

# Sea Business World

DENİZ TİCARET, SANAYİ, TEKNOLOJİ, MÜHENDİSLİK, MALZEME, YAŞAM VE İŞ DÜNYASI DERGİSİ

www.seabusinessworld.com / Eylül-Ekim 2026

*Deniz İş Dünyasının  
Bilgi Rotası*

## HABERLER

- Elektrikli ve Hibrit Feribotlar Marmara Denizi'ndeki Emisyonları %63 Oranında Azaltabilir
- Deniz Ticaret Filosunda Tarihi Zirve
- Denizciliğin Rotası Yeşil Dönüşüm

## RÖPORTAJ

- Kaptan Orhan Kasap, "Kazalarda Sadece İnsan Hatasına Değil, Hatanın Arkasındaki Kök Nedene Bakmalıyız"
- Kaptan Murat Sarılar, "Kazanın En Büyük Nedeni Son Dakikadaki İletişimsizliktir"
- Kaptan Tuna Bekoğlu, "Güvenli Seyir İçin Personel Yapısı Değerlendirilmeli"

## GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

İlk Yerli ve Millî Tarama Gemisi Suya İndi

## LİMAN- LOJİSTİK

Limanlarda Tehlikeli Yüke Sıkı Denetim

## YELKEN- TEKNE- MARİNA

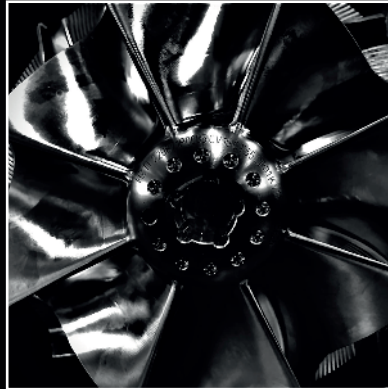
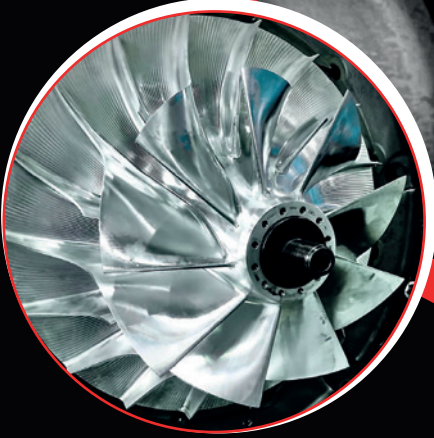
Sirena Yachts'ın Cannes Çıkışı: Sirena 118 ve Üç Büyük Ödül

## ÜRÜN TANITIMI

Jotun Yat Boyaları, Imperial Su Altı Koruma Sistemiyle Karbon Ayak İzini Yanı Yarıya Azaltıyor

## FUAR TAKVİMİ





# Zorlu koşullar mı? Güvenilir ölçüm teknolojisi sunuyoruz.



Denizdeki zorlu koşullar, dayanıklı seviye ve basınç cihazlarımız için sorun değil. Korozyona, titreşime ve ani ölçüm değişikliklerine dayanıklı olarak üretilen cihazlarımız, tüm büyük uluslararası gemi onaylarını karşılar ve dünya çapında okyanuslarda güvenli, istikrarlı performans ile verimli operasyon süreçlerinin gerçekteşmesini sağlar.

**VEGA ile her şey mümkün.**

### KARİYER MEDYA YAYINCILIK REKLAMCILIK VE TANITIM HİZMETLERİ ADINA

**İmtiyaz Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü**  
Bayram Yıldız  
bayram@seabusinessworld.com

**Editörler**  
Eda Gedikoğlu  
eda@seabusinessworld.com  
Ezgi Taşlı Özbey  
ezgi@seabusinessworld.com

**Proje ve Reklam Satış Müdürü**  
Çiğdem Kurut  
cigdem@seabusinessworld.com

**Grafik – Tasarım**  
Emin Petek  
eminpetek@gmail.com

**Dijital Yönetim Sorumlusu**  
Zeydanur Gedikoğlu  
zeyda@seabusinessworld.com

**Abone ve Dağıtım Sorumlusu**  
Mustafa Yılmaz

**Dijital ve Sosyal Medya Yönetimi**  
Kariyer Marka Danışmanlığı

**Baskı Merkez Ofset**  
Maltepe Mah. Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi 6. Kat F-Blok No:3 (4NF12)  
Topkapı/İstanbul - Tel: 05527072544

**Baskı Tarihi**  
Eylül - Ekim 2026  
Sayı: 8

**Yayın Türü**  
Yerel Süreli Yayın

ISSN 3023-8625

**Yönetim Yeri**  
İdealtepe Mah. Denizciler Cad.  
No:14/5 Maltepe/İstanbul  
Tel: 0216 367 00 15  
Web: www.seabusinessworld.com  
e- mail: info@seabusinessworld.com

Tüm ilanların sorumluluğu firmalara, yazılardaki görüşler sahiplerine aittir.

Bu dergi Basın İlan Kurumu SÜRELİ YAYINLAR listesinde yer almaktadır



### REKLAM İNDEKSİ

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| CARETTA ERP              | 59             |
| KARİYER MEDYA YAYINCILIK | ARKA KAPAK İÇİ |
| LAYHER                   | 27             |
| SEACONNECT               | 41             |
| QSM GLOBAL               | 11             |
| TURBOTÜRK                | ÖN KAPAK İÇİ   |
| TURK P&I                 | ARKA KAPAK     |
| VEGA TÜRKİYE             | 1              |



### HABERLER

- 04 Elektrikli ve Hibrit Feribotlar Marmara Denizi'ndeki Emisyonları %63 Oranında Azaltılabilir
- 07 Deniz Ticaret Filosunda Tarihi Zirve
- 08 Denizciliğin Rotası Yeşil Dönüşüm
- 10 Hürmüz Boğazı'nda Denizciler İçin Altı Aylık Belirsizlik
- 18 Teknofest Mavi Vatan'da Tarihi Deneme: TCG ANADOLU'da 5G Destekli Robotik Cerrahi
- 28 Bencroft'tan Usturmacalarda Yeni Dönem: 13.112 Ton CO<sub>2</sub>e Emisyon Azaltımı Doğrulandı

### DENİZ TİCARETİ

- 33 DenizLeasing ve Blueit'ten Mavi Finansmanda Su Verimliliği Odaklı Stratejik İş Birliği
- 34 ESKO Marine, DORMAC'ın Türkiye'deki Resmi İş Ortağı Oldu
- 35 MSC Group Gemi Seyahatleri Bölümü, Bahamalar'daki Yeni Özel Ada Destinasyonu Sandy Cay İçin Temel Attı

### RÖPORTAJ

- 36 Kaptan Orhan Kasap, "Kazalarda Sadece İnsan Hatasına Değil, Hatanın Arkasındaki Kök Nedene Bakmalıyız"
- 42 Kaptan Murat Sarılar, "Kazanın En Büyük Nedeni Son Dakikadaki İletişimsizliktir"
- 47 Kaptan Tuna Bekoğlu, "Güvenli Seyir İçin Personel Yapısı Değerlendirilmeli"

### GEMİ İNŞA- YAN SANAYİ

- 48 İlk Yerli ve Millî Tarama Gemisi Suya İndi
- 50 Malezya'nın Yeni Deniz Gücü MPMS-1 DESAN İmzasıyla Suya İndi

### LİMAN- LOJİSTİK

- 52 Limanlarda Tehlikeli Yüke Sıkı Denetim
- 54 Mardaş, Türkiye'nin İlk Yerli ve Millî Yeşil Limanı Oldu
- 56 İyidere Lojistik Limanı'nda Kritik Aşama Tamamlandı
- 62 OYAK Liman'dan İskenderun'a Dev Lojistik Yatırımı

### YELKEN- TEKNE- MARİNA

- 68 ISA Yachts'tan Zamansız Tasarım: Essence 82M
- 71 Sirena Yachts'ın Cannes Çıkışı: Sirena 118 ve Üç Büyük Ödül

### YAŞAM

- 73 Külhüyük'te Tetis Denizi'nin İzlerine Ulaşıldı

### ÜRÜN TANITIMI

- 74 Jotun Yat Boyaları, Imperial Su Altı Koruma Sistemiyle Karbon Ayak İzini Yarı Yarıya Azaltıyor
- 76 Bostik D4 ile Tekne İmalatında Yüksek Su Direnci ve Güçlü Yapıştırma

### 80 FUAR TAKVİMİ

# Editörden



**Eda GEDİKOĞLU**

eda@seabusinessworld.com

## Denizcilikte Büyüme, Dönüşüm ve Güvenli Seyir

Denizcilik sektörü, bir yandan kapasitesini ve ticaret hacmini büyütürken diğer yandan daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir bir yapıya dönüşmenin yollarını arıyor. Bu dönüşüm; gemi filolarından liman yatırımlarına, alternatif yakıtlardan elektrifikasyona, dijital teknolojilerden operasyonel güvenliğe kadar sektörün hemen her alanında kendini gösteriyor.

Sea Business World'ün bu sayısında da denizcilik gündeminin farklı başlıklarını bir arada ele alırken, özellikle güvenli seyir ve deniz kazaları konusuna geniş bir yer ayırdık.

IMO'nun hazırladığı Marmara Denizi'nde elektrikli ve hibrit feribotların kullanımının sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltılabileceğini ortaya koyan rapor, deniz taşımacılığında yeşil dönüşümün artık yalnızca uzun vadeli bir hedef olmadığını bir kez daha gösteriyor. Deniz ticaret filusunda ulaşılan tarihi zirve ise Türkiye'nin denizcilik kapasitesindeki büyümeye dikkat çekiyor. Bu iki gelişme, sektörün bir taraftan büyürken diğer taraftan çevresel etkilerini

azaltmak zorunda olduğu yeni dönemin de bir özeti niteliğinde.

Ancak denizcilikte büyümenin en önemli koşullarından biri, güvenli operasyon.

Silivri açıklarındaki iki Türk bayraklı geminin çatışması ve Filo Jet'in Girne açıklarında yaşadığı kaza, denizde güvenli seyrin ne kadar çok değişkenin bir araya gelmesiyle mümkün olduğunu bir kez daha gündeme taşıyor. Kazaların ardından yalnızca "insan hatası" demek yerine; iletişim, vardiya düzeni, personel yapısı, operasyonel prosedürler ve karar alma süreçleri gibi unsurları birlikte değerlendirmek gerekiyor.

Bu nedenle "Kaptanlara Sorduk" dosyamızda Kaptan Murat Sarılar, Kaptan Tuna Bekoğlu ve Kaptan Orhan Kasap ile kazaların nedenlerini ve güvenli seyir için atılması gereken adımları konuştuk. Kaptanların farklı perspektiflerden yaptığı değerlendirmeler, denizde yaşanan kazaların tek bir nedene indirgenemeyeceğini ve her olayın arkasındaki kök nedenlerin dikkatle incelenmesi gerektiğini ortaya koyuyor.

Özellikle Silivri kazasına ilişkin hazırlanan ön bilirkişi raporu da bu açıdan önemli bir başlık oluşturuyor. Bir kazayı yalnızca meydana geldiği andaki koşullarla değerlendirmek yerine, köprüüstündeki seyir uygulamalarından iletişime ve karar alma süreçlerine kadar uzanan bütünsel bir bakış açısına ihtiyaç var.

Filo Jet kazası ise deniz kazalarının yalnızca teknik veya operasyonel bir mesele olmadığını, doğrudan insan hayatını ilgilendiren sonuçlar doğurduğunu acı bir şekilde hatırlatıyor. Her iki olayın da sektör açısından en önemli karşılığı, benzer kazaların tekrar yaşanmaması için elde edilen derslerin kalıcı güvenlik uygulamalarına dönüştürülmesi olmalı.

Liman ve lojistik tarafında devam eden yatırımlar, yeşil liman uygulamaları ve Türkiye'nin uluslararası lojistik bağlantılarını güçlendiren projeler de deniz ticaretinin yalnızca gemilerden ibaret olmadığını; liman, demiryolu, lojistik merkezleri ve dijital altyapıyla birlikte gelişen büyük bir ekosistem olduğunu ortaya koyuyor.

Öte yandan kruvaziyer turizminden yat sektörüne, gemi inşadan denizcilik yan sanayisine kadar geniş bir yelpazede Türkiye ve dünya denizciliğindeki hareketliliği de sayfalarımıza taşıdık.

Denizcilik; büyümenin, teknolojik dönüşümün ve sürdürülebilirliğin aynı anda yönetilmesi gereken bir sektör. Fakat bütün bu gelişmelerin merkezinde değişmeyen bir öncelik var: insan hayatı ve güvenli seyir.

Bu sayımızı hazırlarken de bu bakış açısını korumaya çalıştık. Sektörün bugünkü fotoğrafını çekerken yalnızca yaşanan gelişmeleri aktarmayı değil, geleceğin denizciliğine dair soruları da gündeme taşımayı amaçladık.

Keyifli okumalar.

*E. Gedikoglu*

# Elektrikli ve Hibrit Feribotlar Marmara Denizi'ndeki Emisyonları %63 Oranında Azaltabilir

IMO GreenVoyage2050 kapsamında hazırlanan çalışmaya göre Türkiye'nin Marmara Denizi feribot ağı, hibrit ve tam elektrikli gemilerin bir arada kullanıldığı bir sisteme geçilmesiyle sera gazı emisyonlarını yüzde 63 oranında azaltabilir; sağlık ve çevresel zarar maliyetlerinde yaklaşık yarım milyar avruluk tasarruf sağlarken yılda yaklaşık 1.100 kişilik istihdamı destekleyebilir.

## SUMMARY

According to a study conducted under the IMO GreenVoyage2050 programme, Türkiye's Sea of Marmara ferry network could reduce greenhouse gas emissions by 63% by transitioning to a system combining hybrid and fully electric vessels. The transition could also save approximately half a billion euros in health and environmental damage costs while supporting around 1,100 jobs annually.

Marmara Denizi'ndeki 67 Ro-Ro ve Ro-Pax feribot için elektrifikasyonun teknik olarak uygulanabilir olduğunu ortaya koyuyor. Asıl sınav ise teknoloji değil; yatırım, şarj altyapısı, elektrik arzı ve finansman.

## Marmara'da Dönüşümün Fotoğrafı Çekildi

Marmara Denizi, Akdeniz bölgesinin en yoğun feribot ağlarından birine ev sahipliği yapıyor. Ağ yılda yaklaşık 25 milyon yolcu ve 7 milyon araç taşıyor. Öngörülebilir güzergâhlar, düzenli liman uğrakları ve Türkiye'nin güçlü gemi inşa kapasitesi, feribot elektrifikasyonu için elverişli koşullar oluşturuyor.



IMO GreenVoyage2050 kapsamında hazırlanan ve 22 Haziran 2026 tarihli final raporunda 67 Ro-Ro ve Ro-Pax feribot, dokuz işletmecisi ve 26 liman değerlendirildi. Çalışmada tam elektrikli ve hibrit çözümler; retrofit ve yeni gemi inşası ile fırsatçı ve merkez liman şarjı seçenekleri birlikte incelendi. Değerlendirme dönemi 2025–2050 olarak belirlendi.

Çalışmanın temel sonucu net: İncelenen ağdaki Ro-Ro ve Ro-Pax operasyonlarının tamamı için bataryalı elektrikli veya hibrit tahrik teknik olarak uygulanabilir. Ancak tek bir çözüm bütün hatlara uygulanamıyor. Güzergâh uzunluğu, geminin kullanım profili, liman bağlantısı ve şarj imkânı, hangi mimarinin seçileceğini belirliyor.

## 63'lük Optimum Senaryo

Rapor, toplam GHG azaltımı ile azaltım maliyetini eşit ağırlıklandırarak bir "optimum filo senaryosu" oluşturuyor. Bu senaryoda 2050

yılında yıllık GHG emisyonlarının mevcut durum senaryosuna göre yaklaşık yüzde 63 azalması bekleniyor.

Optimum senaryonun 2025–2050 döneminde yaklaşık 4 milyon ton CO<sub>2</sub>e kümülatif emisyonu önlemesi ve egzoz kaynaklı hava kirleticilerinden doğan yaklaşık 492 milyon avruluk indirgenmemiş hasar maliyetini önlemesi öngörülmüyor.

Çalışmanın tamamen elektrikli filo senaryosu daha yüksek bir emisyon azaltımı sağlıyor: 2050'de yıllık GHG azaltımı yüzde 84'e ulaşıyor. Elektrik şebekesinin karbon yoğunluğunun Türkiye'nin 2053 net sıfır hedefleri doğrultusunda azalması halinde bu oranın yüzde 95'e çıkabileceği hesaplanıyor. Tam elektrikli senaryoda 2050'ye kadar kümülatif GHG azaltımı 5 milyon ton CO<sub>2</sub>e'nin üzerine çıkıyor.

Buradaki kritik nokta, geminin elektrikliye dönüşmesinin tek başına yeterli olmaması. Elektrikliğin karbon yoğunluğu, limandaki şebeke bağlantısı ve şarj altyapısı, toplam iklim kazanımının önemli belirleyicileri.

## Teknoloji Hazır, Yatırım Ağır

Rapora göre temel teknik mesele elektrik motorlarının kullanılabilirliği değil; gemide gerekli enerjinin depolanması ve sefer programını aksatmadan kıyıda aktarılması. Bu nedenle batarya kapasitesi ile şarj gücü, rota tasarımının merkezine yerleşiyor.

Yaklaşık 50–60 deniz millik tipik uzun rota için tam elektrikli çözümde batarya ihtiyacı liman uğraklarında ara şarj (opportunistic charging) modelinde yaklaşık 8–14 MWh, yalnızca merkez limanda şarj (hub charging)

modelinde 16–28 MWh. 4–5 deniz millik tipik kısa rotada ise bu değerler yaklaşık 1,4–1,8 MWh ile 2,8–3,7 MWh arasında.

Uzun rotada tam elektrikli çözüm için yaklaşık 7–9,5 MW (ara şarj (opportunistic charging)) ve 11–14,5 MW (merkez liman şarjı) seviyelerinde şarj gücü hesaplanıyor. Kısa rotada ise şarj süresi yaklaşık 10–20 dakika ile sınırlı olduğu için ihtiyaç duyulan güç yine çok yüksek: tam elektrikli seçeneklerde yaklaşık 4,9–6,4 MW ve 10,2–13,5 MW.

Dolayısıyla konu yalnızca gemiye şarj cihazı kurulması değil. Transformatörler, kablolar, şalt ve koruma sistemleri ile gerekli şebeke bağlantısı ve güçlendirmelerinin de planlanması gerekiyor.

### 0,5–1,5 Milyar Avroluk Yatırım Aralığı

67 gemilik filonun elektrifikasyonu için 25 yıllık dönemde yaklaşık 0,5–1,5 milyar avro arasında sermaye yatırımı gerekebileceği hesaplanıyor. Tam elektrikli filo yaklaşık 1,5 milyar avro ile en yüksek CapEx'e sahip seçenek. GHG azaltımı ile maliyeti dengeleyen optimum filo senaryosunda ise toplam CapEx yaklaşık 1 milyar avro.

En önemli sermaye kalemleri gemideki batarya sistemi ve orta ömür yenilemesi ile teknik veya ekonomik nedenlerle gerekli olan yeni gemi yatırımları. Liman altyapısı da önemli bir maliyet oluşturuyor.

Ekonomik tablo kısa vadede zorlayıcı. Raporda tüm elektrifikasyon senaryolarında

toplam sahip olma maliyetinin mevcut durum senaryosundan yüksek olduğu görülüyor. Bunun temel nedeni yüksek başlangıç sermayesi. Buna karşılık 2050 için yapılan varsayımlarda Türkiye elektrik şebekesinin karbon yoğunluğunun yaklaşık 400 gCO<sub>2</sub>e/kWh'den 130 gCO<sub>2</sub>e/kWh'ye, elektrik fiyatının ise 0,09 €/kWh'den 0,02 €/kWh'ye gerilemesi öngörülüyor. Bu varsayımlar altında 2050'de filo genelinde yıllık işletme giderinin BAU'ya göre yaklaşık 29,3 milyon avro daha düşük olması bekleniyor.

Rapor ayrıca yüzde 30'a kadar hibe desteğinin ilk yatırım yükünü azaltabileceğini, ancak tam elektrikli seçenekte BAU ile toplam sahip olma maliyeti eşitliğini tek başına sağlamadığını ortaya koyuyor.

### Kısa Rota Başka, Uzun Rota Başka

Marmara'daki bütün feribotlara aynı elektrifikasyon reçetesini uygulamak mümkün değil. Kısa rotalarda gemiler daha sık limana döndüğü için daha küçük bataryalarla daha sık şarj yapılabiliyor. Bu nedenle ara şarj (opportunistic charging), özellikle retrofit projelerinde avantaj sağlıyor.

Merkez liman şarjı ise şarj noktalarının sayısını azaltırken geminin daha uzun süre enerji taşımasını gerektiriyor. Sonuç olarak daha büyük batarya ve daha yüksek şarj gücü ihtiyacı doğuyor. Çalışma, uygun olduğu durumlarda bütün limanlarda şarj imkânı sağlayan fırsat şarjı (opportunistic charging) modelini daha cazip buluyor.

Geminin yaşı da kritik. İncelenen Ro-Ro ve Ro-Pax filosunda 2.000 GT'nin altında yaşlı

gemilerin önemli bir payı bulunuyor ve bu gemilerde retrofit teknik ve ekonomik zorlukları artıyor. Buna rağmen optimum filo senaryosunda filonun yarısından fazlasının retrofit edilmesi öngörülüyor. Tam elektrikli mimarinin ise optimum filonun yaklaşık dörtte üçünde kullanılması bekleniyor.

Bu sonuç, "her gemiyi yenilemek" yerine gemi yaşı, batarya entegrasyon imkânı, rota ve liman altyapısının birlikte değerlendirilmesi gerektiğini gösteriyor.

Elektrifikasyonun Kazancı Yalnızca CO<sub>2</sub> Değil Marmara için elektrifikasyonun en doğrudan kazanımlarından biri hava kalitesi. Feribot terminallerinin yoğun yerleşim alanlarının yanında bulunması nedeniyle gemi egzozlarından kaynaklanan NOx ve partikül madde emisyonlarının azaltılması, özellikle liman çevresindeki maruziyet açısından önem taşıyor.

Modellemeye göre Hibrit 1, temel hava kirleticilerinde yaklaşık yüzde 25–29; Hibrit 2 yüzde 55–58; optimum filo ise yaklaşık yüzde 75–79 oranında azalma sağlıyor. Tam elektrikli senaryoda geminin operasyon sırasında egzoz emisyonu üretmediği varsayılıyor.

Tam elektrikli filo senaryosunda BAU'ya kıyasla yaklaşık 5.371 ton NOx ve 84 ton PM2.5 emisyonunun önlenilebileceği hesaplanıyor. Raporda bu sonuçların özellikle iskele ve terminal çevresindeki nüfus açısından önemli olduğu vurgulanıyor.

BAU senaryosunda yıllık hava kirliliği hasar maliyeti yaklaşık 21 milyon avro NOx, 2,6 milyon avro PM10 ve 1,6 milyon avro PM2.5 olarak hesaplanıyor. 25 yılda toplam indirgenmemiş hasar maliyeti yaklaşık 630 milyon avroya ulaşıyor. Optimum senaryoda bu toplam yaklaşık 138 milyon avroya düşüyor; aradaki yaklaşık 492 milyon avro, önlenilebilecek hasar maliyetini ifade ediyor.

### Elektrifikasyon yeni bir yetkinlik alanı yaratıyor

Elektrifikasyon yatırımlarının etkisi yalnızca gemi ve limanlarla sınırlı değil. Optimum



Figure 1 Sea of Marmara's Main Routes

senaryoda, elektrifikasyonla bağlantılı yatırımların 25 yıllık dönem boyunca yıllık ortalama 1.131 brüt istihdamı destekleyebileceği hesaplanıyor.

Bu rakam, tek bir yılda yaratılacak 1.131 kalıcı yeni kadro anlamına gelmiyor. Rapordaki tanımla "annualised jobs", 25 yıllık yatırım dönemi boyunca her yıl ortalama desteklenebilecek brüt istihdam potansiyelini ifade ediyor. Ayrıca bu hesap net istihdam artışı değil; mevcut iş gücünün dönüşümü ve bazı geleneksel rollerin azalması hesaba katılmadığı için gerçek net etki daha düşük olabilir.

İstihdam etkisinin gemi inşa ve retrofit, elektrik entegrasyonu, batarya sistemleri, liman ve şebeke kurulumu, gemi operasyonları, bakım ve enerji altyapısı boyunca dağılması bekleniyor. Bununla birlikte rapor, yüksek değerli batarya paketleri, güç elektroniği ve tahrik modüllerinin bir bölümünün ithal edilebileceğine dikkat çekiyor.

İş gücünde de bir dönüşüm söz konusu: dizel motor bakımından elektrikli tahrik, yüksek gerilim, dijital izleme, batarya yönetimi ve şebeke entegrasyonu gibi alanlara doğru yeni yetkinlik ihtiyacı oluşacak.

### Asıl Sınav: Finansman Ve Altyapı

Raporun ortaya koyduğu tablo, teknik fizibilite ile finansal fizibilitenin aynı şey olmadığını gösteriyor. Başlıca engeller; yüksek sermaye maliyeti, batarya maliyetleri, limanların yüksek gerilim bağlantıları, elektrikli sistemlerin bir bölümünün dolar bazında tedarik edilmesinden kaynaklanan kur riski, dizel ve elektrik fiyatlarının gelecekteki seyri ve bazı hatlarda köprülerle rekabet olarak sıralanıyor.

Bu nedenle çalışma; hibe ve diğer mali teşviklerin daha etkin kullanılmasını, finans kuruluşlarıyla erken aşamada görüşülmesini, uzun vadeli tedarikçi ortaklıklarını ve pilot projelerde tasarım ve bileşenlerin mümkün olduğunca ortaklaştırılmasını öneriyor.

Enerji tarafında ise limanların şarj talebinin üretim, iletim ve dağıtım yatırımlarına erken

aşamada dahil edilmesi gerekiyor. Limanlarda yenilenebilir enerji üretimi ve depolama, şebeke bağlantısı kapasitesi üzerindeki baskıyı azaltabilecek seçenekler arasında. Uluslararası gemiler için kıyı elektrikli (OPS), elektrikli liman ekipmanları ve diğer feribot operasyonlarıyla altyapı maliyetinin paylaşılması da değerlendirilebilir.

Finans kuruluşları açısından ise öngörülebilir gelir, düzenli operasyon, net mülkiyet ve yönetim yapısı, teknik olarak kanıtlanmış batarya-elektrikli teknoloji ve tanımlı şarj stratejisi gibi koşulların bankalanabilirliği güçlendireceği belirtiliyor.

### SONUÇ

#### Marmara'nın Elektrikli Geleceği İçin Karar Noktası

Bu çalışma, Marmara Denizi'nde feribot elektrifikasyonunun teknik açıdan ulaşılabildiğini net biçimde ortaya koyuyor. Ancak dönüşüm tek bir teknoloji seçimiyle gerçekleşmeyecek. Kısa ve yoğun hatlarda tam elektrikli çözümler; altyapının sınırlı veya operasyonun daha zorlu olduğu hatlarda hibrit mimariler; uygun limanlarda fırsat şarjı (opportunistic charging); geminin yaşına ve tasarımına göre retrofit veya yeni gemi inşası birlikte değerlendirilmek zorunda.

Raporun sektör açısından en önemli mesajı ise şu: Elektrifikasyonun önündeki temel sorun artık teknolojinin varlığı değil. Finansman, liman altyapısı, şebeke kapasitesi, düşük karbonlu elektrik arzı, düzenleyici

çerçeve ve uzun vadeli işletme planı aynı proje içinde ele alınmalı.

Bu nedenle çalışma, Türkiye için erken pilot projelerin başlatılmasını öneriyor. Pilotların amacı yalnızca elektrikli bir gemiyi sefere çıkarmak değil; şarj güvenilirliği, batarya performansı ve ömrü, enerji tasarrufu, emisyon azaltımı, yolcu deneyimi ve toplam sahip olma maliyeti konusunda gerçek işletme verisi üretmek. Bu veriler, sonraki projelerin maliyetini ve riskini azaltacak.

Marmara'nın avantajı güçlü: yoğun ve düzenli bir feribot ağı, deneyimli işletmeciler, liman altyapısı ve elektrikli feribot inşaatı konusunda zaten deneyim kazanmış bir Türk gemi inşa sektörü. Doğru hatlarda seçilecek pilot projeler, bu avantajları gerçek bir ölçekleme programına dönüştürebilir.

Kısacası rapor, elektrikli feribotu uzak bir hedef olarak değil, bugün teknik karar aşamasına gelmiş bir yatırım konusu olarak ortaya koyuyor. Bundan sonraki adım teknoloji seçmekten çok, doğru projeyi doğru finansman ve altyapı modeliyle hayata geçirmek.

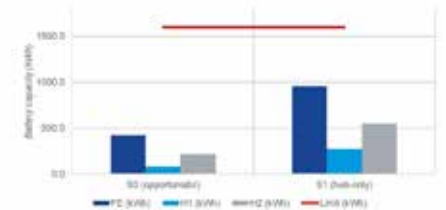


Figure 8: Illustrative battery capacity requirements by scenario, including indicative battery size limit



Kaynak: International Maritime Organization (IMO) / GreenVoyage2050, Study exploring the potential for electrification of the ferry network servicing the Sea of Marmara, Final Report, 22 June 2026, ED22117. Metin, rapordaki bulgular esas alınarak dergi haber formatında sadeleştirilmiştir.

# Deniz Ticaret Filosunda Tarihi Zirve

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, bin groston ve üzeri Türk sahipli deniz ticaret filosunun 1 Temmuz 2026 itibarıyla 2 bin 262 gemi ve 54,3 milyon detveyt ton kapasiteye ulaştığını bildirdi. Bakan Uraloğlu, “Filomuz hem gemi sayısında hem de taşıma kapasitesinde tarihinin en yüksek seviyesine ulaştı.” dedi.**

## SUMMARY

**Minister of Transport and Infrastructure Abdulkadir Uraloğlu announced that the Turkish-owned merchant fleet of 1,000 gross tonnage and above reached 2,262 vessels and a carrying capacity of 54.3 million deadweight tonnes (DWT) as of July 1, 2026. Minister Uraloğlu stated, “Our fleet has reached the highest levels in its history, both in terms of the number of vessels and carrying capacity.”**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, bin groston ve üzerindeki Türk sahipli deniz ticaret filosu hakkında açıklamada bulundu. Bakan Uraloğlu, “Denizcilik Genel Müdürlüğümüzün hazırladığı verilere göre bin groston ve üzeri Türk sahipli deniz ticaret filomuz 1 Temmuz 2026 itibarıyla 2 bin 262 gemi ve 54,3 milyon detveyt ton (DWT) kapasiteye çıktı. Filomuz hem gemi sayısında hem de taşıma kapasitesinde tarihinin en yüksek seviyesine ulaştı.” açıklamasında bulundu.

### “Toplam Kapasite Yüzde 4,7 Arttı”

Türk sahipli filonun taşıma kapasitesindeki artışa da dikkati çeken Uraloğlu, “2025 yılı sonunda 2 bin 234 olan toplam gemi sayısı 1 Temmuz 2026 itibarıyla yüzde 1,3 artarak 2 bin 262’ye yükseldi. 51,8 milyon DWT olan toplam kapasitemiz yüzde 4,7 artışla 54,3 milyon DWT’ye çıktı.” ifadelerini kullandı.



■ Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu

Türk sahipli deniz ticaret filosunun uzun vadeli gelişimine ilişkin de bilgi veren Uraloğlu, 2002 yılında 569 olan gemi sayısının bugün 2 bin 262’ye çıktığını belirtti. Uraloğlu, aynı dönemde filonun 8,9 milyon DWT olan toplam kapasitesinin ise 54,3 milyon DWT’ye yükseldiğini kaydetti.



# Denizciliğin Rotası Yeşil Dönüşüm

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Okyanuslar, İklim ve Mavi Ekonomi Üst Düzeyli Bakanlar Oturumu'nda konuştu. Bakan Uraloğlu, "Yeşil Liman kriterleri kapsamında yenilenebilir enerji kullanımını, enerji verimliliğini ve sıfır atık uygulamalarını teşvik ediyoruz." dedi.**

## SUMMARY

**Transport and Infrastructure Minister Abdulkadir Uraloğlu spoke at the High-Level Ministerial Session on Oceans, Climate and the Blue Economy. Minister Uraloğlu said, "Under the Green Port criteria, we promote the use of renewable energy, energy efficiency and zero-waste practices."**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Okyanuslar, İklim ve Mavi Ekonomi Üst Düzeyli Bakanlar Oturumu'nda konuştu. Bakan Uraloğlu, "Akdeniz havzasındaki ülkeler arasında denizin dilini en iyi anlayan, denizle aynı dili konuşan bir millet olarak denizlerimizi Mavi Vatan olarak görmemiz de bunun doğal bir sonucudur. Hatta Mavi vatanımıza öyle sevdalıyız ki bizler çocuklarımızın adını 'Deniz' koyan, 'Ege' koyan, 'Derya' koyan, 'Bahri' koyan bir milletiz. Kimimizin soyadı 'Karadeniz', kimimizin 'Akdeniz'..." ifadelerini kullandı.

**"Denizlerimiz iklim değişikliğinin etkilerini en yakından hissettiğimiz alanlardan biridir"**

Bakan Uraloğlu bir yandan Türkiye'nin küresel ölçekte rekabet gücünü artıracak adımları atarken denizlerin ve kıyıların temizliğine, florasının ve faunasının korunmasına ilişkin düzenleme ve altyapı tesisinin göz ardı edilemeyeceğini söyledi. Bakan Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelere yer verdi:

"Bu programı denizlere açılan en güçlü kapılarından biri olan Trabzon'da yapmak, başta Karadeniz olmak üzere tüm denizlerimizin nabzını tutmak demektir. Çünkü Trabzon'dan bakınca denizlerimiz hem geçim kaynağımız hem de iklim değişikliğinin etkilerini en yakından hissettiğimiz alanlardan biridir. Kıyı erozyonu, deniz suyu sıcaklık artışı, aşırı hava olayları ve ekosistem baskısı, burada teorik bir konu değil, günlük hayattır. Geçen haftalarda Nepal'de meydana gelen sel felaketinde de gördüğümüz üzere özellikle iklim değişikliği, günlük yaşantımızı ve çok büyük can kayıpları ve olumsuz ekonomik sonuçlara da yol açıyor. Günümüzde bu değişim insan kaynaklı; fosil yakıtların kullanımı, orman yangınları, karbon ayak izi oranlarının yükselmesi ve

aşırı tüketim alışkanlıkları gibi nedenlerle ilişkilendiriliyor."

Uraloğlu, küresel üretim devam ettikçe ve enerji talebi arttıkça, iklim değişikliğiyle ilgili hedefleri karşılamak için ülke yönetimlerinin ve iş dünyasının cesur ve koordineli olması gerektiğini vurguladı.

**"Tüm projelerimizde atık yönetimini en üst seviyeye çıkarıyoruz"**

Okyanusların ve denizlerin geleceği için bir araya geldiklerini ifade eden Bakan Uraloğlu, sözlerine şu şekilde devam etti:

"Bakanlık olarak tüm faaliyetlerimizde; yenilenebilir enerji kullanımının artırılması, ulaşım odaklı sera gazı emisyonlarının azal-



tilması, düşük emisyonlu ulaşım türlerinin teşvik edilmesi ve bunları destekleyecek altyapının oluşturulmasına odaklıyız. Vizyonumuz, Avrupa Yeşil Mutabakatı, Paris İklim Anlaşması ve Avrupa İklim Yasası gibi Avrupa Birliği'nin temel yaklaşımları ile de birçok ortak paydaya sahiptir. Tüm projelerimizde atık yönetimini en üst seviyeye çıkarıyor; inşaat ve bakım süreçlerinde geri dönüşümlü malzeme kullanımını artırıyor; limanlarımızda, havalimanlarımızda ve istasyonlarımızda sıfır atık uygulamalarını standart hâline getiriyoruz. Ulaştırma sektörünün her modunda olduğu gibi denizcilikte de sera gazı takibi ve azaltımı için somut adımlar atmaya devam ediyoruz.”

