

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

EYLÜL / 2026





SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

Spare Parts of the **Highest Quality** at **Reasonable Price** from the most diverse and **Renowned Manufacturers**.
MESSI is specialized in providing **OEM Spare Parts** for all **Sea-going Vessels**.

REPAIR / TECHNICAL SERVICE

We operate in-house network of multi-skilled **Maritime Engineers**, providing **Engineering Solutions**, **Maintenance** and **Installation Services**.

NETWORK / OPERATION

Our well-trained and skilled team ensure proper packing and dispatch **World-Wide**.

SPARE PARTS SUPPLIER

MESSI is an Istanbul based **Marine Spare Parts Supplier** of most **Renowned Manufacturers'** with 97% stock availability on key driveline items.

SPARE PARTS

- ✓ Main Engine Spare Parts
- ✓ Auxiliary Engine Spare Parts
- ✓ Fuel Injection & Fuel Pump Spare Parts
- ✓ Filters & Spare Parts
- ✓ Compressor & Separator Spare Parts
- ✓ Heat Exchanger Plates & Gaskets
- ✓ Pump Spare Parts
- ✓ Turbo Charger Spare Parts



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE
Sizlerle

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Postahane Mah. Tunç Sok. No: 29 Tuzla,
İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Postahane Mah. Tunç Sok.
No: 29 Tuzla, İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



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

M. ZİYA KALKAVAN

BURAK REİS

2012 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 42

EYLÜL 2026

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 Giriş Kat

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51 / info@likyareklamcilik.com.tr

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

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

Satış/Pazarlama Uzmanı: ESRA NAJİM

reklam@virahaber.com

GSM:+90 0552 442 49 60 - GSM:+90 0552 442 49 59

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Kapak fotoğrafı Prof. Dr. Mustafa Sarı'ya aittir.

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul

Tel: + 90 212 280 00 09 / Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

**Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.**

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

İÇİNDEKİLER



BAŞYAZI / TAMER KIRAN

KARADENİZ'DEKİ ÖNCELİĞİMİZ GÜVENLİ SEYİR

04



MECLİS

MECLİS TOPLANTISININ GÜNDEMİ KARADENİZ'DEKİ
SALDIRILARDI

08



DOSYA

KARADENİZ'DE TEHLİKELİ SEYİR: TİCARETİN ROTASI
ATEŞ ALTINDA

30



BALIKÇILIK

VİRA BİSMİLLAH! DENİZ YENİDEN BERKETLENİYOR...

42



BODRUM BOAT SHOW

BODRUM BOAT SHOW 14-18 EKİM 2026'DA İKİNCİ
KEZ KAPILARINI AÇACAK

50

ODADAN HABERLER	18
ŞUBELERİMİZDEN	22
GÜNCEL	38
LİMANLAR	54
BUNKER	58
LOJİSTİK	62
SEKTÖRDEN HABERLER	66
DTO IMO BÜLTENİ	86
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI	100
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX	108
HURDA RAPORU	110

Karadeniz'deki Önceliğimiz Güvenli Seyir



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Ağustos ayı Meclis Toplantımızı, denizcilik sektörümüz açısından son derece önemli bir gündemle ve değerli konuklarımızın teşrifleriyle gerçekleştirdik. Toplantımızda; Dışişleri Bakan Yardımcımız Büyükelçi Sayın Mehmet Kemal Bozay ile Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcımız Sayın Durmuş Ünüvar'ı Odamızda ağırlamaktan büyük memnuniyet duyduk, Rusya-Ukrayna savaşının Karadeniz'de ticari faaliyet gösteren Türk bayraklı ve Türk sahipli gemiler ile bu gemilerde görev yapan gemi insanlarımız açısından oluşturduğu güvenlik risklerini ele alma fırsatı bulduk.

Karadeniz'de özellikle son dönemde yaşanan gelişmeler, artık yalnızca çatışmaların deniz ticaretine ve lojistik faaliyetlere etkisini konuştuğumuz bir noktadan çok daha öteye taşınmış durumda. Türk denizcilik sektörü, bölgede yaşanan olumsuz gelişmelerden doğrudan etkileniyor. Daha da önemlisi,

ticari gemilerin ve gemi insanların doğrudan hedef alındığı son derece ciddi bir güvenlik sorunuyla karşı karşıyayız.

İnsansız hava ve deniz araçları kullanılarak gerçekleştirilen saldırıların, ticari gemilerin seyir kabiliyetini etkileyebilecek bölümlerinin yanı sıra gemi insanların görev yaptığı köprü üstlerinin ve yaşam mahallerinin de hedefi haline geldiğini görüyoruz. Bu noktada özellikle altını çizmek isterim ki ticari gemiler ve gemi insanları, hiçbir zaman çatışmaların hedefi haline getirilemez, getirilmemelidir. Deniz Ticaret Odası olarak Karadeniz'deki gelişmeleri yakından takip ediyoruz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ve Dışişleri Bakanlığımız başta olmak üzere ilgili kurumlarımızla yakın temas halinde bulunuyor, sahadan ve sektörümüzden aldığımız bilgileri paylaşıyoruz.

Ağustos ayı Meclis Toplantımızın bir diğer önemli yönü de devletimizin denizcilik sektörümüze verdiği önemin ve kamu kurumlarımız ile sektörümüz arasındaki yakın iş birliğinin güçlü biçimde ortaya konulması olmuştur.

Sayın Bakan Yardımcılarımızın Meclis Toplantımıza teşriflerini bu açıdan son derece değerli buluyorum. Kendilerinin sektörümüzün temsilcileriyle doğrudan bir araya gelmeleri, sahada yaşanan sorunları ve sektörümüzün beklentilerini dinlemeleri, kamu ile denizcilik camiamız arasındaki iletişimin ne kadar güçlü olduğunun önemli bir göstergesidir. Bu vesileyle, Meclis Toplantımızı teşrifleriyle onurlandıran Dışişleri Bakan Yardımcımız, Büyükelçi Sayın Mehmet Kemal Bozay'a ve Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcımız Sayın Durmuş Ünüvar'a ve bakanlıklarımızın kıymetli bürokratlarına bir kez daha teşekkür ediyorum.

Devletimizin, ülkemizin ve denizcilik sektörümüzün güvenliğini tehdit eden her türlü gelişmeye karşı gerekli tedbirleri alacak güç ve iradeye sahip olduğunu biliyoruz. İnşallah önümüzdeki dönemde Karadeniz'de seyrüsefer güvenliğinin yeniden tesis edilmesine yönelik müspet gelişmeler yaşayacağımızı ümit

ediyoruz. Karadeniz'in yeniden güvenli bir deniz haline gelmesi, gemilerimizin ve deniz insanlarımızın hiçbir tehdit altında kalmadan ticari faaliyetlerini sürdürebilmesi en büyük dileğimizdir. Karadeniz'in çatışmaların değil, ticaretin, iş birliğinin ve bölgesel refahın denizi olması gerektiğine inanıyoruz.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) bağlı oda ve borsalarda seçim süreci başladı. Türkiye denizcilik sektörünün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odamızın Organ Seçimlerine ilişkin takvim de Yönetim Kurulumuz tarafından belirlenerek ilgili seçim kuruluna gönderildi. Beyoğlu İlçe Seçim Kurulu Başkanlığı tarafından onaylanan karara göre, Odamız Meslek Komiteleri ve Meclis Üyeliği seçimleri 11 Ekim 2026 Pazar günü, Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsünde gerçekleştirilecek.

Şubelerimiz de seçim tarihlerini belirleyerek ilgili Seçim Kurullarına başvurularını yaptılar. Bu yazının kaleme alındığı tarih itibarıyla alınan onaylara göre, İskenderun ve Karadeniz Ereğli Şubelerimizde 1 Ekim, Bodrum ve Fethiye Şubelerimizde 3 Ekim, İzmir Şubemizde ise 7 Ekim tarihinde seçimler gerçekleştirilecek. Diğer şubelerimizin seçim tarihleri belli olduğunda ve seçim süresine ilişkin gerekli duyuru ve bilgilendirmeler Genel Sekreterliğimiz tarafından yapılacak.

Seçim sürecinin Odamızın köklü geçmişine ve 44 yılı aşan kurumsal kültürüne yakışan bir olgunluk içerisinde geçeceğinden hiçbir şüphem yoktur. Sonuçların şimdiden başta üyelerimiz olmak üzere Odamıza, denizcilik camiamıza ve Türk denizcilik sektörümüze hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Su ürünleri av sezonu açılışı, bu yıl da her yıl olduğu gibi 1 Eylül itibarıyla tüm denizlerimizde, 15 Eylül'de ise Akdeniz'de başlıyor. Bu vesileyle, denizin zorlu şartlarında büyük emek ve fedakarlık gösteren tüm balıkçılarımıza, hayırlı ve bereketli bir sezon diliyorum. Kalın sağlıklıca...

BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
 - Pervane ve şaft sistemleri
 - Bow Thruster gövde ve tünelleri
 - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
 - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
 - Pompa gövdesi ve impeller
 - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
 - Cooler ve Isı eşanjörleri
 - Makina soğutma blokları ve ceketleri
 - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
 - Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

Aydintepe Mah. Güzin Sokak Gemdok San.Sit. No: 17/B 15 İstanbul - TUZLA
www.intermar.com.tr / belzona@intermar.com.tr
Tel: +90 216 392 77 42 - +90 538 406 64 32



ZORLU GÖREVLERİ MÜMKÜN KILAN GEMİLER İNŞA EDİYORUZ!

Kusursuz bir mühendislikle sağlam ve kaliteli üretime odaklanarak zorlu deniz koşullarına meydan okuyan, uzun ömürlü, güvenilir gemiler inşa ediyoruz.

Açık deniz platformlarından ticari gemilere, mega yatlardan özel projelere kadar her gemi inşa sürecinde her detayın önemini biliyor, zorlu görevleri mümkün kılıyoruz.



GİSBİR

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Sirketi

ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



IRCLASS



GEMİ SACI, DUBLEKS GEMİ SACI (PASLANMAZ), HOLLANDA PROFİLİ
Grade A, Grade B, Grade D, Grade E, Grade F
AH32, DH32, EH32, AH36, DH36, EH36, DH40, EH40, FH32, F36, FH40

Yeni inşa projelerinde Avrupa, Doğu Bloğu, Uzakdoğu ürünleriyle;
kaliteli ve hızlı teslimat...



info@urkmezsacdemir.com - satis@urkmezsacdemir.com - disticaret@urkmezsacdemir.com

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No. 91 34944 Tuzla - İSTANBUL | T.+90 216 494 20 00-01 / +90 530 505 24 56

www.urkmezsacdemir.com

MECLİS TOPLANTISININ GÜNDEMİ KARADENİZ'DEKİ SALDIRILARDI

İMEAK DTO Ağustos Ayı Meclis Toplantısı'na Dışişleri Bakan Yardımcısı ve AB Başkanı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay ile Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar teşrif etti.



KAŞİF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU



AYGÜN ÖZGEN

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Ağustos ayı Meclis Toplantısı, 27 Ağustos 2026 Perşembe günü, Dışişleri Bakan Yardımcısı, Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'ın katılımlarıyla yapıldı.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlığında yapılan toplantıda, İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu; merhumlara Allah'tan rahmet, merhumların kederli ailelerine başsağlığı dilendi: "DTO üyesi, Türk denizcilik sektörüne büyük emekleri geçmiş, DTO eski yönetim kurulu üyesi, Zihni Holding Onursal Başkanı Asaf Güneri; odamız üyesi Bekir Şengül Denizcilik Ticaret ve Gemi Acenteliği sahibi, DTO İskenderun Şubesi Meclis Üyesi Bekir Şengül; Asmira Petrol ve Kimya Ürünleri Nakliye ve Ticaret A.Ş. Onursal Başkanı, aynı şirketin ortağı ve DTO meclis üyesi

Mustafa Aslan'ın babası Ayhan Aslan vefat etmişlerdir. Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

Gündemin ilk maddesi 30.07.2026 tarih ve 47 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen zabıtlar oybirliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2026 Haziran ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in okuduğu mizan oybirliğiyle kabul edildi. Daha sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN: "TÜRKİYE, İNSANI DEĞERLERİ VE MAZLUMLARIN HAKLARINI SAVUNAN GÜÇLÜ BİR DEVLET"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran konuşmasının başında, her iki bakan yardımcısını yakın coğrafyamızda

savaşların, çatışmaların ve gerilimlerin birbirini takip ettiği son derece hassas bir dönemden geçerken ağırladıklarını hatırlatarak, teşrifleri için teşekkür etti. Rusya-Ukrayna Savaşı, Orta Doğu'da Gazze'de yaşanan insanlık dramı, ABD ve İsrail'in İran'a saldırısı sonucunda Hürmüz Boğazı kaynaklı kriz ve son olarak İsrail'in Suriye'nin kuzeybatısındaki Ebu El-Duhur Askeri Hava Üssü'ne yönelik saldırısının, zaten son derece hassas olan bölgesel dengelerin ne kadar kırılgan olduğunu bir kez daha gösterdiğini belirten Kiran, özellikle Suriye'deki saldırının ardından İsrail Başbakanı Netanyahu tarafından Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'a ve Türkiye Cumhuriyeti'ne yönelik kullanılan hadsiz, tehditkar ve kabul edilemez ifadeleri şiddetle kınadıklarını söyledi.

Türkiye'nin, bölgesinde barışın, istikrarın ve uluslararası hukukun hakim olması için çaba gösteren, insani değerleri ve mazlumların haklarını savunan güçlü bir



TAMER KIRAN

devlet olduğunu söyleyen Kiran, bölgenin ihtiyacının yeni gerilimler, tehditler ve çatışmalar değil, diyalog, iş birliği, barış ve istikrar olması gerektiğini vurguladı. Tamer Kiran, Rusya ile Ukrayna arasındaki savaşın da Karadeniz'deki deniz ticaretini olumsuz etkilemeye devam ettiğini dile getirdikten sonra konuşmasının bu bölümüne bir ara vererek, konuklara Türk bayraklı ve sahipli gemilere yönelik İHA saldırıları ve gemilerde oluşan zararı yansıtan kısa bir film izlettirdi.

Kiran, görüntülerin, ekmeğini kazanmak, görevini yapmak ve deniz ticaretini sürdürmek için denizde emek veren insanların yaşadıklarını çok açık bir şekilde ortaya koyduğunu söyledi.

Karadeniz'de ticari gemilerin saldırılara maruz kalması, seyirlerinin ve faaliyetlerinin engellenmesi, limanlara giriş ve çıkışlarda yaşanan kısıtlamalar, artan sigorta maliyetleri ve gemi insanı temininde karşılaşılan güçlüklerin, bölgedeki deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından ciddi riskler oluşturduğunu ifade eden Kiran, "Savaşın başlamasından bu yana geçen 4 yılı aşkın sürede, 26 Ağustos tarihi itibarıyla Karadeniz'de toplam 226 sivil ve ticari gemi hedef alınırken, bu gemilerin 163'ünün, yani yüzde 70'inden fazlasının, 2026 yılının ilk sekiz ayında hedef alınması zannediyorum



Ön sıra soldan sağa: Recep Düzgüt (YK Başkan Yrd.), Taylan Kalkavan (YK Sayman Üye), Burak Akartaş (YK Üye), Orhan Gülcek (YK Üye), İsmail Görgün (YK Üye)

Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üye), Ahmet Can Bozkurt (YK Üye), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üye), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye)

durumun vahametini açıkça ortaya koyuyor" diye konuştu.

"SON 2 AYDA 22 TÜRK SAHİPLİ SİVİL TİCARİ GEMİ SALDIRILARA MARUZ KALDI"

Bu olumsuz gelişmelerden Türk denizcilik sektörünün de doğrudan etkilendiğini belirten Kiran, "Son 2 ayda 3'ü Türk bayraklı olmak üzere toplam 22 Türk sahipli sivil ticari gemi, İHA ve silahlı saldırılarına maruz kaldı. Son olarak Kalyoncu Denizcilik'e ait 'Ural' adlı Türk gemisine yapılan saldırıda 1 denizcimizin daha hayatını kaybetmesi hepimizi derinden üzmüştür. Saldırıda hayatını kaybeden denizcimize Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve şirketine başsağlığı diliyor, bu süreçte hayatını kaybeden tüm denizcileri de bir kez daha saygıyla anıyorum" dedi.

Başkan Tamer Kiran yaşanan güvenlik sorunlarının artık sektörün operasyonel kararlarını da doğrudan etkilediğinin görüldüğünü vurgulayarak, şöyle devam etti: "Ne yazık ki Karadeniz'de gemilere yönelik artan İHA ve silahlı saldırılar nedeniyle Türk armatörleri ve denizcilik sektörümüz, 18 yıl aradan sonra ilk kez gemilerini uzun süreli olarak hizmet dışı bırakma, yani 'cold laid-up' moduna

alma hazırlığıyla karşı karşıya. 21 Ağustos 2026 tarihi itibarıyla, Karadeniz limanlarının demir sahalarında ve limanlar ile tersanelere sığınmış gemi sayısı 100 civarında iken, sadece Samsun Limanı demir sahasında 35 gemi, Sinop Limanı demir sahasında 22 gemi beklemektedir. Bu durumun devam etmesi, yalnızca armatörlerimizin ticari faaliyetlerini değil, Türkiye'nin deniz ticaret filosunun bölgedeki varlığını ve bölgesel ticaretin sürdürülebilirliğini de olumsuz etkileme riski taşıyor."

Tamer Kiran, Karadeniz'de yaşanan gelişmelerin güvenlik boyutunun yanı sıra, diplomatik ve siyasi boyutunun da büyük önem taşıdığını kaydetti ve şöyle devam etti: "Bu çerçevede, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın Rusya Federasyonu ile Ukrayna arasındaki savaşın sona erdirilmesi ve bölgede kalıcı barışın tesis edilmesi yönünde yoğun diplomatik gayret gösterdiğini biliyoruz. Keza Dışişleri Bakanımız Sayın Hakan Fidan'ın her iki ülke nezdinde yürüttüğü temasları da yakından takip ediyoruz."

Oda olarak, bu zorlu sürecin üyelerimiz, gemilerimiz ve gemi insanlarımız

açısından mümkün olan en az kayıpla atlatılmasına katkı sağlamak amacıyla ilgili kurum ve kuruluşlar nezdindeki çalışmaları sürdürdüklerini belirten Kıran, “Önceliğimiz, denizcilerimizin can güvenliğinin korunması ve ticari gemilerimizin güvenli bir şekilde faaliyetlerini sürdürebileceği şartların yeniden tesis edilmesidir. Bugün aramızda bulunan Sayın Bakan Yardımcılarımızdan, Karadeniz’deki duruma ilişkin kendi sorumluluk alanları çerçevesinde değerli bilgiler ve değerlendirmeler dinleme fırsatı bulacağız” diye konuştu.

“COP-31 ÇALIŞMALARINA AKTİF KATILIYORUZ”

9-20 Kasım tarihlerinde Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi toplantıları kapsamında küresel iklim politikalarının şekillendirildiği en üst düzey karar alma platformu olan Taraflar Konferansı’nın (COP31) Antalya’da gerçekleştirileceğini hatırlatan Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası olarak, Türk denizcilik sektörünün COP31’de güçlü ve etkin şekilde temsil edilmesi için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı nezdinde yürütülen çalışmalara aktif olarak katıldıklarını vurguladı. Kıran, “Bu çalışmalarımızın önemli bir sonucu olarak, COP31’in Birleşmiş Milletler tarafından akredite edilen kurum ve kuruluşlara ayrılan ‘Blue Zone’ bölümünde, Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğümüz ile yürüttüğümüz koordinasyon sonucunda, Sayın Bakan Yardımcımız Fatma Varank Hanımefendinin takdirleriyle 50 metrekairelik bir alanın ‘Türkiye Oceans Pavilyonu’ olarak Odamıza tahsis edilmesi uygun görüldü. Bunun, Odamız ve Türk denizcilik sektörü açısından önemli bir kazanım olduğunu vurgulamak isterim” dedi.

Tamer Kıran, COP31 hazırlık sürecinde Deniz Ticaret Odası’na gösterdikleri yakın ilgi, iş birliği ve destekleri için başta Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum olmak üzere,



Bakan Yardımcısı Fatma Varank, Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan’a ve tüm bakanlık bürokratlarına teşekkür etti.

GEMİ ACENTE PERSONELİ BELGELENDİRME SINAVI VE YENİLEME EĞİTİMLERİ

Son dönemde Gemi Acenteleri Yönetmeliği’nin yayımlanmasının ardından çözüm bekleyen hususların takipçisi olmaya devam ettiklerini ifade eden Kıran, Yönetmeliğin personel istihdamına ilişkin hükümlerinin, üyeler açısından herhangi bir mağduriyete yol açmadan uygulanabilmesi amacıyla önemli çalışmalar gerçekleştirdiklerini anlattı.

DTO’nun Denizcilik Genel Müdürlüğü nezdindeki girişimleri sonucunda, yeni düzenlemenin gerektirdiği personel belgelendirmesine yönelik “Gemi Acente Personeli Belgelendirme Sınavı”nın, 14 Ağustos tarihinde Piri Reis Üniversitesi Hazırlık Kampüsü’nde 54 kişinin katılımıyla gerçekleştirildiğini belirten Kıran, başarılı olan adayların belgelendirme işlemlerinin yapıldığını kaydetti.

Mevcut acente personelinin yeni Yönetmeliğe uyum sağlayabilmesi amacıyla yenileme eğitimlerini de gerçekleştirdiklerini; 10 Ağustos tarihinde İstanbul’da Piri Reis

Üniversitesi’nde düzenlenen yenileme eğitimine 106, aynı gün İMEAK DTO Kocaeli Şubesi’nde gerçekleştirilen eğitime 54, 24 Ağustos’ta İMEAK DTO Fethiye Şubesi’nde düzenlenen eğitime ise 23 acente personelinin iştirak ettiğini söyledi. Böylece İstanbul, Kocaeli ve Fethiye’de toplam 183 acente personelinin yenileme eğitimlerini tamamlayarak katılım belgesi almalarını sağladıklarını anlatan Tamer Kıran, ayrıca İzmir Şubemizde de Gemi Acenteliği Yenileme Eğitim Semineri yapılmasını talep ettiklerini belirtti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın 44. kuruluş yıldönümünü de kutlayan, başta denizciliği Türk milletinin büyük ülküsü olarak gösteren Cumhuriyetimizin Kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, DTO’nun kuruluşunda emeği bulunan, Türk denizciliğine büyük hizmetler veren ve ebediyete irtihal eden bütün büyükleri saygı, minnet ve rahmetle anan, hayatta olanlara sağlık, mutluluk ve esenlik dileyen Kıran, şunları söyledi: “Geride bıraktığımız 44 yıl bize çok önemli bir şeyi gösteriyor; kurumları kalıcı ve güçlü kılan yalnızca binaları, makamları veya sahip oldukları imkanlar değildir. Asıl güç, dürüstlük ve samimiyetle çok çalışmak, birlik ve beraberlik duygusuyla ortak hedeflere doğru hareket ederek, gelecek nesillere güçlü bir kurum bırakmaktır. Bizler,



DURMUŞ ÜNÜVAR

görev süremiz boyunca hamdolsun devraldığımız bu emaneti daha da geliştirdik. Odamızın kurumsal yapısını, temsil gücünü ve hizmet kapasitesini önemli ölçüde güçlendirdik. Bugün geldiğimiz noktada, İMEAK Deniz Ticaret Odamızı, 44 yıllık tarihinin kurumsal birikimi, itibarı, etkinliği ve temsil gücü bakımından en ileri seviyesine taşımanın gururunu yaşıyoruz.”

Kıran, ayrıca 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın 104. Yıldönümünü de kutladı, 1 Eylül'de başlayacak yeni av sezonun balıkçılar için hayırlı, bereketli ve kazançlı olmasını diledi.

İMEAK DTO ORGAN SEÇİM TARİHLERİ

Deniz Ticaret Odası'nın yaklaşan Organ seçimleri hakkında da bilgi veren Tamer Kıran, Yönetim Kurulu olarak 20 Ağustos 2026 Perşembe günü yapılan 152 No'lu toplantıda seçim tarih ve yeri hususunu görüşerek, tekliflerini Seçim Kuruluna ilettiklerini, Beyoğlu İlçe Seçim Kurulu Başkanlığı tarafından onaylanan karara göre, Odamız Meslek Komiteleri ve Meclis Üyeliği seçimlerinin 11 Ekim 2026 Pazar günü, Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsünde yapılacağını söyledi.

Şubelerde de alınan onaylara göre İskenderun ve Karadeniz Ereğli'de 1 Ekim, Bodrum ve Fethiye'de 3 Ekim ve İzmir'de 7 Ekim'de seçimler yapılacağını duyuran Kıran, tüm

şubelerin seçim tarihlerini kesinleştikten sonra kurumsal web sitesi ve sosyal medyadan duyuracaklarını belirtti. Kıran, seçim süreçlerinin birlik ve beraberlik içerisinde, olgunlukla geçmesini temenni ederek, sonuçların şimdiden camia ve sektöre hayırlı olmasını diledi.

DURMUŞ ÜNÜVAR: “DENİZLERİN GÜVENLİĞİ SADECE DENİZCİLERİN MESELESİ DEĞİLDİR”

Tamer Kıran'ın ardından kürsüye Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı geldi. Konuşmasına Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu'nun selamlarını ileterek başlayan Ünüvar, Karadeniz'de artık yalnızca çatışmaların deniz ticaretine yansımalarını değil, ticaret gemileri ve gemi insanların doğrudan hedef olduğu ciddi bir güvenlik sorununu konuştuklarını ve bu saldırıların büyük bölümünün insansız hava ve deniz araçlarıyla gerçekleştirildiğini; bunun da deniz güvenliğinde karşı karşıya olunan tehditlerin niteliğini değiştirdiğini vurguladı. Durmuş Ünüvar; “Ticari gemiler, gemi insanları ve deniz ticareti çatışmaların hedefi haline getirilemez. Son dönemde saldırıların yalnızca gemilerin seyir kabiliyetini ortadan kaldıran bölümlere değil, gemi insanların görev yaptığı köprü üstlerine ve yaşam mahallerine yöneldiğini görüyoruz. Bu tablo, meselenin doğrudan can güvenliğini tehdit eden bir boyuta ulaştığını gösteriyor. Bizim için deniz ticaretinin sürekliliği kadar, o ticareti mümkün kılan gemi insanlarımızın emniyeti de hayati önemde. Bakanlık olarak her olayı ilk andan itibaren yakından takip ediyor, gerekli durumlarda deniz ve hava unsurlarıyla tahliye, römorkör desteği ve limana yanaştırma süreçlerini koordine ediyoruz.

Karadeniz'de yaşanan gelişmeler ne yazık ki tekil değil. Bugün dünya deniz ticaretinin en kritik geçiş noktalarından biri olan Hürmüz Boğazı'nda da benzer güvenlik sorunları yaşanıyor. Bu durum bize önemli bir gerçeği hatırlatıyor: Denizlerin güvenliği sadece denizcilerin meselesi değildir” şeklinde konuştu.



MEHMET KEMAL BOZAY

MEHMET KEMAL BOZAY: “SEYRÜRÜSEFER SERBESTLİĞİ BİZİM İÇİN HAYATİ BİR MESELE”

Dışişleri Bakan Yardımcısı ve AB Başkanı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay ise önce Dışişleri Bakanı Hakan Fidan'ın selamını ileterek bakanlıkların ortak yaklaşımıyla istişare ederek ve kolektif bir bütüncül anlayışla yürütülen çalışmaları paylaşmak istediğini ifade etti. Günümüzde denizlerin yalnızca denizcilik sektörüyle sınırlı kalmadığını; dış politika, diplomasi, enerji, güvenlik, gıda güvenliği, iklim değişikliği ve sürdürülebilir kalkınmanın ayrılmaz bir parçası haline geldiğini; yeşil dönüşümden dijitalleşmeye, bağlantısallıktan ulaşım kadar her ülkenin öncelikli gündeminde denizlerin olduğunu belirtti.

Bakan Yardımcısı Bozay şöyle devam etti: “Cumhuriyetimizin kuruluşundan bu yana, Kabotaj Bayramı ve Boğazların kontrolünün 1936'da ülkemize geçmesi gibi dönüm noktaları bize denizlerin stratejik önemini hatırlatıyor. Bugün konuştuğumuz mesele, ülkemizin Hürmüz Boğazı, Babülmendep, Kızıldeniz, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de barışı, seyrüsefer serbestliğini ve emniyeti sağlamak için yürüttüğü çabalardır. Diplomatik girişimlerimiz sayesinde mahsur kalan gemilerimizin güvenli çıkışını sağladık; Hürmüz ve Babülmendep'te uluslararası çabaları



yakından takip ediyoruz. Somali açıklarındaki korsan faaliyetlere karşı da Birleşik Görev Komutasını yedinci kez üstlenerek aktif rol aldık. Türkiye'nin dış ticaretinin yaklaşık %90'ı deniz yoluyla gerçekleşiyor. Bu nedenle seyrüsefer serbestliği bizim için hayati bir mesele. Diplomasi ve güvenlik politikalarımızın temel amacı, denizlerde barışı korumak ve ülkemizin çıkarlarını tutarlı, insicamlı bir şekilde savunmaktır.”

“KARADENİZ'DEKİ SALDIRILARIN MAZUR GÖRÜLMESİ MÜMKÜN DEĞİLDİR”

Mehmet Kemal Bozay, Karadeniz'de yaşanan saldırılarda hayatını kaybeden vatandaşlar için başsağlığı dileklerini ilettili. Türkiye'nin Birleşmiş Milletler ile birlikte Karadeniz'de seyrüsefer emniyetini güvence altına alacak, enerji ve liman altyapısını da kapsayan kısmi bir ateşkese yönelik yasal çerçeve üzerinde çalıştığını vurguladı. Sakarya gaz sahası gibi kritik yatırımların ve ekonomik çıkarların korunmasının hayati önem taşıdığını belirten Bozay, “Failinden bağımsız olarak Karadeniz'deki saldırıların mazur görülmesi mümkün değildir” dedi.

Bozay, Montrö Sözleşmesi'nin titizlikle ve tarafsız biçimde uygulandığını, tüm taraflardan statükoyu ihlal edecek adımlardan kaçınmalarının talep edildiğini dile getirdi. Ege Denizi'nde

karasuları, arama-kurtarma alanları ve denizcilere duyuru bölgeleri gibi sorunların çözümünde hakkaniyet ilkesinin gözetilmesi gerektiğini vurgulayan Bozay, Türkiye'nin meşru haklarını masada ve sahada savunmaya devam ettiğini söyledi. “Ege'nin barış ve işbirliği denizi olması için yapıcı adımlar atmaya hazırız; komşularımızdan da aynı yaklaşımı bekliyoruz” diye konuştu.

Doğu Akdeniz ve Ege'de tüm tarafların meşru menfaatlerine saygı duyulan bir istikrar bölgesi hedeflediklerini belirten Bozay, Karadeniz'deki gelişmelerin yalnızca bölgesel değil, küresel etkiler doğurduğunu hatırlattı. Tahıl fiyatlarının savaşla birlikte %37 arttığını, bu artışın Mısır'da ekmek fiyatlarını yükselttiğini ve Afrika'da açlıktan kaynaklanan kayıpların savaşın doğrudan can kayıplarını aşan bir boyuta ulaştığını söyledi. Bozay, “Karadeniz'deki güvenlik sorunu sadece bölgesel değil, küresel bir meseledir. Türkiye, çevresindeki tüm havzada barış ve istikrar için aktif diplomatik ve güvenlik girişimlerini sürdürmektedir” ifadelerini kullandı.

Bakan Yardımcısı Bozay, Türkiye'nin artan gücünün bölgedeki sözünü daha etkili kıldığını ve ortak menfaatler doğrultusunda kolektif çalışmaların önemini vurguladı. “Bölgemizi istikrar ve refah bölgesi haline getirmek istiyoruz”

diyen Bozay, bazı çevrelerin istikrarsızlığı araç olarak kullandığını, Türkiye'nin ise güçlü bir ülke olarak iyi komşuluk ilişkileri çerçevesinde istikrarı ve refahı öncelik haline getirdiğini belirtti.

Karadeniz'de devlet politikası üzerinden dikkatli adımlar atıldığını ifade eden Bozay, diplomatik manevralarla gerilimleri aşarak bölgedeki istikrarı artırmayı ve savaşın sonlandırılmasını hedeflediklerini söyledi. Orta Doğu'daki istikrarsızlığın temel sebebinin İsrail'in yayılcı ve saldırgan tutumu olduğunu dile getiren Bozay, “Böyle olayların bizim kontrolümüzdeki bölgelerde artmaması için elimizden geleni yapıyoruz” dedi. Katılımcıların desteği ve yönlendirmesinin önemine dikkat çeken Bozay, toplantının istişare boyutuna vurgu yaptı. Konuşmasını Deniz Ticaret Odası'nın yeni yaşını kutlayarak ve Ağustos ayı meclis toplantısının başarılı geçmesini temenni ederek tamamladı.

Bakan Yardımcıları Mehmet Kemal Bozay ve Durmuş Ünüvar, konuşmalarının ardından basına kapalı gerçekleştirilen bölümde, Meclis Üyeleri ve bölgede faaliyet gösteren gemi sahiplerinin sorularını yanıtladı, dile getirilen talep ve beklentilere ilişkin notlar aldı.

MURAT KUL: “BAŞİBOŞ MAYINLAR VE GÜVENLİK RİSKLERİ BALIKÇILAR İÇİN CİDDİ TEHDİT OLUŞTURUYOR”

Daha sonra 01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul, eylül ayında açılan balık sezonu hakkında bilgilendirme yaptı. Kul, yeni sezonun 1 Eylül'de başlayacağını hatırlatarak palamut avının umut verici görüldüğünü söyledi. Ancak savaşın sektörü de etkilediğini, başıboş mayınların ve güvenlik risklerinin balıkçılar için ciddi tehdit oluşturduğunu vurguladı. “Bir teknenin değeri on milyon dolar, içindeki malzeme otuz-kırk milyon dolar. Bu kayıplar yalnız balıkçıyı değil, portakal üreticisinden domatesçiye kadar tüm üreticiyi etkiliyor” dedi. Kul, akaryakıt maliyetlerinin ÖTV desteğinin kaldırılmasıyla katlandığını, bir teknenin



MURAT KUL

denize çıkmadan önce 15-20 milyon lira avans vermek zorunda kaldığını, aylık masrafların 10-15 milyon lirayı bulduğunu belirtti. Çözüm için günlük kota sistemini gündeme getirdiklerini, balıkçıların büyük bölümünü bu konuda ikna ettiklerini ifade etti. “Çalışarak iflas eden bir sektör haline geldik. Kota gelirse fiyat istikrarı sağlanabilir” dedi.

Türk balıkçısının Moritanya’dan Sierra Leone’ye kadar Afrika’da faaliyet gösterdiğini, ülkeye döviz kazandırdığını söyleyen Kul, sürdürülebilir avcılığın önemine dikkat çekti: “İnsan gibi tutup insan gibi para kazanacağız.” Halkın balık tüketiminin düşük olduğunu, kişi başı yıllık tüketimin 6 kilo olduğunu, Japonya’da ise bu rakamın 60-70 kilo olduğunu belirterek reklam ve tanıtım eksikliğine işaret etti. Balık fiyatlarının üreticiden ucuz çıkmasına rağmen tezgahta yüksek olduğunu, denetim ihtiyacını vurgulayan Kul, sektörün entegre yapısına dikkat çekti: “Her teknede 30-40 kişi çalışıyor; ağ fabrikası, nakliyecisi, tersane hepsi birbirine bağlı.” Sezon açılışını 31 Ağustos gecesi Sarıyer Kireçburnu’ndan yapacaklarını söyleyen Kul, balıkçılara “rastgele” dileğinde bulunarak konuşmasını tamamladı.

MUSTAFA ASLAN: “BURASI BENİM İÇİN BABA OCAĞI”

13 No’lu Gemi Yakıt İkmal Meslek Grubu’nu temsilen meclis üyesi Mustafa



MUSTAFA ASLAN

Aslan, kürsüye çıkarak babası Ayhan Aslan’ın 13 Ağustos’ta vefat ettiğini hatırlattı ve camiaya teşekkürlerini iletti. “Bugün tam 14 gün oldu. Bu konuşmamın sebebi çok içten bir teşekkür; çünkü her aşamasında tüm başkanlarımız, sektör büyüklerimiz ve kardeşlerimiz yanımda oldular. Bu camiaya ait olduğumuzu bize hissettirdiler” dedi.

2018 Nisan ayında babasının vesilesiyle Deniz Ticaret Odası’na adım attığını anlatan Aslan, o gün kürsüde “burası benim için baba ocağı” dediğini hatırlatarak, aynı duyguyu bugün



NURİ MERT CAN

de yaşadığını ifade etti. Babasının kurucusu olduğu Asmira ve ailesine gösterilen destek için minnetlerini sunan Aslan, “Eksik olmayın, sağ olun, var olun. Hakınızı helal edin” sözleriyle konuşmasını bitirdi.

NURİ MERT CAN, TOBB İSTANBUL GENÇ GİRİŞİMCİLER KURULU’NUN FAALİYETLERİ HAKKINDA BİLGİLENDİRME YAPTI

Toplantının son bölümünde TOBB İstanbul Genç Girişimciler Kurulu İcra Komitesi Başkan Yardımcısı Nuri Mert Can, İstanbul Genç Girişimciler Kurulu’nun faaliyetleri hakkında bilgi verdi. Can, gençlerin lise çağında





girişimcilikle tanışıp 35 yaşında yatırımcı olarak aynı ekosistemde kalabilmesini sağlayan yapının önemine dikkat çekti. “Hedefimiz İstanbul’un bölgesel bir çekim merkezine dönüşme yolculuğunda sağlam bir tuğla koyabilmektir” dedi.

Nuri Mert Can, liselerde başlayan seminerlerin Milli Eğitim Müdürlüğü protokolüyle tüm okullara ulaştığını, iki bini aşkın başvuru, 230 finalist proje

meclis üyesi ve 6 binin üzerinde gençle temas kurduklarını, ellinin üzerinde girişimin bu ağı parçası olduğunu belirten Can, “Girişim 101” ve “T Talks” programlarıyla fikirden projeye geçişi, rol model temasını ve kürsü deneyimini güçlendirdiklerini söyledi.

Denizcilik liseleri ve fakültelerindeki öğrencilerin oda kültürüyle tanıştığını, Piri Reis Üniversitesi’nde dijital dönüşüm programına dahil olduklarını ifade etti.



ve 800 finalist öğrenciyle girişimcilik kültürünün lise çağında kök saldiğini anlattı. İlk on takımın ürün geliştirme, test, fon ve yatırım ağına eriştiğini, böylece yalnızca bir yarışma değil çalışan prototipler ve girişimcilik bilinci oluştuğunu vurguladı. Üniversite düzeyinde de 40 üniversiteden 300

Can, girişimcilik ekosisteminin üç temel halkasını - bilgi, girişimci ve yatırımcı - nasıl geliştirdiklerini anlattı. İlk adımda girişimcilik el kitabıyla ortak bir dil oluşturduklarını, geleneksel sermayeyi startup kültürüne ısındırmak için sözlükle başladıklarını belirtti. Daha sonra girişimciler için fikirden pazara

uzanan bir hat kurduklarını, yatırımcı tarafında ise BTM ve sekiz haftalık hızlandırma programlarıyla yeni nesil yatırımcıları hazırladıklarını ifade etti.

Can, “NextGen” projesiyle sanayi, yapay zekâ, liderlik ve finans teknolojilerini uygulayan otuz üst düzey ismi gençlerle buluşturdıklarını, Marmara Üniversitesi ile yapılan çalıştayda yapay zekânın kreatif endüstrilerdeki etkilerini tartıştıklarını söyledi. “Next Frame” projesiyle 81 ilden 300’ün üzerinde girişimcilik senaryosu topladıklarını, sekiz finalist ve ödüllü modellerle ulusal bir yaratıcı girişimcilik programı oluşturduklarını aktardı. Net Zero serileriyle sıfır karbon hedefini sanayi ve girişim eşleştirmeleriyle gündeme taşıdıklarını, dijital dönüşüm ve yapay zekâ başlıklarını denizcilik sektöründe de işlediklerini vurguladı.

Yıldız Teknik Teknopark, İstanbul Gelişim Üniversitesi, Gökkuşluğu Koleji ve Yeditepe Üniversitesi ile imzalanan protokollerle iş birliklerini genişlettiklerini belirten Can, deniz ticaret girişimcilerinin de bu ekosistemin parçası olduğunu söyledi. Önümüzdeki dönemde lojistik, deniz ticaretinde dijitalleşme, yeşil dönüşüm ve sürdürülebilir finansman alanlarında çalışmaların yoğunlaşacağını ifade etti.

Son olarak rakamlarla dört yıllık faaliyetleri özetleyen Can, yüzün üzerinde kayıtlı etkinlik, altmışın üzerinde kurum ziyareti, otuzdan fazla panel ve seminer, ondan fazla eğitim programı, dokuz yarışma ve iki bini aşkın lise başvurusu ile on bin öğrenciyi ulaştıklarını belirtti. “Bizi dört yıl önce bu göreve seçtiğiniz için teşekkür ediyorum. Bir ayıbımız olduysa üstüme, bir teşekkür olduysa da arkadaşlarıma” sözleriyle konuşmasını tamamladı.

Toplantıda, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak tarafından Bakan Yardımcıları Mehmet Kemal Bozay ve Durmuş Ünüvar’a anı objeleri takdim edildi.

Geminiz, Önceliğimiz.

1950'den bu yana denizcilik sektörünün içindeyiz. Yılların getirdiği birikim, güçlü stok yapımız ve sahadaki tecrübemizle Türkiye'nin tüm limanlarında hizmet veriyoruz.



5,000+
IMPA kodlu
ürün



8,500+ m²
ofis, depo ve
çalışma alanı



25+
araçlık
operasyon filosu



100+
kişilik
uzman kadro



Türkiye genelinde
kesintisiz
hizmet ağı



Hızlı Operasyon
Gemi ihtiyaçlarına
hızlı ve etkin çözümler.



Güvenilir Hizmet
Yıllara dayanan güven ve
istikrarlı hizmet anlayışı.



Sektörel Deneyim
75 yılı aşkın bilgi birikimi
ve saha tecrübesi.

