Seminerlerinin oldukça başarılı geçtiğini belirten Bıçak, "Her seminerimize daha büyük ilgi ve daha çok katılım oluyor. Haftalık toplantılarımızda bize iletilen istekler yönünde sektörümüzdeki değerli mühendislerle iletişime geçiyor ve yeni seminerler planlıyoruz. Teknik gezileri sanal ortama taşımak ise daha zorlu oldu. Yönetim Kurulu'ndaki arkadaşlarımızdan çeşitli fikirler geldi ve bir karara varıldı. Haftalık toplantılarımızda kulüp üyelerimizin bizlerden gezi düzenlenmesini istediği tersanelerdeki mühendislerle iletişime geçip, çalıştıkları tersaneyi ve yaptıkları projeleri anlattıkları sanal geziler düzenlemeye başladık. Bunların bazıları hem Zoom yayını hem de YouTube yayını olarak gerçekleşirken, bazıları tersanelerin hassasiyeti üzerine yalnızca Zoom yayını olarak gerçekleşiyor. Dönemin başından bu yana ARES Tersanesi, Taka Yat Dizayn, Sedef Tersanesi ve Cemre Tersanesi'ne sanal teknik gezi düzenledik. Sanal teknik gezilerimiz de tıpkı seminerlerimiz gibi artan bir ilgi ve katılımla başarısını kanıtlıyor. Ancak bu etkinlikleri sanal ortamda düzenlemenin bize çok büyük fayda sağladığını söyleyemeyiz çünkü etkinliklerimiz her ne kadar başarılı olsa da tersanelere gidip görmenin yerini tutmuyor. Haftalık toplantılarımızda üyelerimizden gelen talepler doğrultusunda halihazırda görüşmeler yürüttüğümüz ve etkinlik planladığımız tersaneler de mevcut," dedi.

Pandemi sürecinde fakülte öğrencileri için farklı eğitimler düzenleme arayışına da girdiklerini söyleyen Bıçak, "Bunu, krizi fırsata dönüştürmek için yaptık. Normal şartlarda üniversite öğrencilerinin kendilerini geliştirme şansı daha fazlayken bu süreçte evlerimizde kalmak zorunda olmamız imkânlarımızı çok kısıtladı. Kulüp olarak bu konuda bir şeyler yapmamız gerektiğine kanaat getirdik ve eğitim konuları ve bu eğitimleri bize sağlayabilecek kişi ve kurumlar konusunda yoğun bir araştırma süreci başlattık. Bize olumlu dönüş yaptılar ve 10 Aralık Perşembe günü ilk eğitimimizi İsmail Adıyaman ile "Gemi Tasarım Programlarına Giriş 101" adıyla bilgisayarlı çizim konusunda gerçekleştirdik. Bu eğitimin devamı ilerleyen zamanlarda haftada bir kez olmak üzere gerçekleşecek," şeklinde konuştu.

Sosyalleşme ihtiyaçlarını da çevrimiçi olarak gerçekleştirdiklerini ve bu anlamda da etkinlikler düzenlediklerini belirten Bıçak, "Kulübümüzün en büyük etkinliği olan ve her sene geleneksel olarak düzenlediğimiz Gemi Mühendisliği Günleri'nin 8'incisini bu sene online yapma kararı aldık. Geleneksel olarak mart ayında yaptığımız etkinliğin şimdiden hazırlıklarına başladık. Daha önce fakültemize kadar gelip katılım gösteren sektörümüzün değerli temsilcilerini bu etkinlikte yeniden bir araya getirmeyi umut ediyoruz," dedi.

MarineDeal NEWS

Karan: **Merkez, sahada kazandıklarımızı masada kalmasını sağlayacaktır**

Prof. Dr. Hakan Karan

Türkiye'nin deniz hukuku ve siyasetiyle ilgili önemli konularda yol gösterici bilimsel ve akademik çalışmalar yapmak üzere kurulan Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) için kuruluş protokolü imzalandı, Merkez bu protokol ile ulusallaştırılmış oldu. Bakanlar Kurulu kararıyla kabul edilen "Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi (TUDAS) Belgesi" çerçevesinde, Dışişleri Bakanlığı (DİB)'nın yazılı tavsiyesiyle 2015'te kurulan Ankara Üniversitesi (AÜ) Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi'ne, 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun kapsamında yeterlilik onayı ile ulusal merkez haline dönüştürülerek tüzel kişilik verildi.

AÜ Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Hakan Karan, ülkemizin uluslararası arenada haklılığına ve bu doğrultuda yürütmekte olduğu politikalara yönelik farkındalığın sağlanmasında etkin rol oynayacak Merkez'in oluşumu, gelişimi, çalışmaları ve gelecek planları hakkında MarineDeal News'e özel açıklamalarda bulundu.

AÜ Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'nin kuruluşu hakkında bilgi veren ve TUDAS'ın, 2014 yılının sonlarına doğru 6780 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'yla kabul edildiğini söyleyen Karan, "Bakanlar Kurulu kararına dayanak olan bu Belge Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (DzKK)'na bağlı Seyir Hidrografi Dairesi tarafından oluşturuldu. Bu belgenin ve dolayısıyla Bakanlar Kurulu Kararı'nın oluşumu esnasında DİB'in tavsiyesiyle metne deniz hukuku alanında araştırmacı insan gücünün ve araştırma faaliyetlerinin desteklenmesine yönelik politika beyanı da eklendi. DİB de bu eklemeye dayanarak AÜ deniz hukuku araştırma merkezi kurulması hakkında bir tavsiyede bulundu. Böylece Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi 2015 yılının ocak ayında AÜ bünyesinde Türk deniz hukuku politikasının oluşturulmasında tavsiyede bulunmak, var olan politika hakkında ulusal ve uluslararası farkındalığı artırmak, az sayıdaki Türk deniz hukukçusunu tek çatı altında var olan ya da oluşturulması düşünülen politika çerçevesinde akademik çalışma yapmaya özendirmek maksadıyla kurulmuş oldu. YÖK mevzuatına göre araştırma merkezlerinin bir bütçesi ve istihdam kabiliyeti olmadığından DEHUKAM'ın başlangıçtaki çalışmalarında gönüllülük esası etkili olmuştu. Bu doğrultuda AÜ bünyesinde olsun ya da olmasın deniz hukukçuları DEHUKAM çatısı altında birçok projeyi birlikte gerçekleştirmişlerdir. Bunlardan en önemlisi DEHUKAM'ın desteğiyle AÜ'nde İngilizce olarak yürütülen deniz hukuku yüksek lisans programına olan katkılarıdır ki bu aşamada bu programa sayısız yabancı akademisyen de gönüllülük esası çerçevesinde halen destek vermektedir," dedi.

Bütçelerinin ve istihdam kabiliyetinin olmamasının yarattığı sonuçları bertaraf edebilmek maksadıyla araştırmada bulunduklarını ve 6550 sayılı Araştırma Altyapılarının Desteklenmesine Dair Kanun'un bu anlamda en elverişli yapılanma modelini verdiğini görerek, ulusal araştırma alt yapısı için gerekli prosedürü takip ettiklerini belirten Karan, "6550 sayılı Kanun esasen, maliyeti yüksek laboratuvar gereksinimi olan temel bilimler ve özellikle fen bilimlerinde faaliyet gösteren araştırma alt yapılarına destek vermek için çıkartılmış bir hukuki enstrüman olmasına rağmen, tek çatı altında az sayıdaki deniz hukukçusunu ayrı bir bütçesi ve istihdam yeteneği var olacak şekilde örgütlemeye imkân vermesi dolayısıyla yarattığı örgütlenme modeli tercih olunmuştur. DEHUKAM, faaliyet sahası ve amacının stratejik açıdan önem arz etmesi dolayısıyla bu yeterliği kabul edilen tek sosyal bilimler araştırma alt yapısıdır. Bizim bu maksatla girişimimiz tam 6 yıl sonra meyvesini verdi. Girişim sonuçlanıncaya kadar önce bir panel yeterliliğimizi değerlendirdi, ardından üçlü bakan imzasıyla bu değerlendirme uygun bulundu, daha sonra 5 yıllık projemiz ilk önce Araştırma Alt Yapıları Alt Komisyonu'ndan, daha sonra da Komisyon'dan onay aldı. Nihayetinde 6 sene sonra AÜ'de kurulan Deniz Hukuku Araştırma Merkezi, Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi adıyla ulusal merkez statüsüne kavuştu ve kurucusu olan AÜ'den bağımsızlaştı. Ayrı bir bütçeye ve istihdam kapasitesine sahip oldu. Bu yapı beş sene boyunca varlığını sürdürecek ve yeterlik değerlendirmesi süre sonunda tekrarlanacak," ifadelerini kullandı.

Bakanlar Kurulu Kararı'nın gereğini yerine getirmenin asıl amaçları olduğunu vurgulayan Karan, "Misyonumuz Türkiye'deki az sayıdaki deniz hukukçusunu sayıca, nitelik ve nicelik olarak çoğaltmak. Bu gelişim ile Türkiye'nin deniz hukuku alanında geliştireceği politikalar hakkında tavsiyede bulunmak ve var olan politikalar hakkında farkındalığı artırmak. Dünyada lobi faaliyetleri, DİB'lerden ziyade, ülkelerin akademik araştırma merkezlerince yürütülmektedir. Bu nedenle lobicilik konusunda etkin olmayı amaçlıyoruz. Sempozyumlar, çalıştaylar düzenlenecek ve uluslar arası projeler gerçekleştirilecek. Bilimsel yayınların artmasına ve bunların da yurtdışında bilinir hale gelmesine imkân sağlanacak," açıklamalarında bulundu.

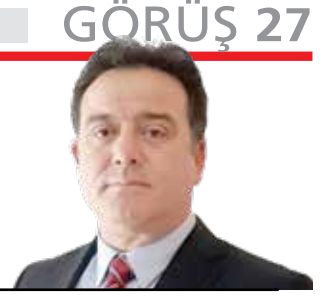
Kanun gereği DİB Yardımcısı Yavuz Selim Kıran, Adalet Bakanı Yardımcısı Zekeriya Birkan, DzKK Kurmay Başkanı Amiral Aydın Şirin, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Hukuk Hizmetleri Genel Müdürü Süleyman Önel ve diğer akademisyenler dahil olmak üzere toplamda 9 kişilik bir yönetim kurulu oluşturulduğunu aktaran Karan, akademisyenlerin Merkez'e olan ilgilisinin ulusallaşmadan çok önce başladığını belirterek, "Türkiye'de hukuk alanında İngilizce yüksek lisans üreten iki program var olup, bunların ikisi de AÜ'dedir. Bunlardan biri deniz hukuku alanındadır. Biz, DEHUKAM olarak deniz hukuku alanında yürütülen İngilizce yüksek lisans ve doktora programlarının doğrudan destekçisiyiz. Bu programdaki öğrencilerin yarısı Türk, yarısı yabancı. Yabancı öğrencilere Yurtdışı Türkler ve Akraba Topluluklar Başkanlığı (YTB) tarafından burs sağlanıyor. Eğitmenlerimizin de yarısı yabancı yarısı Türk. Türkiye'de bu düzeyde bu kadar sayıda öğretim üyesince destek verilen başka bir program yok. Toplamda yüksek lisans programında 35 akademisyen, deniz hukukunun her alanında öğretim verecek şekilde katılım sağlıyor. Öğrencilerimiz de almaları gereken ortalama 21-30 kredinin ötesinde (takriben 60 kredi) bütün programı takip ediyorlar. Şu ana kadar oldukça olumlu sonuçlar aldık, programın tezsiz kısmında amaç, özellikle hukukçu olmadığı halde devletimizde kendilerine deniz hukuku politikalarının yürütülmesinden sorumluluk atfedilenlere deniz hukuku öğretmektir. Bu kapsamda DİB, DzKK'dan, Sahil Güvenlik Komutanlığı'ndan ve UAB'dan hukukçu olmayan öğrencilerimiz var. Aynı zamanda öğretim üyelerimiz içerisinde de hukukçu olmayan eğitimciler de var. Örneğin, sualtı kültür mirasının korunması için arkeolojik çalışmalarda bulunan hocalarımız ders veriyorlar," diye konuştu.

Deniz hukukuyla ilgili ya da bu hukukun üzerine rejim ihdas ettiği deniz alanlarında faaliyet yürüten tüm kurum ve kuruluşlarla irtibat halinde olduklarını söyleyen Karan, "Ulusal ve uluslararası düzeyde birçok kurum ile işbirliğine gittik, bunları protokollerle geliştirdik, birlikte akademik çalışmalar ve özellikle sempozyumlar yaptık. DEHUKAM halihazırda BM ve IMO tarafından da tanınmaktadır. Ortak sempozyumlarımızdan biri bizzat BM Binasında yapılmıştır. Bu kapsamda kuruluşundan bu güne kadar tüm devlet kurumlarımızdan tam destek aldık, bunlar içinde DİB, UAB, Adalet Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, DzKK, Sahil Güvenlik Komutanlığı, MTA, TPAO, DTO'lar da yer almaktadır," dedi.

Deniz hukukunda tüm dünya denizlerini incelediklerini ancak öncelikli konularının stratejik öneme sahip olan yakın denizlerimiz özelinden seçildiğini aktaran Karan, "Biz, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilgili bakanlıklarına başta çevre denizlerimiz olmak üzere faaliyet yürütecekleri bütün denizler hakkında faaliyetleri öncesinde tavsiyelerde bulunmayı amaçlıyoruz. Bugüne kadar ilgili makamlara istekleri doğrultusunda tavsiyelerde bulunduk. Aynı zamanda kurum ve kuruluşlara meslek içi eğitim hizmeti de verdik. Bu faaliyetler devam edecek. Bu meslek içi eğitim arzu edilirse özel sektöre de sağlanacak. Denizde yürütülen tüm faaliyetleri, bunlar arasında ayırım yapmaksızın ilgi alanımızda tutuyoruz. Tabi ki bunlar içinde gemicilik ve son günlerde denizin canlı olmayan enerji kaynaklarının işletilmesi öncelik arz ediyorsa da balıkçılık, sualtı kültürel mirasının ve deniz çevresinin korunması gibi daha önceden ele alınmamış birçok farklı konuyu da işliyoruz," şeklinde konuştu.

Son olarak DEHUKAM olarak hedeflerinden ve Akdeniz'deki politikalarımıza yapacakları olası etkilerden söz eden Karan, "Doğu Akdeniz ve Ege sorunları bir iki yılda çözülecek sorunlar değil. Bunun için 10-15 sene gerekecektir. Ama zemini oluşturma konusunda bu kurumun oldukça doğru bir tercih olduğunu düşünüyorum. Biz DEHUKAM olarak 5 sene içerisinde Türk deniz hukukunun yurtdışı ve yurtiçinde maksimum tanınırlığını sağlayacağız ve bu merkezi de dünyadaki ilk 5 merkez arasına sokacağız. Bu benim başkan olarak da verdiğim teminat. Ama kesin çözüm üretilmesi için 20-25 sene sonrasını beklemek gerekir diye düşünüyorum. Biz şu anda ilk tuğlaları atıyoruz. Askeri başarılar bile masada kaybedilebiliyor. Bu merkez masada da kazanmamızı sağlayacaktır," dedi.

Diplomatik adımlar bir an önce atılmalı…



Serter Tuçaltan
Dz. Kurmay Albay (E)

Aralık ayında birçok önemli gelişme yaşandı. "Altılı İşbirliği Platformu" önerisi ve yeniden gündeme taşınan "Doğu Akdeniz Konferansı" muhtemel sonuçları itibarıyla öne çıktı

Altılı İşbirliği Platformu

Türkiye ve Azerbaycan Cumhurbaşkanlarının "Altılı İşbirliği Platformu" önerisi 10 Aralık 2020 günü Bakü'de icra edilen Zafer Günü kutlamaları ile gündeme taşındı.

Öneri; Türkiye, Azerbaycan, Rusya, İran, Gürcistan ve Ermenistan arasında bir "İşbirliği Platformu"nun kurulmasını içeriyor.

Ermenistan'ın platform üyeliği, Rusya-Türkiye-Azerbaycan-İran ve Gürcistan'ın bu üyeliği kabullenmesi ile Ermenistan'ın asılsız iddialarından vazgeçmesi koşullarına bağlanmış durumda.

Türkiye, bu koşulların yerine gelmesi ve Ermenistan'ın platforma dâhil olması halinde Ermenistan ile olan sınır kapılarını açabileceğini ifade ediyor.

Açıklamalar "İşbirliği Platformu" önerisinin daha önce Rusya ile koordine edildiğini ve Rusya tarafından kabûl gördüğünü gösteriyor.

Diğer gelişmeler ise İran'ın da bu öneriyi dikkate aldığını ve ilk etapta olumlu değerlendirdiğini gösteriyor. İran'ın, Zafer Günü kutlamaları esnasında okunan şiir nedeniyle Türkiye ile yaşadığı gerginliğin kendileri için sönümlenmesine mesnet olarak, iki ülkenin *"bölgesel birçok işbirliği platformundaki beraberliğine"* ve *"Güney Kafkasya'da sorunlara kalıcı çözümler üretmek için İran'ın davet edilmesine"* atıfta bulunması bu görüşü teyit ediyor.

Konu kapsamında henüz Gürcistan tarafından bir açıklama yapılmadı. Osetya ve Abhazya nedeniyle Rusya ve Gürcistan arasındaki siyasi ilişkilerin olumlu bir seyir izlemediği biliniyor. Gürcistan, Rusya'nın Osetya ve Abhazya'dan çekilmesini istiyor; Rusya'yı, Gürcistan'a yönelik hibrit savaşı ve siber saldırıları sürdürmekle, ülkeyi istikrarsızlaştırmakla suçluyor.

Bununla birlikte taraflar arasındaki gayriresmî diyalog da sürüyor. Bu çerçevede 27 Kasım 2020 günü yapılan iki ülkenin temsilcileri arasındaki görüşme kapsamında Rusya Dışişleri Bakanlığı'nın,

- Dağlık Karabağ konusunda imzalanan üçlü anlaşmanın, özellikle ulaşım ve ekonomik bağların önündeki engellerin kaldırılmasıyla ilgili olarak uygulanmasının, Gürcistan da dâhil olmak üzere tüm Trans-Kafkasya devletleri için yeni olanaklar yarattığına ve
- Siyasi duruma ve koronavirüs nedeniyle oluşan zorluklara rağmen, Rusya'nın, Gürcistan'ın ikinci büyük dış ticaret ortağı olduğuna vurgu yapması önem arz ediyor.