**“Denizcilik hem ekonomimizin hem de iklim politikamızın omurgalarından biridir”**

Uraloğlu, küresel yük taşımacılığının yüzde 88'inin, Türkiye'nin de dış ticaretinin yüzde



■ Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu

85'inin denizyoluyla gerçekleştiğini belirtti. Bakan Uraloğlu, “218 liman tesisi, 85 faal tersane, dünyanın en büyük filolarından biri olan Türk sahipli ticaret filomuz ve 144 bini aşkın gemi insanımızla denizcilik hem ekonomimizin hem de iklim politikamızın omurgalarından biridir. Gemi inşa sanayimiz siparişte dünyada 7'nci, mega yatlarda 2'nci, gemi geri dönüşümünde Avrupa'da lider konumdadır.” dedi.

**“Ülkemizde 2028 sonunda Yeşil Kruvaziyer Limanı, 2030 Yılında da Yeşil Konteyner Limanı göreceğiz”**

Söz konusu kapasiteyi yeşil ve akıllı lojistiğe dönüştürmenin Kabotaj'ın İkinci Yüzyılını Türkiye Yüzyılı ile birleştirmek anlamına geldiğini ifade eden Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelerle yer verdi:

“Gemi kaynaklı emisyonların azaltılması, yeni nesil yakıtlar, enerji verimliliği, limanlarda yeşil dönüşüm ve mavi karbon ekosistemlerinin korunması Bakanlığımızın önceliklerindendir. Yeşil Liman Sertifika Uygulamasını yürütüyoruz. Yeşil Liman kriterleri kapsamında yenilenebilir enerji kullanımını, liman ekipmanlarının elektrifikasyonunu, gemilere kıydan elektrik sağlanmasını, enerji verimliliğini ve sıfır atık uygulamalarını teşvik ediyoruz. Böylece gemilerin limanda bulundukları sürede fosil yakıt kullanımını ve buna bağlı emisyonları

azaltmayı, düşük karbonlu liman altyapısını geliştirmeyi hedefliyoruz. Şu anda Yeşil Liman Sertifikasına sahip 4 limanımız var. Mevzuatımızla, yeni inşa edilecek veya mevcut alanını yüzde 25'ten fazla genişletecek belirli kıyı tesislerini yeşil liman kriterlerine uygun hale getirmeyi zorunlu kıldık. Yani ülkemizde 2028 sonunda yeşil kruvaziyer limanı, 2030 yılında da yeşil konteyner limanı göreceğiz.”

Bakan Uraloğlu, Avrupa Birliği tarafından kabul edilen “Denizcilikte Dekarbonizasyon ve Yeşil Deniz Taşımacılığının Desteklenmesi” projesi ile sektöre Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'ndan hibe ve uzun vadeli uygun maliyetli kredi desteği aldıklarını da belirtti. Uraloğlu, “Yakın zamanda iki limanımız buradan alacağı hibeler ile limanlarına elektrik ikmal sistemi kuracaklar. Tüm denizcilerimizi bu projedeki hibelerden yararlanmaya davet ediyoruz.” dedi.

Bakan Murat Kurum'un COP31 Başkanlığı döneminde Türkiye'nin üstlendiği ev sahipliğinin, denizcilik politikalarını küresel iklim müzakerelerinin uygulama zeminine taşımak için somut bir imkân sunduğunu da kaydeden Uraloğlu, “Trabzon'da gerçekleşen bu programın, Almanya Bonn'daki diyalog somut mesajlarını Antalya COP31'e taşıyan, uygulanabilir taahhütlere dönüştüren bir köprü olmasını temenni ediyorum.” dedi.



# Hürmüz Boğazı'nda Denizciler İçin Altı Aylık Belirsizlik

**IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Hürmüz Boğazı'nda seyrüsefer özgürlüğünün yeniden tesis edilmesi için somut çözümler ve yenilenen iş birliği çağrısında bulundu.**

## SUMMARY

**IMO Secretary-General Arsenio Dominguez has called for practical solutions and renewed cooperation to restore freedom of navigation through the Strait of Hormuz.**

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Konseyi, temmuz ayında gerçekleştirdiği toplantıda, uluslararası seyrüsefere açık boğazlardan transit geçiş hakkının tehdit edilmemesi, engellenmemesi, reddedilmemesi, kısıtlanmaması, sekteye uğratılmaması veya askıya alınmaması gerektiğini bir kez daha teyit etti.

Orta Doğu'da devam eden çatışmanın 28 Şubat'ta başlamasından bu yana binlerce denizci Basra Körfezi'nde mahsur kaldı. IMO tarafından bugüne kadar uluslararası deniz taşımacılığına yönelik en az 70 saldırı doğrulandı ve bu saldırılarda 19 denizci hayatını kaybetti.

Küresel ölçekte deniz güvenliğine yönelik tehditlerin artması üzerine IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Hürmüz Boğazı'ndaki duruma ilişkin bir açıklama yaptı.

Dominguez, Orta Doğu'daki çatışmanın başlamasının üzerinden altı ay geçmesine rağmen Hürmüz Boğazı'ndaki durumun hâlâ çözüme kavuşmadığını belirterek, bölgede bulunan binlerce denizcinin yüksek risk ve belirsizlik koşullarında yaşamaya ve çalışmaya devam ettiğini ifade etti.

Bazı gemiler ve mürettebatlarının Basra Körfezi'nden ayrılmayı başardığını belirten Dominguez, çatışmanın başlamasından bu yana 400'e kadar geminin, yaklaşık 6 bin denizciyle birlikte güvenli şekilde bölgeden ayrılmadığını söyledi.

## “Küresel tedarik zincirleri üzerindeki etkiler ağır”

Krizin hem kısa hem de uzun vadede ciddi sonuçlar doğurduğuna dikkat çeken Dominguez, yakıt, gübre ve diğer emtiaların taşınmasında yaşanan aksaklıkların dünya genelindeki toplumlar ve ekonomiler üzerinde sonuçlar doğurduğunu vurguladı.

IMO Konseyi, temmuz ayında hayati öneme sahip denizcilik rotalarının korunmasına ilişkin bir karar kabul etti. Kararda, uluslararası seyrüsefere açık boğazlardan transit geçiş hakkının tehdit edilmemesi, engellenmemesi, reddedilmemesi, kısıtlanmaması, sekteye uğratılmaması veya askıya alınmaması gerektiği yeniden teyit edildi.

Kararda ayrıca Hürmüz Boğazı üzerinden engelsiz seyrüseferin koordineli ve sür-

dürülebilir şekilde yeniden tesis edilmesi çağrısında bulunuldu.

## “Yenilenen siyasi irade ve iş birliği gerekiyor”

IMO Genel Sekreteri Dominguez, bu taahhüdün hayata geçirilmesi için yenilenen bir siyasi irade ve iş birliğine ihtiyaç olduğunu belirtti.

Dominguez, “Tüm Üye Devletleri ve denizcilik sektörünü, Boğaz üzerinden seyrüsefer özgürlüğünü yeniden tesis edecek pratik çözümler geliştirmek üzere IMO ve daha geniş Birleşmiş Milletler sistemiyle birlikte çalışmaya çağırıyorum.” dedi.

Dünyanın farklı bölgelerinde deniz güvenliğinin kötüleştiğine de dikkat çeken Dominguez, Karadeniz'den Kızıldeniz ve Aden Körfezi'ne kadar uzanan deniz güvenliği tehditlerinin hepimiz için zararlı olduğunu ifade etti.

Dominguez, bu durumun özellikle krizden etkilenen binlerce masum denizci açısından son derece üzücü ve endişe verici olduğunu vurguladı.





Qualified Seafarer Management

**WWW.QSMGLOBAL.NET**

- **Global Standards & Compliance**
- **24/7 Communication & Support**
- **Tailored Crew Solutions**
- **Sustainable Rotation Pools**

**Strong Fleet, Safe Passage  
Crew Is the Key to Success**



Your Trusted Partner in Crew Management & Maritime Excellence

# Filo Jet Girne Açıklarında Battı: 15 Can Kaybı, 13 Kayıp

**Girne Limanı'ndan Taşucu'na gitmek üzere 30 Ağustos'ta hareket eden KKTC bayraklı "Filo Jet", kalkıştan kısa süre sonra ön bölümünden su alarak alabora oldu ve 554 metre derinliğe battı. Gemide bulunan 267 kişiden 239'u kurtarılrken, 15 kişi hayatını kaybetti, 13 kişi ise kayıp olarak kayıtlara geçti. Kazaya ilişkin adli soruşturma sürüyor.**

## SUMMARY

The TRNC-flagged Filo Jet, which departed from Kyrenia Port on August 30 bound for Taşucu, began taking on water from its forward section shortly after departure, capsized and sank in waters approximately 554 metres deep. Of the 267 people on board, 239 were rescued, while 15 people lost their lives and 13 remain missing. A judicial investigation into the accident is ongoing.

Girne Limanı ile Mersin Taşucu Limanı arasında sefer yapan KKTC bayraklı yüksek hızlı yolcu gemisi "Filo Jet", 30 Ağustos 2026 tari-

hinde Girne açıklarında deniz kazası geçirdi. Geminin limandan ayrılmasından kısa süre sonra ön bölümünden su almaya başladığı ve Girne Limanı'na dönmeye çalıştığı sırada alabora olarak battığı bildirildi.

Gemide 259 yolcu ve 8 mürettebat olmak üzere toplam 267 kişi bulunuyordu. Kazanın ardından Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin ilgili kurumları tarafından geniş kapsamlı arama-kurtarma operasyonu başlatıldı. Türkiye'nin Deniz Kuvvetleri Komutanlığına bağlı TCG Işın ve TCG Alemdar başta olmak üzere çok sayıda deniz ve hava unsuru çalışmalara katıldı. TCG Alemdar üzerinden 554 metre derinliğe indirilen uzaktan kumandalı su altı araçlarıyla enkaz çevresinde ve geminin içerisinde arama gerçekleştirildi.

Operasyonda 239 kişi kurtarılrken, ilk aşamada 8 olarak açıklanan can kaybı, devam eden arama çalışmalarında ulaşılan cansız bedenlerle birlikte 15'e yükseldi. 13 kişi ise kayıp olarak kayıtlara geçti. Geminin enkazında yürütülen çalışmalarda batığın tüm bölümlerine ulaşılırken, 15 cansız be-

den dışında başka bir naaşa rastlanmadığı bildirildi.

## Kazanın Nedeni Soruşturuluyor

Filo Jet kazasına ilişkin Girne Kaza Mahkemesi'nde yürütülen soruşturma kapsamında geminin kaptanı, mürettebat üyeleri ve şirket yetkililerinin de aralarında bulunduğu 9 kişi hakkında "tedbirsizlik ve dikkatsizlik sonucu ölüme sebebiyet verme" suçlamasıyla işlem başlatıldı. Zanlıların tutukluluk süreleri soruşturma kapsamında uzatıldı.

Soruşturma kapsamında mahkemeye sunulan ilk bilgilerde, Filo Jet'in Girne Limanı'ndan ayrıldıktan yaklaşık dört deniz mili sonra sol kızak uç kısmının kırıldığı, ardından geminin su almaya başlayarak alabora olduğu yönündeki ifadeler yer aldı. Geminin geçmişiyle ilişkin incelemelerde ise Filo Jet'in daha önce Türkiye'de bir kaza geçirdiği ve sonrasında onarıldığı bilgisi mahkemeye yansıdı. Geminin 2024 yılında Filo Denizcilik tarafından satın alındığı ve sefer izni aldığı belirtildi.

Ekim ayının başında soruşturmaya ilişkin mahkemeye sunulan yeni bilgilerde, gemideki bazı su geçirmez bölme kapılarının açık bırakıldığı ve kapalı olmaları halinde geminin daha az su alabileceğinin değerlendirildiği aktarıldı. Geminin önceki onarımlarının yeterliliği de soruşturma kapsamında inceleniyor.

Kazaya ilişkin VDR (Voyage Data Recorder) kayıtlarının da Türkiye'de USB belleğe aktararak incelemeye alındığı bildirildi. Geminin teknik durumu, önceki onarımları, su geçirmez bölmeleri ve seyir kayıtları üzerinden yürütülen incelemeler sonucunda kazanın nedenlerine ilişkin daha kapsamlı değerlendirme yapılması bekleniyor.



# Silivri Açıklarında İki Türk Bayraklı Gemi Çatıştı

**Marmara Denizi'nde 2 Eylül'de meydana gelen çatışmada "Tuğberk İmamoğlu" isimli kuru yük gemisi battı, gemide bulunan 10 kişilik mürettebatla irtibat kesildi. Kazaya ilişkin hazırlanan ön bilirkişi raporunda, her iki geminin köprüüstü seyir uygulamalarına ilişkin önemli tespitlere yer verildi.**

## SUMMARY

A collision at sea in the Sea of Marmara on September 2 resulted in the sinking of the dry cargo vessel Tuğberk İmamoğlu, with contact lost with its 10-member crew. A preliminary expert report included significant findings regarding the bridge watchkeeping and navigational practices of both vessels.

Marmara Denizi'nde Silivri'nin yaklaşık 18 deniz mili güneyinde, 2 Eylül 2026'da iki Türk bayraklı ticari geminin karıştığı çatışma, "Tuğberk İmamoğlu" isimli kuru yük gemisinin batması ve 10 kişilik mürettebatıyla irtibatın kesilmesiyle sonuçlandı. Kocaeli'den Aliağa'ya seyir yapan "Alsu" ile İskenderun Limanı'ndan Karadeniz Ereğli'ye giden "Tuğberk İmamoğlu", saat 03.00 sıralarında Marmara Denizi Trafik Ayrım Şeridi üzerinde çatıştı.



Rulo sac metal ve inşaat demiri taşıdığı belirtilen "Tuğberk İmamoğlu", çatışmanın ardından kısa sürede battı. Gemiden saat 03.26'da Cospas-Sarsat üzerinden EPIRB sinyali alınmasının ardından Kıyı Emniyeti, Sahil Güvenlik ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı unsurlarıyla arama-kurtarma çalışması başlatıldı. Geminin can salları ve serbest düşmeli can filikası boş halde bulunurken, batığın yeri TCG Akın tarafından yaklaşık 720 metre derinlikte tespit edildi ve ROV ile görüntülendi.

## Ön Bilirkişi Raporunda Seyir Bulguları

Silivri Cumhuriyet Başsavcılığı soruşturması kapsamında hazırlanan ön bilirkişi raporunda, "Alsu" gemisinin teknik kayıtları, sınırlı ECDIS playback verileri, jurnal kayıtları, gemi adamlarının ifadeleri ve Bridge Management Manual kuralları incelendi. Raporla, köprüüstü seyir emniyeti organizasyonuna ilişkin ihlaller bulunduğu; Watch Condition B kurallarına uyulmadığı, köprüüstünde tek ve tecrübesiz bir zabitin bırakıldığı ve gözcü bulunmadığı tespit edildi.

"Tuğberk İmamoğlu" açısından ise AIS cihazının kapalı, arızalı veya dış müdahale nedeniyle yeterli çalışmıyor olabileceği değerlendirildi. Raporla, bunun geminin diğer gemiler ve VTS istasyonları tarafından erken tespit edilmesini güçleştirmiş olabileceği belirtildi.

İki gemi arasında telsiz görüşmesi gerçekleştiği ve iskelele kaçınma yönünde mutabakat bulunduğu belirtilen raporda, "Tuğberk İmamoğlu"nun çatışmadan yaklaşık 0,5 deniz mili önce sancağa dönüş yaptığı ve bu manevranın "Alsu"nun pruva hattını kesmesiyle çatışmanın meydana geldiği değerlendirildi. Bilirkişi heyeti, "Tuğberk İmamoğlu"nun çatışmanın ardından neden bu kadar hızlı



battığının mevcut verilerle kesin olarak belirlenemediğini kaydetti. Yük kayması veya yük bağlama (lashing) zafiyeti ihtimalinin de sonraki incelemelerde değerlendirilmesi gerektiği belirtildi.

## Arama Çalışmalarında İlk Kayıp Mürettebat Bulundu

Arama-kurtarma çalışmalarında 15 Eylül'de bulunan erkek cesedinin, yapılan kimlik tespitinin ardından "Tuğberk İmamoğlu"nun birinci kaptanı Yaşar Kayhan'a ait olduğu belirlendi.

Adli soruşturma kapsamında "Alsu" gemisinin birinci ve üçüncü kaptanları tutuklama talebiyle mahkemeye sevk edilirken, diğer bazı şüpheliler hakkında adli kontrol talep edildi. Çatışmanın nedenleri ve tarafların sorumluluklarına ilişkin adli ve idari süreç devam ederken, kayıp diğer mürettebatın bulunmasına yönelik arama çalışmaları da sürdürülüyor.

# KTÜ DUİM Mezunları Derneği, TÜRDEF Üyesi STK Temsilcilerini İstanbul'da Ağırladı



**Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Mezunları Derneği (KTÜ DUİM MD), daveti üzerine TÜRDEF üyesi sivil toplum kuruluşlarının başkan ve yönetim kurulu üyeleriyle 30 Eylül 2026 tarihinde İstanbul'da bir araya geldi.**

## SUMMARY

At the invitation of the Karadeniz Technical University Maritime Transportation and Management Engineering Alumni Association (KTÜ DUİM MD), the presidents and board members of civil society organizations affiliated with TÜRDEF came together in Istanbul on September 30, 2026.

Buluşmada Türk denizciliğinin güncel sorunları ele alındı. Katılımcılar, sivil toplum kuruluşlarının bu konularda neler yapabileceğine ilişkin görüş ve önerilerini paylaştı. Toplantıya ev sahipliği yapan KTÜ DUİM MD adına Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Orhan Kasap, Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan İbrahim Sapmaz ve dernek üyesi Kaptan Mustafa Sabih Ekşin katıldı.

Açılış konuşmasında konuklara davete katıldıkları için teşekkür eden Kaptan Orhan Kasap, bu buluşmanın düzenli olarak sürdürülecek görüşmelere başlangıç olmasını temenni etti. KTÜ DUİM MD, davete katılan tüm STK başkanlarına ve yönetim kurulu üyelerine teşekkür etti. Gece, günün anısına çekilen toplu fotoğrafla sona erdi.



# Noyan Mutlugil, ECPY Yönetim Kurulu'ndaki İlk Türk Profesyonel Oldu

**Türk yatçılık sektörünün deneyimli isimlerinden Noyan Mutlugil, Avrupa'nın önde gelen profesyonel yatçılık kuruluşlarından ECPY'nin yönetim kurulunda Türkiye'yi temsil edecek.**

## SUMMARY

**Mutludur Yatçılık'ın Kurucu Ortağı ve TYBA Başkan Yardımcısı Noyan Mutlugil, European Committee for Professional Yachting'in (ECPY) son Genel Kurul toplantısında Yönetim Kurulu üyeliğine seçildi.**

Türk yatçılık sektörünün deneyimli isimlerinden, Mutludur Yatçılık'ın Kurucu Ortağı ve Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acentaları Derneği (TYBA) Başkan Yardımcısı Noyan Mutlugil, European Committee for Professional Yachting'in (ECPY) son Genel Kurul toplantısında Yönetim Kurulu üyeliğine seçildi. Mutlugil, ECPY Yönetim Kurulu'nda görev alan ilk Türk yatçılık sektörü profesyoneli oldu.

Fransa'da kurulan ve 30 yılı aşkın süredir Avrupa profesyonel yatçılık sektörünün önemli aktörlerini bir araya getiren ECPY; brokerlar, charter şirketleri, yat yönetim firmaları, tersaneler ve sektörün farklı alanlarında faaliyet gösteren profesyonellerden oluşan geniş bir ağı temsil ediyor.

## **Türkiye'nin Avrupa'daki Temsil Gücü Artıyor**

Noyan Mutlugil'in ECPY Yönetim Kurulu'na seçilmesi, yalnızca bireysel bir mesleki başarı olarak değil, Türk yatçılık sektörünün uluslararası alandaki artan etkinliği ve Avrupa'daki profesyonel yapılanmalar içerisindeki görünürlüğü açısından da önemli bir gelişme olarak değerlendiriliyor.



■ Mutludur Yatçılık'ın Kurucu Ortağı ve TYBA Başkan Yardımcısı Noyan Mutlugil

Türkiye son yıllarda yalnızca yabancı yatların uğrak noktası veya güçlü bir charter destinasyonu olmanın ötesine geçerek; yat inşa, brokerage, charter, yat yönetimi, refit ve teknik hizmetler alanlarında uluslararası müşterilere hizmet veren önemli bir profesyonel merkez haline geldi. Bu büyüyen yapı, Türkiye ile Avrupa'daki profesyonel yatçılık piyasaları arasındaki bilgi, deneyim ve uygulama paylaşımını da daha önemli hale getiriyor.

Mutlugil'in ECPY'de üstlendiği yeni görevin, Türkiye'deki sektörel gelişmelerin ve uygulamaların Avrupa'daki profesyonellere daha doğrudan aktarılmasına katkı sağlaması bekleniyor. Özellikle ticari yat mevzuatı, charter operasyonları, vergilendirme süreçleri, liman ve marina uygulamaları, bayrak ve tescil işlemleri ile operasyonel

düzenlemelere ilişkin Türkiye'nin deneyiminin Avrupa'daki sektör temsilcileriyle paylaşılması hedefleniyor.

Karşılıklı bilgi alışverişinin diğer ayağını ise Avrupa'daki yeni mesleki standartların, düzenleyici gelişmelerin ve sektör uygulamalarının Türkiye'deki yatçılık profesyonellerine aktarılması oluşturuyor.

Bu iki yönlü iletişimin, Türkiye'nin Avrupa yatçılık ekosistemi içerisindeki görünürlüğünü artırırken, Türk ve Avrupalı sektör profesyonelleri arasındaki iş birliğini de güçlendirmesi bekleniyor. Türkiye'nin güçlü yat inşa kapasitesinin yanı sıra refit ve teknik hizmetler, charter, brokerage, marina işletmeciliği ve yat yönetimi alanlarında sahip olduğu kapsamlı altyapı, ülkenin uluslararası yatçılık sektöründeki ağırlığını her geçen gün artırıyor.

# Kruvaziyerde Yatırımlar Denizden Karaya Genişliyor

Dünyanın en büyük kruvaziyer markalarından Royal Caribbean, Türkiye’de 20 yılı geride bırakırken kruvaziyer turizminde değişen tatil anlayışını Türkiye pazarına taşıyor. Bugüne kadar 100 milyondan fazla misafiri ağırlayan ve 30 gemilik aktif filosuyla dünyanın farklı noktalarında seferler gerçekleştiren marka, seyahat tercihlerinde artık rota ve limanlar kadar gemide yaşanan deneyimin de belirleyici hale geldiğine dikkat çekiyor. Yeni nesil gemilerden özel destinasyonlara, beach club projelerinden eğlence ve gastronomiye uzanan yatırımlarla gemiler başlı başına birer tatil destinasyonuna dönüşürken Royal Caribbean, 20 yıllık Türkiye deneyimiyle bu yeni nesil kruvaziyer anlayışını Türk yolcularla buluşturmayı hedefliyor.

## SUMMARY

One of the world’s leading cruise brands, Royal Caribbean, is marking more than 20 years in Türkiye while bringing the evolving concept of cruise holidays to the Turkish market. Having welcomed more than 100 million guests to date and operating an active fleet of 30 ships across destinations worldwide, the brand highlights that the onboard experience has become just as influential as itineraries and ports in shaping travel preferences. With investments ranging from next-generation ships and exclusive destinations to beach club concepts, entertainment, and gastronomy, cruise ships are increasingly becoming holiday destinations in their own right. Drawing on its 20 years of experience in Türkiye, Royal Caribbean aims to bring this next-generation approach to cruising to Turkish travelers.



■ Royal Caribbean Türkiye Genel Müdürü Alper Taşkiranlar

Kruvaziyer sektöründe uzun yıllar seyahatin temel unsuru rota ve ziyaret edilen limanlar olurken, yeni nesil cruise tatillerinde geminin kendisi de destinasyon kadar belirleyici hale geliyor. Gastronomiden canlı eğlenceye, su parklarından spor alanlarına, çocuk ve genç programlarından yetişkinlere özel bölümlere uzanan deneyimler, kruvaziyer gemilerini yalnızca ulaşım ve konaklama aracı olmaktan çıkarıyor.

Dünyanın en büyük kruvaziyer markalarından Royal Caribbean bugün 30 gemilik filosuyla 300’ün üzerinde destinasyona seyahat gerçekleştirirken, yatırımlarını da bütüncül bir tatil deneyimi oluşturmak üzerine şekillendiriyor.

## Cruise Gemisinden Tatil Destinasyonuna

1968 yılından bu yana kruvaziyer sektöründe faaliyet gösteren Royal Caribbean; FlowRider

sörf simülatörü, North Star gözlem kapsülü, RipCord by iFLY, AquaTheater, Central Park, Ultimate Abyss, Category 6 ve Crown’s Edge gibi farklı nesillerde geliştirdiği deneyimlerle gemi tatilinin sınırlarını genişletiyor.

Yeni nesil Icon Class gemilerde ise su ve eğlence alanlarından gastronomiye, çocuk ve gençlere özel bölümlerden büyük ölçekli sahne prodüksiyonlarına kadar farklı yaş gruplarına yönelik deneyimler aynı tatilde bir araya geliyor.

Kruvaziyer tatilindeki değişimi değerlendiren Royal Caribbean Türkiye Genel Müdürü Alper Taşkiranlar, “Türkiye’de cruise kültürünün gelişmesiyle tatil tercihlerinin de değiştiğini görüyoruz. Yolcular artık yalnızca hangi ülkelere gideceklerine değil, hangi gemiyle seyahat edeceklerine ve gemide nasıl bir deneyim yaşayacaklarına da bakıyor. Gastronomi, eğlence ve ailelere sunulan olanaklar kararın önemli bir parçası haline geldi. Bugün geminin kendisi de başlı başına bir tatil destinasyonu.” dedi.

## 2026’nın Yeni Gemisi Legend of the Seas Akdeniz’e Çıktı

Royal Caribbean’ın yeni nesil gemilerinden Legend of the Seas, 4 Temmuz 2026 itibarıyla yedi gecelik Batı Akdeniz seferlerine başladı. Icon Class’ın üçüncü gemisi olan Legend of the Seas; sekiz farklı mahalle, Category 6 su parkı, Crown’s Edge, AquaDome, ailelere yönelik Surfside alanı, geniş gastronomi seçenekleri ve Broadway prodüksiyonu Charlie and the Chocolate Factory ile dikkat çekiyor.

Yeni gemi yatırımları 2027’de Hero of the Seas ile devam edecek. Ağustos 2027’de Miami’den seferlere başlaması planlanan Icon Class’ın dördüncü gemisi; dokuz havuz, 28 yeme-içme noktası ve üç katlı Ultimate



Family Treehouse gibi özellikle çok kuşaklı ailelere yönelik yeni deneyimler sunacak.

#### **Yatırımlar Gemiden Karaya Taşınıyor**

Royal Caribbean'ın büyüme stratejisi yalnızca yeni gemilerle sınırlı kalmıyor. Bahamalar'daki Perfect Day at CocoCay ile gemideki tatil deneyimini karaya taşıyan marka, Royal Beach Club ve yeni özel destinasyon yatırımlarıyla bu modeli farklı bölgelere genişletiyor. Royal Caribbean Group, karadaki özel destinasyon portföyünü 2028 yılına kadar 2'den 8'e çıkarmayı hedefliyor. Paradise Island, Cozumel ve Santorini projelerinin yanı sıra Perfect Day Mexico ve Lelepa gibi yeni destinasyonlar, gemi ve kara deneyimini aynı tatil ekosistemi içerisinde buluşturacak.

#### **Türkiye'de 20 Yıllık Cruise Deneyimi**

Royal Caribbean'ın Türkiye yapılanması 2006 yılında Sunorama Cruises'in İstanbul'da faaliyete başlamasıyla kuruldu. Sunorama Cruises bugün markanın Türkiye pazarındaki satış, pazarlama, dağıtım, acente ilişkileri ve marka geliştirme çalışmalarını yürütüyor. Taşkiranlar, "2006'da Türkiye'de başladığımız

yolculuğun 20. yılına ulaştık. Önümüzdeki dönemde hedefimiz kruvaziyeri yalnızca belirli bir seyahat kitlesinin tercih ettiği niş bir ürün olmaktan çıkarak ailelerden çiftlere, genç profesyonellerden kurumsal gruplara kadar daha geniş kesimlerin değerlendirdiği bir seyahat alternatifine dönüştürmek." ifadelerini kullandı.

Royal Caribbean'ın 2027 programında Legend of the Seas Akdeniz'de; Icon of the Seas, Star of the Seas, Utopia of the Seas ve Hero of the Seas Karayipler'de; Odyssey of the Seas Doğu Akdeniz'de öne çıkarken, büyüyen Asya-Pasifik pazarında da farklı gemi ve rota seçenekleri Türk yolcularla buluşacak.



# Teknofest Mavi Vatan'da Tarihi Deneme: TCG ANADOLU'da 5G Destekli Robotik Cerrahi

**TCG ANADOLU'da 5G destekli mobil robotik cerrahi ameliyathanesinde gerçekleştirilen AR-GE çalışmasıyla, deniz harekâtlarında ileri sağlık desteğinin geleceğine yönelik önemli bir adım atıldı.**

## SUMMARY

**An important step has been taken toward the future of advanced medical support in naval operations through R&D activities conducted in the 5G-enabled mobile robotic surgery operating room aboard TCG ANADOLU.**

TEKNOFEST Mavi Vatan 2026 kapsamında gerçekleştirilen çalışma, Türk Deniz Kuvvetleri'nin deniz harekâtları ile afet ve insani yardım operasyonlarında ihtiyaç duyabileceği ileri sağlık desteği kabiliyetlerinin geliştirilmesi açısından önemli bir Ar-Ge aşamasını oluşturuyor. Kocaeli Üniversitesi ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı iş birliğiyle yürütülen çalışmada, TCG ANADOLU üzerinde geminin mevcut ameliyathanesinden bağımsız olarak görev yapabilen, 5G destekli güvenli haberleşme altyapısına sahip mobil robotik cerrahi ameliyathanesi kullanıldı.

Çalışmanın en dikkat çekici unsurlarından biri ise cerrahi ekibin gemide, uzman desteğinin ise karada bulunması oldu. Kocaeli

Üniversitesi Tıp Fakültesi Robotik Cerrahi Ekibi, TCG ANADOLU'da bulunan cerrahi konsolu kullanarak yapay bir böbrek modeli üzerinde parsiyel nefrektomi tekniğini uyguladı. Kocaeli Üniversitesi Araştırma ve Uygulama Hastanesi'nde bulunan uzman cerrah ise güvenli 5G bağlantısı üzerinden ekibe uzaktan telementörlük desteği verdi. Cerrahi Görüntüler Gerçek Zamanlı Olarak Karaya Aktarıldı

Gerçekleştirilen kavram doğrulama çalışmasında karadaki uzman cerrah, robotik cerrahi sisteminden elde edilen cerrahi görüntülere gerçek zamanlı ve kesintisiz biçimde erişti. Konsoldaki cerrahın gördüğü operasyon sahasını eş zamanlı olarak takip





eden uzman, işaretleme, yönlendirme ve sözlü öneriler aracılığıyla gemideki cerrahi ekibe aktif olarak rehberlik etti.

Böylece çalışmayla, deniz üzerindeki bir platformda robotik cerrahi sisteminin çalışabilirliği ve gemi ile kara arasındaki 5G destekli haberleşme altyapısının telementörlük amacıyla kullanılabilirliği sahada test edilmiş oldu.

Çalışmanın özellikle altı çizilen yönlerinden biri ise bunun canlı hasta üzerinde gerçekleştirilen bir cerrahi girişim olmaması. TCG ANADOLU'da yürütülen uygulama, yapay organ modeli üzerinde gerçekleştirilen bir mühendislik ve operasyonel doğrulama çalışması niteliği taşıyor. Çalışmanın temel amacı, robotik cerrahi sistemlerinin yüzer bir unsur üzerinde teknik olarak çalışabilirliğini ve 5G destekli gemi-kara telementörlük altyapısının sahadaki yeterliliğini ortaya koymak.

#### **Denizdeki Sağlık Desteğinde Yeni Bir Dönemin Kapısı Aralanıyor**

Dünyanın farklı bölgelerinde hastane gemilerinde robot-yardımlı cerrahiye yöne-

lik çeşitli çalışmalar gerçekleştirilmiş olsa da TCG ANADOLU gibi sağlık desteği kabiliyetine sahip bir yüzer unsur üzerinde mobil robotik cerrahi ameliyathanesinin kullanılması ve 5G destekli telementörlük altyapısının sahada test edilmesi, bu çalışmayı dünyadaki ilk örnekler arasında konumlandırıyor.

Deniz harekâtlarında yaşanabilecek sağlık krizleri, görevlerin sürekliliği açısından kritik önem taşıyor. Özellikle en yakın sağlık tesisinin yüzlerce mil uzakta olabildiği deniz ortamında ileri cerrahi desteğin görev platformuna taşınabilmesi; personel bekası, görev sürekliliği ve harekât etkinliği açısından stratejik bir kabiliyet olarak öne çıkıyor.

Bu kapsamda TCG ANADOLU'da gerçekleştirilen çalışma, yalnızca bugünün ihtiyaçlarına yönelik bir teknoloji denemesi olmanın ötesinde, geleceğin deniz platformlarında sağlık altyapısının nasıl şekillenebileceğine ilişkin önemli veriler ortaya koyuyor. Çalışma kapsamında elde edilecek teknik verilerin, gelecekte hayata geçirilmesi planlanan MUGEM (Milli Uçak

Gemisi) ve hastane gemisi gibi projelerde tıbbi altyapının planlanmasına da referans oluşturması hedefleniyor.

#### **Hedef: AÇIK Denizlerdeki Gemilere Uzaktan Robotik Cerrahi Desteği**

TEKNOFEST Mavi Vatan 2026 kapsamında TCG ANADOLU'da gerçekleştirilen bu kavram doğrulama çalışmasıyla, robotik cerrahi sistemlerinin deniz harekâtları, afet ve insani yardım görevlerinde kullanılmasına yönelik önemli bir eşik aşılmış oldu. Bugün gemide uzaktan uzman desteğiyle robotik cerrahinin uygulanabilirliğini test eden proje, gelecekte karadan gemiye uzaktan robotik cerrahi uygulamalarının gerçekleştirilmesinin önünü açmayı hedefliyor.

Çalışmaların ilerleyen aşamalarında kabiliyetin tam uzaktan robotik cerrahiye doğru geliştirilmesi planlanıyor. Nihai hedef ise açık denizlerde görev yapan yüzer unsurların, ihtiyaç duyduklarında karadaki uzman cerrahların bilgi ve deneyimlerinden gerçek zamanlı olarak yararlanabildiği yeni nesil bir sağlık desteği altyapısına kavuşturulması.

# HD Hyundai, Dünyanın İlk Lashing-Free Konteyner Gemisini CMA CGM'ye Teslim Etti

Güney Koreli gemi inşa grubu HD Hyundai, konteynerlerin gemide manuel olarak sabitlenmesi için yapılan lashing operasyonunu ortadan kaldıran yeni "Lashing-Free" sistemini kullanan ilk konteyner gemisini CMA CGM'ye teslim etti. Sistem; kapasite artışı, operasyonel kolaylık ve ağır hava koşullarında konteynerlerin daha güvenli taşınması gibi avantajlar sunuyor.