TUZLA Merkez

Evliya Çelebi Mahallesi
Rauf Orbay Cad. No:15/15A
34944 - Tuzla
İstanbul / Türkiye

TUZLA Depo ve Ofis

Aydınlı Birlik Organize Sanayi Bölgesi
6. Sokak No:1
34953 Aydınlı - Tuzla
İstanbul / Türkiye

YALOVA Şube

Devlet Yolu Mevkii
İncirli Sokak, Marin Çarşısı
Yan Sanayi Sitesi A Blok No:19-20
77700 Altınova
Yalova / Türkiye



Türkiye'nin tüm limanlarında hizmetinizdeyiz.



WE ARE **HERE TO CHANGE THE GAME**

ESKO Marine and Jointtop have joined forces to offer Turkish shipowners unparalleled drydocking services in China. This collaboration allows us to provide a single quote with the flexibility to choose from leading shipyards, ensuring optimal convenience and efficiency. Unlike traditional agents, we directly contract with the owners, positioning Jointtop as the effective shipyard utilizing premier facilities for vessel accommodations.

With nearly 150 dockings annually, we leverage our strong relationships with top shipyards to secure exceptional treatment, unbeatable prices, and unmatched flexibility, directly benefiting our clients. This results in a smoother and more efficient docking process in every respect.

ESKO Marine and Jointtop's expertise and extensive network guarantee high-quality service, making us the preferred choice for ship repairs and conversions in China.

Together, we offer:

- Total Flexibility
- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- 24/7 On-Site Assistance
- Priority treatment in all yards as a premier client
- Years of Experience that ensures quality and reliability
- A single quote with multiple leading yards to choose from



The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.
No:1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 İstanbul / Turkey
P: +90 216 688 ESKO (37 56) F: +90 216 688 00 37

esko.marine
www.eskomarine.com.tr
marine@eskomarine.com.tr

Bizi
Takip
Et!



Because being different
isn't enough—we strive
to be the best.



**LIBERIAN
REGISTRY**



THE BEST OPEN REGISTRY

    [LISCR.COM](https://www.liscr.com)

LISCR İstanbul

Varyap Meridian Business, Barbaros Mah., Mor Sumbul Sok. | Blok No. 1, Kat 3, Daire 36, Atasehir 34746
İstanbul, Türkiye | +90 (216) 606-6478 | istanbul@liscr.com

TAMER KIRAN'DAN BALIK AVI SEZONU MESAJI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 1 Eylül'de başlayan balık avı sezonu nedeniyle bir mesaj yayımladı.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, yeni başlayan balık avı sezonu nedeniyle yayımladığı mesajda şu sözlere yer verdi: "Yeni bir av sezonunun heyecanı ve umuduyla, balıkçılarımız yeniden denizlere açılıyor.

Balıkçılık, ekonomimize, istihdamımıza ve gıda arzımıza sağladığı katkının yanı sıra, asırlardır denizlerimizle iç içe yaşayan insanlarımızın kültürünü ve

yaşam biçimini yaşatan köklü bir değerdir. Denizlerimizin bereketini koruyarak, sürdürülebilir balıkçılık anlayışıyla nice verimli sezonlara ulaşmak en büyük temennimizdir.

1 Eylül'de başlayacak yeni av sezonunun, ekmeğini denizden kazanan tüm balıkçılarımıza hayırlı olmasını diliyorum. Denizleriniz sakin, ağlarınız dolu, kazancınız bereketli olsun."

2026-2027 BALIKÇILIK GENEL AV SEZONU AÇILIŞI TÖRENLE YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, 31 Ağustos 2026 Pazartesi akşamı Kireçburnu Balıkçı İskelesi'nde düzenlenen 2026-2027 Balıkçılık Genel Av Sezonu Açılış Töreni'ne katıldı.



Törene, İstanbul Vali Yardımcısı Mustafa Kaya, AK Parti İstanbul Milletvekili Adem Yıldırım, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt ve Barış Türkmen, DTO Meclis Üyeleri, Meslek Komite Başkanları ile balıkçılar ve vatandaşlar katıldı.

İMEAK DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt törende bir konuşma yaptı. Recep Düzgüt herkesi sevgi ve saygıyla selamlayarak başladığı konuşmasına şöyle devam etti: "Girne açıklarında meydana gelen ve bir yolcu gemisinin batmasıyla sonuçlanan kaza hepimizi derinden üzdü. Yaşanan elim olayda hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, ailelerine ve yakınlarına başsağlığı diliyorum. Olaydan etkilenen tüm yolculara geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum. Allah, milletimizi her türlü kazadan korusun".

Yeni av sezonunun, 1 Eylül itibarıyla tüm denizlerimizde başladığını, Akdeniz'de ise 15 Eylül'de başlayacağını belirten Recep Düzgüt, "Bugün yalnızca yeni bir sezonun başlangıcını kutlamıyoruz. Binlerce balıkçı ailesi için yeni bir umudun, yeni bir mücadelenin ve yeni bir bereket beklentisinin kapısını açıyoruz" dedi.

Balıkçılık benim için de yalnızca bir sektör değil diyen Recep Düzgüt şunları söyledi:

"Dedem Recep Düzgüt, Rize'de balıkçıydı, onun adını taşıyorum. Babam Salim Düzgüt de denizden ve balıkçılıktan yola çıktı, ben de daha çocuk denilecek yaşlardan itibaren ocağında yetiştim. Denizden kazanılan her lokmanın arkasında emek, sabır ve alın teri olduğunu orada öğrendim. Onun için bugün burada gördüğüm hiçbir yüz bana yabancı değil. Balıkçının sabahını, bekleyişini, denize çıkarken taşıdığı umudu da denizden eli boş döndüğünde yaşadığı hayal kırıklığını da bilirim. Çünkü balıkçılık yalnızca denize açılmak değildir, yılın her döneminde emek, hazırlık ve alın teri ister. Üstelik bu emeğin arkasında büyük bir ekonomi vardır. Balıkçı denize çıktığında liman çalışanından nakliyeciyeye, balık halinden restoranlara kadar pek çok sektör harekete geçer. Bu nedenle balıkçımızın emeğinin karşılığını alması, yalnızca onun değil, herkesin meselesidir".

Önümüzde önemli bir fırsat bulunduğuına dikkat çeken Recep Düzgüt, Türkiye'de



kişi başına balık tüketiminin dünya ortalamasının oldukça altında olduğunu vurguladı. Düzgüt; “Bu farkı bir eksiklik olarak değil, büyütülebilecek bir pazar olarak görmeliyiz. Balığı yılın her döneminde, ülkemizin her köşesinde sofralara ulaştırabilirsek hem balıkçımızın gelirini artırır hem

politikaların geliştirilmesi, sektörümüzün büyümesine ve balıkçımızın emeğinin daha iyi karşılık bulmasına önemli katkı sağlayacaktır” şeklinde konuştu. Deniz Ticaret Odası olarak bir yandan su ürünleri kaynaklarının korunması ve sürdürülebilirliğine ilişkin yeni çıkan mevzuat ve değişiklikleri takip edip,

DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt konuşmasını şöyle noktaladı: “Birazdan, ‘Vira Bismillah’ deyip, demir alarak mavi sulara açılacaksınız.

Hepinizin heyecanı gözlerinizden okunuyor. Deniz Ticaret Odası olarak, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da balıkçılarımızın yanında olmaya, sorunlarının çözümü ve sektörün geleceğinin daha güçlü bir şekilde şekillenmesi için üzerimize düşeni yapmaya devam edeceğiz. Balıkçılarımızın gündemini ve ihtiyaçlarını yakından biliyoruz. Bugün Denizcilik Genel Müdürlüğümüzden gelen bir yazıyla 2026-2027 av sezonunda 16 liman idari sahasındaki demirleme alanlarında su ürünleri avcılığı yapılmasının uygun görüldüğünü tüm üyelerimize bir sirkülerle duyurduk. Balıkçılarımızın işini kolaylaştıracak bu düzenlemenin sektörümüze hayırlı olmasını diliyorum. Tüm balıkçılarımıza kazasız belasız,



de milletimizin daha sağlıklı ve dengeli beslenmesine katkı sağlarız. Burada kamuya da önemli bir görev düştüğünü düşünüyorum. Bakanlığımız, bir yandan kaynaklarımızın sürdürülebilirliğini güvence altına alıp, balıkçımızın önünü açacak düzenlemeleri yaparken, diğer yandan balık tüketiminin artırılması hususunda öncü olmalıdır. Balığın daha fazla tüketilmesini teşvik edecek

gerekli duyuruları yaparken, diğer yandan balıkçılık sektörünün sorunları, çözüm önerileri, gelecek vizyonu ve beklentileri konusunda katkı sağlamaya gayret ettiklerini söyleyen Düzgüt, “Odamız bünyesinde faaliyet gösteren ilgili meslek komitelerimizin karşılaştıkları ve dile getirdikleri sorunları çözmek için devletimizin Bakanlık ve Kurumlarıyla da çalışmalar yürütüyoruz” dedi.

hayırlı, bereketli, bol kazançlı bir sezon olsun. Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına, bahtınız açık, Allah, yar ve yardımcınız olsun”.

Yapılan konuşmaların ardından İstanbul Müftüsü Doç. Dr. Emrullah Tuncel’in yaptığı duanın ardından balıkçılar denize uğurlandı.

MERKEZ VE ŞUBELER 2026 SEÇİM TAKVİMİ*

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın merkez ve şubelerden bir bölümünün Organ Seçimleri Takvimi açıklandı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda organ seçimleri 11 Ekim 2026 Pazar günü gerçekleştirilecek.

İstanbul Tuzla'daki Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsü'nde kurulacak sandıklarda oda üyeleri oylarını kullanacak.

Şubelerin seçim takvimi ise şöyle:

İskenderun Şubesi

1 Ekim 2026 Perşembe

İskenderun TSO Toplantı Salonu

Bodrum Şubesi

3 Ekim 2026 Cumartesi

Şube Hizmet Binası

Aliağa Şubesi

2 Ekim 2026 Cuma

Şube Hizmet Binası

Karadeniz Ereğli Şubesi

1 Ekim 2026 Perşembe

Şube Hizmet Binası

Fethiye Şubesi

3 Ekim 2026 Cumartesi

Fethiye Belediyesi Kültür Merkezi

Marmaris Şubesi

10 Ekim 2026 Cumartesi

Marmaris Sabancı Anadolu Lisesi

Kocaeli Şubesi

1 Ekim 2026 Perşembe

Şube Hizmet Binası

İzmir Şubesi

7 Ekim 2026 Çarşamba

Şube Hizmet Binası

Antalya Şubesi

Seçim Kurulu Onayı Beklenmektedir

***Derginin baskıya girdiği tarihte 1 şubede seçim kurulu onayı bekleniyordu**

İMEAK DTO SEÇİM YETKİ BELGESİ DUYURUSU

İMEAK DTO, Ekim ayında yapılacak Organ Seçimleri'ne istinaden Seçim Yetki Belgesi hakkında bir açıklama yaptı. Açıklama şöyle:

İMEAK DTO Organ Seçimlerinde üyemiz Tüzel Kişi firmalar gerçek kişi temsilcileri için firmanın bağlı olduğu Ticaret Sicili Müdürlüğünden alınacak "Seçim Yetki Belgesi" ile oy kullanılabilecektir.

Gerçek kişilere ait ticari işletmelerde işletmenin sahibi olan tacir, seçmen listesinde yer alıp başka bir belgeye ihtiyaç duymaksızın kimlik kartı ile oy kullanabilecektir.

Gerçek kişilere ait ticari işletmenin ticaret siciline tescil edilmiş ticari temsilcisinin bulunması ve bu kişi adına belge düzenlenmesinin talep edilmesi durumunda bu kişiler için Seçim Yetki Belgesi bağlı olduğu Ticaret Sicili Müdürlüğü tarafından düzenlenecektir.

ÖNEMLİ UYARILAR:

* Adına yetki belgesi düzenlenecek

kişinin sınırsız temsile yetkili olması gerekmektedir.

* Dilekçe, şirketi münferiden temsile yetkili olanlardan birisi veya müşterek yetkililerin tümü tarafından imzalanmalıdır.

* Dilekçedeki imza / imzalar asıl olmalıdır.

"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



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



ANTALYA ŞUBESİ'NDEN SAHİL GÜVENLİK GRUP KOMUTANI'NA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanlığı görevine atanan SG. Yarbay Mustafa Söylemez'i ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, İMEAK DTO Antalya Şubesi Başkan Yardımcısı Başer Topluışık, İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu üyesi İlker Civelek ve İMEAK DTO Antalya Şubesi Müdürü Esra Güner, 11

Ağustos Salı günü Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanlığı görevine atanan SG. Yarbay Mustafa Söylemez'e hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.

Ziyarette Söylemez'e yeni görevinde başarı dileklerini ileten İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, "Denizcilik sektörü olarak Antalya'da tüm kamu kurumlarıyla yakın bir temasımız var. Özellikle Sahil Güvenlik Grup Komutanlığıyla oldukça uyumlu bir iş birliğimiz var. 640 kilometrelik sahil şeridimizi göz önüne aldığımızda bu dayanışmanın önemini anlatmaya gerek yok. Bu iş birliği ve sektörümüze verdiği desteklerden dolayı önceki komutanımız Sayın Tolga Coşkun'a ve tayini çıkan

diğer arkadaşlara teşekkür etmek isterim. Yeni Komutanımız Yarbay Mustafa Söylemez'le de uyumlu çalışmamızın devam edeceğinden eminim. Kendisine yeni görevinde bir kez daha başarılar diliyorum" ifadelerini kullandı.

Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı SG. Yarbay Mustafa Söylemez ise Ahmet Çetin ve İMEAK Deniz Ticaret Odası heyetine teşekkür ederken, sektörün tüm paydaşlarıyla uyumlu bir şekilde çalışarak Antalya'ya ve ülkemize hizmet edeceklerini ifade etti. Görüşme, günün anısına takdim edilen hediye ve hatıra fotoğrafı çekimiyle sona erdi.

(DTO Antalya Şubesi)

KARADENİZ EREĞLİ'DE AĞUSTOS MECLİSİ'NE RECEP DÜZGİT KATILDI

İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Ağustos ayı Olağan Meclis Toplantısı'na İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi Ağustos ayı Olağan Meclis Toplantısı, 13 Ağustos Perşembe günü Şube Meclis Toplantı Salonu'nda yapıldı.

Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu



ile Meclis üyeleri Cihat Yavuz Güler ve Nuri Mert Can katıldı. Toplantı sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi Meclis Başkanı Kamil Ustamehmetoğlu tarafından, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'e anı objesi takdim edildi. Toplantının ardından Recep Düzgüt ve beraberindeki heyet,



Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Arslan Keles'i makamında ziyaret etti. Ziyaret sonrasında Karadeniz Ereğli TSO Toplantı Salonu'nda üyelerimizle bir araya gelinerek sektörün güncel konuları, sorunları ve beklentileri üzerine görüş alışverişinde bulunuldu.

(DTO Karadeniz Ereğli)

GUNES GEMİ EUROPE
MECHANICAL SOLUTION PARTNER

İstanbul'dan Dünyaya Açılan 55 YILLIK TECRÜBE

Güverte Donanımları

Demirleme ve bağlama sistemleri
İrgatlar, vinçler ve davitler
Bakım, onarım ve imalat

Hidrolik Sistemler

Piston, pompa ve hidromotorlar
Vinç, dümen ve rampa sistemleri
Bakım ve revizyon

Makine Ekipmanları

Pompa ve kompresörler
Eşanjör sistemleri

Lazer Kaplama

Yüzey güçlendirme
Aşınma dayanımı artırma
Özel kaplama çözümleri

Robotik Kaynak

Hassas ve hızlı kaynak işlemleri
Endüstriyel onarım çözümleri
Dayanıklı birleşim uygulamaları

Soğutma & İklimlendirme

Chiller ve soğutma sistemleri
İklimlendirme çözümleri
Montaj, bakım ve onarım

Mekanik Çözüm Ortağınız

İçmeler Mahallesi Reis Sokak No:17
Tuzla / İstanbul

0542 827 66 84
info@gunesgemi.com



www.gunesgemi.com
www.gunesgemieurope.nl

Albert Plesmanweg 29 3088GA
Rotterdam / The Netherlands

+31 68 407 1199
info@gunesgemieurope.nl

ALIAĞA YÜK ELLEÇLEMEDE GÜÇLÜ KONUMUNU KORUYOR

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Ağustos Ayı Meclis Toplantısı'nda Aliğa limanlarının 2026 yılının ilk yedi ayında güçlü konumunu korumaya devam ettiğini açıkladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Ağustos Ayı Olağan Meclis Toplantısı, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Meclis Başkanı İsmail Önal başkanlığında, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi. Toplantıya ayrıca Aliğa Bölge Liman Başkanı Günhur Şanlı ile Aliğa Deniz Polis Şube Müdürü Kadir Şenocak katıldı. Toplantıda İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek gündeme ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Şimşek, konuşmasında İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 44'üncü kuruluş yıl dönümüne değindi ve Aliğa denizcilik sektöründeki güncel gelişmeler hakkında bilgi verdi.

“DENİZCİLİĞİMİZİN AMİRAL GEMİSİ 44'ÜNCÜ YILINI KUTLUYOR”

26 Ağustos 1982 tarihinde kurulan ve bugün Türk denizcilik sektörünün en önemli kurumlarından biri haline gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 44'üncü kuruluş yıl dönümünü, ay sonunda düzenlenecek organizasyonla kutlayacaklarını belirten Şimşek, şu ifadeleri kullandı: “Odamız, kuruluşundan bu yana Türk denizciliğinin gelişimine ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Bizler de üyelerimizle birlikte bu köklü yapıyı daha ileriye taşımak ve gelecek nesillere daha güçlü bir Oda bırakmak için aynı sorumluluk ve kararlılıkla çalışmaya devam ediyoruz.

Başta denizciliği Türk milleti için büyük bir ölkü olarak gösteren Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, Odamızın kuruluşunda ve Türk denizciliğinin gelişiminde emeği bulunan tüm büyüklerimizi saygı ve minnetle anıyoruz.”



“ALİAPORT SEKTÖRE GÜÇ KATIYOR”

Konuşmasında Aliğa denizcilik sektöründeki gelişmelere de değinen Şimşek, Aliğa Deniz Yolcu İskelesi'nin (Aliaport) acente botlarının kontrollü, güvenli ve düzenli şekilde hizmet vermesine imkân sağlayarak sektörde önemli bir ihtiyacı karşıladığını belirtti. Aliğa–Midilli hattının faaliyete geçmesiyle ilçenin uluslararası yolcu taşımacılığında da önemli bir hareketlilik yaşandığını ifade etti. Şimşek, “Aliaport, acente botlarının kontrollü, güvenli ve düzenli şekilde hizmet vermesine imkân sağlayarak sektörümüz açısından önemli bir ihtiyacı karşılıyor. Bunun yanı sıra Aliğa–Midilli hattının devreye girmesi, ilçemizin uluslararası yolcu taşımacılığına yeni bir ivme kazandırdı. Nisan ayından bugüne kadar geçen kısa sürede, ilk sezon olmasına rağmen 35 bin yolcuya ulaşılması, beklentilerimizin üzerinde bir performans ortaya koydu. Aliaport'un hem denizcilik sektörümüze hem de Aliğa'nın uluslararası ulaşım ve

turizm potansiyeline sağladığı katkının önümüzdeki dönemde artarak devam edeceğine inanıyoruz” dedi.

ALİAĞA NET TONDA LİDERLİĞİNİ SÜRDÜRÜYOR

Aliğa Limanları, 2026 yılının ilk yedi ayında Türkiye deniz ticaretindeki güçlü konumunu korumaya devam etti. Ocak–Temmuz dönemine ilişkin konteyner ve yük istatistiklerini değerlendiren İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliğa'nın net ton elleçlemede Türkiye'deki liderliğini sürdürdüğünü belirtti.

Şimşek, “2026 yılı Ocak–Temmuz döneminde Aliğa limanlarında elleçlenen net ton miktarı 50 milyon 456 bin 350 ton olarak gerçekleşti. Bu rakam, geçen yılın aynı döneminde 52 milyon 471 bin 906 ton seviyesindeydi. Geçen yılın aynı dönemine göre %3,84 oranında azalış yaşanmasına rağmen Aliğa, Türkiye genelindeki lider konumunu korudu” dedi.

Paylaşılan verilere göre, 2026 yılının ilk yedi ayında toplam groston elleçleme miktarı 65 milyon 318 bin 307 ton olarak gerçekleşti. Geçen yılın aynı dönemine göre %6,13 oranında azalış kaydedilirken Aliğa limanları, toplam groston elleçlemede Türkiye genelinde ikinci sırada yer aldı. Gemi trafiğine ilişkin verilerde ise 2026 yılı Ocak–Temmuz döneminde Aliğa limanlarına 3 bin 479 geminin uğrak yaptığı belirtildi. Geçen yılın aynı döneminde bu sayı 3 bin 636 olarak gerçekleşti. Gemi sayısında geçen yılın aynı dönemine göre yaşanan gerilemeye rağmen Aliğa, Türkiye genelinde ikinci sıradaki yerini korudu. Konteyner trafiğini



de değerlendiren Şimşek, “2026 yılı Ocak–Temmuz döneminde TEU bazında elleçlenen konteyner miktarı 914 bin 131 olarak kaydedildi. Geçen yılın aynı döneminde bu rakam 1 milyon 50 bin 854 TEU olarak gerçekleşti. Geçen yılın aynı dönemine göre konteyner hacminde %13,01 oranında azalış yaşandı. Aliğa limanları, bu rakamlarla Türkiye genelinde beşinci sırada yer aldı” ifadelerini kullandı. Yük hareketlerine ilişkin verilerde, 2026 yılının ilk yedi

ayında Aliğa limanlarında yükleme net ton miktarı 19 milyon 821 bin 671 ton olarak gerçekleşti.

Geçen yılın aynı dönemine göre yüklemde %6,83 oranında azalış kaydedildi. Aynı dönemde boşaltma net ton miktarı ise 30 milyon 634 bin 679 ton olarak gerçekleşti. Boşaltmada geçen yılın aynı dönemine göre %1,81 oranında azalış kaydedildi. Aliğa limanları hem yükleme hem de boşaltma miktarında

Türkiye genelinde ikinci sırada yer alarak ülke deniz ticaretindeki güçlü konumunu sürdürdü.

“30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMIMIZ KUTLU OLSUN”

Şimşek konuşmasının sonunda 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın 104'üncü yıldönümünü kutladı: "Milletimizin bağımsızlık ve özgürlük mücadelesinin en önemli dönüm noktalarından biri olan 30 Ağustos Zaferi'nin 104. yıl dönümünü büyük bir gurur ve coşkuyla kutluyoruz. Başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere, vatanımızın bağımsızlığı uğruna büyük bir inanç ve fedakârlıkla mücadele eden İstiklal Savaşımızın tüm kahramanlarını, aziz şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmet, minnet ve şükranla anıyorum. 30 Ağustos Zafer Bayramımız kutlu olsun."

(DTO Aliğa Şubesi)

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rıhtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
• Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş

BODRUM'DA YAZ BİTMİYOR: DENİZ TURİZMİNDE BİR SEZONUN SONUNA DOĞRU, YENİ BİR ROTA BAŞLIYOR

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 14–18 Ekim tarihlerinde Bodrum'da “denizcilik sezonunun yeni başlangıcı”nı imleyen Bodrum Boat Show hakkında değerlendirmelerde bulundu.



turlarına, charter operasyonlarından özel yatlara kadar deniz üzerinde şekillenen turizm ekonomisi, Bodrum'un marka değerinin en önemli parçalarından biri olmayı sürdürüyor. Ancak Bodrum'un deniz turizmini yalnızca yüksek sezonun kalabalığı üzerinden okumak artık yeterli değil. Bugünün Bodrum'u; marina yatırımları, yatçılık kültürü, tekne üretimi, charter, brokerlık, deniz ekipmanları, su sporları ve deniz yaşamına yönelik yeni tüketici alışkanlıklarıyla çok daha geniş bir ekosisteme dönüşüyor. Bu dönüşüm, sezonun uzaması açısından da önemli bir fırsat yaratıyor.

Ağustos sonrasında Bodrum'un başka bir yüzü ortaya çıkıyor. Hava daha yumuşak, deniz hâlâ sıcak, koylar daha sakin ve şehirdeki tempo biraz daha

tekneleri değerlendirmenin ve gelecek rotaları planlamanın zamanı. İşte tam bu noktada, Bodrum'un denizcilik takvimine yeni ve güçlü bir tarih ekleniyor.

EKİM AYINDA DENİZİN KALBI YENİDEN BODRUM'DA ATACAK

14–18 Ekim 2026 tarihleri arasında düzenlenecek Bodrum Boat Show, Bodrum'un denizle kurduğu ilişkinin yalnızca yaz aylarına ait olmadığını gösteren önemli bir buluşma olarak öne çıkıyor. Bodrum Limanı'nda gerçekleştirilecek organizasyon, 2025'teki ilk edisyonun ardından ikinci kez sektör profesyonellerini, tekne üreticilerini, markaları, distribütörleri, brokerları, charter şirketlerini, marina işletmecilerini, yatırımcıları ve deniz tutkunlarını aynı çatı altında buluşturacak.

Bodrum'da ağustosun son günlerine yaklaşırken denizin rengi değişmiyor. Güneş hâlâ yüksek, koylar hâlâ hareketli, marinadaki tekneler hâlâ günün ilk ışıklarıyla hazırlanmaya başlıyor. Ancak karada ve denizde sezonun ritmi yavaş yavaş başka bir evreye giriyor. Yazın en yoğun günleri geride kalırken Bodrum, klasik anlamda “sezon sonu”na yaklaşıp da deniz turizmi açısından hikâye burada bitmiyor. Tam tersine, Bodrum'un denizle kurduğu ilişkinin en karakteristik dönemlerinden biri başlıyor. Çünkü Bodrum için deniz, yalnızca birkaç aylık bir turizm ürünü değil. Bir yaşam biçimi, bir kültür, bir ekonomi ve giderek büyüyen bir sektör.

BİR YAZDAN FAZLASI

Her yaz olduğu gibi 2026 sezonunda da Bodrum'un koyları, marinaları, plajları ve limanları hareketli bir döneme sahne oldu. Mavi yolculuktan günübirlik tekne



dengeli hale geliyor. Yatçılar içinse bu dönem, yazın yoğun operasyonlarının ardından yeni sezonu düşünmenin,

Bu yönüyle Bodrum Boat Show, aslında bizim için sezonun ardından gelen bir fuardan çok daha fazlasını ifade



**EXPERT
SHIP SERVICE**

**YOU ARE
SAFE WITH US!**

📍 Tuzla - Istanbul

☎ +90 505 590 09 02

✉ info@reinamarine-shipservice.com

reliable
partner!



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



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

HİZMETLERİMİZ

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

ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

f MostDenizcilikTR
t MostDenizcilik
i MostDenizcilik

KARADENİZ'DE TEHLİKELİ SEYİR: TİCARETİN ROTASI ATEŞ ALTINDA

Karadeniz'de ticari gemileri hedef alan saldırılar son haftalarda art arda gerçekleşirken, denizcilik sektöründe güvenlik endişeleri de giderek büyüyor. Temmuz ayının ortasından bu yana farklı noktalarda meydana gelen saldırılarda ticari gemiler hasar gördü, denizciler hayatını kaybetti ve çok sayıda mürettebat yaralandı. Rusya-Ukrayna savaşının deniz ticaretine etkisinin yeniden ağırlaştığı bölgede, özellikle Odesa ve Novorossiysk çevresindeki saldırılar sivil deniz taşımacılığının karşı karşıya olduğu riski gözler önüne serdi. Dosyamızda Karadeniz'deki tehlikeli durumu Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Kaptan Ufuk Teker ve KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak Gönençer Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirdi.



16 Temmuz: ASOMATOS Dron Saldırısına Uğradı

Karadeniz'deki saldırıların dikkat çeken örneklerinden biri 16 Temmuz'da yaşandı. Rusya karasuları içerisinde seyreden Panama bayraklı ASOMATOS isimli ticari gemi, çok sayıda dronun saldırısına uğradı. Saldırıda Endonezya vatandaşı bir mürettebat hayatını kaybetti. Hasar gören gemi seyrine devam ederek 17

Temmuz'da Türk karasularına ulaştı ve İstanbul açıklarında demirledi. Olayla ilgili İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından soruşturma başlatıldı.

19 Temmuz: Golden Leo Saldırısında 9 Denizci Hayatını Kaybetti

19 Temmuz'da ise Odesa açıklarında seyreden Golden Leo isimli kuru yük gemisi Rusya tarafından gerçekleştirildiği

bildirilen füze saldırısının hedefi oldu. Gine-Bissau bayraklı ve Türk şirketiyle bağlantılı olduğu bildirilen gemi, Chornomorsk Limanı'ndan mısır yüküyle ayrıldıktan sonra saldırıya uğradı. Ukrayna makamlarına göre saldırıda 9 mürettebat hayatını kaybetti, 8 kişi kurtarıldı. Ağır hasar gören Golden Leo, saldırıdan yaklaşık bir hafta sonra Odesa açıklarında battı.

22 Temmuz: Türk Bayraklı Reyhan Sarı Vuruldu

Karadeniz'de Türk denizciliğini doğrudan etkileyen en ağır saldırılardan biri 22 Temmuz'da gerçekleşti. Rusya'nın Taman Limanı'ndan Trabzon'a kömür taşıyan Türk bayraklı Reyhan Sarı isimli kuru yük gemisi, Novorossiysk açıklarında İHA saldırısına uğradı. Saldırıda bir Türk denizci hayatını kaybetti, üç mürettebat yaralandı. Hasar gören gemi kendi imkanlarıyla Samsun açıklarına ulaşırken, yaralı denizciler hastaneye sevk edildi.

25 Temmuz: AGN Ragnar Hedef Oldu

25 Temmuz'da Ukrayna'nın Sulina Limanı'ndan ayrılan AGN Ragnar isimli genel kargo gemisi de İHA saldırısına uğradı. İstanbul merkezli AGN Ship Management filosunda bulunan geminin yaşam mahalli ve köprüüstü bölümünde büyük hasar meydana gelirken, saldırının ardından gemide yangın çıktı. Mürettebat tedbir amacıyla gemiyi terk etti ve personelin sağlık durumunun iyi olduğu bildirildi. Ağır hasar gören gemi daha sonra römorkör eşliğinde Türkiye'ye getirildi.

3 Ağustos: Yaşar ve Nadezhda Aynı Akşam Saldırıya Uğradı

Karadeniz'deki saldırılar 3 Ağustos'ta yeniden Türk bağlantılı gemileri hedef aldı. Yaşar ve Nadezhda isimli Türk sahipli iki sivil gemi, Novorossiysk Limanı'ndan ayrıldıktan sonra insansız hava araçlarıyla saldırıya uğradı. Türkiye Dışişleri Bakanlığı, saldırılarda aralarında Türk vatandaşlarının da bulunduğu bir grup personelin yaralandığını açıkladı. Türk sahipli Nadezhda isimli Ro-Ro gemisi, Novorossiysk açıklarında saldırıya uğradığında gemide 13'ü Türk vatandaşı olmak üzere 22 kişilik mürettebat bulunuyordu. Saldırının ardından geminin yaşam mahalli ve baş kısmında hasar meydana gelirken yangın çıktı. Mürettebat Rus deniz unsurları tarafından tahliye edildi. Aynı saldırı dalgasında hedef alınan Yaşar gemisinde de mürettebattan yaralananlar olduğu bildirildi.

21 Ağustos: RMS Team Saldırıya Uğradı

Karadeniz'deki saldırılar Ağustos ayının son haftasında da devam etti. Rusya'nın

Novorossiysk Limanı'na seyreden, Türk şirketine ait RMS Team isimli konteyner gemisi uluslararası sulara dron saldırısının hedefi oldu. Gebze'den aldığı konteyner yüküyle Novorossiysk'e ilerleyen gemide saldırının ardından yangın çıktı. Alevlerin makine dairesinden konteynerlere sıçraması üzerine mürettebatın büyük bölümü tahliye edildi. Bir Gürcistan vatandaşı denizcinin kayıp olduğu bildirildi ve arama çalışmaları başlatıldı.

22 Ağustos: Ural Gemisine Saldırı, 1 Ölü 8 Yaralı

Karadeniz'deki son ağır saldırılardan biri ise 22 Ağustos'ta yaşandı. Kalyoncu Denizcilik'e ait Ural isimli Ro-Ro gemisi, Rusya'nın Karadeniz kıyıları açıklarında saldırıya uğradı. Saldırıda bir denizci hayatını kaybederken, 8 mürettebat yaralandı. Ural'ın, daha önce saldırıya uğrayan başka bir geminin mürettebatına yardım ettikten sonra kendisinin de saldırıya uğradığı bildirildi. Gemi daha sonra Samsun'a doğru seyrini sürdürdü.

26 Ağustos: Star II Gemisine Drone Saldırısı

Karadeniz'de ticari gemileri hedef alan son saldırının, Lider Denizcilik'e ait Star II isimli kuru yük gemisine yönelik olduğu ileri sürüldü. Daha önce Polaris Star adıyla faaliyet gösteren Liberya bayraklı Star II'nin, Karadeniz'de Ukrayna tarafından düzenlendiği öne sürülen insansız hava aracı saldırısının hedefi olduğu iddia edildi. Yaklaşık 152 metre uzunluğunda ve 21 metre genişliğinde olan Türk sahipli geminin saldırı sonucunda büyük hasar aldığı ileri sürüldü.

26 Ağustos: SVS Justice Gemisi Çifte Drone Saldırısına Uğradı

Türk sahipli SVS Justice isimli kuru yük gemisi, Gürcistan'ın Poti Limanı'na seyir halindeyken Ukrayna tarafından düzenlendiği öne sürülen iki ayrı drone saldırısının hedefi oldu. Edinilen bilgilere göre gemiye ilk saldırı gündüz saatlerinde gerçekleşti. Saldırının ardından geri dönme kararı alan SVS Justice, gece saatlerinde ikinci kez

drone saldırısına uğradı. Saldırılarda geminin özellikle kaptan köşkü ve yaşam mahallinin bulunduğu bölümlerde hasar meydana geldiği bildirildi. İlk belirlemelere göre gemide bulunan personelin sağlık durumunun iyi olduğu ve saldırılarda herhangi bir can kaybı yaşanmadığı öğrenildi. 26 Ağustos'ta "Lider Bordo Mavi" adlı Türk işletmeli gemi, Karadeniz'de Tuapse açıklarında vurulmuştu. Bu gemiyi çekmek üzere 27 Ağustos'ta gönderilen "Lider Kocatepe" gemisi de hedef alınmıştı.

SVS Justice'in Gürcistan'ın Poti Limanı'na seyir halindeyken hedef alınması, Karadeniz'deki saldırıların artık yalnızca Rusya veya Ukrayna limanlarına sefer yapan ticari gemilerle sınırlı kalmadığını göstermesi açısından dikkat çekti.

Karadeniz'de Deniz Güvenliği Alarm Veriyor

Yaklaşık bir ay içerisinde art arda yaşanan saldırılar, Karadeniz'de ticari gemilerin savaşın doğrudan etkilerinden uzak kalamadığını bir kez daha ortaya koydu. İHA ve dron saldırılarının yanı sıra füze saldırılarının da ticari gemileri hedef alması, bölgedeki deniz ticaretinin güvenliği açısından ciddi soru işaretleri oluşturuyor. Türk sahipli, Türk işletmeli veya Türk bayraklı gemilerin art arda saldırılara maruz kalması ise Türkiye açısından deniz güvenliği ve ticaret yollarının korunması konusunu yeniden gündemin üst sıralarına taşıyor. Saldırıların farklı tarihlerde ve farklı bölgelerde gerçekleşmesi, Karadeniz'deki ticari deniz trafiğinin karşı karşıya olduğu riskin münferit olayların ötesine geçtiğine işaret ediyor.

CİHAN ERGENÇ: "HİÇBİR TİCARİ FAALİYET, BİR GEMİADAMININ HAYATINDAN DAHA DEĞERLİ DEĞİLDİR"

Karadeniz'de yaşananları artık yalnızca bölgesel bir savaşın güvenlik problemi olarak değerlendirmemek gerekiyor. Çünkü savaşın tarafı olmayan sivil ticaret gemileri ve gemiadamları doğrudan bu çatışma ortamının sonuçlarıyla karşı karşıya kalıyor. Türk Armatörler Birliği olarak yaptığımız



CİHAN ERGENÇ
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ BAŞKANI

çalışmada, 24 Şubat 2022 ile 26 Ağustos 2026 arasındaki dönemde açık kaynaklardan doğrulayabildiğimiz 146 ticari geminin saldırı veya hasar olaylarından etkilendiğini tespit ettik. İsmi belirlenebilen 121 geminin yanı sıra, olaylara karıştığı bilinen ancak ismi tespit edilemeyen 25 gemi daha bulunuyor.

Dolayısıyla bu rakamları nihai bir bilanço olarak değil, mevcut açık kaynak verileri üzerinden oluşturulmuş ve gelişmeler doğrultusunda güncellenmesi gereken dinamik bir çalışma olarak değerlendirmek gerekiyor. Ancak rakamların ötesinde çok daha önemli bir gerçek var. Bu olaylarda 37 kişi hayatını kaybetti, 48 kişi yaralandı. Bunların her biri bir insan, bir aile ve denizcilik camiasının bir mensubu... Benim için meselenin en önemli tarafı da bu. Hiçbir gemiadamı, ekmeğini kazanmak için görevini yaparken bir savaşın hedefi olmamalıdır.

Karadeniz'in Türkiye açısından önemi de tartışılmaz. Türkiye'nin Karadeniz ülkeleriyle yoğun bir deniz ticareti bulunuyor. 2025 yılı verilerine göre Türkiye limanlarından Karadeniz limanlarına 666 gemiyle 3.147 sefer gerçekleştirilmiş ve yaklaşık 15 milyon DWT yük taşınmış durumda. Karadeniz limanlarından Türkiye limanlarına ise 820 gemiyle 4.111 sefer yapılmış ve yaklaşık 28 milyon DWT yük taşınmış. Dolayısıyla

Karadeniz'deki güvenlik problemi sadece armatörün veya geminin problemi değildir. Türkiye'nin dış ticaretini, tedarik zincirlerini, enerji ve gıda güvenliğini ve dolayısıyla ekonominin tamamını ilgilendiren bir meseledir. Üstelik bizim çalışmamızda saldırılardan etkilenen gemilerin yaklaşık %23'ünün Türk sahipli veya Türk kontrollü gemiler olduğu görülüyor. Bu oran Türkiye açısından konunun ne kadar ciddi olduğunu açık biçimde ortaya koyuyor.

Savaşın başlangıcından bugüne baktığımızda, risklerin niteliğinin de değiştiğini görüyoruz. Savaşın ilk dönemlerinde ticaret gemileri daha çok çatışmaların ve limanlara yönelik saldırıların dolaylı sonuçlarından etkilenirken, sonraki dönemde özellikle Ukrayna limanlarına giden ticaret gemileri açısından doğrudan güvenlik riski belirgin biçimde arttı. Bugün ise buna farklı risk unsurları da eklenmiş durumda.

Füze, İHA, SİDA ve mayın tehdidinin yanı sıra bölgedeki askeri ve siyasi gelişmelerin son derece hızlı değişmesi, gemiler açısından dinamik bir risk ortamı oluşturuyor. Bir geminin güvenlik değerlendirmesi artık yalnızca rotasına veya uğrayacağı limana bakılarak yapılamaz. Geminin operasyonu, yükü, limanı, seyir güzergâhı ve bölgedeki güncel gelişmeler birlikte değerlendirilmek zorunda.

Türk Armatörler Birliği olarak bu nedenle meseleyi yalnızca açıklama yapmakla sınırlı görmedik. Öncelikle yaşanan olayları sistematik biçimde kayıt altına almaya başladık. Bugün elimizde 2022-2026 dönemini kapsayan, olayları gemi, tarih, bayrak, sahiplik, saldırı şekli ve sonuçları açısından takip eden kapsamlı bir veri seti bulunuyor. 2026 yılındaki gelişmelerin hızlanması üzerine ilgili kurumlara durumun ciddiyetini aktardık, uluslararası kuruluşlar nezdinde konunun gündeme getirilmesi yönünde çağrılarda bulunduk ve Dışişleri Bakanlığımızdan sektörel istişare toplantısı yapılmasını talep ettik. Aynı zamanda gelişmeleri kamuoyuyla ve üyelerimizle düzenli

biçimde paylaşıyoruz. Üyelerimize yönelik yayımladığımız güvenlik sirkülerinde de yalnızca genel bir "dikkatli olun" uyarısı yapmakla yetinmedik. Sefer öncesi risk değerlendirmesinden personel eğitimine, acil durum hazırlığından istihbarat takibine, sigorta teminatlarının gözden geçirilmesinden alternatif liman ve rota değerlendirmelerine kadar somut tedbirleri ortaya koyduk.

Bugün Karadeniz'e sefer yapan bir şirketin operasyonel yaklaşımının da değişmesi gerekiyor. Her sefer öncesinde güncel bir risk değerlendirmesi yapılmalı ve bu değerlendirme kaptan ile gemi personeliyle paylaşılmalı. NAVTEX, seyir ve kıyı uyarıları, UKMTO bildirimleri, P&I kulüplerinin güvenlik duyuruları, savaş riski sigortacıları, bayrak devleti uyarıları, liman otoriteleri ve güvenilir açık kaynak istihbaratı birlikte takip edilmeli. Özellikle yangın ve hasar kontrolü konusunda personelin hazırlığı büyük önem taşıyor. Son saldırılarda meydana gelen yangınlar dikkate alındığında, yangın talimleri ve acil durum prosedürlerinin gözden geçirilmesi gerekiyor.

Alarm ve toplanma usulleri, ilk yardım, geminin terk edilmesi ve haberleşme disiplini gibi konuların da operasyon öncesinde tekrar değerlendirilmesi gerekiyor. Bununla birlikte, sorumluluğu sadece armatörlere yüklemek doğru değil. Ticaret gemilerinin güvenliğinin sağlanması devletlerin ve uluslararası toplumun da sorumluluğudur. Biz savaşın tarafları arasında nasıl bir askeri strateji uygulanması gerektiğine ilişkin bir değerlendirme yapmıyoruz. Bizim talebimiz çok daha temel ve evrensel bir ilkeye dayanıyor: Ticaret gemileri ve gemiadamları hedef olmamalıdır. Geminin hangi bayrağı taşıdığı, kimin sahibi olduğu veya hangi ülkeye ait bir yük taşıdığı, sivil gemiadamlarının hayatını riske atmayı meşru hale getirmemelidir.