Mevcut durum "İşbirliği Platformu"nun Türkiye-Azerbaycan-Rusya ve İran tarafından süratle tesis edilebileceğini gösteriyor. Türkiye-Rusya ve İran'ın aynı zamanda Astana sürecinde de bir arada olmaları "İşbirliği Platformu"nun kurulma sürecini çabuklaştırma imkânını sağlıyor.

"İşbirliği Platformu"nun oldukça büyük bir genişleme potansiyeli de bulunuyor. Kazakistan, Türkmenistan, Pakistan ilk etapta "İşbirliği Platformu"na dâhil olma ihtimâli yüksek olan ülkeler görünümünde. Irak ve Suriye ise mutlaka dâhil edilmesi gereken ülkeler. Önümüzdeki dönemde KKTC'nin de bu oluşum içine alınması önem arz ediyor.

Bu potansiyel, daha başlangıç aşamasında Akdeniz, Karadeniz, Hazar Denizi ve Basra Körfezi coğrafyasını birleştirecek "İşbirliği Platformu"nun, sonraki aşamada Rusya'nın derinliklerine, Hint Okyanusuna ve Çin'e uzanabilen bir mekanizma haline gelebileceğini gösteriyor.

"İşbirliği Platformu"nun yayıldığı coğrafya itibarıyla büyük enerji kaynaklarını ve önemli enerji nakil hatlarını, küresel ticaret yollarını bünyesinde ve/veya yakın coğrafyasında tutacağını da söylemek gerekiyor.

Bu hususlar "İşbirliği Platformu"nu jeopolitik etki yaratacak son derece önemli bir inisiyatif haline getirirken, aynı zamanda küresel güç mücadelesi içerisinde ABD ve AB için öncelikli bir hedef konumuna da sokuyor.

Sonuç olarak "İşbirliği Platformu"nun bir mesaj içeriği olarak kalmaması, hayata geçirilmesi önem arz ediyor.

Platformun tesisi ve arzu edilen sonuçları üretebilmesi ise kararlı bir siyasi duruş, iyi bir planlama, sabırlı, tutarlı ve istikrarlı bir dış siyaset gerektiriyor.

Doğu Akdeniz Konferansı

Bu ay üzerinde duracağımız ikinci konu Doğu Akdeniz Konferansı.

İlk kez eylül ayında gündeme taşınan Doğu Akdeniz Konferansı'na ilişkin değerlendirmelerimizi daha önce bu sütunlarda paylaşmıştık. Bu çerçevede özetle Konferans'ın,

- Bölge dışı aktörlerin değil sadece ilgili kıyıdaşların katılımı ile icra edilmesi,
- Türkiye'nin masada yalnız kalmayacağı, dengeli bir ortamın oluşturulmasına yönelik diplomatik adımların atılması ve bunun sonuçlarının görülmesinin ardından toplanması,
- Siyasi müzakerelerden çok, hukuk tabanlı teknik müzakerelere, yani deniz yetki alanlarının sınırlandırılmasına odaklanması; enerji, göç ve güvenlik konularının sınırlandırma meselesinin çözümünün ardından ayrıca müzakere edilmesi gerektiğini ifade etmiş, Türkiye'nin KKTC'nin toplantıya katılımı konusunda önemli direnç ile karşılaşılacağını, buna mukabil GKRY ile Türkiye'nin aynı masada oturması için başta AB merkezli olmak üzere çeşitli formüller üretileceğini vurgulamıştık.

Doğu Akdeniz Konferansı aralık ayı başında, AB Liderler Zirvesi'nden önce yeniden gündeme geldi.

Dışişleri Bakanı 7 Aralık 2020 tarihinde yaptığı açıklamada Doğu Akdeniz Konferansı kapsamında AB ile çalışıldığını, Konferans'a *"Sadece Doğu Akdeniz ülkeleri değil, sadece tüm Akdeniz etrafındaki kıyıdaş ülkeler değil, bu bölgede şirketi olan ülkelerin de katılımı"*nın teklif edildiğini açıkladı.

Bu durum Dışişleri Bakanlığı'nın katılım konusundaki görüşünün ilgili kıyıdaşlar ile sınırlı olmadığını ortaya koyuyor. Aynı açıklama, katılımcı perspektifi itibarıyla gündemin de sadece deniz yetki alanlarının sınırlandırılması ile tahditlenmeyeceğini gösteriyor.

Konferans düşüncesini ilk kez gündeme taşıyan AB Komisyon Başkanı Michel'in 4 Eylül 2020 tarihinde muhtemel katılımcıları NATO ve ilgili taraflar, olası gündemi ise deniz sınırlarının belirlenmesi, enerji, güvenlik ve göç konuları olarak açıkladığı dikkate alındığında, katılım ve gündem konularında AB ile yapılan çalışmalarda belirli bir seviyeye gelindiği anlaşılıyor.

İki görüş birlikte değerlendirildiğinde NATO, AB gibi kurumların, Fransa, İtalya, ABD gibi ülkelerin Konferans katılımcıları arasında yer alması ihtimâlinin bulunduğu ortaya çıkıyor.

Diğer taraftan, geçen süre zarfında AB ve ABD'nin Doğu Akdeniz ve Ege kapsamında GKRY-Yunanistan yanlısı tutumunda bir değişiklik olmadığı da biliniyor.

AB'nin, Aralık Zirvesi sonucunda Doğu Akdeniz ve Türkiye ile ilgili diğer meseleleri ABD ile koordine etme ve kişilere yönelik yaptırım listesini genişletme kararını alması, Mart 2021'e kadar AB ile Türkiye ilişkilerinin mevcut durumu ve bundan sonrasına ilişkin seçeneklerle ilgili bir rapor hazırlığına girişmesi ve Kıbrıs konusuna atıfta bulunması bu durumu teyit ediyor.

ABD'nin de benzer şekilde 14 Aralık 2020 tarihinden itibaren S-400 Hava Savunma Sistemi tedarik faaliyetleri nedeniyle Türkiye'ye yaptırım uygulamaya başlaması ilişkilerin önümüzdeki dönemde de çok sıcak seyretmeyeceğini gösteriyor.

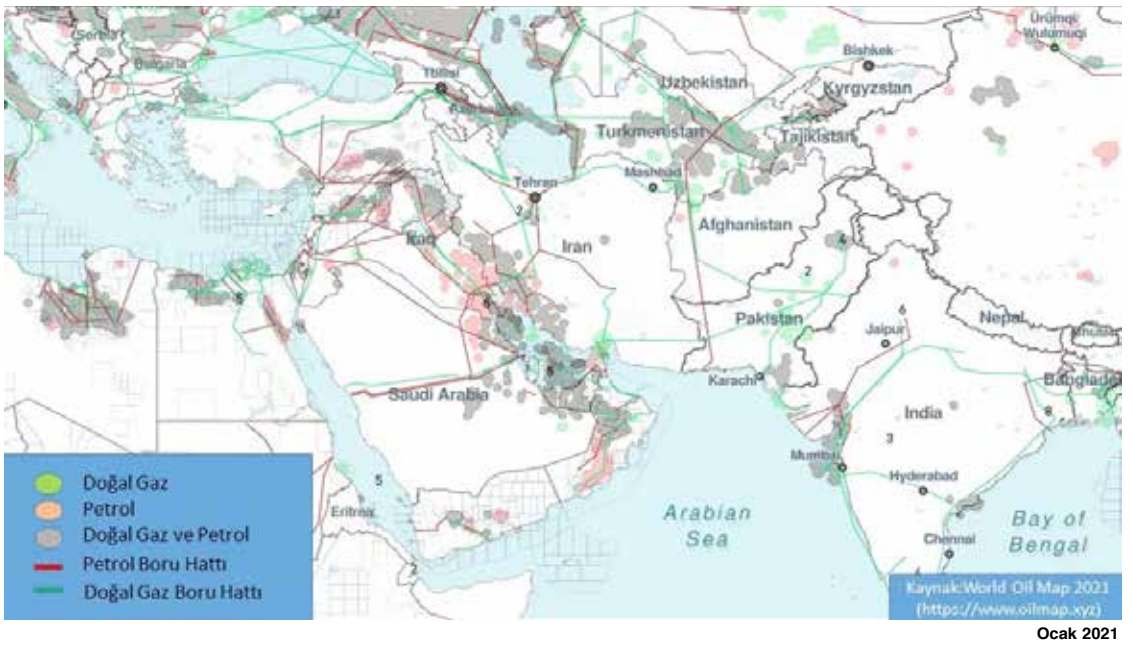
AB ve ABD ile ilişkilerde yaşanan bu gelişmeler, Doğu Akdeniz Konferansı'nda AB, NATO gibi kurumların, Fransa, ABD gibi bölge dışı, Türkiye karşıtı aktörlerin bulunmasının, Türkiye'ye fayda sağlamayacağını teyit ediyor.

Ayrıca, sınırlandırma konusu dışındaki enerji, göç, güvenlik gibi meselelerin Konferans gündeminde yer almasının, Türkiye karşısındaki cepheyi ve bu cephenin motivasyonunu kuvvetlendireceğini gösteriyor.

Durum, Konferans'ta Türkiye'nin masada yalnız kalmayacağı, dengeli bir ortamın oluşturulmasına yönelik diplomatik adımların bir an önce atılmasını dikte ediyor.

Bu adımlar içinde Mısır ve Suriye ile ilişkilerin geliştirilmesi ve birlikte çalışılması, bir önceki başlık altında değerlendirilen "İşbirliği Platformu"nun ivedilikle hayata geçirilmesi, "Bir Kuşak-Bir Yol Projesi"nin bölgesel etkinliğinin artırılması, Doğu Akdeniz'de işbirliği olanakları ve ortamlarının yaratılması gibi önemli imkânlar ve alternatifler bulunuyor.

Netice olarak muhtemel bir Doğu Akdeniz Konferansı'nda telafisi güç veya mümkün olmayacak sonuçlarla karşılaşmamak üzere konferansın bu adımların sonuçlarının görülmesinin ardından toplanması yönünde bir tutum izlenmesi, gündem ve katılımcılar konularının da yeniden değerlendirilmesi gerekiyor.



MarineDeal NEWS

Dünya silahlanırken Yunanistan nereye gidiyor: Yunanistan savaşa mı hazırlanıyor?

Unutmayalım, Türkiye'nin stratejik caydırıcılığa sahip silahlara yoğun ihtiyaç duyduğu bir dönemden geçilmektedir. Yaptırım baskısı ve şantajı altındaki Türkiye'nin devam eden projelerini herhangi bir kayba uğramadan tamamlaması hayati önemdedir

MDN İSTANBUL | Stockholm Barış Araştırmaları Enstitüsü (SIPRI) tarafından açıklanan yıllık rapora göre küresel silah satışları 2019'da yüzde 8,5 oranında artış gösterdi. En çok silah satışı yapan 25 şirketin sıralandığı listede başı ABD çekti. Buna göre söz konusu 25 şirketin toplam cirosu 361 milyar dolar olarak belirlendi.

Dünya silahlanıyor

Dünya genelinde en fazla silah satışını 12 şirket ile ABD gerçekleştirdi. 2019 yılında dünya genelinde satılan silahların yüzde 61'i ABD'de üretildi. Sadece Lockheed Martin, Boeing, Northrop Grumman, Raytheon ve General Dynamics tarafından üretilen silahların toplam satış bedeli 166 milyar dolar olarak hesaplandı.

Listenin ikinci sırasında yer alan Çin ise dünya genelindeki silah satışlarının yüzde 16'sını gerçekleştirdi. Dört Çinli silah üreticisinin yıllık cirosunu yüzde 4,8 oranında artırdığı görüldü. Listenin üçüncü sırasında ise Rusya bulunuyor. Rusya'nın küresel silah piyasasındaki pazar payı yüzde 3,9 olarak açıklandı. Raporda, Ukrayna ile yaşanan askeri gerilim ve Kırım'ın ilhakı nedeniyle uygulanan ambargoların Rusya'nın silah satışlarını gerilettiğine işaret edildi.

Listede yer alan 6 Batı Avrupalı silah üreticisinin silah piyasasındaki yeri yüzde 18 olarak saptandı. Bu şirketler İngiltere, İtalya ve Fransız menşeli. Almanya'nın en büyük silah fabrikası Rheinmetall'in 2019'da cirosunu 3,9 milyar dolar artırdığı görüldü.

SIPRI'nin raporunda dikkat çeken noktalardan biri de ilk kez Orta Doğu merkezli bir silah üreticisinin ilk 25 listesine girmesi oldu. Buna göre, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE)'nden Edge firması, tüm dünyadaki silah ihracatının yüzde 1,3'ünü gerçekleştirerek listeye 22'inci sıradan sürpriz bir giriş yaptı.

Yunanistan ateşle oynuyor

SIPRI raporunu hazmetmek üzereyken, Doğu Akdeniz'deki Türk-Yunan geriliminin, Ankara'nın *"Atina ile koşulsuz görüşmeye hazırız"* çağrısı yapmasına rağmen düşmediği bir dönemde Yunanistan'dan son derece çarpıcı bir silahlanma hamlesi geldi. Yunanistan, 2021 savunma bütçesi kapsamındaki silahlanma payını, 2020'ye göre 5 kat artırarak 2,5 milyar avroya yükseltme kararı aldı.

Yunanistan Savunma Bakanlığı kaynakları, silahlanma bütçesindeki artışı Türkiye'ye bağladı. Bakanlık kaynakları *"Savunma harcamalarının artırılması, hükümetin dört yıllık planı kapsamındaki stratejik planın bir parçasıydı ama karar alma süreci Türkiye'nin kışkırtıcı tavrı nedeniyle hızlandırıldı. Bakanlık, savunma harcamalarında, yatırımların azaltılması ve hareketsizlik nedeniyle 2010'dan 2019 ortalarına kadar yüzde 75 azalma olduğunu saptadı ve harcamaları 2000'li yılların seviyesine geri getirme kararı aldı"* açıklamasında bulundu.

Türkiye'ye karşı güç gösterisi

Türk-Yunan ilişkilerinde ortam ne zaman gerilse ve Yunanistan ne zaman arkasını sağlama aldığına kanaat getirse Yunan dış politikası Türkiye'den gelen bir tehdit tanımlaması yapmayı kendisine görev addediyor. Elbette bunun doğal bir sonucu olarak silahlanma bütçesi de artıyor.

Belki de şöyle ifade etmek daha uygun olacaktır. Birileri ne zaman düğmeye bassa, Yunanistan silahlanma kararı alıyor. Bunu da Türkiye'ye karşı mukabele etme, güç gösterisi yapma kisvesi altında pazarlıyor. Tuhaf bir paradigma zira Yunanistan ekonomisinin öngörülen savunma hamlelerini nasıl kaldıracağı tam bir muamma.

Yunanistan'ın arkadan itildiği ve motive edildiği açıkça görülüyor. Başbakan Mitsotakis'in, orduya ayrılan bütçedeki bu büyük artışı son dönemde Doğu Akdeniz'de Türkiye'yle yaşanan gerginlikle gerekçelendirmesi boşuna değil, zira Yunan kamuoyunun başka türlü ikna edilmesi mümkün değil. Türkiye ile ilgili konular Yunanlı siyasetçiler için adeta bir can simidi.

"Komşumuz Türkiye, Danimarka değil"

Yunanistan'da Temmuz 2019'da iktidara gelen Mitsotakis hükümeti, milliyetçi-muhafazakâr çizgisiyle öne çıkıyor. Yunanistan Başbakanı, askeri bütçenin yüksekliği konusunda sık sık Türkiye'yi gerekçe gösteriyor. Mitsotakis, geçen mart ayında gerçekleştirdiği Berlin ziyaretinde ülkesinin askeri harcamalarının neden bu kadar yüksek olduğu sorusuna, "Çünkü komşumuz Türkiye, Danimarka değil" yanıtını vermişti.

Güncel NATO verilerine göre, gayri safi yurtiçi hasılasının (GSYİH) yüzde 2,58'ini savunmaya ayıran Yunanistan, bu oran göz önünde bulundurulduğunda toplam askeri harcamalarda ABD'den sonra İttifak içinde ikinci sırada yer alıyor. Böylelikle NATO standardı olarak belirlenen GSYİH'nın asgari yüzde 2'sini savunma bütçesine ayırma taahhüdünü de yerine getirmiş oluyor.

Yunanistan havada üstünlüğü kazanmak, denizde ise dengelemek istiyor

Yunanistan, Fransa'dan alınacak Rafale savaş uçakları için 2,3 milyar euro ödeyecek. Atina ayrıca kasım ayında 24 adet F-35 alımı için ABD'ye resmi başvuruda bulundu. Yunanistan hükümet sözcüsü Stelios Petsas, Eylül ayında açıklanan dev savunma programı kapsamında Fransa'dan sipariş edilen 18 Rafale savaş uçağı teslimatının 2021 ortasında başlayacağını ve iki yıl içinde tamamlanacağını açıkladı.

Hava kuvvetlerinin güçlendirilmesi kapsamında Rafale uçaklarıyla uyumlu havadan havaya Meteor füze sistemleri de satın alınacak. Rafale savaş uçaklarından 12'sinin şu an Fransız Hava Kuvvetleri'nin kullanımında olduğunu ve altı yeni savaş uçağının Dassault Aviation firmasından satın alınacağını belirten Petsas, Türkiye'nin adını anmadan *"Bu adım, havada güç dengesini değiştirecektir"* ifadesini kullandı.

Yunanistan'ın yeni silah temin ve modernizasyon projelerini de içeren savunma programı çerçevesinde ayrıca, dört yeni fırkateyn satın alınması, mevcut dört fırkateynini modernize etmesi, dört donanma helikopterinin yanı sıra karadan havaya füzeler, denizaltılar için torpidolar ve uçaklar için güdümlü füzelerin envantere kazandırılması planlanıyor. Yunan hükümeti ayrıca beş yıllık bir zaman diliminde tam zamanlı görev yapan 15 bin profesyonel askerin de orduya alınmasını öngörüyor. Yunanistan sanki bir savaşa hazırlanıyor.

Kullanışlı aparat: Yunanistan

Türkiye'nin ABD tarafından yaptırıma maruz kaldığı, AB ile ilişkilerin gerildiği mevcut konjonktürde Yunanistan'ın kışkırtıcı bu hamlesi, esasen uzun vadeli bir strateji olarak değil, oportünist Yunanistan'ın AB ve ABD ile ilişkilerini gözeterek attığı kısa vadeli bir dış politika hamlesi olarak dikkat çekiyor.

Her zaman olduğu gibi Yunanistan Trans-Atlantik bloğun Türkiye ile olan sorunlu ilişkisi bağlamında kullanışlı aparat rolünü oynuyor, kısadan hisse verilen ev ödevini yapıyor. Üstelik içinde bulunduğu ekonomik açmazlara karşın…

Yunanistan'ın ihtiyaç hasıl olduğunda Türkiye'nin karşısına çıkarılması yeni bir senaryo değil. Aslında Türkiye'ye de bir mesaj veriliyor. Türkiye ne zaman Yunanistan'a odaklanmak zorunda kalsa resmin bütününü görmekten sarfı nazar ediyor.