## SUMMARY

South Korean shipbuilding group HD Hyundai has delivered the first containership equipped with its new "Lashing-Free" system to CMA CGM. The system eliminates the need for manual lashing operations to secure containers on board and offers benefits including increased capacity, operational efficiency, and safer container transport in heavy weather conditions.

HD Hyundai tarafından geliştirilen hibrit tip Lashing-Free teknolojisi, CMA CGM için inşa edilen 13.000 TEU kapasiteli yeni konteyner gemisine entegre edildi. Eylül ayında deniz testlerine tabi tutulan gemi, metanol yakıtıyla çalışıyor ve güverte üzerindeki konteyner yerleşimi açısından geleneksel konteyner gemilerine benzer bir tasarıma sahip.

HD Hyundai Heavy Industries, Lashing-Free teknolojisinin temel bileşenlerinin tamamını bağımsız olarak geliştirdiğini ve doğruladığını açıkladı. Sistemin entegre edildiği geminin detay tasarımı ve inşası ise HD Hyundai Samho tarafından gerçekleştirildi.

## Hücre Kılavuzları Güverte Üzerine Uzatıldı

Lashing-Free sisteminde, ambar içerisinde üst üste istiflenen konteynerleri dikey olarak hizalayan cell guide (hücre kılavuzları) yapıları güverte seviyesinin üzerine kadar uzatılıyor. HD Hyundai, sistemin yük kaybını önlemeye ve lojistik operasyonların verimliliğini artırmaya yönelik çeşitli teknolojileri de bünyesinde barındırdığını belirtiyor.

Gemi inşa şirketine göre teknoloji, konteyner terminalleri de dahil olmak üzere kara ve deniz arasındaki daha geniş lojistik ağında otomasyonun ve insansız operasyonların yaygınlaştırılmasında önemli bir rol oynayabilir.

## Manuel Lashing Operasyonu Ortadan Kalkıyor

Geleneksel büyük konteyner gemilerinde konteynerlerin güverte üzerinde güvenli şekilde sabitlenmesi için çalışanlar tarafından lashing ekipmanları kullanılarak manuel bağlama işlemi gerçekleştiriliyor. Yanlış bağlanan konteynerler veya kilitleme sistemlerindeki arızalar ise konteyner istiflerinin devrilmesi ya da konteynerlerin gemiden denize düşmesi riskleriyle ilişkilendiriliyor.

Lashing-Free sisteminde ise konteynerlerin manuel olarak bağlanmasına ihtiyaç duyulmuyor. Ancak geleneksel konteyner gemilerinde kullanılan büyük ambar kapakları, güverte üzerine uzatılan cell guide





yapılarının hareketini engelliyor. HD Hyundai Heavy Industries, bu yapısal sorunun üstesinden gelmek amacıyla cell guide'lar arasına yerleştirilebilen standartlaştırılmış bir "portable bench" (taşınabilir platform) geliştirdi. 40 feet uzunluğundaki bir konteynerle aynı ölçülere sahip olan taşınabilir platform, konteynerlerin yükleme ve tahliyesinde kullanılan aynı liman vinçleriyle elleçlenebiliyor. Şirket ayrıca, cell guide alanının dışında istiflenen konteynerlerin gemi yapısına güvenli şekilde sabitlenmesini sağlamak amacıyla "Twistlock Rooting System" adı verilen bir sistem geliştirdi.

#### **Güvertede Yüzde 10'dan Fazla Ek Yük Kapasitesi**

HD Hyundai tarafından eylül ayında gerçekleştirilen deniz testlerinde, Lashing-Free sisteminin geleneksel ambar kapakları ve lashing bridge kullanılan tasarımlara kıyasla operasyon sırasında oluşan titreşimi önemli

ölçüde azalttığı belirtildi. Sistemin öne çıkan avantajlarından biri de geminin aynı tipteki geleneksel konteyner gemilerine kıyasla güvertede yüzde 10'dan fazla ilave yük ağırlığı taşıyabilmesi olarak gösteriliyor.

HD Hyundai'ye göre Lashing-Free sistemi, zorlu deniz koşullarında ve kuvvetli rüzgârlarda konteynerler için daha stabil bir destek sağlayarak yük kaybının önlenmesine, deniz emniyetinin artırılmasına ve deniz kirliliği riskinin azaltılmasına katkıda bulunuyor. HD Hyundai Heavy Industries Kıdemli Genel Müdür Yardımcısı ve Teknolojiden Sorumlu Başkanı Hongryeul Ryu, yeni teknolojinin kullanım alanını genişletmeyi planladıklarını belirterek, "Bu yeni konteyner taşımacılığı teknolojisinin uygulamasını küçük ve orta ölçekli gemilere de yaygınlaştırmayı planlıyoruz" dedi. Şirket ayrıca, teknolojinin hava sızdırmazlık (weather-tight) özelliklerini de içeren yeni nesil bir versiyonu üzerinde çalışmalarını sürdürüyor.

# Türk Balıkları Future Fish Eurasia'da Görücüye Çıktı

**Türkiye'ye yıllık 2,3 milyar dolar döviz kazandıran Türk su ürünleri sektörü, 2,5 milyar dolar hedefine ulaşmak için Future Fish Eurasia - 12. Uluslararası Su Ürünleri İhracat ve İşleme, Akuakültür ve Balıkçılık Teknolojileri Fuarı'nda Türk balıklarını görücüye çıkardı.**

## SUMMARY

**The Turkish fisheries and aquaculture sector, which generates \$2.3 billion in annual foreign currency earnings for Türkiye, showcased Turkish fish at Future Fish Eurasia – the 12th International Fisheries Export and Processing, Aquaculture and Fishing Technologies Fair – as it works toward its \$2.5 billion export target.**

İzmir Büyükşehir Belediyesi ev sahipliğinde, Avrasya Fuarcılık tarafından düzenlenen Future Fish Eurasia, 24-26 Eylül tarihleri arasında Fuar İzmir C Hol'de

gerçekleştiriliyor. Türkiye'nin su ürünleri alanındaki önemli uluslararası buluşmalarından olan fuarda; balık işleme teknolojilerinden akuakültür ekipmanlarına, kafes sistemlerinden yem üretim teknolojilerine ve balıkçılık malzemelerine kadar sektörün farklı alanlarındaki ürün ve teknolojiler sergileniyor. Norveç ve Libya ise fuarda ülke pavyonlarıyla yer alıyor.

Fuar İzmir'de 26 ülkeden 165 firma ve markanın katıldığı fuar, su ürünleri, akuakültür ve balıkçılık teknolojileri sektörünün uluslararası temsilcilerini İzmir'de buluşturdu. Future Fish Eurasia Fuarı'nın 12 yıl önce küçük bir organizasyon olarak başladığını günümüzde sektörün en büyük buluşma noktası olduğunu dile getiren Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, Su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörünün Türkiye genelinde 4,5 milyar dolarlık bir ihracata imza atar konuma geldiğini bunun 2,3 milyar dolarlık kısmının su ürünleri sektörüne yapıldığını belirtti.

Su ürünleri sektörünün 1999 yılında 50 milyon dolar olan ihracatının hızlı bir gelişim gösterdiğini paylaşan Kızıltan, "Ege Bölgesi'nde o yıllarda en az ihracat yapan sektörken bugün en çok ihracat yapan ikinci sektör konumuna yükseldik. Bundan da çok büyük gurur duyuyoruz. Bugünlere kolay gelinmedi. Çok zorluklarla gelindi. Küçük toprak havuzlarda yetiştirilen tahta kafeslerde başlayan bir ihracat yolculuğunda bugün yurt dışına teknoloji ve ARGE'yi ihraç eden bir konuma geldik. Bugün diğer ülkelere özellikle Türkiye Cumhuriyetlere, Afrika ülkelerine ve birçok ülkeye kültür balıkçılığı konusunda yatırımlarda yön vermeye başladık. Bu yüzden de bu sektörün geleceğinin çok parlak olduğunu düşünüyoruz. Son zamanlarda özellikle Türk somonu büyük gelişim gösterdi. Bu yıl 650 milyon dolar ihracata ulaşacağız" şeklinde konuştu.

Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdür Yardımcısı Hüseyin Akbaş su ürünleri sektörünün gıda güvenliği, sağlıklı beslenme, istihdam, ihracat, kırsal kalkınma ve ekosistemlerin korunması açısından stratejik bir sektör haline geldiğini vurguladı. Üretimde yetiştiriciliğin avcılığın önüne geçtiğine dikkat çeken Akbaş, "Geleceğin su ürünleri sektörü daha fazla üretmekten önce daha planlı, daha verimli ve daha sürdürülebilir üretmek zorundadır" dedi.

**"Çipura ve levrek üretiminde dünyada birinci, alabalık üretiminde ise ikinci sırada yer alıyoruz"**

Türkiye'nin 2025 yılında 1 milyon 37 bin tonluk su ürünleri üretimiyle Cumhuriyet tarihinin en yüksek seviyesine ulaştığını, bunun yaklaşık 627 bin tonunun yetiştiricilikten elde edildiğini belirten Akbaş, sektörün teknoloji ve yenilikçilik kapasitesindeki gelişimine vurgu yaptı.





Türkiye'nin su ürünleri yetiştiriciliğinde Avrupa Birliği ülkeleri arasında birinci sırada bulunduğunu belirten Akbaş, "Çipura ve levrek üretiminde dünyada birinci, alabalık üretiminde ise ikinci sırada yer alıyoruz. Birinciliğe yükselmeyi hedefliyoruz. 100 ülkeye ihracat yapıyoruz. Asıl hedefimiz ürünlerin katma değerini ve marka değerini artırarak Türkiye'yi dünya su ürünleri sektöründe daha güçlü bir merkez haline getirmek. 2026 yılı ihracat hedefimiz 2,5 milyar dolar" ifadelerini kullandı.

#### **Camara: "İş birliği yapmak istiyoruz"**

Gine Cumhuriyeti Balıkçılık ve Deniz Ekonomisi Bakanı Fatima Camara, Gine'nin Future Fish Eurasia Fuarı'na balıkçılık ve su ürünleri sektörümüzü dış ticarete, yatırımlara, inovasyona ve uluslararası iş birliğine daha fazla açma kararlılığı nedeniyle katıldıklarını ifade etti.

Gine'nin su ürünleri sektöründe muazzam bir potansiyele sahip olduğunun altını çizen Bakan Camara; "Gine, Atlas Okyanusu'na açılan bir kıyı şeridinde, 1164 akarsuya, 14'ü uluslararası olan 23 nehir havzasına ve yüksek bir yağış miktarına sahiptir. 2026 yılı itibarıyla değerlendirilebilir deniz balıkçılığı potansiyelimiz yaklaşık 905.000 tona ulaştı. Balıkçılık ve su ürünlerini ekonomimizin önemli sektörleri haline getirmek için gerekli kaynaklara ve potansiyele sahibiz. Ancak sadece kaynaklara sahip olmak yetmez; bunları üretime, istihdama, gelire ve ülkemiz için katma değere dönüştürebilmemiz gerekir. Gine'de amacımız daha

fazla değer yaratmak. Yavru balık bulunabilirliğini ve kalitesini artırmak için modern kuluçkahanelerin kurulması, işletmelerin performansını ve verimliliğini artırmak için modern su ürünleri üretim teknolojilerinin benimsenmesi, Yerel balık yemi üretimi ve bunların kalite denetiminin güçlendirilmesi Bu öncelikler somuttur. Sahada tespit edilen ihtiyaçlara karşılık gelmektedir ve aramızda bulunan şirketler, yatırımcılar, araştırma kurumları ve kalkınma ortakları ile iş birliği imkanları sunmaktadır. Gine bu buluşmaya soyut bir hedefle gelmemiştir. Kaynaklarıyla, tespit edilmiş ihtiyaçlarıyla, öncelikleriyle ve sürdürülebilir ortaklıklar kurma iradesiyle gelmiştir. Diyaloga açığız, yatırıma açığız, iş birliğine açığız ve her şeyden önce uzun vadeli ilişkiler inşa etmeye hazırız. Yatırım yapmak isteyenleri, teknolojisini paylaşmak isteyenleri, eğitime katkıda bulunmak isteyenleri, araştırmayı geliştirmek isteyenleri ve Gine'de değer zincirleri oluşturmaya katılmak isteyenleri ağırlamak istiyoruz. Amacımız ortaklarımızla birlikte inşa etmektir" şeklinde konuştu.

Törende konuşan İzmir Büyükşehir Belediyesi Meclis Üyesi Şebnem Türe, İzmir'in denizle kurduğu ilişkinin yalnızca kıyısında yaşamakla sınırlı olmadığını, üretimden ticarete ve kültüre kadar kentin birçok alanında kendini gösterdiğini ifade etti.

İzmir'in su ürünleri sektörü açısından da önemli bir merkez olduğunu ifade eden Türe, "Türkiye'nin yıllık 2,3 milyar dolarlık su ürünleri ihracatında Ege Bölgesi üçte

ikisini gerçekleştiriyor. Önümüzde yalnızca ihracatı artırmak değil, bunu sürdürülebilir biçimde yapmak gibi önemli bir sorumluluk da var. Denizlerimiz ve su kaynaklarımız sınırsız değil" dedi.

Fuarın açılış törenine, Gine Cumhuriyeti Balıkçılık ve Deniz Ekonomisi Bakanı Fatima Camara, Norveç'in Ankara Büyükelçisi Andreas Gaarder, Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdür Yardımcısı Hüseyin Akbaş, Ege İhracatçı Birlikleri Koordinatör Başkanı Muhammet Öztürk, İzmir Büyükşehir Belediyesi Meclis Üyesi Şebnem Türe, Türkiye Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçı Birlikleri Sektör Kurulu Başkanı Sinan Kızıltan, İzmir Ticaret Odası Meclis Başkanı Selami Özpoçraz, Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Atakan Demir, Başkan Yardımcısı Bedri Girit, Yönetim Kurulu Üyeleri Mehmet Şahin Çakan, İsmail Aksoy ve Avrasya Fuarçılık Genel Müdürü Selin Akdoğan ile sektör temsilcileri katıldı.

Future Fish Eurasia ile eş zamanlı düzenlenen AquaFeed Eurasia Uluslararası Yem Konferansı'nda ise akuakültür yemleri, beslenme, üretim teknolojileri ve sektördeki yeni gelişmeler ele alınacak. Fuar boyunca sektör temsilcileri yeni ürün ve teknolojileri inceleme, iş bağlantıları kurma ve yeni ihracat pazarlarına yönelik temaslarda bulunma fırsatı bulacak. Future Fish Eurasia, 26 Eylül Cumartesi gününe kadar Fuar İzmir'de ziyaret edilebilecek.

# Akdeniz'in En Büyük Kruvaziyer Etkinliğine Global Ports Holding Ev Sahipliği Yaptı

**Dünyanın en büyük ikinci kruvaziyer destinasyonu olan Akdeniz'in en büyük buluşması olan Seatrade Cruise Med gerçekleşti. Global Ports Holding'in (GPH) portföyünde bulunan Las Palmas de Gran Canaria Kruvaziyer Limanı'nda gerçekleşen etkinlikte dünyanın dört biryanından iki binden fazla katılımcı yer aldı. Etkinlik 30 yıllık tarihinde ilk kez bir liman sahasında gerçekleştirildi.**

## SUMMARY

Seatrade Cruise Med, the largest gathering in the Mediterranean, the world's second-largest cruise destination, has taken place. Held at the Las Palmas de Gran Canaria Cruise Port, part of Global Ports Holding's (GPH) portfolio, the event brought together more than 2,000 participants from around the world. For the first time in its 30-year history, the event was hosted at a port facility.

Global Yatırım Holding'in iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), Akdeniz'in en büyük kruvaziyer buluşması olan Seatrade Cruise Med'e ev sahipliği yaptı. Dünyanın en büyük ikinci kruvaziyer destinasyonu olan Akdeniz'in kruvaziyer endüstrisini bir araya getiren etkinlik, 16-17 Eylül tarihlerinde İspanya'nın Las Palmas de Gran Canaria

kentinde bulunan ve Global Ports Holding tarafından işletilen Las Palmas Kruvaziyer Limanı'nın yeni terminalinde düzenlendi.

30 yıllık tarihinde ilk kez bir liman sahasında düzenlenen Seatrade Cruise Med, kruvaziyer sektörünün önde gelen kruvaziyer şirketlerini, liman otoritelerini, turizm destinasyonlarını ve küresel hizmet sağlayıcılarını bir araya



getirdi. 80'den fazla ülkeden 2 bini aşkın katılımcının yer aldığı etkinlikte, dünyanın önde gelen kruvaziyer şirketlerinin 220'den fazla üst düzey yöneticisi bir araya gelirken, 224 şirket de etkinlik kapsamında yer aldı.

### “Bizim için özel bir an oldu”

Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı ve CEO'su Mehmet Kutman, Seatrade Cruise Med'in yeni Las Palmas Cruise Port terminalinde düzenlenmesinin kendileri için özel bir anlam taşıdığını belirterek, “Seatrade Cruise Med'e yeni Las Palmas Cruise Port terminalinde ev sahipliği yapmak bizim için çok özel bir an oldu. Terminal, etkinliğe kendine özgü bir enerji kattı ve modern bir kruvaziyer altyapısının neler sunabileceğini ortaya koydu. Yolcular için daha iyi bir

deneyim, daha yüksek büyüme kapasitesi ve destinasyon için uzun vadeli değer bunlardan bazıları” dedi.

### Yeni terminal global kruvaziyer sektörünün buluşma noktası oldu

Global Ports Holding, 14 bin metrekarelik yeni Las Palmas Kruvaziyer Limanı yatırımını Mart 2026'da tamamlayarak hizmete açmıştı. Aynı anda dört kruvaziyer gemisine hizmet verebilecek kapasiteye sahip terminal, modern altyapısı ve geliştirilmiş yolcu deneyimiyle Las Palmas'ın bölgedeki kruvaziyer konumunu güçlendiren önemli bir yatırım olarak öne çıkıyor.

Seatrade Cruise Med'in yeni terminalde gerçekleştirilmesi, bu yatırımın uluslararası kruvaziyer sektörüne kapsamlı şekilde tanıtılması açısından da önemli bir fırsat yarattı. GPH, Seatrade ile gerçekleştirdiği iş birliği kapsamında global kruvaziyer sektörünü kendi işlettiği yeni terminalde bir araya getirirken, sektör profesyonellerine tesisi yalnızca bir etkinlik alanı olarak değil, gerçek ve aktif bir kruvaziyer limanı ortamında doğrudan deneyimleme fırsatı sundu.

Seatrade haftası öncesinde GPH ve Las Palmas Kruvaziyer Limanı, yeni terminalin açılışını sektörle birlikte “A Night at the Terminal” etkinliğiyle kutladı. Terminalin terasında düzenlenen ve Gran Canaria'nın karnaval kültüründen ilham alan geceye 1.000'den fazla kruvaziyer sektörü temsilcisi, kruvaziyer şirketi yöneticisi, iş ortağı, yerel otorite ve paydaş katıldı. Dans ve perküsyon gösterileri, canlı müzik, akrobasi performansları ve drone gösterisinin yer aldığı etkinlikte yeni terminal, uluslararası kruvaziyer topluluğuna güçlü bir sektör lansmanı ile tanıtıldı.

Projenin hayata geçirilmesinde Las Palmas Liman Otoritesi ve diğer yerel otoritelerle GPH arasındaki yakın iş birliği de önemli rol oynadı. GPH'nin yaklaşımında yerel yönetimler ve destinasyon paydaşlarıyla kurulan uzun vadeli ortaklıklar, liman yatırımlarının yanı sıra destinasyonların gelişiminin de temel unsurlarından birini oluşturuyor.

### GPH, sektörün geleceğine ilişkin tartışmalarda yer aldı

Global Ports Holding, Seatrade Cruise Med boyunca yalnızca ev sahibi ve katılımcı olarak değil, sektörün geleceğine ilişkin tartışmaların da aktif bir parçası oldu. GPH yöneticileri; sürdürülebilirlik ve karbon-suzlaşma, yeni nesil liman altyapısı, destinasyon deneyimi, Atlantik'in kruvaziyer potansiyeli ve sektörün geleceği gibi farklı başlıklarda panel ve oturumlarda konuşmacı olarak yer aldı.

Etkinlikte geleceğin gemi tasarımları, uluslararası kruvaziyer güzergâhlarının dönüşümü ve sürdürülebilirlik de sektörün öne çıkan gündemleri arasında yer aldı. Sürdürülebilirliğin kruvaziyer sektörünün gelecekteki büyümesinin temel koşullarından biri olduğu vurgulanırken, sektörün gelişiminin inovasyon ve destinasyonlarla daha güçlü entegrasyonla birlikte ilerlemesi gerektiğine dikkat çekildi. GPH yöneticilerinin etkinlik programındaki güçlü temsili, şirketin liman işletmeciliğinin yanı sıra destinasyon gelişimi, sürdürülebilirlik, altyapı yatırımları ve yolcu deneyimi alanlarındaki bilgi ve deneyimini sektörlle paylaşmasına imkân sağladı.

### 35 limandan oluşan portföy de tanıtıldı

GPH, etkinlik kapsamında 35 limanın temsil edildiği standında çok sayıda kruvaziyer şirketiyle görüşme gerçekleştirdi. Şirket, portföyündeki limanları ve destinasyonları tanıtırken mevcut iş birliklerini değerlendirdi; kruvaziyer şirketlerinin gelecek yıl ve ileri dönem güzergâh ve operasyon planlarına ilişkin görüşmeler gerçekleştirdi.

Seatrade Cruise Med, GPH'nin yeni yatırımlarını da sektörle buluşturduğu önemli bir platform oldu. GPH ve Ferrol-San Cibrao Liman Otoritesi, GPH tarafından 30 yıllık imtiyaz kapsamında geliştirilecek ve işletilecek yeni Ferrol Kruvaziyer Limanı terminali projesini etkinlik kapsamında birlikte tanıttı. 2027 ilkbaharında faaliyete geçmesi planlanan Ferrol Kruvaziyer Limanı terminali, GPH'nin İspanya ve Atlantik bölgesindeki büyümesinde önemli bir adım oluşturuyor.



# Howden, Marine, Lojistik & Kargo'da Bölgesel Yapılanmasını Ülkem Gürdeniz Liderliğinde Güçlendiriyor

Sigorta ve reasürans sektöründe 20 yılı aşkın deneyime sahip Ülkem Gürdeniz, Howden Türkiye ve Orta Asya Marine, Lojistik & Kargo Branşı Managing Director'ü olarak atandı. Gürdeniz, yeni görevinde Howden'in Marine, Lojistik & Kargo alanındaki bölgesel yapılanmasına liderlik edecek ve bu alandaki büyüme hedeflerinin geliştirilmesine katkı sağlayacak.

## SUMMARY

Ülkem Gürdeniz, who has more than 20 years of experience in the insurance and reinsurance industry, has been appointed Managing Director of Howden Türkiye and Central Asia's Marine, Logistics & Cargo division. In his new role, Gürdeniz will lead Howden's regional organisation in the Marine, Logistics & Cargo sector and contribute to the development of the company's growth objectives in this field.

Howden Türkiye, Marine, Lojistik & Kargo alanındaki yapılanmasını Türkiye ve Orta Asya'yı kapsayacak şekilde güçlendiriyor.

Yeni yapı kapsamında, özellikle Tekne ve Deniz Sorumluluk Sigortaları başta olmak üzere teknik uzmanlığın geliştirilmesi, müşterilere sunulan çözüm kapasitesinin artırılması ve uluslararası piyasalara erişimin daha da güçlendirilmesi hedefleniyor. Bu yapılanmanın yönetimini üstlenecek Ülkem Gürdeniz ise Türkiye ve Orta Asya Bölgesi'ndeki Marine, Lojistik & Kargo faaliyetlerinin gelişimine yön verirken, Howden Türkiye Yönetim Kurulu'nda da yer alacak.

## “Bölgesel büyüme hedeflerimiz açısından önemli bir adım”

Atamaya ilişkin değerlendirmede bulunan Howden Türkiye CEO'su ve Yönetim Kurulu Başkanı Atınç Yılmaz, şunları söyledi: “Ülkem Gürdeniz'in Howden Türkiye ve Orta Asya ekibimize katılmasından büyük mutluluk duyuyoruz. Marine, Lojistik & Kargo alanındaki yapılanmamızı güçlendirmek ve bu alandaki uzmanlığımızı daha da ileri taşımak, bölgesel büyüme hedeflerimiz açısından önemli bir adım. Ülkem'in uzun yıllara dayanan sektör deneyimi, teknik uzmanlığı ve uluslararası piyasalara ilişkin bilgi birikiminin Howden'in global yapısıyla birleşmesinin, müşterilerimize sunduğumuz hizmetlerde önemli bir değer yaratacağına inanıyorum. Önümüzdeki dönemde özellikle Tekne ve Deniz Sorumluluk Sigortaları alanlarında yetkinliklerimizi geliştirirken, Türkiye ve Orta Asya'daki müşterilerimizin değişen ihtiyaçlarına yönelik çözümlerimizi de çeşitlendirmeye devam edeceğiz.”

## “Deneyimimizi Howden'in global gücüyle birleştirmeyi hedefliyoruz”

Yeni görevine ilişkin değerlendirmede bulunan Ülkem Gürdeniz, şunları söyledi: “Howden'a katılmaktan ve Türkiye ile Orta Asya'yı kapsayan Marine, Lojistik & Kargo yapılanmasının liderliğini üstlenmekten büyük mutluluk duyuyorum. Kariyerim boyunca edindiğim sektör deneyimini Howden'in global yapısı ve uluslararası piyasalardaki güçlü kapasitesiyle bir araya getirecek olmak benim için heyecan verici.

Yeni dönemde öncelikli hedefimiz, özellikle Tekne ve Deniz Sorumluluk Sigortaları alanlarında teknik yetkinliğimizi daha da



■ Howden Türkiye ve Orta Asya Marine, Lojistik & Kargo Branşı Managing Directorü Ülkem Gürdeniz

geliştirmek ve müşterilerimize ihtiyaçlarına uygun, kapsamlı çözümler sunmak olacak. Ekibimizle birlikte güçlü bir iş birliği kültürü oluşturarak Marine, Lojistik & Kargo alanında sürdürülebilir bir büyüme sağlamaya ve Howden'in Türkiye ve Orta Asya'daki gelişimine katkıda bulunmaya odaklanacağız.”

## Marine ve Özel Risklerde 20 Yılı Aşkın Deneyim

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü mezunu olan Ülkem Gürdeniz, İstanbul Bilgi Üniversitesi'nde Ekonomi Hukuku alanında yüksek lisansını tamamladı. Kariyerine 2004 yılında sigorta ve reasürans brokerliği alanında başlayan Gürdeniz, deniz sigortaları ve özel riskler alanında farklı sorumluluklar üstlenerek 20 yılı aşkın sektör deneyimi kazandı. 2019 yılında genel müdür yardımcılığı görevi üstlenen Gürdeniz, 2023 yılından itibaren genel müdür olarak görev yaptı.

# LAYHER ALLROUND® İSKELE



Şimşek İskele 

AGS Sistemi 

Allround İskele 

Sistemden Bağımsız Aksesuarlar 

Çatı & Koruyucu Sistemler 

TG-60 Taşıyıcı İskeleler 

Sahne Sistemleri 

Hareketli İskeleler 

Merdivenler 

Yazılım 

## LAYHER İSKELE SİSTEMLERİ

Kocaeli Merkez Ofis / Dağıtım Merkezi  
İstanbul Mermerciler Küçük Sanayi Sitesi Köşeler Mah.  
5. Cad. No:18 Dilovası 41455 Kocaeli - Türkiye  
Tel: +90 (262) 655 06 06

İzmir Ofis / Dağıtım Merkezi  
AOSB Mah. 10035 Sok. No:2/1  
Pk:35620 Çiğli / İzmir - Türkiye  
Tel: +90 (232) 325 00 66 (pbx)

Ankara Ofis / Dağıtım Merkezi  
Saray Mah. Saray Cad. No:6/2  
Kahramankazan / Ankara - Türkiye  
Tel: +90 (262) 655 06 06

info@layher.com.tr  
www.layher.com.tr

Sosyal medyada bizi takip edin!

     @Layher Türkiye

Layher 

Daha Fazla Olanak. İskele Sistemi.

# Bencros'tan Usturmaçalarda Yeni Dönem: 13.112 Ton CO<sub>2</sub>e Emisyon Azaltımı Doğrulandı

Slovakya merkezli Bencros Marine Fenders, geri kazanılmış kauçuk kullanılarak üretilen denizcilik usturmaçalarında elde edilen CO<sub>2</sub> emisyon azaltımlarını bağımsız olarak doğrulattı. 2024–2025 döneminde gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda 13.112 ton CO<sub>2</sub>e emisyon azaltımı Bureau Veritas tarafından doğrulanırken, söz konusu azaltımlar Proba karbon standardı kapsamında sertifikalandırılmaya başlandı.

## SUMMARY

Slovakia-based Bencros Marine Fenders has independently verified the CO<sub>2</sub> emission reductions achieved through the use of recycled rubber in the production of marine fenders. As a result of the activities carried out in 2024–2025, a total of 13,112 tonnes of CO<sub>2</sub>e emission reductions were verified by Bureau Veritas, while these reductions have begun to be certified under the Proba Carbon Standard.



Limanlar, römorkörler ve iş teknelerine yönelik kauçuk usturmaça üretimi gerçekleştiren Bencros Marine Fenders, sürdürülebilir üretim alanındaki çalışmalarında yeni bir aşamaya geçti. Şirket, Hamburg'da düzenlenen SMM Start-up Night etkinliğinde, geri kazanılmış kauçuktan üretilen usturmaçalarda

sağlanan CO<sub>2</sub> tasarruflarının artık bağımsız olarak doğrulandığını açıkladı. Bencros tarafından yapılan açıklamaya göre, bu emisyon azaltımları müşterilere sertifikalı emisyon azaltımı olarak aktarılabilir. İlk sertifikalar 2 Eylül 2026 itibarıyla Proba'nın kayıt sisteminde yayımlanmaya başladı.

## 5.070 Ton Kauçuk Atıktan Üretime Kazandırıldı

Bencros, usturmaça üretiminde lastik fabrikaları ve endüstriyel kauçuk üretiminden kaynaklanan yüksek kaliteli, reddedilmiş kauçuk bileşiklerini kullanıyor. Bu malzemeler, kullanım ömrünü tamamlamış lastiklerden elde edilen öğütülmüş kauçuk tozuyla harmanlanarak yeniden üretim sürecine dahil ediliyor. Bu yaklaşım sayesinde normal şartlarda yakılabilecek veya bertaraf edilebilecek kauçuk malzemeler yeniden değerlendiriliyor.

Şirket, 2024 ve 2025 yıllarında toplam 5.070 ton kauçuk atığını bu yöntemle yeniden kullandı. Bu süreç sonucunda hesaplanan 13.112 ton CO<sub>2</sub>e emisyon azaltımı, Proba metodolojisi kapsamında doğrulandı. Bağımsız doğrulama kuruluşu olarak ise Bureau Veritas görev yaptı.

## Her Ton Usturmaçada Yaklaşık 2,6 Ton CO<sub>2</sub>e Tasarruf

Bencros'un yeni sertifikasyon sistemi, ürünün teknik özelliklerinde herhangi bir değişiklik gerektirmiyor. Şirketin açıklamasına göre usturmaçalar aynı teknik özellik ve performansla üretilmeye devam ederken, geri kazanılmış kauçuk kullanımı sayesinde önemli miktarda emisyon azaltımı elde ediliyor.

Buna göre bir ton Bencros usturmaçası, birincil (virgin) kauçuktan üretilen bir usturmaçaya kıyasla yaklaşık 2,6 ton CO<sub>2</sub>e emisyon tasarrufu taşıyor. Bu tasarrufun 2,42 tonluk bölümü, ürünü satın alan müşterinin sera gazı envanterinde Scope 3, Kategori 1 – Satın Alınan Mal ve Hizmetler kapsamında doğrudan muhasebeleştirilebilir.



Kalan 0,16 ton CO<sub>2</sub>e ise kauçuk atığının yakılmasının önlenmesinden kaynaklanan iklim katkısı olarak ayrı şekilde raporlanıyor. Her sertifika müşterinin adına Proba kayıt sistemine işleniyor. Sertifikalar kullanılan kauçuk hammaddesine kadar izlenebilirlik sağlarken, her bir emisyon azaltımı yalnızca bir kez beyan edilebiliyor.

### “Bu Bir Karbon Denkleştirmesi Değil”

Bencros Kurucusu ve CEO'su Joost Komijn, sistemin geleneksel karbon denkleştirme uygulamalarından farklı olduğunu vurguluyor. Komijn, söz konusu emisyon azaltımının başka bir yerde gerçekleştirilen bir karbon projesiyle dengeleme yapılması anlamına gelmediğini belirtiyor. Bencros'un yaklaşı-

mında emisyon azaltımı, doğrudan satın alınan ürünün üretim süreci ve müşterinin tedarik zinciri içerisinde gerçekleşiyor.

Şirketin açıklamasına göre müşteriler, satın almayı planladıkları usturmaçayı değiştirmeden, ürünün üretiminde geri kazanılmış kauçuk kullanılması sayesinde ortaya çıkan emisyon azaltımını da elde ediyor. Bu emisyon azaltımı yalnızca ürünün satın alınmasıyla ortaya çıkıyor ve herhangi bir karbon piyasasında ayrıca satışa sunulmuyor.

### Sertifikaların Bedeli Ton Başına 80 Euro

Bencros'un sertifikaları, tasarruf edilen her bir ton CO<sub>2</sub>e için 80 euro bedelle sunuluyor. Elde edilen gelir; kauçuk atıklarının toplanması, geri dönüştürülmesi, homojen hale getirilmesi ve usturmaça üretiminde kullanılacak kaliteye getirilmesi için gerçekleştirilen işlemlerin yanı sıra bağımsız doğrulama sürecinin finansmanında kullanılıyor.

İlk sertifikaların, usturmaçaları ilgili CO<sub>2</sub> tasarruflarıyla birlikte satın alan Norveçli bir müşteri tarafından rezerve edildiği açıklandı. Bencros ayrıca, yürütülen projenin

2026 yılında yaklaşık 5.000 ton CO<sub>2</sub> emisyon tasarrufu sağlamasını bekliyor.

### Sürdürülebilirlik Çalışmalarında Döngüsel Model

Bencros'a göre sertifikasyon uygulaması şirketin sürdürülebilirlik yaklaşımında yeni bir başlangıçtan ziyade, uzun süredir devam eden çalışmaların yeni bir aşamasını oluşturuyor. Şirket, kauçuk usturmaça sektöründe sürdürülebilir üretim çözümleri geliştirmek amacıyla üretim süreçlerinde geri kazanılmış kauçuk hammaddesine uzun süredir yer veriyor.

Bunun yanında Bencros, ürünlerin kullanım ömrünün sonunda geri alınmasına yönelik bir take-back (geri alma) sistemi de uyguluyor. Kullanım ömrünü tamamlayan usturmaçalar geri alınarak parçalanıyor ve yeniden usturmaça üretiminde kullanılmak üzere yeni kauçuk karışımlarına dahil edilebiliyor. Bu sistemle birlikte malzemenin yeniden üretim sürecine kazandırılması ve kauçuk kullanımında daha döngüsel bir model oluşturulması hedefleniyor.

### Geri Kazanılmış Kauçuk Üçüncü Taraflara Da Sunuluyor

Bencros, sürdürülebilir üretim yaklaşımını yalnızca kendi ürünleriyle sınırlı tutmuyarak 2026 yılından itibaren yeniden işlenmiş, vulkanize edilmemiş kauçuk bileşiklerini üçüncü taraf kauçuk ürün üreticilerine de tedarik etmeye başladı.

Bu gelişmeyle birlikte şirket, geri kazanılmış kauçuk hammaddesinin farklı kauçuk ürünlerinin üretiminde de kullanılmasına yönelik daha geniş bir tedarik yapısının önünü açmayı hedefliyor.