Bu nedenle IMO başta olmak üzere uluslararası kuruluşların konuya daha güçlü şekilde dahil olması gerektiğine inanıyoruz. Ticaret gemilerine yönelik saldırılar münferit olaylar olarak

değerlendirilmemeli; uluslararası deniz ticaretinin güvenliğine yönelik sistematik bir tehdit olarak ele alınmalıdır. Bu konuda diplomatik girişimlerin ve uluslararası koordinasyonun artırılması gerekiyor. Uzun vadede hedefimiz Karadeniz'in yeniden güvenli bir ticaret alanı haline gelmesidir. Bunun için yalnızca saldırı gerçekleşikten sonra tepki veren bir anlayıştan, önleyici bir güvenlik mimarisine geçilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Erken uyarı mekanizmaları, bilgi paylaşımı, risk koordinasyonu ve gerektiğinde arama-kurtarma kapasitesinin güçlendirilmesi bu yapının önemli unsurları olmalıdır.

Türk Armatörler Birliği olarak biz de bu çerçevede yeni tedbirleri ve teknolojik çözümleri yakından inceliyoruz. Örneğin İHA tehdidine karşı gemilerde kullanılabilecek sistemlerin teknik, hukuki ve mevzuat boyutlarının değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Ancak burada son derece hassas bir denge söz konusu. Ticaret gemisinin kendi güvenliğini sağlama ihtiyacı ile geminin silahlı çatışmanın bir parçası haline gelmemesi arasında çok dikkatli bir çizgi çizilmesi gerekiyor.

Armatörler açısından da ekonomik kararlarla güvenlik kararlarının artık birbirinden ayrı düşünülemeyeceği bir döneme girdik. Bir seferin ekonomik olarak yapılabilir olması, mutlaka yapılması gerektiği anlamına gelmez. Risk kabul edilemeyecek seviyeye ulaşmışsa sefer ertelenebilmeli, yük bağlantısı yeniden değerlendirilmeli veya alternatif liman ve rotalar araştırılabilir. Birliğimizin üyelerine yönelik tavsiyelerinin temelinde de bu yaklaşım bulunuyor.

Sonuçta Karadeniz'de yaşananlar bize deniz ticaretinin ne kadar kırılgan ve aynı zamanda ne kadar hayati olduğunu bir kez daha gösteriyor. Deniz ticareti küresel ekonominin damar sistemidir. Bu sistemin güvenliği bozulduğunda yalnızca gemi sahibi veya gemiadamı değil, tedarik zincirleri, dış ticaret ve ekonomik istikrar da zarar görüyor. Biz Türk Armatörler Birliği olarak üyelerimizin güvenliğini ve

Türk deniz ticaretinin sürdürülebilirliğini önceliğimiz olarak görmeye devam edeceğiz. Ancak burada bütün aktörlerin ortak bir sorumluluğu var.

Karadeniz'in çatışmanın değil, ticaretin ve barışın denizi olması gerekiyor. Ve bütün tartışmaların ötesinde bizim yaklaşımımız çok net: Hiçbir ticari faaliyet, bir gemiadamının hayatından daha değerli değildir.

UFUK TEKER: TÜRKİYE, BULUNDUĞU COĞRAFYA İTİBARIYLA STRATEJİK ÖNEMİNİ HER FIRSATTA VURGULADIĞIMIZ BİR ÜLKEDİR

Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşunda Kurtuluş Savaşı ve takiben imzalanan Lozan Antlaşması ile bağımsızlığının ve egemenliğinin uluslararası hukuk nezdindeki temel dayanaklarını oluşturmuş; ardından 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları üzerindeki egemenliğini teyit ederek Karadeniz'in dünya denizlerine açılan kapısının yönetiminde çok önemli bir konuma sahip olmuştur. Montrö Sözleşmesi'nin 90 yıldır tarafsızlık, şeffaflık ve titizlikle uygulanması, Karadeniz'de barış, güvenlik ve istikrarın korunmasına önemli katkı sağlamıştır. Sözleşmenin savaş gemilerinin geçişine getirdiği kurallar ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin deniz gücünün bu denizdeki varlığını sınırlayan hükümleri, Karadeniz'deki güç dengesinin korunmasında önemli bir rol oynamıştır. Ancak içerisinde bulunduğumuz günlerde, bir zamanlar barış ve ticaret denizi olarak gördüğümüz Karadeniz, maalesef sivil denizciler için adeta bir kabus denizi haline gelmiş durumdadır.

Savaşın ilk günlerinde birçok sivil gemi Ukrayna limanlarında sıkışıp kaldı. Bu gemilerin kurtarılması ve ticari hayatın yeniden işler hale gelmesi, uzun süre armatörlerin, işletmecilerin ve sigortacıların en önemli gündem maddelerinden biri oldu. Bugün ise farklı bir tablo ile karşı karşıyayız. Hem Rusya hem de Ukrayna tarafından uygulanan ticari ve ekonomik yaptırımların ve karşılıklı saldırıların etkisiyle liman



KAPTAN UFUK TEKER
TÜRK P&I GENEL MÜDÜRÜ

operasyonları zaman zaman sekteye uğramakta; ticari gemiler, varış limanlarında veya seyir rotaları üzerinde hava ve deniz saldırılarına maruz kalabilmektedir. Ticari aktivite açısından baktığımızda, Karadeniz limanları tahıl, petrol, taze sebze ve meyve başta olmak üzere çok sayıda ürün grubunun dünya pazarlarına taşındığı, son derece stratejik bir bölgedir. Üstelik Karadeniz'in stratejik önemi yalnızca kıyıdaş ülkelerle sınırlı değildir. Bazı Karadeniz limanlarının geniş hinterlandları sayesinde Avrupa'nın doğusu ve Orta Asya'nın Orta Koridoru, Karadeniz üzerinden dünya deniz ticaretine bağlanmaktadır.

Karadeniz'e kıyısı bulunan ülkelerin büyük bölümü için dünya denizlerine açılan en önemli deniz yolu ise Türk Boğazları'dır. Türkiye'nin Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan ile gerçekleştirdiği ticaretin toplam büyüklüğü yaklaşık 80 milyar dolar seviyesindedir. Bu rakam, Karadeniz'in Türkiye'nin dış ticareti açısından ne kadar önemli olduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Karadeniz'in stratejik önemini yalnızca ticaret hacmiyle değerlendirmek de yeterli değildir.

Özellikle Rusya ve Ukrayna'nın dünya tahıl ihracatındaki yüksek payı dikkate alındığında, Karadeniz'in küresel gıda güvenliği açısından da kritik bir merkez olduğu görülmektedir.

Türk denizcilik filosu da doğal olarak çevresindeki coğrafyanın ticaret yapısına ve limanların kapasite ve limanların derinliklerinin müsaade ettiği özellikler uygun şekilde gelişmiştir. Yıllar içerisinde, ağırlıklı olarak 10.000 GRT'nin altında faaliyet gösteren ve Türk Koster Filosu olarak adlandırdığımız önemli bir filo oluşmuştur. Bu filo, personelinden işletme kültürüne, bakım ve tutum anlayışından operasyonel kabiliyetine kadar önemli bir uzmanlık birikimi yaratmıştır. Türk Koster Filosu, ağırlıklı olarak Karadeniz çıkışlı yükleri Akdeniz ve Avrupa'nın kıta limanlarına taşımaktadır. Dolayısıyla Karadeniz'de yaşanan savaşın etkileri, bu filoyu ve bu filonun arkasındaki sigorta ekosistemini doğrudan etkilemektedir. Savaşın ardından, başta Türk Koster filosu olmak üzere, uluslararası tanker filosuna mensup çok sayıda geminin de hedef alındığı olaylarla karşı karşıya kaldık. Burada gemilerin hedef alınması konusunu biraz daha açmak ve zaman içerisinde riskin nasıl değiştiğine bakmak gerekiyor.

Savaşın ilk günlerinde, özellikle Ukrayna limanlarında sıkışan gemiler, hem armatörlerin hem de sigortacıların ana gündem maddesi haline geldi. Bu süreçler oldukça maliyetli olsa da takip eden dönemde, gemi sahipleri, işletmeciler ve sigortacılar arasında yürütülen müzakereler sonucunda, limanlarda sıkışan gemilerin önemli bir bölümü için çözüm üretildi. Bunun ardından, Türkiye Cumhuriyeti'nin diplomatik girişimleriyle Tahıl Koridoru olarak adlandırılan önemli bir inisiyatif hayata geçirildi. Bu girişim sona erdikten sonra dahi, adı konulmuş veya konulmamış farklı mekanizmalarla Ukrayna ve Rusya limanlarına yönelik ticari seferlerin devam ettiğini gözlemledik. Ancak 2026 yılının Temmuz ayı itibarıyla hızlanan saldırılar, ticari denizcilik açısından yeni ve çok daha tehlikeli bir dönemin başladığını gösterdi. Ticari gemiler artık yalnızca limanlarda sıkışıp kalma riskiyle değil; seyir sırasında drone, füze, insansız deniz aracı ve diğer savaş unsurlarının doğrudan hedefi olma riskiyle de karşı karşıya. Bu saldırılar

yalnızca gemilerde maddi hasara yol açmadı. Aynı zamanda sivil denizcilerin hayatını kaybetmesine ve yüzlerce denizcinin yaralanmasına neden oldu.

Burada artık yalnızca gemilerden veya yüklerden bahsetmiyoruz. Her saldırının merkezinde, evinden ve ailesinden binlerce kilometre uzakta, denizin ortasında görev yapan bir denizci var. Deniz ticaretinin en büyük güvencelerinden biri Gövde ve Makine ile P&I sigortalarıdır. Bu sigortalar olmadan ticari bir geminin sefer yapması, günümüz deniz ticaret sisteminde neredeyse düşünülemez hale gelmiştir. Ancak bu sigortaların ortak özelliklerinden biri, savaş risklerinin genel olarak teminat dışında bırakılmasıdır. Bu nedenle, Londra merkezli Joint War Committee tarafından yüksek riskli olarak değerlendirilen bölgelere sefer yapacak armatör ve işletmecilerin, bölgeye giriş yapmadan önce savaş risklerini de teminat altına alacak şekilde sigortacılarıyla mutabakat sağlamaları gerekir. Aksi halde mevcut poliçenin sağladığı standart teminatın bu riskleri karşılaması söz konusu değildir. Riskin arttığı bölgelerde savaş riski primleri; geminin değeri, tipi, bayrağı, yükü, rotası, gidilecek liman, bölgedeki saldırı yoğunluğu ve geçmiş hasarlar gibi çok sayıda parametre dikkate alınarak belirlenmektedir.

Sigorta fiyatlamasının temelinde iki ana unsur vardır: Riskin gerçekleşme ihtimali, yani frekans ve gerçekleşmesi halinde ortaya çıkabilecek zararın büyüklüğü, yani hasarın şiddeti. Karadeniz bugün bu iki parametrenin de aynı anda yükseldiği bölgelerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Uluslararası piyasalarda halen teminat bulunuyor olması önemli bir güvence olmakla birlikte, artan savaş riski primleri artık ticari faaliyetlerin ekonomik sürdürülebilirliğini ciddi şekilde zorlamaktadır. Son birkaç yıl içerisinde sivil denizciler, artık klasik deniz rizikolarını neredeyse özler hale geldi. Eskiden ana gündemimiz geminin makine arızası, karaya oturması, çatışması, yük hasarı veya çevre kirliliği gibi klasik denizcilik riskleriydi. Bugün



NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ise hepimizin ana işi, bölgedeki politik gelişmeleri takip etmek, hangi limanın güvenli olduğunu değerlendirmek, hangi rotanın kullanılabileceğini analiz etmek ve geminin taşıdığı yükün herhangi bir yaptırım veya ambargo riski yaratıp yaratmadığını anlamaya çalışmak haline geldi. Bir şekilde bölgeye sefer yapılabildiğinde ise bu kez ambargo ve yaptırım riskleri masanın üzerine geliyor. Yani denizci, artık yalnızca denizi değil; savaşın kendisini de takip etmek zorunda. Oysa biz denizciler denizi severiz. Denizin insanları birbirinden ayırmasını değil, birbirine bağlamasını isteriz. Karadeniz'in yeniden ticaretin, iş birliğinin ve barışın denizi olduğu günleri özlemle bekliyoruz. Çünkü Karadeniz'in ihtiyacı daha fazla savaş gemisi değil; daha fazla ticaret gemisi, daha fazla ticaret ve daha fazla barıştır. Ve inanıyorum ki Türkiye, geçmişte olduğu gibi bugün de diplomasisi, denizciliği ve Montrö Sözleşmesi'nin sağladığı dengeli yaklaşımıyla Karadeniz'in yeniden bir barış ve ticaret denizi haline gelmesine katkı sağlayabilecek en önemli ülkelerden biridir.

NESLİHAN TORLAK GÖNENÇER: **KARADENİZ'DE TİCARİ GEMİLERİN** **GÜVENLİĞİ VE TÜRK DENİZCİLİK** **SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ**

Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Karadeniz'de yarattığı güvenlik riskleri, son dönemde ticari gemilere yönelik artan saldırılarla

birlikte deniz ticaretinin sürdürülebilirliği açısından ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Saldırıların yalnızca gemileri ve taşınan yükleri değil, doğrudan denizcilerin can güvenliğini de tehdit etmesi, konuyu armatörlerin karşı karşıya olduğu ticari bir risk olmaktan çıkarak ulusal ve uluslararası ölçekte ele alınması gereken bir mesele haline getirmiştir.

Karadeniz ticaretinin önemli taşıyıcılarından olan kosterler ve Türk koster filosu bu süreçten doğrudan etkilenmektedir. Ticari faaliyetlerin tamamen durdurulmasının Türkiye açısından ekonomik ve stratejik sonuçlar doğuracağı değerlendirilirken, hiçbir ticari faaliyetin insan hayatının önüne geçirilemeyeceği konusunda ortak bir yaklaşım ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle temel hedef, ticareti tamamen durdurmak ya da güvenlik risklerini göze alarak sürdürmek yerine, güvenli ve kontrollü bir deniz trafiğinin oluşturulması olmalıdır.

Bu çerçevede hukuki ve sigortalı mekanizmaların güçlendirilmesi önem taşımaktadır. Ticari gemilere yönelik saldırıların ve ortaya çıkan can ve mal kayıplarının sistematik biçimde belgelenmesi, her olay için güçlü hukuki dosyalar oluşturulması ve gemilerin P&I, gövde-makine ve savaş sigortası teminatlarının sefer öncesinde dikkatle değerlendirilmesi gerekmektedir. Yaşanan olayların ortak bir veri sistemi içerisinde kayıt altına alınması, hem hukuki süreçlerin hem de sektörün gelecekteki risk analizlerinin sağlıklı biçimde yürütülmesine katkı sağlayacaktır.

Savaş riski altında çalışan gemi insanların konumu ise özel önem taşımaktadır. Güvenlik yaklaşımı, ticari faaliyet ile insan hayatı arasında bir tercih yapmaktan ziyade, her koşulda insan hayatını önceleyen bir çalışma düzeninin oluşturulmasına dayanmalıdır. Karadeniz'deki mevcut koşulların tek tek armatörlerin çözebileceği sınırları aşması, devlet ve sektör arasındaki koordinasyonu zorunlu kılmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı, Dışişleri ve Ticaret Bakanlıklarının koordineli biçimde hareket

etmesi; konunun Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Birleşmiş Milletler ve diğer uluslararası platformlarda sürekli gündemde tutulması önemlidir. Bunun yanında denizcilik idaresi ile iletişimde kalınarak, İMEAK Deniz Ticaret Odası, KOSDER, Türk Armatörler Birliği ve diğer sektör kuruluşlarının ortak bir strateji çerçevesinde hareket etmesi, sektörün taleplerinin daha güçlü biçimde ortaya konulmasını sağlayacaktır.

Güvenlik sorunlarının ekonomik boyutu da göz ardı edilmemelidir. Savaş riski nedeniyle seferlerin azalması, buna karşılık stratejik yüklerin ve tahıl gibi temel hayati hammaddelerin taşınmaya devam etmesi gerekliliği navlun piyasasında ciddi bir baskı oluşturmaktadır. Navlunların işletme maliyetlerini dahi karşılayamayacak seviyelere gerilemesi, Türk koster filosunun sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir. Filonun uzun süre devre dışı kalması ise yalnızca denizcilik şirketlerini değil, Türkiye'nin ithalat ve ihracatını, enerji ve hammadde tedarikini, tarım ve hayvancılık sektörlerini ve genel lojistik zincirini etkileyebilecek sonuçlar doğurabilir.

Türk koster filosu, yalnızca bugünün ticaretini taşıyan bir kapasite değil; Karadeniz'in ve bölge ülkelerinin savaş sonrasındaki ekonomik toparlanmasında üstleneceği rol bakımından da stratejik bir değerdir. Savaşın sona ermesiyle birlikte yeniden yapılanma faaliyetlerinin, hammadde ihtiyacının ve bölgesel ticaret hacminin hızla artması beklenmektedir. Bu yükleri taşıyacak filoya o gün ihtiyaç duyulacaktır.

Bu nedenle savaş sona erene kadar Türk koster filosunun gemi, işletme gücü ve yetişmiş deniz insanı bakımından kayıp vermeden korunması millî ve stratejik bir zorunluluktur. Ticareti canlı tutabilmenin ve filomuzu koruyabilmenin yolu ise insan hayatını merkeze alan, risk değerlendirmeleriyle desteklenen ve taraflarca güvence altına alınan güvenli seyir koridorlarının gecikmeksizin oluşturulmasından geçmektedir. Bugün filomuzu koruyamazsak, yarın büyüyecek

ticaretten pay alma imkânımızı da kaybederiz. Bu nedenle Türk koster filosunun korunmasına yönelik ekonomik tedbirlerin değerlendirilmesi, navlun piyasasının sürdürülebilirliğini destekleyecek mekanizmaların oluşturulması ve krizin uzaması halinde güvenli laid-up alanları ile finansal destek modellerinin önceden hazırlanması önem taşımaktadır. Buradaki amaç yalnızca mevcut seferleri sürdürebilmek değil, Türk denizcilik filosunun kriz sonrasında da güçlü biçimde ayakta kalmasını sağlamaktır.

Sonuç olarak Karadeniz'de yaşanan gelişmeler, insan hayatı, deniz güvenliği, hukuk, sigorta, ticaret ve Türkiye'nin ekonomik güvenliğini aynı anda ilgilendiren çok boyutlu bir kriz niteliğindedir. Öncelik, denizcilerin can güvenliğinin sağlanması ve farklı yük gruplarını kapsayan güvenli ve kontrollü deniz koridorlarının oluşturulması olmalıdır. Bunun yanında Türk bayraklı ve Türk işletmesindeki gemilere yönelik saldırılar karşısında daha etkili uluslararası girişimlerde bulunulmalı, yaşanan kayıplar sistematik biçimde belgelenmeli ve sektör ile kamu kurumları arasında sürekli çalışan bir koordinasyon mekanizması kurulması için tüm sektörel paydaşlarla iş birliği içinde olunmalıdır.

Deniz ticareti küresel lojistik zincirinin temel unsurlarından biridir; ancak bu ticaretin sürdürülebilmesinin ön koşulu, denizde görev yapan insanların güvenliğidir. Dolayısıyla çözüm, ticareti ne pahasına olursa olsun sürdürmek veya tamamen durdurmak arasında bir seçim yapmak değil; insan hayatını koruyan, stratejik yüklerin güvenli biçimde taşınmasını sağlayan ve Türk denizcilik sektörünün sürdürülebilirliğini güvence altına alan bir sistem oluşturmaktır.

KOSDER'in vizyonu doğrultusunda bu hedefe ulaşılabilmesi için, sektörün tüm paydaşları ile devlet kurumlarının ortak hareket etmesi ve gecikmeksizin kapsamlı bir acil eylem planı oluşturulması gerekmektedir.



our route is yours

#yönümüzsizsiniz





YOUR TRUSTED PARTNER



SEA LEGEND, KUZEY DENİZ ROTASI'NDA İLK HAFTALIK KONTEYNER HATTINI AÇTI

Çinli Sea Legend Line, Arktik üzerinden Çin-Kuzey Avrupa arasında düzenli konteyner taşımacılığına başladı. Süveyş'e alternatif olarak görülen rota, transit süreyi 20 güne indiriyor ancak buz koşulları ve çevresel tartışmalar gündemde.



Çinli nakliye şirketi Sea Legend Line, Rusya'nın Kuzey Deniz Rotası (NSR) üzerinden Çin ile Kuzey Avrupa arasında düzenli konteyner taşımacılığına resmen başladı. Şirketin "China-Europe Arctic Express (CAX)" adıyla duyurduğu hat, 15 Ağustos 2026'da Dubai Tower Gemisi'nin Zhoushan Limanı'ndan yükleme yaparak yola çıkmasıyla fiilen devreye girdi. Böylece Arktik Bölgesi'ni kullanan ilk haftalık konteyner hizmetlerinden biri hayata geçmiş oldu. Sea Legend Line, Eylül 2025'te gerçekleştirdiği deneme seferiyle uluslararası denizcilik sektörünün dikkatini çekmişti. Şirket, söz konusu seferin Çin ile Kuzey Avrupa arasındaki en hızlı taşımacılık rekorlarından birini oluşturduğunu açıklamıştı. Bu yıl ise deneme

aşamasından düzenli ticari hatlara geçiş sağlandı.

2026 SEZONU İÇİN İZİNLER TAMAMLANDI

Rusya'nın nükleer enerji şirketi Rosatom, Kuzey Deniz Rotasının 2026 sezonu için gerekli izin süreçlerinin tamamlandığını ve sezonun kasım ayına kadar süreceğini duyurdu. Rosatom, rotayı 28 ayrı bölüme ayırarak gemilerin geçişlerini izin sistemi üzerinden takip ediyor; gerektiğinde Rus buz kırıcıları ticari gemilere eşlik ediyor.

Financial Times verilerine göre, 2025 yılında konteyner gemileri Kuzey Deniz Rotası'nda 23 sefer gerçekleştirdi. Bu sayı 2024'te 15'ti. Ancak önceki seferlerin çoğu tek seferlik veya gösteri niteliğindedi. Sea Legend'in yeni hattı ise düzenli haftalık modelle fark yaratıyor.

BUZLARIN AZALMASI ROTAYI ERİŞİLEBİLİR HALE GETİRİYOR

Southampton Üniversitesi araştırmacılarının verilerine göre 2024–2025 kışında Arktik'te maksimum deniz buzı seviyesi %5,8 azaldı. Bu, ölçümlerin başladığı tarihten bu yana en büyük gerileme olarak kayda geçti. 2026'da sınırlı bir toparlanma yaşansa da seviye hâlâ kayıtlardaki en düşük ikinci düzeyde bulunuyor.

Sea Legend Line'in 2026 sezonundaki operasyonlarında kullanacağı gemilerden biri "Dubai Tower". 23.338 DWT taşıma kapasitesine ve 1.740 TEU konteyner kapasitesine sahip gemi, 15 Ağustos'ta Kuzey Deniz Rotası üzerinden Avrupa'ya doğru hareket etti. Yaklaşık 20 gün içinde İngiltere'nin Felixstowe Limanı'na



ulaşması bekleniyor. Şirket, 3 Ekim'e kadar toplam sekiz sabit sefer planlıyor; son varış ise 24 Ekim'de yapılacak. İlk uğraklar Felixstowe dışında Rotterdam, Wilhelmshaven ve Gdynia limanlarını da kapsıyor.

SEA LEGEND FİLOSUNDA YEDİ GEMİ LİSANS ALDI

Şirketin 2025 yılında Kuzey Deniz Rotası üzerinden İstanbul Köprüsü adlı gemiyi geçirdiği belirtiliyor. 66.781 DWT taşıma kapasitesine sahip geminin 2026 sezonunda rota için lisans verilen gemiler arasında bulunduğu aktarılıyor. Sea Legend Line'in bu sezon Kuzey Deniz Rotası operasyonları için toplam yedi gemiye lisans aldığı bildiriliyor.

Şirketin toplam filosu ise 17 gemiden oluşuyor. Sea Legend, Arktik rotanın yanı sıra Süveyş Kanalı üzerinden geleneksel Avrupa hatlarında ve Orta Doğu ile Afrika güzergâhlarında da faaliyet gösteriyor. Sea Legend Line, 2026 sezonunda Kuzey Deniz Rotasını kullanan tek Çinli şirket değil.

Çinli Yangpu Newnew Shipping'in de rota üzerindeki faaliyetlerini sürdürmesi bekleniyor. Ayrıca Çin Gemi Sahipleri Birliği, bu sezon kuru yük gemilerinin Murmansk ve Arkhangelsk limanlarına uğrayacağını açıkladı.

ÇEVRE TARTIŞMALARI SÜRÜYOR

Norveç merkezli Bellona Vakfı, Sea Legend'in ağır yakıt yağı kullanımı ve gemilerin yaşına dikkat çekerek Arktik ekosistemin kırılganlığına vurgu yaptı. Çevre kuruluşları, rotanın ticari kullanımındaki artışın ekolojik riskleri büyüttüğünü savunuyor. Buna karşılık, bazı şirketler daha düşük emisyonlu yakıtlar ve yeni nesil gemi teknolojileriyle rotayı "yeşil Arktik taşımacılığı" vizyonuna dönüştürmeyi hedefliyor. Bu tartışmaların ortasında Güney Kore de Kuzey Deniz Rotası'na yönelik planlarını hızlandırıyor. PanStar tarafından gerçekleştirilecek ilk deneme seferi bu ayın sonunda başlatılacak. Seul yönetimi, operasyonların uluslararası düzenlemelere uygun yürütüleceğini ve Güney Kore hizmetinin Çin merkezli operasyonlara kıyasla daha sürdürülebilir bir alternatif oluşturabileceğini belirtiyor.

Çin ve Güney Kore'nin planları, Kuzey Deniz Rotası'nın tek seferlik denemelerin ötesine geçerek Asya ile Avrupa arasındaki ticari taşımacılıkta alternatif bir güzergâha dönüşme ihtimalini güçlendiriyor. Ancak buz koşulları, çevresel etkiler, Rusya'nın rota üzerindeki kontrolü ve Arktik bölgesindeki jeopolitik gelişmeler hattın gelecekteki ticari başarısında belirleyici olmaya devam edecek.

STRATEJİK BİR DÖNÜM NOKTASI

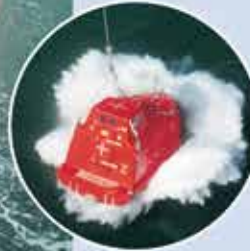
Kuzey Deniz Rotasının düzenli ticari kullanıma açılması, küresel deniz taşımacılığında "stratejik bir dönüm noktası" olarak değerlendiriliyor. Süveyş Kanalı'na bağımlılığın azalması, özellikle jeopolitik krizler ve güvenlik riskleri karşısında şirketlere alternatif bir güzergâh sunuyor. Bu durum, Asya ile Avrupa arasındaki tedarik zincirlerinde çeşitliliği artırarak lojistik planlamalara yeni bir esneklik kazandırıyor. Ancak uzmanlar, rotanın "tam anlamıyla sürdürülebilir bir ticari hat" haline gelmesi için altyapı yatırımlarının ve uluslararası işbirliğinin kritik olduğunu vurguluyor. Rusya'nın buz kırıcı desteği ve izin sistemi, şimdilik operasyonların güvenliğini sağlasa da, uzun vadede çok uluslu düzenlemeler ve çevresel standartların devreye girmesi gerektiği belirtiliyor.

Sonuç olarak, Sea Legend Line'in başlattığı haftalık hat, Kuzey Deniz Rotası'nın artık yalnızca deneme seferleriyle sınırlı olmadığını gösteriyor. Çin ve Güney Kore'nin eş zamanlı girişimleri, Arktik'in küresel ticarete "tamamlayıcı bir arter" haline gelme ihtimalini güçlendiriyor. Ancak buz koşulları, çevresel riskler ve jeopolitik dengeler, bu hattın geleceğini belirleyecek en kritik faktörler olmaya devam edecek.

FREEFALL LIFEBOATS



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

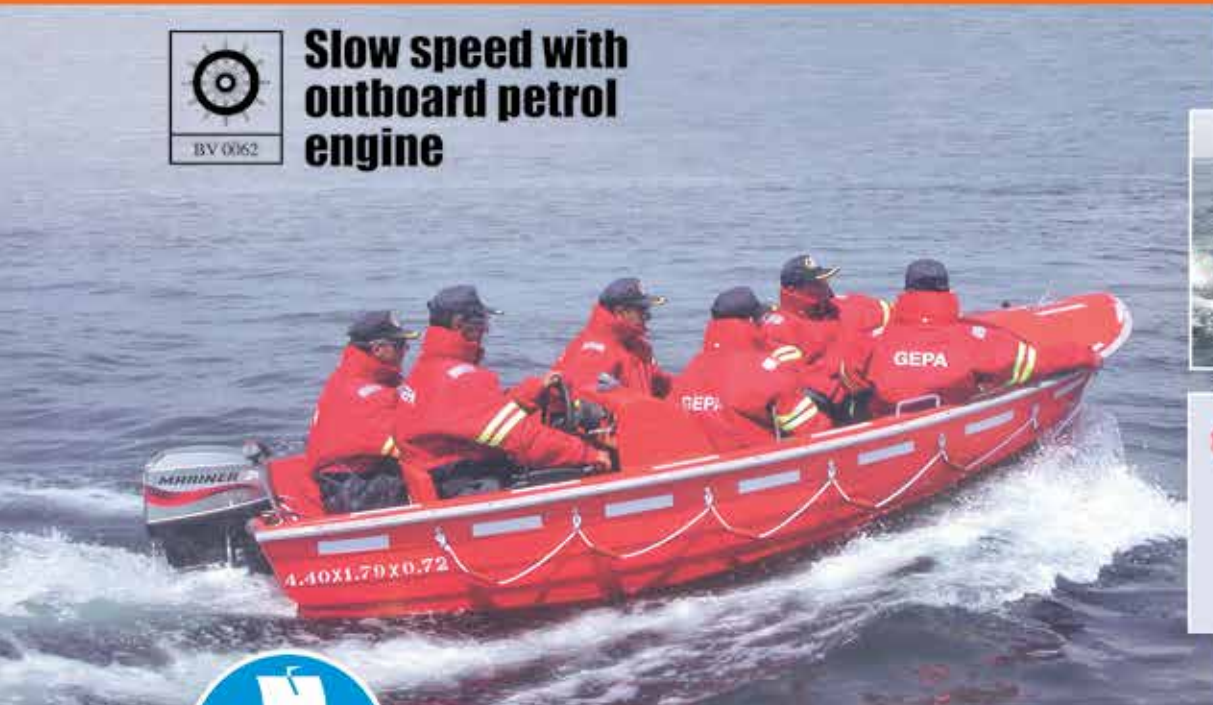


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



ABS

TECHNOLOGY TRENDS

MAKING INNOVATION WORK

Explore how the latest advancements in technology are reshaping how assets are designed, built and operated.

Download your copy today at www.eagle.org/techtrends26.



VİRA BİSMİLLAH! DENİZ YENİDEN BEREKETLENİYOR...

Denizlerde 4,5 aylık av yasağının sona ermesiyle birlikte Türkiye genelinde balıkçılar, 2026-2027 Balıkçılık Av Sezonu için “Vira Bismillah” diyerek denize açıldı. İstanbul’dan Sinop’a, İzmir’den Muğla’ya kadar birçok kentte düzenlenen törenlerle yeni sezonun startı verilirken, ilk avlardan gelen palamut ve mezgit sezon için umut verdi.



2026-2027 Balıkçılık Genel Av Sezonu’nun İstanbul’daki açılış töreni, 31 Ağustos 2026 Pazartesi akşamı Kireçburnu Balıkçı İskelesi’nde gerçekleştirildi. Törene, İstanbul Vali Yardımcısı Mustafa Kaya, AK Parti İstanbul Milletvekili Adem Yıldırım, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Barış Dillioğlu, İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt ve Barış Türkmen ile Oda Meclis Üyeleri,

Meslek Komite Başkanları, balıkçılar ve vatandaşlar katıldı. İstanbul’da 1 Eylül itibarıyla başlayan yeni sezon öncesinde 14 bini aşkın balıkçı ve 57 balıkçı barınağının bulunduğu belirtildi. Türkiye’nin farklı kıyılarında aynı heyecanla başlayan 2026-2027 balıkçılık av sezonunda özellikle palamutun öne çıkması bekleniyor. Balıkçılar ilerleyen haftalarda hamsi, istavrit, lüfer ve diğer türlerde de av miktarının artmasını umut ediyor.

Yeni sezonun ortak dileği ise aynı: “Vira Bismillah, rastgele... Ağlarınız dolu, deniziniz sakin olsun”...

Biz de Deniz Ticareti Dergisi olarak yeni av sezonunun başlaması vesilesiyle denizlerdeki son durumu Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Sarı ile İMEAK DTO 01 No’lu Balıkçılık Komitesi Başkanı Murat Kul’a sorduk.



PROF. DR. MUSTAFA SARI
İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK
FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ

PROF. DR. MUSTAFA SARI: BALIKÇI **ARKADAŞ RASTGELE...**

2000'li yılların başında uluslararası bir toplantıya giderken balıkçılar için bastırdığımız bir afişi de örnek olarak götürmüştüm. Afişin başlığı, "Balıkçı Arkadaş Rastgele" idi. Afişi uzun uzun inceleyen Bulgaristan'dan gelen bir bilim insanı "Sen Türk değil misin, neden afişin başlığı Bulgarca?" diye sorunca şaşırdım. Sonra da tane tane kendilerinin de balığa çıkanlara böyle söylediğini, bu kelimelerin Bulgarca olduğunu anlattı. Uzun yıllar Osmanlı yönetiminde kalmış bir bölgede bu cümlelerin kullanılıyor olması anlaşılır bir durum. Ama cümlelerin hiç değişmeden balıkçılıkta halen kullanılması ilginçti.

Asırlara ve başka ülkelerin kültürlerine de yerleşmiş bu güzel cümle yeni avcılık sezonu açılırken hepimizin temennisi. En sonda söyleyeceğimizi en başta ifade edelim: Umarız balıkçı bol para kazanırken tüketici ucuz ve bol balık yer, balık stokları zarar görmez, denizler kirlenmez, müsilağ gibi ekolojik felaketler son bulur, yani tam anlamıyla sürdürülebilir bir balıkçılık yapılır. Ancak hem dünyada hem ülkemizde balıkçılık yönetiminde temenniler ile gerçekler ne yazık ki uyumlu değil. Zira bir araştırmaya göre son beş yılda balıkçı teknelerinin

sayısı stabil kalsa da etkili balık avlama gücü %72 artarken, son 30 yılda toplam avcılık 90 milyon ton civarında sabitlenmiştir. Bu rakamları tersten okursak balıkçı, avını artırmak için sürekli teknesine yatırım yapmasına rağmen avladığı balık artmamakta, oransal olarak geliri azalmaktadır. Teknelerde aşırı sermaye birikmesi oluşurken, balıkçının yatırıma kıyasla borcu sürekli çoğalmaktadır. Geçen av sezonunda on binlerce kasa balık satan ama ancak masraflarını çıkarabilen, yani kayda değer kar etmeyen balıkçı sayısı az değildir. Yani balıkçının işi pek rast gitmemektedir. İyi de sorun ne? Neden bütün dünyada ve bizde balık avcılığında benzer trendler izleniyor?

Sorun aslında çok basit. Bilançonun gelir ve gider haneleri uyumsuz. Doğayı iyileştirecek faaliyetler azalırken, tahrip edecek uygulamalar artıyor. İklim değişiyor ve denizler ısınıyor. İklim değişimi istilacı türlerin yayılımını kolaylaştırırken, balık davranışlarını etkileyerek doğal dağılım alanlarının farklılaşmasına neden oluyor. Diğer taraftan nüfus artıyor ve dünya nüfusunun yaklaşık yarısı deniz kıyılarındaki 200 km genişliğindeki bir bantta yerleşmiş durumda. Bu yoğun nüfusun bütün atıkları çoğu zaman tam arıtılmadan denize boca ediliyor, yani denizler yoğun kirlilik baskısı altında.

Gelişen teknoloji balığı bulmayı, avlamayı, işlemeyi ve değerlendirmeyi kolaylaştırdı. Günümüzde artık balıkçı 10 mil uzaktaki balık sürüsünün büyüklüğünü, türünü ve hatta sürüyü oluşturan balıkların ortalama boylarını çok küçük sapmalarla görebiliyor. Balıkların kaçacak yeri kalmadı. Balıkçı balık bulma ve avlamaya yönelik teknolojiyi kullanmada sınır tanımazken balıkçılık yönetimi aynı kıvraklıkta ve hızda bu teknolojiyi yönetime adapte edemiyor. Balıkçı teknelerini takip etmeyi amaçlayan izleme sistemleri (Bizdeki adı BAGİS) ne yazık ki halen ciddi boşluklara ve açıklara sahip. Yani balıkçı çeşitli teknolojik yollarla bu sistemi bypass edebiliyor. Veya anlık ve veriye dayalı yönetim sistemleri etkin

olarak kullanılamıyor. Bu durum küresel ölçekte balık avcılığının gerilemesinin ana nedenleri olarak sayılabilir. Global gidişatin dışında bize özgü bazı durumlar kronikleşmiş vaziyette. Örneğin FAO verilerine göre küresel ölçekte endüstriyel balıkçının toplam içindeki payı %4, küçük ölçekli balıkçı sayısının oranı ise %96'dır. Dünyada avlanan balığın %58'ini küçük ölçekli balıkçı, %42'ni endüstriyel balıkçı avlamaktadır. Sayılar çok farklı olsa da avcılık miktarları aşağı yukarı birbirine benzerdir. Bizde durum oldukça farklı. Toplam balıkçı gemilerinin %91,5'ini oluşturan küçük ölçekli balıkçıların avcılık içindeki payları sadece %10, balıkçı gemilerinin %8,5'ini oluşturan endüstriyel balıkçıların payı ise %90'dır. Yani sayıca ezici çoğunluktaki balıkçının, karaya çıkarılan balıktaki payı yok denecek kadar azdır. Bu durum örgütlenmeden pazara hatta tüm piyasaya etki eden bir tekelleşmeye neden olmaktadır.

Bize özgü başka bir durum, 8.333 km kıyı şeridi ve birisi iç deniz olmak üzere dört farklı denize kıyımız olmasına rağmen avcılığımızın büyük kısmı tek bir denize bağlıdır. Zira deniz balıkları avcılığında Karadeniz'in payı %74, Marmara ve Ege'nin %11 ve koskoca Akdeniz'in %4'tür. Diğer bir ifadeyle avladığımız her 4 balıktan 3'ü Karadeniz'den gelmektedir. Marmara'da avladığımız lüferden palamuda bütün göç balıklarının da Karadeniz'de ürediklerini unutmayalım. Avlanan balıkların %75'i insan tüketimi, %25'i balık unu-yacı üretiminde kullanılmaktadır. Balık unu-yacı giden balıkların tamamına yakını Karadeniz'den avlanmakta olup, oranı %33'tür. Diğer bir ifadeyle Karadeniz'den avlanan her 3 balıktan 1'i balık unu-yacı fabrikalarına gitmektedir. Daha da üzücü olanı ise toplam avcılığımızın yaklaşık %90'ı hamsi, istavrit, çaça ve sardalye olmak üzere dört pelajik türden oluşmaktadır. Bu türlerin stoklarında meydana gelen en küçük dalgalanma balıkçılık sektöründe büyük şoklara neden olabilmektedir.

Denizler kirlenip ısınırken, avcılık teknolojisi ve etkili av gücü bu denli artmışken balıkçılık yönetimi yaklaşımı



aynı kalabilir mi? Tabi ki kalmadı. Bütün gelişmiş ülkeler sadece ekonomik değeri yüksek türleri esas alan yaklaşımı terk ederek ekosistemin tamamının sağlıklı işleyişini dikkate alan yaklaşımlar benimsedi. Ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçen ülkelerde av filolarının karlılığı artarken denizlerdeki biyolojik çeşitlilik yeniden toparlanmaya başladı. Balıkçıdan bilim insanına herkesin dilindeki sürdürülebilir balıkçılık söylemi ne yazık ki bizde gerçekleşemedi. Çünkü balıkçılık yönetim sistemimiz temeli 1930'lu yıllarda atılan tür esaslı olarak devam ediyor. Bakanlar, genel müdürler, iktidarlar değişse ve dünyada ortaya çıkan her yeni uygulama dikkatle takip edilse de yamalı bohçaya dönen balıkçılık yönetim sistemimizin ruhu ne yazık ki hep aynı kaldı.

Avcılığımızın ana omurgasını oluşturan göç balıklarının yönetiminde hayati öneme sahip Türk Boğazlar Sistemi'nde endüstriyel avcılığın kontrol altına alınması, deniz koruma alanları oluşturulması ve tekelleşmenin kırılmasına yönelik şimdilik hiçbir ilerleme yok. Bütün dünya gözünü Avusturalya

kıtası ile Güney Amerika arasında, Pasifik Okyanusu'nda ortaya çıkacak El Nino'ya dikmiş durumda. Şimdiden bu bölgedeki deniz suyu sıcaklıklarındaki uzun yıllar ortalamasına göre sapma 6 dereceyi buldu. Yani çok kuvvetli bir El Nino geleceğine ilişkin beklentiler yüksek. El Nino konusu ayrı bir yazı konusu olabilecek kadar önemli balıkçılık açısından, ancak burada sadece El Nino yıllarında Peru hamsi balıkçılığının çok azaldığını, Güney Amerika kıyılarının yoğun yağış ve sellere maruz kaldığının altını çizmekle yetinelim. El Nino'nun ülkemiz denizlerine doğrudan etkisine ilişkin kanıt olmasa da ısınan denizlerin hamsi gibi sürü oluşturma davranışı su sıcaklığından etkilenen türlerin avcılığının azalma olasılığı yüksek. Yine de Peru hamsisinin azalacağı dikkate alındığında avlanan hamsinin dış piyasa değerinin artacağı kesin gibi.