Son dönemde Türkiye'nin üzerine her kulvarda sistematik bir baskı yaratılmaya çalışılıyor. Yunanistan'a yol verilmesi ve Türkiye'nin karşısına çıkarılması bu nedenle tesadüf değil. Böylece sözde Türkiye'ye de aba altından sopa gösteriliyor.

Yunanistan; Rusya, Kuzey Kore, İran ve hatta Çin tehdidine karşı silahlanıyor

NATO ittifakındaki müttefiklerimize(!) şu soruyu sormamız elzem oldu. Türkiye'yi S-400 alımı nedeniyle eleştiren, uyaran ve yaptırım uygulayan müttefiklerimize göre Yunanistan bu devasa savunma bütçesi ile kime karşı silahlanıyor? NATO kollektif bir savunma örgütü, kimlerin tehdit veya potansiyel tehdit olduğu NATO dokümanlarında açıkça belirtiliyor. Öyleyse Yunanistan; Rusya'ya, Kuzey Kore'ye, İran'a hatta Çin'e karşı silahlanıyor….

Müttefiklerimize hatırlatmakta yarar var, etki tepkiyi doğurur. Yunanistan'ın ülkemize karşı silahlandığı, silahlandırıldığı tüm çıplaklığıyla ortada. Bu şartlar altında konuya beka meselesi minvalinde yaklaşmamız kaçınılmaz olacaktır. Yani, S-400 sistemlerinin birini Ege'ye diğerini Doğu Akdeniz'e, tüm ülkenin hava savunmasını kapatacak şekilde konuşlandırmak durumunda kalacağız. Zira muhataplarımıza açıklayalım, F-35 ve Rafale savaş uçakları saldırı, S-400 ise savunma silahıdır. Türkiye bağımsız bir ülke olarak kendisine tehdit olarak gördüğü her girişime mukabele etmekle mükelleftir.

Son olarak karar alıcılarımızın dikkatine sunalım, çember daralıyor ve baskı artırılıyor. Türkiye mevcut konjonktürde öyle ya da böyle kendi gücüne dayanmak zorundadır. Bu nedenle milli silah ve sistem projelerine hız verilmeli, gecikme yaşanmamalıdır. Yunanistan'ın havada dengeyi kendi lehine değiştirmek üzere yaptığı hamlelere kısa vadede milli muharip uçakla mukabele edilemeyeceği anlaşılmaktadır. Bu nedenle alternatifler üzerinde zihni hazırlıklar yapılması kaçınılmaz görülmektedir.

Yunanlı siyasiler, hatta konuyla hiçbir ilgisi olmayan Dışişleri Bakanı Dendias, sık aralıklarla Almanya'ya Türkiye'nin denizaltı projesini durdurma çağrısı yapmaktadır. Unutmayalım, Türkiye'nin stratejik caydırıcılığa sahip silahlara yoğun ihtiyaç duyduğu bir dönemden geçilmektedir. Yaptırım baskısı ve şantajı altındaki Türkiye'nin devam eden projelerini herhangi bir kayba uğramadan tamamlaması hayati önemdedir. Bu konularda meydana gelebilecek ihmallerin ülke savunmasına halel getirebileceğini ve telafisi olmayacağını hatırlatalım.

Türkiye de gemi adamlarını kilit çalışan ilan etti

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü gemi adamlarını kilit çalışanlar olarak ilan etti.

Covid-19 kısıtlamaları nedeniyle gemilerde mahsur kalan denizcilerin yaşadıkları insani dramın önüne geçilmesi için yerel ve uluslararası düzeyde uzun süredir çağrılar yapılıyor. Son olarak Birleşmiş Milletler (BM)'in gerçekleştirilen 75'inci oturumunda deniz çalışanlarının kilit çalışanlar olarak ilan edilmesi onaylanmıştı.

Ülkemizde ise gemi adamlarının değişimlerinin sağlanması adına ilk resmi adım atıldı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, "Denizcilik Sektöründe Kilit Çalışanlar" konulu bir Genelge yayımladı.

Genelgede Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün 4204/Add.14 sayılı sirküler mektubuna uygun olarak aşağıdaki gemi adamı değişim hükümleri getirildi.

• Gemi adamları "deniz lojistiği ve tedarik zincirinde kilit çalışan" olarak kabul edilecek.

• Ülkemizde gemiye katılacak veya gemiden ayrılacak gemi adamlarının tüm seyahat işlemleri gemi acentesi tarafından en az 48 saat öncesinden değişimin yapılacağı Liman Başkanlığı'na iletilecek.

• Transfer öncesinde Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü yetkili personeli tarafından ilgili mevzuata göre yapılacak işlemler ve sunulacak görüş doğrultusunda sınır kapısı mülki idare amiri ya da amirleri tarafından transfere onay verilecek ve işlemler kendilerinin gözetim ve direktifleri doğrultusunda uygulanacak.

• Kabotaj sefer bölgesi ile iç sularda çalışan gemilerde bu bildirim gerekliliği aranmayacak ve bu gemilerde çalışan gemi adamları tüm seyahat kısıtlamalarından muaf tutulacak.

• Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC) limanları ile ülkemiz arasında düzenli sefer yapan gemilerde görev yapan gemi adamları yurtiçi lojistik çalışanı olarak değerlendirilecek ve karantina kısıtlamalarına tabi olmayacak.

• Pandemi sürecinde olabilecek seyahat kısıtlamalarında, gemiye katılış ve gemiden ayrılışları kolaylaştırmak üzere gemi adamları ulusal seyahat kısıtlamalarından muaf tutulacak.

• Pandemi kısıtlamaları sürecinde, Türk Boğazları'ndan geçiş yapan gemilerin personel değişimlerinde de bu Genelge hükümleri geçerli olacak ve değişimler İstanbul ile Çanakkale'de yapılacak.

• Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından Serbest Pratika düzenlenmemiş ve personel değişimi izni verilmemiş gemilerin personel değişimi yapmasına izin verilmeyecek.

• Değişim başvuruları incelenecek ve Genelge'de belirtilen şartlara uygunluk gösterdiği görülen gemi adamlarının değişimlerine izin verilecek.

• İl Hıfzıssıhha kurullarında il bazında alınan kararlar Genelge hükümleri dışında değerlendirilecek.

• Covid-19 sebebiyle seyahat kısıtlaması uygulanan ülke vatandaşı olan gemi adamlarının değişimine ilişkin kararlar, gemi adamının gemiye katılış tarihi ve geminin uğrak limanları dikkate alınmak suretiyle sınır kapısı mülki idare amirince değerlendirilecek. Değerlendirme sonucu uygun görülmeyen değişimlere izin verilmeyecek.

• Ülkemize giriş ve çıkış yasağı olan yabancı uyruklu gemi adamları Genelge kapsamına giremeyecek.

• Gemi adamı değişimleri için yapılacak tüm masraflar ve giderler gemi donatanı, işleteni veya acentesi tarafından karşılanacak.

• Pandemi sürecinin kısıtlama olmadığı dönemlerde ise gemi adamı değişimleri Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan talimatlar ve kararlar kapsamında yapılacak.

Univera ve Univis'de bayrak değişimi

Avrupa'nın en iyi 10 lojistik teknolojileri şirketi arasında gösterilen Univera ve yenilikçi BT teknolojileri sunan kardeş şirketi Univis, kurumsallaşma kapsamında yeniden yapılanıyor.

Bugüne dek kurucu ortakları Cüneyt Ersin ve Selahattin Tosuner tarafından yönetilen yapıda, 1 Aralık itibarıyla Cüneyt Ersin'in Univera Genel Müdürlük koltuğunu Merthan Kaleli devraldı. Cüneyt Ersin ve Selahattin Tosuner, yeni dönemde görevlerine Yönetim Kurulu'nda devam edecek.

"Stratejik adımlarla teknolojide rekabeti artıracağız"

Univera ve Univis'in hedeflerine ulaşması için stratejik planlamalar yapılacağını belirten Merthan Kaleli, "Uzun yıllar boyunca Univera'da oluşan bilgi birikimi ve operasyonel yetkinliği, doğru adımlar atarak daha verimli hale getirmeyi hedefliyoruz. Büyük bir potansiyeli olan şirketlerimizin kapasite tavanlarını aşarak hedeflerimizi sürekli ileriye taşımak istiyoruz. Yerli bir teknoloji üreticisi olarak gerek Türkiye'de gerekse globalde atacağımız stratejik adımlarla rekabeti artıracağız. Kurumsallaşma yolunda atılan bu adımın, tüm Univera ve Univis ailesi için motive edici olmasını diliyorum," dedi.

Merthan Kaleli kimdir?

İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi'nde aldığı İktisat eğitiminin ardından uzun yıllar satış ve pazarlama alanındaki uzmanlığıyla yöneticilik görevleri üstlenen Merthan Kaleli, son olarak Yönetim Danışmanı olarak çalışmalarını yürüttü. Kaleli, daha önce Xerox, Ericsson ve Cominic çatıları altında yöneticilik ve müdürlük görevlerini üstlendi. 2005-2012 yılları arasında Microsoft'un Birleşik Arap Emirlikleri Perakende Satış ve Pazarlama Lideri olarak görev aldı. 2013-2019 yılları arasında ise Souqpal Fzco şirketinin Genel Müdürü olarak çalışan Kaleli, Univera ve Univis'in kurumsallaşma stratejisine uygun olarak şirket içindeki süreçlere liderlik edecek.

MarineDeal NEWS

'Türk balıkçılık filosu Akdeniz'in lideri'

Prof. Dr. Firdes Saadet Karakulak

İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Balıkçılık Teknolojisi ve Yönetimi Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Firdes Saadet Karakulak, son yıllarda denizlerimizdeki balık rezervlerinin azaldığını ancak buna rağmen Türk balıkçılık filosunun Akdeniz'de lider konumda olduğunu belirtti. Prof. Dr. Karakulak balıkçıların yaşadığı sıkıntılardan, yanlış yürütülen balıkçılık politikalarına kadar sektörü ilgilendiren hayati konulara ilişkin MarineDeal News'e özel değerlendirmelerde bulundu.

Küresel iklim değişikliğinin mevsimlere olduğu kadar denize de çok etki ettiğini, dolayısıyla denizde yaşayan canlıların da bu doğa olayından oldukça etkilendiğine dikkat çeken Karakulak, "Akıntı sisteminde oluşan her sıcaklık artışıyla beraber gerçekleşen değişimler balıkların göçlerini etkiliyor ve üreme periyodlarını değiştiriyor. Dolayısıyla balık stokları bundan olumsuz etkileniyor. Bu durum balıkçılığa da yansıyor. Normal sezonun, 1 Eylül'de başladığı düşünülürse sonbahar ve kış itibarıyla denizlerin soğuması ve balıkların bir araya gelmesi gerekiyor. Fakat su sıcaklığının devam etmesi nedeniyle bu bazen kasım ayının sonlarına kadar sürüyor. Bu da balık sürülerinin bir araya gelmesini ve göç etmelerini engelliyor. Avcılık gerçekleşemediği için balıkçılık anlamında da bir dezavantaj oluşuyor. Bizim balıkçılığımızda da hamsi, istavrit, palamut ve lüfer gibi pelajik balıklar çok önemli. Bu balıklar çoğunlukla Karadeniz'de ürerler. Yaz aylarında aşırı yağış olması, kıyısal alanın bulanıklaşması, balıkları ve yeni yavruları olumsuz etkiliyor. Zaman zaman sezon açıldığında yeni bireylerin olmadığını görüyoruz. Geçen yıl böyle bir durum yaşandı. Palamut, hele çingene palamudunu hiç görmedik. Ama bu sene yeni bireyler vardı, başarılı bir üreme süreci yaşandı. Balıkçılık da birçok sektörde olduğu gibi gelgitlerin yaşandığı bir sektördür," dedi.

"Müsilaj nedeniyle balıklar bölgeyi terk ediyor"

Küresel iklim değişikliğinin balıkçılığın tek sorunu olarak değerlendirilemeyeceğini belirten Karakulak, "Deniz kirliliği, özellikle Marmara Denizi'ni çok olumsuz etkiliyor. Kapalı bir havza ve su değişimi çok uzun sürebiliyor. Redtide denilen alg patlaması oluşuyor. Hem deniz kirliği hem de küresel iklim değişikliğinin ortak etkisi sonucu balıkçıların salya dedikleri denizlerde yapışkanlı bir sıvı oluşumu olan müsilaj oluşuyor. Müsilaj nedeniyle balıklar bölgeyi terk ediyor. Ayrıca bu madde, ağlara yapışıyor ve ağların çekilmesini oldukça zorlaştırıyor. Bu olumsuz gelişmeler de balıkçıları motor gücünü artırmaya yöneltiyor. Ağlarını çekemeyen balıkçılar bu alanda yatırım yapıyorlar," ifadelerini kullandı.

'Balıklarımızı korumak için önlem almıyoruz'

Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (General Fisheries Commission for the Mediterranean-GFCM-FAO)'nun bütün Akdeniz ve Karadeniz'i kapsayan bir son durum raporu açıkladığını dile getiren Karakulak, Türk balıkçılık filosunun 10 yıl önce Akdeniz'de liderlik sıralamasında üçüncü sıradayken şu anda bir numaraya yükselmiş durumda olduğunu ve balıkçı teknelerimizin kullandıkları motor gücünün balık kapasitemizden çok daha yüksek olduğunun altını çizdi.

Balıkçılıkta aşırı avlanmaya ve bakanlığın avlanmada kota uygulamamasına dikkat çeken Karakulak konu ile ilgili, "Balıkçı, sezonda kazanırsa tamamen gemiye yatırım yapıyor, motor gücünü artırıyor, balık bulucu yeni cihazlar alıyor. Yaptığı yatırım denize oluğu için daha çok avlanıyor. Bakanlığımız tarafından da avcılığa bir kota getirilmediği için aşırı avlanma oluyor. Gelişmiş bütün ülkelerde kota uygulanıyor. Son 10 yıldır gırgır filomuzun bir kısmı Moritanya'ya gidiyor. Çünkü artık burada fazla kazanamıyorlar. Moritanya gibi bir ülke bizim balıkçılarımıza kota koyuyor. Avcılık sahasını kıyıdan oldukça uzak tutuyorlar. Bizde böyle bir kota yok. Denetimler ve uygulamalar yeterli yapılamadığı için bakanlık buna yönelmiyor. Denize çıkan balıkçı avcılığını maksimum seviyede yapıyor. Bu durum da her geçen sene balıkların azalmasına neden oluyor," değerlendirmesinde bulundu.

Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü'nde yer alan 20 yıllık verilerde palamut balığının 70 bin tondan bin 200 tona düştüğünün görüldüğünü dile getiren Karakulak, "Biz korumak için bir önlem almıyoruz. Ya da aldığımız önlemler o kadar yetersiz oluyor ki bir işe yaramıyor. Lüfer balığını korumak için 8 yıl önce 20 cm kuralı getirilmişti ancak balıkçılar baskı yapınca bu 18 cm'ye düştü. 18 cm'lik bir lüferin boyu ilk üremesine gelmemiştir, bu boydaki lüfere çinekop da denir. Bu balık ilk üremesini gerçekleştiremeden biz onu avlıyoruz. Mersin balığında olduğu gibi balıklarımız nesli azalan türlere girdi. Bunlar Karadeniz'de yaşıyor. Avcılığı yasaklandı ama el altından devam ediyor," dedi.

'Sahada uygulama yok'

Tarım ve Orman Bakanlığı'nın son dönemde tekne takip cihazlarının zorunlu hale getirilmesi gibi bazı olumlu uygulamaları olduğunun altını çizen Karakulak, "Bu konu tamamen Sahil Güvenliğe bırakılmış durumda ancak çok fazla işleri olduğundan yetişemiyorlar. Konuyla bakanlık ilgilenmeli. Bakanlık, her karaya çıkış noktasında balıkçıyı denetlemek zorunda. Bu, AB ve ABD'de böyle. Biz de Su Ürünleri Bilgi Sistemi (SUBİS) var. Av verilerini balıkçı giriyor. Doğru mu değil mi bilemiyoruz. Çapraz takip yapılmalı. Balık hallerine yasal balıklar gidiyor. El altından balık unu fabrikalarına ve pazarlara ufak olanlarını veriyorlar, özellikle de hamsiyi. Bir dönem AB ile uyum çerçevesinde çok güzel kontrol noktaları yapıldı. Buralara mühendisler konuldu. Daha sonra hepsi merkeze geçildi, askıda kaldı. Kaynaklarımızı korumak için bu uygulamaların devamlılığının getirilmesi gerekiyor. Geçen sene bizim Su Ürünleri Kanunumuz güncellendi. Yasa dışı avcılığa ciddi cezalar getirildi. Artık teknelere el konuluyor. Ancak sahada uygulama yok. Bunlar olmadıktan sonra yasa dışı avcılıkla nasıl mücadele edecek-siniz. İzmit Körfezi'nde yasadışı midye avcılığı yapılıyor. Bu bölgede sanayi olduğu için oldukça kirlilik bulunuyor ve ağır metal yüklü midyeler toplanıp piyasaya sürülüyor. Toplum sağlığı için oldukça tehlikeli bir durum. Kanun çıktı ama hâlâ tam bir mücadelede bulunulmuyor," diye konuştu.

Karakulak, bu uygulamaların yanı sıra balıkçıların mağduriyetlerine de dikkat çekerek, "Balıkçılık işleyişinde bozukluklar var. Kooperatifler kuruldu ama çok zayıflar. Balıkçı kendi balığını satamıyor. Balıkçı sezona başladığında devletten kredisini alamıyor. Mecburen komisyonculardan yüklü miktarda para almak zorunda kalıyorlar. Çalışanlarını işçi olarak kabul etti-remiyorlar. Ciddi bir malî yükün altına girmeleri gerekiyor. Komisyonculara yüklü miktarda borçlanan balıkçılar da denize daha çok saldırıyor. Komisyoncular da bunun için tekneleri sıkıştırıyor. Sistem düzgün işlese bunların hiçbirisi olmaz. AB'de bu işler kooperatifler üzerinden yürütülüyor ve devlet ciddi anlamda destek sağlıyor. Biz de komisyonculara bağımlı bir sistem var ve bu da aşırı avlanmaya yöneltiyor. Endüstriyel balıkçılıkta ciddi sıkıntılar yaşanıyor. Bakanlığın bu çalışanları işçi olarak göstermesi gerekiyor. Hâlâ mevsimlik işçi olarak görülüyorlar. Balıkçıları Moritanya gibi başka Afrika ülkelerine de yönlendirmemiz gerekiyor. Filomuz çok fazla, azaltılması gerekiyor. Böyle daha çok uygulama olursa hem balıkçımız kazanır hem de sularımız rahatlar," görüşünde bulundu.