Bencros'un geri kazanılmış kauçuk kullanımı, ürünlerin kullanım ömrü sonunda yeniden üretime kazandırılması ve emisyon azaltımlarının bağımsız olarak doğrulanarak sertifikalandırılması, şirketin denizcilik sektöründe döngüsel üretim ve ölçülebilir emisyon azaltımı konusundaki çalışmalarının temel unsurları arasında yer alıyor.



# İzmir Gediz Deltası için Tarihi Adım: Akdeniz Ölçekli 5 Yıllık Restorasyon Çalışması Kamuoyuna Tanıtıldı

Akdeniz Havzası'nın önemli sulak alanlarından biri olan Gediz Deltası, ekosistem bütünlüğünü ve biyoçeşitliliğini koruyarak geleceğe taşımak amacıyla geniş kapsamlı bir restorasyon ve canlandırma projesine ev sahipliği yapıyor. Doğa Koruma ve Milli Parklar (DKMP) Genel Müdürlüğü ile Doğa Derneği ortaklığında, uluslararası proje ortakları BirdLife Avrupa ve Orta Asya (Dünya Kuşları Koruma Kurumu) ve Fransa merkezli Tour du Valat Araştırma Enstitüsü iş birliğiyle yürütülecek olan proje, Tehlike Altındaki Kara ve Deniz Ekosistemleri Programı (ELSP) finansal desteğiyle hayata geçiriliyor. "Nehir ve Denizin Güçlerinden Yararlanarak Gediz Deltası'nı Yeniden Canlandırmak Projesi"nin açılış ve lansman toplantısı, 6 Ekim 2026 Salı günü İzmir'de gerçekleştirildi.

## SUMMARY

The Gediz Delta, one of the Mediterranean Basin's significant wetlands, is hosting a comprehensive restoration and revitalization project aimed at preserving the integrity and biodiversity of its ecosystem and ensuring its sustainability for future generations. The project is being implemented through a partnership between the General Directorate of Nature Conservation and National Parks (DKMP) and the Nature Conservation Centre (Doğa Derneği), in cooperation with international project partners BirdLife Europe and Central Asia (BirdLife International) and France-based research institute Tour du Valat, with financial support from the Endangered Landscapes & Seascapes Programme (ELSP). The opening and launch meeting of the "Revitalizing the Gediz Delta by Harnessing the Power of Rivers and the Sea" Project was held in İzmir on Tuesday, October 6, 2026.

İzmir Vali Yardımcısı Sayın Erkan Karahan, Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü Sulak Alanlar Daire Başkanı Mehmet Özdemir ve 4. Bölge Müdürü Kerim Gençoğlu, kamu kurum ve kuruluşlarının üst düzey yetkilileri, akademisyenler ile sivil toplum kuruluşları temsilcilerinin katılımıyla düzenlenen toplantıda; Gediz Deltası'nın geleceğine yönelik restorasyon yaklaşımı, hedefleri ve 2026-2031 yılları arasında yürütülecek 5 yıllık çalışma planı kamuoyuyla paylaşıldı.

Menemen, Foça, Çiğli ve Karşıyaka ilçeleri sınırları içinde bulunan ve farklı statülerle koruma altında olan Gediz Deltası; uluslararası Ramsar Sözleşmesi listesinde yer almasının yanı sıra Yaban Hayatı Geliştirme

Sahası, Doğal Sit Alanı ve Leukai Antik Kenti'nin varlığı sebebiyle Arkeolojik Sit Alanı unvanlarını bünyesinde barındırıyor.

## Gediz Deltası Dünya Flamingo Nüfusunun %10'una Ev Sahipliği Yapıyor

Dalyanları, tuzcul çayırları, sazlıkları, lagünleri, tarım arazileri ve geleneksel üretim biçimleriyle öne çıkan Gediz Deltası, dünya flamingo popülasyonunun %10'una kuluçka alanı sunarak her yıl yaklaşık 20.000 çift flamingoya ev sahipliği yapıyor. Tepeli pelikan ve sumru kuşlarının Akdeniz'deki en büyük kolonilerinden birini barındıran bölge; on binlerce su kuşu için kritik bir kışlama, mola ve üreme sığınağı işlevi görüyor. Delta, kıyı boyunca yürütülen küçük ölçekli balıkçılık, geleneksel hayvancılık ve yıllık yaklaşık yarım milyon tonluk tuz üretimiyle kent ekonomisi ve sosyal yaşamla iç içe varlığını sürdürüyor.

## Çalışma Kapsamında Gediz Deltası Güçlenecek

Tatlı su alanlarında biyoçeşitliliğin korunması ve ekosistemlerin geleceğinin güvence altına alınması amacıyla güneş enerjisi sistemleriyle desteklenen su yönetimi uygulamalarından ekolojik temelli mera ve çayır yönetimine kadar farklı çalışmalar gerçekleştirilecek. Nehirlerin doğal akışını yeniden güçlendirmek için mevcut bariyerlerin balıkların rahatlıkla göç edebildiği ekolojik bentlere dönüştürülmesi, flamingo adasının restore edilmesi ve su kuşları için yapay üreme platformlarının oluşturulması da projenin önemli uygulamaları arasında yer alıyor.

Kuşların üreme ve beslenme alanları arasındaki hareketlerini engelleyen ve her yıl çok





sayıda kuşun ölümüne veya yaralanmasına neden olan elektrik hatlarının uygun bölümlerde yer altına alınmasıyla deltadaki önemli tehditlerden birinin azaltılması hedefleniyor. Bunun yanı sıra kırsal kalkınmayı destekleyecek ekonomik modeller ve uygulamalar geliştirilecek, deltayı ziyaret eden insanların doğayla daha güçlü bir ilişki kurabilmesi için ekoturizm çalışmaları desteklenecek. Deltada yer alan Ziyaretçi Merkezi'nin restorasyonu da bu kapsamda ele alınarak merkezin ziyaretçilerin ve öğrencilerin daha aktif kullanabileceği bir yapıya kavuşturulması planlanmaktadır.

Gediz Deltası'nın ekolojik bütünlüğünü sağlamak için 2031 yılına kadar devam edecek geniş kapsamlı restorasyon çalışması, yalnızca proje ekibinin çalışmalarıyla değil; farklı disiplinlerden 15'in üzerinde uzman, akademisyen, kamu kurumu ve sivil toplum kuruluşunun da katkı vereceği çalışmalarla desteklenecektir.

### “Gediz Deltası Küresel Bir Doğa Mirasıdır”

Çalıştayda konuşma yapan ve Gediz Deltası'nın ülkemizin ve dünyanın önemli sulak alanlarından biri olduğunun altını çizen Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü Sulak Alanlar Daire Başkanı Mehmet Özdemir: “Gediz Deltası 1998 yılında kazandığı Ramsar Alanı statüsüyle küresel bir doğa mirasıdır. Tatlı, acı ve tuzlu su ekosistemlerini, lagünleri ve tuzlu bataklıkları bir arada barındıran bu eşsiz coğrafya, biyolojik çeşitlilik açısından dünyada kritik bir merkez konumundadır.

Böylesine geniş ölçekli bir restorasyonun başarısı; kamu kurumlarımızın, yerel yönetimlerimizin, bölge üniversitelerimizin, akademisyenlerimizin, konu uzmanlarımızın

ve sivil toplum kuruluşlarımızın ortak aklına ve güçlü iş birliğine bağlıdır. Bu yaklaşım, Genel Müdürlüğümüzün ulusal ve uluslararası ölçekte güvenilir, yenilikçi ve öncü bir kurum olma hedefinin de sahadaki karşılığıdır. Bugün Gediz Deltası'nın doğal yapısını korumak ve ekolojik bütünlüğünü geleceğe taşımak adına attığımız bu adımın, yarının dünyasına da hizmet edeceğine yürekten inanıyorum” dedi.

### Tatlı ve Tuzcul Ekosistem Dengesi Yeniden Sağlanacak.

Doğa Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Tuba Kılıç Karıcı, proje kapsamında Gediz Deltası'nda gerçekleştirilecek restorasyon çalışmalarına ilişkin: “Günümüzde koruma altında olmasına rağmen geçmiş dönemlerde Üçtepler bölgesinde inşa edilen ve artık kullanılmayan atıl setler ile yollar, deltanın kalbi konumundaki dalyanlarda doğal su hareketlerini, gelgit süreçlerini ve sediment akışını kısıtlıyor. Proje kapsamında, deltadaki tatlı su ve tuzcul ekosistemler arasındaki doğal dengenin yeniden güçlendirilmesini, su ve sediment akışının önündeki engellerin ortadan kaldırılmasını ve doğal süreçlerin yeniden işlemlerini hedefliyoruz.

Kamu kurumları, akademisyenler ve sivil toplum kuruluşlarının ortak aklı ve iş birliği sayesinde delta biyoçeşitliliğini bütüncül bir yaklaşımla yeniden güçlendireceğiz. Nehir ve denizin doğal güçlerinden yararlanan bu restorasyon yaklaşımının, Gediz Deltası'nın iklim değişikliğinin etkilerine karşı dayanıklılığını artıracığına ve bölgedeki tür çeşitliliğinin uzun vadede korunmasına katkı sağlayacağına inanıyoruz. Bu çalışma, sadece Gediz Deltası için değil tüm Akdeniz için örnek bir ekosistem restorasyonu olacak.” ifadelerini kullandı.



# Setur Marinas Antalya, Dünyanın En Prestijli Denizcilik Ödüllerinden TYHA'da Dünya Üçüncüsü Oldu

Setur Marinaları çatısı altında hizmet veren Setur Marinas Antalya, Birleşik Krallık merkezli The Yacht Harbour Association (TYHA) tarafından düzenlenen “2026 Marina Awards” kapsamında “Uluslararası Yılın Marinası” (International Marina of the Year) kategorisinde, 39 ülkedeki marinalar arasından dünya üçüncüsü seçilerek uluslararası başarısını bir kez daha tescille.

## SUMMARY

Setur Marinas Antalya, operating under Setur Marinas, has once again cemented its international success by being named the third-best marina in the world among marinas from 39 countries in the “International Marina of the Year” category at the 2026 Marina Awards, organized by the UK-based The Yacht Harbour Association (TYHA).

Dünyanın en saygın denizcilik organizasyonlarından biri olan Birleşik Krallık merkezli The Yacht Harbour Association (TYHA) tarafından gerçekleştirilen “2026 Marina Awards” sonuçları açıklandı. Küresel ölçekte denizcilerin doğrudan oylarıyla belirlenen değerlendirmede Setur Marinas Antalya, 39 ülkedeki marinalar arasından sıyrılarak “International Marina of the Year” kategorisinde ilk üçte yer alma başarısı gösterdi.

### Doğrudan Denizcilerin Oylarıyla Gelen Uluslararası Başarı

TYHA Marina Awards, geleneksel jüri değerlendirmelerinden farklı olarak doğrudan marina kullanıcılarının, yat sahiplerinin ve deniz tutkunlarının oylamaları esas alınarak düzenleniyor. Marinaların toplam bağlama



■ Setur Marinas Antalya Müdürü Ziya Baykal

kapasitelerinden bağımsız şekilde, alınan oyların kapasiteye oranlanması esasına dayanan objektif değerlendirme sistemi, kazanılan ödülün müşteri memnuniyeti açısından değerini ve anlamını bir kat daha artırıyor.

Setur Marinas Antalya; sunduğu üst düzey teknik altyapı, çevre dostu standartlar, güvenli bağlama imkânları ve misafir odaklı hizmet anlayışıyla uluslararası denizcilik camiasının takdirini kazanmaya devam ediyor.

### “Misafir Memnuniyeti ve Hizmet Kalitemizin En Değerli Karşılığı”

Setur Marinas Antalya Müdürü Ziya Baykal, elde edilen uluslararası başarıya ilişkin değerlendirmesinde şunları kaydetti: “Setur

Marinas Antalya olarak, Birleşik Krallık merkezli ve uluslararası denizcilik sektörünün en prestijli kuruluşlarından biri olan TYHA tarafından düzenlenen ‘International Marina of the Year’ yarışmasında, 39 ülkedeki marinalar arasından dünya üçüncülüğüne layık görülmekten büyük bir gurur ve mutluluk duyuyoruz. Bu ödülün doğrudan marina-mızı bizzat deneyimleyen yat sahipleri ve deniz dostlarının oylarıyla gelmesi, yüksek hizmet kalitemizin ve misafir memnuniyeti odaklı yaklaşımımızın en somut ve değerli göstergesidir.

Sürdürülebilir ve çevre dostu anlayışımız, güçlü teknik altyapımız ve uzman ekibimizle hem Antalya’yı hem de ülkemizi uluslararası denizcilik arenasının odağında tutmaya devam edeceğiz.”

# DenizLeasing ve Blueit'ten Mavi Finansmanda Su Verimliliği Odaklı Stratejik İş Birliği

**DenizLeasing, firmaların su verimliliğine yönelik yatırımlarının finansmanı için akıllı su yönetiminde teknoloji çözümleri sunan Blueit ile stratejik iş birliğine imza attı. Bu kapsamda, işletmelerin su tüketimini ölçme, izleme ve verimli yönetme imkânı sunan teknolojilere leasing finansmanı ile daha kolay erişmesi hedefleniyor.**

## SUMMARY

**DenizLeasing has signed a strategic partnership with Blueit, which provides technology solutions for smart water management, to finance companies' investments in water efficiency. Through this collaboration, the two companies aim to facilitate businesses' access to technologies that enable them to measure, monitor and manage water consumption efficiently through leasing financing.**

Blueit'in su tüketiminin ölçülmesi, izlenmesi, analiz edilmesi ve verimli yönetimine yönelik çözümlerinde kullanılan yazılım, sensör, veri toplama ve sayaç gibi teknoloji ve ekipmanlar, DenizLeasing aracılığıyla finanse edilebilecek. Bu model sayesinde işletmeler, su tüketimlerini veriye dayalı olarak takip ederek kaynak kullanımını optimize etme ve su verimliliğini artırma imkânı bulacak.

**"Mavi finansmanla su verimliliğine yönelik yatırımları destekliyoruz"**

DenizLeasing Genel Müdürü Burak Koçak, konuya ilişkin değerlendirmesinde; "Su kaynaklarının verimli yönetimi, iklim de-

ğişikliğinin etkilerinin giderek daha fazla hissedildiği bu dönemde hem çevresel sürdürülebilirlik hem de işletmelerin geleceği açısından büyük önem taşıyor. Su, kurumumuzun sürdürülebilir finansman stratejisinin önemli odak noktalarından biri. Bankamızın gerçekleştirdiği 810 Milyon Dolarlık, Türkiye'nin ilk mavi sendikasyon kredisi, bu alandaki yaklaşımımızın güçlü bir göstergesi.

DenizLeasing olarak bu yaklaşımı reel sektörde somut yatırımlarla destekliyor; yalnızca yatırımları finanse eden değil, müşterilerimizin sürdürülebilir dönüşüm yolculuklarında yanlarında olan çözüm ortağı olmayı önemsiyoruz. Su yönetimini uçtan uca dijitalleştiren, tüketimin gerçek zamanlı izlenmesi ve optimize edilmesine yönelik teknolojiler geliştiren Blueit ile gerçekleştirdiğimiz iş birliğiyle, işletmelerin su tüketimini daha etkin yönetmelerine ve verimliliklerini artırmaları-

na katkı sağlamayı hedefliyoruz. Önümüzdeki dönemde de su yönetimindeki dönüşümü hızlandıran yenilikçi uygulamaların daha geniş ölçekte hayata geçirilmesini desteklemeye devam edeceğiz."

Blueit Kurucu Ortağı ve CEO'su Hülya Tomak ise iş birliğine ilişkin değerlendirmesinde; "Su kaynaklarının korunması ve verimli kullanılması, ancak teknoloji, finansman ve güçlü iş birliklerinin bir araya gelmesiyle mümkün. Blueit olarak su yönetimini uçtan uca dijitalleştirerek işletmelerin su performansını ölçtüğü, izlediği, iyileştirdiği ve veriye dayalı doğru karar alabildiği bir yapı oluşturmaya hedefliyoruz. DenizLeasing iş birliğimiz sayesinde, su verimliliğine yönelik çözümlerinin doğru finansman olanakları ile daha fazla işletme tarafından hayata geçirilmesine katkı sunmaktan ve sürdürülebilir dönüşümü desteklemekten mutluluk duyuyoruz." dedi.



# ESKO Marine, DORMAC'ın Türkiye'deki Resmi İş Ortağı Oldu

ESKO Marine, Güney Afrika'nın köklü gemi onarım ve mühendislik gruplarından DORMAC Shipyards'ın Türkiye'deki resmi iş ortağı olarak atandı. Yeni iş birliğiyle DORMAC'ın Güney Afrika'nın stratejik limanlarında konumlanan tersane ağı, Türk denizcilik sektörünün erişimine sunulacak.

## SUMMARY

ESKO Marine has been appointed as the official Türkiye partner of DORMAC Shipyards, one of South Africa's long-established ship repair and engineering groups. Through this new partnership, DORMAC's network of shipyards strategically located across key Southern African ports will become more accessible to the Turkish maritime industry.

Denizcilik sektöründe 120 yılı aşkın deneyime sahip olan DORMAC Shipyards; armatörler, gemi işletmecileri ve gemi yöneticileri için kuru havuzlama, gemi onarımı, çelik ve borulama işleri, mekanik ve elektrik hizmetleri, su altı onarımları, modernizasyon ve dönüşüm çalışmalarını kapsayan anahtar teslim çözümler sunuyor. ESKO Marine ile gerçekleştirilen iş birliği kapsamında, Türkiye'deki müşteriler DORMAC'ın Güney Afrika'daki tersane ağına yerel bir temas noktası üzerinden erişebilecek. Planlı havuzlama operasyonlarından zaman kritik onarımlara kadar farklı ihtiyaçlar, ESKO Marine aracılığıyla koordine edilirken DORMAC'ın bölgedeki teknik altyapısı ve uzman ekipleri süreçlere destek sağlayacak.

## Güney Afrika'da Beş Stratejik Tersane

DORMAC, Güney Afrika'nın önemli limanlarında konumlanan beş tam donanımlı



tersanesiyle gemi onarım ve mühendislik hizmetleri sunuyor.

**Durban:** 47.216 m<sup>2</sup> tersane alanına sahip tesis; 155 metre uzunluğunda ve 8.500 ton kapasiteli özel mülkiyete ait yüzer havuz, 260 metreye kadar gemileri kabul edebilen onarım rıhtımları ve 352 metre uzunluğundaki Prince Edward Graving Dock'a erişim imkânıyla öne çıkıyor.

**Cape Town:** Kapsamlı gemi onarım kapasitesine sahip tesis, 365 x 45 x 14 metre ölçülerindeki Sturrock Dry Dock ile hizmet veriyor. Maksimum 42 metre havuzlama genişliğine sahip tesisin yanı sıra Robinson Dry Dock ve özel onarım rıhtımları da bulunuyor.

**Saldanha Bay:** Güney Afrika'nın batı kıyısı boyunca faaliyet gösteren gemiler için stratejik bir konuma sahip olan tersane; onarım, bakım ve imalat ihtiyaçlarına yönelik hizmetler sunuyor.

**Richards Bay:** Güney Afrika'nın önemli ticari limanlarından biri olan Richards Bay'de konumlanan tesis, yerel gemi onarım ve teknik destek hizmetleri sağlıyor.

**Walvis Bay, Namibya:** Afrika'nın batı kıyısı boyunca seyir yapan gemiler için önemli

bir hizmet noktası olan Walvis Bay tesisi, stratejik konumuyla onarım ve mühendislik hizmetlerine erişim sağlıyor.

DORMAC'ın bünyesindeki mühendislik, taşıt imalat, fabrikasyon ve uzman onarım ekipleri, farklı gemi tipleri ve teknik ihtiyaçlara yönelik kapsamlı çözümler sunuyor. Şirketin hizmetleri arasında çelik yenileme, yüksek ve düşük basınçlı borulama, mekanik onarım, elektrik işleri, CNC işleme, karına temizliği, pervane parlatma, klas onaylı UWILD (Underwater Inspection in Lieu of Drydocking) sörveyleri ve su altı kaynak onarımları yer alıyor.

## ESKO Marine'in Küresel Tersane Ağı Güçleniyor

Gerçekleştirilen iş birliğinin, ESKO Marine'in küresel tersane temsilcilik ağını daha da güçlendirmesi ve müşterilerine Güney Afrika genelinde daha esnek, verimli ve teknik açıdan güvenilir gemi onarım seçenekleri sunması hedefleniyor. Özellikle gemi programlarının, rota planlamasının ve operasyon sürelerinin kritik önem taşıdığı Güney Afrika bölgesinde, ESKO Marine ile DORMAC arasındaki iş birliği, Türk denizcilik şirketlerinin bölgedeki onarım ve bakım ihtiyaçlarını daha etkin şekilde yönetmesine katkı sağlayacak.

# MSC Group Gemi Seyahatleri Bölümü, Bahamalar'daki Yeni Özel Ada Destinasyonu Sandy Cay İçin Temel Attı



**MSC Cruises ve Explora Journeys misafirlerine Bahamalar'da benzersiz bir ada deneyimi sunacak.**

## SUMMARY

**MSC Cruises and Explora Journeys will offer their guests a unique island experience in The Bahamas.**

MSC Group'un Gemi Seyahatleri Bölümü, Bahamalar'da hayata geçireceği yeni özel ada destinasyonu Sandy Cay için resmi temel atma törenini gerçekleştirdi. 2028 yılında hizmete açılması planlanan proje, şirketin destinasyon geliştirme stratejisinde önemli bir kilometre taşı temsil ederken, Bahamalar'a yönelik uzun vadeli yatırım ve bağlılığını da bir kez daha ortaya koyuyor.

Temel atma töreni, MSC Group'un Gemi Seyahatleri Bölümü yöneticileri, Bahamalar

hükümet temsilcileri ve projeye katkı sağlayan paydaşların katılımıyla gerçekleşti. Törene MSC Group Gemi Seyahatleri Bölümü İcra Kurulu Başkanı Pierfrancesco Vago ile Bahamalar Milletler Topluluğu Başbakanı Philip Davis de katıldı.

MSC'nin Bahamalar'daki özel adası Ocean Cay MSC Marine Reserve'in hemen yanında konumlanan Sandy Cay, ilk kez Nisan 2026'da duyurulmuştu. Yalnızca MSC Cruises ve Explora Journeys misafirlerine hizmet verecek olan destinasyon, Ocean Cay'i tamamlayan, daha butik, özel ve üst segment bir ada deneyimi sunmak üzere tasarlandı. Doğayla uyumlu bir yaklaşımla geliştirilen Sandy Cay; sağlıklı yaşam, dinlenme ve doğal çevreyle bağ kurma temaları etrafında şekilleniyor. Bakir plajları, turkuaz suları ve sakin atmosferiyle öne çıkan destinasyon, misafirlerine Bahamalar'ın eşsiz doğal güzelliklerini keşfetme fırsatı sunarken Ocean Cay'in sürdürülebilirlik ve çevresel koruma anlayışını da devam ettirecek.

Sandy Cay'de özel gastronomi deneyimleri, dinlenme alanları, kişiselleştirilmiş lüks hizmetler ve seçkin misafir deneyimlerine odaklanan birçok ayrıcalıklı konsept yer alacak. MSC Group Gemi Seyahatleri Bölümü, Sandy Cay ile misafirlerine sadece yeni bir destinasyon değil, Bahamalar'ın doğasını, kültürünü ve yaşam ruhunu yansıtan unutulmaz bir deneyim sunmayı hedefliyor.

## Ocean Cay'de Yeni Dönem Başlıyor

Karayıpler'in en dikkat çekici destinasyonlarından biri haline gelen Ocean Cay MSC Marine Reserve de yeni yatırımlarla gelişmeye devam edecek. Yakın dönemde devreye alınması planlanan yenilikler arasında yeni yeme-içme alanları, aileler ve yetişkinlere özel plaj konseptleri, genişletilmiş dinlenme bölgeleri ve misafirlerin deniz koruma çalışmalarını daha yakından deneyimleyebileceği etkileşimli aktiviteler yer alıyor.

Bu yatırımlar, MSC Group'un misafir beklentileri doğrultusunda sürekli gelişen, ancak doğal çevreyi koruma yaklaşımından ödün vermeyen destinasyonlar yaratma vizyonunu destekliyor.

MSC Cruises ve Explora Journeys misafirleri için Ocean Cay ve Sandy Cay birlikte Karayıpler'deki özel ada deneyimini yeni bir seviyeye taşıyacak. Misafirler ister doğayla iç içe huzurlu bir kaçamak, ister aile odaklı aktiviteler, ister üst düzey lüks ve ayrıcalıklı deneyimler arıyorsa, her iki destinasyon da farklı karakterleriyle zengin ve unutulmaz seçenekler sunacak.

Ocean Cay ve Sandy Cay, MSC Group'un denizdeki seyahat deneyimini karadaki benzersiz anlarla bütünleştirme vizyonunun en yeni ve güçlü örnekleri arasında yer alacak.



# “Kazalarda Sadece İnsan Hatasına Değil, Hatanın Arkasındaki Kök Nedene Bakmalıyız”

■ KTÜ DUİM Mezunları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı ve QSM Global Kurucu Ortağı Kaptan Orhan Kasap



Girne ve Silivri’de yaşanan iki farklı deniz kazası, denizcilikte seyir güvenliği, köprüüstü yönetimi, insan faktörü ve karar alma süreçlerinin önemini bir kez daha gündeme taşıdı. Kazaların ardından ortaya çıkan değerlendirmeler, yalnızca son anda verilen kararların değil; personel yeterliliği, vardiya düzeni, iletişim, işletme politikaları ve sistemsel eksikliklerin de birlikte ele alınması gerektiğini gösteriyor. Bu kapsamda, KTÜ DUİM Mezunları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı ve QSM Global Kurucu Ortağı Kaptan Orhan Kasap ile iki kazanın oluşum süreçlerini, kaptan ve işletme sorumluluklarını, köprüüstü organizasyonunu ve denizcilik sektörünün bu olaylardan çıkarması gereken dersleri konuştuk.



**G**irne ve Silivri’de yaşanan iki farklı deniz kazası, seyir güvenliği, iletişim, karar alma süreçleri ve insan faktörünün deniz kazalarındaki rolünü yeniden gündeme taşıdı. Bir kaptan olarak bu iki kazayı değerlendirdiğinizde, olaylara ilişkin ilk izleniminiz ve dikkatinizi çeken başlıca noktalar neler oldu?

Girne ve Silivri’deki kazaları değerlendirdiğimizde, sonuçları benzer olsa da sebepleri ve oluşum süreçleri tamamen farklı iki olay görüyoruz. Her iki kazada da gemilerin batması, ölüm ve kayıplar söz konusu. Girne’deki kazada hava şartlarının bir miktar olumsuz olduğu belirtiliyor. Her ne kadar geminin seyrini engelleyecek düzeyde olmadığı ifade edilse de geminin yaşı ve yapısal bütünlüğüyle ilgili bazı soru işaretleri bulunuyor. Bunun yanı sıra kaptanın o gün sefere çıkma ve sonrasında seyre devam etme kararı da değerlendirilmesi gereken unsurlar arasında. Birbirini tetikleyen bu faktörlerin sonucunda maalesef bir batma meydana geliyor.

Silivri’deki iki geminin çatışmasına baktığımızda ise tablo farklı. Henüz batan gemiyle ilgili tüm verilere sahip değiliz; ancak ALSU tankerinden edinilen bilgiler ve ön rapordaki değerlendirmeler, her iki gemi açısından da kusurlu hareketler ve eksiklikler bulunduğuna işaret ediyor. Bu tür kazaları değerlendirirken yalnızca personel hatasına odaklanmamak gerekiyor. Vardiya düzeni, işletme koşulları ve personel sayısının, özellikle yoğun çalışan kabotaj gemilerinde Minimum Safe Manning açısından yeterli olup olmadığı da incelenmeli.

Kazanın meydana geldiği sırada her iki gemide de köprüüstünde vardiya zabıtları bulunuyor. Ancak özellikle sığ sularda, trafik ayırım düzenlerinde ve gece seyirlerinde vardiya zabıtine eşlik eden bir gözcünün veya yardımcı personelin bulunması büyük önem taşıyor. Bunun yanında tecrübeli zabıtın, ikinci kaptanın veya kaptanın da bu tür kritik manevralarda köprüüstünde bulunarak sürece eşlik etmesi gerekiyor. Dolayısıyla burada yalnızca son anda yapılan manevralara değil, bu kararların hangi ça-

lışma koşulları içinde alındığına da bakmak gerekiyor. Sonuçta birbirinden bağımsız iki farklı kaza olsa da her ikisi de can kayıpları ve ciddi sonuçlar doğuran olaylar olarak karşımıza çıkıyor.

**“Kazalarda sadece son karara değil, o kararı oluşturan şartlara da bakmak gerekiyor”**

**Kazalarda özellikle kaptanların kararları ve sorumlulukları tartışıldı. Ancak bir gemi kazasına yalnızca son anda verilen karar üzerinden bakmak ne kadar doğru? Kaptanın kararını değerlendirirken hangi koşullar mutlaka göz önünde bulundurulmalı?**

Girne’deki kazayı incelediğimizde, kaptanın kararları açısından iki önemli konu öne çıkıyor. Bunlardan ilki, geminin yapısal bütünlüğüyle ilgili konuşulanlar. Ancak bunların henüz ispatlanmış iddialar olmadığını belirtmek gerekiyor. Diğer konu ise o günkü hava şartlarına rağmen geminin sefere çıkarılması ve sonrasında seyre devam edilmesi. Maalesef sonuç, ölümle ve büyük bir kayıpla sonuçlanan bir kaza oldu. Bu noktada kaptanın seyre devam etme kararını hangi koşullar altında verdiğini ve herhangi bir etki altında olup olmadığını araştırmak gerekiyor. Özellikle yolcu gemilerinde zaman faktörü, yolcuların bir yerden başka bir yere ulaşma beklentisi ve seferin gecikmesine bağlı oluşabilecek sıkıntılar dikkate alınmalı. Dolayısıyla burada herhangi bir ticari baskının olup olmadığı da mutlaka incelenmeli.

Kaptan herhangi bir ticari baskı olmadan kendi kararıyla mı sefere çıktı ya da sefere çıktıktan sonra hava şartlarının uygun olmadığını görmesine rağmen neden devam etti? Bu soruların tamamının cevaplanması gerekiyor. Ancak alınan kararların sonuç itibarıyla doğru olmadığı, maalesef ortaya çıkan kazanın sonuçlarından da görüyoruz.

Silivri’deki kazayı değerlendirdiğimizde ise kaptanların ve köprüüstü ekiplerinin aldığı kararları birlikte ele almak gerekiyor. Her iki gemi açısından da önemli sorumluluklar söz konusu. Özellikle tanker gemisi ALSU’da kaptan gözetiminde; diğer gemide ise maalesef kayıp vatandaşlarımız bulunuyor.

Burada dikkat çeken önemli noktalardan biri, yoğun trafiğin bulunduğu ve bir trafik ayırım düzenine girilecek bölgede, gemideki ilk vardiyasını tutan bir zabıtın tek başına köprüüstünde görev yapması. Bu kararın kesinlikle doğru olmadığını düşünüyorum. Çünkü söz konusu zabıt henüz gemiye ve çalışma ortamına alışma sürecinde olan genç bir zabıt. Böyle kritik ve yoğun trafikli bir bölgede, ilk vardiyasını tutan bir zabıtın tek başına bırakılmaması; deneyimli bir zabıtın veya kaptanın köprüüstünde bulunarak sürece eşlik etmesi gerekiyor.

Geminin trafik ayırım düzenine girecek olması ve bir cross geçiş yapacak olması da bu durumu daha kritik hale getiriyor. Bu tür geçişlerde kaptanın veya kaptanın görevlendirdiği tecrübeli bir zabıtın ve gözcülerin köprüüstünde bulunması gerekiyor. Elbette burada, bu kişilerin neden köprüüstünde bulunmadığının da ayrıca araştırılması gerekiyor.

Ancak konuyu yalnızca kaptanın verdiği bir karara indirgememek gerekir. Geminin önceki seyirleri, çalışma ve dinlenme düzeni de bütün olarak incelenmeli. Personel yeterince dinlenebilmiş mi, nasıl bir seyir programı uygulanmış, hangi koşullarda hangi kararlar alınmış; bunların tamamına bakmak gerekiyor. Nihayetinde gördüğümüz kadarıyla köprüüstünde tek başına vardiya tutan bir zabıt var ve bu zabıt, gerekli zamanda gerekli hareketi ve aksiyonu alamamış. Burada yalnızca kişinin yaptığı hataya değil, o kişinin neden tek başına bırakıldığına ve bu çalışma düzeninin nasıl

**“Kaza incelemelerinde yalnızca hatayı yapan kişiye değil, o hataya ve kazaya neden olan kök nedenlere odaklanmalıyız.”**

oluşturduğuna da bakmak gerekiyor. Çünkü bu tür kazaların arkasındaki nedenleri bütüncül olarak değerlendirmeden, sadece son anda yapılan bir hataya odaklanmak yeterli olmayacaktır.

“**Silivri kazasında her iki geminin seyir kararları ayrıntılı şekilde incelenmeli**”

**Girne ve Silivri kazalarının ardından ön bilirkişi raporları da kamuoyunun gündemine geldi. Bir kaptan olarak bu tür bir raporu okuduğunuzda öncelikle hangi verilere ve tespitlere bakarsınız?**

Özellikle Silivri'deki kazanın ön bilirkişi raporunu inceleme imkânı buldum. Raporda, her iki gemi açısından da bazı asli kusurlar değerlendiriliyor. Öncelikle batan İmamoğlu gemisine baktığımızda, AIS cihazının çalışmadığı tespit ediliyor. Ancak burada önemli bir noktayı vurgulamak gerekiyor: Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nde AIS cihazından bahsedilmez. Dolayısıyla iki geminin AIS üzerinden birbirini tanıması ve çatışmayı önleme manevrasını AIS verilerine göre yapması söz konusu değildir. AIS'in sağladığı temel kolaylık, gemilerin birbirlerini görüş mesafesine girmeden önce tanımalarına; isim, mevki ve diğer bilgilerine ulaşmalarına imkân vermesidir.

İmamoğlu gemisinin köprüüstü vardiyasında bulunan zabıt açısından da önemli bir durum söz konusu. Manevra sırasında kurulan diyaloglar ve sancak-sancağa geçiş değerlendirilirken, son anda karşıdan gelen tanker gemisinin kendisine çok yakın geçeceğini düşünerek sancak alabanda yaptığı görülüyor. Bu, tanker gemisinin üzerine doğru gerçekleşen ve son derece riskli bir manevra. Böylece inisiyatif büyük ölçüde tanker gemisine bırakmış ve kendi gemisinin güvenliğini de riske atmış oluyor.

İmamoğlu gemisi battığı ve maalesef tüm personel kayıp olduğu için, gemiye ilişkin diğer kayıt ve personel ifadelerini değerlendireme imkânımız da oldukça sınırlı. Tanker



gemisi ALSU açısından baktığımızda ise, separasyona girmek isteyen ve bunun için önce bir cross geçiş yapması gereken bir gemi görüyoruz. Bu süreçte, diğer separasyon hattında seyreden İmamoğlu gemisiyle iletişim kuruluyor. Ancak sonrasında yaşanan iletişim eksikliği ve vardiyanın tek kişi tarafından tutulması önemli bir sorun olarak karşımıza çıkıyor.

Özellikle gece vardiyasında köprüüstünde tek başına olmak ciddi bir risk. Aynı kişinin navigasyon cihazlarını takip etmesi, gözcülük yapması ve gerektiğinde geminin dümenini kontrol etmesi gerekiyor. Bunların tamamını aynı anda etkin şekilde yürütmek tek kişi için oldukça zor. Nitekim İmamoğlu gemisinin son anda yaptığı hareketin geç fark edildiği ve gerekli aksiyonun zamanında alınamadığı görülüyor.