Denizlerin ısınmasının balıkçılık üzerindeki etkilerinden birisi de denizanalarındaki artış olarak çıkıyor karşımıza. Hızla çoğalmalarını engelleyecek ve popülasyonlarını kontrol edecek balıklar aşırı avlandığında

denizanaları kontrolsüz kalır. Kirlenme, ısınma ve büyük balıkların aşırı avlanması üçlüsü sürdüğü müddetçe de denizanası artışı durmaz. Bu yıl, geçmiş yıllardan farklı olarak bir çeşit denizanası sayılabilecek ve adı Mnemiopsis leidyı olan bir deniz taraklısının özellikle Marmara Denizi'nde aşırı çoğaldığını görüyoruz. 1980'li yılların başında Karadeniz'de hamsi avcılığının çökmesine neden olan bu canlı, hamsi larvaları ile aynı besini tüketiyor. M. leidyı yoğunluğu yüksek olduğunda hamsi larvaları büyüyemiyor. Yetişkin balıklar üstündeki avcılık baskısı aynen sürdüğünde kısa süre içinde stok çöküşe geçiyor. M. leidyı artışı böyle devam ederse bu yıl ve gelecek yıl hamsi avcılığında çöküş yaşanabilir. Şimdiden hem balıkçıların hem balıkçılık yönetim otoritesinin yönetim önlemi geliştirmesi yerinde olacaktır.

Avladığımız her dört balıktan üçüne yurt olan Karadeniz'de son yıllarda av aracı karakterinde ciddi bir değişim gözleniyor. Samsun'da birkaç tekne ile başlayan ortasu trolü hızla yayılıyor ve neredeyse gırgıra alternatif bir avcılık tekniği olarak karşımıza çıkıyor. Gırgır avcılığında yaşanan çelişkiler ne yazık ki ortasu trolünde de devam ediyor. Gırgır ağları ile yüzeye yakın yaşayan ve sürü oluşturan balıklar avlanır. Bu yüzden gırgırın kurşun yakası denizin dibine değmez. Ortasudaki balıklar avlanır. Oysa ülkemizdeki gırgır ağlarında dipte sabit yaşayan ve tüketilmeyen pinadan deniz yıldızlarına, tamamen dip balığı olan tekir balıklarından mezgitlere kadar denizin yüzeyinden dibine ne varsa çıkar. Çünkü gırgır denizin dibini trol gibi süpürür ne var ne yok her şeyi alır güverteye getirir.

Hızla gırgır ağının yerini almaya başlayan ortasu trolü benzer şekilde kullanılıyor mu? Bu kadar hızlı yayılmasında bunun payı var mı? Ciddi olarak üzerinde durulması gereken bir konudur. Bizim gibi yarı kontrollü balıkçılık yönetim sistemini benimsemiş ülkelerde denizdeki kontrol zayıf olduğu için "cemaat ne derse desin imam bildiğini okur" hikayesinin tekrar etme olasılığı yüksektir. Deniz suyu

sıcaklıkları bu denli yüksek seyrederken palamut avcılığına yönelik erken umutların hayal kırıklığına uğrama olasılığı yabana atılmamalıdır. Zira balıklar soğuk kanlı canlılardır ve biyolojik saatleri su sıcaklığına göre çalışır. Karadeniz'den sürü oluşturarak Marmara'ya doğru göç için suların soğuması gerekir. Soğuma olmadığında palamut umutları başka sonbahara kalabilir.

Palamut-torik avcılığında yıllara sari zikzaklı durum ise aslında ülkemizde balıkçılık yönetiminin etkisini anlamak için kullanılabilecek veriler sunuyor. Palamut-torik avcılığı rakamlarına bakıldığında bazı yıllar 50 bin tonu bulan avcılık bazı yıllarda bin tonlara kadar gerileyebilmekte. Avlanan balıkların yaş kompozisyonunu ele alan bilimsel veriler dikkate alındığında durum vahim. Zira avlanan balıkların %86'sı 0+ yaş grubunda. Tekrar yazalım: Avcılık yoluyla piyasada satışa sunulan palamutların tamamına yakını bir yaşını bile doldurmamış balıklardan oluşuyor. Yani henüz bir yaşına bile gelmemiş, hiç üreme şansı bulmamış balıklar. Üreme şansı bulamayan balıkların sürekli ve stabil bir av vermesi mümkün mü? Avlanamayan ve yetişkin hale gelen balıkların bıraktıkları yumurtalardan çıkan yavrular bol av sezonlarında sınırsızca avlanmakta ve diğer yıllara bir şey kalmamaktadır.

Çare mi? Dünyayı yeniden keşfetmeye gerek yok. Çare tüm bilim insanlarının hemfikir olduğu sürdürülebilir balıkçılığa yani ekosistemi bütünsel olarak koruyacak yönetim sistemine geçmek. Ama bu değişim için sektöre liderlik etmek, çıkarıcılar tarafından manipüle edilen balıkçıları ikna etmek ve rotayı değiştirmek için kararlı ve güçlü bir irade gerekiyor. Her şeye rağmen bir kez daha balıkçılara "Balıkçı arkadaş rastgele" kazasız, belasız iyi bir sezon olsun diyerek son noktayı koyalım.

MURAT KUL: DENİZ BEREKETLİ, PEKİ BALIKÇI KAZANABİLECEK Mİ?

2026-2027 av sezonu başlarken Karadeniz'den gelen işaretler balıkçının yüzünü güldürüyor. Palamut bu yıl



MURAT KUL
DTO 01 NO'LU BALIKÇILIK KOMİTESİ
BAŞKANI

umut veriyor. Ancak bugün sektörün önündeki asıl soru, "Balık olacak mı?" değil; "Balıkçı tuttuğu balıktan para kazanabilecek mi?" sorusudur. Denizin dilini bilenler için bazı işaretler vardır. Balığın hareketi, suyun durumu, kıyılarda görülen yavrular, anaç balıkların durumu ve yılların verdiği tecrübe yaklaşan sezon hakkında fikir verir. Bu yıl palamut açısından işaretler güzel.

Karadeniz'den gelen haberler de aynı yönde. Balıkçılar arasında uzun zamandır görülmeyen ölçüde güçlü bir palamut sezonu beklentisi var. Eğer deniz bizi yanıltmazsa, vatandaş bu sezon bol ve uygun fiyatlı palamut yiyebilir. Ama madalyonun diğer yüzünde balıkçı var. Balık bol olunca balıkçı neden sevinmiyor? Normal şartlarda denizde balığın bol olması hem balıkçı hem vatandaş için bayram olmalıdır. Fakat ülkemizde yıllardır yaşadığımız sorun şu: Balık çoğaldıkça balıkçının kazancı azalıyor.

Bir gecede tekneler limana tonlarca balıkla döndüğünde piyasa bunu taşıyamıyor. Halde fiyat hızla düşüyor. Balıkçı bazen tuttuğu balığın gerçek değerini alamadan malını elinden çıkarmak zorunda kalıyor. Vatandaş ise çoğu zaman balığı, balıkçıdan çıktığı

fiyatla tezgâhta gördüğü fiyat arasındaki büyük farkla satın alıyor. Burada artık yalnız avcılığı değil, pazarlama ve dağıtım sistemimizi de tartışmamız gerekiyor.

MAZOT YAKMADAN BALIK TUTULMUYOR

Bugün büyük bir balıkçı teknesinin denize çıkmasının maliyeti geçmiş yıllarla kıyaslanamayacak seviyeye geldi. Akaryakıt başta olmak üzere ağ, halat, bakım-onarım, yedek parça, elektronik cihazlar, işçilik, kumanya, buz, strafor, nakliye ve liman giderlerinin tamamı yükseliyor. Balığın satış fiyatı ise aynı hızla yükselmiyor. Balıkçı daha teknesinin halatını çözüp limandan çıkarken ciddi bir maliyetle karşı karşıya... Denizde balığı bulamazsan zarar, bulursan ama fiyat düşerse yine zarar. İşte sektörün bugün yaşadığı çıkmaz tam olarak budur. Palamut 50 liraya düşerse bundan kim kazanacak? Bu sezon gerçekten beklediğimiz ölçüde palamut olursa piyasaya çok ciddi miktarda ürün girebilir.

Vatandaşın ucuz balık yemesi elbette hepimizin istediği bir şeydir. Biz denize sadece para kazanmak için değil, ülkemizin sofrasına protein ulaştırmak için de çıkıyoruz. Fakat ucuz balık ile zararına balık birbirine karıştırılmamalıdır.

Bir ürünün tüketiciye uygun fiyatla ulaşması başka şeydir, üreticinin maliyetinin altında satmak zorunda kalması başka şeydir. Balıkçı kazanamazsa teknesini yenileyemez, ağını değiştiremez, tayfasını çalıştıramaz. Borçlarını ödeyemez ve birkaç yıl sonra o ucuz balığı yakalayacak tekne de kalmaz. Mesele sadece bu sezon değil, palamut bugün var, yarın olmayabilir.

Deniz bize her yıl aynı bereketi vermiyor. Nitekim geçmiş yılların verileri palamut stoklarının ciddi dalgalanmalar gösterebildiğini ortaya koyuyor. Bu nedenle bolluk yıllarını yalnızca "çok balık tattuk" diyerek geçirmek yerine fırsata çevirmek zorundayız. Soğuk hava depoları güçlendirilmeli, şoklama ve işleme tesisleri artırılmalı, ihracat kanalları önceden hazırlanmalı ve balığın birkaç saat içerisinde değer kaybetmesine neden olan pazarlama sistemi yeniden



ele alınmalıdır. Balıkçı tuttuğu ürünü aynı gece satmak zorunda bırakılmamalıdır. Çünkü balıkçının en büyük zayıflığı, ürününün beklememesidir.

2026–2027 sezonunun sorusu ben bu sezon palamuttan umutluyum. Denizdeki işaretler güzel. Belki uzun zamandır özlediğimiz bir palamut sezonu yaşayacağız. Tekneler dolacak, limanlar hareketlenecek, vatandaş bol bol balık yiyecek. Fakat sektör açısından sezonun başarısını yalnızca kaç ton balık tuttuğumuzla ölçmemeliyiz. Asıl başarı; Balıkçı kazandı mı? Tayfa evine para götürebildi mi? Vatandaş uygun fiyatla balık yiyebildi mi? Tutulan balık değerinde satılabildi mi? Ve gelecek yıl denize çıkacak ekonomik gücümüz kaldı mı? Bunlara bakmalıyız. Deniz bereketini verirse balıkçı üzerine düşeni yapar. Yeter ki balıkçının emeği denizde kalsın, kazancı da karada başkalarının elinde erimesin. Bu sezon palamut var gibi görünüyor. Şimdi mesele, palamudun olup olmaması değil; bu bereketten balıkçının da hak ettiği payı alıp alamayacağıdır.

DENİZDEN SOFRAYA: BALIK VAR, TÜKETEN YOK

Balıkçılık denince çoğumuzun aklına sabahın köründe denize açılan birkaç tekne gelir. Oysa balıkçılık, sandığımızdan çok daha büyük, çok daha derin bir iştir. Denizde başlayan

bu emek, tersanelerden sanayiye, işleme tesislerinden pazara, oradan da soframıza kadar uzanan koskoca bir zincirdir. Bugün balıkçılık; tekne ve gemi yapan tersaneleriyle motoru, seyir cihazı, balık bulucusu, ağı, halatı, yemi, soğuk hava deposu, nakliyesi, perakendecisi ve ihracatçısıyla entegre bir sektördür. Sadece balıkçıları değil, sanayisiyle birlikte yüz binlerce insanı ayakta tutar. Aileleri de hesaba kattığınızda, yaklaşık bir buçuk milyon insanın sofrasında denizin payı vardır.

Türkiye’de balığın büyük bölümü Karadeniz’den çıkar. Üretimin yaklaşık yüzde 60’ı bu denizden karşılanır. Hamsi başı çeker; ardından çaça, istavrit, palamut gelir. Yıllara göre değişir bu tablo, çünkü deniz matematik sevmez. Üreme ne verirse, biz onu alırız. Ortalama yılda 450 ila 600 bin ton balık tutulur. Kimi yıl bereketlidir, kimi yıl cimri. Balıkçılık sezonu 1 Eylül’de başlar, 15 Nisan’da biter. Sonra yasaklar girer devreye. Çünkü balık göç eder, havyar döker, çoğalır. Biz balıkçılar için bu dönem zordur. Dört buçuk ay boyunca denize çıkmaz, kazanç sağlamayız. Ama biliriz ki denizi dinlendirmesek, yarın ağ atacak balık da bulamayız. Denizle inatlaşılmaz, ona saygı duyulur.

Gelelim işin en can alıcı noktasına: Bu kadar balık tutuluyor, bu kadar emek veriliyor ama biz balık tüketmiyoruz.

Türkiye’de beslenme alışkanlığı hâlâ et, tavuk ve bakliyat ekseninde dönüyor. Denize uzak bölgelerde balık ya lüks sayılıyor ya da sadece “mevsiminde yenir” denip geçiliyor. Kimi kokusundan şikâyet eder, kimi kılçığından. Asıl sorun ise bilgi eksikliği. Balığın ne kadar değerli bir besin olduğu yeterince anlatılmıyor.

Oysa balık, insan vücudu için en temiz protein kaynaklarından biridir. Omega-3 deposudur. Kalbi korur, beyni besler, çocukların zihinsel gelişimine katkı sağlar. Haftada iki kez balık yiyen bir toplumla yemeyen bir toplum arasında sağlık farkı olur. Buna rağmen Türkiye’de kişi başına yıllık balık tüketimi 5–6 kilo civarında. Avrupa’da bu rakam 20–25 kiloyu buluyor. Japonya, Norveç, Portekiz balığı sofradan eksik etmezken biz hâlâ burun kıvrıyoruz. Çocuklara balığı sevdirmeden bu iş olmaz. Okullarda anlatılmalı, sofrada örnek olunmalı.

Balık nasıl temizlenir, nasıl pişirilir, hangi balık hangi ayda yenir; bunlar öğretilmeli. Deniz sadece balıkçıya emanet edilmez, toplumun tamamı sahip çıkmazsa sürdürülebilir olmaz.

Balıkçılık bir meslekten fazlasıdır. Bir kültürdür, bir yaşam biçimidir. Deniz verir ama karşılığında saygı ister. Biz denizi korudukça, balık da bizi doyurur. Mesele balık bulmak değil; balığı hak ettiği değere koyabilmektir.



GÜVENİLİR KALİTE
Zorlu deniz koşullarında
üstün koruma ve performans



GENİŞ HİZMET AĞI
Stratejik lokasyonlarda
hızlı tedarik, hızlı çözüm



DENİZCİLİK UZMANLIĞI
Denizcilik sektörünün
ihtiyaçlarına özel ürünler



Koruma Altındasınız!

HIZLI DESTEK, GÜÇLÜ STOK



Metropol İstanbul Rezidans,
A2 Blok, K:32, D:461, Ataşehir,
İstanbul / TÜRKİYE



+90 216 504 95 78



sales@petramar.net



www.petramar.net

ATA VALF VE GEMİ MALZEMELERİ

ÜSTÜN HİZMET KALİTESİ
VE GÜVENİLİR
ÜRÜNLERİYLE...



Tel: +90 216 629 1240

info@atavalve.com.tr

Evliya Çelebi Mah. Mavi Sok. No:8 Tuzla/Istanbul

Built to Lift. Powered to Repair.

Akdeniz Shipyard delivers maintenance, refit, and new building services for **luxury yachts** and **commercial vessels**.

From superyachts and megayachts to tankers, bulk carriers, container ships, tugboats, and workboats, we provide fast, reliable solutions for fleets across the Mediterranean with year-round operations and advanced infrastructure.

800 T TRAVEL LIFT

8 HARDSTAND BAYS

6 REPAIR BERTHS

24/7 RESPONSE



repair@akdenizshipyard.com | +90 322 634 22 25

akdenizshipyard.com

BODRUM BOAT SHOW 14-18 EKİM 2026'DA İKİNCİ KEZ KAPILARINI AÇACAK

Bu yıl 14-18 Ekim 2026 tarihleri arasında Bodrum Limanı'nda düzenlenecek Bodrum Boat Show, geçen sene gerçekleştirilen ilk yılına göre yüzde 40 büyümeyle denizcilik sektörünü yeniden Bodrum'da buluşturacak.



ED Fuarçılık organizasyonunda, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Muğla Büyükşehir Belediyesi iş birliğiyle gerçekleştirilecek fuar; Bodrum Belediyesi, MUTTAŞ Denizcilik A.Ş., Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ve Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin destekleriyle düzenlenecek. Geçen yıl ilk kez gerçekleştirilen Bodrum Boat Show, yakaladığı başarının ardından ikinci yılında önemli bir büyüme ivmesiyle, denizcilik sektörünün önde gelen üreticilerini, dünya markalarını,

distribütörleri, marina işletmecilerini, broker ve charter firmalarını, yatırımcıları, deniz tutkunlarını ve lüks yaşam meraklılarını Bodrum Limanı'nda bir araya getirecek.

250'den fazla tekne, 500'ün üzerinde marka, 200'e yaklaşan katılımcı ve 25 bini aşkın ziyaretçi ağırlamaya hazırlanan fuar, mega yatlardan deniz ekipmanlarına kadar sektörün en önemli oyuncularını bir araya getirecek. Bu yıl geçen yıla göre yaklaşık yüzde 40

büyüme kaydeden Bodrum Boat Show'da katılımcı ve fuar alanı önemli ölçüde genişledi.

Fuar kapsamında denizde ve karada 250'den fazla tekne sergilenecek. Katılımcı firma sayısının 200'e yaklaşması beklenirken, fuarda 500'ün üzerinde marka yer alacak. Artan ilgiyle birlikte fuar alanı da büyüdü.

Geçtiğimiz yıla göre çadır, yani karada katılımcı firma stantları %40 oranında



ORHAN GÜLCEK

İMEAK DTO YK ÜYESİ- FUARLAR
KOMİTESİ BAŞKANI

artarken, Bodrum Limanı'nın tamamı fuar alanı olarak kullanılacak. Dünya çapındaki markalar hem doğrudan hem de Türkiye distribütörleri aracılığıyla fuarda yer alırken, yerli üreticiler de en yeni ürün ve teknolojilerini ziyaretçilerin beğenisine sunacak.

Fuar takvimine hızla yaklaşırken İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Fuarlar Komitesi Başkanı Orhan Gülcek, ED Fuarlık Kurucu Ortakları Dilek Soydan ve Emel Yılmaz ikinci kez düzenlenecek Bodrum Boat Show'u değerlendirdiler.

ORHAN GÜLCEK - DÜNYANIN YENİ MARKASI OLMAYA ADAYIZ: BODRUM BOAT SHOW GÜÇLÜ ADIMLARLA BÜYÜYOR

Geçtiğimiz yıl büyük bir çaba, inanç ve özveriyle ilkinin gerçekleştirdiğimiz Bodrum Boat Show'un ikincisini 14-18 Ekim 2026 tarihleri arasında düzenleyecek olmanın gururunu yaşıyoruz. Bodrum Boat Show'u hayata geçirirken temel amacımız; Bodrum'u yalnızca Türkiye'nin değil, dünyanın önemli denizcilik ve yatçılık merkezlerinden biri haline getirmek, bölge turizmine katkı sağlamak ve en önemlisi ülkemizde üretilen tekneleri,

yatları, denizcilik ekipmanlarını ve güçlü yan sanayimizi uluslararası platformda tanıtmaktır.

2025 yılında ilk fuarımızı düzenlerken kendimize önemli bir hedef koymuştuk: Bodrum'u, Cannes ve Monaco gibi dünyanın önde gelen yat fuarı merkezlerinden biri haline getirmek. Bugün geldiğimiz noktada, bu hedefe adım adım ilerlediğimizi görmek bizler için büyük bir gurur kaynağıdır. Bu yıl fuarımıza gösterilen yoğun ilgi de doğru yolda olduğumuzu açıkça ortaya koyuyor. Etkinliğimize yaklaşık iki ay kala fuar alanımızdaki mevcut yerlerin tamamının dolmuş olması, hem sektörümüzün Bodrum Boat Show'a duyduğu güvenin hem de fuarımızın uluslararası ölçekteki potansiyelinin önemli bir göstergesidir. Paydaşlarımızla birlikte, artan taleplere cevap verebilmek ve daha fazla katılımcıya yer açabilmek için ilave çözümler üzerinde çalışıyoruz. İnanıyoruz ki önümüzdeki beş yıl içerisinde Bodrum Boat Show, dünya çapında tanınan önemli bir yat ve denizcilik fuarı markası haline gelecek; Türk yatçılık ve denizcilik sektörünün kalbi burada atacaktır. Fuarımızın Ekim ayında düzenlenmesini özellikle tercih ediyoruz. Bir yandan dünyanın önemli yat fuarlarıyla tarih çakışmasını önlemeyi, diğer yandan Bodrum turizm sezonunun sonuna yaklaşırken bölgeye yeni bir hareketlilik kazandırmayı hedefliyoruz. Böylece Bodrum'un yalnızca yaz aylarında değil, yılın daha geniş bir döneminde denizcilik ve yat sektörünün önemli merkezlerinden biri olmasına katkı sağlamayı amaçlıyoruz.

KATILIMCI SAYIMIZ YÜZDE 40 ARTTI, EMEĞİ GEÇEN HERKESE TEŞEKKÜR EDİYORUZ

Bodrum Boat Show yalnızca tekne üreticilerinin buluştuğu bir organizasyon olmayacak, aynı zamanda ekipman üreticileri ve distribütörler, marinalar, mega yatlar, yat kiralama şirketleri, denizcilik aksesuarları ve hizmet sağlayıcıları ile denizden ekmeğini kazanan tüm paydaşların bir araya geldiği kapsamlı bir sektör buluşması olacaktır. Bu yıl katılımcı sayımızın geçtiğimiz yıla

göre %40 artmış olması, fuarımıza olan güvenin en somut göstergelerinden biridir. Fuarımızı 25.000'in üzerinde ziyaretçinin takip etmesini bekliyoruz. Bu rakamın yalnızca fuarımıza değil, Bodrum ekonomisine, turizmine ve Türkiye'nin denizcilik sektörüne önemli bir katkı sağlayacağına inanıyoruz.

Bodrum Boat Show'un en önemli hedeflerinden biri de fuara katılan sektör temsilcilerimize ekonomik açıdan katkı sağlamaktır. İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Muğla Büyükşehir Belediyesi iş birliğiyle gerçekleştirilen fuarımıza Bodrum Belediyesi ve MUTTAŞ da destek vermektedir. Geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu yıl da kurumlarımız ve sektör paydaşlarımız arasında güçlü bir ekip çalışması ortaya konulmaktadır. Eğer Muğla Büyükşehir Belediyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın organizasyonunda gerçekleştirilen bu fuar aracılığıyla üyelerimizin ticari faaliyetlerine, gelirlerine ve yeni iş bağlantıları kurmalarına bir nebze olsun katkı sağlayabiliyorsak, Bodrum Boat Show'un en önemli amaçlarından birine ulaştığımız demektir. Bu vesileyle, Bodrum Boat Show'un bugünlere gelmesinde emeği ve katkısı bulunan herkese teşekkür etmek istiyorum.

Başta İMEAK DTO Fuarlar Komitesi üyelerimiz Aygün Özgen, Ersoy Eroğlu, Nihat Sarayönü ve Ümit Sandıkçı'ya, Yönetim Kurulu Üyemiz Barış Dillioğlu'na, Odamızın değerli sekreteryaya ekibine, MUTTAŞ Yönetim Kurulu ve ekibine, İMEAK DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç ve ekibine, İMEAK DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk ve ekibine, fuarımızın organizasyonunu gerçekleştiren ED Fuarlık ve ekibine, Muğla Büyükşehir Belediyesi Başkanı Ahmet Aras ve değerli ekibine, Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalıncı ve ekibine, ayrıca İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Tamer Kıran'a ve Yönetim Kurulu Üyelerimize teşekkürlerimi sunuyorum. Geçen yıl Bodrum'da bir hayali, denizle buluşturduk. İlk kez yola çıkarken içimizde heyecan, biraz da bilinmezliğin



DİLEK SOYDAN - EMEL YILMAZ
ED FUARCILIK - KURUCU ORTAKLAR

tatlı telaşı vardı. Bugün ise geriye dönüp baktığımızda, o hayalin kıyıya vurup büyüdüğünü, dostluklarla ve paylaşılan emeklerle güçlendiğini görüyoruz. Şimdi Bodrum Boat Show ikinci kez kapılarını açmaya hazırlanıyor. İlk adımı geçen sene attık; ilk adımın ardından, inanarak aynı heyecanla, daha güçlü ve daha büyük bir hikâyeye devam ediyoruz.

Bodrum Boat Show'un büyümesinde en büyük güç, denizcilik sektörümüzün

birlikteliği ve ortak hedefler etrafında buluşabilmesidir. Bugün attığımız adımların, yarının dünya markasını oluşturacağına inanıyoruz. Bodrum'dan dünyaya açılan bu yolculukta hep birlikte ilerleyecek, Türk yatçılık ve denizcilik sektörünün gücünü dünyaya birlikte göstereceğiz.

Bodrum Boat Show'un tüm denizcilik camiamıza, Bodrum'a, Muğla'ya ve ülkemize hayırlı olmasını diliyor; tüm

denizci paydaşlarımızı bu büyük buluşmanın bir parçası olmaya davet ediyorum.

DİLEK SOYDAN: MEGA YATLARIN YENİ ADRESİ BODRUM

Bodrum Boat Show'u benzer organizasyonlardan ayıran en önemli özelliklerden biri Bodrum Limanı'nın büyük teknelerle sağladığı avantajdır. İstanbul'daki fuarlarda sergilenmesi hem sezon tarihleri hem de ulaşım maliyetleri nedeniyle mümkün olmayan büyük boyutlu tekneler, Bodrum Limanı'nın sunduğu imkanla ziyaretçilerle buluşabiliyor. Fuarda sergilenecek teknelerin yüzde 10'u 35 metre üzerindeki süper yat ve mega yatlardan oluşacak. Bodrum Boat Show, Akdeniz'in önemli uluslararası tekne fuarlarında olduğu gibi mega yat segmentine de ev sahipliği yapan sayılı organizasyonlardan biri olma özelliğini taşıyor. Teknelerin yanı sıra deniz motorları, ekipman ve aksesuarları, marina çözümleri, leasing ve sigorta hizmetleri, su sporları ekipmanları, balıkçılık ve dalış ürünleri de fuarda ziyaretçilerle buluşacak. İlk yılında sektörün yoğun ilgisiyle karşılaşan Bodrum Boat Show, ikinci yılında bu güveni güçlü bir büyümeye dönüştürdü. Bodrum Boat Show, uluslararası ölçekte güçlü bir marka olma yolunda hızla ilerliyor.

EMEL YILMAZ: BÜYÜK BİR BULUŞMA NOKTASI

Organizasyon yalnızca sektör için değil, Bodrum ve bölge ekonomisi açısından da önemli bir değer oluşturuyor. Bodrum Boat Show sadece teknelerin sergilendiği bir fuar değil; denizcilik, turizm, ticaret ve yaşam kültürünü bir araya getiren büyük bir buluşma noktası. Bodrum Limanı'nın merkezi konumu, sosyal yaşam alanları ve güçlü altyapısıyla ziyaretçilere benzersiz bir deneyim sunuyor. Organizasyonumuz, bölge ekonomisine katkı sağlarken Bodrum'un uluslararası denizcilik destinasyonu kimliğini de güçlendiriyor. Önümüzdeki yıllarda Bodrum Boat Show'u Akdeniz'in en önemli denizcilik organizasyonlarından biri haline getirmeyi hedefliyoruz.



BS BODRUM BOAT SHOW

Aynı Tutku
Aynı Rota

14-18
EKİM
2026

BODRUM
LİMANI

BİLETİNİ AL!



www.bodrumboatshow.com

f bodrumboatshow in bodrum-boat-show

Marka Sahibi



Destekleyenler



Ana Sponsor



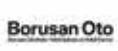
Gold Sponsor



Yaka Kartı & Boyun Bağı
Sponsoru



Otomotiv
Sponsoru



Gala Sponsoru



Co-Sponsor



Co-Sponsor



Konaklama
Sponsoru



Medya Sponsoru



Fuar Alanı



Organizatör



BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

Alsancak Limanı'nda Yeni Dönem: Alport ile büyüyen kapasite, kesintisiz hizmet



* **ONURHAN KADIOĞLU**

Türkiye Varlık Fonu mülkiyetindeki İzmir Alsancak Limanı'nda yük limanı işletmesi, 1 Ağustos 2026 itibarıyla Albayrak Grubu'nun uluslararası liman işletmeciliği markası Alport'a devredildi. Daha önce TCDD tarafından yürütülen konteyner, dökme yük, genel kargo, proje kargo, ağır yük elleçleme, demiryolu, Ro-Ro ve CFS/ ambar hizmetleri artık Alport Alsancak Liman İşletmeciliği A.Ş. çatısı altında sürdürülüyor. Ege'nin dış ticaretinde kritik bir konumda bulunan liman için yeni dönemi, kapasite, yatırım, strateji ve sürdürülebilirlik başlıkları altında değerlendirdik.

Alsancak Limanı, yıllık yaklaşık 1 milyon TEU konteyner ve 10 milyon ton yük elleçleme kapasitesine sahip, Ege Bölgesi'nin en büyük limanlarından biri. Yılda binlerce gemiyi ağırlayabilen bu

altyapı, aynı zamanda kruvaziyer yolcu trafiğine de ev sahipliği yapıyor. Ancak son yıllarda elleçlenen konteyner hacmi, sahip olduğu potansiyelin oldukça altında seyretti; bu da bize devraldığımız limanın kapasitesini daha etkin ve verimli kullanma konusunda önemli bir alan bırakıyor. Önceliğimiz, mevcut altyapıyı en yüksek verimle çalışır hale getirirken, büyüyen yatırım planıyla bu kapasiteyi kademeli olarak artırmak. Türkiye Varlık Fonu öncülüğünde, limanın konteyner elleçleme kapasitesini mevcut 1 milyon TEU seviyesinden 1,6 milyon TEU'ya çıkarmayı hedefleyen kapsamlı bir yatırım planı yürütülüyor. Bu kapsamda konteyner sahalarının genişletilmesi, saha ekipmanlarının ve teknolojik altyapının baştan aşağı yenilenmesi planlanıyor. Deniz tarafında ise Yenikale mevkiinden başlayarak limana uzanan gemi yanaşma kanalında derinleştirme ve tarama çalışmaları yapılacak; böylece daha büyük tonajlı, yeni nesil konteyner gemilerinin limana sorunsuz yanaşabilmesi hedefleniyor.

TÜM FAALİYETLERİMİZİ KESİNTİSİZ 7 GÜN 24 SAAT ESASINA GÖRE SÜRDÜRÜYORUZ

Devir sürecindeki en önemli önceliğimiz operasyonel sürekliliğin korunması oldu. Konteyner, dökme yük, genel kargo, proje kargo, ağır yük elleçleme, demiryolu operasyonları, Ro-Ro, CFS/ ambar hizmetleri dahil tüm faaliyetlerimizi kesintisiz şekilde, 7 gün 24 saat esasına göre sürdürüyoruz.

Geçiş döneminde müşterilerimizin ve iş ortaklarımızın herhangi bir aksaklık yaşamaması için, daha önce TCDD'ye iletilmiş talep ve başvuruların bize de eş zamanlı ulaştırılmasını sağladık; ilk aşamada talepleri e-posta üzerinden, kısa süre içinde ise kendi müşteri portalımız üzerinden karşılıyoruz. Mevcut tarife yapısının 1 Ocak 2027'ye kadar korunacak olması da paydaşlarımıza öngörülebilirlik sağlıyor. Genel kargo ve Ro-Ro gemilerindeki bazı hizmetlerde ise yıl sonuna kadar mevcut sistem üzerinden devam edilecek bu kademeli geçiş, hem sahadaki ekiplerimizin



hem de müşterilerimizin yeni sisteme sorunsuz adapte olmasını amaçlıyor. Yeni dönemde dijitalleşmeyi operasyonel verimliliğin merkezine koyuyoruz. Liman operasyonlarını, sahadaki el ve araç terminalleriyle entegre çalışan yeni nesil Gullseye Liman Operasyon Sistemi üzerinden yönetiyoruz. Bunun altyapısını güçlendirmek için fiber optik ağ, ağ sistemleri, erişim noktaları ve anahtarlama sistemlerini yeniledik. Bu sayede hem elleçleme süreçlerinde şeffaflık ve hız kazanmayı hem de müşterilerimize gerçek zamanlı bilgi akışı sunmayı hedefliyoruz. Sürdürülebilirlik tarafında ise, Enerji verimliliği yüksek ekipman tercihleri ve emisyonu azaltıcı operasyonel iyileştirmeler de yol haritamızın bir parçası.

Limanın kurumsal hafızasını ve sahadaki deneyimini korumak bizim için önemli. Bu nedenle geçiş sürecinde operasyonel bilgiye ve saha tecrübesine sahip insan kaynağının sürece dahil edilmesini önceliklendiriyoruz. Yeni operasyon sistemimize (Gullseye) ve saha ekipmanlarına uyum için kapsamlı eğitim programları yürütüyoruz; el ve

araç terminallerinin kullanımından iş güvenliği standartlarına kadar ekiplerimizi yeni dönemin gereklerine hazırlıyoruz. Orta ve uzun vadede, artan kapasiteyle birlikte yerel istihdama ek katkı sağlamayı ve İzmir'de liman işletmeciliği alanında nitelikli iş gücü yetiştirmeyi de hedefliyoruz.

Hedefimiz, Alsancak Limanı'nı yeniden Ege ve Doğu Akdeniz'in güçlü ticaret merkezlerinden biri haline getirmek. Bunu, kesintisiz ve güvenilir operasyonla başlayıp; kanal derinleştirme, saha genişletme ve teknolojik yenilenmeyle desteklenen bir kapasite artışıyla (1 milyon TEU'dan 1,6 milyon TEU'ya) taçlandırmayı öngörüyoruz. Bölgedeki artan rekabet ortamında -özellikle Aliğa'daki konteyner limanlarının büyümesi karşısında- Alsancak'ın ticari potansiyelini yeniden öne çıkarmak istiyoruz. Nihai hedefimiz; daha büyük gemileri ağırlayabilen, dijital altyapısı güçlü, çevreye duyarlı ve İzmir halkıyla bütünleşmiş bir liman yaratmak.

ALBAYRAK GRUP LİMANLAR İŞ GELİŞTİRME DİREKTÖRÜ



YUSUF ÖZTÜRK
İMEAK DTO İZMİR ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

YUSUF ÖZTÜRK: YATIRIMLARDAKİ ÖNCELİKLERİN VE AŞAMALARIN DİKKATLE KARARLAŞTIRILDIĞINI GÖRDÜK

Türkiye Varlık Fonu sahipliğindeki, Alport Alsancak Limanı'nı yurtiçi ve yurtdışı liman profesyonelliğine sahip Albayrak grubunun işletmesinin çok doğru bir karar olduğunu belirtmeliyim. Türkiye Varlık Fonu'nun yapacağı yatırımlar ile Alport'un insan kaynağı, operasyonel dinamizmi, çağdaş teknolojiyi kullanarak vereceği hizmet kalitesi ile hali hazırda 26 rıhtımı ile her türlü yük ve yolcuya hizmet edebilen eskiden Türkiye'nin ikinci büyük limanı olan bu limanı eski günlerine kavuşturacağına inancım tamdır.

Yatırımlardaki önceliklerin ve aşamaların dikkatle uzun sürede kararlaştırıldığını gözlemledik. Körfez derinleştirme çalışmaları, yeni makine parkı, rıhtım onarımları, genişletilmeleri, yeni rıhtımlar oluşturulmasının yanı sıra yeni ardiye alanları ve dijitalleşen, iş ve hizmetlerin kolaylaştırıldığı, operasyon sürelerinin kısaltıldığı bir limanı zaman içerisinde görmekten mutlu olacaktır liman kullanıcıları... Kendilerine başarılar diliyor, emeği geçen herkese teşekkür ediyoruz.







Gözetim
Hizmetleri



Lashing & Unlashng
Hizmetleri



Liman
Hizmetleri



www.thormarinesa.com.tr



Denizcilik yakıtı olarak LNG ve LNG'nin gelişim süreci...



* KAPTAN ULUÇ KAYPAK

LNG NEDEN DENİZCİLİK YAKITI OLARAK KULLANILIYOR?

LNG, geleneksel ağır fuel oil (akaryakıt) ve birçok durumda çok düşük kükürtlü akaryakıtı göre belirgin avantajlar sunar. Neredeyse hiç kükürt oksit üretmez, partikül maddeyi önemli ölçüde azaltır ve kullanılan motor teknolojisine bağlı olarak azot oksitleri de azaltabilir.

Metan, petrol bazlı yakıtlara kıyasla birim enerji başına daha düşük karbon içeriğine sahip olduğu için; LNG ayrıca, tanktan geminin arkasında bırakılan iz bazında daha düşük karbondioksit emisyonlarına sahiptir. Bu özellikler, LNG'yi emisyon kontrol bölgelerinde faaliyet gösteren gemi sahipleri ve yerel hava kalitesinin öncelikli olduğu projeler için cazip hale getirmiştir.

LNG ayrıca yenilenebilir metan yakıtlarına geçiş için bir yol sunmaktadır. Mevcut LNG motorları, depolama tankları ve yakıt ikmal sistemleri, yakıt şartnamelerine,

sertifikasyona ve tedarik mevcudiyetine bağlı olarak biyo-LNG ve sentetik metan ile uyumlu olabilir. Bu da, LNG altyapısına yapılan yatırımların prensipte sadece fosil kaynaklı LNG ile sınırlı kalmak yerine, gelecekte daha düşük karbonlu gaz bazlı bir yakıt sistemini destekleyebileceği anlamına gelmektedir.

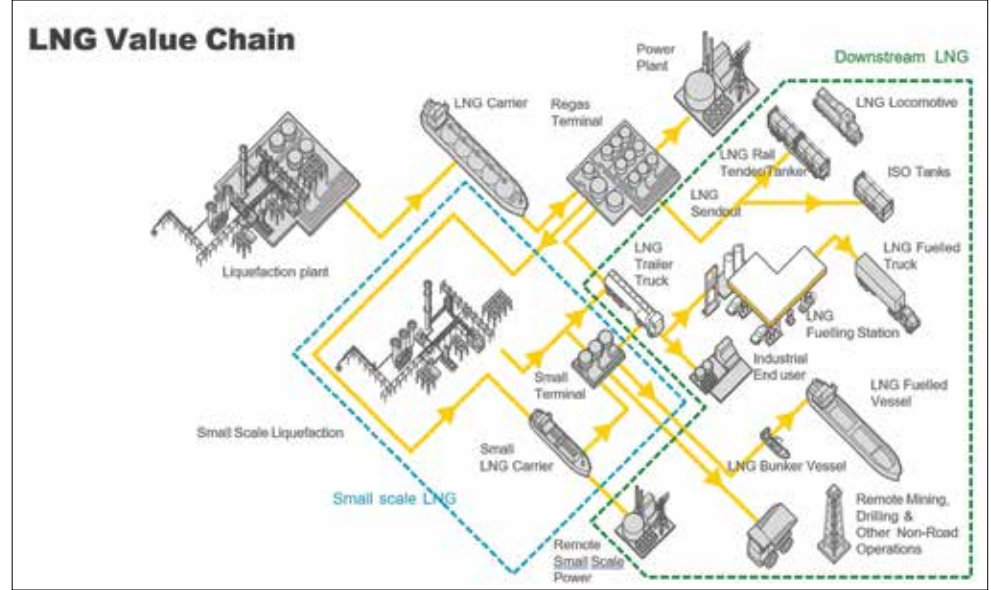
BÜYÜK ÖLÇEKLİ LNG'DEN KÜÇÜK ÖLÇEKLİ LNG'YE

Sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG), niş bir deniz yakıtı olmaktan çıkarak, daha düşük hava emisyonları, mevzuata uygunluk ve daha düşük karbonlu operasyonlara geçiş yolu arayan gemi sahipleri için pratik bir alternatif haline gelmiştir. Geleneksel LNG değer zinciri,

fazla limana uğrayan LNG yakıtlı gemiler gibi daha küçük ve dağınık talebe pek uygun değildir.

Bu nedenle küçük ölçekli LNG, LNG değer zincirinin önemli bir uzantısı haline gelmiştir. Sadece büyük ithalat terminallerine ve boru hattı dağıtımına güvenmek yerine, LNG daha küçük parçalara bölünebilir ve küçük LNG gemileri, yakıt ikmal gemileri, mavnalar, ISO konteynerleri, karayolu kamyonları veya sabit yerel depolama tesisleri aracılığıyla dağıtılabilir.

Bu, LNG'nin büyük bir gaz şebekesine bağlı olmayan limanlara, adalara, uzak terminallere ve deniz yakıtı müşterilerine



sabit ihracat ve ithalat noktaları arasında yüksek hacimli tedarik için tasarlanmıştır. Bu modelde, ölçek ekonomisi, büyük sıvılaştırma hatları, büyük depolama tankları, derin su terminalleri ve geleneksel LNG tankerleri aracılığıyla sağlanmaktadır.

Büyük enerji pazarları için verimli olsa da, bu yapı kıyı elektrik üretimi, ada enerji tedariki, endüstriyel kullanıcılar ve birden

ulaşmasını sağlar. Yakıt ikmali açısından bu değişim özellikle önemlidir, çünkü gemilerin doğru konumda, doğru miktarda ve limana uğradıkları süre içinde yakıtı erişebilmesi gerekir.

LNG YAKIT İKMAL DAĞITIM MODELLERİ

LNG gemi yakıt ikmali, çeşitli işletme modelleri aracılığıyla gerçekleştirilebilir. Kamyonlardan gemiye yakıt ikmali, daha düşük sermaye yatırımı gerektirdiği ve

küçük yakıt hacimlerini karşılayabildiği için genellikle bir pazarın erken gelişim aşamasında kullanılır. Sabit liman veya depolama tesisinden gemiye yakıt ikmal, bir limandaki düzenli talebi karşılayabilir; ancak bu, özel altyapı, güvenlik bölgeleri, izinler ve liman operasyonlarıyla entegrasyon gerektirir.