'Yemini denizlerden almayan çiftlikler oldukça faydalı'

Balık çiftlikleri açısındansa Akdeniz'de birinci sırada yer aldığımızı ve çiftliklerin protein ihtiyacının sağlanması adına faydalı olduğunu aktaran Karakulak, "Balık çiftlikleri oldukça önemli. Biz bu alanda da Akdeniz Havzası'nda birinci sıradayız. Yetiştiriciliği en çok yapılan balıklar levrek, çupra ve tatlı suda alabalık. Bu balıkları AB'ye dahi satıyoruz. Çiftliklerdeyse tek bir sıkıntı bulunuyor. Balık unu ve yan sanayisine bağımlılar. Bu durum denizdeki hamsi ve sardalya gibi küçük balıkların daha çok avlanmasına neden oluyor. Son yıllarda alternatif yem çalışmaları bulunuyor. Yem kaynağını denizlerden almayan bir çiftlik oldukça faydalı. Ancak aşırı avcılığa neden olmaması gerekiyor," şeklinde konuştu.

'Neslin devamına izin verilmeli'

Süveyş Kanalı'nın açılmasından bu yana her yıl yüzlerce canlının Akdeniz Havzası'na girdiğini ve küresel ısınmanın da artmasıyla beraber bu sıcak iklim canlılarının burada daha yaşanabilir bir ortam bulduklarını açıklayan Karakulak, "Bu türler yerli balıklarla rekabet içerisine giriyorlar. Aslan balıkları orfoz ve lahozla rekabet halinde. Bu balıkların ileride bulunamamasının, soyunun tükenmesinin en büyük nedeni bu yabancı balıklar olacak. Karides ve mercan gibi bazı türler avlanabiliyor. Balon balığı gibi zehirli balıklar da var ve bu balığın kasığında tetrodotoksin bulunuyor. Bu, insan için ölümcül bir zehir. Aslan balığının da dikenleri zehirlidir. Bunlar sisteme ilk girdiklerinde avcılıkları desteklenseydi çoğalmasının önüne geçilebilirdi. Ancak bu balıklar üremeye başladıklarından artık bunun önüne geçmek oldukça zorlaşıyor. Balıkçı artık ağını attığında hedef tür yerine balon balığını buluyor. Oldukça kuvvetli dişleriyle ağları da kopartabiliyorlar. Balıkçıların baskıları sonucunda sonunda bir teşvik geldi. Keşke bu 10 sene önce yapılsaydı. Aslında bu balıklar bütün Akdeniz Havzası'nın sorunu," dedi.

Ekosistemin bozulmaması adına avcılığın dengeli yapılması gerektiğine yoksa dengenin geri gelmesinin kolay olmayacağına dikkat çekerek iyi bir balıkçılık yönetimi yapıldığı takdirde balık stoklarının yeniden düzeleceğini dile getiren Karakulak, "Hiçbir zaman kaynağın azaltılmaması gerekiyor. Bunun için de belirli miktarda avcılık yapılması ve neslin devamına izin verilmeli. Balıkların kendilerini yenileme kapasitesi var. Biz denizde üreyecek sayıda balık bırakırsak kendilerini yenileyeceklerdir," diye konuştu.

Bu gemiler bizim

Kaptan Cihan Çilsaat, yeni nesil gemilerde kullanılan konumlandırma sistemlerini ve bu sistemlerde dışa bağımlı olmanın bir an önce sonlandırılmasının gerekliliklerini değerlendirdi

Kapt. Cihan Çilsaat

Yeni nesil gemilerde kullanılan tahrik ve konumlandırma sistemleri askeri gemilerimizde kullanılmaktadır. Bildiğim kadarıyla;

- "ALEMDAR" ve "IŞIN" gemilerimizde DP (Dinamik Konumlandırma) sistemi mevcuttur. Offshore'da DSV (diving support vessel) dediğimiz dalış destek gemilerine çok benzerler,
- "ANADOLU" VE "TRAKYA" gemilerimizde de DP sistemi ve azimuthal (360 derece dönebilen pervane) tahrikler bulunacaktır.

Gördüğünüz üzere offshore teknolojilerindeki gelişim sadece ticari, sivil gemileri değil, askeri gemileri de etkilemektedir. Bu gemilerde görev alan, alacak, subaylarımızın da ülkemizin mevcut enerji filosunda bulunan sondaj gemilerine gözlemci olarak gönderilmeleri konuyla alakalı tecrübe kazanımını hızlandırabilir.

Aslında benzerlikler sadece gemi tahrik ve konumlandırma sistemleriyle sınırlı değildir. ROV (remotely operated vehicle) dediğimiz sualtında hem gözlem hem de çalışma yapabildiğimiz robotlar da yine yukarıda bahsettiğim gemilerimizde kullanılmaktadır. Donanmada daha önceden ROV tecrübesi olanların geçici olarak enerji filosundaki gemilere gönderilmesi sivil personel yetiştirilmesini hızlandırabilir.

GPS'in (küresel konumlandırma sistemi) kullanıma girmesi biz denizcilerin işini kolaylaştırmıştır. Denizciler dünya üzerinde nerede olduklarını kolayca bilmektedir. Bildiğiniz üzere Amerika'nın uzay yörüngesine yerleştirdiği uydular sayesinde başlamıştır. Arkasından Rusya da kendi sistemi olan Glonass'ı devreye almıştır. Ticari gemilerdeyken yine bu gelişimlerden uzak kalıp gemideki GNSS (Global Navigation Satellite System) cihazımızın adını kalıplaştırıp GPS olarak ifade ettik. Sadece ona bağımlı olduğumuzu sanıyoruz ama aslında durum tam olarak böyle değil.

Amerika ve Rusya'dan sonra; öğrencilik yıllarımdayken Avrupa Birliği'nin Galileo projesinden bahsediliyordu, uydular 2020 senesi içinde, daha yeni aktif olmaya başladı. Çin her alanda kendini geliştirirken burada da geri kalması beklenemezdi ve onlar da hızlı bir şekilde BeiDou'yu devreye aldı. 2010 yılında ilk kez offshore gemilerinde çalışmaya başladığımda sadece GPS ve Glonass uydularından aldığımız sinyalleri kullanırken şimdi çeşitlilik arttı.

Bir de pozisyon konumlandırması proje işlerinin temelinde olduğu için mevki hata payınızın çok az olması gerekir. Bu yüzden de operatör firmalar düzeltme sinyalleri için servis sağlayıcı firmalara süreli sinyal alım ücreti öderler. Yani ticari bir gemide kullandığınız GPS ile hata payınız 100 m iken offshore gemilerinde düzeltme sinyalleriniz de mevcut olduğu için hata payınızı 10 cm'ye kadar indirebiliyorsunuz.

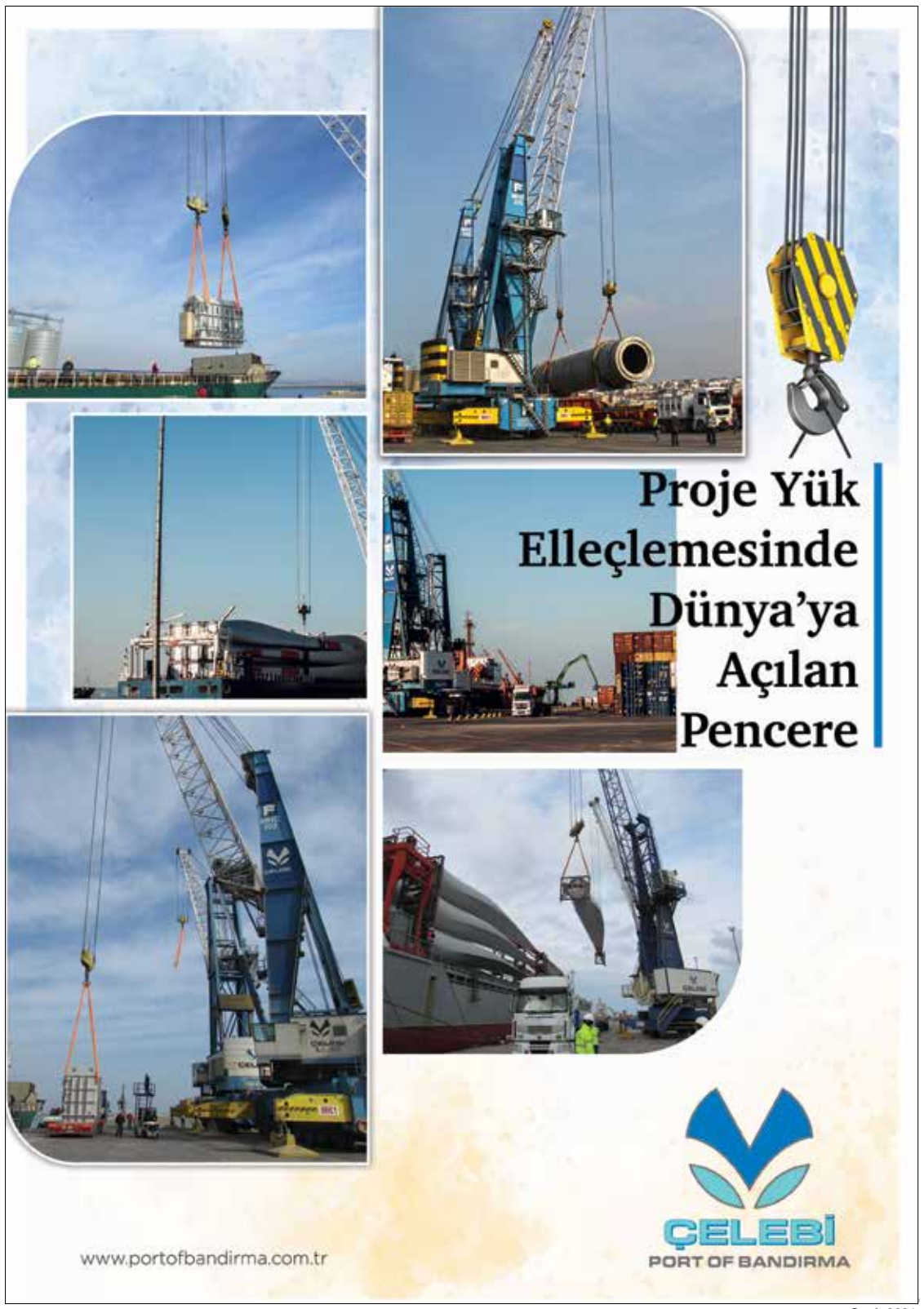
Uyduları yerleştiren devletler, size düzeltme sinyallerini sağlayan firmalar eğer sizin yaptığınız projeyi, işi kendilerine tehdit olarak algılıyorsa şalteri kapatabiliyor. Bunu nerede görüyoruz derseniz uzunca bir süredir Doğu Akdeniz'de, özellikle de Suriye'ye yakın yerlerde GPS sinyalleri uzun süreli kesintiye uğramaktadır. Uydu sinyallerinde olumsuzluklar artık sadece kesintilerle sınırlı değildir. Son zamanlarda artış gösteren gemilere yönelik siber saldırıların başında GPS spoofing (sinyal yönlendirme) gelmektedir. Yani siz aslında gitmek istediğiniz yere gittiğinizi, platformun olmak istediğiniz pozisyonda olduğunu sanıyorsunuz. Gemi üzerindeki verileriniz bunu gösteriyor ama gerçekte orada değilsiniz! Bunu önlemenin yolu her zaman diğer eski seyir tekniklerini de kullanarak pozisyonunuzu ikincil bir şekilde kontrol etmek. Kafayı monitörlerden kaldırıp biraz da lumbozlardan dışarı bakmak. Hatırlarsanız "GRACE 1" isimli tanker Cebelitarık'ta tutulurken, "STENA IMPERO" tankeri de İran karasularına izinsiz girdiği gerekçesiyle durdurulmuştu.

Kullandığınız sistemler yabancı menşeli olunca haliyle yaptırımlara da maruz kalabiliyorsunuz. Firmalar size ihtiyacınız olan GPS ürününü satmayabiliyor veya elindeki ürünü kullanmak için ihtiyacınız olan düzeltme sinyali aboneliğini açtırmıyor. Sualtından pozisyon bilgisi almak için kullandığınız beacon (ses sinyali göndericisi) yedek parçalarını almanız engelleniyor. Bu gibi durumlar yakın zamanda kendi gemilerimiz üzerinde yaşanmıştır. Bu yüzdendir ki ülkemizde bulunan ilgili özel sektör firmalarının bu konularla da alakalı olarak biraraya gelmesi gerekir. Nasıl ki pandemi sırasında teknolojide önde gelen firmalarımız bir araya gelerek kısa sürede hastanelerimizin ihtiyacı olan ventilatörleri üretmeyi başarmıştır; offshore sahalarımızda çalışacak gemilerimizin pozisyonlama güvenliği ile ilgili de çalışmalara vakit kaybetmeden başlamak gerekir.

Bu gemiler bizim!

Ülkemizin enerji filosundaki sondaj gemilerimizin düzgün şekilde kulanılabilmesi için ivedilikle diğer kısımlara da eğilmemiz gerekir;

- Sondörlerin eğitimlerini hızlandırıp cyberchair (sondaj ekipmanlarının kumandası) aşinalıkları artırılmalıdır.
- Makine mühendisileri, mekanikerler ve hidrolik teknisyenleri yetiştirmek için planlama yapılmalıdır. Birçok ekipman hidrolik prensipleriyle çalışmaktadır.
- Elektrik ve otomasyon üzerine eleman yetiştirilmelidir. Yüksek voltaj ve farklı kapasitedeki switchboard'lar bu tip gemilerde çokça bulunmaktadır.



MarineDeal NEWS

Stratejik ufuk taraması

(Dibini aydınlatamayan mum)

Millet olarak duygusalız, eleştiriye açık değiliz. Lâkin uluslararası ilişkilerde (insan ilişkilerinde de) duygusallığa ve alınganlığa yer yok. Sonra maazallah, birisi çıkar mum dibini aydınlatmıyor vb. argümanları kullanır. Bu durumda dahi soğukkanlı olun zira sukût altındır. İletişim dilinizin DNA'larını erozyona uğratmayın, tahriklere kapılmayın

MDN İSTANBUL

Bu yazının yazıldığı günlerde 2020 yılını bitirmek üzereydik. Muhtemeldir ki 2020 birçok şeyi çabuk unutmak isteyeceğimiz bir yıl olacak. Gerçi *bıraktığı kötü miras ve yaşattığı her türlü olumsuzluk* daha şimdiden 2021 için tehlike çanlarının çalmasına neden oluyor. Yaşayarak tecrübe edeceğiz. Küresel optikten bakıldığında Covid-19 pandemisi *(ve anlaşılan mutasyona uğrayan ardılları)*, Biden liderliğinde ABD ve yeni dönemi, AB'nin arayışları, Trans-Atlantik ilişkileri, Hindistan'ın yükselişi ve anahtar ülke rolüne evrilecek olması, Çin ve Rusya merkezli gelişmeler gündemi belirleyecek.

Ülkemiz bakımından ise oldukça kabarık bir ajanda bekliyor bizleri. Her biri stratejik önemde adeta mayın tarlasını andıran konu başlıkları. ABD ve AB ile ilişkiler, ekonominin gidişatı, Suriye, Irak, Libya, Kafkasya, Doğu Akdeniz, Ege, Karadeniz, maruz kalınan yaptırımlar... Dahası, ülkemizde strateji konuları ile uğraşmak, kafa patlatmak zor. Zira gündem öyle yoğun ki şaşırıyor insan hangisini takip edeceğini... En önemlisi ise ülke meselelerine odaklanırken bazı özelliklerimizi bir tarafa koymamız gerekiyor.

Millet olarak alınganız, duygusalız, eleştiriye açık değiliz, dediğimiz dedik, çaldığımız düdük. Lâkin uluslararası ilişkilerde (esasen insan ilişkilerinde de) duygusallığa ve alınganlığa yer yok. Bazen susmanız ve kızgınlığınızı içinize atmanız gerekebilir, empati yapmayı deneyin. Sadece kendi açınızdan bakmayın meseleye, karşı taraf da haklı olabilir. Hayat bir spor müsabakası değildir, insan ilişkilerinde her zaman bir kazanan, bir kaybeden olmak zorunda değildir ya da o haklı bu haksız... Sonra maazallah, birisi çıkar ve hadsiz ithamlarla sizi hak etmediğiniz şekilde suçlar ve mum dibini aydınlatmıyor vb. argümanları kullanırsa dahi soğukkanlılığınızı koruyun, sukût altındır, iletişim dilinizin DNA'larını erozyona uğratmayın, tahriklere kapılmayın.

Dönelim yazımıza. Senenin bu son yazısında sizlere farklı bir perspektif açmayı, gündemin gerisinde kalan lâkin gören gözler için önem arz eden farklı başlıklara temas etmeyi deneyeceğiz. Başlayalım.

Fransa, insan hakları ihlâllerine karşılık Mısır ile işbirliğini şarta bağlamayacak

Mısır Lideri Sisi'nin aralık ayındaki Fransa ziyareti nedense fazla dikkat çekmedi ulusal basınımızda. Oysa başta Fransa olmak üzere Avrupa genelinde oldukça ses getirdi bu ziyaret. İkili görüşmenin ardından düzenlenen ortak basın toplantısında Fransa Cumhurbaşkanı Macron, Mısır ile ekonomi ve savunma alanındaki işbirliğini, insan hakları konusunda fikir ayrılığı nedeniyle şartlandırmayacağını açıkladı.

Akdeniz ve Orta Doğu'nun istikrarı için Fransa ile Mısır arasında önemli stratejik ortaklığının bulunduğunu ifade eden Macron, Libya'da kalıcı siyasi çözüm bulunması gerektiğini ve Mısır ile birçok konuda ortak görüşlerinin ve endişelerinin bulunduğunu söyledi.

Burada tuhaf olan ise insan hakları söz konusu olduğunda kimseye söz hakkı tanımayan Fransa'nın sergilediği ikircikli tutumu oldu. Macron salt insan hakları konusunda Sisi ile fikri ayrılığının bulunduğunu belirtmekle yetindi. Son dönemde alışık olduğumuz üzere Macron sözlerini bir şekilde Türkiye'ye bağlayıverdi. Libya'da özellikle Türkiye'nin tek taraflı adımlar attığını ileri süren Macron, Akdeniz'de işbirliğine dayalı siyaset izlenmesi gerektiğini ancak bu şekilde göç sorunun çözülebileceğini belirtti.