Çatışmayı Önleme Tüzüğü, her iki gemiye de belirli sorumluluklar ve yapmaları gereken manevralar yükler. Ancak nihayetinde her gemi kendi hareketinden ve ortaya çıkabilecek sonuçlardan sorumludur. Karşı tarafın hatalı bir manevra yapması, diğer geminin kendi gemisini kurtarma sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bu nedenle ALSU gemisi açısından da sorumluluğu ortadan kaldıran bir durum söz konusu değil.

Bunun yanında, raporda kaptanın kazadan yaklaşık 10 dakika sonra köprüüstüne geldiği belirtiliyor. Bu konunun da ayrıntılı rapor ve personel ifadeleriyle birlikte değerlendirilmesi gerekiyor. Şu aşamada elimizdeki bilgiler sınırlı; ancak görünen o ki her iki gemi açısından da ciddi kusurların bulunduğu bir tablo var.

**Raporlarda kaptanların karar ve sorumluluklarına ilişkin değerlendirmeler de yapılıyor. Sizce bir kazayı “kaptan hatası” olarak tanımlamadan önce hangi unsurlar birlikte incelenmeli?**

Biz kaza inceleme ve analizlerinde yalnızca kazadan veya olaydan sonra hatayı yapan kişiye odaklanmayız. Asıl baktığımız konu, o hataya ve dolayısıyla kazaya neden olan kök nedenlerdir. Bir olayı kaptan hatası ya da insan hatası olarak değerlendirebiliriz. Denizcilikte insan hatası faktörü elbette önemli. Ancak burada asıl sorgulanması gereken, bu hatayı doğuran koşulların neler olduğudur.

Örneğin ALSU gemisinde köprüüstündeki vardiya zabiti, karşı geminin son anda yaptığı hareketi geç fark etmiş ve gerekli önlemi alamamıştır. Bu, zabitin yaptığı bir hata olarak değerlendirilebilir. Ancak aynı zabitin köprüüstünde eksik personelle



vardiya tutuyor olması da bu hataya zemin hazırlayan bir kök nedendir. Diğer taraftan kaptanın genç bir zabiti tek başına vardiya-ya çıkarması da ayrı bir kök neden olarak incelenmeli. Bunun yanında kaptanın çalışma ve dinlenme saatlerini düzenleyebilmek için neden böyle bir uygulamaya ihtiyaç duyduğu da ayrıca sorgulanmalıdır. Dolayısıyla kaptan hatası veya insan hatası elbette olabilir. Ancak bizim asıl baktığımız nokta, bu hataları ortaya çıkaran sistemsel eksikliklerin neler olduğudur.

Bu nedenle öncelikle sistemsel hataların ve eksikliklerin tespit edilmesi gerekiyor. Çünkü bu eksikliklerin sonucunda ortaya çıkan durumlar çoğu zaman kişisel hata olarak karşımıza çıkıyor. Önemli olan, yalnızca hatayı yapan kişiyi tespit etmek değil; o hataya zemin hazırlayan sistemi ortaya koymak ve aynı durumun tekrar yaşanmaması için gerekli önlemleri almaktır. Asıl amaç, sistemsel eksiklikleri gidererek benzer hataların ve dolayısıyla ciddi kazaların tekrar yaşanmasını önlemektir.

### “Köprüüstündeki iletişim ve yeterli personel bulundurulması çok önemli”

**Köprüüstü ekip yönetimi, vardiya düzeni ve ekip içi iletişim de kazaların önlenmesinde önemli unsurlar. Bir kaptanın doğru karar vermesinde Bridge Resource Management ve ekip iletişiminin rolünü nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Köprüüstü yönetimi ve özellikle bu tür kazalarda köprüüstündeki açık iletişim çok önemli. Bu kazada köprüüstünde bir kıdemli zabıt, kaptan veya ikinci kaptanın yanı sıra bir gözcü ve gerektiğinde dümen başına geçebilecek bir personel bulunsaydı, durum farklı gelişebilirdi. Özellikle gece seyirlerinde gözcünün dışarıya ve karanlığa odaklanarak geminin ve çevredeki diğer unsurların hareketlerini takip etmesi büyük önem taşıyor. Çünkü navigasyon cihazlarının ekran ışığı, dışarıdaki görüşü olumsuz etkileyebiliyor.

Bu nedenle köprüüstünde görev dağılımının doğru yapılması gerekiyor. Bir kişi gözcülük yaparken, bir kişi süreci yönetebilir, diğer zabıtlar da navigasyon cihazlarını takip ederek gerekli bilgileri sağlayabilir. Böyle bir ekip çalışması, önleyici manevraların daha erken yapılmasına ve kazaların önlenmesine katkı sağlayabilir.

Aynı durum İmamoğlu gemisi açısından da değerlendirilmeli. Burada da tek başına vardiya tutan bir zabıt bulunuyor. Üstelik gemi, rulo sac taşıyan bir kuru yük gemisi. Böyle ağır yük taşıyan bir gemide sert bir alabanda hareketi, rulo sacların yer değiştirmesine ve lashinglerinden kurtulmasına yönelik riski artırabilir. Bu nedenle yapılacak manevraların önceden değerlendirilmesi ve mümkün olduğunca erken karar verilmesi gerekiyor.

Kaza raporuna baktığımızda, gemilerin yaklaşık 1,5 mil mesafelerde iletişim kurarak belirli manevralar yaptığını, ancak 0,5 deniz miline gelindiğinde çok keskin bir alabanda hareketi gerçekleştiğini görüyoruz. Bu noktaya gelmeden önce köprüüstünde yeterli ekip ve doğru bir görev dağılımı olsaydı, daha erken ve daha kontrollü bir manevrayla durumun önüne geçilebilirdi.

Bu nedenle Bridge Team Management ve Bridge Resource Management uygulamalarında açık iletişim, doğru ekip organizasyonu ve özellikle gece vardiyalarında yeterli personel bulundurulması büyük önem taşıyor. Ekip üyelerinin görevlerini net şekilde yerine getirmesi ve birbirleriyle açık iletişim kurması, bu tür kazaların önlenmesine önemli katkı sağlayabilir.

**Son olarak Girne ve Silivri kazalarını birlikte düşündüğümüzde, sizce kaptanlar, gemi işletmecileri ve genel olarak denizcilik sektörü açısından çıkarılması gereken en önemli dersler neler?**

Bu iki kaza, daha önce de belirttiğimiz gibi birbirinden tamamen bağımsız olaylar. Ancak sonuçlara baktığımızda yalnızca kaptan kararlarının değil, işletmelerin aldığı

kararların ve kaptan üzerindeki olası ticari baskıların da önemli olduğunu görüyoruz.

Özellikle Girne'deki kazadan çıkarılması gereken temel derslerden biri, kaptanın sefere çıkmadan önce geminin, insanların ve çevrenin güvenliğini önceliklendirmesi. Bu şartlar sağlanamıyorsa sefere çıkmaması veya seyre devam etmemesi gerekiyor. Gerekirse durumu gemi sahibiyle açıkça paylaşabilmeli ve kararını herhangi bir ticari baskı altında kalmadan verebilmeli.

Gemi sahipleri ve işletmeciler açısından da geminin geçmişi, daha önce geçirdiği kazalar ve bakım-onarım süreçleri ayrıntılı şekilde incelenmeli. Özellikle Girne kazasında geminin fiber yapısının formunun bozulmuş olabileceğine yönelik iddialar araştırılmalı. Tamir ve bakım süreçlerinde maliyet kadar güvenlik de ön planda tutulmalı.

Silivri'deki çatışma açısından ise Minimum Safe Manning konusu öne çıkıyor. Minimum personel sayısı, her koşulda yeterli personel bulunduğu anlamına gelmiyor. Yoğun ve sığ sularda çalışan gemilerde personel sayısı, çalışma koşulları ve trafik yoğunluğu dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Bunun yanında görev yapan zabıtların tecrübe ve yetkinlikleri de önem taşıyor.

Kaptan ve zabıt değişimlerinde paralel sefer uygulaması da yeni personelin gemiye ve çalışma düzenine uyumunu kolaylaştırarak seyir güvenliğine katkı sağlıyor. Denizcilikte kazaları tamamen ortadan kaldırmak mümkün olmayabilir; ancak önemli olan önleyici tedbirleri almak ve yaşanan olaylardan somut sonuçlar çıkarmak. Final raporlarında ortaya konulan eksiklikleri kendi sistemlerimize adapte etmek, benzer kazaların önlenmesi açısından büyük önem taşıyor.

Keşke bu kazalar hiç yaşanmasaydı. Hâlâ kayıp ve hayatını kaybeden denizcilerimiz var. Hepsine Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır diliyorum. Umarım bu kazadan gerekli dersleri çıkarır ve benzer olayların tekrar yaşanmaması için gereken adımları samimiyetle hayata geçiririz.

# "Accident Investigations Must Go Beyond Human Error and Address Its Root Causes"

**The two maritime accidents in Girne and Silivri have once again brought the importance of navigational safety, bridge management, the human factor and decision-making processes in the maritime industry to the forefront. The assessments that followed the accidents demonstrate that not only the decisions made at the final stage, but also personnel adequacy, watchkeeping arrangements, communication, company policies and systemic deficiencies need to be evaluated as a whole. In this context, we spoke with Captain Orhan Kasap, Chairman of the Board of Directors of the KTÜ DUİM Alumni Association and Co-Founder of QSM Global, about the circumstances surrounding the two accidents, the responsibilities of masters and ship operators, bridge organisation, and the lessons the maritime industry should draw from these incidents.**

The two maritime accidents in Girne and Silivri once again highlighted the importance of navigational safety, the human factor, bridge management, personnel adequacy and operational conditions. Captain Orhan Kasap, Chairman of the Board of Directors of the KTÜ DUİM Alumni Association and Co-Founder of QSM Global, stated that although the consequences of the two accidents were similar, their underlying causes and circumstances were entirely different. He emphasised that accidents should not be assessed solely on the basis of the decisions made in the final moments.

Commenting on the Girne accident, Kasap stated that the weather conditions, the claims concerning the vessel's age and structural integrity, and the master's decision to continue the voyage should be evaluated together. He also noted that it was necessary

to investigate whether the master had been subject to any commercial pressure during the decision-making process. "Before setting sail, a master must give absolute priority to the safety of the vessel, the people on board and the environment," he said.

Regarding the collision in Silivri, Kasap pointed out that there were faulty actions and deficiencies on both vessels, emphasising the importance of bridge organisation, particularly in areas with heavy traffic. "Minimum Safe Manning does not necessarily mean that there are sufficient personnel for every operating condition," Kasap said, stressing that the number of personnel should be assessed according to factors such as the area of operation and traffic density.

Highlighting the role of bridge team management in preventing accidents, Kasap underlined the importance of Bridge Team Management and Bridge Resource Management, particularly during night navigation. He stressed the importance of having sufficient

personnel on the bridge, establishing a clear division of duties and maintaining effective communication, stating: "Clear communication on the bridge and having sufficient personnel are extremely important."

Kasap also emphasised that accidents should not simply be classified as "master error" or "human error." He stated that the real focus should be on the root causes and systemic deficiencies that create the conditions for such errors. "The important thing is not only to identify the person who made the mistake, but to identify the system that created the conditions for that mistake," he said, adding that watchkeeping arrangements, personnel planning and operational practices should all be evaluated as part of a broader assessment.

Pointing to the responsibilities of ship-owners and operators, Kasap stated that the vessel's history, maintenance and repair processes, as well as personnel changes, should be carefully assessed from a navigational safety perspective. He also noted that parallel sailing during master and officer handovers can facilitate the adaptation of newly joining personnel to the vessel and its working environment.

Kasap concluded by noting that although it may not be possible to eliminate maritime accidents entirely, the key objective should be to strengthen preventive measures and draw concrete lessons from incidents that have occurred. "We wish these accidents had never happened. However, once they have occurred, we must properly evaluate the lessons they leave behind," he said, stressing that the maritime industry should take the necessary steps sincerely and effectively to prevent similar incidents from happening again.



■ Captain Orhan Kasap, Chairman of the Board of Directors of the KTÜ DUİM Alumni Association and Co-Founder of QSM Global

# Sea Connect

BAĞLAN  
KEŞFET  
GELİŞ

SEACONNECT DENİZCİLİK  
SEKTÖRÜNÜ TEK ÇATI  
ALTINDA TOPLAYAN  
PROFESYONEL AĞ  
PLATFORMUDUR

GOOGLE PLAY

APP STORE



SEACONNECT BİR  
KTU DÜİM MD  
UYGULAMASIDIR



# “Kazanın En Büyük Nedeni Son Dakikadaki İletişimsizliktir”

Uzak Yol Kaptanı Mehmet Murat Sarılar



Girne’de yaşanan katamaran kazası ve Silivri açıklarında meydana gelen gemi çatışması, denizcilik sektöründe güvenlik, iletişim, eğitim ve denetim konularını yeniden gündeme taşıdı. Kazaların ardından kamuoyunda özellikle kaptanların kararları tartışılırken, olayların yalnızca son anda verilen kararlar üzerinden değerlendirilmemesi gerektiğine dikkat çeken Uzak Yol Kaptanı Mehmet Murat Sarılar, deniz kazalarının arkasındaki tüm dinamiklerin birlikte ele alınması gerektiğini vurguluyor. Sarılar ile kaptanlık mesleğinin sorumluluklarından köprüüstü yönetimine, teknolojinin kullanımından denizcilik eğitimine, armatör baskısından otorite ve denetim mekanizmalarına kadar kazaların önlenmesinde belirleyici olan pek çok başlığı konuştuk.

**Ö**ncelikle sizi ve denizcilik kariyerinizi tanıyarak başlamak isteriz. Okuyucularımız için kendinizden biraz bahseder misiniz? Denizcilerle tanışmanız nasıl oldu?

28 Mayıs 1961 İstanbul doğumluyum. 1983 senesinde, o dönem 12 Eylül’den sonra İstanbul Teknik Üniversitesi’ne bağlandığı için İTÜ Denizcilik Fakültesi (eski adıyla Yüksek Denizcilik Okulu) Güverte Bölümü’nden mezun oldum. O zamandan beri gemi hayatıma ve kaptanlığa aktif olarak devam ediyorum.

Meslek hayatıma Deniz Nakliyat ile başladım. Daha sonra Türkiye Denizcilik İşletmeleri’nin yolcu gemilerinde çalıştım. Bir ara meslek lisesinde eğitim verdim. Ardından Arkas ve İngiliz şirketi Borealis’te görev aldım. Meslek hayatımda genelde hep uzak yolları tercih ettim ve genç zabıt arkadaşlarıma da vizyonlarının gelişmesi, farklı kültürleri ve deniz tecrübelerini görmeleri için uzak doğu, Hindistan gibi farklı denizlere gitmelerini tavsiye ediyorum. Ayrıca ben de eski ismiyle Yüksek Denizcilik Okulu’ndan mezun olan uzak yol kaptanı bir babanın evladıyım; babamın mesleğini devam ettiriyorum.



“Tüm dünyada ve deniz ticaret hukukunda çok önemli bir yere sahip olan kaptan, gemi sahibini (armatörü) ve bayrağı temsil eder”

**Kaptanlık, yalnızca gemiyi sevk ve idare etmekten çok daha fazla sorumluluk gerektiren bir görev. Bugün geriye dönüp baktığınızda, kaptanlık mesleğinin size kazandırdığı en önemli deneyim veya bakış açısı ne oldu?**

Bizim memleketimizde denizcilik kültürü çok fazla yerleşmiş değildir. Öncelikle doğru bilinen bir yanlış düzeltmek isterim: Bizde kaptan denince dolmuş şoförüne de kaptan deniyor. Bu yüzden toplumun kaptana bakış açısı ve mantalitesi bu düzeydedir. Oysa kaptan, tüm dünyada global olarak ve deniz ticaret hukukunda çok önemli bir yere sahiptir; gemi sahibini (armatörü) ve bayrağı temsil eder.

Bana en çok ne kazandırdığına gelirsek; bu durum insanın fitratına, yetişme tarzına ve sosyoekonomik şartlarına bağlıdır. Bana en çok “insan yönetme sanatını” kazandırdı. Benim bakış açım göre önce insan olacaksınız, sonra her şey olursunuz.

**Son dönemde Girne ve Silivri’de yaşanan gemi kazaları kamuoyunda geniş yer buldu. Bir kaptan olarak böyle bir kazanın ilk haberini aldığınızda veya olay görüntülerini gördüğünüzde, olayı değerlendirmeye nereden başlarsınız?**

Öncelikle yine doğru bilinen bir yanlış düzeltmek gerekiyor. Sosyal medyada, televizyonlarda veya yazılı basında “çarşışma” ve “çatışma” terimleri yanlış kullanılıyor. Bir geminin rıhtıma veya benzeri sabit bir yere temas etmesine ve zarar görmesine “çarşışma” deriz. İki geminin birbirine dokunmasına, zarar vermesine veya can kaybına sebep olmasına ise “çatışma” deriz. Millet olarak denizciliğe bakışımız kısıtlı olduğu için bu kelimeleri yanlış kullanıyoruz. Bahsettiğiniz olaylardan ilki Girne açıklarında limana yakın yaşanan bir batma olayı, diğeri ise bir çatışmadır.

1999 depremi ve Hatay depremi sonrasında olduğu gibi, bu olayın ardından da konuya ilişkin yeterli bilgiye ve denizcilik jargonuna sahip olmadan yapılan değerlendirmeler görüyoruz. Özellikle gemi kaptanının doğrudan günah keçisi ilan edilmesi, olayın bütününe bakmadan yapılan bir yaklaşım. Ben resmin geneline bakıyorum.

Çatışma olayının meydana gelmesi elbette çok üzücü. Ancak olayın bir trafik separasyonu (Trafik Ayrım Düzeni) içerisinde gerçekleşmiş olması da özellikle değerlendirilmesi gereken bir konu. Ben mesleğe başladığımda Marmara’da böyle bir separasyon ve bugün sahip olduğumuz kadar elektronik cihaz yoktu; seyir koşulları çok daha farklı ve riskliydi. Normal şartlarda, bugün sahip olduğumuz imkânlar düşünüldüğünde böyle bir kazanın yaşanmaması gerekir.

“Kaptan uyuyordu” gibi açıklamalar görüyorum. Kaptanın ne zaman uyuyacağı, ne zaman yemek yiyeceği gibi konuların gemideki operasyon ve emniyet koşullarına göre belirlendiğini unutmamak gerekir. Bizim sabit bir uyku düzenimiz olmaz; emniyetli gördüğümüz zamanlarda dinleniriz. Sahada olan insanların elbette sorumlulukları olabilir. Ancak olaya tek bir kişi üzerinden değil, neden-sonuç ilişkisi içerisinde ve bütün unsurları değerlendirerek bakmak gerekir.

“Kaptanın karar verebilmesi için tecrübe, bilgi birikimi ve iyi bir eğitim almış olması gerekir”

**Kazalarda özellikle kaptanların kararları ve sorumlulukları tartışıldı. Ancak bir gemi kazasına yalnızca son anda verilen karar üzerinden bakmak ne kadar doğru? Kaptanın kararını değerlendirirken hangi koşullar mutlaka göz önünde bulundurulmalı?**

Kaptanın karar verebilmesi için tecrübe, bilgi birikimi ve iyi bir eğitim almış olması gerekir. Türkiye’de neredeyse her sokak başında deniz adamı yetiştiren okul olmasına karşın, buralardan mezun olan zabıtlar gemiye geldiklerinde olması gereken donanımda

olmuyorlar. Okullar olaya tamamen ticari açıdan bakarak açılıyor, kolay yoldan para kazanmak isteyenler buralara gidiyor. Eğitimciler denize kıyasla daha az para verildiği için eğitim kalitesi de düşük oluyor. Bizim zamanımızda “Sen kimin yetiştirmesin?” diye sorulurdu, önümüzde bize el veren bir idol kaptan olurdu. Şimdi böyle bir usta-çırak ilişkisi ve donanım olmadığı için bilgi birikimi ve tecrübe eksik kalıyor.

Kaptanın o an ne kadar sürede olaya vakıf olduğunu hiçbirimiz bilemeyiz. Ancak kazanın sebeplerini sadece kaptana yüklemek yanlıştır; işin içinde armatör, otoriteler ve birçok dinamik vardır. Sadece kaptanı günah keçisi ilan edip cezalandırmak hiçbir şeyi çözmez. İşin içinde liyakat, eğitim, otorite denetimleri ve armatör baskısı gibi nedenler vardır. Bana göre bu kazanın en büyük nedeni son dakikadaki iletişimsizliktir. Çok yakın mesafede yapılan “iskeleye al, oraya dön” gibi son dakika konuşmalarıyla kazayı toparlamak mümkün olmaz. Zamanında niyet belirtilip önlem alınsaydı bu kaza olmazdı. ECDIS ve radar gibi sistemlerin çalışmadığı da ifade edildi. Peki, bu sistemler seyir öncesinde neden kontrol edilmedi? Ayrıca, bu kadar yakın seyreden gemilerin de birbirlerine bu kadar yaklaşımadan önce gerekli manevraları yapmaları gerekirdi.

“Cihazlar göz gibi değildir, yanılsamaları olur; bu yüzden gözle takibi bırakmak gerekir”

**Köprüüstünde radar, AIS ve ECDIS gibi sistemler kaptanın karar alma sürecinde önemli bir yere sahip. Bu sistemlerden gelen veriler bir riskin değerlendirilmesinde nasıl birlikte kullanılmalı ve teknolojiye fazla güvenmenin ne gibi riskleri olabilir?**

Yeni yetişen zabıt arkadaşlarımız, okullarda bu cihazlar gösterildiği ve gemiler bunlarla donatıldığı için kendilerini tamamen bu cihazlara bağlıyorlar; tıpkı elimizden düşürmediğimiz telefonlar gibi. Cihazdaki bilgiye göre hareket edip gözle takip etmeyi, dür-



bünle bakmayı veya gece seyir fenerlerinden anlam çıkarmayı bir kenara bıraktılar.

Teknolojinin elbette inanılmaz yararları var; ben de Arjantin Buenos Aires kanalından çıkıp Uruguay'a veya Çin'e giderken ECDIS ve radarın başında oturuyorum ama hiç-bir zaman %100 onlara güvenmiyorum. Gözüme ve kendime güveniyorum. Bazen datalar üst üste binip yanlış yorumlanabilir. Cihazlar göz gibi değildir, yanlışlamaları olur; bu yüzden gözle takibi bırakmamak gerekir. Kazada AIS'in kapalı olduğu yazılıyor. Ancak yarım mil (yaklaşık 926 metre) açık havada veya gece sis yoksa fenerlerle çok rahat görülebilecek bir mesafedir. O mesafeye kadar önlem almamışsanız AIS'in kapalı veya radarın açık olması artık bir şey ifade etmez, çoktan manevra yapmış olmanız gerekirdi. Geç kalınmış ya da hiç yapılmamış bir manevranın yanı sıra, iletişimsizlik de kazaya neden olan unsurlardan biri.

“Denizde Güvenli Seyrin Anahtarı: Kural, Tecrübe ve İletişim”

**Özellikle çatışma riskinin bulunduğu durumlarda zamanlama büyük önem taşıyor. Bir kaptan, tehlikeli bir durumun oluştuğunu hangi göstergelerden anlayabilir ve müdahale için doğru zaman nasıl belirlenir?**

Tüm dünyada uygulanan “Colreg” dediğimiz denizde çatışmayı önleme tüzüğü vardır ve tüm ülkeler buna uymak zorundadır. Orada ne yapılması gerektiği belirlenmiştir. Ayrıca şirketlerin emniyetli mesafe kuralları (ASM) vardır; bu mesafe kimisi için 3 mil, kimisi için 6 mildir. Doğru zamanlama için sabit bir dakika (5 veya 25 dakika gibi) söylemek yanlış olur; bu tamamen hava, görüş ve seyir bölgesinin şartlarına bağlıdır. En önemlisi karşı tarafa güvenmeyip erken manevra yapmak ve iletişim kurmaktır.

Burada konu denizcilik İngilizcesine geliyor. Yeni zabıt arkadaşlara İngilizcelerini geliştirmeden gemiye çıkmamalarını tavsiye ediyorum. Öncelikle iletişime geçme niyetimi doğru şekilde anlamam gerekir; bunun için

de tecrübe sahibi olmak önemli. Uluslararası sularda olduğumuzu düşündüğümüzde ise kendi niyetinizi karşı tarafa aktarabilmek için İngilizce bilmeniz gerekir. Ancak yeni gelen çocukların çoğu düzgün eğitim almadıkları için İngilizce bilmiyorlar. Bu bilmezlikten kaynaklanan iletişimsizlik, tecrübesizlik ve kurallara hakim olmamak bu tip kazalara yol açıyor.

“Denizcilikte gemi yönetmek tek bir kişinin yapacağı bir ‘one man show’ değildir, bir takım işidir”

**Köprüüstü ekip yönetimi, vardiya düzeni ve ekip içi iletişim de kazaların önlenmesinde önemli unsurlar. Bir kaptanın doğru karar vermesinde Bridge Resource Management ve ekip iletişiminin rolünü nasıl değerlendiriyorsunuz?**

Vardiya düzeni uluslararası kurallarla belirlenmiştir; 3. zabıt, 4. kaptan veya 2. kaptanın çalışma saatleri bellidir. Gemi kaptanının (süvarinin) ise sabit bir vardiyası yoktur; riskli bölgelerde, kanallarda veya hava değişimlerinde 7/24 kumandayı almak üzere hazır bulunur.

Denizcilikte gemi yönetmek tek bir kişinin yapacağı bir “one man show” değildir, bir takım işidir. Geminin yönetilmesinde emniyetli olarak gerek insanların ya da yükün emniyetli olarak çalışması tamamen bir ekip işidir. Vardiyadaki düzen manevrada başka seyirde başkadır. Bazı gemilerde şartlara göre gözcü dediğimiz bir gemici bulundurulmuyor.

Köprü üstü yönetiminde kaptanın egolu olmaması gerekir; kaptan da zabıtlardan çok şey öğrenebilir. İnsanlar birbirinin gözünden kaçan şeyleri raporlayarak yardımcıdır. Birimizin gözünden kaçan şeyleri başka birimiz fark edebilir. Ancak çatışan gemiler gibi “koster” dediğimiz küçük gemilerde durum farklıdır. Kosterlerde eleman sayısı az olduğu için vardiya düzeni çoğunlukla kalmaz, bazen zabıt bile bulunmaz ve iş gemiciye bırakılır. Telsizle konuşurken aynı

anda dümene geçmek zorunda kalırsınız. Asgari emniyetli donanım kuralları kağıt üzerinde yeterli görünse de düzensiz uyku, yorgunluk ve yükleme-boşaltma işleri seyir esnasında büyük sıkıntılar yaratır. “Az adam çalıştırıp çok para kazanma” şeklindeki ticari zihniyetin geri dönüşü maalesef çok ağır oluyor. Emniyet seviyesi için eleman sayısının artırılması gerekir.

“Kara yönetiminin kaptanı dinlemesi, kaptanın da kendini dinletecek bilgi ve tecrübeye sahip olması gerekir”

**Girne ve Silivri kazalarının ardından ön bilirkişi raporları da kamuoyunun gündemine geldi. Bir kaptan olarak bu tür bir raporu okuduğunuzda öncelikle hangi verilere ve tespitlere bakarsınız?**

Ön bilirkişi raporlarını inceledim. Raporlarda da değiştiğim gibi iletişim, personel eksikliği, köprü üstündeki bilgi ve tecrübe eksikliği üzerinde duruluyor. Ancak olayı sadece gemi ve vefat eden ya da yaşayan kaptan üzerinden değerlendirmek yanlıştır. Armatörün ve otoritelerin de bu durumlarda suçu vardır.

Örneğin aşırı yükleme veya fırtınalı havada limana girmeme/çıkmama gibi durumlarda kaptanın “overriding” (otorite üstü) karar yetkisi vardır ve buna saygı gösterilmesi gerekir. Ancak armatörün zihniyeti para kazanmak olduğu için baskı yaparlar. En çok üzüldüğüm nokta ise denizden karaya geçen yöneticilerin, sanki hiç denizde çalışmamış gibi patron baskısını gemiye uygulamalarıdır. “Niye kalkmıyorsun, diğer gemiler kalkıyor” diye baskı yaparlar. Kaptanlar işlerini kaybetmemek için bu baskılara “Evet” demek zorunda kalıyorlar; çünkü “Hayır” derlerse işten çıkarılacaklarını ve camia küçük olduğu için tekrar iş bulmakta zorlanacaklarını biliyorlar.

Ben meslek hayatımda gerektiğinde kalkmamayı tercih ettim, saçak altına sığınıp bekledim ve makamımın gereğini yerine getirdim. Çünkü korumam gereken canlar



vardı, yük her zaman ikinci plandadır. Kara yönetiminin kaptanı dinlemesi, kaptanın da kendini dinletecek bilgi ve tecrübeye sahip olması gerekir. Otoritelerin de denetim mekanizmalarını kağıt üzerinde bırakmayıp layığıyla yerine getirmesi ve kaptanların baskı gördüklerinde başvurabilecekleri, aynı dili konuşan yetkili makamlar oluşturması gerekir.

Oysa bu gemi yalnızca Girne-Magosa arasında çalışmıyor, Türkiye sahillerine geliyor ve Taşucu'na da sefer yapıyor. Taşucu'nda bizim kendi otoritemiz ve Liman Başkanlığımız var. Eğer geminin geçmişiyse, yakın zamanda yaşadığı bir sorunla veya denize elverişliliğiyle ilgili bir problem varsa, neden yalnızca Girne'deki otorite sorgulanıyor? Bunun iki taraflı değerlendirilmesi gerekiyor.

Kazanın nasıl gerçekleştiği konusunda da farklı bilgilerin araştırılması lazım. Girne'deki kaptan arkadaşarımdan aldığım bilgiye göre, manevra sırasında bir sürtme yaşanmış ve oluşan açıklık nedeniyle batma meydana gelmiş. Ancak bu sürtmenin ne zaman ve nerede gerçekleştiğinin de araştırılması gerekiyor.

Dolayısıyla olayı yalnızca Girne Liman Başkanlığı veya Kıbrıs tarafı üzerinden değerlendirmek doğru değil. Bu gemi Taşucu'na da geliyor. Eğer denize elverişliliğiyle ilgili bir sorun varsa, bizim tarafımızdaki denetim mekanizmalarının da sorgulanması gerekir. Günah keçisi aramak yerine, çuvaldızı biraz da kendimize batırıp olayın her iki tarafını birlikte değerlendirmeliyiz.

**Son olarak Girne ve Silivri kazalarını birlikte düşündüğümüzde, sizce kaptanlar, gemi işletmecileri ve genel olarak denizcilik sektörü açısından çıkarılması gereken en önemli dersler nelerdir? Neler eklemek istersiniz?**

Çıkarılması gereken en büyük ders, olayı sadece gemi kaptanı üzerinden değerlendirmemek. Elbette kaptanların da sorumlulukları ve hataları olabilir. Ancak asıl bakmamız gereken, bu hataya ve kazaya sebebiyet veren dinamiklerin neler olduğu. Olaylara sebep-sonuç ilişkisi içerisinde ve resmin geneline bakarak yaklaşmak gerekiyor. Burada otoritenin alması gereken önlemler, yapması gereken denetimler ve gerektiğinde müdahale etmesi gereken noktalar var. Bunların görmezden gelinmemesi, her şeyin takip edilmesi ve bilinmesi gerekiyor.

Aynı şekilde armatörün de gemi kaptanına ve özellikle kaptanın profesyonel kararlarına gereğinden fazla müdahale etmemesi gerekir. Bunun için öncelikle gemi kaptanlarının iyi eğitilmiş olması gerekiyor. Okulların nitelikli eğitim vermesi, ilgili makamlarda görev yapan insanların liyakatli ve işini bilen kişiler olması büyük önem taşıyor. Eğer liyakat yerine farklı ilişkiler ön plana çıkarsa, denizcilik gibi doğrudan güvenlik ve sorumluluk gerektiren bir alanda sağlıklı bir sistem kurmak mümkün olmaz.

Ben mesleğe başladığımdan beri denizcilik okullarının sayısının arttığını görüyorum. Ben de bir yüksek denizcilik okulu mezunuyum ancak hiçbir zaman okulları birbirinden üstün ya da aşağı görmedim. Her okulun iyisi ve kötüsü olabilir. Önemli olan iyi bir eğitim verilmesi. Bu eğitimi verecek insanların nitelikli olması, mezunların bilgi ve beceriyle donatılması ve gemide de onlara destek olacak, gerektiğinde yol gösterecek, bağırıp çağırmak yerine tecrübesini aktarabilecek, örnek olabilecek kaptanların bulunması gerekiyor. Dolayısıyla bu konu tek bir noktadan ibaret değil; A'dan Z'ye bir bütün olarak ele alınmalı.

Bunun yanında iyi işleyen bir denetim mekanizmasına ihtiyaç var. Denetimin yalnızca kişilere veya şirketlere göre şekillenmemesi, herkes için ulaşılabilir ve işlevsel olması gerekiyor. Acil bir durumda gemi kaptanı üzerinde baskı oluştuğunda ya da bir karar konusunda sorun yaşadığında başvurabilecek, kendisini dinleyecek ve aynı dili konuşacak yetkili bir makamın bulunması önemli.

Bugün en büyük sıkıntılarımızdan biri, aynı dili konuşamamak. Bir gemi kaptanı, örneğin hava koşulları nedeniyle bir operasyonu gerçekleştirmemesi gerektiğini düşündüğünde, bu kararının arkasında durabilmeli ve gerekçesini anlatabileceği bir mekanizmaya sahip olmalı. Kaptanın sesini duyurabileceği, yaşadığı problemi aktarabileceği ve gerektiğinde destek alabileceği bir sistem kurulması gerekiyor.



# “The Biggest Cause of the Accident Was the Lack of Communication at the Last Moment”

**The catamaran accident in Kyrenia and the vessel collision off Silivri have once again brought issues such as safety, communication, training and oversight to the forefront of the maritime industry. While the decisions made by the masters have been widely discussed in the public sphere, Master Mariner Mehmet Murat Sarilar points out that such incidents should not be assessed solely on the basis of decisions made at the final stage. He emphasizes that all the dynamics behind maritime accidents need to be considered as a whole. We spoke with Sarilar about a wide range of issues that play a role in preventing maritime accidents, from the responsibilities of the master and bridge management to the use of technology, maritime training, pressure from shipowners, and the role of authorities and inspection mechanisms.**

Master Mariner Mehmet Murat Sarilar, evaluating the catamaran accident in Kyrenia and the vessel collision off Silivri, stated that maritime accidents should not be assessed solely through the decisions made by the master at the final stage of an incident. He emphasized that accidents are shaped by a range of factors, including training, oversight, human factors, communication, the use of technology and pressure from shipowners, stressing the need to look at the “bigger picture.”

Addressing the tendency to hold masters directly responsible following the incidents in Kyrenia and Silivri, Sarilar stated that the entire sequence of events must be examined in order to understand the causes of an accident. Referring particularly to the collision in the Silivri area, which occurred within a traffic separation scheme, Sarilar noted that despite today’s advanced navigational sys-

tems and traffic regulations, the occurrence of such an accident requires fundamental issues such as communication, timing and early manoeuvring to be reconsidered.

Sarilar also pointed out that statements such as “the master was asleep” do not, on their own, reveal the actual dynamics behind an accident. He explained that masters’ working and rest patterns are different from fixed working schedules ashore, emphasizing that the conditions at the time of the incident, the bridge team, the vessel’s operations and all other relevant factors should be considered together when assessing a master’s decisions.

Highlighting the lack of communication at the last moment as one of the key factors behind the collision, Sarilar stated that last-minute VHF communications made when vessels are already at very close range are not sufficient to prevent an accident. He noted that, in order for a master to understand the other vessel’s intentions in time and clearly communicate his or her own intentions, experience must be supported by a strong command of maritime English. Sarilar also stressed that young deck officers should improve their communication skills before going to sea.