LNG yakıt ikmal gemileri veya yakıt ikmal mavnaları kullanılarak yapılan gemiden gemiye yakıt ikmal, daha fazla esneklik ve daha yüksek aktarım hızları sağlar; bu da onu konteyner gemileri, yolcu gemileri, feribotlar, tankerler ve LNG yakıtlı dökme yük gemileri gibi daha büyük gemiler için uygun kılar.

Bu nedenle yakıt dağıtım modeli, basit bir noktadan noktaya LNG ticaretinden bir “merkez-çevre” ağına doğru evrilmektedir. Büyük ölçekli LNG terminalleri bölgesel tedarik merkezleri olarak işlev görebilirken, daha küçük depolama terminalleri, yakıt ikmal gemileri ve kamyonlar LNG’yi limanlara ve gemilere dağıtır.

Bazı bölgelerde LNG yakıt ikmal, elektrik üretimi, endüstriyel yakıt, karayolu taşımacılığı veya uzak topluluklara tedarik gibi diğer talep kaynaklarıyla birleştirilebilir. Bu çoklu müşteri modeli, altyapının kullanımını iyileştirebilir ve LNG dağıtımının birim maliyetini düşürebilir.

LNG YAKIT İKMALİNDE TEMEL ZORLUKLAR

Altyapı erişilebilirliği: LNG yakıt ikmal altyapısı gelişmiştir, ancak kapsama alanı hâlâ eşit değildir. Bazı büyük limanlar ve denizyolu koridorlarında güvenilir LNG tedariki varken, diğer bölgelerde LNG yakıtlı gemilerin dikkatli bir seyir planlaması olmadan hizmet vermesi hâlâ zordur.

Talep belirsizliği: Limanlar ve tedarikçiler, tanklara, yakıt ikmal gemilerine, yükleme tesislerine ve güvenlik sistemlerine yatırım yapmadan önce yeterli miktarda kesin talep gereksinimindedir. Aynı zamanda, gemi sahipleri de LNG yakıtlı gemiler sipariş etmeden önce güvenilir yakıt teminine ihtiyaç duymaktadır.

Güvenlik ve izinler: LNG, genellikle yaklaşık -162°C’de depolanan bir kriyojenik yakıttır. Yakıt ikmal operasyonları, yasak bölgelerin dikkatli bir şekilde kontrol edilmesini, acil durum kapatma sistemlerini, buhar yönetimini, gemi ve tedarikçi arasındaki uyumu, mürettebat eğitimini ve liman yetkililerinin onayını gerektirir.

Uyumluluk ve arayüz değerlendirmesi: LNG yakıt ikmal, sadece bir yakıt transferi faaliyeti değildir; LNG tedarikçisi, alıcı gemi, terminal ve liman arasında ayrıntılı uyumluluk çalışmaları gerektirir.

Gemiden gemiye ve gemiden karaya arayüzler, manifold düzeni, transfer hortumu veya yükleme kolu alanı, demirleme yapısı, usturma, acil durum kapatma bağlantısı, iletişim, buhar yönetimi, eşzamanlı operasyonlar ve çalışma sınırları açısından değerlendirilmelidir. Bu düzeydeki çalışma, rutin operasyonların kabul edilmesinden önce resmi uyumluluk değerlendirmesi, risk incelemesi ve paydaş onayının beklendiği LNG endüstrisinin güvenlik kültürünü ve yerleşik uygulamalarını yansıtmaktadır.

Ticari karmaşıklık: LNG yakıt fiyatlandırması, bölgesel yakıt piyasalarına, sıvılaştırma maliyetine, nakliye maliyetine, depolama maliyetine ve gemi yakıtı teslimat maliyetine bağlı olabilir. Bu durum, LNG’nin ekonomik yönünü geleneksel gemi yakıtı tedarikine kıyasla daha karmaşık hale getirebilir.

Metan kaçakları ve yaşam döngüsü emisyonları: LNG, birçok hava kirleticisini azaltır ve karbondioksit emisyonlarını düşürebilir; ancak motorlardan veya tedarik zincirinden salınan yanmamış metan, iklim açısından sağladığı faydayı azaltabilir. Bu nedenle motor seçimi, operasyonel uygulamalar, metan azaltma teknolojisi ve üretim aşamasındaki emisyon kontrolü önemlidir.

Lojistik ve planlama: Yakıt ikmal, geminin limanda kalış süresi, kargo operasyonları, yolcu hareketleri ve terminal kısıtlamaları ile uyumlu olmalıdır. Eşzamanlı

operasyonlar verimliliği artırabilir, ancak risk değerlendirmesi, çalıştırma prosedürleri ve paydaşlar arasında uyum gerektirir.

MEVCUT FİLO VE YAKIT İKMAL PİYASASINA GENEL BAKIŞ

2026 ortası itibarıyla LNG, en yaygın alternatif deniz yakıtı seçeneklerinden biri haline gelmiştir. Sektör raporlarına göre, yaklaşık 970 adet LNG yakıtlı gemi hizmet vermektedir ve 539 gemi daha sipariş edilmiştir. Özel LNG yakıt ikmal gemisi filosu da büyümeye devam etmektedir: Son piyasa araştırmalarına göre, yaklaşık 62 adet LNG yakıt ikmal gemisi faaliyette olup, yaklaşık 44 adet ek LNG yakıt ikmal gemisi sipariş edilmiştir. Bu rakamlar, LNG yakıt ikmalinin pilot aşamayı geride bıraktığını ve şu anda hat seferleri, araç taşıma gemileri, kruvaziyer gemileri, feribotlar, tankerler ve diğer LNG yakıtlı gemi segmentlerine hizmet veren daha geniş bir yakıt tedarik ağına dönüştüğünü göstermektedir.

GENEL GÖRÜNÜM

LNG ikmalinin, daha geniş kapsamlı bir deniz enerji dönüşümünün parçası olarak gelişmeye devam etmesi beklenmektedir. Bunun başarısı, yalnızca gemi teknolojilerine değil, aynı zamanda tüm yakıt tedarik zincirinin olgunlaşmasına da bağlı olacaktır. Piyasa, geleneksel büyük ölçekli LNG modelinden, farklı denizcilik ve endüstriyel müşterilere hizmet verebilen daha esnek, küçük ölçekli ve yaygın LNG ağlarına doğru kaymaktadır. LNG’nin güvenilir bir geçiş yakıtı olarak kalabilmesi için sektör, altyapı kapsamını, operasyonel güvenliği, ticari şeffaflığı ve metan emisyon performansını iyileştirmeye devam etmelidir.

Bu bağlamda, LNG ikmal tek bir yakıt tedarik faaliyeti olarak değil, gaz tedariki, sıvılaştırma, depolama, dağıtım, liman operasyonları ve gemi yakıt sistemlerini birbirine bağlayan entegre bir değer zinciri çözümü olarak görülmelidir.

*** AMERİKA KITASI DENİZCİLİK BÖLÜMÜ / KIDEMLİ DENİZCİLİK DANIŞMANI (LNG PROJELERİ VE LNG YAKIT İKMAL UZMANI)**

Caretta ERP, gemi yönetimini daha güvenli, daha verimli ve daha kontrollü hale getirir. Dağınıklığı ortadan kaldırarak Planlı Bakım'dan HSEQ'ye, Operasyon'dan Finans/Satın Alma ve Mürettebat Yönetimine kadar tüm süreçleri **tek ve entegre bir dijital platformda** yönetmenizi sağlar.



Teknik Yönetim
PMS / Technical Management

Operasyon Yönetimi
Operations Management

HSEQ Yönetimi
HSEQ Management

Mürettebat Yönetimi
Crew Management

Satın Alma & Finans
Procurement & Finance

Doküman Yönetimi
Document Management

Tek Platform. Tam Kontrol.

From Drop to Data.

Connect. Analyze. Trust.

WaterLog; gemilerdeki tüm su sistemlerinizi dijitalleştirir, anlık izler, yapay zekâ ile analiz eder ve güvenilir kararlar almanızı sağlar.



CONNECT

IoT sensörler ile tüm su sistemlerinizi anlık olarak bağlarız.



ANALYZE

Yapay zekâ ile verileri analiz eder, sorunları öngörür, optimuma öneririz.



TRUST

Blockchain ile verilerinizin güvence altında, raporlarınız denetime hazırdır.



Daha Az Risk.



Daha Az Maliyet.



Daha Fazla Güven.



COOLING WATER

Korozyon, kireçlenme ve biyolojik riskleri kontrol altında tutar.



BOILER WATER

Kazan suyu kalitesini izler, kimyasal tüketimini optimize eder.



POTABLE WATER

İçme suyu kalitesini izler, sağlık risklerini önceden tespit eder.



WaterLog®

Water Intelligence Platform



www.waterlog.com.tr



info@waterlog.com.tr



[waterlogtech](https://www.linkedin.com/company/waterlogtech)

Karadeniz’de ticari gemiler hedef olurken deniz emniyeti, tedarik zinciri ve Türkiye’nin sorumluluğu



* BİLGEHAN ENGİN

Karadeniz, kıyıdaş ülkelerin ticaretini birbirine bağlayan ve Türk Boğazları üzerinden dünya pazarlarına açılan stratejik bir deniz havzasıdır. Bugün ise ticari gemilerin insansız araçlarla vurulduğu, liman ve lojistik altyapının hedef haline geldiği, denizcilerin hayatlarının tehlikeye girdiği yeni bir döneme tanıklık ediyoruz. 3 Ağustos 2026’da Novorossiysk Limanı’ndan ayrılan Türk sahipli Yaşar ve Nadezhda isimli sivil gemilerin saldırıya uğraması, tehdidi ülkemiz açısından somut hale getirdi.

Türk vatandaşlarının da aralarında bulunduğu mürettebat üyeleri yaralandı. Uluslararası Denizcilik Örgütü de Karadeniz ve Azak Denizi’nde sivil ticaret gemilerine yönelik saldırıları açık biçimde kınadı. Denizciler, tarafı olmadıkları bir çatışmanın mağduru haline gelmemeli, seyrüsefer serbestisi ve ticari gemilerin emniyeti her koşulda korunmalıdır.

Güvenlik riskinin ilk görünür etkisi navlun ve sigorta maliyetlerinde ortaya

çıkıyor. Ancak Karadeniz’deki tablo fiyat artışının ötesine geçmiş durumda. Bazı taşıyıcılar rezervasyonları geçici olarak durduruyor, belirli yükleri kabul etmiyor, sefer programlarını değiştiriyor veya savaş riski ek ücretleri uyguluyor. UTİKAD üyelerinden aldığımız bilgilere göre Türkiye-Novorossiysk bağlantılı konteyner taşımalarında savaş riski ek ücretleri TEU başına 500-1.000 ABD doları arasında değişiyor. Bazı tarifelerde 20’lik konteyner için 750, 40’lık konteyner için 1.500 ABD doları seviyeleri açıklandı. Dökme hububat taşımalarında ise belirli Karadeniz hatlarında haziran ortasında ton başına yaklaşık 27 ABD doları olan navlun, ağustosun üçüncü haftasında 70 ABD dolarına kadar yükseldi.

Bu artışlar yük sahipleri açısından daha yüksek faturaların yanında fiyat tekliflerinin yenilenmesi, teslim tarihlerinin belirsizleşmesi ve stok planlarının bozulması anlamına geliyor. Tehlikeli yük kısıtlamaları da kimya, enerji ve sanayi

tedarik zincirlerinde ikame edilmesi güç gecikmelere yol açabilir. Ukrayna’nın ana Karadeniz limanlarındaki operasyonların aksaması, yükleri daha düşük kapasiteli Tuna limanlarına yöneltiliyor. Ağustos sonunda Sulina Kanalı açıklarında yaklaşık 70 geminin beklemesi ve geçiş kapasitesinin günde 2-3 gemiye kadar gerilemesi, güvenlik sorununun kısa sürede kapasite sorununa dönüşebileceğini gösteriyor. Beklemeler maliyetleri yükseltirken teslim sürelerini ve gıda tedarikinin güvenilirliğini de olumsuz etkiliyor.

Rus tahıl ihracatçılarının Baltık limanlarına yönelmesi, alternatif rotaların sınırlarını ortaya koyuyor. Baltık bağlantıları ve kara yolları belirli bir rahatlatma sağlayabilir ancak ilave mesafe, aktarma ihtiyacı ve altyapı kapasitesi nedeniyle Karadeniz’de kaybedilen hacmin tamamını kısa sürede karşılamaları mümkün görünmüyor. Aynı kapasiteyi, süreyi ve maliyeti sağlayan hazır bir ikame güzergah bulunmuyor.





Köstence başta olmak üzere bölge limanlarındaki yoğunluk Türkiye'de terminal planlamasından depolamaya, gümrük işlemlerinden kara ve demiryolu bağlantılarına kadar geniş bir alanı etkiliyor. Türkiye limanlarının tamamına yayılmış bir kapasite krizinden henüz söz edilemez. Bununla birlikte sefer değişiklikleri, ekipman dengesizliği ve yüklerin Marmara veya Akdeniz limanlarına kayması dönemsel sıkışıklıklar yaratabilir.

TÜRKİYE KARADENİZ'DEKİ KONUMU NEDENİYLE ÖZEL BİR ROLE SAHİPTİR

Karadeniz bölgesi tahıl, gübre, petrol ve petrol ürünleri bakımından dünya ticaretinin başlıca çıkış havzalarından biridir. Liman faaliyetlerindeki kesintiler taşıma kapasitesini azaltırken navlun, sigorta, depolama ve finansman maliyetlerini yükseltiyor. Bu maliyetler zincir boyunca nihai ürün fiyatlarına kadar ulaşıyor. Türkiye Karadeniz'deki

konumu, Türk Boğazları'ndaki sorumluluğu ve güçlü liman ağı nedeniyle özel bir role sahiptir. Ülkemizin öncülüğünde Romanya ve Bulgaristan ile kurulan Mayın Karşı Tedbirleri Karadeniz Görev Grubu, bölgesel iş birliğinin önemli bir örneğidir. Yeni tehdit ortamı, mayınlarla mücadelenin yanında insansız sistem tehditleri, liman emniyeti, erken uyarı ve hızlı bilgi paylaşımı alanlarında da daha güçlü mekanizmalar kurulmasını gerektiriyor.

Sivil gemilerin korunmasına yönelik uluslararası çağrılar somut tedbirlerle desteklenmeli, bunun yanı sıra kıyı devletleri, liman başkanlıkları, armatörler, taşıyıcılar, sigortacılar ve lojistik hizmet sağlayıcılar arasında kesintisiz bilgi akışı sağlanmalıdır.

Gemi ve mürettebat güvenliğine ilişkin doğrulanmış bilginin hızla paylaşılması, söylentiye dayalı kararların ve gereksiz

beklemelerin önüne geçecektir. Savaş riski ek ücretleri ve hizmet değişiklikleri de yük sahiplerine açık ve zamanında duyurulmalıdır. Ücretlerin kapsamı, uygulama tarihi ve iptal koşulları şeffaf olmalıdır. Sözleşmelerde olağanüstü risk, ek maliyet, rota değişikliği ve gecikme hükümleri netleştirilmelidir. Sigorta kapsamı her taşıma öncesinde poliçe bazında kontrol edilmelidir.

Türkiye limanlarının muhtemel yük kaymalarını yönetebilmesi için kapasite ve hinterland planları güncel tutulmalıdır. Liman sahaları, geçici depolama, demir yolu bağlantıları, kara yolu kapıları, gümrük mesai ve boş ekipman yönetimi birlikte ele alınmalıdır. Kamu ve özel sektör, hangi yükün hangi liman veya koridora yönlendirilebileceğini senaryo bazlı çalışmalarla önceden belirlemelidir.

***UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



FLOATING DOCK 1 : 250M X 38M
FLOATING DOCK 2 : 230M X 38M

REPAIR BERTH : 2.500M
CRANE CAP. : 300 TONS

NEW BUILDING

Hat-San Shipyard provides newbuilding services for a wide range of vessels, with particular expertise in the construction of floating docks.

REPAIR & MAINTENANCE

HAT-SAN Shipyard keeps on serving in ship repair and maintenance to worldwide clients with floating docks and vast berthing capacity.

CONVERSION PROJECTS

HAT-SAN Shipyard is also active in special conversion projects. Lengthening projects, new machinery, equipment or factory installations or heavy steel construction works on board of vessels is a proficiency of HAT-SAN Shipyard.



+90 226 461 50 20



repair@hat-san.com.tr
marketing@hat-san.com.tr



Altınova/Yalova - TÜRKİYE

www.hat-san.com.tr



EXPOSHIPPING İSTANBUL

**Avrasya'nın Lider Deniz Ticareti ve
Gemi İnşa Sanayi Fuarı**

23-26 ŞUBAT 2027
İSTANBUL FUAR MERKEZİ, YEŞİLKÖY

HALL 5-6-7



KATILIMCI OL!



ZİYARETÇİ OL!



www.exposhipping.com.tr

exposhippingtr exposhippingtr exposhipping

Marka Sahibi



Destekleyenler



Gold Sponsor



Katılımcı Yaka Bağı
Sponsoru



Ziyaretçi Yaka Bağı
Sponsoru



Ekip Giyim
Sponsoru



Fuar Alanı



Organizatör



BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.



An aerial photograph of a large cargo ship sailing on a deep blue sea. Above the ship, a massive, white, ring-shaped cloud formation, resembling a smoke ring, drifts across the water's surface. The sky is a clear, vibrant blue, and the horizon is visible in the distance.

NETSHIP
AGENCY & CHARTERING CO.

**YOUR
TRUSTED PARTNER
IN TURKIYE**

CELEBRATING 20 YEARS OF
FULL RANGE AGENCY SERVICES
ACROSS ALL TURKISH PORTS AND STRAITS

[NETSHIP.ORG](https://netship.org)

VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ BİR KAMUOYU DUYURUSU YAYIMLADI

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt, “Gümrük Mevzuatı ve Türk Ticaret Kanunu Hükümleri Uyarınca Eşyanın Teslimi ve Taşıyanın Hakları” konusunda bir kamuoyu duyurusu yayımladı.



Duyuruda, Gümrük Yönetmeliği'nin ilgili hükümlerine ilişkin verilen yargı kararlarının ardından ithal edilen eşyanın teslimine ilişkin kanuni düzenlemeler ve özel hukuk ilişkilerinden doğan yükümlülükler hakkında hukuken isabetli olmayan değerlendirmelerin gündeme getirildiği belirtildi. Dernek tarafından yapılan duyuru şöyle:

“Gümrük Yönetmeliği'nin 94'üncü maddesi ile 130'uncu maddesinin birinci fıkrasına ilişkin olarak verilen yargı kararları sonrasında, ithal edilen eşyanın teslimine ilişkin yürürlükteki kanun hükümleri ve özel hukuk ilişkilerinden doğan yükümlülüklerin kapsamı hakkında hukuken isabetli olmayan ve muhataplarını hatalı uygulamalara yönlendirmeyi amaçlayan birtakım görüş ve değerlendirmelerin gündeme getirildiği görülmektedir. Taşımacılık ve lojistik sektöründe hukuken hatalı uygulamaların ve telafisi güç zararların doğmasını önlemek amacıyla aşağıdaki hususların kamuoyuyla paylaşılmasında yarar ve hatta zaruret görülmüştür.

Öncelik ve önemle belirtmek isteriz ki; Yönetmelik hükümlerinin iptalinin, kanunlardan ve taraflar arasında akdedilmiş sözleşmelerden doğan teslim yükümlülüklerini ortadan kaldırması mümkün değildir.

Türkiye-AB Ortaklık Konseyinin 1/95 sayılı Kararı doğrultusunda gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi ve Türk gümrük mevzuatının Avrupa Birliği mevzuatıyla uyumlu hâle getirilmesi sürecinde gümrük idaresinin görev alanı yeniden belirlenmiştir. Eşyanın gümrük yönünden teslim edilebilir hâle gelmesi ile sonrasında özel hukuk ilişkileri kapsamında gerçekleştirilecek fiilî teslim birbirinden ayrılmaktadır. Bu çerçevede, “gümrük idaresince teslim”, gümrük idaresinin bizzat teslimi değil, gümrük idaresinin denetim ve gözetiminde teslim olarak anlaşılması gerekmektedir.

Gümrük işlemlerinin tamamlanmasının ardından eşyanın fiilî teslimi; geçici depolama yeri işleticisi, eşya sahibi ve taşıyıcı arasındaki özel hukuk ilişkilerinden bağımsız değildir. Dolayısıyla Yönetmelik hükümlerinin iptalinden hareketle Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin, ilgili taşıma senetlerinden ve belgelerinden doğan teslim şartlarının, taşıma sözleşmelerinin, taşıyanın kanuni alacak ve teminat haklarının uygulanmayacağı sonucuna varılması mümkün değildir.

Danıştay'ın iptal kararı Türk Ticaret Kanunu'nu yürürlükten kaldırmamış, konşimentoyu veya diğer taşıma belgelerini hükümsüz kılmamış, taşıma sözleşmesini sona erdirmemiş ve taşıyanın navlun ve diğer alacaklarını ortadan kaldırmamıştır. Gümrük



işlemlerinin tamamlanması ile eşyanın özel hukuk hükümlerine uygun olarak hak sahibine teslim edilmesi birbirinden bütünüyle farklı hukuki işlemlerdir.

Bilindiği üzere, Türk Ticaret Kanunu, deniz yoluyla eşya taşımalarında teslim konusunu taşıyanın alacaklarından ve konşimentodan doğan haklarından bağımsız olarak ele almamıştır. TTK'nın 1203'üncü maddesine göre, eşya taşıtandan farklı bir kişiye teslim edilecekse, gönderilen kişi teslimi talep ettiği anda navlun sözleşmesi, konşimento veya diğer taşıma belgeleri uyarınca ödemekle yükümlü olduğu tutarları ödemek ve kendisine düşen diğer yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır. Bu nedenle, eşya teslim edilmeden önce taşıyanın navlun ve taşıma ilişkisinden kaynaklanan alacaklarının dikkate alınmaması veya taşıyanın teslim konusundaki iradesinin göz ardı edilmesi hukuka aykırı olacaktır.

Nitekim TTK'nın 1204'üncü maddesi, taşıyanın belirli alacakları için sahip olduğu hapis hakkına gönderilenin katlanmak zorunda olduğunu düzenlemektedir. Bu nedenle, taşıyana



kanunla tanınmış olan bu hakkın, eşyanın taşıyanın bilgisi ve onayı dışında üçüncü kişiler tarafından teslim edilmesi yoluyla fiilen ortadan kaldırılması kabul edilemez. Ayrıca TTK'nın 1205'inci maddesi, eşyanın gönderilene teslim edilmesinden sonra taşıyanın bazı alacaklarını taşıyandan talep etme imkânını sınırlamaktadır. Bu yüzden teslim işlemi, sadece eşyanın bir kişiden diğerine verilmesinden ibaret değildir; taşıyanın alacağını tahsil etme ve bu alacağı güvence altına alma haklarını doğrudan etkileyen önemli bir hukuki işlemdir. Benzer şekilde, diğer taşıma modlarında da ilgili mevzuat, taşıma sözleşmeleri, taşıma belgeleri ve taraflar arasındaki özel hukuk ilişkilerinden doğan hak ve yükümlülüklerin, yalnızca gümrük işlemlerinin tamamlanmış olması gerekçesiyle bertaraf edilmesi mümkün değildir.

Bu nedenle gümrük işlemlerinin tamamlanmış olması, antrepo veya geçici depolama yeri işletmecisine taşıyanın, ilgili taşıma belgesi uyarınca hak sahibinin veya diğer hak sahiplerinin özel hukuktan doğan haklarını bertaraf ederek bağımsız ve koşulsuz bir teslim yetkisi vermez. Mezkûr kararın karşı oy gerekçelerinde de gümrük işlemlerinin tamamlanmasından sonraki teslimin geçici depolama yeri işleticisi, taşıyıcı ve eşya sahibi arasındaki özel hukuk ilişkisine bağlı bulunduğu açıkça belirtilmiştir. Taşıyanın veya yetkili acentesinin teslim onayı bulunmaksızın, ilgili taşıma belgesinden doğan teslim

koşulları yerine getirilmeden, navlun ve teslimle bağlantılı alacaklar gözetilmeden yahut eşyanın meşru hak sahibi gerektiği şekilde belirlenmeden gerçekleştirilecek teslimlerden doğacak hukuki ve mali sonuçların, teslimi gerçekleştiren işletmeler bakımından sorumluluk doğuracağı açıktır.

Bu itibarla, antrepo ve geçici depolama yeri işletmecilerinin, Türk Ticaret Kanunu hükümlerini, ilgili diğer mevzuatı ve taşıyanın özel hukuktan doğan haklarını gözetmeksizin herhangi bir “teslim serbestisi” bulunduğu yönünde bir değerlendirmede bulunmalarının hukuken isabetli olmayacağı kanaatindeyiz. Derneğimizin bu konudaki tutumu geçmişte ne ise bugün de aynıdır. Navlun ve taşıma ilişkisinden doğan teslimle bağlantılı alacaklar güvence altına alınmadan; eşyanın meşru hak sahibi belirlenmeden ve ilgili taşıma sözleşmesi ve taşıma belgelerinden doğan teslim şartları yerine getirilmeden eşyanın teslim edilmesini hukuka uygun kabul etmiyoruz. Aynı şekilde, mal bedelinin ödenmesini güvence altına alan konşimento ve diğer taşıma belgeleri ile belge teslimi, banka veya tahsil mekanizmalarının bulunduğu işlemlerde bu sistemi etkisiz kılacak teslim uygulamalarının da karşındayız.

Gümrük işlemlerinin tamamlanmış olması tek başına fiziki teslim için yeterli kabul edilmemeli; taşıyanın veya yetkili temsilcisinin teslim iradesi, ilgili

taşıma belgesinden kaynaklanan hak sahipliği ve teslim şartları ile navlun ve sair taşıma alacaklarının durumu mutlaka gözetilmelidir. Bundan farklı yönde geliştirilecek uygulamalara karşı Derneğimiz sessiz kalmayacaktır. Bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da sektörümüzün kanundan doğan haklarının korunması amacıyla Ticaret Bakanlığı ve ilgili kamu kurumları nezdinde gerekli idari girişimlerde bulunup; hukuka aykırı teslimlerden doğan uyuşmazlıklarda her türlü hukuki yola başvuracağız. Uluslararası ticaretin ve deniz, hava ve kara dâhil tüm taşıma modlarının güvenliği; ilgili taşıma belgelerinin, taşıma sözleşmelerinin ve kanundan doğan hakların eksiksiz uygulanmasına bağlıdır. İdari bir düzenlemenin iptalinin, taşıma modundan bağımsız olarak tarafların kanundan ve özel hukuk ilişkilerinden doğan haklarını ortadan kaldıracak ve uluslararası taşıma sisteminin hukuki güvencelerini işlevsiz kılacak şekilde yorumlanması kabul edilemez. Derneğimiz navlun ve taşıma ilişkisinden doğan alacaklar güvence altına alınmadan ve hak sahibinin teslim yetkisi usulüne uygun biçimde ortaya konulmadan gerçekleştirilecek teslim uygulamalarının karşısında olmaya ve tüm taşımacılık sektörünün ortak hukuki güvencelerinin korunması yönündeki hukuki ve sektörel mücadelesini kararlılıkla sürdürmeye devam edecektir. Kamuoyuna ve tüm sektöre saygıyla duyurulur”.

STM, DÖRT AYDA ÜÇ KORVETİ DENİZE İNDİRDİ

STM'nin Malezya Kraliyet Donanması için inşa ettiği üç korvetin sonuncusu da denize indirildi.



STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., ihracat başarılarına bir yenisini daha ekledi. STM ana yükleniciliğinde, Malezya Kraliyet Donanması için LMS Batch-2 (Littoral Mission Ship Batch-2 / Kıyı Görev Gemisi Faz-2) Programı kapsamında inşa edilen üç korvetin sonuncusu TUNKU OSMAN JEWa, 9 Ağustos'ta İstanbul Denizcilik Tersanesi'nde düzenlenen törenle denize indirildi.

Böylece proje kapsamındaki üç korvetin tamamı başarıyla denize indirilmiş oldu.

Törene Malezya Kedah Sultanı Al Aminul Karim Sultan Sallehuddin Ibni Almarhum Sultan Badlishah, Kedah Sultanesi Sultanah Maliha binti Almarhum Tengku Ariff, Malezya Genelkurmay Başkanı General Datuk Haji Malek Razak bin Sulaiman, T.C. Savunma Sanayii Başkan Yardımcısı Mustafa Murat Şeker, SSB Başkan Yardımcısı ve STM Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. İhsan Kaya, Malezya Kraliyet Deniz Kuvvetleri Komutan Yardımcısı Koramiral Datuk Badarudin bin Taha, STM Genel Müdürü Özgür Gülerüz ile her iki ülkenin askerî delegasyonları ve savunma sanayii firmalarının temsilcileri katıldı.

“YAKLAŞIK 50 TÜRK ŞİRKETİNİN TEKNOLOJİSİ MALEZYA KORVETLERİNDE”

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkan Yardımcısı Mustafa Murat Şeker yaptığı konuşmada, Türkiye'nin askeri gemi ekosistemine dikkat çekerek Türkiye'nin yıllara yayılan kararlılık, yatırım ve inovasyon sayesinde güçlü ve yetkin bir savunma sanayi ekosistemi inşa ettiğini söyledi: “Bugün Türkiye, kendi savaş gemilerini bağımsız olarak tasarlayabilen, inşa edebilen ve sistem entegrasyonunu gerçekleştirebilen dünyadaki sayılı ülkeler arasında yer almaktadır. STM ana yükleniciliğinde yürütülen bu projede gemiler, ASELSAN, HAVELSAN ve ROKETSAN başta olmak üzere yaklaşık 50 Türk savunma sanayii şirketi tarafından geliştirilen ileri teknoloji sistemlerle donatılmaktadır. İnşallah gelecek yıl teslim edeceğimiz üç korvet, Malezya Kraliyet Deniz Kuvvetleri'ne uzun yıllar başarıyla hizmet edecek; aynı zamanda Türkiye ile Malezya arasındaki güçlü dostluğun ve stratejik ortaklığın kalıcı sembolleri olacaktır.”

Malezya Genelkurmay Başkanı General Datuk Haji Malek Razak bin Sulaiman, Malezya'nın bir deniz ülkesi olduğuna ve denizlerin ülkenin güvenliği açısından taşıdığı stratejik öneme değinerek



şu mesajları verdi: “Bu korvetler, yaşlanan gemilerimizin kademeli olarak yenilenmesine katkı sağlayacak ve giderek daha karmaşık hâle gelen harekât ortamında Malezya Kraliyet Deniz Kuvvetleri'nin denizlerimizi koruma kabiliyetini güçlendirecektir. Bu programın ilerleme hızı, Malezya ile Türkiye arasındaki ortaklığın gücünü ortaya koyarken savunma alanındaki iş birliğimizi daha da ileri taşıyacak yeni fırsatlara da işaret etmektedir.”

Törende açılış konuşmasını yapan STM Genel Müdürü Özgür Gülerüz, Türkiye ile Malezya arasındaki stratejik iş birliğinin en somut örneklerinden birini başarıyla hayata geçirdiklerini belirterek 2Türkiye ile Malezya arasındaki ilk devletten devlete (G2G) savunma ticareti anlaşması ve ülkemizin Asya-Pasifik bölgesine gerçekleştirdiği ilk korvet ihracatı olan bu proje kapsamında, bugün üçüncü ve son gemimiz TUNKU OSMAN JEWa'yı da denize indirmenin gururunu yaşıyoruz. Böylece yalnızca dört ay içerisinde üç korveti başarıyla denize indirerek projemizde önemli bir kilometre taşını daha geride bıraktık. Denize indirme safhasının tamamlanmasıyla birlikte artık donatım, sistem entegrasyonu ile liman ve seyir kabul testleri aşamasına geçiyoruz. Aynı kararlılık ve titizlikle çalışmalarımızı sürdürerek, üç gemiyi de 2027 yılı içerisinde Malezya Kraliyet Donanması'na teslim etmeyi hedefliyoruz” dedi.

GARANTİ BBVA VE TURMEPA'DAN DENİZLERE MAVİ NEFES

Garanti BBVA ve DenizTemiz Derneği/ TURMEPA iş birliğiyle 2021 yılından bu yana yürütülen Mavi Nefes Projesi kapsamında İstanbul Boğazı ve Van Gölü'nden toplam 335 bin 188 kilogram katı atık toplandı.

Garanti BBVA'nın DenizTemiz Derneği/ TURMEPA iş birliğiyle, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda Eylül 2021'de başlattığı Mavi Nefes Projesi, deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunmasına yönelik çalışmalarını genişletiyor. Marmara Denizi'ndeki müsilaj krizine yanıt olarak başlayan ve ardından Adrasan ve Van Gölü'ne uzanan proje bugün İstanbul Boğazı, Antalya, Göcek, Saros Körfezi ve Marmara Denizi'ndeki Prens Adaları'nda atık toplama, habitat restorasyonu, bilimsel izleme ve eğitim çalışmalarını bir arada yürütüyor.

Temmuz 2026 itibarıyla proje kapsamında ulaşılan sonuçlar, Mavi Nefes'in acil temizlik ihtiyacına yanıt veren bir çalışmadan deniz ekosistemlerinin korunmasını, onarılmasını ve bilimsel verilerle izlenmesini odağına alan çok boyutlu bir programa dönüştüğünü ortaya koyuyor. Deniz süpürgeleri ve sıvı atık alım tekneleriyle yürütülen

Akten, projenin ulaştığı noktaya ilişkin şunları söyledi: "Mavi Nefes'i bir temizlik çalışmasının ötesinde bilimsel veriye dayalı, etkisi ölçülebilen ve farklı paydaşların katkısıyla büyüyen uzun soluklu bir dönüşüm programı olarak ele alıyoruz. Bugün ulaştığımız sonuçlar, denizleri korumak için sahadaki müdahaleyi bilimsel araştırma ve eğitimle birlikte yürütmenin önemini ortaya koyuyor. Garanti BBVA olarak sürdürülebilirliği iş stratejimizin merkezinde konumlandırıyor; deniz ekosistemlerinin kendini yenileme kapasitesini destekleyen, toplumsal farkındalığı güçlendiren çalışmalara TURMEPA ile devam ediyoruz."

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ise, "Denizler ve okyanuslar korunması gereken eşsiz yaşam kaynaklarımızdır. TURMEPA olarak 'Deniz Varsa, Hayat Var' diyerek kirliliği kaynağında önlemek, deniz çayırları ve mercanlar gibi hassas habitatları bilimsel yöntemlerle korumak



bir koruma modeli oluşturduk. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda, Garanti BBVA'nın uzun soluklu desteğiyle farklı bölgelerde edindiğimiz bilgi ve saha deneyimizi kalıcı çözümlere dönüştürüyoruz. Ülkemizin ev sahipliğinde Antalya'da düzenlenecek COP31'de de Mavi Nefes'in ortaya koyduğu bu birikimi dünya ile paylaşarak denizlerin ve okyanusların sesi olacağız. Denizleri korumak geleceği korumaktır ve bunu ancak tıpkı Mavi Nefes'teki gibi el ele vererek başarabiliriz" diye konuştu.

Mavi Nefes deniz süpürgeleri aracılığıyla İstanbul Boğazı'nda proje başlangıcından Temmuz 2026'ya kadar 311 bin 820 kilogram katı atık toplandı. Mavi Nefes'in çevrim içi eğitimleri, Eğitim Otobüsü ve Mavi Dedektifler programıyla bugüne kadar 143 bin 408 öğrenci ve 7 bin 446 öğretmen olmak üzere toplam 150 bini aşkın kişiye ulaşıldı. Beş yıldır ekim aylarında yola çıkan Mavi Nefes Eğitim Otobüsü, 5 bin 956 öğrenci ve 406 öğretmen olmak üzere 6 bin 362 kişiyi robotik kodlama ve üretim becerileri atölyeleriyle buluşturdu.



temizlik çalışmalarına deniz çayırı transplantasyonu, mercan ve gorgon kolonilerinin korunması, biyoçeşitlilik araştırmaları ve farklı yaş gruplarına yönelik eğitim programları eşlik ediyor. Garanti BBVA Genel Müdürü Mahmut

ve çocuk ve gençlerimizde deniz koruma bilincini güçlendirmek için çalışıyoruz. Mavi Nefes'le atık toplama faaliyetlerini bilimsel araştırmalar, ekosistem restorasyonu, kesintisiz eğitim ve izleme çalışmalarıyla bir araya getirerek bütüncül



KÜRESEL VİZYON, SINIRSIZ ÇÖZÜMLER!

4 KITA, 14 ÜLKE, 37 ŞEHİR

GÜÇLÜ AĞIMIZLA LOJİSTİĞİN GELECEĞİNE YÖN VERİYORUZ



TÜRKİYE • BELGIUM • NETHERLANDS • UNITED KINGDOM • ITALY • USA • CHINA
SINGAPORE • THAILAND • VIETNAM • INDONESIA • MALAYSIA • UKRAINE • AUSTRALIA



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay

TEKNOFEST’TE BİLİM VE TEKNOLOJİ YARIŞTI

20-23 Ağustos tarihleri arasında Gölcük’te deniz, hava ve teknolojiyi buluşturan TEKNOFEST Mavi Vatan’ı 343 bin kişi ziyaret etti.



Milli Savunma Bakanlığı ile Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı’nın (T3 Vakfı) ana yürütücülüğünde, 20-23 Ağustos tarihleri arasında Gölcük Tersanesi Komutanlığı’nda gerçekleştirilen TEKNOFEST Mavi Vatan, dört gün boyunca Türkiye’nin denizcilik, savunma ve ileri teknoloji alanındaki kabiliyetlerini yüzbinlerce kişiye ulaştıran bir teknoloji şölenine dönüştü. Türk Deniz Kuvvetleri’nin önemli platformlarından insansız deniz araçlarına, su altı sistemlerinden hava araçlarına, teknoloji yarışmalarından spor ve müzik etkinliklerine kadar geniş bir içerik sunan festival, son gününde gerçekleştirilen kapanış ve ödül töreniyle sona erdi.

Festival boyunca Gölcük Tersanesi Komutanlığı’na gelen ziyaretçiler, Türk Deniz Kuvvetleri’nin önemli platformlarını yakından görme ve denizcilik teknolojilerini yerinde deneyimleme fırsatı buldu. TCG Anadolu, TCG Barbaros, TCG Savarona, TCG Turgutreis, TCG Murat Reis ve TCG 18 Mart Denizaltısı gibi platformlar ziyaretçilerin yoğun ilgisini çekerken, festival alanında toplam 37 deniz platformu ve 4 hava aracı vatandaşlarla buluştu.

TEKNOFEST Mavi Vatan’ın en dikkat çekici unsurlarından biri festival alanındaki yoğunluk oldu. Dört gün boyunca çocuklardan gençlere, ailelerden teknoloji meraklılarına kadar her yaşta ziyaretçi Gölcük Tersanesi Komutanlığı’na gelerek Türkiye’nin denizlerdeki teknolojik gücünü yakından görme fırsatı buldu.



Festival, yalnızca savunma sanayisi ve teknoloji ürünlerinin sergilendiği bir organizasyon olmanın ötesine geçerek çocukları ve gençleri bilim ve teknolojiyle buluşturan atölyelere, deneyim alanlarına, bilgi yarışmalarına ve farklı etkinliklere de ev sahipliği yaptı. T3 Vakfı ve Bilim Sokağı atölyeleri çocukları bilimle buluştururken, NSosyal Nod Bilgi Yarışması ve “Sahne Senin” etkinlikleri de festival atmosferine renk kattı.

TÜRK DONANMASININ GÜCÜ GÖLCÜK’TE SERGİLENDİ

TEKNOFEST Mavi Vatan boyunca festival alanı ve deniz üzerinde gerçekleştirilen gösteriler de ziyaretçilere unutulmaz anlar yaşattı. SAT ve SAS timlerinin gösterileri, Deniz Hava Komutanlığı ve İHA uçuş gösterileri ile Mavi Vatan Yelken Kortej Geçişi yoğun ilgi gördü.

Türkiye’nin denizcilik ve savunma sanayisindeki teknolojik kabiliyetlerini yansıtan Bayraktar TB2 ve Bayraktar TB3 de festivalin dikkat çeken unsurları arasında yer aldı. İnsanlı ve insansız sistemlerin aynı organizasyonda ve aynı teknoloji ekosistemi içerisinde buluşması, Türkiye’nin deniz-hava entegrasyonundaki geldiği noktayı da ziyaretçilere yakından gösterdi. Festivalin en önemli başlıklarından birini teknoloji yarışmaları oluşturdu. İnsansız Su Altı Sistemleri, İnsansız Deniz Aracı ve Su Altı Roket yarışmalarında Türkiye’nin farklı bölgelerinden gelen genç teknoloji



takımları, geliştirdikleri sistemleri gerçek görev senaryolarında test ederek dereceye girmek için mücadele etti. Final aşamasına ulaşan 112 takım ve 1.200’ün üzerinde yarışmacı, su altı sistemlerinden otonom deniz araçlarına kadar farklı teknolojilerde geliştirdikleri projeleri Gölcük’te sergiledi. Yarışmalar, gençlerin mühendislik bilgi ve becerilerini gerçek saha koşullarında sınamalarına imkan sunarken, geleceğin denizcilik ve savunma teknolojilerine ilişkin önemli projeleri de ortaya çıkardı.

DENİZDE TEKNOLOJİ, SPORDA REKABET

TEKNOFEST Mavi Vatan’da teknoloji yarışmalarının yanı sıra spor etkinlikleri de büyük ilgi gördü. Festivalin üçüncü gününde gerçekleştirilen 1.500 metrelik Açık Su Yüzme Yarışı’nda 111 erkek ve 41 kadın sporcu mücadele etti. Erkeklerde Eymen Taha Turan, kadınlarda ise Nida Başaran birinciliği elde ederken, yarışmacılar Gölcük Körfezi’nde kıyasıya bir mücadele ortaya koydu. Festival kapsamında düzenlenen Dragon Kürek Yarışı, Mavi Vatan Halat Çekme ve El İncesi Atma etkinlikleri de ziyaretçilere farklı deneyimler yaşattı. Böylece dört gün boyunca teknoloji, denizcilik, spor ve eğlence aynı festival atmosferinde buluştu.