Macron belli ki Fransa'nın Doğu Akdeniz stratejisi bağlamında Mısır'a özel önem atfediyor. Zira Mısır, Türkiye'ye karşı Fransa'nın oluşturduğu eksenin önemli bir aktörü. Elbette meselenin bir de ekonomik boyutu var. Tıpkı Yunanistan örneğinde görüldüğü gibi Fransa, Türkiye'ye karşı arkadan iteleidiği tüm aktörlere silah satın alma şartını getiriyor. Anlaşılabilir bir durum, zira Fransa emperyal bir ülke, her desteğin bir bedeli olduğunu hatırlatıyor bilmeyenlere. Bakınız Macron'un gözü öyle kararmış durumdaki, Sisi'ye basından gizli devlet nişanı dahi takabildi.

ABD ile Slovenya arasında nükleer işbirliği anlaşması

ABD'nin Balkanlarda attığı adımlar sistematik ama perde gerisinden devam ediyor. Romanya'daki askeri varlığını NATO üzerinden iyice konsolide eden ve komşusu Bulgaristan'ı da ihmâl etmeyen ABD, Arnavutluk'ta üs açıyor, Moldova'da AB ile eşgüdüm içinde Rusya'ya karşı önemli bir kazanım elde ediyor. Esasen Karadağ'ın NATO'ya üyeliği ile Rusya'nın Adriyatik'e çıkışını kesen ABD, Rusya'yı Balkanlarda çevreleme ve baskı altına alma istikametinde sistematik hamleler yapmaya devam ediyor.

Son olarak aralık ayının ortasında ABD Dışişleri Bakanlığı tarafından yapılan yazılı açıklama ile ABD'nin Slovenya ile enerji güvenliği, diplomatik ve ekonomik ilişkileri de geliştirmeyi hedefleyen Stratejik Sivil Nükleer İşbirliği Mutabakat Muhtırası akdettiğini öğrendik.

Anlaşmanın, iki ülke arasında sivil nükleer enerji alanında işbirliği, hükümetler, endüstri ve akademik kurumlar arasındaki ilişkileri geliştirmeyi hedeflediği görülüyor. Hatırlatalım, ABD ile Slovenya'nın işbirliği yeni değil, Slovenya'da Krsko'daki Westinghouse nükleer tesisleri ABD ortaklığında yapılmıştı. Son dönemde NATO ve AB marjında sıklıkla Türkiye aleyhine pozisyon aldığını gözlediğimiz Slovenya'nın bu tutumunu idrak etmekte zorlananlara hatırlatalım...

Rusya ve NATO 10 yıl aradan sonra ilk defa ortak bir tatbikatta bir araya gelecek

İlk okuduğunuzda şaşırabilirsiniz ancak doğru. Pakistan'ın ev sahipliğinde 2021 Şubat ayında Karaçi yaklaşma sularında gerçekleşecek AMAN 2021 Tatbikatı'na 10 yıl aradan sonra Rus Donanması'na ait savaş gemileri NATO unsurlarıyla birlikte katılım sağlayacak.

Rusya'nın Karadeniz Filosu tarafından yapılan açıklamada, *"Rus Donanmasına ait gemiler, İspanya kıyılarında düzenlenen Bold Monarch 2011 Tatbikatı'nın tamamlanmasından 10 yıl sonra Kuzey Atlantik İttifakı'nın deniz kuvvetleri gemileri ile birlikte AMAN Tatbikatı'na katılacak"* ifadelerine yer verildi.

Açıklamaya göre tatbikata Rusya'dan bir firkateyn, bir karakol gemisi, bir kurtarma römorkörü, bir deniz piyade birliği, bir mayın temizleme ekibi ve bir deniz helikopterleri katılacak. Tatbikata Rusya ve Pakistan'ın yanı sıra ABD, İngiltere, Çin, Japonya, Türkiye, Filipinler, Malezya, Sri Lanka ve Endonezya'dan gemilerin/birliklerin de katılması bekleniyor.

Tatbikatın hedefi, ülkeler arasında askeri işbirliğinin güçlendirilmesinin yanı sıra deniz haydutluğu ile mücadelede deneyimlerin paylaşımı. Esasen bölgede farklı kutuptan aktörleri bir araya getirebilen yegâne ortak payda deniz haydutluğu ile mücadele. Nitekim Çin savaş gemileri de bölgede faaliyet gösteriyor ve işbirliği yapıyor.

Pakistan'ın AMAN Tatbikatı oldukça önemli, geleneksel olarak her yıl yapılan bu tatbikat birçok aktörü bir araya getiriyor. Rus savaş gemilerini uzun aradan sonra bir tatbikatta NATO unsurlarıyla birlikte görmek ilginç olacak. Bu ve benzeri faaliyetlere stratejik iletişim bağlamında özel önem atfeden Rusya'nın tatbikata en yeni gemileriyle (Grigoroviç ya da Essen sınıfı gemiler) katılması şaşırtıcı olmayacaktır.

İngiliz Savunma Bakanı Wallace, Türk SİHA'larını öve öve bitiremedi

Bayram ve seyran değilken İngiltere Savunma Bakanı Ben Wallace, Türkiye'nin yeni nesil İnsansız Hava Araçlarının (İHA) sahada büyük etki yarattığını söyleyerek, Türk Silahlı İnsansız Hava Araçlarının (SİHA) üstünlüğünü örnek gösterdi. Böyle bir açıklama İngiltere'den gelince haliyle meraklanıyor insan, nitekim bir arka planı olmadan gelmez bu ve benzeri açıklamalar İngilizlerden.

Savunma Bakanı Wallace, İngiliz menşeli düşünce kuruluşunda (Kraliyet Silahlı Kuvvetler Enstitüsünde (RUSI)) yaptığı çevrim içi konuşmada, savunma bütçesinin artırılması kararının ardından kaynakların hangi alanlarda kullanılacağına dair gündemi belirleyen açıklamalarda bulundu.

Wallace, Türkiye'nin İHA, SİHA Bayraktar TB2 ve hava savunma sistemlerini Suriye, Libya ve diğer bölgelerde kullanmasının sahada üstünlük sağlamasına vesile olduğunu vurgulayarak, Türkiye'nin yeni nesil SİHA'larını örnek gösterdi ve SİHA'ların yüzlerce zırhlı aracı ve hava savunma sistemlerini kolaylıkla imha ettiğini vurguladı.

İngiltere'nin savunma teknolojilerinde yeterince yenilik yapmadığına atıfta bulunan Wallace, Türk insansız hava araçlarının *"düşmana gerçek zorluklar"* yaşatma kapasitesine sahip olduğunu, değişen küresel güvenlik sistemine tam olarak nasıl tepki vereceklerini geliştirmek için yaklaşımlarını belirlemek zorunda olduklarını ve potansiyel düşmanların değişken, kendilerinin ise durağan ve öngörülebilir olduğu yorumunu yaptı. Bu açıklama esasen İngiliz savunma sanayinin içine düştüğü durumu göstermesi bakımından oldukça manidar.

Hatırlatalım, İngiltere Başbakanı Boris Johnson, Avam Kamarası'nda çevrim içi yaptığı konuşmada, ülkesinde savunma bütçesini kısma döneminin artık sona erdiğine dikkati çekerek, savunma bütçesinin 4 yıl süreyle her yıl yüzde 10 artırılacağını bildirmiş, bütçe artışının 4 yıl içinde yaklaşık 16,5 milyar sterlin olacağını açıklamıştı. Johnson, ek bütçenin uzay, siber savunma ve yapay zekâ projelerinde de kullanılacağını paylaşmıştı.

Gazetemizin diğer köşesinde okuyacaksınız. Dünya silahlanıyor. İngiltere uçak gemisi filosunu yeniledi. Nükleer denizaltı filosu ve savaş gemileri de yenileniyor. İngiltere Brexit sonrası artık NATO'nun önemli bir aktörü olarak yoluna devam edecek, elbette ABD ile geleneksel eşgüdüm içinde.

AB ile bir türlü boşanamayan İngiltere, anlaşmasız bir ayrılığa hazırlanıyor. Covid-19'un mutasyon geçirmesi nedeniyle tüm dünyanın kapılarını kapattığı İngiltere için bu tecrit dönemi belki de Brexit sonrası yaşayabileceği olası yalnızlığı için iyi bir deneyim olacak. AB ile imtiyazlı ortak olacağı kesin olan İngiltere, tıpkı kendisi gibi AB'ye ortak yapılacak *(asla üye olamayacak ve belki de imtiyaz dahi elde edemeyecek)* Türkiye ile ilişkilerini geliştirmeyi istiyor. Bu işbirliğinin sonu nereye varır bilinmez **lâkin İngiltere'nin Türkiye'ye yönelik değişen ve artan ilgisine ihtiyatlı yaklaşmakta fayda olduğunu düşünüyoruz.**

Japonya'dan askeri harcamalara 52 milyar dolarlık rekor bütçe

Dünya silahlanıyor tespitinde bulunurken mübalağa etmiyoruz. Japonya'da geçtiğimiz aylarda göreve gelen Başbakan Yoshihide Suga hükümeti, askeri harcamaları üst üste dokuzuncu kez revize ederek bütçeyi 52 milyar dolara çıkardı. Planın içerisinde Çin'in artan askeri gücüne karşı koyabilmek için gelişmiş avcı uçağının temini ve uzun menzilli gemi savar füze geliştirilmesi başlıkları da bulunuyor.

Savunma Bakanlığı'nın Nisan 2021'de alacağı ve 2020'ye oranla yüzde 1,1 artış kaydedilen askeri harcamalar, 5,34 trilyon yen (51,7 milyar dolar) ile Japonya tarihinin rekorunu kıracak. Öte yandan Çin, bu yıl askeri harcamalarını yüzde 6,6 artırmayı planlıyor, esasen bu oran son otuz yılın en küçük artışı anlamına geliyor. Çin harcamalarını makûl seviyede artırırken, ABD öncülüğünde tesis edilen karşı eksen olabildiğince silahlanıyor. Japonya konuya güzel bir örnek.

Japonya'nın 30 yıl aradan sonra yeniden bir savaş uçağı projesine dönmesi ve 2030'a hazır olmasını sağlamak için 40 milyar dolar kaynak ayırması ayrı bir yazının konusu olabilir. Bu bağlamda Japonya, ABD'den 628 milyon dolar değerinde 6 adet F-35 savaş uçağı alacak. Bunlardan ikisinin kısa kalkış, dikey iniş (STOVL) B modeli olması öngörülüyor. Donanmaya ise iki kompakt savaş gemisi inşa etmek için 912 milyon dolar tahsis edilecek. Japonya ayrıca iki yeni savaş gemisini ABD menşeli AEGİS hava ve balistik füze savunma sistemi ile donatmak istiyor.

ABD'nin Asya-Pasifik pivot stratejisi bağlamında bölgede Çin'i baskılamayı ve çevrelemeyi öngördüğü biliniyor. Bu minvalde Çin'e karşı eksen oluşturma gayretlerini de ivmelendirmiş durumda. Japonya bu noktada önemli bir aktör. Bu denli silahlanma eğilimine giren Japonya'nın Güney Kore ile birlikte bölgede sadece Çin'i değil, Rusya'yı da provoke etmesi yüksek olasılık. Belli ki Asya-Pasifik Bölgesi'nde saflar sıklaşıyor.

Sudan nereden nereye (İsrail'le normalleşmenin karşılığı, kara listeden çıkmak)...

ABD Başkanı Trump'ın arabuluculuğunda İsrail'le normalleşme anlaşmalarına varan ülkelerden biri olan Sudan, bunun karşılığında ABD'nin terörü destekleyen ülkeler listesinden çıkarıldı. ABD'nin Sudan Büyükelçiliği, Washington'ın Hartum'u "terörizm sponsoru devletler listesinden" çıkarma kararının yürürlüğe girdiğini açıkladı.

Hatırlatalım, ABD Dışişleri Bakanı Pompeo, geçtiğimiz ağustos ayında ziyaret ettiği Hartum'da geçici yönetimi İsrail'i tanıyıp diplomatik ilişkiler kurmaya ikna etmeye çalışmıştı. Geçen sürede bu çalışmaların başarılı olduğu görülüyor. Nisan 2019'da halk ayaklanmasına koşut olarak devrilen Ömer Beşir'in 30 yıllık Devlet Başkanlığı esnasında El Kaide lideri Usame bin Ladin'e yardım ve yataklık gerekçesiyle ABD'nin terörü destekleyen ülkeler listesine alınan ve yaptırımlarının hedefi olan Sudan, bu nedenle 1993 yılından beri Batı'nın mali yardımları ve yatırımlarından mahrum kalmıştı.

Trump'ın 23 Ekim'de İsrail'i tanıyıp normal ilişki kuran Müslüman nüfuslu ülkeler kervanına kattığı Sudan'ı listeden çıkarma kararı elbette karşılıklı çıkar temelinde atılan bir adım. Terör listesinden çıkarılma Sudan'a, Batı'nın para musluklarını açılacağı kesin. Beşir'in devrilmesinin arka planını anlamak isteyenlere duyurulur. Öyleyse soralım, geçen ay da temas etmiştik, Sudan'da kim/kimler kazandı ya da kaybetti?

Kervana Fas da katıldı: İsrail ile diplomatik ilişki kuracağını açıkladı

Trump'ın giderayak attığı ve İsrail cenahında büyük memnuniyet yaratan sistematik hamlelerine Fas da katıldı. Trump son olarak Fas ve İsrail'in tam diplomatik ilişki kurulmasına yönelik anlaşmaya vardığını duyurdu. İlginç değil mi? Trump'ın artık dış politikadaki yegâne önceliği İsrail'in konumunu konsolide etmek. Her ne kadar İsrail Mart 2021'de erken seçime gidecek olsa da görünen, Trump Başkanlığını bitirene dek bileti kesecek.

Trump'ın, twitter hesabından yaptığı açıklama içerik olarak "dış politika nasıl yapılmaz" hususuna iyi bir örnek. Trump, *"Bugün, Batı Sahra üzerinde Fas'ın hâkimiyetini tanıdığımız bir bildiri imzaladım. Fas'ın ciddi, güvenilir ve gerçekçi özerklik teklifi, kalıcı barış ve refah için tek ve kalıcı çözümdür."* ifadesini kullandı.

Fas'ın 1777'de ABD'yi tanıdığını anımsatan Trump, bu nedenle de kendilerinin Batı Sahra üzerinde Fas'ın hâkimiyetini tanıdıklarını kaydetti. Akıl alır gibi değil. Daha doğrusu Fas'ın ABD'yi 1777'de tanıması ile çetrefilli ve itilaflı bir bölge olan Batı Sahra üzerinde Fas'ın egemenliğinin tanınması arasındaki ilişkiyi elbette kimse kuramadı.

Şüphesiz Sudan örneğinde görüldüğü gibi Trump'ın bu hamlesinin arka planında İsrail var. Nitekim Trump tarihi bir adım attıklarını da belirterek, *"İki muhteşem dostumuz İsrail ve Fas Krallığı, tam diplomatik ilişki kurulması için anlaşmaya vardı. Bu Orta Doğu'da barış için büyük bir atılım."* değerlendirmesinde bulundu. Fas'ın İsrail ile normalleşme karşılığında aldığı ödül üst perde oldu.

Konuya Rusya'nın tepki göstermesi dikkat çekti. Rusya Dışişleri Bakan Yardımcısı Bogdanov, Fas'ın Batı Sahra Bölgesi üzerindeki egemenliğinin ABD tarafından tanınmasının uluslararası hukukun ihlâli olduğunu ifade ederek, "Bu konuyla ilgili kararlar var, Batı Sahra'da referandumun yapılması için BM misyonu var. Amerikalıların şu anda yaptığı her şey, uluslararası hukuk ve Amerikalıların da 'evet' oyu verdiği BM Güvenlik Konseyi kararları çerçevesinin ötesine çıkan tek taraflı kararlar" ifadelerini kullandı.

Birleşmiş Milletler (BM) Genel Sekreter Sözcüsü Stephane Dujarric de yaptığı açıklamada, örgütün Batı Sahra duruşunun değişmediğini ve sorunun sadece BM kararları temelinde çözüme kavuşturulabileceğini açıklamıştı. Hep vurguluyoruz, hukuk ne yazık ki her zaman güçlü olanın yanında... Bakalım İsrail ile normalleşen ülkeler kervanına daha kimler katılacak. Bazı tahminlerimiz yok değil...

ABD denizlerde Rusya ve Çin'e karşı daha agresif bir strateji izleyecek

En önemli konuyu sona bıraktık. The Guardian'ın aktardığı haber oldukça dikkat çekici. ABD Deniz Piyadeleri, Donanma ve Sahil Güvenlik tarafından yayımlanan ortak rapor içeriği itibarı ile defaten okunmalı. ABD'nin deniz boyutunu domine eden bu stratejik komutanlığın ortak bir rapor yayınlamaları başlı başına bir vaka... Raporda, Rusya ve Çin'in deniz boyutunda "kararlı rakipler" haline geldiği, Çin'in ayrıca **"en büyük ve uzun vadeli stratejik tehdit"** haline geldiği belirtiliyor.