Sarilar also addressed the use of navigational technologies, noting that systems such as ECDIS, radar and AIS are important tools for navigational safety, but that no device can completely replace visual observation and professional seamanship. He emphasized that navigators should not rely on these systems 100 percent, particularly stressing the importance of maintaining a proper visual lookout and taking timely



■ Master Mariner Mehmet Murat Sarilar

manoeuvring action when vessels are in close proximity.

According to Sarilar, another key factor affecting masters’ decision-making is training and merit. He stated that maritime education should not be limited to obtaining a diploma, emphasizing that young deck officers need experienced masters who can guide them on board, share their knowledge and provide support when necessary. Sarilar also highlighted the importance of restoring a strong mentor-apprentice relationship within the maritime profession.

According to Sarilar, preventing maritime accidents requires quality training, experience, merit, effective oversight, clear communication, adequate manning, the conscious use of technology, and respect for the master’s professional decisions. Emphasizing that maritime safety cannot be left to the responsibility of a single individual, Sarilar concluded that the issue must be addressed as a whole, with all stakeholders across the industry working together.



# “Güvenli Seyir İçin Personel Yapısı Değerlendirilmeli”

Silivri açıklarında “Tuğberk İmamoğlu” ve “Alsu” isimli ticari gemilerin çarpışmasına ilişkin soruşturma kapsamında hazırlanan ön bilirkişi raporunda, her iki gemi ve kaptanları açısından çeşitli kusur tespitleri yer alıyor. Uzak Yol Kaptanı Tuna Bekoğlu, ön bilirkişi raporuna dair değerlendirmelerini Sea Business World dergisiyle paylaştı. Bekoğlu, geminin güvenli seyir için yeterli personelle donatılmamasına dikkat çekti.

## SUMMARY

The preliminary expert report prepared as part of the investigation into the collision between the commercial vessels “Tuğberk İmamoğlu” and “Alsu” off the coast of Silivri identifies various shortcomings concerning both vessels and their masters. Captain Tuna Bekoğlu, a Master Mariner, shared his assessment of the preliminary expert report with Sea Business World magazine. Bekoğlu drew attention to the vessel not being adequately manned to ensure safe navigation.

Bekoğlu, ön bilirkişi raporunda genel olarak doğru tespitler yapıldığını belirterek, her iki gemide de kusurlar bulunduğunu ve her iki gemi kaptanının da kusurlu değerlendirildiğini söyledi. Bununla birlikte, raporda köprü üstünde serdümen ve gözcü bulundurulmasına ilişkin tespit, geminin

mevcut personel yapısı açısından ayrıca ele alınması gerektiğini ifade etti.

Uzak Yol Kaptanı Tuna Bekoğlu’nun değerlendirmelerinde şu ifadeler yer aldı: Ön rapor genel olarak doğru tespitler yapmış ve her iki gemide de kusurlar bulmuştur.

Rapor, toplam 10 personeli olan bir gemide köprüde serdümen ve gözcü bulundurulması gerektiğini belirtmiş ancak bu düzenlemenin hangi personelle yapılacağını açıklamamıştır. 10 gemi adamı, kaptan dahil olmak üzere güverte ve makinedeki tüm gemi adamlarını kapsamaktadır.

Burada bana göre kusurlular; gemilere asgari personel donatımını belirleyen bayrak devleti, gemisini yeterli personelle donatmayan donatan ve bu personelle geminin sefere çıkmasına izin veren idarelerdir.

Ön raporun diğer tespitleri ise tamamen operasyonel kusurlardır. Görüş şartlarının iyi olduğu durumlarda manevralar genellikle gelen gemilerin seyir ışıkları gözetilerek yapılır. AIS ve radar ise yardımcı unsurlardır. Ancak köprüde tek bir kişi varsa bunların hiçbirini gerektiği gibi yapamayacaktır. Dümen mi tutacak, pusulasını mı kontrol edecek, gelen gemileri mi gözleyecek, radar veya AIS’e mi bakacak?



■ Uzak Yol Kaptanı Tuna Bekoğlu

# İlk Yerli ve Millî Tarama Gemisi Suya İndi

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, yerli dizaynla Türk tersanelerinde ilk kez inşa edilen emici özellikli tarama gemisi UAB MAVİ VATAN'ın suya indirildiğini açıkladı. Uraloğlu, 10 Nisan 2025 tarihinde ilk blok kaynağı yapılan geminin birkaç aylık seyir tecrübesinin ardından hizmete alınacağını açıkladı.

## SUMMARY

Minister of Transport and Infrastructure Abdulkadir Uraloğlu announced that UAB MAVİ VATAN, the first suction dredger built with a domestic design at Turkish shipyards, has been launched. Uraloğlu stated that the vessel, whose first block welding was carried out on April 10, 2025, will be commissioned following several months of sea trials.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, yerli dizaynla Türk tersanelerinde ilk kez inşa edilen emici özellikli tarama gemisi UAB MAVİ VATAN'ın suya indirildiğini bildirdi.

### Türk Tersanelerinde Bir İlk

Bakan Uraloğlu, UAB MAVİ VATAN'ın inşa sürecine ilişkin yaptığı açıklamada, "10 Nisan 2025 tarihinde ilk blok kaynağını



yaptığımız yeni tip emici deniz dibi tarama gemimiz UAB MAVİ VATAN'ı suya indirdik. Yerli dizaynımızla Türk tersanelerinde ilk kez emici özellikli tarama gemisi inşa ettik." ifadelerini kullandı.

### 85 Metre Boy, 2 Bin Metreküp Kapasite

UAB MAVİ VATAN'ın teknik özelliklerine ilişkin bilgi veren Uraloğlu, "Gemimiz 85 metre boya, 20 metre tarama derinliğine ve 2 bin metreküp kapasiteye sahip. Özellikle körfez-

lerimizdeki tarama ve temizlik çalışmalarını Bakanlığımıza ait kendi millî gemimizle gerçekleştirebileceğiz." dedi.

### Seyir Halindeyken Tarama Yapabilecek

Geminin tam otomasyon özelliğine dikkati çeken Uraloğlu, "UAB MAVİ VATAN, tam otomasyon özelliği sayesinde seyir halindeyken de tarama yapabilecek. Gemimizi birkaç aylık seyir tecrübesinin ardından hizmete alacağız." açıklamasında bulundu.



# Ditaş Denizcilik'in Yeni Gemisi T. Tarabya Denize İndirildi



**Türkiye'nin önde gelen tersanelerinden RMK Marine tarafından Ditaş Denizcilik'in filosu için inşa edilen iki adet 12.000 DWT kimyasal tanker projesinin ikinci gemisi olan T.Tarabya başarıyla denize indirildi.**

## SUMMARY

**The T. Tarabya, the second vessel of a two-ship project comprising 12,000 DWT chemical tankers built by RMK Marine, one of Türkiye's leading shipyards, for the fleet of Ditaş Denizcilik, has been successfully launched.**

125 metre uzunluğundaki T.Tarabya Kimyasal Tankeri, yüksek emniyet, operasyonel verimlilik ve yük esnekliği hedefleri doğrultusunda Delta Marine tarafından tasarlandı. Modern sistemlerle donatılan gemi; uluslararası denizcilik standartlarına uygun altyapısı, gelişmiş teknik özellikleri ve farklı operasyonel ihtiyaçları karşılayabilen altya-

pısıyla küresel kimyasal taşımacılık operasyonlarında görev yapmak üzere geliştirildi.

RMK Marine Genel Müdürü Dr. Utku Alanç geminin inşa sürecinde kaydedilen son gelişmeyi değerlendirerek şunları söyledi: "Bu önemli proje kapsamında bir başka kilometre taşını daha tamamlamış bulunuyoruz. Yüksek mühendislik standartlarıyla inşa ettiğimiz T.Tarabya'nın, operasyonel performansı ve yüksek teknolojiyle uyumlu altyapısıyla sektöre değer katacağına inanıyoruz. Enerji verimliliğini ve emisyonların azaltılmasını destekleyen çözümler geliştirerek denizcilik sektörünün sürdürülebilir dönüşümüne katkı sunmayı amaçlıyoruz. Türk denizciliğine yenilikçi ve sürdürülebilir çözümler sunmaya devam edeceğiz."

## Türk Denizciliğinin Geleceğine Büyük Katkı

T.Florya'nın ardından suyla buluşan T.Tarabya, Ditaş Denizcilik'in filo yenileme ve büyüme stratejisinin önemli unsurlarından biri olacak. T.Tarabya'nın denize indirilme-

sine ilişkin olarak Ditaş Denizcilik Genel Müdürü Çağatay Ölken şu değerlendirmede bulundu: "T.Florya'nın ardından RMK Marine'in güçlü mühendislik kabiliyetiyle inşa edilen ve Ditaş'ın köklü operasyonel deneyimiyle hizmet verecek ikinci gemimiz T.Tarabya'yı da denizle buluşturmanın grununu yaşıyoruz. Daha düşük emisyonlu ve enerji verimliliği yüksek deniz taşımacılığı hedeflerimiz doğrultusundaki attığımız bu adımla filomuzu gençleştirirken operasyonel kapasitemizi de artırıyoruz. Yakın zamanda filomuza katılan T.Riva tankerimizle ulaştığımız en büyük Türk bayraklı tanker filosu konumumuzu T.Tarabya tankeri ile güçlendiriyoruz. T.Tarabya'nın filomuza katılmasıyla filomuzdaki gemi sayımız 20'ye ulaşacak. Böylece yalnızca kapasitemizi artırmakla kalmayacak, Türk bayrağını daha geniş bir coğrafyalarda yüksek operasyonel standartlar ve güçlü bir sorumluluk anlayışıyla temsil etmeyi sürdüreceğiz. Bu değerli iş birliği için RMK Marine'in tüm mühendislik ve üretim ekiplerine, projeye emek veren çalışma arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum."

# Malezya'nın Yeni Deniz Gücü MPMS-1 DESAN İmzasıyla Suya İndi

**DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı (Malaysian Maritime Enforcement Agency – MMEA) için inşa ettiği 99 metre uzunluğundaki iki Çok Maksatlı Sahil Güvenlik Gemisinin ilki olan MPMS-1'i Kocaeli'de denize indirdi. Donatım, sistem entegrasyonu ve test süreçlerinin tamamlanmasının ardından geminin Ocak 2027'de Malezya'ya teslim edilmesi hedefleniyor.**

## SUMMARY

**DESAN has launched MPMS-1, the first of two 99-metre Multi-Purpose Maritime Security Vessels being built for the Malaysian Maritime Enforcement Agency (MMEA), in Kocaeli. Following the completion of outfitting, system integration and testing processes, the vessel is scheduled for delivery to Malaysia in January 2027.**

T.C. İçişleri Bakanı Mustafa Çiftçi, Malezya İçişleri Bakanı Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail, Kocaeli Valisi İlhami Aktaş, iki ülkenin Sahil Güvenlik teşkilatlarından üst düzey temsilciler, KAPTANOĞLU ailesi, DESAN ve ATLAS tersaneleri üst yönetimi ve sektörün önde gelen temsilcilerinin katılım

gösterdiği tören; Kocaeli Serbest Bölgesi'nde bulunan ve DESAN bünyesinde faaliyet gösteren ATLAS Tersanesi'nde 2 Ekim'de gerçekleştirildi.

İstiklal Marşı ve protokol konuşmalarıyla başlayan törende, Türkiye ile Malezya arasında deniz güvenliği ve savunma sanayisi alanında gelişen iş birliğinin ve ortak projelerin önemine dikkat çekildi. Konuşmaların ardından gerçekleştirilen denize indirme seremonisiyle MPMS-1 suya buluştu.

Gemi inşa sürecinin kritik eşiklerinden biri olan denize indirme, MPMS-1'in su üzerindeki donatım, entegrasyon ve test aşamasına geçişini ifade ediyor. Bu aşamaların tamamlanmasının ardından kabul ve teslim faaliyetleri gerçekleştirilecek olan MPMS-1'in Ocak 2027'de, yani sözleşme yükümlülüğünden iki ay önce Malezya'ya teslim edilmesi hedefleniyor.

**Kaptanoğlu: “Sözümüzü yerine getirmek, Malezya'nın DESAN'a duyduğu güvene karşı en büyük sorumluluğumuzdur”**

Törende konuşan DESAN Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, geminin denize indirilmesinden duydukları



■ DESAN Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu



memnuniyeti şu sözlerle ifade etti: “Proje-mizin başlangıcında, Sayın Cumhurbaşkanımız, Sayın Malezya Başbakanı ve Sayın İçişleri Bakanımızın huzurunda gerçekleştirilen törende bir söz vermiştik: Sözleşmede öngörülen 24 aylık teslim süresini iki ay öne çekerek gemiyi 22 ayda teslim edecektik. Bugün, bu sözümüzü yerine getirme yolunda önemli bir aşamayı geride bırakıyor ve gemimizi denize indiriyoruz. Kalan çalışmalarını ve testlerini tamamlayarak inşallah Ocak 2027’de gemiyi teslim edeceğiz. İkinci gemimizi ise 22 aydan da daha kısa sürede teslim etmeyi hedefliyoruz. Sözümüzü yerine getirmek, Malezya’nın DESAN’a duyduğu güvene karşı en büyük sorumluluğumuzdur.”

Kaptanoğlu, teslimin ardından MPMS-1’in 20-24 Nisan 2027 tarihlerinde Langkawi’de düzenlenecek LIMA’27 Fuarı’nda yer almasını arzu ettiklerini belirterek; geminin insansız hava araçları, süratli müdahale botları ve



helikopter operasyon yeteneğinin, ikinci gemiyle birlikte teslim edilecek mobil izleme radarı ve insansız deniz aracını da kapsayan görkemli bir gösteriyle sergilenmesini hedeflediklerini ifade etti.

### 30 Gün Kesintisiz Seyir Kabiliyeti

MPMS-1, dört hızlı müdahale botu, dikey iniş-kalkış yapabilen iki HAVELSAN BOZBEY insansız hava aracı, ASELSAN 30 mm uzaktan komutalı silah sistemi ve 11 ton kapasiteli helikopter platformuyla çok yönlü görev yapabilecek şekilde donatılıyor.

Gemide ayrıca revir ve sağlık hizmetleri alt-yapısı ile 45 kişilik gözaltı alanı bulunuyor. 70 personel ve 30 yolcu kapasitesine sahip gemi, ikmal yapmadan 30 güne kadar kesintisiz seyir gerçekleştirebilecek.

Malezya’nın deniz yetki alanlarında uzun süreli görev yapabilecek şekilde geliştirilen MPMS-1; deniz güvenliğinin sağlanması, kaçakçılık, yasa dışı balıkçılık ve sınır aşan suçlarla mücadele gibi farklı operasyonel ihtiyaçlara yanıt verecek.

### Malezya ile İş Birliği MPMS-2 ve Tersane Yatırımıyla Devam Ediyor

MPMS-1’de kaydedilen ilerlemenin ardından DESAN ile Malezya arasında aynı sınıf-

taki ikinci gemi MPMS-2 için de anlaşma imzalandı. İkinci geminin kızağa koyma töreni 25 Haziran 2026’da gerçekleştirildi. MPMS-2, ilk gemideki kabiliyetlere ek olarak mobil izleme radarı ile insansız/otonom su üstü aracı (USV) ile donatılacak. Böylece DESAN, proje kapsamında insansız deniz aracı ihracatı da gerçekleştirecek. Her biri 99 metre uzunluğundaki MPMS-1 ve MPMS-2, tamamlandıklarında Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki en büyük platformlar arasında yer alacak.

DESAN, Malezya ile denizcilik alanındaki iş birliğini ilk yurt dışı tersane yatırımıyla da genişletiyor. Malakka Eyaleti’nde inşa edilecek tesiste askeri ve ticari gemi inşasının yanı sıra bakım, onarım ve modernizasyon faaliyetleri yürütülecek. 171 dönümlük alan üzerinde iki safhada hayata geçirilecek tersanenin ilk fazının 2027 yılında tamamlanması planlanıyor.

Denize indirme seremonisine ayrıca sembolik bir anlam katıldı. Geleneksel şişe kırma seremonisinde kullanılan şişeye, MPMS-1’in uzun yıllar görev yapacağı Malakka Boğazı’ndan getirilen deniz suyu konuldu. Böylece geminin gövdesine ilk değen deniz suyunun, hizmet edeceği Malezya sularından gelmesi sağlandı.



# Limanlarda Tehlikeli Yüke Sıkı Denetim

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, “Tehlikeli yük elleçleme izni bulunan 174 kıyı tesisini düzenli olarak denetliyoruz. 2025 yılında 108 saha denetimi gerçekleştirdik, 85 kıyı tesisini de program dışı denetime tabi tuttuk.” dedi.

## SUMMARY

**Transport and Infrastructure Minister Abdulkadir Uraloğlu said, “We regularly inspect 174 coastal facilities authorized to handle dangerous goods. In 2025, we conducted 108 field inspections and subjected 85 coastal facilities to unscheduled inspections.”**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, tehlikeli yük elleçleyen kıyı tesisleri ile gemilere yüklenecek dolu konteynerlerin ağırlıklarının doğrulanmasına yönelik yürütülen çalışmaları değerlendirdi. Bakan Uraloğlu, “Türkiye genelindeki tehlikeli yük elleçleme izni bulunan 174 kıyı tesisini düzenli olarak denetliyoruz.” açıklamasında bulundu.

## “2025 yılında 193 denetim gerçekleştirildi”

Bakan Uraloğlu, tehlikeli yük elleçleyen kıyı tesislerinin mevzuatta belirlenen şartları sürdürüp sürdürmediğinin titizlikle takip edildiğini ifade ederek, “Tesislerimizin yenileme denetimleri kapsamında 2025 yılında Denizcilik Genel Müdürlüğümüz ve Liman Başkanlıklarımız tarafından 108 saha denetimi gerçekleştirdik. Ayrıca 85 kıyı tesisimizi program dışı denetime tabi tuttuk. Böylece yıl içerisinde toplam 193 denetim gerçekleştirdik.” dedi.

Uraloğlu, tehlikeli yük taşımacılığının emniyetli, hızlı ve çevreye olumsuz etkileri en aza indirecek şekilde gerçekleştirilmesinin temel önceliklerinden olduğunu kaydetti.

## “Yükleme kaynaklı kazaların en aza indirilmesi için çalışıyoruz”

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) ile katı dökme yüklerin yükleme emniyetinin



sağlanmasına yönelik bir proje gerçekleştirildiğini belirten Uraloğlu, yükleme emniyetine ilişkin mevzuat çalışmalarının da devam ettiğini bildirdi. Uraloğlu, “Gemilerde yükleme kaynaklı kazaların en aza indirilmesine yönelik kapsamlı çalışmalarımızda son aşamaya geldik.” ifadelerini kullandı.

## Dolu Konteynerlerin Ağırlığı Yükleme Öncesinde Doğrulaniyor

Bakan Uraloğlu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kuralları doğrultusunda, gemilere yüklenecek dolu konteynerlerin brüt ağırlıklarının yükleyen tarafından tespit edilerek doğrulanmasının zorunlu olduğunu anımsattı. Uraloğlu, yanlış ağırlık beyanlarının ve hatalı yüklemenin gemi stabilitesini olumsuz etkileyerek ciddi deniz kazalarına ve çevre zararlarına yol açabileceğini belirterek, “Doğrulanmış Brüt Ağırlık sistemiyle konteynerlerin beyan edilen ağırlıklarını





EYLÜL-EKİM 2026 53

# Mardaş, Türkiye'nin İlk Yerli ve Milli Yeşil Limanı Oldu

**Türk denizcilik sektöründe 35 yılı aşkın süredir faaliyet gösteren, yerli ve milli sermayeli Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği, sürdürülebilir limancılık alanındaki çalışmaları kapsamında Yeşil Liman Sertifikası almaya hak kazandı. Mardaş, bu sertifikayla Türkiye'nin ilk yerli ve milli yeşil limanı oldu.**

## SUMMARY

**Mardaş Marmara Deniz İşletmeciliği, a Turkish-owned company with more than 35 years of experience in the maritime sector, has been awarded the Green Port Certificate for its efforts in sustainable port operations. With this certification, Mardaş has become Türkiye's first Turkish-owned and domestically capitalized green port.**

Türkiye'nin ilk özel limanlarından biri olan Mardaş, 1991 yılında başlayan faaliyetlerini 2002 yılında konteyner limancılığı alanında genişleterek bugün Türkiye'nin önemli konteyner limanları arasında yer alıyor.

Mardaş'ın Yeşil Liman Sertifikası'nı alması dolayısıyla 1 Ekim 2026 tarihinde düzenlenen törende, kamu ve denizcilik sektörünün önemli temsilcileri bir araya geldi. Törende Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Yeşil Liman Sertifikası'nı Mardaş'ın kurucularından Bayram Yusuf Aslan'a takdim etti.

## Sürdürülebilir Limancılık İçin Çevresel Yatırımlar

Mardaş, Yeşil Liman süreci kapsamında enerji verimliliğinin artırılması, atıkların etkin yönetimi, çevresel etkilerin azaltıl-

ması ve doğal kaynakların korunmasına yönelik çeşitli çalışmalar gerçekleştirdi. Bu kapsamda kıyı besleme çalışmaları hayata geçirilirken, elektrikli ekipman ve araçların kullanımına yönelik uygulamalar da başlatıldı. Limanın enerji verimliliğinin artırılması, kaynakların daha etkin kullanılması ve sera gazı emisyonlarının azaltılması amacıyla çeşitli adımlar atıldı.

Törende konuşan Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, yeşil liman uygulamalarının denizcilik sektörünün önemli gündemlerinden biri olduğuna dikkat çekti. Baylan, "Yeşil Liman aslında sadece bir sertifika değil. Bunun arkasında ciddi bir emek var." ifadelerini kullanarak, sertifikasyon sürecinde altyapı, elektrik sistemleri, çevresel uygulamalar ve su yönetimi başta olmak üzere çok sayıda kriterin değerlendirildiğini belirtti.

## Denizcilik Sektörünün Temsilcileri Törende Buluştu

Mardaş'ın Yeşil Liman Sertifikası törenine Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Ambarlı Limanı Mülki İdari Vali Yardımcısı Ünal Kılıçarslan, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Enver Kök ve İME-AK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yanı sıra kamu ve denizcilik sektörünün temsilcileri katıldı.

Yeşil Liman Sertifikası ile sürdürülebilirlik çalışmalarını daha ileri taşımayı hedefleyen Mardaş, çevresel sorumluluklarını liman operasyonlarının ayrılmaz bir parçası olarak sürdürmeyi planlıyor.

Türk denizcilik sektöründeki 35 yılı aşkın geçmişini sürdürülebilirlik vizyonu ile geleceğe taşımayı hedefleyen Mardaş, yerli ve milli sermaye yapısıyla limancılık sektöründeki faaliyetlerini sürdürüyor.



# Global Ports Holding Küresel Liman Ağında Görünmeyen Engelleri de Ortadan Kaldırarak

**Global Yatırım Holding'in bağlı kuruluşu ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecilerinden Global Ports Holding (GPH), görünmeyen engelleri bulunan bireylerin seyahat deneyimini kolaylaştırmayı amaçlayan Hidden Disabilities Sunflower programını küresel ağındaki 35 kruvaziyer limanında hayata geçiriyor. Uygulamayla birlikte erişilebilirlik ve kapsayıcılık konusunda özel eğitim alan GPH çalışanları, görünmeyen engeli veya kronik rahatsızlığı bulunan yolcuların ihtiyaçlarını daha iyi anlayarak liman deneyimleri boyunca ihtiyaç duyabilecekleri desteği sunacak.**

## SUMMARY

Global Ports Holding (GPH), a subsidiary of Global Investment Holdings and one of the world's largest cruise port operators, is implementing the Hidden Disabilities Sunflower program across 35 cruise ports in its global network, with the aim of making the travel experience more accessible for individuals with non-visible disabilities. As part of the initiative, GPH employees who have received specialized training in accessibility and inclusion will be better equipped to understand the needs of passengers with non-visible disabilities or chronic conditions and provide the support they may require throughout their port experience.

Global Yatırım Holding bağlı kuruluşu ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecilerinden Global Ports Holding (GPH), erişilebilirlik, kapsayıcılık ve yolcu deneyimine yönelik çalışmalarını güçlendirmeye devam ediyor. GPH, görünmeyen

engelleri bulunan bireylerin seyahat sırasında ihtiyaç duyabilecekleri ek destek, anlayış veya zamanı çevrelerindeki kişilere kolaylıkla ifade edebilmelerini sağlayan Hidden Disabilities Sunflower programını küresel ağındaki 35 kruvaziyer limanında uygulamaya alıyor. Program kapsamında her yıl 22 milyondan fazla kruvaziyer yolcusunu limanlarında ağırlayan GPH'nin küresel liman ağındaki ekipleri, Sunflower sembolünü tanımaları ve çok çeşitli görünmeyen engel ve rahatsızlıklara sahip misafirlere nasıl daha iyi destek

olabileceklerini anlamaları amacıyla özel eğitim aldı.

## 95'ten Fazla Ülkede Tanınıyor

Dünya genelinde tanınan Hidden Disabilities Sunflower, görünmeyen engeli, rahatsızlığı veya kronik hastalığı bulunan kişilerin ek zamana, anlayışa ya da desteğe ihtiyaç duyabileceklerini gönüllü ve dikkat çekmeyen bir şekilde ifade etmelerine yardımcı oluyor. Sunflower sembolü bugün 95'ten fazla ülkede tanınıyor; seyahat, turizm, ulaşım, perakende ve kamu sektörlerinde faaliyet gösteren kuruluşlar tarafından kullanılıyor.



# İyidere Lojistik Limanı'nda Kritik Aşama Tamamlandı

**Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Rize il programı kapsamında İyidere Lojistik Merkezi Ana Mendereğinin Son Ano Kronman Beton Döküm Töreni'nde konuştu. Bakan Uraloğlu, "Toplam 2 bin 950 metrelik kronman betonun son 11 metrelik kısmını da dökerek, limana yanaşacak gemileri dalga tesirinden koruyacak ana mendireği tamamen bitirmiş olacağız" dedi.**

## SUMMARY

**Transport and Infrastructure Minister Abdulkadir Uraloğlu spoke at the Final Crest Concrete Pouring Ceremony for the Main Breakwater of the İyidere Logistics Center as part of his program in Rize. Minister Uraloğlu said, "By pouring the final 11-meter section of the total 2,950 linear meters of crest concrete, we will have fully completed the main breakwater, which will protect vessels berthing at the port from wave action."**

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Rize il programı kapsamında İyidere Lojistik Merkezi Ana Mendereğinin Son Ano Kronman Beton Döküm Töreni'nde konuştu. Sabah saatlerinde Çamlıhemşin Tüneli'ni hizmete açtıklarını söyleyen Bakan Uraloğlu, "Şimdi de hem Rize'mizin hem de ülkemizin Karadeniz'deki lojistik gücünü taçlandırarak bir eserin, İyidere Lojistik Limanı'nın ana mendireğinin son ano kronman betonunu dökacağız. Böylece, bu büyük projenin en kritik aşamalarından birini tamamlamanın gururunu yaşayacağız." ifadelerini kullandı.

Koridorları Planlayan Merkez Ülke: Türkiye Uraloğlu, ulaştırma ve lojistiğin bir ülkenin sadece yollarını, limanlarını, havayollarını ya da demiryollarını değil; üretimini, ihracatını,

istihdamını ve geleceğe dair umudunu da inşa eden sektörler olduğunu vurguladı. Uraloğlu, açıklamasında şu ifadelerle yer verdi:

"Günümüz dünyasında Rusya-Ukrayna Savaşı'ndan Kızıldeniz'deki aksaklıklara kadar yaşanan jeopolitik gerilimler, Hürmüz ve Kızıldeniz'deki riskler bir kez daha göstermiştir ki güvenli, alternatif ve sürdürülebilir koridorlara sahip olmak bir tercih değil, zorunluluktur. İşte bu noktada Türkiye, coğrafi konumunun verdiği stratejik üstünlüğü, modern altyapısı ve kararlı yatırımlarıyla 'koridor ülkesi' olmaktan 'koridorları planlayan merkez ülke' olmaya yükseltmektedir. İyidere Lojistik Limanı da bu büyük vizyonun Karadeniz'deki en önemli ayaklarından biridir."

Doğu Karadeniz Bölgesi'nin, Avrupa ve Orta Asya'ya açılan Kafkasya Koridoru üzerindeki konumu ile stratejik öneme sahip olduğunu vurgulayan Uraloğlu, "Söz konusu limanımız da Rize şehir merkezine 20, Trabzon şehir merkezine 50 kilometre olan mesafesiyle, Doğu Karadeniz'in tamamına kolay erişi-

min mümkün olduğu, adeta bölgenin tam kalbinde yer alan stratejik bir konumdadır." dedi.

Büyük Tonajlı Gemilerin Yeni Adresi Olacak Uraloğlu, bugün burada sadece büyük bir liman yatırımından değil, Rize ve Trabzon başta olmak üzere, tüm Karadeniz'in ve Türkiye'nin geleceğine yön verecek stratejik bir eserden söz ettiklerini belirterek "Bu limanı, Doğu Karadeniz'i ulusal ve uluslararası ticaret ağlarına daha güçlü şekilde bağlayacak, bölgemizin üretim ve lojistik kabiliyetini ileriye taşıyacak bir merkez olarak hayata geçiriyoruz. Yılda 3 milyon ton genel kargo, 8 milyon ton dökme yük, 100 bin TEU konteyner ve 100 bin araçlık Ro-Ro kapasitesi ile Karadeniz havzasındaki büyük tonajlı gemilerin güvenle demirleyebileceği yeni bir adres oluşturuyoruz." şeklinde konuştu.

**"Altyapı çalışmalarının tamamını bu yıl bitmeden tamamlamış olmayı hedefliyoruz"**

İyidere Lojistik Liman Projesi kapsamındaki çalışmaları da anlatan Uraloğlu, sözlerine şu şekilde devam etti: "2 bin 950 metre uzunluğunda ana mendirek, 395 metre tali mendirek, farklı nitelikteki gemilere hizmet verecek 2 bin 220 metre rıhtım ve yaklaşık 657 bin metrekairelik geri saha oluşturuyoruz. Kuru yükten konteynere, genel yükten Ro-Ro taşımacılığına kadar her türlü yüke ve gemiye hizmet verebilecek güçlü bir liman altyapısı inşa ediyoruz. Karadeniz'in zorlu deniz şartlarına karşı bu eseri güvenle yükseltmek için bugüne kadar yaklaşık 25 milyon ton anroşman imalatını yani dalga enerjisini sönmüleyen büyük taş blokların yerleştirilmesini gerçekleştirdik."

Ana mendirekte kullanılan 14 bin 754 X-Blo-ck'un imalat ve yerleştirme çalışmalarını



■ Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu



da tamamladıklarını ifade eden Uraloğlu, “Ana mendireğimizin 2 bin 950 metreye ulaşmış olması, geri saha imalatlarımızı da tamamlamış olmamızı sağladı. Bugün itibarıyla projemizde yüzde 82 fiziki gerçekleştirme seviyesine ulaşmış bulunuyoruz. Az sonra, toplam 2 bin 950 metretül kronman betonun son 11 metrelik kısmını ve rıhtım kronman başlangıcını da yaparak, limana yanaşacak gemileri dalga tesirinden koruyacak ana mendireği tamamen bitirmiş olacağız. Altyapı çalışmalarının tamamını da bu yıl bitmeden tamamlamış olmayı hedefliyoruz.” dedi.

### “İyidere Lojistik Limanı Rize’nin geleceğine vurulan bir mühürdür”

Altyapının bitimine müteakip de üstyapı yapım çalışmalarına başlamayı planladıklarını anlatan Uraloğlu, “İyidere Lojistik Limanı Rize’nin geleceğine vurulan bir mühürdür. Sadece Rize’nin değil, tüm Doğu Karadeniz’in... Başta Rize olmak üzere tüm bölgenin kalkınma hızına hız katacak bir lokomotif olacaktır. Şimdiden hayırlı uğurlu olsun.” diye konuştu.

Bu limana sadece bugünün ihtiyaçlarını karşılayan bir yatırım olarak bakmadıklarını söyleyen Uraloğlu, sözlerine şu şekilde devam etti: “Onu Türkiye Yüzyılı’nın ulaştırma

ve lojistik vizyonunun Karadeniz’deki önemli merkezlerinden biri olarak görüyoruz. Bu vizyonun diğer güçlü ayaklarını da kararlılıkla ilerletiyoruz. Konuşmamın başında da değindiğim üzere Rusya-Ukrayna Savaşı, Hürmüz Boğazı ve Körfez bölgesindeki çatışmalar ya da Kızıldeniz ve Süveyş Kanalındaki aksaklıklar gibi gelişmeler küresel tedarik zincirlerinin derinden etkilediğini gösterdi ve alternatif koridor arayışlarını hızlandırdı. Bu noktada, Türkiye’nin coğrafi konumunun verdiği stratejik üstünlükle merkezinde yer aldığı Orta Koridor, en güvenli, en hızlı ve en sürdürülebilir alternatif olarak öne çıkıyor.”

Uraloğlu, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Hattı, Marmaray, Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı, Yavuz Sultan Selim Köprüsü demiryolu geçişi ve Türkiye’de devam eden diğer demiryolu yatırımlarıyla, Orta Koridor’u Asya’dan Avrupa’ya uzanan en güvenilir ve modern altyapısıyla rekabetçi bir uluslararası ticaret omurgasına dönüştürdüklerini söyledi.

Uraloğlu, “Yapım çalışmaları süren Kars-Iğdır-Aralık-Dilucu Demiryolu Projesiyle de Türkiye Ermenistan-Azerbaycan arasındaki demiryolu bağlantısını güçlendirerek Orta Koridor’un kapasitesini arttırmış olacağız. Kalkınma Yolu Projesiyle de ise bu resme çok önemli bir güney halkası ekliyoruz. Basra Körfezi’ni Irak’taki Büyük Faw Limanı’ndan

başlayarak Türkiye üzerinden Avrupa’ya bağlayacak yeni bir lojistik omurga oluşturuyoruz.” dedi.

### “Suudi Arabistan ile Yeni ve Modern Hicaz Demiryolu’nu Canlandıracak İşbirliği Mutabakat Zaptını İmzaladık”

Uraloğlu, Türkiye ve dünyaya mutlaka alternatif güzergahlar gerektiğini belirterek “Bırakın kriz zamanlarını, normal zamanda bile alternatif güzergahlarınızın olması lazım. Bu hususta da yine kısa bir süre önce Suudi Arabistan ile yeni ve modern Hicaz Demiryolu’nu canlandıracak işbirliği mutabakat zaptını imzaladık. Bu proje, Türkiye’yi Körfez’den Avrupa’ya bağlayan yepyeni bir koridoru oluşturacak.” açıklamasında bulundu.

Hedeflerinin üreten, ihraç eden, ticaret yollarının merkezinde yer alan ve ulaştırmanın her modunda güçlü bir Türkiye olduğunu belirten Uraloğlu, “Rize İyidere Lojistik Limanı da bu hedef doğrultusunda Karadeniz kıyılarımızda yükselen stratejik eserlerimizden biridir. Çalışmalarımızı bitirdiğimizde, ülkemizin bir prestij projesini daha başarıyla hayata geçireceğiz. Ülkemiz adına çok büyük ve önemli bir projeyi daha hayalden gerçeğe dönüştüreceğiz.” şeklinde konuştu.

# İDO Yalova Hızlı Feribot İskelesi, Yeşil Liman Sertifikası Aldı



Deniz ulaşımında güvenli ve konforlu seyahat deneyimini sürdürülebilirlik yaklaşımıyla birleştiren İDO, çevre odaklı çalışmalarına bir yenisini daha ekledi. İDO Yalova Hızlı Feribot İskelesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen değerlendirme ve denetim sürecini başarıyla tamamlayarak Yeşil Liman Sertifikası almaya hak kazandı.