“MAVİ VATAN”DAKİ HAKLARIMIZI TAVİZSİZ KORUYACAĞIZ”

Dört günlük festivalin kapanış töreni, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz’ın katılımıyla gerçekleştirildi. Tören kapsamında TEKNOFEST Yönetim



Kurulu Başkanı ve T3 Vakfı Mütevelli Heyeti Başkanı Selçuk Bayraktar da bir konuşma gerçekleştirdi.

Cevdet Yılmaz, kapanış konuşmasında Mavi Vatan'ın Türkiye

açısından stratejik öneminin giderek arttığını vurgulayarak, "Mavi Vatan'daki egemenliğimizi, Mavi Vatan'daki haklarımızı tereddütsüz bir şekilde, tavizsiz bir şekilde koruyacağımızı" ifade etti. Yılmaz, festivalin Türkiye'nin denizlerde ulaştığı teknolojik seviyeyi ortaya koyduğuna dikkat çekerek 37 gemi ve 4 hava aracının vatandaşlarla buluştuğunu belirtti. Yılmaz ayrıca savunma sanayisinde yerlilik oranının yüzde 80'i aştığını, insanlı ve insansız sistemlerin aynı ağ üzerinde güvenli şekilde görev yapabildiği yeni bir mimarinin geliştirildiğini ve Türkiye'nin geleceğinde gençlerin belirleyici rol üstleneceğini vurguladı.

Selçuk Bayraktar ise dört gün boyunca Gölcük'te yalnızca insansız deniz araçlarının, su altı roketlerinin ve otonom sistemlerin yarıştırmadığını, Türk mühendisliğinin ve gençliğinin Mavi Vatan'ın geleceğine güçlü bir imza attığını söyledi. Bayraktar, gençlerin Mavi Vatan'ın yalnızca koruyucuları değil, geleceğinin de mimarları olduğunu vurguladı.

GENÇ TEKNOLOJİ TAKIMLARININ BAŞARISI ÖDÜLENDİRİLDİ

TEKNOFEST Mavi Vatan kapsamında düzenlenen teknoloji yarışmalarında dereceye giren takımlar, festivalin son gününde gerçekleştirilen törende ödülleri kavuştu. İnsansız Su Altı Sistemleri, İnsansız Deniz Aracı ve Su Altı Roket yarışmalarında başarılı olan genç teknoloji takımlarının ödülleri, kapanış töreninde Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, TEKNOFEST Yönetim Kurulu Başkanı ve T3 Vakfı Mütevelli Heyeti Başkanı Selçuk Bayraktar, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu'nun da katıldığı törende takdim edildi. Gençlerin geliştirdiği özgün tasarımlar, otonom sistemler, su altı teknolojileri ve insansız deniz araçları, festival boyunca büyük ilgi görürken ödül töreni de dört günlük teknoloji mücadelesinin en anlamlı anlarından biri oldu.

MAVİ VATAN'DAN SONRA YENİ ROTA: ŞANLIURFA

Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nda dört gün boyunca denizlerle buluşan TEKNOFEST heyecanının yeni durağı ise Güneydoğu olacak. TEKNOFEST Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Bayraktar, kapanış konuşmasında tüm Türkiye'yi 30 Eylül-4 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirecek TEKNOFEST Güneydoğu için Şanlıurfa'ya davet etti. Mavi Vatan'da denizlere taşınan Milli Teknoloji Hamlesi coşkusu, şimdi Güneydoğu'ya uzanacak. TEKNOFEST Mavi Vatan'ın ardından teknoloji tutkunları, gençler, aileler ve tüm Türkiye 30 Eylül-4 Ekim tarihlerinde Şanlıurfa'da buluşmaya hazırlanıyor.



macka
MARINE SERVICE



**Trusted Expert
Ship Service**

We Are Good At;

- Ship Management & Consultancy ●
- Ship Repair (Full Service) ●
- Shipyards Arrangement ●
- Agency Services ●
- Supply Services ●
- On Board Services ●

By Chf. Eng.
Hüseyin Atakan **KADIOĞLU**



service@mackamarine.com
sales@mackamarine.com
mackamarine.com
TUZLA / İSTANBUL / TÜRKİYE

İSTANBUL BOĞAZI'NDA 30 AĞUSTOS COŞKUSU YAŞANDI

Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nda Zafer Kupası sahibini buldu. Zorlu mücadelenin ardından kupayı Selim Kakış yönetimindeki "Zacapa" teknesi kazandı.



58 takım ve 600'ü aşkın sporcunun katılımıyla İstanbul Boğazi'nde görsel bir şölene sahne olan Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nın üçüncü etabı Zafer Kupası tamamlandı.

Cumhurbaşkanlığı himayelerinde; T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı ile T.C. Gençlik



ve Spor Bakanlığı'nın katkılarıyla, İstanbul Valiliği ve Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı (TGA) iş birliğinde İstanbul Açık Deniz Yat Yarış Kulübü tarafından düzenlenen Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nın üçüncü etabı olan Zafer Kupası, 30 Ağustos Zafer

Bayramı coşkusuyla İstanbul Boğazi'nde start aldı.

58 takım ve 600'ü aşkın sporcunun katıldığı dev organizasyon, İstanbul Boğazi'nde renkli görüntülere sahne oldu. Yarışlar, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nda Çırağan Sarayı önünden start aldı.



Türk bayraklarıyla donatılan yelkenliler, Boğaziçi'nin eşsiz atmosferinde izleyenlere unutulmaz anlar yaşattı.

YELKENLER ZAFERİN İZİNDE

30 Ağustos Zafer Bayramı'nın şanlı mirasına saygı niteliği taşıyan özel

etapta yelkenler, İstanbul Boğazi'nin zorlu rüzgarlarına karşı açıldı. Yaklaşık 600 sporcu, Çırağan Sarayı-Arnavutköy arasında rüzgara karşı strateji ve taktiklerin öne çıktığı kıyasa bir mücadele verdi. İstanbul halkı da Boğaz'ın sahil şeridinden, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın coşkusuyla yelkenlerle buluşturan bu özel yarışa büyük bir ilgiyle tanıklık etti.

Milli Mücadele'nin meşalesinin yakıldığı 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın anısına düzenlenen Zafer Kupası, sportif rekabeti tarihi bir günde buluşturdu. Zorlu mücadelenin sonucunda Zafer Kupası'nın sahibi Selim Kakış yönetimindeki "Zacapa" teknesi, oldu. Oğuz Ayan yönetimindeki "Angel's Of CMC Holding" takımı ikinciliği elde ederken, Levent Peynirci yönetimindeki "Enka" yarışı üçüncü olarak tamamladı.

Organizasyonun anlam ve önemine değinen İstanbul Açık Deniz Yat Yarış Kulübü Başkanı Ekrem Yemlihaoğlu, şu değerlendirmelerde bulundu: "Milli Mücadele'nin meşalesinin yakıldığı bu anlamlı günde, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın coşkusuyla dünyanın en güzel parkurlarından biri olan İstanbul Boğazi'ne taşımaktan büyük bir gurur duyuyoruz. 600'ü aşkın sporcumuzun bayrağımızla süslenmiş yelkenlilerle verdiği bu mücadele, şanlı tarihimize ve zaferimizin mirasına yakışır bir görsel şölen sundu. Sadece bir spor müsabakası değil, aynı zamanda geçmişimize olan minnetimizin bir göstergesi olan bu dev organizasyona katkı sunan tüm kurumlarımıza ve sahilleri doldurarak bu coşkuyu bizimle paylaşan İstanbullulara teşekkür ediyorum."

TAB İLE M3X ARASINDA STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

Türk Armatörler Birliği, üyelerine dijital eğitim çözümlerinde yeni fırsatlar sunmak amacıyla Mathreex (M3X) ile stratejik iş birliği gerçekleştirdi.



Türk Armatörler Birliği, Mathreex (M3X) ile gerçekleştirdiği iş birliğine ilişkin şu açıklamayı yaptı:

“Türk Armatörler Birliği olarak, üyelerimizin gemi ve şirket personeline

yönelik dijital eğitim çözümlerine daha avantajlı koşullarla erişimini desteklemek amacıyla Mathreex (M3X) ile stratejik bir iş birliği gerçekleştirilmiştir. İş birliği, 28 Temmuz 2026 tarihinde Türk Armatörler Birliği Genel Merkezi'nde düzenlenen imza töreniyle resmîyet kazanmıştır. Platformun tanıtımı ve kullanıcı eğitimleri ise Eylül 2026 içerisinde gerçekleştirilecek olup, program detayları ayrıca üyelerimizle paylaşılacaktır.

Bu iş birliği kapsamında üyelerimiz, Mathreex (M3X) platformunun sunduğu eğitim altyapısından Türk Armatörler Birliği üyelerine özel sağlanan avantajlı koşullarla yararlanabilecektir. Uluslararası denizcilik sektöründe değişen düzenlemeler, dijitalleşme, emniyet yönetimi ve sürekli gelişen operasyonel gereklilikler doğrultusunda, dijital eğitim platformları şirketlerimizin insan kaynağının gelişiminde önemli bir rol üstlenmektedir. Bu kapsamda sunulan eğitimler, gemi ve şirket personelinin bilgi ve yetkinliklerinin güncel tutulmasına katkı sağlarken, şirketlerin eğitim süreçlerini daha etkin şekilde planlamalarına da destek olacaktır.

Türk Armatörler Birliği olarak, üyelerimize katma değer sağlayacak iş birlikleri geliştirmeye ve sektörümüzün eğitim altyapısının güçlendirilmesine yönelik çalışmalarımızı sürdürmeye devam edeceğiz.”

Compressed
Air Systems

KAESER
COMPRESSORS®

MADE in
GERMANY

Refuelling and
Transferring

ELAFLEX

MADE in
GERMANY

DDC - CBC
Couplings and
LNG Solutions

MannTek

MADE in
SWEDEN

Electric
Actuators

auma®
Solutions for a world in motion

MADE in
GERMANY

Level Gauges
and Pressure
Transmitters

VEGA

MADE in
GERMANY

Plastic Piping
Solutions

+GF+

MADE in
SWITZERLAND

AĞANLAR TERSANESİ'NDEN ULUSLARARASI BAŞARI

Ağanlar Tersanesi dünyanın önde gelen refit tesisleri arasında yer alarak uluslararası bir başarıya imza attı.



Uluslararası yat ve tekne endüstrisinin en köklü ve saygın yayınlarından International Boat Industry (IBI), dünyanın önde gelen bakım, onarım ve refit tesislerini mercek altına aldı. Küresel yat endüstrisinin önemli referans kaynaklarından biri olarak kabul edilen, 50 yılı aşkın süredir uluslararası denizcilik sektörünü takip eden; tekne üreticilerinden tersanelere, marina işletmelerinden ekipman üreticilerine ve sektör profesyonellerine kadar geniş bir okuyucu kitlesine ulaşan IBI'nin değerlendirmesinde, Bodrum merkezli Ağanlar Shipyard & Marina, Türkiye'den listeye giren tek firma oldu ve dünyanın en iyi tesislerinde 5. sırada, 2025'in enleri listesinde de 2. sırada yer aldı.

Bodrum'da 1961 yılında kurulan Ağanlar, 65 yılı aşkın süredir denizcilik sektöründe faaliyet gösteriyor. Geleneksel tekne

yapımından gelen, bilgi birikimini zaman içerisinde modern mühendislik, bakım-onarım ve kapsamlı refit operasyonlarıyla birleştiren tesis; bugün farklı ölçekteki süper yat ve mega yatlara hizmet veriyor. Ağanlar bünyesinde boya ve güverte uygulamalarından, mekanik ve elektrik-elektronik çalışmalarına, marangozluk, mobilya ve metal işlerinden, kapsamlı yenileme ve rebuild projelerine kadar birçok operasyon aynı tesis içerisinde yürütülebiliyor. Özellikle büyük yatlara yönelik teknik hizmet kapasitesi ve farklı disiplinleri tek merkezde koordine edebilmesi, tesisin uluslararası refit pazarındaki konumunu güçlendiren unsurlar arasında gösteriliyor.

Türkiye'nin yatçılık ve refit sektörünün uluslararası konumu açısından da dikkat çekici bir gelişme olarak öne çıktığını söyleyen Ağanlar Shipyard &



Marina ortağı ve CEO'su Erdem Ağan şu değerlendirmede bulundu: "Türkiye son yıllarda yalnızca yeni yat üretiminde değil, bakım, onarım, refit ve rebuild alanında da Akdeniz'in önemli merkezlerinden biri haline geliyor. Coğrafi konumu, gelişmiş yan sanayisi, nitelikli iş gücü ve giderek büyüyen teknik altyapısıyla Türk tersaneleri, uluslararası yat sahipleri ve yönetim şirketleri tarafından daha yakından takip ediliyor. Bu tablo içerisinde Bodrum ise güçlü denizcilik kültürü ve uzun yıllara dayanan tekne yapım geleneğiyle ayrı bir konuma sahip". Erdem Ağan; "Markamızın IBI tarafından dünyanın önde gelen tesisleri arasında gösterilmesi ve söz konusu seçkide Türkiye'yi temsil eden tek firma olması bizim için büyük bir gurur. Bodrum'un geleneksel yatçılık bilgisinin günümüzün uluslararası süper yat bakım ve refit standartlarıyla buluştuğunu gösteren önemli örneklerden biri oldu. Uluslararası yat sektörünün önde gelen yayınlarından birinde elde edilen bu görünürlük, aynı zamanda Türk yat bakım ve refit sektörünün global pazardaki yükselen konumuna ilişkin güçlü bir gösterge niteliği taşıyor" dedi.

14. TAYK–EKER OLYMPUS REGATTA’NIN ŞAMPİYONLARI ÖDÜLLERİNİ ALDI

7-16 Ağustos tarihleri arasında düzenlenen 14. TAYK–Eker Olympus Regatta, İstanbul Boğazi’ndeki final yarışının ardından ödül töreniyle tamamlandı.



Türkiye Açıkdeniz Yarış Kulübü (TAYK), Türkiye Yelken Federasyonu ve Eker Süt Ürünleri iş birliğiyle gerçekleştirilen 14. TAYK–Eker Olympus Regatta, yelken tutkunlarını İstanbul’un farklı noktalarında bir araya getiren yoğun bir yarış programının ardından sona erdi. 16 Ağustos’ta İstanbul Boğazi’nda gerçekleştirilen Yat Sınıfı yarışıyla final yapan organizasyonda, farklı sınıflarda dereceye giren takımlar için Setur Kalamış Marina’da ödül töreni düzenlendi.

“Rüzgârı Yakala” mottosuyla gerçekleştirilen organizasyonda sporcular; J70, J70 Match Race, Hareketli Salma, IOM Sınıfı (International One Metre) ve Yat sınıflarında mücadele etti. Marmara Denizi’nin farklı parkurlarında gerçekleşen yarışlarda yelkenciler, değişken rüzgâr koşulları karşısında hız, strateji ve takım uyumlarını ortaya koydu. Final yarışının tamamlanmasıyla birlikte 14. TAYK–Eker Olympus Regatta’nın dereceye giren ekipleri de belli oldu. Organizasyonun son akşamında düzenlenen şampiyon ekipler alkışlar eşliğinde sahneye çıkarak ödülleri aldı. Ödül töreni, yelken dünyasının buluşma noktalarından biri haline gelen organizasyonun final coşkusu da zirveye taşıdı. Kupa ve madalyaların sahiplerini bulduğu gecede, “Türk Gecesi” temasıyla özel bir etkinlik de gerçekleştirildi.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

ARKAS SAILING TEAM PALERMO-MONTECARLO'DA ZİRVEYE ÇIKTI

Arkas Sailing Team, Akdeniz'in en prestijli açık deniz yarışlarından Palermo-Montecarlo 2026'yı ORC Overall, ORC Group 1 ve IRC klasmanlarında birincilikle tamamladı.



Arkas Sailing Team, Akdeniz açık deniz yelkenciliğinin en önemli organizasyonlarından Palermo-Montecarlo 2026'da üç klasmanda birden birincilik elde etti. Takımın TP52 sınıfındaki teknesi Arkas Blue Moon, ORC Overall, ORC Group 1 ve IRC klasmanlarında ilk sırada yer alarak organizasyonun öne çıkan ekibi oldu.

Bu yıl 21'incisi düzenlenen Palermo-Montecarlo yarışı, 18 Ağustos'ta Palermo'dan başladı. Porto Cervo'daki zorunlu geçişin ardından Monaco'da sona eren yarış, yaklaşık 500 deniz millik (926 kilometre) bir parkurda, gece gündüz durmaksızın gerçekleştirildi. 18-23 Ağustos tarihleri arasında düzenlenen organizasyona altı kıtadan 42 tekne katıldı. Maxi, Group 1, Group 2 ve IRC sınıflarında gerçekleştirilen yarışta Black Jack 100, Marta 07, Fiamme Gialle Nice ve Chocolate 3 gibi güçlü rakipler mücadele etti. Yarışın ilk bölümünde filoyu 10-15 knot seviyesindeki batılı rüzgârlar karşıladı. Rüzgârın zaman

zaman 20 knot'a ulaşan hamleleri ve yarış boyunca yaşanan değişken hava koşulları, ekiplerin taktik performansını ön plana çıkardı.

Akdeniz'in en önemli offshore yarışları arasında gösterilen Palermo-Montecarlo, Circolo della Vela Sicilia tarafından Yacht Club de Monaco ve Yacht Club Costa Smeralda iş birliğiyle düzenleniyor. Yarış, İtalya Offshore Şampiyonası'nın yanı sıra IMA Mediterranean Maxi Offshore Challenge'in da final ayağı olma özelliğini taşıyor.

SEZONUN ÖNEMLİ ZAFERLERİNDEN BİRİ

Takım sahibi Bernard Arkas'a ait TP52 Arkas Blue Moon, skipper Serhat Altay liderliğinde yarıştı. Tamamen Türk yelkencilerden oluşan 14 kişilik ekip, Akdeniz'in önde gelen açık deniz takımlarına karşı mücadele ederek ORC Overall, ORC Group 1 ve IRC klasmanlarında birinciliğe ulaştı. Arkas Blue Moon, parkuru gerçek zamanda üçüncü sırada tamamlayarak Line



Honours'ta üçüncülüğü elde ederken, düzeltilmiş zaman hesaplamaları sonucunda ORC Overall, ORC Group 1 ve IRC klasmanlarında zirvede yer aldı.

TÜRK YELKENCİLİĞİ ADINA ÖNEMLİ BAŞARI

Palermo-Montecarlo'da elde edilen sonuç, Arkas Sailing Team'in 2026 sezonunda ulaştığı önemli uluslararası başarılar arasına eklendi. Loro Piana Giraglia 2026 genel birinciliğinin hemen ardından gelen bu sonuç, takımın aynı sezondaki ikinci büyük Akdeniz zaferi oldu.

Arkas Sailing Team, aynı sezonda iki prestijli Akdeniz açık deniz yarışında birden zirveye çıkarak Türk yelken tarihinde bir ilke imza atarken, Palermo-Montecarlo'da Türkiye'nin bugüne kadarki en başarılı performansını da gerçekleştirdi. Takım, elde ettiği bu sonuçla Türk yelkenciliğini uluslararası arenada bir kez daha kürsünün en üst basamağına taşıdı.

MIRABELLA TUZLA'DA YENİDEN DOĞDU

Mengi Yay'ın özel refit ve servis markası Reviva Refit, sekiz buçuk ay süren kapsamlı çalışmayla Trinity Yachts motor yatını baştan yarattı.



Reviva Refit, Mengi Yay'ın özel refit ve servis markası, 47,9 metrelik Trinity Yachts motor yatı Mirabella'yı Tuzla'daki tesisinde sekiz buçuk ay süren kapsamlı bir yenileme programının ardından yeniden teslim etti. R15 Projesi olarak adlandırılan çalışma, tersanenin 2017'den bu yana gerçekleştirdiği on beşinci büyük refit olurken, bugüne kadar üstlendiği en geniş kapsamlı projelerden biri olarak öne çıkıyor.

Bu sezon için olağan dışı genişlikte bir iş paketi yürütüldü. Gövde ve üst yapı tamamen soyulup iklim kontrollü koşullarda yeniden boyandı. Paralel olarak, yatın elektrik ve elektronik altyapısı baştan aşağı yenilendi; ses-görüntü sistemleri, köprü elektronik donanımı ve iç mekân aydınlatması yeniden tasarlanırken, dış güverte aydınlatması da önemli ölçüde güçlendirildi. İç mekânda, güneş ve nemin yirmi yılı aşkın etkisiyle matlaşan vernikli mobilyalar zahmetli bir yöntemle çıplak ahşaba kadar indirildi, zımparalandı ve ceviz-çikolata tonunda yeniden finisajlandı. Bu tercih, Scott Carpenter'ın özgün iç tasarım karakterini korumak amacıyla yapıldı. Ardından yeni döşemeler eklendi, mobilyalar yenilendi veya değiştirildi.

En görünür değişiklikler güvertede gerçekleşti. Yeniden tasarlanan güneş güvertesine özel bir jakuzi yerleştirdi; tüm güvertelerde yeni oturma alanları oluşturuldu. Yüzme platformu ise entegre bir "transformer" sistemi etrafında yeniden düzenlendi. Bu kurulum, kıç aynalık bölgesinde yapısal revizyon ve sistemi barındıracak özel bir su geçirmez haznenin inşasını gerektirdi. Başarılı yeniden teslimin ardından Mirabella, donatım, sistem entegrasyonu, liman ve deniz denemeleriyle teslimata doğru son aşamaya giriyor.



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

Authorised Service Station

LIFERAFT



LIFE SAVING EQUIPMENT



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



DERİNLİKLERDE YÜKSELEN MİLLİ GÜÇ: MİLDEN

Türkiye'nin Milli Denizaltı Projesi MİLDEN, uzun süreli gizli görev kabiliyeti, esnek silah yükü ve yerli mühendislik gücüyle Türk Deniz Kuvvetleri'nin su altındaki kapasitesini artırmayı hedefliyor.



Türkiye'nin Milli Denizaltı Projesi MİLDEN kapsamında geliştirilen yeni denizaltının teknik özellikleri ASFAT tarafından paylaşıldı.

Yerli tasarım ve mühendislik ürünü olan MİLDEN, uzun süreli gizli görev kabiliyeti, düşük tespit edilebilirlik ve farklı görev ihtiyaçlarına uyum sağlayabilecek esnek yapısıyla öne çıkıyor. MİLDEN'in boyutları dikkat çekici: uzunluğu 80

metreden fazla, genişliği 7 metrenin üzerinde olacak. Deplasmanı 2.700 tonun üzerinde, draftı ise 6,8 metre olarak planlanıyor. Denizaltıda toplam 40 personelin görev yapması öngörülüyor. Bu ölçüler, MİLDEN'i Türk Deniz Kuvvetleri filosunda önemli bir güç unsuru haline getirecek. Projenin en kritik özelliklerinden biri Havadan Bağımsız Tahrik (AIP) Sistemi. Bu sistem sayesinde MİLDEN, uzun süre su altında gizli görevler icra edebilecek. Tasarımda ayrıca azaltılmış izler ve düşük tespit edilebilirlik hedefleniyor. Böylece denizaltının operasyonlarda görünürlüğü minimuma indirilecek.

MİLDEN, artırılmış ve esnek silah yükü taşıyabilecek şekilde tasarlanıyor. Kara ve hava hedeflerine angajman kabiliyeti bulunacak; özel kuvvetler harekâtına

destek verebilecek. Görev konseptinde kara hedeflerine yönelik taarruz kabiliyeti de yer alıyor. Bu kapsamda denizaltıya dikey atım sistemi entegre edilecek. ASFAT, tasarım yaklaşımında gelecekte yapılabilecek geliştirmelere uyum sağlayabilecek esnek bir yapı hedeflendiğini vurguluyor. Artırılmış menzil de denizaltının öne çıkan özellikleri arasında. Böylece MİLDEN, yalnızca bugünün değil, geleceğin operasyonel ihtiyaçlarına da cevap verebilecek.

MİLDEN'in hizmete girmesiyle Türkiye'nin denizaltı filosu, yerli tasarım ve mühendislik kabiliyetleriyle güçlenecek. Türk Deniz Kuvvetleri'nin su altındaki operasyonel kapasitesinin artırılması, hem bölgesel güvenlik hem de milli savunma açısından stratejik bir adım olarak değerlendiriliyor.

YALOVA SHIPYARD, "PERSONEL AKTİVİTE TAKİP SİSTEMİ"Nİ BAŞLATTI

Yalova Shipyard'ın Havelsan ile birlikte hayata geçirdiği, "Personel Aktivite Takip Sistemi" projesinin kabulü tamamlandı ve sistem kullanılmaya başlandı.



Yalova Shipyard'ın Havelsan ile birlikte gerçekleştirdiği Personel Aktivite Takip Sistemi devreye alındı. Yalova Shipyard IT Direktörü Taner Zaim, Bluetooth 5.0 ve RFID altyapısıyla desteklenen yeni nesil akıllı kart teknolojisinin anında durum bildirimleri, düşme tespiti, acil çağrılar ve

hızlı müdahale mekanizmaları aracılığıyla operasyonlara yenilikçi bir boyut getirdiğini söyledi.

Sistemin dijital iş güvenliği takip ve uyarı sistemi olarak kullanıldığını belirten Zaim, "Her çalışmada bir akıllı kart bulunuyor. Çalışan sahaya adım attığı anda kart çalışmaya başlıyor. Eğer bir düşme yaşanırsa karttaki sensör bunu anlayarak hemen yetkililere bildirim gönderiyor. Çalışan arkadaşımız da herhangi bir aksilik durumunda karta dokunarak yardım çağrısı gönderebiliyor" dedi. Zaim, "Bu süreçte emeği, katkısı ve iş birliği için

başta Havelsan ekibi olmak üzere projede görev alan tüm çalışma arkadaşlarımıza şahsım olarak teşekkür ederim.

Bu çalışmanın hayata geçirilmesine inanan, başarı hedefi koyan ve bizlere her aşamada destek olan başta yönetim kurulu başkanımız Rasim Akar, genel müdürümüz Serkan Karamanlı ve genel müdür yardımcılarımız Ali Özcan Bayrak ve Necati Bektaş'a çok teşekkür ederiz. Birlikte geliştirmeye, birlikte üretmeye ve denizcilik sektöründe teknoloji odaklı çözümlerimizi güçlendirmeye devam edeceğiz" diye konuştu.



BOSPHORUS BOAT SHOW

DENİZ FUARI

17-25 EKİM 2026
ATAKÖY MARİNA İSTANBUL

Biletini Al!



biletix
ticketmaster Türkiye

CO-SPONSOR



OTOMOTİV SPONSORU

Borusan Oto

KONAKLAMA SPONSORU



SHERATON
İstanbul Ataköy Hotel

SAĞLIK SPONSORU

MEMORIAL

MEDYA SPONSORLARI



MOTORBOAT

naviga

GALA SPONSORU



SHERATON
İstanbul Ataköy Hotel

BASKI & STANT SPONSORU



DESTEKLEYENLER



GEMİ YAT VE HİZMETLERİ
İHRACATÇILARI BİRLİĞİ

YATED
YAT VE YERNE ENDÜSTRİYEL GRUBU

YATED
FİNANÇMEN A.Ş.

ORGANİZASYON

FUAR ALANI

ATAKÖY MARİNA
İSTANBUL 34090 TÜRKİYE

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

SANMAR, ULTRATUG'A İKİNCİ RÖMORKÖRÜ TESLİM ETTİ

Sanmar Shipyards, Altınova Tersanesi'nde düzenlenen törenle Ultratug'a ikinci Boğaçay sınıfı römorkörü teslim etti. UT AMAZONAS, çevreye duyarlı teknolojisiyle Kolombiya'da hizmete başlayacak.



Sanmar Shipyards, 11 Ağustos'da Altınova Tersanesi'nde düzenlenen özel bir törenle Amerika kıtasının önde gelen operatörlerinden Ultratug'a ikinci römorkörünü teslim etti.

UT AMAZONAS adı verilen yeni gemi, Kolombiya'da görev yapacak ve birkaç ay önce Meksika'da faaliyete başlayan UT PATZCUARO'nun kardeş gemisi olacak. Böylece Sanmar ile Ultratug arasındaki yirmi yılı aşkın işbirliği yeni bir kilometre taşına ulaştı.

Törene Ultratug Kolombiya'dan Silvia Herrera (Country Manager), Cristian Franco (Fleet and Operations Manager) ve José Morales (Maintenance Engineer) katıldı. Konukları Sanmar adına Ali Gürün (Vice Chairman & CEO), İpek Gürün (Director of Corporate Strategy), Selin Seven (Governance Processes Manager) ve Ruchan Civgin (Commercial Director) karşıladı.

UT AMAZONAS, Sanmar'ın en çok satan Boğaçay sınıfı römorkörlerinden biri.

Uluslararası üne sahip Kanada merkezli Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar için özel olarak geliştirilen RAMPARTS 2400SX-MKII tasarımına dayanıyor. İki adet CAT 3516E ana motorla donatılan gemi, IMO Tier III emisyon standartlarına uyumlu. Motorlarda kullanılan SCR teknolojisi NOx emisyonlarını azaltırken, yüksek otomasyon seviyesi operasyonel verimliliği artırıyor.

Çevreye duyarlı bu güçlü paket, UT AMAZONAS'ın kıçtan en az 75 ton çekme gücü ve 12,5 knot serbest hız kapasitesine ulaşmasını sağlıyor. 24,4 metre uzunluğa, 12 metre genişliğe ve yaklaşık 5,45 metre drafta sahip gemi, Kongsberg US 255S P30 FP azimut sevk sistemleriyle donatıldı. Ayrıca FiFi 1 yangın söndürme kapasitesi mevcut. Mürettebat için ses yalıtımlı, yüksek standartlı yaşam alanları sağlanıyor; sekiz kişilik ekip için iki tek kişilik ve üç çift kişilik kamaralar bulunuyor.

Teslim töreninde konuşan Sanmar CEO'su Ali Gürün, "UT AMAZONAS'ın teslimi, Ultratug ile büyüyen ortaklığımızda önemli bir kilometre taşıdır. Kısa sürede ikinci römorkörü filolarına kazandırmak, karşılıklı güvenin güçlü bir göstergesidir. Kolombiya'da hizmete başlamasıyla Güney Amerika'daki varlığımız daha da güçlenecek" dedi.

Ultratug Kolombiya Country Manager'ı Silvia Herrera ise, "Bu proje ve teslimat, her iki ekibin özverisi ve uzmanlığının sonucudur. Yenilik ve mükemmeliyet konusundaki ortak taahhüdümüzü yansıtıyor. Bu başarı üzerine daha birçok proje geliştirmeyi hedefliyoruz" ifadelerini kullandı.





Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.



www.classnk.com



ISFL 19TH WORLD CONGRESS ISTANBUL 2026

International Society of Family Law Conference 2026

The conference will take place on-site only and will bring together an international and interdisciplinary community of family law scholars and professionals.

This year's World Conference coincides with the 100th anniversary of the adoption of the Turkish Civil Code, a defining moment in the modernization of Turkish family law and the legal recognition of women's rights.

9 to 12 September 2026

Pîrî Reis University Faculty of Law Tuzla – Istanbul, Türkiye

ISO 9001 CERTIFICATION
(NDA CERTIFICATION LIMITED)

ISO 9001

EN IEC 60079-19:2019
(IEP ATEX CERTIFICATION)

IEP
ATEX

RECOGNITION FOR BV MODE II SCHEME
(BUREAU VERITAS CERTIFICATION)



MARINE WANTS *Love* MARITIME RESPECT

SAYGI
Shipping & Electric Co.

saygielectric.com

REFERENCES



BOGAZICI

GURDESAN

Gestas

ILTEKNO

ULUSOY



ARKAS

KIRAN

TK Tuzla shipyard

FATIM OFFSHORE

NEW BUILDING

- FERRYBOAT
- LIVE FISH CARRIER VESSELS
- ANTI OIL POLLUTION TUGBOAT
- TANKERS
- DRY CARGO VESSELS
- PILOT BOATS
- LONGLINER
- DRY DOCK

MANUFACTURING

- CONVERSION OF VESSELS
- REPAIR / MAINTENANCE SERVICE
- AUTHORIZED TECHNICAL SERVICE
- TEST & CALIBRATION SERVICE
- ELECTRONICS MAINTENANCE SERVICE
- H.V. / L.V. ENGINE & GENERATOR COPPER WINDING

REPAIR AND MAINTENANCE

- AUTOMATION SYSTEMS
- BOW THRUSTER CONTROL SYSTEMS
- ENGINE TELEGRAPH SYSTEMS
- NAVIGATION LIGHT PANELS
- CONSOLE PRODUCTION
- TANK LEVEL CONTROL SYSTEMS
- VALVE CONTROL SYSTEMS
- SIGNAL LIGHT COLUMN
- BEARING HEATING TOOLS
- MSB & ESB
- ELECTRICAL PROJECT - DESIGN SERVICE



HEAD OFFICE

Aydintepe Mahallesi Sahit Bulvarı No:130/1 34947 Tuzla / İSTANBUL

satisplanlama@saygielectric.com +90 216 392 60 21 +90 545 580 94 07



SAYGI

SAYGI

Our Partnership
GUCSAN
TEKNOLOJİ

GELECTRIC

GESAN
MARINE

IMO'DA SÜRDÜRÜLEBİLİR DENİZCİLİK YAKITLARININ İZLENEBİLİRLİĞİ ELE ALINDI

IMO Genel Merkezi'nde düzenlenen çalıştayda yakıt tedarik zincirlerinde uygulanabilecek gözetim zinciri ele alındı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO), denizcilik yakıtlarının yaşam döngüsü sera gazı yoğunluğunun değerlendirilmesine yönelik çalışmalar kapsamında, yakıt tedarik zincirlerinde uygulanabilecek gözetim zinciri (chain of custody) modellerini ele alan bir uzman çalıştayı düzenledi.

Çalıştayda, IMO'nun Yaşam Döngüsü Sera Gazı Yoğunluğunun Değerlendirilmesine İlişkin Kılavuzları (Life Cycle GHG Assessment Guidelines – LCA Guidelines) kapsamında sürdürülebilir denizcilik yakıtlarının çevresel özelliklerinin yakıt tedarik zinciri boyunca güvenilir ve şeffaf biçimde izlenebilmesine yönelik yöntemler değerlendirildi.

Bu kapsamda, sürdürülebilir yakıtların sertifikalandırılmasına yönelik

olarak geliştirilen Sürdürülebilir Yakıt Sertifikasyon Programlarının Tanınmasına İlişkin Gereklikler ve Prosedürler Hakkında Taslak Kılavuz (Sustainable Fuel Certification Schemes – SFCS Guidelines) üzerinde yürütülen çalışmalar ele alındı.

Söz konusu düzenleme çerçevesinde, yakıtların özellikle kaynaktan tanka (well-to-tank – WtT) aşamasındaki sera gazı emisyonlarının hesaplanması, izlenebilirliğin sağlanması ve emisyon azaltımlarının mükerrer olarak hesaplanmasının önlenmesi amaçlandı.

IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesinin 84'üncü oturumunda (Marine Environment Protection Committee – MEPC 84) yapılan değerlendirmeler doğrultusunda gerçekleştirilen çalıştayda; fiziksel ayrıştırma (physical segregation), kütle

dengesi (mass balance) ile kayıt ve talep (book and claim) modelleri incelendi. Bu modellerin denizcilik yakıtlarının üretiminden nihai kullanımına kadar sürdürülebilirlik özelliklerinin takip edilmesinde nasıl uygulanabileceği ve IMO'nun mevcut yaşam döngüsü değerlendirme çerçevesine nasıl entegre edilebileceği değerlendirildi.

Çalıştayda ayrıca, diğer sektörlerde uygulanan gözetim zinciri sistemlerinden edinilen deneyimler paylaşıldı. Özellikle kütle dengesi yaklaşımına ilişkin mevcut uygulama deneyimlerinin önemli bir bilgi birikimi oluşturduğu belirtilirken, uluslararası ve bölgesel sertifikasyon sistemleri arasında mümkün olduğunca uyumlu bir yaklaşım geliştirilmesinin önemine dikkat çekildi.

Yapılan değerlendirmelerin, IMO bünyesinde sürdürülen LCA Kılavuzlarının geliştirilmesi ile sürdürülebilir yakıt sertifikasyon sistemlerinin tanınmasına ilişkin taslak düzenlemelere katkı sağladığı belirtildi.

Çalışmalar, denizcilik sektöründe düşük ve sıfır sera gazı emisyonlu yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması ve bu yakıtların çevresel performansının güvenilir şekilde doğrulanmasına yönelik uluslararası düzenleyici altyapının geliştirilmesi açısından önem taşıdı.

IMO Genel Merkezi'nde hibrit formatta gerçekleştirilen çalıştaya toplam 211 katılımcı iştirak etti. Çalıştay, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılması Ara Dönem Çalışma Grubu (Intersessional Working Group on Reduction of GHG Emissions from Ships – ISWG-GHG) Başkanlığı tarafından yürütüldü. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

BİLGİ PAYLAŞIMI İÇİN YOL HARİTASI

Güney Afrika'da deniz güvenliği ve bilgi paylaşımı kapasitesinin güçlendirilmesine yönelik yol haritası hazırlandı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO), Güney Afrika'nın deniz güvenliği ve denizcilik bilgi paylaşımı kapasitesinin güçlendirilmesine yönelik çalışmalar kapsamında, 3–6 Ağustos 2026 tarihlerinde Cape Town'da bir çalıştay düzenledi.

Avrupa Birliği (European Union – EU) tarafından finanse edilen Kızıldeniz ve Batı Hint Okyanusu Kriz Müdahale Projesi (CRP-RedWIO) kapsamında gerçekleştirilen çalıştayda, Güney Afrika'daki Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin (National Maritime Information Sharing Centre – NMISC) güçlendirilmesi ve tam operasyonel kapasiteye kavuşturulmasına yönelik bir yol haritası hazırlandı.

Çalışmalarda, kurumlar arası koordinasyonun geliştirilmesi, denizcilik alanında bilgi paylaşımının

güçlendirilmesi ve ulusal ile bölgesel düzeyde deniz alanı farkındalığının (maritime domain awareness) artırılması üzerinde duruldu. Ayrıca, Güney Afrika'nın Cibuti Davranış Kuralları ve Cidde Değişikliği (Djibouti Code of Conduct/Jeddah Amendment – DCoC/JA) kapsamında oluşturulan bölgesel bilgi paylaşım ağıyla daha etkin şekilde bütünleşmesine yönelik hususlar değerlendirildi.

Çalıştay kapsamında Madagaskar'da faaliyet gösteren Bölgesel Denizcilik Bilgi Füzyon Merkezi (Regional Maritime Information Fusion Centre – RMIFC) ile Seyşeller'de bulunan Bölgesel Koordinasyon Operasyon Merkezi (Regional Coordination Operations Centre – RCOC) gibi bölgesel yapıların deneyimleri ele alındı. Deniz güvenliği tehditlerine karşı koordineli müdahalenin, zamanında ve etkin bilgi paylaşımının ve bölgesel iş birliğinin

güçlendirilmesinin önemine dikkat çekildi.

Kamu kurumları, deniz kolluk birimleri, savunma ve güvenlik kuruluşları, acil müdahale makamları ile bölgesel denizcilik kuruluşlarından 25 temsilcinin katıldığı çalıştayda, mevcut bilgi paylaşım düzenlemeleri değerlendirildi.

Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin kurumsal, hukuki, operasyonel ve teknik kapasitesinin geliştirilmesi amacıyla alınması gereken tedbirler belirlendi.

Hazırlanan yol haritasında; yönetim ve koordinasyon mekanizmalarının güçlendirilmesi, ilgili kurumların görev ve sorumluluklarının netleştirilmesi, bilgi paylaşım prosedürlerinin geliştirilmesi, personel kapasitesinin ve eğitim faaliyetlerinin artırılması ile gerekli teknik altyapının oluşturulmasına yönelik aşamalı bir uygulama yaklaşımı benimsendi.

Öncelikli çalışmalar arasında Ulusal Deniz Güvenliği Stratejisinin hazırlanması, Deniz Güvenliği Risk Sicilinin oluşturulması, zaman çizelgesine dayalı bir uygulama planının geliştirilmesi ve Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin yönetim yapısının belirlenmesi yer aldı.

IMO, söz konusu çalışmanın, DCoC/JA'ya katılan devletlerde ulusal düzeyde etkin çalışan ve bölgesel ağlarla bağlantılı denizcilik bilgi paylaşım merkezlerinin oluşturulmasına yönelik daha geniş kapsamlı çalışmaların bir parçası olduğunu bildirdi. Bu çerçevede, gelişen deniz güvenliği tehditlerine karşı bilgi paylaşımı, kurumlar arası iş birliği ve koordineli müdahale kapasitesinin güçlendirilmesi hedeflendi. (Kaynak: **IMO Web Sitesi**)

VIETNAM'DA DENİZCİLİKTE DİJİTAL, YEŞİL VE EŞİTLİKÇİ DÖNÜŞÜM

IMO, Vietnam'da denizcilikte dijitalleşme, karbonsuzlaşma ve toplumsal cinsiyet eşitliği için yeni bir ana plan geliştirdi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO), Vietnam'da denizcilik sektörünün dijitalleşme ve karbonsuzlaşma süreçlerinde kadınların katılımını ve liderliğini güçlendirmeye yönelik yeni bir Denizcilik Sektörel Ana Planı (Maritime Sectoral Master Plan) geliştirdi. Çalışma, IMO–Kore Cumhuriyeti SMART-C Women Projesi kapsamında yürütüldü.

Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University – WMU) ve Vietnam'daki ilgili paydaşlarla iş birliği içerisinde hazırlanan Ana Plan, limanların, lojistik faaliyetlerin ve denizcilik yönetişiminin dijital ve yeşil dönüşüm tedbirleri aracılığıyla modernize edilmesine yönelik stratejik bir çerçeve sundu. Plan kapsamında toplumsal cinsiyet eşitliği; politika geliştirme, kurumsal kapasitenin güçlendirilmesi ve denizcilik iş gücünün geliştirilmesi süreçlerine entegre edilen yatay bir öncelik olarak ele alındı.

Çalışmada belirlenen stratejik öncelikler, Vietnam Ulusal Ana Planı 2021–2030 ve 2050 Vizyonu ile uyumlu şekilde oluşturuldu. Vietnam'da geliştirilen modelin, Asya-Pasifik bölgesindeki diğer gelişmekte olan denizcilik ülkeleri açısından da uygulanabilir bir çerçeve oluşturması hedeflendi.