Raporda, "dünyanın dört bir yanında konuşlandırılmış deniz kuvvetleri unsurlarımız her gün Çin ve Rus savaş gemi ve uçakları ile etkileşime giriyor" ifadesine yer verildi. Olası bir sıcak çatışma durumunda Çin ve Rusya'nın muhtemelen ABD ve müttefiklerinden önce davranarak çatışma bölgesini ilk ele geçiren taraf olmaya çalışacağı ifade edilen raporda, **Washington'ın stratejik üstünlüğünü korumak için daha küçük ve daha yüksek manevra kabiliyetine sahip, hatta otonom gemiler ile deniz kuvvetlerini modernize etmesi gerektiği öneriliyor.**

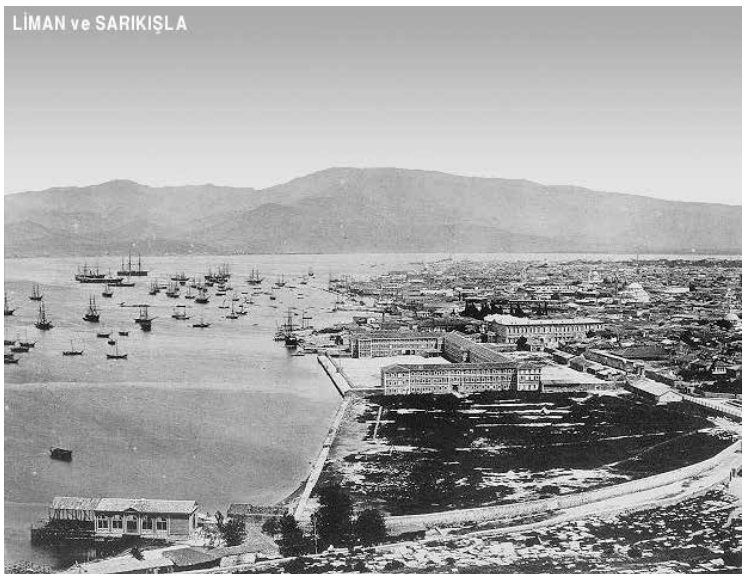
Esasen bu tespit küresel gücünü deniz gücü ile tesis eden ve pekiştiren ABD için ezber bozan bir yaklaşım. Yakın gelecekte ABD'nin deniz gücünü beklenenin aksi istikamette, daha hafif unsurlarla modernize etmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Ayrıca ABD'nin güçlü lâkin hantal deniz gücü ile sıklet merkezi tesis etmeyi yeterli görmediği anlaşılıyor. Son olarak ABD'nin Deniz Piyadelerini, Sahil Güvenliği ve Donanmayı bir araya getiren bütüncül yaklaşımın altını çizmekte de yarar var. İlerleyen dönemde bu üç kuvvetin senkronize bir şekilde eşgüdüm içinde kullanılacağı anlaşılıyor. Bu elbette komuta birliği prensibini akla getiriyor. Biz de ise aksine Sahil Güvenliğin Deniz Kuvvetlerimizden ayrıldığını, koparıldığını hatırlatalım.

MarineDeal NEWS

İzmir Körfezi, bir ıslak çöl...

Gemi İnşa Yüksek Mühendisi Dr. Burak Acar, tarihsel misyonu "deniz kenti" olan İzmir'de yıllar içinde yaşanan değişimin kentin tarihi kimliğine yapılan en büyük ihanet olduğunu belirtirken, ıslak bir çöle benzettiği İzmir Körfezi'nde bulunan tersanenin Aliağa'ya taşınma planlarına da dikkat çekiyor

Dr. Burak Acar



LİMAN ve SARIKIŞLA

Ekim ayı içerisinde İzmir'de, Ekonomik Kalkınma Koordinasyon Kurulu (İEKKK) Toplantısı gerçekleştirildi ve bu toplantıda İzmir'de denizcilik, marina yatırımları ve tersane ile ilgili konuşulan konular basına yansıdı. Öncelikle yıllardır söyleyegeldiğim, İzmir'de marina ihtiyacının aradan geçen onca yıldan sonra önemli isim ve kurumların katıldığı toplantılarda dile getirilmesi beni mutlu etti. Zira 5 milyona yaklaşan nüfusu ile İzmir, büyük çoğunluğu denize yakın yerlerde yaşayan insanların ikamet ettiği bir şehir. Bunun da ötesinde, tarihsel kimliği ile İzmir, bir liman (!) kenti, denizci (!) bir kent. Bu tarihi misyonunu şu an "ıslak bir çöl" benzetmesi yaptığım Körfezi ile İzmir ne denli devam ettiriyor; bu çok büyük bir muamma. Şöyle ki limana yanaşmak için bekleyen üç-beş ticari yük gemisi ve belediyenin işlettiği vapur ve feribotların dışında İzmir Körfezi'nde herhangi bir tekne varlığı gözleyebiliyor muyuz? Bu teknesizliğin ve "ıslak bir çöl" görünümünün en büyük nedenini tekne bağlama olanaklarının, çekek yerlerinin, denize tekne indirme rampalarının koskoca Körfez içinde olmaması oluşturuyor.

Gözünüzün önüne 100 yıl önce çekilmiş İzmir fotoğraflarını getirin. Pasaport Mendireği'ne bağlanmış onlarca yük gemisi, kıyıda bağlanan ve denizde dolaşan yüzlerce İzmir Kayığı... Capcanlı ve yaşayan bir Körfez... 100 yıl önceki siyah beyaz fotoğrafların bugün renkli olanlarını hiç çekebiliyor muyuz? HAYIR.

Bıraktım marina projelerini, beton bir kuşakla ördükleri İzmir Körfezi'nde, bunca yıldır bir tane kent yöneticisi tutup da, en azından tek bir yer gösterip, buradan bir rampa ile tekne sahiplerinin otoparklarında park edebilecekleri, küçük tekneleri denize atabilecekleri bir olanak sağlamış mıdır? HAYIR.

Yüz yıl öncesinin siyah beyaz fotoğraflarındaki İzmir Körfezi'nin renkliliği ile bugünün "ıslak bir çöl" haline getirilen İzmir Körfezi'nin siyah beyazlığını dikkatinize sunuyorum.

Bir gemi mühendisi olarak, denizciliği bir yaşam felsefesi olarak benimsemiş bir birey, bir İzmir'li olarak, İzmir Körfezi'nin bu görüntüsü beni on yıllardır çok rahatsız edip üzüyorken, denize bu kadar sırtı dönük denizciliğin ve bir deniz kenti olmanın ne demek olduğunu bilmeyen İzmir kent yöneticilerinin denize sırtı dönük tutumları ve denizi on yıllar boyunca bir lağım çukuru olarak görüp kanalizasyonu boşalttıkları bir yüzer çöplük olarak kullanmalarının getirdiği maddi-manevi zararların sonuçları bugünün denizciliğini çok olumsuz etkilemekte. On yıl kadar önce başlatılan körfez temizleme çalışmaları ve bugün kentin yerel yöneticileri tarafından ortaya konan "yüzülebilir bir körfez" vizyonu elbette önemli ancak yetersiz. Bu kentin tarihsel misyonunun "denizci "kent" olması ile bir "deniz kenti" olması arasındaki büyük farkı kavrayan, profesyonel ilgi alanları denizcilik olan bilgili bir kadro tarafından geliştirilecek projelerle mevcut kent yöneticilerinin "denizci bir kent" yaratabileceklerini bilmesi ve somut projeleri bu kadrolarla hayata geçirmesi gerekir.

Gelelim, İEKKK Toplantısı'nda dillendirilen bir başka söyleme. Kurul üyelerinden iş insanı Kemal Çolakoğlu'nun "Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na ait olan Karşıyaka'daki tersanenin Aliağa'ya taşınabileceğini, bununla ilgili olarak İzmir Ekonomik Kalkınma Koordinasyon Kurulu'nun bu konu üzerinde çalışma yapabileceğini" dile getirmesini çok büyük bir üzüntü ve şaşkınlıkla karşıladım. Bu şehirde, 15 yıl önce, kentin tarihi kimliğini oluşturan limanının kaldırılması/taşınması gündeme getirildiğinde, o zaman Gemi Mühendisleri Odası İzmir Şubesi başkanı kimliğimle, bu düşüncelere şiddetle karşı çıkmış ve bir mücadeleye girişmiştim. Limanını da kaybeden bir İzmir'in tarihi kimliğini tümden kaybedeceğini anlatmaya çalışmıştım. Nitekim o dönemki bu mücadelemiz olumlu sonuç verdi ve limanın kaldırılması/taşınması tartışmaları gündemden kalktı. Bugün bir de gördüm ki, bu sefer tersanenin kaldırılması/taşınması gündeme getirilmiş. Bu konunun tartışmaya açılmasının bile çok büyük bir talihsizlik olduğunu düşünüyorum. Düşünün ki, sıcak gündem maddemiz olarak Doğu Akdeniz'de gerilimlerin yaşandığı bir ortamda, olası bir gereksinim durumunda Güney Deniz Saha Komutanlığı'nın konuşlandığı İzmir'deki tersanenin kaldırılması durumunda, savaş gemilerimize hizmet verebilecek tek yer Marmaris Aksaz'daki tesis kalacaktır. Bu tesis, olası bir gereksinim halinde, mevcut filoya acil destek verebilecek kapasitede midir? Askeri amaçların dışında, sivil projelere de hizmet verebilen İzmir'deki askeri tersane eğer kaldırılırsa, Körfez'de belediyenin işlettiği katamaranlar, vapurlar, feribotlar nerede tamirlerini yaptırabileceklerdir? İzmir Limanı'na gelen gemiler, olası arıza durumlarında nereye çekilecektir? Aliağa'ya bu tersanenin taşınma önerisi getirilirken, "Aliağa'da bu amaca yönelik bir yer tahsisi var mıdır", "tersanenin taşınma maliyetleri, orada yeni bir tersane kurulması maliyetleri" bu ekonomik zorlukların yaşandığı günlerde göz önüne alınmış mıdır?

Şehirde bina stokları ve lüks konut projeleri kıyı şeridine yakın bölgelerde yoğunlaşırken, acaba tersane alanı, yeni projeler için bir cazibe merkezi mi oluşturmaktadır?

Unutulmamalıdır ki bazı şehirlere tarih belirli misyonlar yüklemiştir. İzmir de her şeyden önce bir "liman kenti"dir, bir "denizci kent"tir. Limanı, tersaneyi Körfez'den çıkarmak, İzmir'e belki yeni binalar dikmek ve yeni proje alanları yaratmak için alan açabilir ancak bu durum, İzmir'in tarihi kimliğine yapılacak en büyük ihanet olacaktır.

Asıl mesele, tarihin yüklediği sorumluluğa sahip çıkarak, mevcut limanı ve mevcut tersaneyi modernize edip, kent yaşantısının bir parçası olarak koruyabilmektir, yaşatabilmektir. Tıpkı dünyanın aktif olarak halen faaliyetini sürdüren en eski tersanesi olan Haliç Tersanesi (Tersane-i Amire)'nin durumu gibi...

Sonuç olarak demem o ki, İzmir'in limanını kaldırmalarına karşı çıktığım gibi tersanesini kaldırmalarına da şiddetle karşı çıkacağım. Ve İzmir'de 100 yıl önce çekilen siyah beyaz fotoğrafların bugün renklilerini çekebileceğim bir Körfez canlılığı hayalim için mücadelemi sürdüreceğim.

Yeni yılın süper yatları

Nord

Project 1601

Project Black Shark

Boardwalk

Majesty 175

Amels Custom

İnşasına başlanan ve 2021 yılında tamamlanması beklenen en büyük ve en dikkat çekici yatları MarineDeal News okuyucuları için derledik.

Nord

Lürssen tarafından inşası sürdürülen 142 metrelik Nord, 2021'in ilk aylarında teslim edilecek. Bittiğinde dünyanın en büyük 10'uncu yatı olacak geminin tasarımı İtalyan Nuvolari Lenard'a ait. İçinde spor salonu ve dalış merkezi gibi ultra lüks özellikler barındıracak olan süper yat 6 katlı olacak. Gemide ayrıca alt güverte, yüzme havuzu ve iki adet helikopter pisti de bulunacak.

Project 1601

Lürssen tarafından inşası sürdürülen 90 metre uzunluğundaki Project 1601'in tasarımını Espen Øino üstlendi. Süper yatın avlu tasarımında düzlemsel yüzeyler, düz çizgiler ve açılı köşeler hâkim. Geminin iç mimari tasarımlarını ise Doelker & Voges oluşturdu.

Project Black Shark

Nobiskrug tarafından inşasına devam edilen 77 metrelik süper yat, Winch Design tasarımı dikkat çekici bir ters yay görünümüne sahip. Gemi tamamlandığında köpek balığı derisini taklit etmek adına siyah mat renge boyanacak. Bu görünüm için ayrıca, köpek balığı yüzgecine benzeyen özel direkler de tasarlandı. İç mimari tasarımları Sinot Exclusive Yacht Design'a ait olan Black Shark'ın konaklama düzeninin nasıl olacağı ise henüz bilinmiyor.

Boardwalk

Feadship tarafından inşası sürdürülen 71 metre uzunluğundaki Boardwalk, De Voogt Naval Architects tarafından tasarlandı. Çelik gövdesi ve alüminyum üst güvertesi bulunan geminin donatım işlemleri Aralık 2019'dan beri devam ediyor.

Majesty 175

Gulf Craft'ın, inşasına 2017'de başladığı 53,34 metrelik amiral gemisi Majesty 175, kısa süre önce suya indirildi. İç mekânı Cristiano Gatto tarafından tasarlanan 740 GT'lik süper yatın biri ana olmak üzere toplamda 5 güvertesi, spor salonu ve asansörü bulunuyor. Gemide, üst güvertesinde yer alan özel süiti ve ana güvertedeki VIP konaklama imkânları sunulan 7 kabinde 14 kişi ağırlanabiliyor. Ön güvertesinde yüzme havuzu bulunan süper yatın kıç tarafında ise bir beach clup yer alıyor.

Amels Custom

Amels'in şimdiye kadar inşa ettiği en büyük süper yat olan gemi, Espen Øino tarafından tasarlandı. François Zuretti'nin iç mimarisini üstlendiği 2,850 GT süper yatın ön güvertesinde bir spa havuzu ve geniş güneşlenme bölümlerinin de dâhil olduğu pek çok açık alanda dinlenme imkânı sunuluyor.

Project Phi

Royal Huisman tarafından inşasına devam edilen 55 metrelik süper yatın dış tasarımını Cor D Rover, deniz mühendisliği kısımlarını ise Van Oossanen Naval Architects yürütüyor. İç mimari tasarımını Lawson Robb'un üstlendiği 500 GT gemi 12 konuk ve 11 personeli ağırlayabilecek.

Oceanco Y719

Oceanco Yachts'ın inşasını sürdürdüğü Y719 projesi, 117 metrelik uzunluğuyla bittiğinde Tersane'nin inşa ettiği en büyük yat olacak. Süper yatın detayları hakkında şu ana kadar pek fazla detay açıklanmasa da çelik gövdesi, alüminyum üst güvertesi ve 5 adet arka güvertesinin bulunduğu biliniyor.

MarineDeal NEWS

2021'de taleplerde artış bekleniyor

Meltem Süloğlu
snp@pelikan.com.tr

Aşı gelişmelerinin yarattığı umut neticesinde geçtiğimiz ay modern kuru yük tonaj fiyatlarında yükselmeler gözlendi. Spot navlunlar mart-nisan ayının en düşük seviyelerinden bu yana artarak yükseldi. 2021'de de Çin'deki taleplerin artarak devam etmesi öngörülüyor.

Maersk Tankers, China Development Bank Financial Leasing'e (CDB Leasing) 14 product tankerini 422 milyon dolara sattıklarını açıkladı. 9 adet gemi bareboat olarak Maersk Tankers'e kiralanırken, 14 geminin tamamı Maersk Tankers'in ticari ve teknik yönetimi altında kalacak.

Geride bıraktığımız yılın son ayında gerçekleşen önemli satışlardan birkaçını sizin için derledik. 2020 senesi hiç öngörmediğimiz sorunları ve kendi köşelerimize çekilmek zorunda olduğumuz yaşamlarımızı getirmişti. Zorluklarının yanı sıra kendimize ve ailemize daha çok vakit ayırabildiğimiz fırsatları da bizlere sundu. 2021 senesinin tüm dünyaya sağlık, huzur ve neşe getirmesini, herkesin kendi dileklerini gerçekleştirebileceği aydınlık bir yeni sene olmasını diliyorum.

Kuru yükler

VLOC: "GAIA CELERIS" (229,045 dwt, Namura, 2006 inşa) special survey ve dry dock tarihleri 2021 yılının nisan ayında dolacak olan gemi 11,8 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı.

Newcastlemax: "NETADOLA" (207,991 dwt, Jiangsu Newyangzi, 2017 inşa) 38,25 milyon dolara satılırken kardeş gemisi ''XANADU" (208,827 dwt, Jiangsu Yangzi Xinfu, 2017 inşa) 38 milyon dolara satıldı. "MG COURAGE" (206,254 dwt, Imabari, 2007 inşa) ise14 milyon dolara Golden Union şirketi tarafından satın aldı.

Capesize: "BULK JOYANCE" ve "BULK HARVEST" (175,636 dwt, Jinhai Heavy Industry, 2012 inşa) her biri 11,1 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "CAPE ELISE" (174,124 dwt, SWS, 2005 inşa) isimli gemininse 10,5 milyon dolara satıldığı rapor edildi.

Post-Panamax: "SANGEET" (95,655 dwt, Imabari, 2012 inşa, 38 m en) 15,5 milyon dolara satıldı. "MARITIME CENTURY" (95,790 dwt, Imabari, 2010 inşa, 38 m en) gemisi el değiştirdi ancak satış fiyatı henüz bildirilmedi. "DOUBLE HARMONY" (88,270 dwt, Imabari, 2010 inşa, 38 m en) 12,7 milyon dolara satıldı.

Scorpio Bulkers, filosundaki Kamsarmax ve Ultramax tonajındaki gemilerini satmaya devam ediyor.

"SBI LYNX" (82,012 dwt, Jiangsu Newyangzi 2018 inşa) 22 milyon dolara Transocean'a, "SBI APOLLO" (60,437 dwt, Mitsui, 2016 inşa) 19,2 milyon dolara, "SBI POSEIDON" (60,432 dwt, Mitsui, 2016 inşa) 19,2 milyon dolara, "SBI GEMINI" (63,655 dwt, Chengxi, 2015 inşa) 16 milyon dolara Pacific Basin şirketine satıldı.

Kamsarmax: "WOOKIE" (81,755 dwt, Guangzhou Longxue, 2012 inşa) 12,2 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "SBI ZUMBA" (81,183 dwt, Hudong-Zhonghua, 2016 inşa) 20 milyon dolara el değiştirdi. "KEY EVOLUTION" (83,416 dwt, Sanoyas, 2010 inşa, BWTS donanımlı) 14 milyon dolara Yunan alıcıya satılırken, "ASIA OPAL" (80,328 dwt, STX Jinhae, 2011 inşa,BWTS donanımlı) 12,8 milyon dolara satıldı. "RESURGENCE" (81,622 dwt, Guangzhou Longxue Shipbuilding, 2012 inşa) isimli geminin 12 milyon dolara Modion Maritime şirketine satıldığı bildirildi.

Panamax: "SHOYO" (77,008 dwt, Namura, 2008 inşa) 11,2 milyon dolara Minoan Marine şirketine satıldı. "HAI JI" (73,601 dwt, Jiangnan Shipyard, 2004 inşa) isimli geminin 6,65 milyon dolara açık artırma ile satıldığı bildirildi. "CORAL AMBER" (78,072 dwt, Shin Kurushima, 2012 inşa) Yunan alıcıya satıldı ancak satış fiyatı henüz piyasaya duyurulmadı. "GOLDEN SHEA" (76,939 dwt, Namura, 2007 inşa) 9,8 milyon dolara, "ADS ARENDAL" (76,830 dwt, Sasebo, 2004 inşa) 7,65 milyon dolara, "RED ROSE" (76,629 dwt, Imabari, 2003 inşa) 6,8 milyon dolara satıldı. "KING PEACE" (79,025 dwt, Nanjing Wujiazui Shipbuildin, 2011 inşa) 9,55 milyon dolara satıldı. "STAR PLANET" (76,812 dwt, Sasebo Heavy Industries, 2005 inşa) isimli geminin satıldığı rapor edildi ancak fiyatı bildirilmedi. "OCEANIS" (75,211 dwt, Samho, Heavy Industries, 2001 inşa) 5,75 milyon dolara, "VERY MARIA" (73,910 dwt, Namura Shipbuilding, 2001 inşa) 5,5 milyon dolara satıldı.