## SUMMARY

İDO, which combines a safe and comfortable travel experience in maritime transportation with a sustainability-focused approach, has added a new initiative to its environmental efforts. İDO Yalova Fast Ferry Terminal has successfully completed the assessment and inspection process conducted by the Directorate General of Maritime Affairs under the Ministry of Transport and Infrastructure, earning the right to receive the Green Port Certificate.

Ocak 2026'da başlayan sertifikasyon süreci kapsamında enerji verimliliği, çevre yönetimi, deniz kirliliğinin önlenmesi ve

kaynakların etkin kullanımı alanlarında çalışmalar gerçekleştirildi. Yalova Terminali ve İDO Genel Müdürlüğü'nde 16-17 Temmuz tarihlerinde gerçekleştirilen denetimlerin ardından, 3 Ağustos'ta sertifika hakkı İDO'ya resmi olarak bildirildi.

Yeşil Liman Sertifikası, 28 Ağustos 2026 Cuma günü İDO Yenikapı İskelesi'nde düzenlenen törenle teslim alındı. Törene Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşcı, İDO Genel Müdürü Dr. Murat Orhan, Yalova Liman Başkanı Deniz Kaya, İstanbul Liman Başkanı Erol Emekçi ve Ambarlı Liman Başkanı Muhammed Ali Kart katıldı.

## “Yeşil dönüşüm, denizciliğin geleceği açısından büyük önem taşıyor”

Törende konuşan Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Yeşil Liman Sertifikası'nın çevreye duyarlı ve kaynakları verimli kullanan bir denizcilik anlayışının önemli göstergelerinden biri olduğunu belirterek, “İDO Yalova Hızlı Feribot İskelesi'nin bu süreci başarıyla tamamlamasını memnuniyetle karşılıyoruz. Denizcilik sektöründe yeşil dönüşümün ve

sürdürülebilir uygulamaların yaygınlaşmasını önemsiyoruz.” dedi.

## “Bu sertifika sürdürülebilirlik yaklaşımımızın somut göstergesi”

İDO Genel Müdürü Dr. Murat Orhan ise Yeşil Liman Sertifikası'nın İDO'nun sürdürülebilirlik alanındaki çalışmalarının önemli bir sonucu olduğunu belirterek, “Sürdürülebilirliği ulaşım anlayışımızın temel unsurlarından biri olarak görüyoruz. Bu sertifika bizim için bir son değil, çevresel etkilerimizi azaltmaya yönelik çalışmalarımızı daha da ileri taşıyacağımız yeni bir dönemin başlangıcı.” ifadelerini kullandı.

## Sürdürülebilirlik İçin Somut Adımlar

Yeşil Liman süreci kapsamında İDO'da ISO 50001 Enerji Yönetim Sistemi ve ISO 14064-1 kapsamında sera gazı emisyonlarının hesaplanması ve doğrulanması çalışmaları gerçekleştirildi. Yalova İskelesi'nde ise yağmur suyunun kullanma suyuna dönüştürülmesi, deniz yüzeyindeki atıkların temizlenmesine yönelik sistemlerin kurulması, gemilerin yanaşma sırasında sahilten elektrikle beslenmesi, elektrikli araç şarj alanlarının oluşturulması ve çalışanlara yönelik enerji verimliliği farkındalık çalışmaları hayata geçirildi.

İDO, gemilerin yanaşma sırasında sahilten elektrikle beslenmesi uygulamasını Türkiye'de 2016 yılında hayata geçiren ilk kuruluş oldu. İDO, Yeşil Liman Sertifikası ile enerji verimliliği, çevre yönetimi ve sürdürülebilir operasyon alanındaki çalışmalarını güçlendirirken, deniz ulaşımında daha çevreci bir geleceğe katkı sağlamayı hedefliyor. İDO, deniz ulaşımının geleceğini yalnızca denizlerde değil, kıyılarda da yeşertiyor.

# Geminizin Tam Kontrolu Sizde!

400'ü Aşkın Geminin Güvendiği Caretta ERP,  
Köprüüstünden Ofise Kesintisiz ve Entegre Sistem Deneyimi.

BELGE YÖNETİMİ

SATIN ALMA

HSEQ

MÜRETTEBAT

OPERASYONLAR

PMS



**400+** Gemi | 3 Kıta | 20+ Yıllık Deneyim



**CARETTA ERP**  
SHIP MANAGEMENT SYSTEM

# Railport, Türkiye ile Kuzey Ren-Vestfalya Arasındaki Lojistik Bağlantılara Güç Katmaya Devam Ediyor

Almanya'nın en güçlü ekonomik merkezlerinden Kuzey Ren-Vestfalya (NRW) ile Türkiye arasındaki ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesini amaçlayan Türkiye-Kuzey Ren-Vestfalya İş Forumu, Türkiye ve Almanya'dan kamu ve iş dünyasının üst düzey temsilcilerini İstanbul'da bir araya getirdi. Türkiye'nin ilk intermodal terminali Railport'un da destek verdiği forumda, Türkiye ile NRW arasındaki mevcut ticaret ve yatırım ilişkilerinin gelişiminde, intermodal bağlantıların ve güçlü ulaşım koridorlarının rolü ele alındı.

## SUMMARY

The Türkiye-North Rhine-Westphalia Business Forum, aimed at strengthening trade and economic relations between North Rhine-Westphalia (NRW), one of Germany's leading economic hubs, and Türkiye, brought senior representatives from the public and business sectors of both countries together in Istanbul. Supported by Railport, Türkiye's first intermodal terminal, the forum addressed the role of intermodal connections and strong transport corridors in further developing existing trade and investment relations between Türkiye and NRW.

Türkiye ile Kuzey Ren-Vestfalya arasındaki ekonomik ilişkileri geliştirmek ve yeni iş birliği alanlarını değerlendirmek amacıyla Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) ve NRW. Global Business iş birliğinde düzenlenen Türkiye-Kuzey Ren-Vestfalya İş Forumu; Türkiye ve Almanya'dan kamu ve iş dünyasının üst düzey temsilcilerini bir araya

getirdi. T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar, Kuzey Ren-Vestfalya Eyaleti Başbakanı Hendrik Wüst, Almanya Federal Dışişleri Bakanlığı Devlet Bakanı Serap Güler, DEİK Başkanı Nail Olpak ve NRW. Global Business CEO'su Felix Neugart'ın açılış konuşmalarıyla başlayan forumda, iki bölge arasındaki ekonomik ilişkilerin geleceği, ulaştırma bağlantıları, karşılıklı yatırımlar ve uzun vadeli iş birliği fırsatları değerlendirildi. Forum kapsamında ayrıca Türkiye ile Almanya arasındaki lojistik iş birliğini geliştirmeye yönelik mutabakat zaptı imzalandı. İmza töreninde Arkas Holding Liman ve Terminal İşletmeleri Grubu Başkanı Özgür Kalelioğlu ile duisport CEO'su Markus Bangen de yer aldı.

## Kalelioğlu: "Türkiye'nin Doğu ile Batı arasındaki lojistik konumunu güçlendirmeyi hedefliyoruz"

Türkiye-Kuzey Ren-Vestfalya İş Forumu'nda Türkiye ile Almanya arasındaki ticari ve lojistik bağlantıları değerlendiren Arkas Holding Liman ve Terminal İşletmeleri Grubu Başkanı Özgür Kalelioğlu, "Kuzey Ren-Vestfalya, Avrupa'nın en önemli sanayi ve lojistik merkezlerinden biri. Duisburg ise güçlü demir yolu bağlantılarıyla Avrupa'ya uzanan yük akışında önemli bir merkez konumunda. Duisport ile kurduğumuz ortaklık ve Railport yatırımı da Türkiye ile Kuzey Ren-Vestfalya arasındaki bu lojistik bağlantıyı ön gören önemli adımlardan biri. Türkiye'de konteyner taşımacılığında ki büyümeyle birlikte artık yalnızca deniz limanlarına değil yükü ülkenin iç kesimlerine taşıyacak intermodal terminallere de ihtiyaç duyuyoruz. Railport da bu ihtiyaca cevap vermek üzere detaylı bir hazırlık ve

yatırım sürecinin ardından hayata geçti. Bugün Railport'un faaliyette olması, Türkiye'de intermodal altyapının geliştirilmesi açısından çok önemli. Uzak Doğu ile Avrupa arasındaki demir yolu bağlantılarının giderek güçlendiği bir dönemde Türkiye'nin



Doğu ile Batı arasında önemli bir lojistik merkez olmasını hedefliyoruz. Bunun için liman altyapımızı güçlendirmemiz ve Railport gibi intermodal terminallerin sayısını artırmamız gerekiyor” dedi.

#### **Kartepe’den Duisburg’a Haftalık Demir Yolu Bağlantısı**

Almanya’nın en büyük bölgesel ekonomisi ve Avrupa’nın önde gelen sanayi ve lojistik merkezlerinden biri olan Kuzey Ren-Vestfalya, güçlü ulaşım altyapısı ve Duisburg’un Avrupa lojistik ağındaki konumuyla Türkiye’den Avrupa’ya uzanan ticaret akışında önemli bir merkez niteliği taşıyor. Arkas

Holding ve duisport ortaklığıyla Kocaeli Kartepe’de hayata geçirilen Türkiye’nin ilk intermodal terminali Railport ise Türkiye’nin üretim merkezlerini Avrupa demir yolu ağıyla buluşturan stratejik bir bağlantı noktası oluşturuyor. Batıda Avrupa demir yolu ağına, doğuda ise Orta Koridor’a entegre olan Railport; Kafkasya, Orta Asya ve Çin’e uzanan bağlantılarıyla Türkiye’nin Avrupa ile Asya arasındaki köprü görevini güçlendiriyor. Bu konumuyla Railport, Türkiye-Almanya hattının ötesinde daha geniş bir Avrasya lojistik ağının parçası olarak konumlanıyor. 265 bin metrekarelik alanda faaliyet gösteren Railport, yıllık 360 bin TEU

konteyner, 1,5 milyon ton genel kargo, 130 bin bitmiş araç ve 125 bin treyler elleçleme kapasitesiyle Türkiye’nin intermodal lojistik altyapısına katkı sağlıyor. 20 bin metrekarelik kapalı depolama alanı bulunan terminal; konteyner, treyler, swap body, bitmiş araç ve genel kargo olmak üzere farklı yük gruplarına yönelik hizmet sunuyor. Kartepe-Duisburg arasında kurulan demir yolu bağlantısı, Türkiye ile Avrupa arasındaki intermodal taşımacılığın geliştirilmesine katkı sağlarken Railport, Türkiye’nin Doğu ile Batı arasındaki yük akışında daha güçlü bir lojistik merkez haline gelmesi hedefinde önemli bir rol üstleniyor.



# OYAK Liman'dan İskenderun'a Dev Lojistik Yatırımı

**Türkiye'nin genel kargo, dökme katı yük operasyonlarında lider konumunda olan OYAK Liman, İskenderun'daki yeni liman ve Demiryolu Lojistik Merkezi yatırımlarıyla küresel bir aktör olmaya hazırlanıyor. Mevcut uzmanlığını stratejik yatırımlarıyla yeni alanlara taşıyan ve liderliğini küresel ölçekte güçlendiren OYAK Liman, kuruluşundan bu yana toplamda 12 bin 200 gemilik acente operasyon hacmine ulaştı.**

## SUMMARY

**OYAK Port, a leader in Turkey's general cargo and dry bulk cargo operations, is preparing to become a global player with its new port and Railway Logistics Centre investments in İskenderun. Expanding its existing expertise into new areas through strategic investments and strengthening its leadership on a global scale, OYAK Port has reached a total agency operations volume of 12,200 vessels since its establishment.**

Genel kargo ve dökme katı yük taşımacılığında Türkiye genelinde yüzde 10'un üzerinde pazar payına sahip olan OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri, yeni dönemde uluslararası standartlarda sürdürülebilir rekabet gücüne odaklanıyor.

Sunduğu hizmet kapasitesi ile Türkiye'nin liderleri arasında yer alan OYAK Liman, global hedefleri doğrultusunda oluşturduğu stratejik yatırım planı ve yeni iş modelleriyle küresel lojistik ağlarındaki konumunu sağlamlaştırmaya odaklandı. Mevcut uzmanlığını stratejik yeni liman ve lojistik merkezi yatırımlarıyla yeni hizmet alanlarına taşıyan OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri, liderlik vizyonunu uluslararası ölçekte de güçlendiriyor.

## Hedef Küresel Liman Yatırımları ve Stratejik Ortaklıklar

Bu vizyon çerçevesinde çalışmalarını sürdüren şirket, liman işletmeciliğinde dünyada sayılı örnekler arasında gösterilen ve Türkiye'de ilk olacak yenilikçi uygulamaları yakın

dönemde operasyonlarına entegre etmeye hazırlanıyor. 2026 yılı projeksiyonunu çevresel sürdürülebilirlik, teknolojik inovasyon ve yüksek verimlilik temelleri üzerine inşa eden OYAK Liman, emin adımlarla ilerliyor.

Temmuz 2025'teki yönetim değişimiyle birlikte başlayan yeni dönemi "kritik bir stratejik dönüm noktası" olarak tanımlayan OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri Genel Müdürü Emre Atay, OYAK'ın 2030 vizyonu doğrultusunda rotalarını ulusal ve uluslararası ölçekteki liman yatırımları ile küresel stratejik ortaklıklara çevirdiklerini açıkladı.

## Uygulamalarda Türkiye'de Bir İlk Gerçekleştirilecek

Genişleme stratejisi doğrultusunda, OYAK Liman'ın sektördeki konumunu küresel bir aktör olarak güçlendirmeyi hedeflediklerini belirten Atay, "Mevcut uzmanlığımızı yeni hizmet alanlarına taşıyarak liderlik vizyonumuzu küresel ölçekte tahkim ediyoruz" sözleriyle markanın yeni rotasını çizdi.

Bu vizyon çerçevesinde çalışmalarını sürdürdüklerini ifade eden Atay, "Liman işletmeciliğinde dünyada sayılı örnekler arasında gösterilen ve Türkiye'de ilk olacak bazı yenilikçi uygulamaları da yakın dönemde operasyonlarımıza entegre etmeyi hedefliyoruz." dedi.

## Yatırımlar Lojistik Ekosistemini Dönüştürecek

OYAK şirketlerinin yanı sıra tüm paydaşlarına yüksek standartlarda hizmet sunan OYAK Liman, Türk sanayisi için stratejik öneme sahip operasyonunu da başarıyla yürütüyor. Türkiye sanayisinin lokomotifi olan demir-çelik ve enerji tesislerinin tedarik zincirinde kritik bir köprü görevi üstlendiklerini kaydeden Atay, "Bu stratejik sorumluluğumuzun bilinciyle, operasyonel süreklilikten ödün vermeden,



■ OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri Genel Müdürü Emre Atay

tüm paydaşlarımıza da aynı yüksek hizmet standartlarında çözümler sunarak ekosistemimize değer katmaya devam ediyoruz” şeklinde konuştu.

Atay, bölgesel kalkınmanın merkezinde yer almayı hedeflediklerinin altını çizerek şunları söyledi: “Gelecek projeksiyonumuz doğrultusunda İskenderun Bölgesi’nin lojistik ekosistemini dönüştürecek yeni liman ve Demiryolu Lojistik Merkezi yatırımlarımızla hem Türkiye hem de bölge coğrafyasında oyun kurucu bir rol üstlenerek küresel lojistik ağlarındaki konumumuzu perçinliyoruz.”

### **Sürdürülebilirlik, Teknolojik İnovasyon ve Yüksek Verimlilik**

2026 hedefleri doğrultusunda küresel rekabete odaklanan OYAK Denizcilik ve Liman İşletmelerinin gelecek vizyonunu anlatmayı sürdüren Atay, “Modernizasyon çalışmalarına hız kazandırdığımız vinç parkurumuz ve yapısal olarak güçlendirdiğimiz rıhtımlarımızla; 2026 yılı projeksiyonlarımızı çevresel sürdürülebilirlik, teknolojik inovasyon ve yüksek verimlilik temelleri üzerine inşa ediyoruz.” dedi.

Genel kargo ve dökme katı yük odağındaki tüm süreçleri, koşulsuz müşteri memnuniyeti hedefiyle optimize ettiklerini kaydeden Atay, “Temel stratejimiz; hizmet kalitemizi uluslararası standartların üzerine taşıyarak portföyümüzü genişletmek ve mevcut yük segmentlerindeki elleçleme hacmimizi sürdürülebilir bir ivmeyle artırmaktır.” bilgisini verdi.

### **Yüksek Kapasitesiyle Operasyonları Başarıyla Yönetiyor**

OYAK Denizcilik ve Liman İşletmelerinin geniş hizmet yelpazesine ve operasyonel gücüne dikkat çeken Emre Atay, OYAK Liman olarak liman, iskele, antrepo ve yükleme - boşaltma tesisleri işleterek entegre bir liman hizmetleri ağı sunduklarını hatırlattı.

Yıllık 44 milyon metrik ton operasyon kapasitesiyle Erdemir ve İsdemir Liman Tesisleri’nde operasyonlarını başarıyla yönettiklerini kaydeden Emre Atay, “2025



yılında mevcut liman tesislerimizde toplam 21,72 milyon ton yük elleçleyerek, ‘Genel Kargo ve Dökme Katı Yük’ segmentinde Türkiye genelinde yüzde 10 pazar payına ulaşmış ve bu ürün gruplarında liderliğimizi sürdürmüş bulunuyoruz. Grup içi hizmetlerimizin yanı sıra grup dışı müşteri portföyümüzü de hızla büyütüyoruz. Limanlarımızda elleçlenen tonajlara baktığımızda, 2026 yılının ilk iki çeyreği itibarıyla grup dışı üçüncü şahıs firmalara sunduğumuz hizmet oranı, geçtiğimiz yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 41 artmış durumda.” ifadelerini kullandı.

### **Gemi Acentelik Operasyonlarında Hedefe Ulaşıldı**

Liman hizmetlerinin yanı sıra 2017 yılından beri entegre bir yapı içerisinde gemi acenteliği faaliyetlerini de sürdüren OYAK Denizcilik ve Liman İşletmeleri 2026 yılı itibarıyla önemli bir kapasiteye ulaştı.

2025 yılı itibarıyla Türkiye genelinde dökme katı ve genel kargo gemilerinde yaklaşık 1370 gemiye hizmet verdiklerini belirten Atay, “Kuruluşumuzdan bu yana toplamda 12 bin 200 gemilik operasyon

hacmine ulaşmanın gururunu yaşamaktayız. 30’a yakın firmayı kapsayan geniş acente ağıımız ile hizmet verdiğimiz şirketlere güçlü bir çözüm ortağı olarak konumlanmaktayız” dedi.

### **Yurt İçi ve Dışında Acentelik Yapılanması Genişliyor**

Dökme katı ve genel kargonun yanı sıra, müşterilerine ait LPG ve yakıt tankerlerine de acentelik hizmeti verdiklerini kaydeden Emre Atay şöyle konuştu: “Önümüzdeki dönemde hedefimiz; hizmet kalitemizden ödün vermeden mevcut hacmimizi istikrarlı şekilde artırmak, yurt içinde ve yurt dışında acentelik yapılanmamızı genişletmektir. Grup içi olarak sunduğumuz genel kargo, kuru yük, LPG ve akaryakıt tanker gemisi acenteliği hizmetlerimizin yanı sıra Türk Boğazları ve limanlarında grup dışı 3. şahıs acentelik faaliyetlerimizi de aralıksız sürdürüyoruz. Bu kapsamda, son dönemde dünya devi firmalarla imzaladığımız anlaşmalar doğrultusunda ve yılın son çeyreğini de hesaba kattığımızda, 2026 yılı sonunda 3. şahıs grup dışı gemi sayımızda 2025 yılına kıyasla yüzde 50’nin üzerinde bir artış öngörülmektedir.”

# COLI Group, GE Vernova ve Baltica 2 Projesi İçin 14 Transformatörün Taşınmasını Tamamladı

**COLI Group, GE Vernova ve Polonya'daki Baltica 2 açık deniz rüzgâr enerjisi projesi kapsamında 14 büyük güç transformatörünün Türkiye'den Polonya'ya taşınmasını başarıyla tamamladı. Altı ay süren proje kapsamında lojistik, hukuki ve teknik birçok zorluğun üstesinden gelirken, güzergâh üzerindeki köprülerin ağır yük taşımacılığına uygun hale getirilmesi için özel çözümler uygulandı.**

## SUMMARY

**COLI Group has successfully completed the transportation of 14 large power transformers from Türkiye to Poland as part of the Baltica 2 offshore wind farm project, developed in collaboration with GE Vernova. Over the six-month project, the team overcame a range of logistical, legal and technical challenges, implementing tailored solutions to adapt bridges along the route for heavy-load transportation.**

COLI Group, GE Vernova için Türkiye'deki fabrikadan Polonya'daki Baltica 2 açık deniz rüzgâr enerjisi projesine hizmet veren şantiyeye 14 büyük güç transformatörünün taşınmasını kapsayan altı aylık operasyonu tamamladı. Kargo, üç ayrı seferde ve her sefer için ayrı kiralanan üç gemiyle taşındı. Proje aynı zamanda COLI ile GE Vernova'nın Polonya'daki ekibi arasındaki ikinci iş birliği oldu.

Transformatörler, GE Vernova'nın Türkiye'deki fabrikasından alınarak Derince'deki Safi-

port Limanı'na getirildi ve burada gemilere yüklendi. Ağırlıkları 110 ila 170 ton arasında değişen 10 transformatör, Gdynia Limanı'nda tahliye edilerek karayoluyla proje sahasına taşındı.

Her biri 361 ton ağırlığındaki dört transformatör ise mavnayla Władysławowo'ya taşındı. Burada karmaşık bir Ro-Ro operasyonu gerçekleştirildi. Proje sahasının transformatörleri kabul etmeye hazırlanması sürecinde Władysławowo'da geçici bir depolama alanı da oluşturuldu.

## Zorlu Güzergâh ve Teknik Çözümler

Ağır transformatörlerin karayoluyla taşınması, bir dizi hukuki, teknik ve lojistik zorluğu beraberinde getirdi. Güzergâh üzerindeki mevcut köprülerden bazıları yükün ağırlığını taşıyamazken, mevcut altyapının üzerine geçici bir üst geçiş yapısının kurulması gerekti. Operasyon, Polonya'daki çok sayıda yerel makamlarla yakın koordinasyon içinde yürütüldü. Taşımalar aynı zamanda sıcaklıkların -15°C'ye kadar düştüğü zorlu kış koşullarında gerçekleştirildi.

COLI İstanbul İş Geliştirme Müdürü Can Yılbaş, projeye ilişkin değerlendirmesinde şunları söyledi: "Ekibimiz ve iş ortaklarımızla birlikte bu özel ve karmaşık projeyi başarıyla tamamlamaktan büyük gurur duyuyoruz. GE Vernova ekibine güvenleri için teşekkür etmek istiyorum. Her iki tarafın gösterdiği esneklik ve yakın iş birliği sayesinde yol boyunca karşılaştığımız tüm engellerin üstesinden gelebildik ve bizim ifade ettiğimiz şekliyle 'sıradanın ötesinde bir çözüm' sunduk."



COLI Group Genel Müdürü Felix Peinemann ise projeye ilişkin değerlendirmesinde, 14 büyük ve ağır ünitenin zorlu koşullar altında aynı sahaya taşınmasının kapsamlı bir operasyon gerektirdiğini belirtti.

Peinemann, projenin başarılı şekilde tamamlanmasında COLI Group'un farklı lokasyonlarındaki ekiplerin ortak çalışmasının önemli rol oynadığını ifade ederek, bu iş birliğinin müşterilere sunulan hizmette grubun farklı lokasyonları arasındaki koordinasyonun değerini ortaya koyduğunu vurguladı. Baltica 2 İçin Önemli Bir Lojistik Operasyon

COLI Group açısından önemli bir kilometre taşı olan proje, şirketin GE Vernova'nın Polonya ekibiyle doğrudan gerçekleştirdiği



ikinci çalışma oldu. Operasyonun gerçekleştirildiği Baltica 2, PGE Group ve Ørsted tarafından Polonya'nın Baltık Denizi'nde geliştirilen 1,5 GW kapasiteli bir açık deniz rüzgâr enerjisi projesi.

Projenin 2027 yılında devreye alınması planlanıyor. Baltica 2 kapsamında toplam 107 rüzgâr türbininin kurulması ve projenin 2,4 milyondan fazla haneye elektrik sağlayabilecek kapasiteye ulaşması öngörülüyor. Baltica 2, tamamlandığında Polonya'nın bugüne kadarki en büyük yenilenebilir enerji yatırımı olacak. COLI Group tarafından gerçekleştirilen taşıma operasyonu ise proje kapsamında kullanılacak büyük ve kritik ekipmanların sahaya ulaştırılmasında önemli bir lojistik aşama oluşturdu.

# Maiora, ELIE SAAB ve Tommaso Spadolini İmzalı İlk Çelik ve Alüminyum Süperyat Projesi Supernova 50'yi Tanıttı

**Maiora, 42 Exuma'nın başarısının ardından ELIE SAAB ile iş birliğini Supernova 50 ile yeniden ve daha kapsamlı bir şekilde sürdürüyor. 50 metre uzunluğundaki yat, aynı zamanda Maiora'nın ilk kez çelik gövde ve alüminyum üstyapı kombinasyonuna sahip süperyat segmentine girişini temsil ediyor.**

## SUMMARY

**Following the success of the 42 Exuma, Maiora is renewing and expanding its collaboration with ELIE SAAB with the Supernova 50. The 50-metre yacht also marks Maiora's first entry into the superyacht segment featuring a steel hull and aluminum superstructure.**

Supernova 50'nin dış hatları ve genel yerleşim planı, Tommaso Spadolini ve ELIE SAAB tarafından ortaklaşa tasarlandı. İki tasarımcının ortak vizyonu; yatın oranlarını, hacimlerini, silüetini ve iç mekân yerleşimini şekillendiriyor.

Bu gelişme, Maiora'nın tasarım ve inşaa kabiliyetlerini yeni bir seviyeye taşıırken, tersane-nin tasarım kültürünü 500 GT'nin altındaki büyük deplasmanlı yatlar dünyasına taşıdığı yeni bir gelişim döneminin de başlangıcını oluşturuyor.

Supernova 50, Maiora'nın yeni vizyonunun manifestosu olarak öne çıkıyor. Bu vizyon; mühendislik uzmanlığı ve gemi inşaa kabiliyetini, ağırlıklı olarak konfor, misafirperverlik ve denizle daha doğrudan bir bağ kurma fikri etrafında şekillenen çağdaş bir lüks anlayışıyla bir araya getiriyor.

Yatın merkezinde ise denizde yaşamı yeni-den tanımlayan bir yaklaşım bulunuyor. Her alan; mahremiyet, kesintisiz dolaşım ve iç ve dış mekânlar arasında akıcı bir ilişki sağlayacak şekilde tasarlanırken, beş güverteye yayılan geniş açık alanlar dikkat çekiyor. Üst segment konaklama sektöründen ilham alan tasarım anlayışı; mekânların dağılımını, kullanım esnekliğini ve doğal ışığa verilen önemi şekillendiriyor. Böylece Supernova 50, yalnızca seyir için değil, yaşam için tasarlanmış bir yat olarak konumlandırılıyor.

Tasarımda, normalde çok daha büyük yatlarla ilişkilendirilen geniş mekân hacimleri ön plana çıkarılıyor. Mimari, malzemeler, ışık ve çevredeki deniz manzarası; dinamik ve çağdaş bir silüet içerisinde tek bir deneyim oluşturacak şekilde bütünleştiriliyor.

50 metre uzunluğa ve yaklaşık 9 metre genişliğe sahip olan Supernova 50; çelik gövde, alüminyum üstyapı ve 500 GT'nin altında brüt tonajla tasarlandı. Yat, toplam altı kabinli bir yerleşim planına sahip. Owner's Deck'te yer alan armatör süitine ek olarak ana güvertede beş misafir kabini bulunuyor. Bunlardan ikisi, gerçek birer süit olarak tasarlanırken, biri yaklaşık 30 metre-karelik alana sahip. Her iki süitin de yaklaşık 7 metre-karelik özel terası bulunuyor. Böylece misafirlere, normalde yalnızca armatöre ayrılan bazı ayrıcalıklı kullanım alanları sunuluyor.

Tommaso Spadolini, projeye ilişkin değerlendirmesinde, "Supernova 50, tersaneyle süregelen diyalogun ve bu boyuttaki bir yatı deneyimlemenin yeni bir yolunu hayal etme konusundaki ortak arzumuzun sonucu. Her tasarım kararı; mahremiyet, ışığın kalitesi ve mekânlar arasındaki ha-

reket özgürlüğü gibi armatör deneyimi tarafından yönlendirildi. Amacımız yalnızca mekânlar tasarlamak değil, denizi yaşama biçimi tasarlamaktı" dedi.

ELIE SAAB CEO'su Elie Saab Jr. ise Supernova 50'nin Maiora ile yürütülen iş birliğinin ve ELIE SAAB'ın bir yaşam tarzı markası olarak gelişiminin doğal bir devamı olduğunu belirterek, "Bu projeye dünyamızı, denizin özgürlüğünden ve güzelliğinden ilham alan yeni bir yaşam boyutuna taşımak istedik. Maiora ve Tommaso Spadolini ile birlikte; zarafetin zahmetsizce hissedildiği, ışık ve oranların deneyimi tanımladığı, iç ve dış mekânların kesintisiz biçimde birbirine aktığı bir ortam yarattık. Supernova 50'nin merkezinde son derece kişisel bir yaklaşım bulunuyor; bu yat, aile, ortak deneyimler ve yolculuk nereye götürürse götürsün denizde güzel yaşama keyfi için tasarlandı" ifadelerini kullandı.

## ELIE SAAB İmzası İç Mekânlarda

Supernova 50'nin iç mekânlarında ELIE SAAB'ın karakteristik tasarım anlayışı öne çıkıyor. Tasarım, Elie Saab ve Carlo Colombo'nun yaratıcı direktörlüğünde şekillenirken, ELIE SAAB Maison koleksiyonundan seçilen parçalar, yat yaşamına özel olarak tasarlanan ısmarlama unsurlarla tamamlanıyor.

Her malzeme ve yüzey, İtalyan işçiliğini yansıtacak şekilde seçilirken, zamansız tasarım ve işlevsellik, denizde yaşamın gereklilikleriyle bir araya getiriliyor.

## Maiora İçin Yeni Bir Endüstriyel Dönem

Supernova 50, Maiora açısından aynı zamanda önemli bir endüstriyel dönüşümü temsil



ediyor. Çelik ve alüminyumla inşa edilen yat, markayı uluslararası yatçılık sektöründe yeni bir kategoriye taşıırken, bu adım tersanenin onlarca yıllık deneyimi ile Next Yacht Group bünyesinde geliştirilen teknolojik ve organizasyonel altyapıya dayanıyor.

Bu model kapsamında inşa, donatım ve tamamlanma süreçlerinin tamamı, Grubun Pisa ve Viareggio'daki tesisleri arasında yürütülüyor. Böylece Maiora, gövde inşasından teslimata kadar üretim sürecinin tamamında doğrudan ve kesintisiz kontrol sağlayabiliyor. Coğrafi olarak yoğunlaştırılmış ve şirket içinde koordine edilen tedarik zinciri, üretimin her aşamasında kalite, zamanlama ve tutarlılığın korunmasını amaçlıyor.

Bu yaklaşım yalnızca daha büyük yatlar inşa etmek anlamına gelmiyor; aynı zamanda Maiora'nın denizde yaşam ve seyahat kavramına yeni bir yorum getirme hedefini destekleyen endüstriyel bir yapı oluşturuyor.

Next Yacht Group Başkan Yardımcısı Giorgio Mattei, "Supernova 50 ile Maiora tarihinde yeni bir sayfa açıyoruz. Çelik ve alüminyum süperyat segmentine giriş, büyüme yolcu-

luğumuzun doğal bir evrimini temsil ediyor ve üst segment yatçılığı yorumlama kabiliyetimizi genişletiyor. Biz yalnızca 50 metrelik bir yat inşa etmek istemedik; Maiora'yı segmentinde bir referans noktası haline getiren kimliği korurken, misafirperverlik, konfor ve teknede yaşam kalitesi vizyonumuzu ifade edebilecek bir yat yaratmak istedik" dedi.

Supernova 50'nin inşası halen Maiora'nın Pisa'daki tersanesinde, SIMAN tesislerinde devam ediyor. Teslimatın 2028'in ikinci yarısında gerçekleştirilmesi planlanıyor. Proje, Maiora'nın çelik ve alüminyum süperyat dünyasına somut girişini temsil ederken, ELIE SAAB iş birliğiyle markanın uluslararası üst segment yatçılık pazarındaki geleceğini yeniden şekillendirecek yeni dönemin ilk adımı olarak değerlendiriliyor.

Supernova 50'nin en dikkat çekici özelliklerinden biri, armatör için gerçek anlamda özel bir yaşam alanı olarak tasarlanan Owner's Deck (Armatör Güvertesi). Üst güvertede konumlanan ve deniz üzerinde 180 derecelik panoramik görüş sunan geniş armatör süiti, önde yer alan özel terasa açılıyor. İç ve dış alanların toplamı yaklaşık 90 metrekareye ulaşırken, 50 metrelik bir

yatta normalde çok daha büyük yatlarla ilişkilendirilen seviyede mahremiyet sunuluyor.

### Beach Area: Denize Açılan Yaşam Alanı

Yatın kıç bölümünde yer alan beach area (plaj alanı), yat ile deniz arasındaki ilişkiyi yeniden yorumluyor. Geleneksel bir denize erişim noktası olmanın ötesinde, yatın su üzerindeki gerçek bir uzantısı olarak tasarlanan alan; dönüştürülebilir bir yerleşime, yüzme havuzuna ve kullanılabilir yüzeyi genişleten katlanabilir kanatlara sahip.

Bu tasarım sayesinde yat ile deniz arasındaki sınırlar görsel olarak ortadan kaldırılırken, büyük bir tender için ayrılan alan da yaşam alanının kullanımını kısıtlamayacak şekilde tasarıma entegre ediliyor.

### Beş Güverteye Yayılan Açık Alanlar

Geniş teraslar ve açık alanlar, yatın beş güvertesine yayılarak sosyalleşme, dinlenme ve mahremiyet için farklı kullanım alanları oluşturuyor. Armatör güvertesindeki terastan ana güverteye sütlere ve kıçtaki beach area'ya kadar uzanan bu alanlar, seyir sırasında veya demirdeyken denizle sürekli bir bağlantı kuruyor.

Gerçek bir Voyager kimliğine sahip olan Supernova 50'de uzun mesafeli seyir kabiliyetine yönelik özel tasarım unsurları da bulunuyor. Kaptan kamarasının yanında Sun Deck üzerinde konumlandırılan köprüüstü, kesintisiz ufuk görüşü sağlıyor. Bu yerleşim, yatın uzun mesafeli ve zorlu seyirler için tasarlanmış karakterini güçlendiriyor.

2,40 metre drafta, transatlantik menzile ve yaklaşık 16 knot azami hıza sahip Supernova 50; uzun mesafeli seyahatleri seven ve yüksek otonomi, konfor ve özgürlükle okyanus aşırı yolculuklar gerçekleştirmek isteyen armatörlere yönelik olarak tasarlandı. Böylece Supernova 50, yalnızca üzerinde kalınacak bir süperyat değil, gerçek anlamda seyahat etmek için tasarlanmış bir yat olarak konumlanıyor.