Ana Plan; toplumsal cinsiyet eşitliği, dijitalleşme ve karbonsuzlaşma olmak üzere birbiriyle bağlantılı üç temel alan üzerine yapılandırıldı. Toplumsal cinsiyet eşitliği kapsamında kadınların denizcilik sektörüne katılımının ve karar alma süreçlerindeki temsiliyetin artırılması, güvenli çalışma ortamlarının güçlendirilmesi ve denizcilik eğitimi

ile istihdam olanaklarına erişimlerinin geliştirilmesi öngörüldü. Dijitalleşme alanında, denizcilik hizmetlerinin ve idari süreçlerin Denizcilik Tek Pencere Sistemi (Maritime Single Window – MSW) gibi dijital çözümler aracılığıyla modernize edilmesine öncelik verildi. Bu doğrultuda liman ve deniz taşımacılığı süreçlerinde veri paylaşımının, idari işlemlerin ve ilgili kamu hizmetlerinin daha etkin ve bütünlük şeklinde yürütülmesi amaçlandı.

Karbonsuzlaşma kapsamında ise daha çevreci liman altyapılarının geliştirilmesi, düşük ve sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına geçişin desteklenmesi ve denizcilik lojistiğinin çevresel performansının iyileştirilmesine yönelik tedbirler belirlendi. Böylece IMO'nun uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik hedefleriyle uyumlu bir dönüşüm çerçevesi oluşturuldu.

Ana Plan, Vietnam Denizcilik ve İç Su Yolları İdaresi (Viet Nam Maritime and Waterway Administration – VIMAWA) koordinasyonunda gerçekleştirilen kapsamlı paydaş istişareleri temelinde hazırlandı. İstişare sürecine kamu kurumları, akademik kuruluşlar ve denizcilik sektörünün finansmanında rol oynayan kuruluşların temsilcileri katıldı.

Paydaşlarla gerçekleştirilen değerlendirmelerde Vietnam'ın denizcilik sektörünün dijitalleşmesi konusunda önemli ilerleme kaydettiği ortaya konuldu. Bununla birlikte, toplumsal cinsiyet eşitliği boyutunun sektörel politikalara daha güçlü şekilde entegre edilmesi ve karbonsuzlaşma sürecinde karşılaşılan teknik, kurumsal ve finansal güçlüklerin

giderilmesi gerektiği belirtildi. Ana Plan'ın uygulanmasını desteklemek amacıyla kadınlara yönelik liderlik programlarının geliştirilmesi, denizcilik eğitimi ve öğretimi müfredatlarının güncellenmesi, yeşil finansman mekanizmalarının güçlendirilmesi ve kamu idareleri, limanlar, eğitim kurumları ile uluslararası kuruluşlar arasındaki koordinasyonun artırılması yönünde çeşitli tedbirler belirlendi.

SMART-C Women Projesi kapsamında ayrıca çevrim içi eğitimler, saha temelli kapasite geliştirme faaliyetleri, burs programları ve uluslararası ağ oluşturma çalışmalarının yürütülmesi planlandı. Bu faaliyetlerle kadınların denizcilik sektöründe teknik uzmanlık, liderlik ve kariyer gelişimi açısından daha güçlü şekilde desteklenmesi amaçlandı.

Vietnam'da gerçekleştirilen pilot uygulama, Asya-Pasifik bölgesindeki gelişmekte olan ülkelerde kadınların denizcilik sektöründeki kariyer olanaklarının eğitim, kapasite geliştirme ve uluslararası iş birliği yoluyla desteklenmesini amaçlayan SMART-C Women Projesi açısından önemli bir aşama oluşturdu.

Çalışma aynı zamanda IMO'nun kapsayıcı, dirençli ve sürdürülebilir bir denizcilik sektörünün geliştirilmesine yönelik çalışmalarına katkı sağladı. Projenin Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (Sustainable Development Goals – SDGs) kapsamında özellikle nitelikli eğitim, toplumsal cinsiyet eşitliği, sanayi-yenilikçilik ve altyapı, iklim eylemi, sudaki yaşam ve amaçlar için ortaklıklar alanlarına katkıda bulunduğu değerlendirildi. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

DENİZCİLİK BİLGİ PAYLAŞIM KAPASİTESİNİN GÜÇLENDİRİLMESİNE YÖNELİK ÇALIŞTAY

Etiyopya'da deniz güvenliği ve denizcilik bilgi paylaşım kapasitesinin güçlendirilmesine yönelik bir çalıştay yapıldı.



Etiyopya'da deniz güvenliği alanındaki kurumlar arası koordinasyonun geliştirilmesi ve Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezi (National Maritime Information Sharing Centre – NMISC) kurulmasına yönelik yol haritasının hazırlanması amacıyla 3–6 Ağustos 2026 tarihlerinde Addis Ababa'da bir çalıştay düzenlendi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) tarafından, Avrupa Birliği'nin Kızıldeniz ve Batı Hint Okyanusu Kriz Müdahale Projesi (Crisis Response Project for the Red Sea and the Western Indian Ocean – CRP-RedWIO) desteğiyle gerçekleştirilen çalıştayda, Etiyopya'nın denizcilik alanındaki mevcut bilgi paylaşım mekanizmaları değerlendirildi.

Çalışmalar kapsamında ulusal kurumların mevcut görev ve sorumlulukları, hukuki ve kurumsal çerçeveler ile operasyonel kapasite gözden geçirildi. Denizcilik alanında bilgi paylaşımının etkinliğini sınırlayan boşluklar belirlendi ve

kurulması planlanan Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin faaliyete geçirilmesine yönelik uygulanabilir öneriler geliştirildi.

Çalıştayda ayrıca kurumlar arası koordinasyonun güçlendirilmesi, standart işletim prosedürlerinin (Standard Operating Procedures – SOPs) oluşturulması, yönetim yapısının belirlenmesi ve merkezin bölgesel deniz güvenliği bilgi paylaşım mekanizmalarıyla bütünleştirilmesi konuları ele alındı.

Bu kapsamda, Cibuti Davranış Kuralları ve Cidde Değişikliği (Djibouti Code of Conduct/Jeddah Amendment – DCoCJA) çerçevesindeki bölgesel iş birliği mekanizmaları değerlendirildi. Madagaskar'da faaliyet gösteren Bölgesel Denizcilik Bilgi Birleştirme Merkezi (Regional Maritime Information Fusion Centre – RMIFC) ile Seyşeller'de bulunan Bölgesel Koordinasyon Operasyon Merkezi (Regional Coordination Operations Centre – RCOC) başta olmak üzere bölgesel merkezlerle bilgi paylaşımı

ve koordinasyonun geliştirilmesine yönelik imkânlar görüşüldü.

Çalıştay sonucunda, Ulusal Denizcilik Bilgi Paylaşım Merkezinin kurulması ve operasyonel hâle getirilmesi için aşamalı bir uygulama yol haritası hazırlandı. Yol haritasında kurumsal kapasitenin geliştirilmesi, teknik yardım sağlanması, eğitim faaliyetlerinin yürütülmesi ve ilgili kurumların bilgi paylaşım yetkinliklerinin artırılması öncelikli çalışma alanları olarak belirlendi.

Çalışmaya Etiyopya'nın denizcilik idaresi, deniz kuvvetleri, federal kolluk birimleri, gümrük idaresi, adli makamları ve denizcilik ile lojistik alanında görev yapan kamu kurumlarının temsilcileri katıldı.

Gerçekleştirilen çalışma ile Etiyopya'nın ulusal denizcilik yönetimi ve deniz güvenliği alanındaki koordinasyon kapasitesinin geliştirilmesine ve bölgesel deniz güvenliği mimarisine daha etkin bütünleşmesine katkı sağlandı. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

KARAYİPLER'DE ALTERNATİF YAKITLAR İÇİN GÜVENLİ EĞİTİM

Karayipler'de gemi insanlarının alternatif yakıtlara yönelik eğitim kapasitesi güçlendirildi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO), alternatif yakıtlar ve yeni teknolojiler kullanan gemilerin emniyetli işletilmesine yönelik olarak gemi insanlarının bilgi, beceri ve yeterliliklerinin geliştirilmesi amacıyla Karayipler bölgesinde bölgesel bir eğitim faaliyeti gerçekleştirdi.

Trinidad ve Tobago'nun Port of Spain kentinde 3-7 Ağustos 2026 tarihlerinde düzenlenen seminere, bölge ülkelerinden politika yapıcılar, denizcilik eğitmenleri, öğretiler ve sektör temsilcileri katıldı. Etkinlikte, deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması ve alternatif yakıtlara geçiş sürecinde ihtiyaç duyulan insan kaynağının hazırlanmasına yönelik kapasite geliştirme çalışmaları ele alındı.

Karayipler Denizcilik Teknolojisi İşbirliği Merkezi (Maritime Technology Cooperation Centre Caribbean – MTCC Caribbean) ev sahipliğinde gerçekleştirilen beş günlük program kapsamında teknik oturumlar, uygulamalı çalıştaylar, senaryo temelli eğitimler ve pratik gösterimler

düzenlendi. Katılımcılara amonyak, metanol ve hidrojenin fiziksel ve kimyasal özellikleri, bu yakıtlarla bağlantılı emniyet riskleri, yakıt elleçleme süreçleri, yakıt ikmali (bunkering) operasyonları ve acil durum müdahale yöntemleri hakkında bilgi verildi.

Program kapsamında özellikle denizcilik eğitmenlerinin ve öğretilerinin, alternatif yakıtlar ve yeni teknolojilere ilişkin teknik ve düzenleyici gelişmeleri yeterlilik esaslı eğitim programlarına aktarabilme kapasitelerinin geliştirilmesine odaklanıldı. Bu doğrultuda gemi insanları ile kara personeline yönelik eğitim içeriklerinin hazırlanması ve uygulanmasına ilişkin uygulamalı çalışmalar gerçekleştirildi.

Seminerde ayrıca Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde yürütülen düzenleyici çalışmalar değerlendirildi. IMO Deniz Emniyeti Komitesinin (Maritime Safety Committee – MSC) Mayıs 2026'da gerçekleştirilen 111'inci oturumunda (MSC 111), metil/etil alkolü yakıt olarak kullanan gemilerde görev yapan gemi

insanlarının eğitimine ilişkin Geçici Kılavuz (STCW.7/Circ.26) ile amonyağı yakıt olarak kullanan gemilerde görev yapan gemi insanlarının eğitimine ilişkin Geçici Kılavuz (STCW.7/Circ.27) kabul edildi.

Katılımcılar, sektör tesislerine gerçekleştirilen teknik ziyaretler kapsamında alternatif yakıtların üretimi, depolanması ve elleçlenmesine ilişkin uygulamaları yerinde inceleme imkânı buldu. Amonyak üretim ve depolama tesisleri ile liman altyapısının bulunduğu endüstriyel tesislerde kişisel koruyucu donanımın kullanımı, amonyağın emniyetli elleçlenmesi ve olası acil durumlara müdahale prosedürlerine yönelik uygulamalı eğitimler gerçekleştirildi.

Programda metanolün üretimi ve deniz yakıtı olarak kullanımına ilişkin operasyonel uygulamalar da ele alındı. Metanol yakıtlı gemilerde edinilen işletme tecrübeleri ve denizcilik öğrencilerinin bu gemilerde uygulamalı eğitim almalarına yönelik yöntemler değerlendirildi.

Etkinlik, IMO tarafından finanse edilen ve Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University – WMU) ile iş birliği içinde yürütülen, alternatif yakıtlar ve yeni teknolojiler kullanan gemilerde görev yapacak gemi insanlarının eğitimine yönelik proje kapsamında gerçekleştirildi.

Gerçekleştirilen çalışmalarla, denizcilik sektörünün enerji dönüşümüne uyum sağlayabilecek nitelikli insan kaynağının geliştirilmesi, alternatif ve düşük/ sıfır karbonlu yakıtların emniyetli kullanımının desteklenmesi ve uluslararası denizcilik mevzuatına uyum kapasitesinin güçlendirilmesi amaçlandı. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

KÜRESEL PSC VERİ PAYLAŞIMINDA YENİ ADIM

IMO, liman devleti kontrolü veri paylaşımını güçlendiren yeni anlaşmalar imzaladı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO), Liman Devleti Kontrolü (Port State Control – PSC) kapsamında gerçekleştirilen denetimlere ilişkin bilgilerin küresel ölçekte paylaşımını güçlendirmek amacıyla, Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (Black Sea MoU) ve Karayipler Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı (Caribbean MoU) ile güncellenmiş veri değişimi anlaşmaları imzaladı.

Söz konusu anlaşmalar, 21 Temmuz 2026 tarihinde IMO'nun Londra'daki merkezinde imzalandı. Anlaşmalarla birlikte PSC denetim verilerinin paylaşım kapsamı genişletildi ve bölgesel Liman Devleti Kontrolü rejimleri arasındaki iş birliğinin daha etkin hâle getirilmesi yönünde önemli bir adım atıldı.

Yeni düzenlemeler, IMO'nun Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sistemi (Global Integrated Shipping Information System – GISIS) bünyesinde yer alan PSC modülünün geliştirilmesine yönelik çalışmaları da destekledi. Böylece IMO, sekiz bölgesel PSC rejimiyle güncellenmiş veri değişimi anlaşmalarını tamamlamış oldu. Daha önce Abuja, Hint Okyanusu, Tokyo, Akdeniz, Paris ve Riyad PSC rejimleriyle benzer düzenlemeler hayata geçirilmişti.

Bunun yanında, Viña del Mar Anlaşması ve Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Teşkilatı (United States Coast Guard – USCG) ile veri paylaşımına ilişkin çalışmaların sürdürüldüğü belirtildi.

Güncellenen anlaşmalar, dünya genelindeki Liman Devleti Kontrolü denetim verilerinin daha kapsamlı ve

uyumlaştırılmış şekilde paylaşılmasını sağlayacak PSC Üst Veri Tabanının (PSC Overarching Database – ODB) geliştirilmesi bakımından önemli bir aşama oluşturdu.

Sistem kapsamında doğrulanmış denetim verilerinin daha geniş ölçekte paylaşılmasıyla şeffaflığın, veri bütünlüğünün ve denetim uygulamalarındaki tutarlılığın artırılması hedeflendi. Ayrıca, IMO Üye Devletlerinin raporlama yükümlülüklerinde ortaya çıkabilecek mükerrer işlemlerin azaltılması ve veri yönetim süreçlerinin daha etkin hâle getirilmesi amaçlandı.

IMO koordinasyonunda geliştirilen PSC Üst Veri Tabanı ile bölgesel PSC rejimleri arasında gerçek zamana yakın veri paylaşımının sağlanması, risk esaslı denetim planlamasının güçlendirilmesi ve uluslararası denizcilik sözleşmeleri ile ilgili düzenlemelerin etkin uygulanmasının desteklenmesi öngörüldü.

Liman Devleti Kontrolü uygulamaları kapsamında, bir limana uğrak yapan yabancı bayraklı gemilerin; uluslararası sözleşmelerde belirlenen denizde emniyet, deniz güvenliği, gemiadamlarının çalışma ve yaşam koşulları ile deniz çevresinin korunmasına ilişkin gerekliliklere uygunluğu denetlendi.

Yapılan yeni anlaşmalarla IMO ile bölgesel PSC rejimleri arasındaki kurumsal iş birliği güçlendirildi. Böylelikle PSC uygulamalarının uluslararası ölçekte daha fazla uyumlaştırılması, IMO düzenlemelerinin uygulanmasının daha etkin şekilde izlenmesi ve emniyetli, güvenli ve çevresel açıdan sürdürülebilir deniz taşımacılığının geliştirilmesi yönündeki küresel çalışmalar desteklendi.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

METANOL YAKITLI GEMİLER İÇİN YENİ YAKLAŞIM

Metanol yakıtlı gemiler için yeni rehberler, emniyet yönetiminde risk esaslı dönüşümün kapısını aralıyor.



Metanolün denizcilik sektöründe alternatif yakıt olarak kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte, metanol yakıtlı gemilerde uygulanacak Emniyet Yönetim Sistemlerinin (Safety Management Systems – SMS) geliştirilmesine yönelik yeni sektör rehberleri yayımlandı.

Söz konusu yaklaşım, metanole özgü risklerin gemi ve kara teşkilatı düzeyinde yönetilmesini ve mevcut emniyet yönetimi uygulamalarının yeni yakıt teknolojilerine uyarlanmasını amaçlıyor. Yeni rehberlerde, metanol kullanımından kaynaklanan operasyonel ve teknik risklerin Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodu (International Safety Management

Code – ISM Code) çerçevesinde ele alınması öngörülüyor.

Bu kapsamda, metanol yakıtlı gemilerin işletilmesinde uygulanacak emniyet yönetimi düzenlemelerinin risk esaslı, gemiye özgü ve değişen operasyonel koşullara uyarlanabilir bir yapıda oluşturulması gerektiği belirtiliyor.

METANOLE ÖZGÜ RİSKLERİN YÖNETİLMESİ

Metanolün ortam koşullarında sıvı halde depolanabilmesi ve konvansiyonel sıvı yakıtlara benzer altyapı ve operasyonel düzenlemelerle elleçlenebilmesi, denizcilik sektöründe kullanımını kolaylaştıran unsurlar arasında yer

alıyor. Bununla birlikte, metanolün deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına sağlayacağı katkının, yakıtın üretim yöntemi ve yaşam döngüsü boyunca ortaya çıkan emisyonlarla doğrudan bağlantılı olduğu vurgulanıyor.

Metanol kullanımı, gemilerde mevcut yakıtlardan farklı emniyet risklerini de beraberinde getiriyor.

Özellikle toksisite, düşük parlama noktası ve uygun algılama ekipmanının bulunmadığı durumlarda metanol buharı ile alevinin tespit edilmesindeki güçlükler, Emniyet Yönetim Sistemi kapsamında özel olarak değerlendirilmesi gereken başlıca riskler arasında gösteriliyor.

Bu nedenle şirketlerin ve gemi işletmecilerinin; operasyonel kontroller, risk değerlendirmeleri ve acil durum düzenlemelerini metanolün özelliklerini dikkate alacak şekilde yeniden yapılandırmaları öngörülüyor.

EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİNİN TEMEL UNSURLARI

Metanol yakıtlı gemilere yönelik emniyet yönetimi yaklaşımında, ISM Kodu kapsamında yer alan temel fonksiyonların metanole özgü riskler dikkate alınarak uygulanması gerekiyor.

Bu çerçevede özellikle;

- operasyonel prosedürler,
- acil durumlara hazırlık ve müdahale,
- bakım ve teknik kontroller,
- personel yetkinliği ve eğitimi,
- değişiklik yönetimi,

- olay ve ramak kala olay raporlaması,
- iç denetim,
- sürekli iyileştirme

alanlarının bütüncül biçimde ele alınması gerektiği belirtiliyor.

Rehberler, gemi tasarımlarının, yakıt sistemlerinin ve operasyonel profillerin önemli ölçüde farklılaşabileceğini dikkate alarak, tek tip bir uygulama yerine risk esaslı ve uyarlanabilir bir Emniyet Yönetim Sistemi yaklaşımını öne çıkarıyor.

İNSAN UNSURU VE PERSONEL YETKİNLİĞİ ÖN PLANDA

Metanolün gemilerde emniyetli şekilde kullanılabilmesi açısından yalnızca teknik sistemlerin yeterli olmadığı, insan unsurunun (human element) da emniyet yönetiminin temel bileşenlerinden biri olduğu vurgulanıyor. Gemi ve kara personelinin görev ve sorumlulukları doğrultusunda yeterlilik, eğitim, familiarizasyon ve kaynak ihtiyaçlarının belirlenmesi; özellikle yeni yakıt teknolojilerinin kullanımının ilk dönemlerinde önem taşıyor.

Metanolün konvansiyonel yakıtlarla birlikte kullanıldığı gemilerde ise farklı

yakıt sistemlerinin eş zamanlı olarak yönetilmesi, görev ve sorumlulukların açık şekilde tanımlanmasını gerektiriyor. Bu doğrultuda Emniyet Yönetim Sistemlerinin, çoklu veya karma yakıt operasyonlarını destekleyecek ve prosedürel belirsizlikleri önleyecek şekilde oluşturulması gerektiği değerlendiriliyor.

OPERASYONEL DENEYİM VE SÜREKLİ İYİLEŞTİRME

Metanol yakıtlı gemilerden elde edilen operasyonel deneyimin artmasıyla birlikte, emniyet yönetimi sistemlerinde kurumsal öğrenme ve sürekli iyileştirmenin önemi de artıyor.

Tehlikeli olaylar, ramak kala olaylar (near-misses), ekipman arızaları ve kazalardan elde edilen verilerin sistematik olarak kaydedilmesi ve değerlendirilmesi; risk değerlendirmelerinin, operasyonel prosedürlerin ve eğitim programlarının güncellenmesine katkı sağlıyor.

Bu kapsamda etkin bir raporlama kültürünün oluşturulması, yeni ortaya çıkan risklerin erken aşamada belirlenmesi ve öncü uygulamalardan elde edilen deneyimlerin sektör genelinde daha emniyetli uygulamalara dönüştürülmesi bakımından kritik görülüyor.

ALTERNATİF YAKIT DÖNÜŞÜMÜNE HAZIRLIK

Yeni emniyet yönetimi yaklaşımı yalnızca hâlihazırda metanol yakıtlı gemileri işleten kuruluşlara değil, gelecekte alternatif yakıt seçeneklerini değerlendiren gemi işletmecilerine de yol gösterici bir çerçeve sunuyor.

Gemi hizmete alınmadan önce personel yetkinliği, acil durum müdahalesi, değişiklik yönetimi (management of change) ve kara teşkilatı desteğinin planlanması, alternatif yakıtlara geçiş sürecindeki organizasyonel ihtiyaçların önceden belirlenmesine imkân sağlıyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization – IMO) çerçevesinde yürütülen deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik çalışmalarla birlikte alternatif yakıtların kullanımının artması, gemilerin teknik altyapılarının yanı sıra emniyet yönetimi sistemlerinin de dönüşmesini gerekli kılıyor. Metanol yakıtlı gemilere yönelik yeni yaklaşım, alternatif yakıtların gemilerde emniyetli ve kontrollü şekilde kullanılabilmesi için teknik sistemler, insan unsuru, operasyonel prosedürler ve kurumsal öğrenmenin birlikte ele alındığı kapsamlı bir emniyet yönetimi çerçevesi ortaya koyuyor. **(Kaynak: BIMCO Web Sitesi)**

AVRUPA KOMİSYONU'NA AB ETS ÇAĞRISI

ECSA, yeni AB ETS teklifinde Avrupalı gemi sahiplerinin rekabet gücünün korunması, enerji dönüşümünün desteklenmesi ve ETS gelirlerinin temiz yakıt yatırımlarına yönlendirilmesi gerektiğini vurguluyor.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), Avrupa Komisyonu tarafından açıklanması beklenen yeni AB Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS) teklifine ilişkin değerlendirmelerde bulunarak, Avrupalı gemi sahiplerinin rekabet gücünün korunması ve denizcilik sektörünün enerji dönüşümünün desteklenmesi için öncelikli beklentilerini paylaştı.

ECSA, IMO'da küresel bir karbon fiyatlandırma mekanizmasının

yürürlüğe girmesi halinde AB ETS düzenlemelerinin gözden geçirilerek yürürlükten kaldırılmasını, böylece çift düzenleme ve mali yükün önlenmesini talep ediyor.

Ayrıca, denizcilikten elde edilen ETS gelirlerinin sürdürülebilir yakıtların maliyet farkının azaltılması, temiz yakıtların kullanımının yaygınlaştırılması ve temiz teknoloji yatırımlarının desteklenmesi amacıyla kullanılması

gerektiğini vurguluyor. Ayrıca ECSA, enerji verimliliği ve net sıfır teknolojilerine yönelik yatırımların desteklenmesi, AB limanları arasında eşit rekabet koşullarının korunması, adalar, uzak bölgeler ve buz sınıfına sahip gemilere yönelik muafiyetlerin daha işlevsel hale getirilmesi ile AB ETS ve FuelEU Maritime kapsamındaki raporlama yükümlülüklerinin uyumlaştırılarak idari yüklerin azaltılması çağrısında bulundu. **(Kaynak: ECSA Web Sitesi)**

HNS SÖZLEŞMESİ İLE DENİZCİLİKTE YENİ SORUMLULUK REJİMİ

HNS Sözleşmesi gemi sahipleri ve işletmeciler için yeni yükümlülükler getirecek.



Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla Bağlantılı Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata İlişkin 1996 Uluslararası Sözleşmesi'nin, 2010 Protokolü ile değiştirilen hâlinin (HNS Sözleşmesi) 29 Kasım 2027 tarihinde yürürlüğe girmesi öngörüldü. Sözleşmenin yürürlüğe girmesiyle birlikte, deniz yoluyla taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararların tazminine yönelik daha bütüncül, yeknesak ve öngörülebilir bir uluslararası sorumluluk rejiminin oluşturulması amaçlandı.

HNS Sözleşmesi, tankerlerden kaynaklanan petrol kirliliği zararlarına ilişkin mevcut uluslararası sorumluluk ve tazminat rejimlerinden yararlanılarak geliştirildi. Bununla birlikte Sözleşme, yalnızca çevresel kirliliği değil; yangın, patlama, toksisite, ölüm, kişisel yaralanma ve maddi zarar gibi tehlikeli ve zararlı maddelerden

kaynaklanabilecek daha geniş bir zarar grubunu kapsadı. Sözleşme kapsamında kayıtlı gemi sahibi için kusursuz sorumluluk esasına dayalı bir sistem öngörüldü. Bu sistem; zorunlu sigorta veya diğer mali güvence mekanizmaları, sigortacıya karşı doğrudan talep hakkı ve ikinci kademe olarak faaliyet gösterecek uluslararası HNS Fonu ile desteklendi.

GENİŞ BİR YÜK GRUBU KAPSAMA ALINDI

HNS Sözleşmesi, deniz yoluyla yük olarak taşınan geniş bir tehlikeli ve zararlı madde grubuna uygulanacak şekilde düzenlendi. Petrol ürünleri, belirli yağ türleri, zehirli ve tehlikeli sıvı maddeler, LNG ve LPG gibi sıvılaştırılmış gazlar, parlama noktası 60°C'yi aşmayan maddeler, ambalajlı tehlikeli yükler ve kimyasal tehlike arz eden katı dökme yükler bu kapsamda değerlendirildi.

Bir maddenin Sözleşme kapsamında HNS niteliği taşıyıp taşımadığının

belirlenmesinde, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmeleri ve ilgili uluslararası kodlarda yer alan tanım, liste ve kriterlerin esas alınması öngörüldü. Bu amaçla IMO tarafından geliştirilen HNS Finder sisteminin, sektör açısından temel referans araçlarından biri olması bekleniyor.

Bununla birlikte Sözleşme, söz konusu maddelerin geminin kendi sevk yakıtı olarak kullanılmasını kapsam dışında bıraktı. Buna göre LNG, LPG, metanol veya amonyak yük olarak taşındığında HNS rejimine tabi olabilecek; ancak aynı maddelerin geminin yakıtı veya sevk sistemi kapsamında kullanılması durumunda farklı uluslararası veya ulusal düzenlemeler uygulanacak.

GEMİ BÜYÜKLÜĞÜNDEN BAĞIMSIZ BİR UYGULAMA ALANI ÖNGÖRÜLDÜ

HNS Sözleşmesi, belirli istisnalar dışında, tehlikeli ve zararlı maddeleri

yük olarak taşıyan deniz gemilerine büyüklüklerinden bağımsız olarak uygulanacak.

Genel bir asgari tonaj sınırı öngörülmezken, Taraf Devletlere 200 GT veya daha düşük tonajlı, HNS'yi yalnızca ambalajlı olarak taşıyan ve münhasıran söz konusu devletin limanları veya tesisleri arasındaki iç seferlerde kullanılan gemileri kapsam dışında bırakma imkânı tanındı. Bu düzenleme nedeniyle, diğer IMO sorumluluk sözleşmeleri kapsamında sertifika taşıma zorunluluğuna tabi olmayan bazı gemilerin de HNS sertifikalandırma rejimi kapsamına girmesi bekleniyor.

Savaş gemileri ile devlet mülkiyetinde veya işletmesinde bulunan ve yalnızca ticari olmayan kamu hizmetlerinde kullanılan gemiler ise Sözleşme kapsamı dışında bırakıldı.

SORUMLULUK YÜKLEME İLE BAŞLAYIP BOŞALTMA İLE SONA ERECEK

Sözleşme, tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yoluyla taşınmasından kaynaklanan zararları kapsayacak.

Taşıma süresinin, yükleme sırasında HNS'nin gemi ekipmanına girdiği veya gemi küpeştesini geçtiği anda başlaması; boşaltma sırasında ise gemi ekipmanından çıktığı veya gemi küpeştesini geçtiği anda sona ermesi esas alındı.

Bu nedenle yükleme öncesindeki veya boşaltma sonrasındaki kara taşımacılığı sırasında meydana gelen zararlar HNS Sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeyecek. Terminal, boru hattı ve multimodal taşımacılık faaliyetlerinde sorumluluğun hangi aşamada başladığı ve sona erdiğinin sözleşmelerde açık biçimde belirlenmesi önem taşıyacak.

COĞRAFİ UYGULAMA ALANI ZARARIN TÜRÜNE GÖRE DEĞİŞECEK

HNS Sözleşmesi, bir Taraf Devletin ülkesinde veya karasularında meydana gelen zararlara uygulanacak. Kirlilik zararları bakımından uygulama alanı,

Taraf Devletlerin münhasır ekonomik bölgelerine veya uluslararası hukuk uyarınca belirlenen eşdeğer deniz alanlarına kadar uzanacak.

Taraf Devletlerin ülkesi ve karasuları dışında meydana gelen, kirlilik zararı dışındaki olaylarda ise Sözleşmenin uygulanabilmesi için zarara neden olan tehlikeli ve zararlı maddelerin bir Taraf Devlette kayıtlı gemide taşınıyor olması gerekecek. Bu nedenle meydana gelebilecek olaylarda hem olayın konumu hem de geminin bayrak devleti belirleyici unsurlar arasında yer alacak.

İKİ KADEMELİ TAZMİNAT MEKANİZMASI UYGULANACAK

HNS Sözleşmesi kapsamında iki kademeli bir tazminat sistemi oluşturuldu. Birinci kademede, kayıtlı gemi sahibinin kusursuz sorumluluğu esas alındı. Gemi sahibinin sorumluluğunun zorunlu sigorta veya başka bir mali güvence mekanizmasıyla teminat altına alınması öngörüldü.

İkinci kademede ise HNS Fonu devreye girecek. Gemi sahibinin sorumluluk limitinin yetersiz kaldığı veya birinci kademe kapsamında tazminat sağlanamadığı durumlarda Fon tarafından ilave tazminat ödenebilecek.

Bir olay için gemi sahibi, sigortacı ve HNS Fonu tarafından karşılanabilecek toplam tazminat tutarı 250 milyon Özel Çekme Hakkına (SDR) kadar ulaşabilecek. HNS Fonu, Taraf Devletlerde katkıya tabi dökme HNS yüklerini teslim alan alıcıların yapacağı katkılarla finanse edilecek. Ambalajlı tehlikeli ve zararlı maddeler tazminat sistemi içinde yer almaya devam edecek olmakla birlikte, 2010 Protokolü kapsamında katkıya tabi yük olarak değerlendirilmeyecek.

ÖLÜM, YARALANMA VE ÇEVRESEL ZARARLAR TAZMİNAT KAPSAMINDA OLACAK

Sözleşme kapsamında;

- HNS taşıyan gemide veya gemi dışında meydana gelen ölüm ve kişisel yaralanmalar,

- Gemi dışındaki malların kaybı veya hasara uğraması,

- Çevrenin kirlenmesinden kaynaklanan zararlar,

- Çevresel bozulmadan kaynaklanan ekonomik kayıplar,

- Önleyici tedbirlerin maliyetleri,

- Önleyici tedbirlerden kaynaklanan ilave kayıp ve zararlar için tazminat talep edilebilecek.

Tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararın diğer nedenlerden doğan zararlardan makul şekilde ayırtılamadığı bazı karmaşık olaylarda, belirli istisnalar saklı kalmak kaydıyla zararın tamamının HNS kaynaklı kabul edilmesi mümkün olabilecek.

ZORUNLU SİGORTA VE HNS SERTİFİKASI GEREKECEK

Taraf Devlette kayıtlı ve tehlikeli ve zararlı madde taşıyan gemilerin, kayıtlı gemi sahibinin sorumluluk sınırına kadar sigorta veya başka bir mali güvence bulundurması gerekecek.

Taraf Devletler ayrıca kendi limanlarına veya kıyı açıklarındaki tesislerine giriş ve çıkış yapan gemilerin, sicil devletlerine bakılmaksızın gerekli sigorta veya mali güvenceyi bulundurmalarını sağlamakla yükümlü olacak.

Sigorta veya mali güvence sağlayıcısı tarafından düzenlenen HNS Sözleşmesi Blue Card, yetkili devlet idaresi tarafından düzenlenecek HNS sertifikasının alınmasında kullanılacak.

Taraf Devlette kayıtlı gemilerin sertifikalarının sicil devletin yetkili idaresi tarafından düzenlenmesi veya tasdik edilmesi gerekecek.

Taraf Devlette kayıtlı olmayan gemiler de bir Taraf Devlet limanına veya terminaline ticari amaçla uğramaları durumunda, Taraf Devlet tarafından düzenlenen veya tasdik edilen geçerli HNS sertifikasına tabi olabilecek.



GEMİ SAHİBİNİN SORUMLULUĞUNA ÜST SINIRLAR GETİRİLDİ

Gemi sahibinin sorumluluk sınırı, olayın dökme veya ambalajlı HNS ile bağlantılı olup olmadığına göre farklılık gösterecek.

Ambalajlı, karma veya kaynağı belirsiz HNS olaylarında sorumluluk sınırı 2.000 GT'ye kadar olan gemiler için 11,5 milyon SDR olarak belirlendi. 2.001 GT ile 50.000 GT arasındaki her tonaj birimi için 1.725 SDR, 50.000 GT'nin üzerindeki her tonaj birimi için ise 414 SDR ilave edilmesi öngörüldü. Bu kategoride azami sorumluluk tutarı 115 milyon SDR olarak belirlendi.

Ölüm ve kişisel yaralanma taleplerine, gemi sahibinin sorumluluk fonunun üçte ikisine kadar diğer taleplere göre öncelik tanındı.

YÜK BİLGİLERİNİN DOĞRULUĞU KRİTİK ÖNEM TAŞIYACAK

Sözleşme kapsamında yükün doğru şekilde sınıflandırılması, tanımlanması ve tehlikeli yük bilgilerinin zamanında sağlanması önemli yükümlülükler arasında yer aldı.

Gemi sahibinin, sevk edilen maddelerin tehlikeli ve zararlı niteliği hakkında doğru bilgi verilmemesi nedeniyle gerekli sigortayı yaptıramaması veya zararın ortaya çıkması durumunda, belirli şartlar

altında yük ilgililerine veya diğer üçüncü kişilere karşı rücu hakkının doğabileceği öngörüldü.

Bu nedenle yük tanımları, tehlikeli yük beyanları, sınıflandırma bilgileri ve acil durum bilgilerinin yükleme öncesinde eksiksiz ve doğru biçimde gemiye iletilmesi gerekecek.

GEMİ KİRALAMA SÖZLEŞMESİ (CHARTER PARTY) VE OPERASYONEL SÜREÇLER GÖZDEN GEÇİRİLECEK

HNS Sözleşmesi, taşıma tarafları arasındaki sözleşmesel risk dağılımını doğrudan belirlemeyecek.

Bu nedenle mevcut gemi kiralama sözleşmelerinde (Charter Party) yer alan tehlikeli yükler, yük bilgileri, geminin hukuka uygun kullanımı, mali güvence, gecikme, maliyet ve tazminat hükümleri önemini koruyacak.

Gemi sahipleri ve işletmecilerin, 29 Kasım 2027 öncesinde taşıdıkları veya taşımayı planladıkları HNS yüklerini belirlemeleri, ticaret rotalarını gözden geçirmeleri, uğrak yapılacak Taraf Devletlerdeki sertifikalandırma koşullarını incelemeleri ve ilgili sözleşmesel hükümleri güncellemeleri gerekecek.

Ayrıca geminin ilgili yükü uluslararası ve ulusal mevzuata uygun şekilde

taşıyabildiğinin, gerekli sertifikaların mevcut olduğunun ve tehlikeli yük bilgilerinin eksiksiz sağlandığının sefer bağlantısı veya taşıma taahhüdü verilmeden önce teyit edilmesi önem taşıyacak.

HNS REJİMİ ULUSLARARASI DENİZCİLİK SORUMLULUK SİSTEMİNDEKİ ÖNEMLİ BİR BOŞLUĞU KAPATACAK

HNS Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte, deniz yoluyla taşınan tehlikeli ve zararlı maddelerden kaynaklanan zararların tazminine ilişkin uluslararası sistemde uzun süredir mevcut olan önemli bir düzenleme boşluğunun giderilmesi bekleniyor.

Yeni rejim; gemi sahiplerinin sorumluluğu, zorunlu mali güvence, devlet sertifikalandırması ve uluslararası tazminat fonunu birlikte ele alan kapsamlı bir yapı oluşturacak.

Bu doğrultuda denizcilik sektörünün, 29 Kasım 2027 tarihinden önce HNS kapsamındaki yüklerin sınıflandırılması, sertifikalandırma süreçleri, mali güvence düzenlemeleri, Taraf Devlet uygulamaları, operasyonel prosedürler ve gemi kiralama sözleşmeleri (Charter Party) bakımından gerekli hazırlıkları tamamlaması önem taşıyor. (

Kaynak: BIMCO Web Sitesi)

YEŞİL DÖNÜŞÜM DEVAM EDİYOR

Batarya-hibrit yeni inşa gemi ile kısa mesafeli deniz taşımacılığında hedef yeşil dönüşüm.



Avrupa kısa mesafeli deniz taşımacılığı (short-sea shipping) sektöründe düşük ve sıfır emisyonlu teknolojilere yönelik yatırımlar devam ediyor. Bu kapsamda, 3.850 dwt taşıma kapasitesine sahip yeni bir batarya-hibrit kombine yük gemisinin uzun süreli kiralama modeliyle işletilmesine yönelik yeni bir proje hayata geçiriliyor.

Hollanda'da inşa edilmekte olan geminin batarya-hibrit sevk sistemi, kısa mesafelerde tamamen elektrikli seyir gerçekleştirilmesine olanak sağlayacak. Gemi ayrıca liman operasyonları sırasında kıyı elektriği (shore power) bağlantısından yararlanabilecek ve böylece limanda doğrudan emisyon oluşturmadan faaliyet gösterebilecek. Sevk sisteminin biyoyakıt kullanımına da uygun olması planlanıyor.

Yeni inşa gemide enerji verimliliğini artırmaya yönelik çeşitli teknik çözümler de uygulanacak. Bu doğrultuda gemi,

rüzgâr destekli sevk sistemi (wind-assisted propulsion) ile donatılacak ve enerji tüketimi ile sera gazı emisyonlarının azaltılmasına katkı sağlayacak hidrodinamik olarak optimize edilmiş bir gövde formuna sahip olacak.

Ayrıca geminin kendi yükünü tahliye edebilen gemi (self-unloader) olarak işletilebilmesi amacıyla yük elleçleme ekipmanı ile donatılması öngörüldüğü.

Proje; teknik uzmanlık, operasyonel verimlilik ve sürdürülebilir taşımacılık çözümlerinin bir araya getirildiği, geleceğe yönelik bir kısa mesafeli deniz taşımacılığı yaklaşımının örneklerinden biri olarak değerlendiriliyor.

Batarya teknolojilerinin kıyı elektriği, rüzgâr destekli sevk ve düşük karbonlu yakıtlarla birlikte kullanılması, deniz taşımacılığının çevresel ayak izinin azaltılmasına yönelik çoklu teknoloji yaklaşımını ortaya koyuyor.

Öte yandan, aynı kapsamda metanol yakıt kullanımına hazır dört adet 5.000 dwt kısa mesafeli dökme yük gemisinin de Hollanda'da inşa edilmekte olduğu belirtiliyor. Kendi yükünü tahliye edebilme özelliğine sahip söz konusu gemilerin, mevcut filodaki en yaşlı dökme yük gemileriyle karşılaştırıldığında, hizmete girişlerinden itibaren karbondioksit (CO₂) emisyonlarını %40 ila %50, azot oksit (NO₂) emisyonlarını ise %90 ila %95 oranında azaltması bekleniyor.

Yeni nesil gemilerde batarya-hibrit tahrik, kıyı elektriği, rüzgâr destekli sevk, biyoyakıt ve metanol gibi alternatif enerji çözümlerinin birlikte değerlendirilmesi; Avrupa denizcilik sektörünün enerji verimliliğinin artırılması, sera gazı emisyonlarının azaltılması ve deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması yönündeki dönüşümünü destekleyen önemli bir eğilim olarak öne çıkıyor.

(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

GEMİ GÖVDESİ KAPLAMALARINDA ONAY GECİKMESİ, YEŞİL HEDEFLERİ ZORLUYOR

AB'de gemi gövdesi kaplama sistemlerinin (marine coatings) onay süreçlerindeki gecikmeler emisyon azaltım hedeflerini tehdit ediyor.

Avrupa Birliği'nde yeni nesil gemi gövdesi kaplama sistemlerine (marine coatings) yönelik düzenleyici onay süreçlerinin uzun sürmesinin, Avrupa'daki gemi inşa ve gemi bakım-onarım sektörünün rekabet gücünü olumsuz etkileyebileceği ve deniz taşımacılığının kaynaklanan emisyonların azaltılmasına yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesini zorlaştırabileceği değerlendirildi. Özellikle biyosidal aktif maddeler içeren kirlenme önleyici kaplama sistemlerinin (antifouling coatings) onaylanmasında yaşanan gecikmelerin, yeni teknolojilerin sektöre daha hızlı kazandırılmasının önünde engel oluşturduğu belirtildi.