Vinçli Panamax "OCEAN EAGLE" (74,082 dwt, Daewoo, 2001 inşa), 7,1 milyon dolara satıldı.

Ultramax: "SBI ORION" (63,328 dwt, Chengxi Shipyard, 2015 inşa) 16,1 milyon dolara ve "SBI TETHYS" (61,190 dwt, NACKS, 2016 inşa) 18,25 milyon dolara satıldı. "RED DAISY" (61,254 dwt, Zosen, 2016 inşa) 18 milyon dolara satılırken, "SBI ARIES" (63,605 dwt, Chengxi, 2015 inşa) 16,5 milyon dolara satıldı.

Supramax: "ULTRA IRIS" (55,464 dwt, Kawasaki H.I., 2014 inşa) 14,5 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "ANDES QUEEN" (52,333 dwt, Shin Kurushima 2013 inşa) 10,9 milyon dolara satıldı. "GLOVIS MADRID" (56,605 dwt, Tianjin Xingang, 2013 inşa) 9,7 milyon dolara, "JAG ROOPA" (52,454 dwt, Tsuneishi Fukuyama, 2006 inşa) 6,9 milyon dolara, "QATAR SPIRIT" (57,000 dwt, Qingshan, 2009 inşa) 7,4 milyon dolara, "PANGEA" (55,660 dwt, Hyundai Mipo, 2012 inşa) 9,8 milyon dolara, "LOUISE B" (55,625 dwt, Hyundai-Vinashin, 2011 inşa) 9,6 milyon dolara satıldı. "DIVA EVA" (52,415 dwt, Tsuneishi Cebu, 2006 inşa) special survey tarihi 2021 yılının mart ayında dolacak olan gemi 6 milyon dolara satıldı. "SAM LION" (57,200 dwt, STX Jinhae, 2012 inşa) açık artırmada 10,5 milyon dolara satıldı. "DENSA COUGAR" (57,592 dwt, STX, 2012 inşa) 10,3 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "EAGLE STRAIT" (56,883 dwt, Taizhou Sanfu, 2010 inşa) 6,75 milyon dolara, "AZZURA" (52,050 dwt, IHI Marine United, 2004 inşa) 6,5 milyon dolara, "JIN PING" (50,777 dwt, Oshima, 2002 inşa) 5,5 milyon dolara satıldı.

Handysize: "GIOVANNA" (34,146 dwt on 9,92 m, Dae Sun, 2011 inşa) 8,45 milyon dolara, "FEARLESS" (30,778 dwt, Naikai Zosen, 2001 inşa) 4,2 milyon dolara satıldı. "ASAHI MARU" (38,215 dwt, Imabari, 2011 inşa) 10 milyon dolara Yunan alıcıya satıldı. "TURQUOISE OCEAN" (38,529 dwt, Minaminippon, 2011 inşa) 9 milyon dolara, "UNION ANTON" (32,077 dwt, Hakodate Dock, 2010 inşa) 8,3 milyon dolara satıldı.

Tankerler

VLCC: "EAGLE" (309,064 dwt, Samsung, 2002 inşa) 25 milyon dolara satıldı. "SEA LION" (318,778 dwt, Hyundai Samho, 2003 inşa) 25,5 milyon dolara satıldı. "MARAN REGULUS" (310,106 dwt, Samsung, 2000 inşa) 21 milyon dolara satıldı.

Suezmax: "RIDGEBURY ALINA L" (164,626 dwt, Hyundai H.I., 2001 inşa) special survey tarihi 2021 yılının nisan ayında dolacak olan gemi 13,5 milyon dolara satıldı. Golden Energy, bir refinansman uygulamasında modern "ENERGY TRIUMPH" (157.470 dwt, Hyundai Samho, 2018 inşa) gemisini satın alma şartı ile 10 yıllık bareboat karşılığında 45 milyon dolara CSSC Shipping şirketine satıldı. "TONOS" (159,996 dwt, Samsung, 2003 inşa) 16 milyon dolara satıldı.

Aframax: "PAMISOS" (105,335 dwt, Sumitomo, 2011 inşa) 22 milyon dolara NGM Energy şirketine satıldı. "AZERBAIJAN" ve kardeş gemisi "BAKU" (105,250 dwt, Sumitomo, 2003 inşa) birlikte 18 milyon dolara satıldı. "EBN BATUTA" (112,679 dwt, Samho, 2002 inşa) dry dock tarihi geçtiğimiz ay dolan gemi 11,4 milyon dolara satıldı. "MESAIEED" ve kardeş gemisi "UMLMA" (106,075 dwt, Hyundai Samho, 2006 inşa) bir bütün olarak 27,7 milyon dolara satıldı.

LR2: "IONIC ARIADNE" (Sumitomo 6/2020) ve kardeş gemisi "IONIC ANEMOS" (Sumitomo 11/2020) (112,007 dwt, Tier III)'un her birinin 55 milyon dolara Libyalı alıcıya satıldığı konuşuluyor.

LR1: "COMPASS" ve kardeş gemisi "COMPASSION" (72,782 dwt, Dalian, 2006 inşa) her biri 7 milyon dolara Avrupalı alıcıya satıldı. "NORDNEPTUN", "NORDMARS", NORDMERKUR" ve "NORDVENUS" (74,999 dwt, Hyundai H.I., 2004 inşa) dört gemi birlikte 41 milyon dolara satıldı.

MR: "NORD PEARL" (50,078 dwt, SPP Kore, 2009 inşa) 16,3 milyon dolara satıldı. "TEAM CALYPSO" (46,067 dwt, Brodotrogir, 2010 inşa) 17 milyon dolara Çinli alıcıya satıldı. "NORIENT SCORPIUS" (40,405 dwt, Constanta, 2009 inşa) 13,5 milyon dolara satıldı. "OPAL EXPRESS" (48,635 dwt, Iwagi Zosen, 2006 inşa) special survey ve dry dock tarihi 2021 yılının mayıs ayında dolacak olan gemi 9,75 milyon dolara satıldı.

LPG

VLGC: "BW CONFIDENCE" (81,605 cbm, Mitsubishi, 2006 inşa) 40 milyon dolara satıldı. "BW BOSS" (82,605 cbm, Kawasaki, 2011 inşa) gemisinin de satıldığı rapor edildi ancak satış fiyatı henüz belirtilmedi. "CRYSTAL MARINE" (83,000 cbm, Kawasaki, 2003 inşa) 37 milyon dolara satıldı.

LPG carrier: "EPIC CATALINA" (pressurized, 3,500 cbm, Kanrei Japan, 2007 inşa) 8 milyon dolara Endonezyalı alıcıya satıldı. "MAROLA" (37,000 cbm, Fincantieri, 2003 inşa) 14,9 milyon dolar civarında bir fiyata Avrupalı bir alıcıya satıldı.

Konteynerler

"MORGANA" (4,255 TEU, 51,693 dwt, Hyundai Samho, 2010 inşa) 14,5 milyon dolara Alman alıcıya satıldı. "NORDCLAIRE" ve kardeş gemisi "NORDEMILIA" (1756 TEU, Zhejiang Ouhua, 2016 inşa) her biri 16,9 milyon dolara satıldı. "TEAL HUNTER" (4,178 TEU, 52,788 dwt, CSBC 2010 inşa) 18 milyon dolara satıldı.

"ALLEGRO N" (3,405 TEU, 46,998 dwt, Guangzhou Wenchong, 2014 inşa) 13,5 milyon dolara, "CASTOR N" (3,091 TEU, 41,850 dwt, Szczecin, 2007 inşa) 9 milyon dolara satıldı. "ELBSUN" (3,635 TEU, 46,956 dwt, Shanghai Shipyard, 2012 inşa) 11,6 milyon dolara satıldı.

"TEXAS TRADER" (4,992 TEU, 67,601 dwt, Hanjin 2005 inşa) 15 milyon dolara, PARTNER STAR" (6,350 TEU, 72,968 dwt, Koyo Dockyard, 2005 inşa, 40 m en) 24,5 milyon dolara, "HYUNDAI NEW YORK" (6350 TEU, 72,982 dwt, Koyo, 2009 inşa) 31 milyon dolara satıldı. "MAERSK SEMARANG" (8,401 TEU, 108,447 dwt, Daewoo Shipbuilding, 2007 inşa) gemisinin satıldığı rapor edildi ancak satış fiyatı henüz belirtilmedi.

Yeni inşalar

Shanghai Baosteel Shipping, Yangzijiang Tersanesi'ne 2 adet 59,000 dwt gemi siparişi verdi. 2022 yılının mayıs ve ağustos aylarında teslim edilecek gemilerin kontrat fiyatı henüz piyasaya duyurulmadı.

Suezmax: Unisea Shipping, Samsung Tersanesi'ne 1 adet gemi siparişi verdi. 2022 yılının ikinci yarısında teslim edilecek olan geminin kontrat fiyatı 56 milyon dolar.

MR product tanker: Golden Energy, STX Tersanesi'ne 1 adet gemi siparişi verdi. 2022 yılının kasım ayında teslim edilecek geminin kontrat fiyatı henüz piyasaya duyurulmadı.

LNG: Maran Gas, Samsung Tersanesi'ne 1+1+1 opsiyonlu 174,000 cbm gemi siparişi verdi. 2023 yılının temmuz ayında teslim edilecek gemilerin kontrat fiyatı 186,5 milyon dolar.

LPG: Evalend, Hyundai Mipo Tersanesi'ne 2 adet 40,000 cbm LPG carriers siparişi verdi. 2022 yılının sonlarında ve 2023 yılının başlarında teslim edilecek olan gemilerin her birinin kontrat fiyatı 45,4 milyon dolar.

Konteynerler : MSC, Hudong Zhonghua, Jiangnan ve Yangzijiang tersanelerine 2 şer adet 23,000 TEU gemi siparişi verdi, Gemilerin kontrat fiyatının 140-150 milyon dollar aralığında olduğu bildirildi.

Uyanma zamanı

Melissa Etheridge, Uygunsuz Gerçek adlı iklim belgeselinin tema müziği de olan, en iyi orijinal şarkı dalında Akademi Ödülü kazandığı, "I Need to Wake Up"da "Uyanmam gerek / Değişmem gerek / Gözümü açmam gerek / Açıkça söylemem gerek" diyordu. Dileyelim, 2021 uyanışın yılı olsun

Yüce Yöney
İSTANBUL

Birleşmiş Milletler (BM) geride bıraktığımız yılın sonunda, geleceğe ne bırakmakta olduğumuza dair gayet açık ve önemli bir ipucu verdi.

Genel Sekreteri Antonio Guterres'in ağzından yaptığı açıklamada BM, Paris İklim Anlaşması'nın beşinci yıldönümünde düzenlenen sanal zirvede, tüm ülkelere iklim olağanüstü hali ilan etmeleri çağrısı yapıyordu. Guterres olağanüstü halin ancak karbon nötr olmaya ulaşıldığında sona ereceğini belirtti ve zengin ülkeleri fosil yakıt politikaları nedeniyle eleştirdi. Dünya Meteoroloji Örgütü'ne (WMO) göre, Paris İklim Anlaşması'ndan bu yana geçen beş yıl, kayıtlara geçen en sıcak yıllar ve bu dönemde karbon emisyonları atmosferde birikmeye devam etti.

Guterres'in, "Bu kaynakları, gelecek kuşaklara, bozulmuş bir gezegende borç dağı yüküyle bırakacak politikalarda kullanamayız" sözleri bugünkü politikaların geleceğimizi nasıl riske attığını gösteriyordu.

Genel sekreterin önlem alınmadığı takdirde başımıza geleceklere dikkat çektiği sözleri dünyayı nasıl geri dönüşü mümkün olmayan bir felakete sürüklemekte olduğumuzu hatırlattı. Bu geri dönülmez noktanın mantığını, Pulitzer ödüllü biliminsanı Jared Diamond, Üçüncü Şempanze adlı kitabında türlerin yok olması bağlamında, çok net anlatıyordu.

"...Varsayalım ki birisi, acı çekmeksizin etinizden altmış gram kesme karşılığında size bir milyon dolar teklif ediyor. Altmış gramın vücut ağırlığınızın yalnızca binde biri olduğunu ve böylece geriye vücudunuzun gayet fazla olan binde dokuz yüz doksan dokuzunun kaldığını hesaplıyorsunuz. Eğer altmış gram vücut yağından olacaksa ve yetenekli bir cerrah tarafından alınacaksa bu da gayet iyi. Fakat ya cerrah altmış gramı vücudunuzda erişebileceği herhangi bir uygun yerden alacaksa ya da parçanın vazgeçilmez önemde olduğunu bilmiyorsa? Belki de bu altmış gramın idrar yolundan geldiğini görebilirsiniz. Eğer gezegenimizdeki doğal habitatların çoğunu satmayı planladığımız gibi vücudunuzun çoğu kısmını satmayı planlıyorsanız, sonunda idrar yolunuzu da kaybedeceğinizden emin olun. (...) çevresel felaket yola çıkmış durumda. On binlerce yıl önce başlamıştır, bugün şimdiye dek yaptığından daha fazla zarar vermektedir, giderek hızlanmaktadır ve engellenmezse bir yüzyıl içinde en şiddetli durumuna ulaşacaktır. Tek belirsizlik, gerçekleşecek facianın çocuklarımızı mı, yoksa torunlarımızı mı vuracağıyla ve şimdi pek çok karşı önlem almayı seçip seçmeyeceğimizle ilgilidir."

2020'de sınıfta kalanlar

Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), aralık ayında duyurduğu küresel ısınmayla ilgili raporunda, pandemi nedeniyle sera gazı emisyonlarının azalmasına rağmen küresel ısınmanın bu yüzyılın sonuna kadar üç derecenin üstüne çıkacağı öngörüsüne yer verdi. Rapora göre, bu yıl koronavirüs salgınında alınan tedbirler nedeniyle karbon salınımında yüzde 7 düşüş olacak, ancak bu durum 2050'ye kadar sıcaklık artışını pek de etkilemeyecek, sadece 0.01 derecelik bir etkisi görülecek. Yani, durum vahim!

Belki de birbirimize ve özellikle karar verici konumda olanlara net ifadelerle hatırlatmamız gerekiyor, küresel ortalama yüzey sıcaklıklarında üç derecelik artış olursa neler yaşanacak diye.

Dünya Doğayı Koruma Vakfı'nın (WWF) ifadeleriyle söylersek...

Biyolojik çeşitlilik yok olacak, suya ve gıdaya erişimde büyük sıkıntılar yaşanacak ve buna bağlı salgın hastalık ve ölümde artış olacak; aşırı hava olayları nedeniyle afetler ve dolayısıyla can ve mal kayıpları artacak; kuraklık nedeniyle tarımsal üretim yapılamaz hale gelecek, su ve gıda kıtlığı yayılacak ve artış gösterecek; dünyadaki 410 milyon insan şiddetli kuraklığa maruz kalacak, 49 milyon insanın ise yaşam alanları deniz seviyesi artışından etkilenerek sular altında kalacak; sıcak hava dalgaları sebebiyle hassas gruplar hayatta kalma mücadelesi verirken buna bağlı salgın hastalık ve ölümler artacak; günümüzde 500 milyon insanın yiyecek, korunma ve gelir ihtiyacını karşılayan mercan resiflerinin tamamı yok olacak.

Bunlara rağmen ne yazık ki, hâlâ Paris İklim Anlaşması'ndaki hedeflerin uzağındayız. Zaten ülkelerin bu konudaki kötü performansı İklim Değişikliği Performans Endeksi 2021'de (CCPI) de ilan edilmişti.

Küresel ölçekte sera gazı emisyonlarının yüzde 90'ını oluşturan ülkelerin değerlendirildiği endekste bu yıl Türkiye 42'inci sıradaydı. Türkiye'nin sera gazı emisyonları ve enerji kullanımındaki puanları "zayıf", iklim performansı puanı ise "çok zayıf". Avrupa Birliği ise geçen yıl bulunduğu 22'nci sıradan bu yıl 16'ncı sıraya yükseldi. Güçlü ekonomiye sahip ülkelerden Rusya 52'inci, Güney Kore 53'üncü, Kanada 58'inci, ABD ise 61'inci sırada.

Rapora göre, küresel ısınmayı 2030 yılına kadar iki derecenin altında tutmak için çevre dostu enerjilere ve ağaçlandırmaya yönelmek başta olmak üzere, ekolojik önlemler alınması gerekiyor.

Bu noktada zengin kesimin sorumluluğuna dikkat çekmek lazım. Araştırmalar gösteriyor ki, dünyanın en zengin yüzde 1'lik diliminde yer alanların yaşam tarzının yol açtığı karbon emisyonu, en yoksul yüzde 50'nin neden olduğu emisyonunun iki katından daha fazla.

Kate Evans'ın Türkiye'de de basılan "Acayip Havalar / İklim Değişikliği Hakkında Bilmek İstemediğiniz Ama Muhtemelen Öğrenmek Zorunda Olduğunuz Her Şey" adlı kitabını hatırlayalım... Kitabın önsözünde George Monbiot, "İklim değişikliğiyle ilgili olarak endişelendiğimizi iddia ediyoruz ve birinin bir şeyler yapmasını istediğimizi iddia ediyoruz. Ama aslında, yapmasınlar diye dua ediyoruz. Aksi takdirde, yaşam tarzlarımızı değiştirmemiz gerekecek çünkü" diyordu. Monbiot iklim değişikliğine dair herkesin sorumluluğu olduğunu söylüyor, geliri ortalamanın üzerinde olan kesimi de özellikle işaret ediyordu. "...savaşlar, suçlar ve terörizm ya da ekonomik krizlerin aksine, bu suç tamamen başkalarının üstüne atılamaz. Olanlardan hepimiz sorumluyuz ve hiç kimse en duyarlı olmaları beklenen iyi eğitimli, kozmopolit, çok gezmiş ve görmüş kişilerden daha suçlu değil."

Umut

Tablo parlak değil kısacası; ancak yeni bir yılı karşılarken yeni olan her şeyin içinde bir umudu barındırdığını da unutmayalım. Moralimizi yüksek tutarak çevre mücadelesine devam edelim ve şarkılarla başlayalım yeni yıla... İşte The New York Times'ın iklim muhabirlerinden Kendra Pierre-Louis'in derlediği, iklim değişikliğine referans veren 10 şarkı: Smash Mouth – All Stars (1999), Mos Def – New World Water (1999), Melissa Etheridge – I Need to Wake Up (2006), Thom Yorke – And It Rained All Night (2006), Pitbull featuring Sensato – Global Warming (2012), Macy Gray – All I Want For Christmas (2015), Anohni – 4 Degrees (2016), OneRepublic – Truth To Power (2017), Childish Gambino – Feels Like Summer (2018), Billie Eilish- All the Good Girls Go to Hell (2019).

MarineDeal NEWS

400 dolar harcayıp uygulama yaptılar, 4 kıtaya yayıldılar

Pandemide kısıtlama sürecini sokak basketbolu ihtiyaçlarını ve sorunlarını çözmek amacıylaCehmber projesini geliştirerek değerlendiren Robert Koleji'nden mezun olan ve şu an dünyanın çeşitli üniversitelerinde eğitimlerine devam eden 8 arkadaş, startup projeleri için "melek yatırımcı"larla görüşmelere başladı. 6 aylık sürede 400 dolarlık yatırımla hayata geçirdikleri Chember, eylül ayı itibarıyla Google Play Store ve App Store'da yayınlandı. Yayınlanmasından sonraki ilk üç hafta içerisinde Chember mobil uygulaması 10 bin kullanıcıya ulaştı. Şu anda ise; 4 farklı kıtada var olan 15 bin kullanıcıları ile büyümeye devam ediyorlar.

Bora Demiral (Dartmouth College), Ege Çavuşoğlu (Washington University in St. Louis), Efecan Bahçıvanoğlu (Bocconi University), Alper Kızıloğlu (Bocconi University), Begüm Ortaoğlu (Princeton University), Aytuğ Turanlıoğlu (New York University), Ömer Ekin (Tufts University) ve Batu El (Tulane University) tarafından geliştirilen uygulamaya; Kanada, ABD, Kolombiya, Meksika, Çin, Tayland, Fransa, Almanya, Portekiz, İsveç, İspanya Polonya gibi ülkelerden yeni sahalar eklenmeye başladı.

Sokak basketbolu için gençlerin saha bulamama, maç organize edememe gibi sorunlarla karşılaştıklarını belirten Chember Kurucu Ortaklarından Bora Demiral, "Chember, çevrenizdeki sokak basketbolu topluluklarına bağlanmanızı sağlayan bir mobil uygulama. Chember üzerinde yakınınızdaki sahaları oturduğunuz yerden keşfedebilir, oynayabileceğiniz ve zevkinize uyan maçları anında bulabilir, sokak basketbolu profilinizi oluşturabilir ve oyuncularla bağlantıda kalabilirsiniz," dedi.

"Sokak basketbolu haritasına 3 ayda 2 bin 500 saha eklendi"

Chember'in en dikkat çeken özelliklerinden birisi ise sokak basketbolu haritası olması. Bugüne kadar bu haritaya kullanıcılar tarafından 2 bin 500'ün üzerinde saha eklendiğini ve tüm sahaların ışıklandırmasından, potalarının sağlamlığına kadar profillere eklenebildiğinin altını çizen Chember CTO'su Ege Çavuşoğlu, "Herhangi bir sorunda ise Chember ekibi raporlarınızı her gün inceliyor. Uygunsuz içerikler de ekibimiz tarafından derhal engelleniyor," dedi. Chember içerisinde check-in özelliği de bulunuyor. Sahalara giden oyuncular, check-in yaparak sahada oynayan kişi sayısı hakkında o sahayı takip eden insanları bilgilendirebiliyor ve yanında da yorumlarını yazabiliyor. Hava durumu, maç durumu gibi anlık bildirimler de paylaşılabiliyor. Pandemi döneminde gençler için büyük bir konfor sağladıklarını belirten Çavuşoğlu, "Özellikle pandemi döneminde bu özellik sporseverlerin çok işine yaradı. Evlerinden çıkmadan sahalardaki yoğunluk durumunu görebildiler ve tercihlerine göre saha bulmalarını kolaylaştırdık," şeklinde konuştu.

"Amacımız; sokak basketbolunu her şehre yaymak"

Chember, sokak basketbolu deneyimini daha heyecanlı ve ilgi çekici hale getirmeyi hedefliyor. Yakında gelecek takım karşılaşmaları ve turnuva güncellemeleriyle Chember, sokak basketbolunun gerekli ilgiyi görmediği şehirleri kalkındırmayı amaçlıyor. Diğer yandan melek yatırımcılarla görüştüklerini söyleyen Çavuşoğlu, "Spora katkı yapmayı isteyen yatırımcılarla görüşüyoruz. Aynı zamanda belediyelere de uygulamamızı anlatmak için gitmeyi planlıyoruz," dedi.

3 bin yıllık Fenike gemisi 'Hippoi', yeniden inşa edildi

Arkeolog ve sanat tarihçisi akademisyenlerin kurduğu İzmir'in Urla ilçesinde faaliyet gösteren 360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği, 3 bin yıl önce Doğu Akdeniz'de Fenike, Kuzey Afrika'da Mısır ve Kartaca, Ege Denizi'nde Helen, Anadolu'da Hitit, Frig, Lidya ve İyon uygarlıkları arasında ticari ürünleri taşıyan Akdeniz ticaretinin önemli teknelerinden biri olan 'Hippoi'yi birebir ölçülerinde modern inşa tekniklerini kullanmadan yaptı. 15 metrelik Hippoi replikası, kavela zıvana yöntemiyle birbirine geçme olarak yapılırken hiç çivi kullanılmadı. 360 Derece Tarih Araştırmaları Derneği'nin gönüllülerince 8 ayda bitirilen 6 ton ağırlığındaki Hippoi'nin önündeki at başı da ağaçtan oyma olarak tekneyi süsledi. Dernek gönüllüsü Sidar Duman, "Fenike teknesini, o dönemki malzemesiyle bire bir inşa ettik. Bu geminin üzerinde hiçbir çivi ya da bağlantı elemanı kullanılmadı. Geminin inşasını da biz kendi ellerimizle yaptık" dedi.

Tarihe meraklı olanların, gemilere ilgi gösterdiğini söyleyen Duman, "Bu gemilerin meraklıları çok. Pandemi öncesi özellikle burası çok kalabalık oluyordu. Daha önce yapılmamış olan bir şeyi yapmak, gemide yaşamın nasıl olduğuna dair deneyimlerin yapılması dünyada çok fazla olan bir şey değil. Bu yüzden çok fazla ilgi çekiyor. Ülkemizde böyle şeyleri yapıyor olmak bizi çok heyecanlandırıyor. Teknelerimizi yüzdürmenin, ülkemizin tanıtımı açısından önemli adımlar olduğunu düşünüyoruz" diye konuştu.

Yaklaşık bir ay sonra gemiyle yolculuk edeceklerini söyleyen Duman, şöyle konuştu:

"Şu an gemimizin test yolculuklarını yapıyoruz. Çünkü eksikleri var. Yakın zaman sonra uzun seyre çıkmayı planlıyoruz. Dönemin koşullarına göre yapıldığı için seyir esnasında 10 yelkenci olması gerekiyor."

Sıcaklık 3 dereceye doğru ilerliyor

Birleşmiş Milletler (BM) Çevre Programı (UNEP), BM İklim Zirvesi öncesi küresel ısınma ile ilgili hazırlanan raporu yayımladı. Yayımlanan rapora göre karbondioksit emisyonlarında Covid-19'un neden olduğu düşüşe rağmen 21'inci yüzyılda sıcaklık artışının 3 dereye doğru ilerlediği ifade edildi. Küresel ısınmayı 2030 yılına kadar 2 derecenin altında tutmak için uluslararası toplumun çevre dostu enerjilere ve ağaçlandırmaya yönelmesi, ayrıca başka ekolojik önlemler de alması gerektiği vurgulanan raporda, iklime zarar veren sera gazı emisyonunun 2030'a kadar yüzde 25 oranında azaltılabileceği ve ısınmanın 1,5 derecede durdurulması hedefine ulaşılabileceğine dikkat çekildi. Raporda, 21'inci yüzyılın ikinci yarısına kadar net sıfır emisyon hedefini belirleyen ülke sayısının artması, 'önemli ve cesaret verici bir gelişme' olarak değerlendiriliyor.

Öte yandan, UNEP Başkanı Inger Andersen, konuyla ilgili yaptığı açıklamada, uluslararası iklim koruma çabalarıyla Paris İklim Anlaşması'ndaki hedeflerin hâlâ birbirinden çok uzakta olduğunu açıkladı. Andersen, ölçümlerin yapılmasından bu yana, 2020'nin en sıcak yazın yaşandığı yıl olarak kayıtlara geçtiğini vurguladı.

Foça'da 18'inci yüzyıla ait savaş batığı bulundu

İzmir'in Foça ilçesi açıklarında, Dokuz Eylül Üniversitesi (DEÜ) Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü tarafından savaş gemisi batığı bulundu. 18'inci yüzyıla ait olduğu değerlendirilen savaş gemisi batığı, Türkiye Batık Envanteri Projesi'nin bu yıl gerçekleştirilen 2'nci etap sualtı arkeolojik araştırmaları kapsamında, Koca Piri Reis Araştırma Gemisi ile yürütülen çalışmalarda keşfedildi.

DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü'nün Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı desteği ile yürüttüğü "Türk Batık Envanteri Projesi: Mavi Miras (TUBEP)" çalışması kapsamında Koca Piri Reis Gemisi'yle Foça'da sonar teknolojisiyle uzaktan kumandalı sualtı robotu kullanılarak çalışma başlatıldı. Çalışmalar kapsamında, 18'inci yüzyıla ait olduğu düşünülen savaş gemisi batığına ulaşıldı.

DEÜ Rektörü Prof. Dr. Nükhet Hotar, 2005 yılından beri devam eden Mavi Miras Projesi ile sualtı batıklarının coğrafi işaretlemesini yapmayı hedeflediklerini belirterek, Mavi Miras'ın 2017 yılından sonra Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle yürütülen ilk ve tek proje olduğunun altını çizdi. Bilim insanlarının katkıları ve emektar Piri Reis gemisinin varlığı ile denizcilik tarihine yeni ufuklar açacak buluşlar yaptıklarını anlatan Prof. Dr. Hotar, "Özellikle az bilinen Osmanlı Dönemi'ne ilişkin batıklar bulduk. Bu proje kapsamında heyetimiz 5 gemi batığı buldu. Biz de bu çalışmalara üniversite olarak tam desteğiz. Bunu bir adım daha ileriye taşımak istiyoruz. Özellikle Avrasya coğrafyası içerisinde bu konuyu araştıracak sualtı araştırmaları ve denizcilik tarihine ilişkin bir merkez kurma çalışmalarımızı hızlandırdık. Yükseköğretim Kurulu (YÖK) süreci de tamamlandıktan sonra böyle bir merkezle bilimsel anlamda daha ciddi bir adım atmış olacağız," dedi.

Ağırlıklı olarak Birleşmiş Milletler'in de 2021-2031 kapsamında gündeme getirdiği mavi büyümeyle ilgili bir strateji oluşturmayı hedeflediklerini dile getiren Prof. Dr. Nükhet Hotar, "Özellikle denize kıyısı olan ve denizde hak iddia eden ülkelerin bir mavi büyüme stratejisi oluşturması gerekiyor. Bu kapsamda çalışmalarımızın ve bu bulguların mavi büyüme stratejimizin eylem planının oluşturulmasında da ciddi katkı vereceğine inanıyoruz," ifadelerini kullandı.

DEÜ Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Öğretim Üyesi Doç. Dr. Harun Özdaş ise jeofizik mühendisi Dr. Öğretim Üyesi Nilhan Kızıldağ, Kültür ve Turizm Bakanlığı proje temsilcisi Emre Savaş ve ekipteki bilim insanlarıyla önemli bir çalışmaya imza attıklarını belirtip, 2020 yılı sualtı araştırmalarının son etabını Foça'da gerçekleştirdiklerini söyledi. Kültür Bakanlığı'ndan alınan izinle çalışmaları yürüttüklerini anlatan Doç. Dr. Özdaş, "Mavi Miras Projesi kapsamında çalışmaları yürütürken büyük bir sürprizle karşılaştık. Açıkçası İzmir bölgesinde çok fazla deniz savaşı olduğunu biliyorduk. Foça açıklarında yaklaşık 50-55 metre derinliğinde, üzerinde 20 demir ve bronz top bulunan bir batığa rastladık. Çok heyecanlandık. Batığın kimliğini henüz bilmiyoruz. Çünkü ilk etap çalışmalarımız bunlar," diye konuştu.

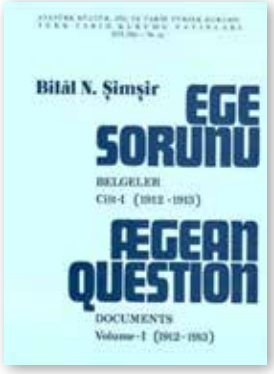
2021 yılında batık üzerinde daha ayrıntılı çalışmayı planladıklarını kaydeden Doç. Dr. Özdaş, çok sayıda gülle, mutfak kapları, geminin armasına veya donanıma sahip parçalar ile geminin gövdesine ait olan ahşap bölümler tespit edildiğini söyledi. Uzaktan kumandalı sualtı robotu kullanarak yaptıkları çalışma hakkında bilgi veren Doç. Dr. Özdaş, "Batığın kabaca, 25 metreye 10 metre genişlikte olduğunu söyleyebiliriz. Ama kalıntılar patlama ve batma esnasında 250-300 metrelik bir alana dağılmış durumda. Bunlar üzerindeki ilk çalışmalarımızı uzaktan kumandalı su altı robotu ile gerçekleştirdik. Çünkü 50-55 metre, dalış için derin sular. Batık üzerinde bir planlama yaptık. Buluntulardan çıkardığımız örnekleri ilgili yerlere teslim ettik. Batığın 18'inci yüzyıla ait olduğunu düşünüyoruz. Önümüzdeki yıl batığın kimliğini daha ayrıntılı araştıracağız. Osmanlı arşivlerini araştıracak ekiplerimiz bu batığa ilişkin verilere ulaşılabilecek mi ona bakacağız," dedi.

Karadeniz'de de araştırma planlanıyor

Öğretim Üyesi Doç. Dr. Harun Özdaş, proje kapsamında önümüzdeki dönemde Karadeniz'de de benzer çalışmalar sürdürebileceklerini söyledi. Karadeniz'deki derin sulara da dalmayı planladıklarını dile getiren Özdaş, "Özellikle 16'ncı ve 19'uncu yüzyıllar arasına ait Osmanlı deniz kazaları arşivimiz var. Birçok bölge belirledik. Biri de Karadeniz Bölgesi'dir. Karadeniz Bölgesi'nde derin sularda çalışmayı planlıyoruz. Çünkü ROV cihazımız 1,000 metreye kadar dalabiliyor. Foça'da bu testleri gerçekleştirmiş olduk. Daha sonra derin sularda çalışmayı planlıyoruz. İzmir bugüne kadar, bulunan savaş gemileri açısından en yoğun mücadelenin olduğu yerdir. İzmir, deniz savaşları tarihi açısından özel bir yere sahip. Fakat Karadeniz'de de biraz daha batıya doğru kayıldığında aynı özellikleri bulmak mümkün," şeklinde konuştu.

KİTAP KÖŞESİ

Ege Sorunu - Belgeler - Cilt 1 (1912-1913)



Ege Denizi, bugün Türkiye ile Yunanistan arasında güncel bir sorundur. Yunanistan, Ege'de, Türk kıta sahanlığı içindeki bölgelerde petrol arama ruhsatları vererek Türkiye'nin vazgeçilmez hak ve çıkarlarını çiğniyor; hava sahasını Türkiye zararına kullanıyor, Yunan karasularını genişleterek Anadolu'yu boğmayı düşünüyor ve Troya atları gibi Anadolu kıyılarına sokulmuş bulunan Yunan adalarını uluslararası andlaşmalara aykırı olarak silahlandırıyor.

Bu kitapta yer alan ve arşiv kaynaklarından derlenen belgeler, o dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun, Yunanistan'ın ve Avrupa devletlerinin, Ege politikalarına epeyce ışık tutabilecek niteliktedir.

Yazar: Bilal N. Şimşir
Türk Tarih Kurumu Yayınları

Baskılara Direnirken - Bir Cumhuriyetçinin Siyaset Anıları

Onur Öymen Zor Rota (1964-2002) kitabında diplomasi anılarını anlatmış ve dış politikanın bilinmeyen yönlerine ışık tutmuştu. Öymen, bu kitapta ise 2000'li yıllardan bu yana siyaset alanında yaşadıklarını, gözlemlerini, görüşlerini paylaşıyor.

Dokuz yılını milletvekili, yedi yılını da CHP Genel Başkan Yardımcısı olarak geçiren Onur Öymen, 1 Mart Tezkeresi'nin Meclis'te reddedilmesini, Avrupa Birliği'ne üyelik sürecinin başlamasından sonra Türkiye'ye yapılan engellemeleri, Kıbrıs'ta Kofi Annan Planı'yla ülkemize ve Kıbrıs Türklerine kurulan tuzakları, Türkiye'nin ilkelerinden uzaklaştırılarak Ermenistan'la anlaşma yapmaya zorlanmasını belgelerle sunuyor.

Yazar: Onur Öymen
Remzi Kitabevi

Atlantis'in Hikâyesi

William Scott-Elliot, Helena Blavatsky'nin çeşitli yayınlarında yer verdiği Kök Irklar kavramını, özellikle Atlantis'in Hikâyesini ve Kayıp Lemurya'yı detaylandıran bir teozofistti. Bu bilgileri 1925 yılında Atlantis'in Hikâyesi adlı tek bir kitapta birleştirdi.

Bu kitap astral durugörü ile elde edilen bulgulara dayanıyor. Bu, yeni tarihsel araştırma yönteminin öncü denemesi olarak ortaya konan ilk eserdir. Kitapta bahsedilen her olgu, dikkatli ve özenli bir incelemeyle ele alınmış, birkaç yıl boyunca yapılan ve birden fazla nitelikli kişinin iştirak ettiği bir araştırma ile elde edilmiştir.

Efsanevi Atlantis hakkında yapılan bu öncü çalışma, orjinal haritalarla da desteklenmiştir.

Yazar: William Scott-Elliot
Mavi Kalem Yayınevi

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 • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

WWW.**UZMAR**.COM.TR