Gemi gövdesi kaplama sistemlerinin (marine coatings); alternatif yakıtlar, rüzgâr destekli sevk sistemleri ve hava ile yağlama sistemleri gibi enerji verimliliği sağlayan diğer teknolojiler kadar görünür olmasa da, gemilerin yakıt tüketiminin ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasında önemli bir role sahip olduğu ifade edildi. Özellikle geminin su hattı altında kalan yüzeylerinde meydana gelen yoğun biyolojik kirlenmenin (biofouling) hidrodinamik direnci artırarak yakıt tüketiminde yaklaşık %40'a varan artışa neden olabileceği belirtildi. Etkili kirlenme önleyici kaplama sistemlerinin (antifouling coatings) kullanılmaması halinde küresel denizcilik sektörünün mevcut operasyonlarını sürdürebilmek için yıllık yaklaşık 125 milyon ton ilave yakıt tüketmek zorunda kalabileceği, bunun da mevcut emisyon verileri esas alındığında yaklaşık 400 milyon ton ilave karbondioksit (CO₂) emisyonuna yol açabileceği kaydedildi. Bu çerçevede, gemi gövdesi yüzey performansının korunmasının deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılmasına yönelik hedeflerin gerçekleştirilmesi bakımından önemli olduğu değerlendirildi.

Avrupa Birliği'nde özellikle biyosidal içerikli denizcilik kaplamalarına (marine coatings)

yönelik düzenleyici değerlendirme ve onay süreçlerinin, Çin, Amerika Birleşik Devletleri ve Güney Kore gibi diğer önemli pazarlara kıyasla daha uzun sürdüğü ifade edildi. Çin'de biyosidal ürünlere ilişkin düzenleyici çerçevenin AB mevzuatıyla benzerlik göstermesine rağmen karar alma süreçlerinin daha kısa sürede tamamlandığı; Güney Kore'de ise K-REACH mevzuatı kapsamında uygunluk gereklilikleri ve karar takviminin sektör açısından daha öngörülebilir olduğu belirtildi.

AB bünyesinde uygulanan karşılıklı tanıma mekanizmasının (mutual recognition) da uygulamada öngörüldüğü kadar etkin işlemediği aktarıldı. Bir Üye Devlette onaylanan ürünün diğer Üye Devletler tarafından da tanınması öngörülmekle birlikte, Üye Devletler arasında görüş ayrılığı oluşması halinde sürecin koordinasyon mekanizmalarına ve ardından Avrupa Komisyonu'na taşındığı belirtildi. Teorik olarak birkaç ay içerisinde sonuçlandırılması öngörülen söz konusu süreçlerin uygulamada daha uzun sürebildiği ifade edildi.

Onay süreçlerindeki gecikmelerin Avrupa Birliği'nin gemi inşa ve gemi bakım-onarım sanayisi açısından da rekabet dezavantajı yaratabileceği değerlendirildi. Gemilerinde yeni nesil gemi gövdesi kaplamaları (hull coatings) kullanmak isteyen armatörlerin, ihtiyaç duydukları ürünlerin AB içerisinde henüz onaylanmamış olması halinde bakım, onarım ve havuzlama (dry-docking) faaliyetlerini AB dışındaki tersanelerde gerçekleştirmeyi tercih edebileceği belirtildi. Haberde ayrıca, denizcilik kaplamalarında (marine coatings) kullanılan bazı biyosidal aktif maddelerin Avrupa Birliği düzeyinde onaylanmış olmasına rağmen, söz konusu aktif maddeleri içeren her bir boya veya kaplama ürününün ayrıca düzenleyici onay sürecinden geçirilmesi gerektiği ifade

edildi. Bu uygulamanın yeni nesil kirlenme önleyici boya ve kaplama sistemlerinin (antifouling paints and coatings) pazara sunulma sürelerini uzatabildiği değerlendirildi.

Biyolojik kirlenmenin (biofouling) yalnızca enerji verimliliği ve emisyon performansından değil, deniz ekosistemlerinin korunması bakımından da önemli olduğu vurgulandı. Gemilerin su altında kalan gövde yüzeylerinde biriken organizmaların ticari gemiler aracılığıyla farklı deniz alanlarına taşınabildiği, bu türlerin yeni habitatlara ulaşmaları halinde yerel türlerle rekabet ederek ekolojik dengenin bozulmasına yol açabileceği ifade edildi. Bu kapsamda, Avrupa Birliği'nin karbonsuzlaştırma politikaları, istilacı yabancı türlerin taşınmasının önlenmesine yönelik düzenlemeleri ve biyosidal ürünlere ilişkin mevzuatının daha bütüncül bir düzenleyici yaklaşımla ele alınması gerektiği değerlendirildi. Öne çıktı. Özellikle AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU Emissions Trading System – EU ETS) çerçevesindeki emisyon azaltım hedefleri ile biyolojik kirlenmenin kontrolü ve biyosidal ürün güvenliğine ilişkin düzenlemeler arasındaki eşgüdümün güçlendirilmesinin, denizcilik sektöründe hem çevresel performansı hem de enerji verimliliğini destekleyebileceği belirtildi.

Avrupa Kimyasallar Ajansı (European Chemicals Agency – ECHA) ise Biyosidal Ürünler Komitesi tarafından Avrupa Komisyonu'na sunulan bilimsel görüşlerin yüksek bilimsel standartlar çerçevesinde ve mümkün olan en kısa sürede hazırlandığını bildirdi.

Ajans ayrıca, mevcut onay süreçlerinin inovasyona zarar verdiğini veya sıkı düzenleyici değerlendirme süreçlerinin çevresel zarara yol açtığını ortaya koyan bilimsel bir kanıttan haberdar olmadığını ifade etti. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

RÜZGÂR ENERJİSİ PROJELERİNDE KULLANILACAK AĞIR YÜK TAŞIMA GEMİSİ İNŞA EDİLİYOR

Açık deniz rüzgâr enerjisi lojistiği için 40.000 ton kapasiteli ağır yük taşıma gemisi inşa ediliyor.



Avrupa'daki açık deniz rüzgâr enerjisi projelerinde kullanılacak büyük ölçekli dönüştürücü platformların taşınmasına yönelik olarak, 40.000 metrik tona kadar yük taşıma kapasitesine sahip yarı batabilir ağır yük taşıma gemisinin inşa süreci devam etti. Yaklaşık 230 metre uzunluğundaki geminin 2028 yılında hizmete alınmasının planlandığı bildirildi.

Gemi, Asya ve Avrupa'daki üretim tesislerinde imal edilen büyük ölçekli açık deniz elektrik dönüştürücü platformlarının taşınması ve açık denizde doğrudan kurulum gemisine aktarılması amacıyla özel olarak tasarlandı. Dönüştürücü platformlar, açık deniz rüzgâr türbinlerinde üretilen alternatif akımın (AC), denizaltı kabloları üzerinden karaya iletilebilmesi amacıyla doğru akıma (DC) dönüştürülmesinde kritik rol oynadı. Açık deniz rüzgâr enerjisi projelerinin kıyıda daha uzak alanlara yönelmesiyle birlikte bu yapıların lojistik önemi de arttı. Geminin kış

güvertesi, 40.000 metrik tona kadar ağırlığa sahip yapıların taşınmasına uygun şekilde tasarlandı. Transfer operasyonları sırasında ağır yük taşıma gemisinin kurulum gemisinin bordasında konumlanarak ana güvertesini su hattının altına indireceği ve taşınan dönüştürücü platformun yüzdürme yöntemiyle doğrudan kurulum gemisine aktarılacağı belirtildi. Bu operasyon yöntemi, özellikle iki büyük geminin açık denizde yakın mesafede çalışması nedeniyle yüksek seviyede sevk, manevra ve dinamik konumlandırma (Dynamic Positioning – DP) kabiliyeti gerektirdi.

Bu kapsamda geminin, her biri 3,5 MW gücünde dört adet nozullu, 360 derece dönebilen azimutal elektrikli sevk ünitesi ile donatılması planlandı. Sevk sisteminin yüksek çekme kuvveti sağlamasının yanı sıra hassas konumlandırma kabiliyeti sunacağı ve nozulların seyir verimliliğini artıracak şekilde optimize edildiği bildirildi.

Kullanılacak dişlisiz elektrikli sevk konfigürasyonunun mekanik kayıpların, yakıt tüketiminin, gürültü ve titreşimin azaltılmasına katkı sağlaması; aynı zamanda yağlama yağı ihtiyacını ve buna bağlı bakım gereksinimlerini sınırlandırması öngörüldü.

Kompakt sistem mimarisinin, özellikle güverte alanı, yük kapasitesi ve gemi stabilitesinin kritik önem taşıdığı ağır yük taşıma gemilerinde ekipman yerleşimi açısından tasarım esnekliği sağlaması bekleniyor.

Geminin elektrik güç altyapısında ise kapalı halka topolojisine sahip orta gerilim alternatif akım (AC) elektrik güç sistemi kullanılacağı belirtildi. Sistemin entegre güç ve enerji yönetimi ile gelişmiş elektrik tesisi koruma fonksiyonları üzerinden yönetileceği, ayrıca uzaktan durum izleme ve bakım kabiliyetlerinin de sisteme entegre edileceği bildirildi.

Geminin 2028 yılında hizmete girmesinin ardından Asya ve Avrupa'daki imalat tesisleri ile açık deniz kurulum sahaları arasında özel bir lojistik zincirin parçası olması öngörüldü.

Yeni operasyon modelinin, dönüştürücü platformların taşıma ve kurulum aşamaları arasında konvansiyonel liman tabanlı yükleme ve boşaltma işlemlerine duyulan ihtiyacı azaltarak doğrudan açık deniz transferine imkân sağlaması hedeflendi. Böylece açık deniz rüzgâr enerjisi projelerinde ağır yük lojistiğinin operasyonel verimliliğinin ve emniyetinin artırılması amaçlandı.

(Kaynak: BBN BREAKBULK.NEWS Web Sitesi)

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 24 Ağustos 2026 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda yer alıyor.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2026	ŞUBAT 2026	MART 2026	NİSAN 2026	MAYIS 2026	HAZİRAN 2026	TEMMUZ 2026	AĞUSTOS 2026
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA TRIESTE KANADA CONTRECOEUR	TUTULMA YOK	HRVATİSTAN BAKAR ROMANYA MIDIA	TUTULMA YOK	BELGIUM - GENT	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ROMANYA MIDIA	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	HRVATİSTAN BAKAR	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.08.2026)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026(AĞUSTOS)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5	5 Tutulma (139 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	3	0 Tutulma (12 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0	1 Tutulma (73 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0	1 Tutulma (65 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

****İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Mustafa YAVUZYILMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)**

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



6.000 kişilik konaklama kapasitesi ile dünyanın en büyük gemisinin Oasis of the Seas olduğunu biliyor muydunuz? 16 güvertesi olan bu geminin yüksekliği 72 metre. Boya tercihinin ise Jotun olması tesadüf değil.

Jotun 100'ü aşkın ülkede 9.800 çalışanı ile tek bir amaç için çalışır:

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

Tanker ikinci el alım-satım piyasası güçlü bir performans sergiledi



* ULUÇ KEDME

2026 yılının Ocak–Temmuz döneminde tanker ikinci el alım-satım piyasası, geçtiğimiz yılın aynı dönemine kıyasla oldukça güçlü bir performans sergiledi. İlk yedi ayda toplam 365 tanker el değiştirirken, 2025'in aynı döneminde bu rakam 240 seviyesindeydi. Böylece işlem hacminde yıllık bazda %50 civarı artış kaydedildi. Yılın özellikle ilk aylarında piyasa oldukça hareketliydi. Yalnızca ocak ayında 90'a yakın gemi satıldı ve bu rakam toplam işlemlerin yaklaşık %25'ini oluşturdu. İkinci çeyrekte satış temposunda bir miktar yavaşlama görüldü de aylık işlem adetleri genel olarak 2025 seviyelerinin üzerinde kaldı. Bu görünüm, tanker alım satım piyasasında hem likiditenin hem de yatırımcı iştahının belirgin şekilde güçlendiğine işaret ediyor.

Segment bazında en dikkat çekici hareketlilik VLCC/ULCC piyasasında

yaşandı. Bu sınıfta 85'e yakın gemi el değiştirilerek toplam satışların yaklaşık %23'ünü oluşturdu. Geçtiğimiz yılın aynı döneminde yalnızca 30 civarı VLCC/ULCC satılmış olması, artışın boyutunu ortaya koyuyor. Bu yükselişte, piyasada geniş yankı uyandıran Sinokor–MSC bağlantılı satın alma programının önemli rol oynadığı değerlendiriliyor. Söz konusu grubun kısa bir dönem içerisinde yaklaşık 60–70 VLCC satın aldığı tahmin ediliyor.

VLCC'leri 80 civarı işlem ile MR2 tankerler takip ederken, bu segment toplam satışların yaklaşık %22'sini oluşturdu. Küçük tankerlerde 50, Suezmax segmentinde 45 ve Aframax/LR2'de 40 civarı gemi el değiştirdi. Aframax/LR2 satışları geçen yıl ile aynı seviyede kalırken, özellikle Panamax/LR1 segmentinde işlem adedinin 9'dan 30 civarına yükselmesi dikkat çekti. Bu tablo, alıcı ilgisinin yalnızca büyük ham petrol tankerleriyle sınırlı kalmadığını, orta ölçekli segmentlere de yayıldığını gösteriyor.

Satılan gemilerin yaş profili de piyasanın mevcut eğilimleri açısından önemli ipuçları veriyor. 0–5 yaş arası gemilerin satışları 19'dan 36'ya, 11–15 yaş grubundaki satışlar ise 48'den 90'a yükseldi. Bununla birlikte piyasanın ağırlık merkezi halen ileri yaş tonaj olmaya devam ediyor. 16–20 yaş arasındaki tankerlerde 160'a yakın satış gerçekleşirken, bu yaş grubu tek başına tüm işlemlerin yaklaşık %43'ünü oluşturdu. 16 yaş üzerindeki gemiler birlikte değerlendirildiğinde ise toplam 207 tanker el değiştirdi. Başka bir ifadeyle, 2026'nın ilk yedi ayında gerçekleşen tanker satışlarının yaklaşık %57'si 16 yaş ve üzerindeki gemilerden oluştu. Sıkışan çevresel düzenlemelere rağmen yaşlı tonaja yönelik bu güçlü talep, uygun fiyat seviyelerindeki

vintage gemilerin yatırımcılar açısından halen önemli bir ticari fırsat olarak görüldüğünü ortaya koyuyor.

Alıcı tarafında açıklanmayan yatırımcıların ağırlığı dikkat çekiyor. Toplam 170 civarı işlemde alıcı kimliği açıklanmazken, bu rakam tüm satışların yaklaşık neredeyse %50'sine karşılık geliyor. Kimliği bilinen alıcılar arasında Güney Koreli yatırımcılar 60'a yakın gemi ile ilk sırada yer aldı. Onları 52 gemi ile diğer ülke grupları, 47 gemi ile Yunan ve 37 gemi ile Çinli alıcılar takip etti. Yunan armatörlerin satın alma adedi geçen yıl ile aynı seviyede kaldı. Genel piyasanın güçlü şekilde büyüdüğü dikkate alındığında bu durum, Yunan yatırımcıların alım tarafında daha seçici ve disiplinli hareket ettiğine işaret ediyor. Satıcı tarafında ise Yunan armatörler yine ilk sırada yer aldı. İlk yedi ayda 70 tanker Yunan kontrollü şirketler tarafından satıldı; geçtiğimiz yılın aynı döneminde bu rakam 50'ye yakındı. Böylece dünya genelinde gerçekleşen yaklaşık her beş tanker satışından birinde satıcı tarafında Yunan sermayesi yer aldı.

Genel tabloya bakıldığında 2026'nın ilk yedi ayı, tanker ikinci el piyasasında artan likidite, güçlü yatırımcı güveni ve geniş tabana yayılan tonaj talebi ile öne çıkıyor. VLCC piyasasındaki büyük ölçekli satın almalar toplam rakamları yukarı taşımış olsa da birçok farklı segmentte görülen işlem artışı piyasanın genel anlamda daha aktif bir döneme girdiğini gösteriyor. Yılın kalan bölümünde navlun piyasasının seyri, yeni inşa teslimatları ve çevresel düzenlemeler ikinci el tanker değerlerinin yönü açısından belirleyici olmaya devam edecek.

*** KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ**



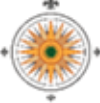
AĞUSTOS 2026

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
MOUNT DAMPIER	181.469	2011	JAPAN	BULK	EUROPEAN	38,10
EFRAIM A	82.174	2010	CHINA	BULK	NA	20,00
AMARYLLIS	63.500	2013	CHINA	BULK	CHINESE	24,30
AFRICAN WAGTAIL	58.340	2013	CHINA	BULK	NA	20,10
LILA MUNDRA	57.269	2009	CHINA	BULK	NA	12,50
MARIANNA	55.753	2010	JAPAN	BULK	NA	17,00
SPAR SCORPIO	53.565	2006	CHINA	BULK	CHINESE	11,30
ARKLOW SPIRIT	36.000	2013	KOREA	BULK	NA	16,60
PRINCESS ETERNITY	182.263	2022	JAPAN	BULK	NA	78,00
ASANAGI	182.162	2022	JAPAN	BULK	GREEK	50,00
JIAN FA	175.085	2004	CHINA	BULK	NA	18,50
VELOS JASPER	82.167	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	23,50
BBG WUZHOU	81.895	2016	CHINA	BULK	NA	29,00
PRESINGE	81.886	2015	CHINA	BULK	INDIAN	31,00
MEDI POSITANO	81.661	2015	JAPAN	BULK	GREEK	31,60
ROYAL HOPE	81.011	2015	JAPAN	BULK	NA	31,00
FRANCESCO CORRADO	77.061	2008	JAPAN	BULK	KOREAN	15,00
KARTINI SAMUDRA	73.592	2004	KOREA	BULK	NA	7,80
UNION LOTUS	63.685	2015	CHINA	BULK	NA	25,80
GRAMOS	61.171	2019	CHINA	BULK	GREEK	34,50
GLOBAL ORIOLE	58.716	2012	CHINA	BULK	NA	19,50
AMANAH HALMAHERA AMC	56.020	2003	JAPAN	BULK	NA	9,10
GLORY BRIDGE	50.077	2001	JAPAN	BULK	NA	7,50
JIN HANG FU ZHAN	49.420	2004	CHINA	BULK	CHINESE	9,20
RONG FU	28.419	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	4,80
ORANGE TIGER	181.395	2011	JAPAN	BULK	NA	37,00
CAPE CONDOR	180.253	2010	JAPAN	BULK	NA	39,00
AANYA	179.628	2012	PHILIPPI-NES	BULK	NA	36,90
AQUAVITA AIM	82.192	2019	JAPAN	BULK	EUROPEAN	38,20
ARTVIN	81.827	2011	KOREA	BULK	*KOREAN	19,45
ORDU	81.660	2012	KOREA	BULK	*	19,45
VIVA ECLIPSE	54.279	2009	CHINA	BULK	NA	11,75
BLUE DIAMOND	53.521	2008	VIETNAM	BULK	NA	11,00
JIN HANG FU ZHAN	49.420	2004	CHINA	BULK	CHINESE	9,20
NEW JOURNEY	36.371	2015	JAPAN	BULK	NA	19,80
ATTIKOS	178.929	2012	KOREA	BULK	NA	37,50

PONT ROUGE	99.992	2021	CHINA	BULK	NA	36,00
MONT FORT	82.113	2012	JAPAN	BULK	GREEK	22,00
G. B. CORRADO	77.061	2008	JAPAN	BULK	KOREAN	15,00
CMB JORDAENS	63.447	2019	JAPAN	BULK	NA	35,50
ST PAUL	57.982	2010	PHILIPPI-NES	BULK	VIETNAMESE	16,50
AGIOS NEKTARIOS I	56.722	2010	CHINA	BULK	NA	13,30
LILA FROSTBURG	56.426	2013	CHINA	BULK	NA	16,80
NIKOS N	53.815	2011	CHINA	BULK	NA	15,20
LIANSON HERMES	53.507	2009	CHINA	BULK	NA	13,00
SAKURA DREAM	38.213	2013	JAPAN	BULK	NA	18,50
AFRICAN HARRIER	37.707	2014	JAPAN	BULK	NA	20,10
LIBERATOR	28.414	2006	JAPAN	BULK	NA	6,70
HELLSTUGUTINDEN	299.095	2003	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	57,00
SEASENATOR	105.715	2007	JAPAN	TANKER	NA	30,80
MUMBAI	46.818	2003	KOREA	TANKER	NA	10,40
DELTA AMAZON	319.896	2015	CHINA	TANKER	*NA	120,00
DELTA APOLLONIA	319.725	2015	CHINA	TANKER	*	120,00
CELESTE NOVA	318.510	2013	CHINA	TANKER	UAE	120,00
FRONT HUMBER	298.767	2017	KOREA	TANKER	*UAE	*270,00
FRONT VEFSNA	297.638	2017	PHILIPPI-NES	TANKER	*	*
GRIT	298.555	2003	KOREA	TANKER	KOREAN	50,00
SONANGOL NAMIBE	158.425	2007	KOREA	TANKER	NA	49,50
BRISTOL	157.077	2024	KOREA	TANKER	GREEK	123,00
DHAN LAXMI	50.353	2004	KOREA	TANKER	NA	11,85
ATLANTIC EAGLE	47.128	2007	KOREA	TANKER	NA	18,10
MAERSK KATE	39.756	2010	CHINA	TANKER	GREEK	21,90
BELLA NEVADA	26.447	2009	KOREA	LPG	NA	35,10
DELTA ANGELICA	319.911	2012	KOREA	TANKER	*UAE	116,00
DELTA GLORY	319.819	2012	KOREA	TANKER	*	116,00
SEAPASSION	299.271	2017	KOREA	TANKER	UAE	135,00
VELOS EMERALD	115.042	2008	JAPAN	TANKER	CHINESE	50,00
ANCHOR 18	19.971	2009	CHINA	TANKER	CHINESE	16,40
DING HENG 36	19.098	2012	CHINA	TANKER	NA	22,80
DONOUSSA	299.999	2016	KOREA	TANKER	NA	123,00
ELLIE LADY	109.999	2009	KOREA	TANKER	SINGAPORE BA-SED	47,50
EVA HONGKONG	19.861	2017	JAPAN	TANKER	NA	30,00
FITZ ROY	1.740	2011	CHINA	CON-TAINER	NA	27,00
JULIE	2.262	2002	TAIWAN	CON-TAINER	NA	13,50
NORDPUMA	1.756	2015	CHINA	CON-TAINER	NA	31,00

A ONTAK	1.096	2023	JAPAN	CON-TAINER	NA	26,80
MONTPELLIER	2.824	2006	KOREA	CON-TAINER	NA	27,20
APOLLO TRADER	1.118	2003	CHINA	CON-TAINER	NA	11,00

*Enbloc satışı ifade eder

	HURDA FİYATLARI AĞUSTOS 2026			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	
BANGLADEŞ	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 525-535	
HİNDİSTAN	US\$ 460-470	US\$ 480-490	US\$ 490-500	
PAKİSTAN	US\$ 515-525	US\$ 535-545	US\$ 545-555	
TÜRKİYE	US\$ 260-270	US\$ 270-280	US\$ 280-290	

AĞUSTOS 2026 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

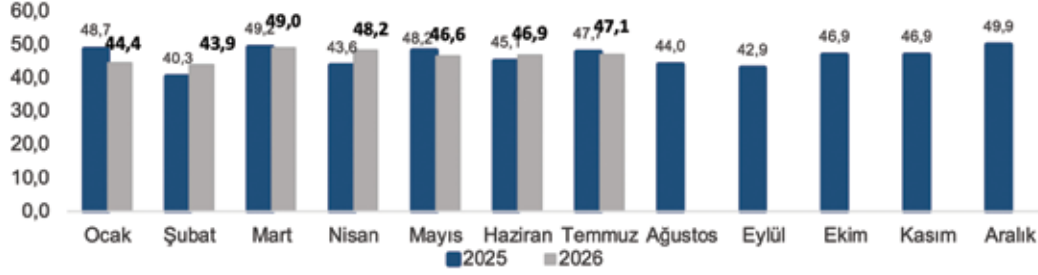
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşaa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
MARIA	27.369	5.681	1997	BULKER	PAKISTAN	520
FT ISLAND	311.189	41.803	1998	TANKER	INDIA	395
HAI HENG	13.300	4.055	1999	TANKER	BANGLADESH	495
STOLT KIKYO	11.545	3.305	1998	TANKER	INDIA	445
ISA STAR	8.275	3.288	2000	GC	BANGLADESH	480

Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis

2025-2026 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2026 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,3 azalış göstererek 47 milyon 76 bin 775 ton olmuştur

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Temmuz 2026



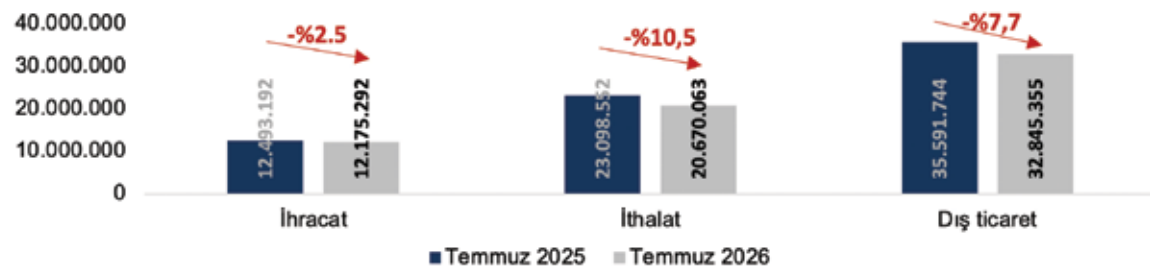
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2026 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,1 arttı.

- 2026 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %2,5 azalarak 12.175.292 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %10,5 azalarak 20.670.063 ton olmuştur. Böylece, dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2026 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,7 artarak 32.845.355 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

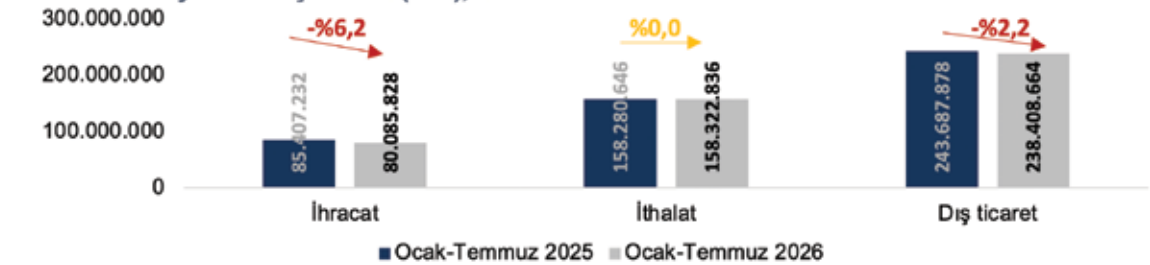
- Ocak-Temmuz 2026 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %6,2 azalarak 80.085.828 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı değişmeyerek 158.322.836 ton olmuştur. Böylece, 2026 yılı Ocak-Temmuz döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %2,2 azalarak 238.408.664 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

Grafik 2. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Temmuz 2026



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Grafik 3. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Ocak-Temmuz 2026



Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

*Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Aycan KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)



BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

In the shipyard with a great sacrifice on your behalf. In this way, you avoid wasting time and resources of the past. We manufacture offshore supply vessels, tug boats, oil tankers, bunkering barges, bilge waste collection vessels, pilot boats, pusher boats, work boats, crew boats, dredgers, watertaxi, landing crafts, patrol boats, police boats, military RIB, etc.



Ship Repairing

Our company is a customer and employee satisfaction-oriented approach is adopted to ship repair and maintenance operations and strongly to planning stage, time and quality demands of customers. Maintenance and ship repair (electrical, hydraulic, steel construction, propeller, paint, etc.) operations can be handle in the offshore anchorage area, in the port or in the shipyard.



Marine Sub Industry

Our company manufactures all kind of Ship Equipments. (Hatches, Ladders, Doors, Pipe Couplings, Air Pipe Heads, Bollards, Hawses, Scupper Plugs, Hydraulic / Electrical Power packs, Reels, Fire Canon, Valves, Hydraulic Cranes, etc.). Manufacture of Standard and Non-Standard Propeller, Rudder, Kort Nozzle and special product and systems can be produced as Project or licensed.



Oil Spill Response

Basaran also activates IMO Tier 1 / 2 / 3 Training with in oil spill response, garbage collection in the shore lines and dredging services. Produce recovery equipments for pollution of oils, chemical, aquatic weed, algae, mud sediments. MARPOL 73/ 78 (bilge, sludge, slop, dirty water, garbage) waste collection services are given to ship owners, agency in the Ports.

Bağdat Cad. Yeni Türkü sokak No: 10/1 /Güzelyalı - Pendik / İstanbul

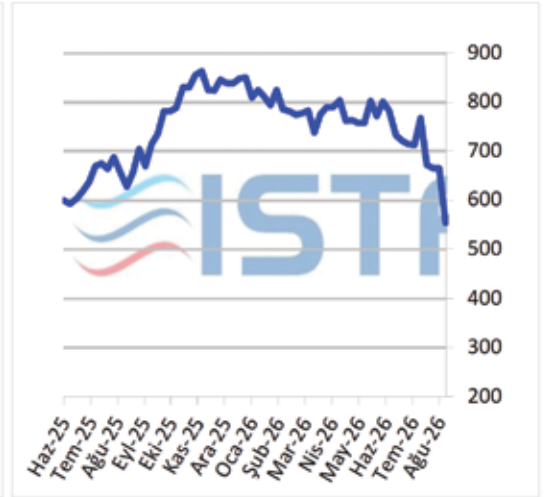
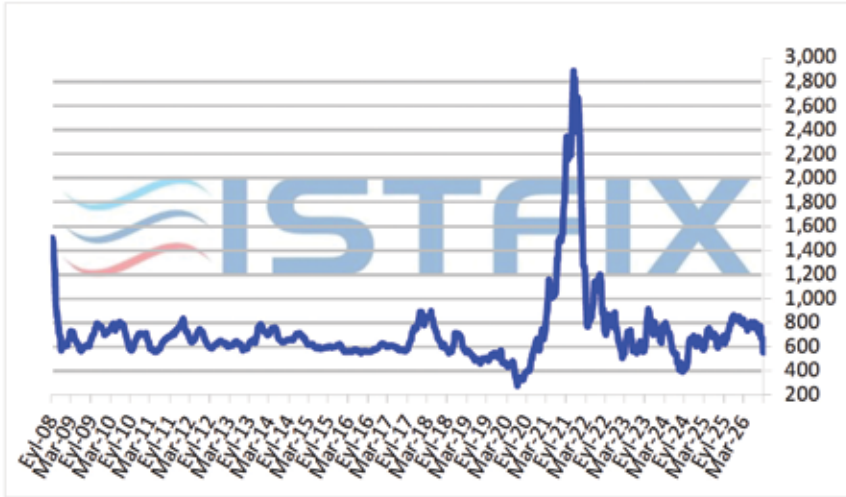
Tel: +90 216 987 07 17 / +90 533 460 38 66

www.mavideniz.com.tr / www.basaranshipyard.com - info@mavideniz.com.tr / info@basarangemi.com

31.08.2026

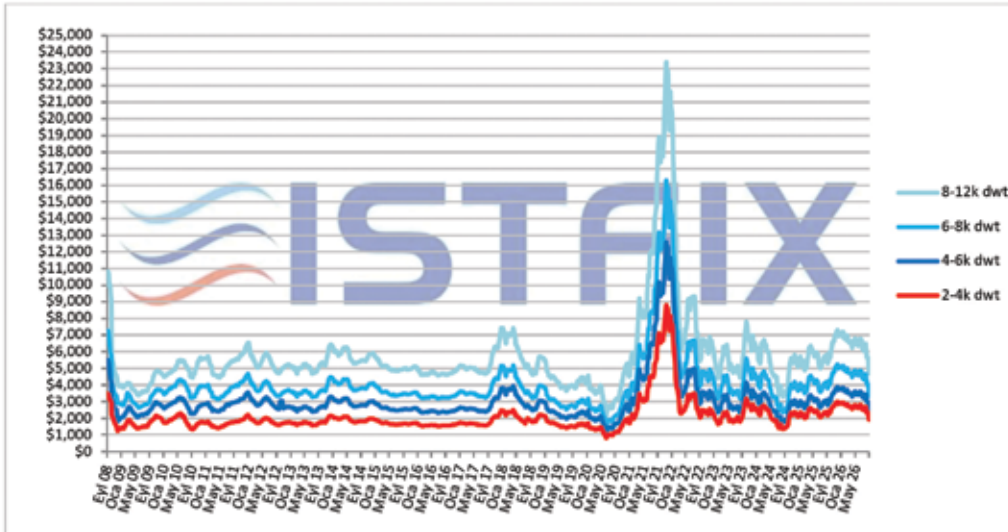
35. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta 666 puandan sert şekilde 554 puana geriledi. Yüksek ekstra savaş riski sigorta primleri Karadeniz’de gelirleri baskılamaya devam etti. Baltık ve Kuzeybatı Avrupa’da da navlunlarda bir iyileşme görülmedi.



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,932	2,492	3,362	4,680
Geçen Hafta	2,323	2,996	4,041	5,626
Geçen Ay	2,675	3,451	4,654	6,480
Geçen Yıl	2,298	2,965	3,999	5,567



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

ÖNEMLİ NOT: Ukrayna bağlantılarında navlunlar yüksek ekstra savaş riski primi (EWRI) içermekte olup, günlük gelir hesaplarında bu primlerin düşülmesi gerekmektedir.

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
4000	WHEAT (47')	IZMAIL-EGYPT MED.	1000/1000	72.00
4000	WHEAT (47')	IZMAIL-EC ITALY (UP TO ORTONA)	1000/1000	70.00
4000	WHEAT (47')	IZMAIL-ISRAEL	1000/1000	42.00
4500	WHEAT (47')	IZMAIL-CONSTANTA	1000/1000	38.00
4500	WHEAT (47')	IZMAIL-EC ITALY (AFTER ORTONA UP TO TRIESTE)	1000/1000	73.00
4500	WHEAT (47')	IZMAIL-SPAIN MED	1000/1000	77.00
5000	WHEAT (47')	IZMAIL-SICILİY	1200/1200	68.00
5000	WHEAT (47')	IZMAIL-NAPOLI	1200/1200	72.00
6600	WHEAT (47')	IZMAIL-CONSTANTA	1200/1200	39.00
7000	WHEAT (47')	IZMAIL-MARMARA	1500/1200	50.00
7000	WHEAT (47')	IZMAIL-ISRAEL	1500/1200	40.00
8000	WHEAT (47')	IZMAIL-EGYPT MED.	1500/1200	70.00
8000	WHEAT (47')	IZMAIL-SARDINIA	1500/1200	73.00
8800	WHEAT (47')	IZMAIL-CONSTANTA	1500/1200	37.00
8800	WHEAT (47')	IZMAIL-SPAIN MED	1500/1200	75.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğukaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P

Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta da dalgalandı ve Hürmüz'den petrol akışlarının rahatlayabileceği beklentisiyle düştü. Batı Teksas tipi ham petrol fiyatları 86,6 dolar/varilden 83,5 dolar/varile düşerken Brent tipi ham petrol de geçen haftaki artışları sildi ve 94 dolar/varilden 88,25 dolar/varile düştü. Gemi yakıt fiyatları da tüm bölgelerde düşüş kaydetti.

USD / mt	Rotterdam	Gibraltar	Malta	Istanbul
	MGO	MGO	MGO	MGO
Bu Hafta	1,233.00	1,328.50	1,348.00	1,392.00
Geçen Hafta	1,291.00	1,368.00	1,410.00	1,477.00
Değişim	-4.49%	-2.89%	-4.40%	-5.75%

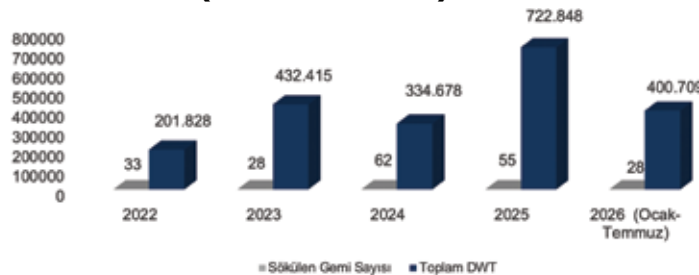


TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-TEMMUZ 2026

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Kalliste	9050618	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Fransa	30.718	6.442	1993	22.01.2026
2	Trogir	9222572	Dökme Yük Gemisi	Hırvatistan	25.600	44.314	2001	1.06.2026
3	AF Francesca	7602089	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	19.009	3.210	1979	3.03.2026
4	Akritas	8020599	Ro-Ro	K.K.T.C.	20.381	13.030	1982	6.05.2026
5	Liva	8841618	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.516	3.180	1977	6.07.2026
6	Guzel	7728699	Ro-Ro	Kamerun	5.846	4.469	1980	16.03.2026
7	Akdeniz	7615048	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Kamerun	9.795	1.310	1979	29.06.2026
8	Rover	8721337	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	3.086	3.340	1985	21.01.2026
9	Tanabata	9080297	Araba Ferisi	Marshall Adaları	49.443	13.548	1994	26.01.2026
10	Vilamoura	9529293	Petrol Tankeri	Marshall Adaları	81.380	158.513	2011	11.02.2026
11	Barguzin	8725644	Kuruyük Gemisi	Palau	2.466	3.135	1985	10.04.2026
12	Afer	8913332	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.229	5.035	1991	25.05.2026
13	Abinsk	8105741	Dökme Yük Gemisi	Rusya	22.112	38.110	1983	26.01.2026
14	Yamal Irbis	8502092	Genel Kargo Gemisi	Rusya	6.418	7.049	1998	25.05.2026
15	Kapitan Yakovlev	9077575	Genel Kargo Gemisi	Rusya	4.998	4.678	1996	24.06.2026
16	Toro	8826369	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	3.086	3.332	1989	19.03.2026
17	Rota Salvor	7931894	Römorkör	St. Kitts & Nevis	1.178	1.188	1982	22.06.2026
18	Agnes	8230388	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.457	3.637	1978	6.07.2026
19	Kareem R	7741251	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	5.370	6.070	1979	16.01.2026
20	Verlaine	8841694	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.457	2.893	1980	3.03.2026
21	Belfast	8035166	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.491	3.100	1982	22.04.2026
22	Lily-HA	8116972	Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	Togo	8.320	12.353	1982	9.02.2026
23	ABS I	9244350	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	11.705	1.300	2001	25.06.2026
24	Inga A	9020352	Konteyner Gemisi	Türkiye	10.546	12.184	1993	12.01.2026
25	Hitit	9311751	Kimyasal/Petrol Tankeri	Türkiye	23.246	36.993	2006	19.03.2026
26	Mecidiye	8619845	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Türkiye	1.007	441	1989	19.03.2026
27	Kale Nakliyat-2	7901825	Kuruyük Gemisi	Türkiye	933	1.092	1980	2.04.2026
28	North Moon	8829294	Genel Kargo Gemisi	Vanuatu	4.966	6.277	1990	9.04.2026

Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

TÜRKİYE'DE YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve DWT)



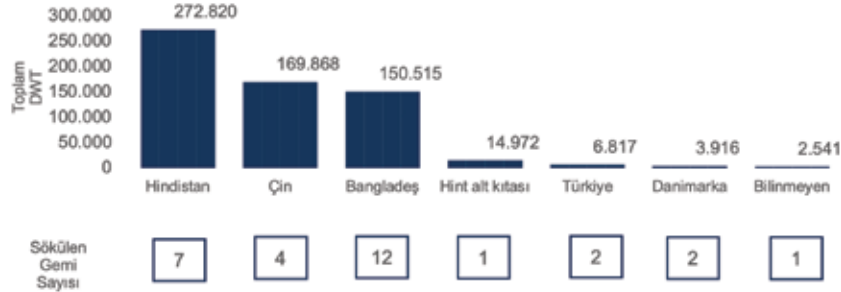
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) TEMMUZ 2026

TEMMUZ			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	1	27,0	20.741
Dökme Yük Gemisi	4	29,3	117.182
Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	2	31,0	17.314
Genel Kargo Gemisi	3	30,3	22.826
Kimyasal Tankeri	6	27,8	71.913
Kuruyük Gemisi	5	46,6	12.402
LPG Tankeri	1	28,0	1.221
Petrol Tankeri	6	23,2	355.179
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	45,0	2.671
Genel Toplam	29	31,3	621.449

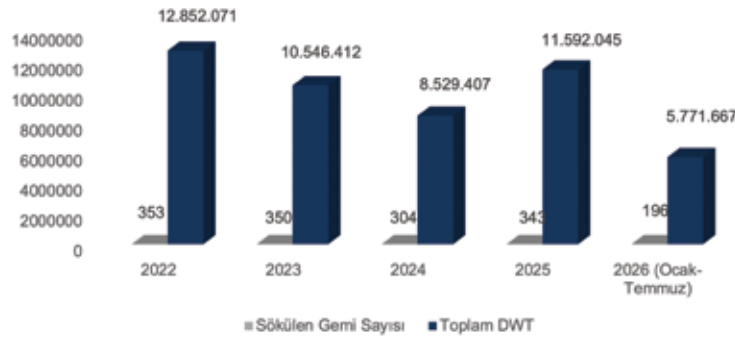
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) TEMMUZ 2026



Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve DWT)



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
HAZIRLAYANLAR: Aycan KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) - Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Uzmanı)

LCM ROTA Denizcilik, denizle karanın buluştuğu her yerde **deniz dip tarama, iskele ve liman inşaatları, deniz dolgu, çelik kazık ve palplanş çakımı** hizmetlerinde, gücünü alanında 35 yılı aşan deneyim ve uzmanlığından alan güvenilir çözüm ortağınızdır.



Kız Kulesi
Deniz Dolgu Projesi
Maiden's Tower
Land Reclamation Project

DENİZ DİBİ TARAMA
DENİZ DOLGU
RIHTIM VE İSKELE YAPILARI
DENİZDE ÇELİK KAZIK ÇAKIMI
DENİZDE PALPLANŞ ÇAKIMI



THE FORCE AT SEA, THE HARMONY IN MOTION.



YAF GROUP

Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad. No: 39-2 YAF GROUP Business Center

Tuzla / ISTANBUL / TÜRKİYE

+90 216 494 49 02 +90 533 151 60 27 info@yafgroup.com.tr

www.yafgroup.com.tr

DenizTicareti

EYLÜL 2026