# ISA Yachts'tan Zamansız Tasarım: Essence 82M

**Igor Lobanov Studio tarafından tasarlanan 82 metrelik yeni yat, yaklaşık 2.250 GT'lik hacmiyle ISA Large Yacht Collection'ın üçüncü projesi olarak öne çıkıyor. Essence 82M, zamana karşı güncelliğini koruyacak bir tasarım anlayışıyla, kanıtlanmış çözümlerle yenilik arasında denge kuruyor.**

## SUMMARY

**Designed by Igor Lobanov Studio, the new 82-metre yacht stands out as the third project in the ISA Large Yacht Collection, with a gross tonnage of approximately 2,250 GT. Essence 82M strikes a balance between proven solutions and innovation through a design approach conceived to remain contemporary over time.**

Palumbo Superyachts markalarından ISA Yachts, büyük ve kişiye özel yatlara odaklanan ISA Large Yacht Collection'ın üçüncü projesi ISA Essence 82M'yi tanıttı. Yatın dış ve iç tasarımı Barselona merkezli Igor Lobanov Studio tarafından gerçekleştirilirken, gemi mimarisi ISA Yachts tarafından geliştirildi.

## Trendlerin Ötesinde Bir Tasarım

Toplam 82 metre uzunluğa, 12,80 metre maksimum genişliğe ve yaklaşık 2.250 GT gros tonaja sahip ISA Essence, süreklilik ile gelişim arasındaki ilişki üzerine şekillendirildi. Projede bir yandan zaman içinde değerini kanıtlamış dengeli oranlar ve çözümler öne çıkarılırken, diğer yandan yenilik ve yeni seyir deneyimleri hedefleniyor. Tasarım stüdyosu, ilk bakışta birbirine zıt görünen bu iki yaklaşımı, güncel trendlere bilinçli olarak mesafeli duran bir tasarımda bir araya getiriyor. Projenin temel amacı, belirli bir dönemin estetik anlayışına

bağlı kalmak yerine, yıllar boyunca çağdaş görünümünü koruyabilecek bir yat ortaya koymak. Harmonik oranlar, yalın çizgiler ve kolaylıkla okunabilen mimari yapı, Essence'in genel karakterini oluşturuyor. Ancak yata yaklaşıldıkça tasarımın detaylarındaki karmaşıklık ortaya çıkıyor. Yontulmuş yüzeyler, özenle şekillendirilmiş kıvrımlar, üç boyutlu unsurlar ve grafik çözümler, yatın genel dengesini bozmadan güçlü bir kimlik kazandırıyor.

Aynı yaklaşım, 82 metrelik gövde içerisinde 90 hatta 100 metrelik yatlarda görülmesi beklenen özellik ve olanakların bir araya getirildiği yerleşim planında da kendini

gösteriyor. Bunlar arasında tam operasyonel kullanım için tasarlanan touch-and-go helikopter pisti, farklı güverteleri güneşlenme güvertesine kadar birbirine bağlayan asansör ve geniş tender ile su oyuncakları depolama alanları bulunuyor.

Garaj, 10 metreye kadar iki tender taşıyabiliyor. Buna ek olarak, mürettebat kullanımı için yaklaşık 7 metrelik üçüncü bir tender da taşınabiliyor. Denizle kurulan ilişki, projenin merkezinde yer alıyor. Yatın kış bölümünde yaklaşık 144 metrekarelik beach club, iki büyük katlanabilir yan teras aracılığıyla denize açılıyor. Bu teraslar, suyla doğrudan temas kurulan alanı önemli ölçüde genişletiyor.





Owner's suite, mahremiyet ve açık deniz manzarası sağlayacak şekilde üst güvertede, geleneksel olarak tercih edilen baş bölümde konumlandırılıyor. Ancak bu bölümdeki alan dağılımı geleneksel yerleşimden ayrılıyor. Diğer alanlara erişim, merkezi bir koridor yerine dışarıya bakan yan geçiş üzerinden sağlanıyor. Normalde yalnızca işlevsel bir bağlantı alanı olarak değerlendirilebilecek bu bölüm, böylece yat deneyiminin bir par-

rılıyor. Burada spor salonu, sauna, masaj alanı, duş ve havuzdan oluşan kapsamlı bir wellness alanı bulunuyor. Böylece benzer işlevlere sahip alanları tekrarlamak yerine, farklı deneyimlerin bir arada sunulması hedefleniyor.

Igor Lobanov, tasarım yaklaşımını şu sözlerle açıklıyor: "Essence'ı tasarlarken bir trendi takip etmek istemedik. Trendler kaçınılmaz

oranlarla çalıştık; yeniliği ise yüzeylerde, detaylarda ve alanların deneyimlenme biçiminde ortaya koyduk."

ISA Essence'ın yerleşim planında 12 misafir için yedi kabin bulunurken, mürettebat için 21 kişilik konaklama kapasitesi sunuluyor. Tam deplasmanlı gövde çelikten, üstyapı ise alüminyumdan inşa ediliyor.

Yatın tahrik sistemi, her biri 2.240 kW güç üreten iki MTU 16V4000M63L motordan oluşuyor. Bu motorlar ISA Essence'a 17 knot maksimum hız ve 14 knot seyir hızı sağlıyor. Yatın 12 knot hızda yaklaşık 6.200 deniz mili menzile sahip olması öngörülüyor.

Biri kıç ve diğeri baş bölümde olmak üzere iki çift sabit stabilizatör kanadı, seyir sırasında ve demirde sıfır hız stabilizasyonu da dahil olmak üzere yüksek seviyede konfor sağlıyor.

ISA Yachts, ISA Essence 82M ile Large Yacht Collection'ı güçlü ve özgün bir kimliğe sahip yeni bir projeye genişletiyor. Proje, şirketin büyük yat segmentindeki vizyonunu da ortaya koyuyor: maksimum tasarım özgürlüğü için sağlam mühendislik ve gemi inşa uzmanlığını bir araya getirmek.



**Bir üst güvertede yer alan ana güverte yüzme havuzu, mimarinin ayrılmaz bir parçası olarak tasarlanıyor. Havuzun şeffaf tabanı, doğal ışığın aşağıdaki beach club'a ulaşmasını sağlarken iki alan arasında görsel bir bağlantı oluşturuyor ve dikkat çekici bir şeffaflık etkisi yaratıyor.**

# Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nda Zafer Kupası Sahibini Buldu

58 takım ve 600'ü aşkın sporcunun katılımıyla İstanbul Boğazı'nda görsel bir şölene sahne olan Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nın üçüncü etabı Zafer Kupası tamamlandı. Zorlu mücadelenin ardından kupayı Selim Kakiş yönetimindeki "Zacapa" teknesi kazandı.

## SUMMARY

The third leg of the Presidential 7th International Yacht Race, the Victory Cup, has come to an end, delivering a spectacular display on the Bosphorus with the participation of 58 teams and more than 600 athletes. Following a challenging competition, the cup was won by the yacht "Zacapa," skippered by Selim Kakiş.

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 düzenle-



nen Cumhurbaşkanlığı 7. Uluslararası Yat Yarışları'nın üçüncü etabı olan Zafer Kupası, 30 Ağustos Zafer Bayramı coşkusuyla İstanbul Boğazı'nda start aldı.

58 takım ve 600'ü aşkın sporcunun katıldığı dev organizasyon, İstanbul Boğazı'nda 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 Zaferin İzinde

30 Ağustos Zafer Bayramı'nın şanlı mirasına saygı niteliği taşıyan özel etapta yelkenler, İstanbul Boğazı'nın zorlu rüzgarlarına karşı açıldı. Yaklaşık 600 sporcu, Çırağan Sarayı-Arnavutköy arasında rüzgara karşı strateji ve taktiklerin öne çıktığı kıyasıya bir mücadele verdi. İstanbul halkı da Boğaz'ın sahil şeridinden, 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın coşkusuyla yelkenlerle buluşturdu. Bu özel yarışa büyük bir ilgiyle tanıklık etti.

## Zacapa Zafer Kupası'nın Sahibi Oldu

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 Kakiş yönetimindeki "Zacapa" teknesi, oldu. Oğuz Ayan yönetimindeki "Angel's Of CMC Holding" takımı ikinciliği elde ederken, Levent Peynirci yönetimindeki "Enka" yarışı üçüncü olarak tamamladı.

## "Sadece Bir Spor Müsabakası Değil, Aynı Zamanda Geçmişimize Olan Minnetimizin Bir Göstergesi"

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 Boğazı'na 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 kurumlarımızı ve sahilleri doldurarak bu coşkuyu bizimle paylaşan İstanbullulara teşekkür ediyorum."



# Sirena Yachts'ın Cannes Çıkışı: Sirena 118 ve Üç Büyük Ödül

**Cannes Yachting Festival 2026, Sirena Yachts için dikkat çekici ve tarihi başarılarla dolu bir fuar oldu. Bu yılki fuarın en büyük odağı, uluslararası arenada bir yıldız gibi parlayan yeni amiral gemisi Sirena 118'in dünya prömiyeriydi. Ziyaretçiler ve deniz tutkunları, bu görkemli prömiyerin yanı sıra Sirena 68 ve Sirena 48 modellerini de Cannes'da yakından inceleme fırsatı buldu.**

## SUMMARY

**Cannes Yachting Festival 2026 proved to be a remarkable and historic event for Sirena Yachts, marked by a series of significant achievements. The highlight of this year's festival was undoubtedly the world premiere of the new flagship Sirena 118, which made a striking debut on the international stage. Alongside this highly anticipated premiere, visitors and yachting enthusiasts also had the opportunity to explore the Sirena 68 and Sirena 48 models up close in Cannes.**

Cannes Yachting Festival 2026'nın Sirena Yachts adına en önemli ve gurur verici sonuçlarından biri, prestijli World Yachts Trophies 2026'dan üç büyük ödülle ayrılmak oldu. Sirena 118'in Best Interior Design (En İyi İç Tasarım), Sirena Superyachts 42M'in Best Exterior Design (En İyi Dış Tasarım) ödülünü kazanmasının yanında, Sirena Marine'in Shipyard of the Year (Yılın Tersanesi) unvanına layık görülmesi de 20 yıllık gelişimin bütünsel başarısı olarak değerlendirildi.

Özellikle 20. yılını kutladığı dönemde "Yılın Tersanesi" seçilmesi, markanın yalnızca tek bir modele bağlı olarak değil; mühendislik ve üretim kabiliyetinin, büyüyen ürün ga-

minin ve daha büyük yat segmentine doğru attığı cesur adımların en net yansıması olarak gösterildi.

Sirena 118'in aldığı "Best Interior Design" ödülü, ünlü tasarımcı Cor D. Rover tarafından kurgulanan iç mekan yaklaşımının uluslararası ölçekte ne kadar büyük bir takdir gördüğünü ortaya koydu. Cesur renkler, alışılmadık malzemeler ve kişiye özel detayların dikkat çektiği tasarım, salt görsel ifadenin ötesine geçiyor; gerçek, işlevsel ve yaşanabilir bir iç mekan ortaya çıkarıyor. Kişiselleştirilebilme özellikleri sayesinde her Sirena 118 kendi karakterine sahip olabilirken, aynı zamanda her biri aynı tasarım hikâyesinin parçası olarak kalıyor; bütünüyle sahibinin istekleri doğrultusunda kurgulanmış bir yat suya kavuşuyor.

Luca Vallebona imzalı yeni süperyat projesi Sirena 42M'nin kazandığı "Best Exterior Design" ise, henüz Monaco Yacht Show'daki tanıtımı dahi yapılmadan tasarım vizyonunun uluslararası ölçekte takdir görmesi anlamına geliyor.

Sirena Marine Yönetim Kurulu Başkanı İpek Kırac, markanın Cannes sahnesinde aldığı



ödülleri hakkında şunları söyledi: "Sirena Marine olarak 20. yılımızı kutladığımız bu özel senede 'Shipyard of the Year' seçilmek ve aynı zamanda iki farklı projemizle ödüllere layık görülmek bizler için büyük bir gurur. Cannes'da aldığımız bu üç ödül, yıllardır süregelen vizyonumuzun, mühendislik ve üretim gücümüzün ve yenilikçi yaklaşımımızın bütünsel bir sonucudur. Bize bu gururu yaşatan tüm ekibimize teşekkür ediyorum."





### Güçlü Bir Başlangıç ve Beklentileri Aşan İç Mekan

Yeni amiral gemisi Sirena 118, fuarın ilk gününden itibaren yat sahipleri, potansiyel müşteriler, brokerlar ve sektör profesyonellerinden yoğun bir ilgi gördü. Tekne üzerinde fuar boyunca oldukça yoğun bir ziyaret ve görüşme programı gerçekleştirildi. 118'in Cannes'da ilk kez uluslararası kamuoyunun karşısına çıkması, Sirena için yalnızca yeni bir model lansmanı değil; markanın daha büyük yat segmentindeki konumunu ve gelecekteki rotasını gösteren tarihi bir kilometre taşı oldu. Fuar boyunca Sirena 118, uluslararası medyanın da ilgi odağıydı. Farklı uluslararası yayınlardan gelen temsilcilerle röportajlar, çekimler ve tekne ziyaretleri

gerçekleştirildi; bu sayede Cannes, Sirena 118'in global iletişimi açısından çok güçlü bir başlangıç noktası haline geldi.

İlk gövdesi IKIGAI adını taşıyan ve gemi inşaatı ve deniz mühendisliği efsanevi tasarımcı Germán Frers tarafından üstlenilen Sirena 118'i ziyaret edenler, alışılmışın dışında, böylesine cesur ve farklı bir iç mekanla karşılaşmayı beklemediklerini dile getirdiler. Markanın DNA'sını yansıtan güçlü profil ve işlev odaklı balta pruva formunun yanı sıra, nefes kesici yaşam alanları yaratmak için hacmin ustaca kullanımıyla dikkat çekiyor.

Geniş beach club, açılır balkonlar ve ferah baş güverte oturma bölümlerine sahip yat,

çok yönlü mekanlarıyla etkileyici bir görüntü sunuyor.

Cor D. Rover'ın "denizde ev konforu" yaklaşımıyla tasarlanan; yosun yeşili, bordo ve hardal gibi cesur tonların kullanıldığı bu kişiselleştirilmiş alanlar, Sirena'nın tasarım sınırlarını ne kadar zorlayabileceğini ve neler yapabileceğini sektöre bir kez daha gösterdi. Germán Frers, modelin zarif, güçlü, güvenilir ve denize dayanıklı bir motoryat olduğunu vurgulayarak, "Dünyayı konfor ve güven içinde dolaşabilecek kapasitede. Performans ile yumuşak, rahat bir seyir arasında başarılı bir dengeyi temsil ediyor." diyor.

Sirena Marine CEO'su Çağın Genç, fuarın ardından Sirena 118'in yarattığı etkiyi şu sözlerle özetliyor: "Bu yıl Cannes Yachting Festival'de Sirena 118'i ve onun ilk gövdesi IKIGAI'yı sergileyebilmekten büyük gurur duyuyoruz. Hem uluslararası basından hem de sektör profesyonellerinden gördüğümüz muazzam ilgi, Sirena 118'e yönelik güçlü ilgiyi ve modelin yarattığı etkiyi ortaya koyuyor. Ziyaretçilerin özellikle teknenin iç tasarımına yönelik şaşkınlık ve hayranlık dolu tepkileri, bizim tam da hedeflediğimiz vizyonu yansıtıyor. Kendi tasarım ekibimiz ve sektörün en iyi isimleriyle ortaya koyduğumuz bu başarı, Cannes'dan üç ödülle ayrılmamızla birlikte 20. yılımızın en güzel armağanı oldu."



# Külhöyük'te Tetis Denizi'nin İzlerine Ulaşıldı

Ankara'nın Gölbaşı ilçesindeki Külhöyük kazılarında, 66 milyon yıl önce Tetis Denizi kıyısında yaşamış Gastropoda fosili keşfedildi. Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, 5 bin yıllık Hatti ve Hitit kentinde bulunan fosile ilişkin, "Fosilin, binlerce yıl önce Külhöyük sakinleri tarafından yerleşime taşınmış olabileceği değerlendirilmesi ise keşfi daha da dikkat çekici kılıyor." dedi.

## SUMMARY

A Gastropoda fossil dating back 66 million years, when the Tethys Sea covered the region, has been discovered during archaeological excavations at Külhöyük in Ankara's Gölbaşı district. Mehmet Nuri Ersoy, Türkiye's Minister of Culture and Tourism, said of the fossil unearthed at the 5,000-year-old Hatti and Hittite settlement: "The possibility that the fossil may have been brought to the settlement by the inhabitants of Külhöyük thousands of years ago makes the discovery even more remarkable."



■ Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy

Ankara'nın arkeolojik geçmişine ilişkin önemli bulguların ortaya çıkarıldığı Külhöyük, bu kez insanlık tarihinin çok daha öncesine uzanan bir iz taşıyor. Kazı alanında bulunan fosil, milyonlarca yıl önce Orta Anadolu'yu da kapsayan Tetis Denizi'nin doğal yaşamına ilişkin dikkat çekici bir bulgu olarak kayıtlara geçti.

Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, sosyal medya hesabından duyurduğu keşfe ilişkin olarak yaptığı paylaşımında şu ifadeleri kullandı: "Ankara'daki Külhöyük'ten dikkat çekici bir keşif daha! Geçtiğimiz günlerde 4 bin yıllık Hitit kabında Sevgi Çiçeği'nin bilinen en eski tohum kalıntılarına ulaştığımız Külhöyük, bu kez Ankara'nın milyonlarca yıl öncesine uzanan doğal tarihine ışık tutuyor. Gölbaşı Oyaca'daki kazılarımızda, 66 milyon yıl önce Tetis Denizi kıyısında yaşamış Gastropoda fosili keşfedildi. Fosilin, Orta Anadolu'yu kapsayan Tetis Denizi'nin son evrelerine ait olduğu düşünülüyor. 5 bin yıllık Hatti ve Hitit kenti Külhöyük'te bulunan fosilin, binlerce yıl önce Külhöyük sakinleri tarafından yerleşime taşınmış olabileceği değerlendirilmesi ise keşfi daha da dikkat çekici kılıyor. Cumhurbaşkanlığı Kararlı Kazı statüsünde, Bakanlığımız ve Ankara Üniversitesi adına Doç. Dr. Derya Yılmaz Tekin başkanlığında yürüttüğümüz çalışmalarla Külhöyük'ün geçmişini yeni bulgularla aydınlatmaya devam edeceğiz."

## Orta Anadolu'nun Milyonlarca Yıl Öncesinden Bir İz

Külhöyük kazı alanında bulunan Gastropoda fosilinin, 66 milyon yıl önce Tetis Denizi kıyısında yaşamış karından ayaklı bir salyangoza ait olduğu belirtildi. Fosilin, yaklaşık 250 milyon yıl önce oluşmaya başlayan ve Orta Anadolu'yu da kapsayan Tetis Denizi'nin son evrelerine ait olduğu düşünülüyor.



## Fosil Külhöyük'e Binlerce Yıl Önce Taşınmış Olabilir

Keşfin arkeolojik açıdan dikkat çeken yönünü ise fosilin bulunduğu yer oluşturuyor. 5 bin yıllık Hatti ve Hitit kenti Külhöyük'te ortaya çıkarılan fosilin, binlerce yıl önce yerleşim sakinleri tarafından buraya taşınmış olabileceği değerlendiriliyor. Bu ihtimal, milyonlarca yıllık doğal bir oluşumun çok daha sonraki dönemlerde Külhöyük sakinlerinin yaşam alanına nasıl ulaştığına ilişkin yeni bir araştırma başlığı ortaya koyuyor. Külhöyük'teki arkeolojik kazılar, 2021 yılından itibaren Cumhurbaşkanlığı Kararlı Kazı statüsünde, Ankara Üniversitesi ile Kültür ve Turizm Bakanlığı adına Doç. Dr. Derya Yılmaz Tekin başkanlığında yürütülüyor.

# Jotun Yat Boyaları, Imperial Su Altı Koruma Sistemiyle Karbon Ayak İzini Yarı Yarıya Azaltıyor

**Jotun, süper yatların uzun süreli gövde korumasına yönelik geliştirdiği Imperial su altı koruma sistemiyle çevresel etkiyi azaltırken operasyonel verimliliği destekliyor.**

## SUMMARY

**Jotun supports operational efficiency while reducing environmental impact with its Imperial underwater protection system, developed to provide long-term hull protection for superyachts.**

Denizcilik sektöründe boya ve kaplama çözümleri sunan Jotun'un uzun süre suda kalan tekneler için geliştirdiği Imperial su altı koruma sistemi, çevresel ve operasyonel avantajlar ortaya koyuyor. Uzun süre suda kalan ve farklı seyir koşullarında faaliyet gösteren yatların ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilen Imperial, gelişmiş su altı koruma teknolojisi sayesinde gövdenin daha uzun süre temiz kalmasına yardımcı oluyor.

Jotun, Water Revolution Foundation ile iş birliği ile gerçekleştirdiği yaşam döngüsü analizi (LCA- Life Cycle Assessment) çalışmasında, Imperial su altı koruma sisteminin geleneksel zehirli boya sistemlerine kıyasla, 30 yıllık kullanım süresi boyunca karbon ayak izini yaklaşık yüzde 50 azaltabildiğini ortaya koyuyor. Bu sonuç, süper yatlarda doğru su altı korumasının hem çevresel etkilerin azaltılması hem de uzun vadeli performans açısından taşıdığı önemi gösteriyor.

Tekne gövdesinde deniz canlılarının birikmesi, su direncini artırarak daha fazla yakıt tüketimine, daha yüksek emisyonu ve artan



işletme maliyetlerine yol açabiliyor. Imperial, uzun ömürlü gövde korumasıyla bu birikimin önüne geçmeye yardımcı olurken daha düşük bakım ihtiyacı, daha az boya tüketimi ve daha az atık oluşmasıyla yatların kullanım ömrü boyunca çevresel etkilerinin azaltılmasına katkı sağlıyor.

Süper yatların kendine özgü kullanım koşulları dikkate alınarak geliştirilen Imperial, gelişmiş silil akrilat esaslı kendinden parlatmalı teknolojisi sayesinde gövdenin daha uzun süre temiz kalmasına yardımcı oluyor. Bu koruma, yatların uzun süre demirde kaldığı veya düşük hızlarda seyrettiği durumlarda da etkisini sürdürüyor. Imperial'ın ihtiyaca göre uyarlanabilen yapısı sayesinde kaplama sistemi yatın seyir düzenine, kullanım yoğunluğuna ve faaliyet gösterdiği çevresel koşullara göre belirlenebiliyor.

Imperial'ın sağladığı daha düşük karbon ayak izi; teknenin kullanım ömrü boyunca daha az bakım ihtiyacı, daha düşük boya

tüketimi ve daha az atık oluşması sayesinde elde ediliyor. Imperial, Water Revolution Foundation (WRF) ve önde gelen boya üreticilerinin katkılarıyla belirlenen standart kaplama sistemiyle karşılaştırıldığında, uzun vadeli performansını korurken yaklaşık yüzde 50 daha az boya kullanılmasını sağlıyor.

Jotun Performans Boyaları Avrupa ve Orta Asya Yat Boyaları Bölge Kategori Müdürü Tracey Warner, "Amacımız, tekne sahiplerine yüksek performans sunarken mümkün olan her noktada çevresel etkiyi azaltmak," dedi.

Etkili gövde koruması, verimliliği artırmanın yanı sıra istilacı türlerin farklı bölgeler arasında taşınmasını önlemeye yardımcı oluyor ve su altı temizlik işlemlerine duyulan ihtiyacı azaltarak deniz biyogüvenliğini destekliyor. Water Revolution Foundation İcra Direktörü Leah Werner ise şunları söyledi: "Kapsamlı bir yaşam döngüsü değerlendirmesi; malzeme üretiminden bakım süreçlerine, atık oluşumundan operasyonel verimliliğe kadar tüm etkileri dikkate alır. Şeffaf yaşam döngüsü verileri ise sektörün sürdürülebilirlik konusunda daha bilinçli ve sağlıklı kararlar almasına yardımcı olur."



# ESKO Marine, Wencon UW ile Su Altında Onarım Çözümleri Sunuyor

**ESKO Marine, Türkiye’de resmi distribütörlüğünü üstlendiği Wencon’un UW ürün grubuyla, kuru ortamın sağlanmasının mümkün olmadığı denizcilik uygulamalarında onarım, yenileme ve yüzey korumasına yönelik çözümler sunuyor.**

## SUMMARY

**ESKO Marine offers repair, rebuilding and surface protection solutions for marine applications where dry conditions cannot be achieved, through the UW product range of Wencon, for which it serves as the official distributor in Türkiye.**

Denizcilik sektöründe bazı onarım uygulamalarının geminin havuza alınması, suyun tahliye edilmesi veya yüzeyin tamamen kurutulmasını beklemeden gerçekleştirilmesi gerekiyor. Korozyona uğramış boru hatları ve tanklardan gemi gövdelerine, deniz suyu filtre gövdelerinden su altında kalan yapılara kadar farklı uygulamalarda kullanılabilen Wencon UW Solutions, ıslak yüzeylerde ve su altında uygulanıp kürlenebilen iki bileşenli epoksi ürünlerden oluşuyor.

Türkiye’de Wencon’un resmi distribütörü olan ESKO Marine, ürün grubuyla özellikle operasyonel koşulların kuru ortamda onarıma izin vermediği durumlarda alternatif çözümler sunuyor.

## Üç Farklı Ürün, Farklı Onarım İhtiyaçları

Wencon UW ürün grubunda UW Putty, UW Cream ve UW Coating olmak üzere üç farklı çözüm bulunuyor. Daha büyük hasarlı alanların doldurulması, sızdırmazlığının sağlanması ve yeniden oluşturulması amacıyla kullanılan Wencon UW Putty, delik, boşluk

ve eziklerin doldurulmasının yanı sıra korozyona uğramış yüzeylerin yeniden yapılandırılmasında tercih ediliyor. Ürün, gerekli durumlarda boşlukların doldurulmasında ilk katman olarak uygulanarak UW Cream veya UW Coating ile tamamlanabiliyor. Gemi gövdeleri, tanklar, borular, flanş yüzeyleri ve su altındaki diğer yapılarda kullanılabilir.

Macun formundaki Wencon UW Cream ise özellikle detaylı yüzey yenileme ve lokal onarımlar için geliştirildi. Islak veya su altındaki koşullarda aşınmış, korozyona uğramış ya da hasar görmüş metal ve GRE yüzeylerin yeniden oluşturulmasında kullanılabilen ürün, gemi gövdeleri ve dümenlerdeki kavitasyon hasarlarının giderilmesinin yanı sıra boru, tank ve bağlantı elemanlarındaki lokal hasarların onarımına da olanak sağlıyor. Kürlenme sonrasında su, deniz suyu, yağ, çoğu seyreltilmiş asit ve çeşitli solventlere karşı dayanım gösteriyor.

Wencon UW Coating ise ıslak yüzeylerde ve su altında uygulanabilen akışkan formdaki kaplama çözümü olarak öne çıkıyor. Yenilenen bölgelerin kaplanması ve su altında kalan çelik yüzeylerin korunmasının yanı sıra, yüksek nem veya çığ noktası nedeniyle kuru yüzey uygulamasının zor olduğu balast ve soğutma borularının onarımında kullanılabilir.

## Boru Onarımlarında Güçlendirilmiş Çözüm

UW Coating, Wencon Reinforcement Tape ile birlikte kullanıldığında boru onarımlarında güçlendirilmiş bir sistem oluşturabiliyor. Ürünlerin dönüşümlü katmanlar halinde uygulanmasıyla, özellikle balast ve GRE boru sistemlerinde onarım ve yüzey korumasına yönelik uygulamalar gerçekleştirilebiliyor. Wencon ürünlerinin kullanıldığı örnek uygulamalar arasında balast boru sistemlerinde geçici sızıntı onarımları ile GRE boru onarımları da bulunuyor.



**ESKO Marine, Wencon UW ürün grubuyla; hasarlı alanların doldurulması, korozyona uğramış yüzeylerin yeniden oluşturulması, su altındaki yapıların korunması ve boru onarımlarının güçlendirilmesi gibi farklı ihtiyaçlara yönelik çözümleri denizcilik sektörünün kullanımına sunuyor.**

# Bostik D4 ile Tekne İmalatında Yüksek Su Direnci ve Güçlü Yapıştırma

Endüstri, inşaat ve tüketici pazarlarında yenilikçi çözümleriyle küresel liderlerden olan Bostik, farklı sektörlerin ihtiyaçlarına yönelik ürünler sunmaya devam ediyor. Özellikle yüksek su direnci ve dayanım gerektiren tekne imalatı ve ahşap uygulamalarında kullanılmak üzere öne çıkan Bostik D4 Yapıştırıcı; ahşap, metal, beton ve polistiren köpük gibi gözenekli ve gözeneksiz yüzeylerle uyum sağlıyor.

## SUMMARY

Bostik, one of the global leaders in innovative solutions for the industrial, construction and consumer markets, continues to offer products tailored to the needs of different sectors. Standing out particularly for boatbuilding and woodworking applications requiring high water resistance and durability, Bostik D4 Adhesive is compatible with both porous and non-porous surfaces, including wood, metal, concrete and polystyrene foam.



DIN EN 204 standardına göre D4 sınıfı su dayanımı sunan Bostik D4, yüksek su direnci gerektiren uygulamalar için geliştirildi. Bu özelliğiyle, özellikle tekne imalatı ve denizcilik sektöründe suya ve neme maruz kalan ahşap yapıştırma uygulamalarında güçlü ve dayanıklı bir alternatif sunuyor.

Hafif nemli yüzeylerde de kullanılabilen ürün, yüksek yapışma mukavemeti ve hızlı kürlenme özellikleriyle uygulama süreçlerini kolaylaştırıyor. Düşük viskozitesi sayesinde kolay uygulanabilen Bostik D4; neme, kimyasallara ve yüksek sıcaklıklara karşı dayanımıyla zorlu çalışma koşullarında güvenilir bir yapıştırma çözümü sağlıyor.

## Tekne İmalatında Farklı Malzemelerle Uyum

Bostik D4 Yapıştırıcı, tekne imalatının yanı sıra mobilya üretiminde ve mekanik bağlantı elemanlarıyla birlikte yükseltilmiş zemin panellerinin sabitlenmesinde kullanılabilir. Özellikle yüksek su direnci gerektiren ahşap yapıştırma uygulamalarında güçlü ve dayanıklı bir yapıştırma alternatifi sunuyor. Farklı malzemelerin bir araya getirildiği uygulamalarda güvenilir bir çözüm olarak öne çıkan Bostik D4, denizcilik sektöründe tekne imalatı ve ahşap uygulamaları başta olmak üzere, su ve neme karşı yüksek dayanım gerektiren alanlarda kullanılabilir. Ürün, 750 gr'lık plastik ambalajıyla Bostik yetkili bayilerinden edinilebilir.



## Akıllı Özellikler

- Tek bileşenli, hızlı kürlenen PU yapıştırıcı
- Yüksek yapışma mukavemeti
- Ahşap, metal, beton ve polistiren köpük ile uyumlu
- Yüksek su dayanımı gereken alanlar için uygun (D4 – DIN EN 204)
- Kolay uygulanır, düşük viskoziteli
- Neme, kimyasallara ve yüksek sıcaklıklara dayanıklı

# RUSAL, Denizcilik Sektörüne Yönelik Yeni Koruyucu Alüminyum Alaşımı Geliştirdi

Dünyanın önde gelen alüminyum üreticilerinden RUSAL, deniz taşıtlarının su altında kalan gövdeleri ile liman altyapılarının korozyona karşı korunması amacıyla AP5M alüminyum alaşımını geliştirdi. RUSAL, AP5M alaşımıyla, sektörde giderek artan yüksek performanslı korozyon koruması ihtiyacına yanıt vermeyi hedefliyor.

## SUMMARY

RUSAL, one of the world's leading aluminium producers, has developed the AP5M aluminium alloy to protect the submerged hulls of marine vessels and port infrastructure against corrosion. With the AP5M alloy, RUSAL aims to address the maritime industry's growing demand for high-performance corrosion protection.

RUSAL'ın Ar-Ge Departmanı tarafından geliştirilen AP5M alaşımının patenti, Rusya Federal Fikri Mülkiyet Servisi (Rospatent) tarafından tescil edildi.

Özellikle deniz suyu gibi agresif ortamlarda AP5M alaşımı, koruduğu yapı ile bir elektrokimyasal anot-katot çifti oluşturuyor. Bu çift, sürekli ve düşük seviyeli bir elektrik akımı meydana getirerek korunan yapının negatif elektriksel potansiyelde kalmasını sağlıyor ve böylece elektrokimyasal korozyonu önüyor. Geliştirilen alaşım, petrol ve doğal gaz boru hatlarında da benzer amaç doğrultusunda kullanılabilir.

AP5M alaşımı, 2.580 Ah/kg'ın üzerinde bir akım kapasitesi sunarak yüksek seviyede koruma performansı sağlıyor. Alaşım aynı zamanda pasivasyona karşı dirençli olması sayesinde akım çıkışını azaltabilecek yalıtkan bir oksit filminin yüzeyde oluşmasının önüne geçiyor.

Alaşım; zirkonyum, titanyum, galyum ve indiyum gibi nispeten yüksek maliyetli alaşım elementleri içermesine rağmen, mevcut alternatiflerle benzer fiyat seviyesinde sunulabiliyor ve müşteriler için maliyet etkin bir çözüm oluşturuyor. Daha

yüksek akım kapasitesi sayesinde, aynı ürün ağırlığında daha uzun hizmet ömrü elde edilebiliyor veya gerekli koruma seviyesi korunurken metal tüketimi azaltılabiliyor.

RUSAL bünyesinde koruyucu anot ürünlerinin üretimi Volgograd Alüminyum Tesisi (VgAZ) tarafından gerçekleştiriliyor. Söz konusu ürünlerin üretimine 2020 yılında başlayan tesis, o tarihten bu yana Rusya pazarının önde gelen tedarikçilerinden biri haline gelmiş durumda.

Volgograd Alüminyum Tesisi Genel Müdürü Alexander Belotelov, konuyla ilgili şu açıklamada bulundu: "Ülkedeki liman işletmecilerinin giderek daha sıkı hale gelen gereksinimleri, bu yeni alaşımın geliştirilmesini gerekli kıldı. AP5M'in öncülleri olan ve Rusya'da 2005-2010 yılları arasında geliştirilen AP4N ve AP4NM alaşımları, günümüzün modern koruyucu anot sistemlerinin ihtiyaç duyduğu yüksek performans seviyesini artık karşılayamamaktadır."



# Gemide Dil Engeline Son: MSC Cruises'tan Yapay Zekâ Destekli "MSC Concierge"

**MSC Cruises, farklı ülkelerden misafirlerin kruvaziyer deneyimini daha kolay, kişisel ve erişilebilir hale getirmek amacıyla geliştirdiği yapay zekâ destekli yeni dijital hizmeti MSC Concierge'i tanıttı.**

## SUMMARY

**MSC Cruises has introduced MSC Concierge, a new AI-powered digital service designed to make the cruise experience more seamless, personalized, and accessible for guests from around the world.**

Misafirlerin ceplerinde taşıyabilecekleri kişisel bir dijital asistan olarak tasarlanan MSC Concierge, MSC Cruises'in dijital ekosistemi MSC for Me uygulamasıyla entegre çalışıyor. Misafirler, akıllı telefonları veya tabletleri üzerinden erişebildikleri sohbet tabanlı sistem sayesinde ihtiyaç duydukları bilgilere anında ulaşabiliyor ve seyahatlerini kendi tercihlerine göre daha kolay planlayabiliyor.

MSC Cruises'in MSC for Me uygulamasına entegre edilen yeni dijital asistanı MSC Concierge, misafirlere kendi dillerinde 7 gün 24 saat destek sağlıyor. Türkiye'den misafirler, yapay zekâ destekli hizmet sayesinde gemide ihtiyaç duydukları bilgilere Türkçe ulaşarak restoran rezervasyonlarından kara turlarına kadar pek çok işlemi kolayca gerçekleştirebiliyor.

## **Türkçe Dahil 90'dan Fazla Dilde Kesintisiz Destek**

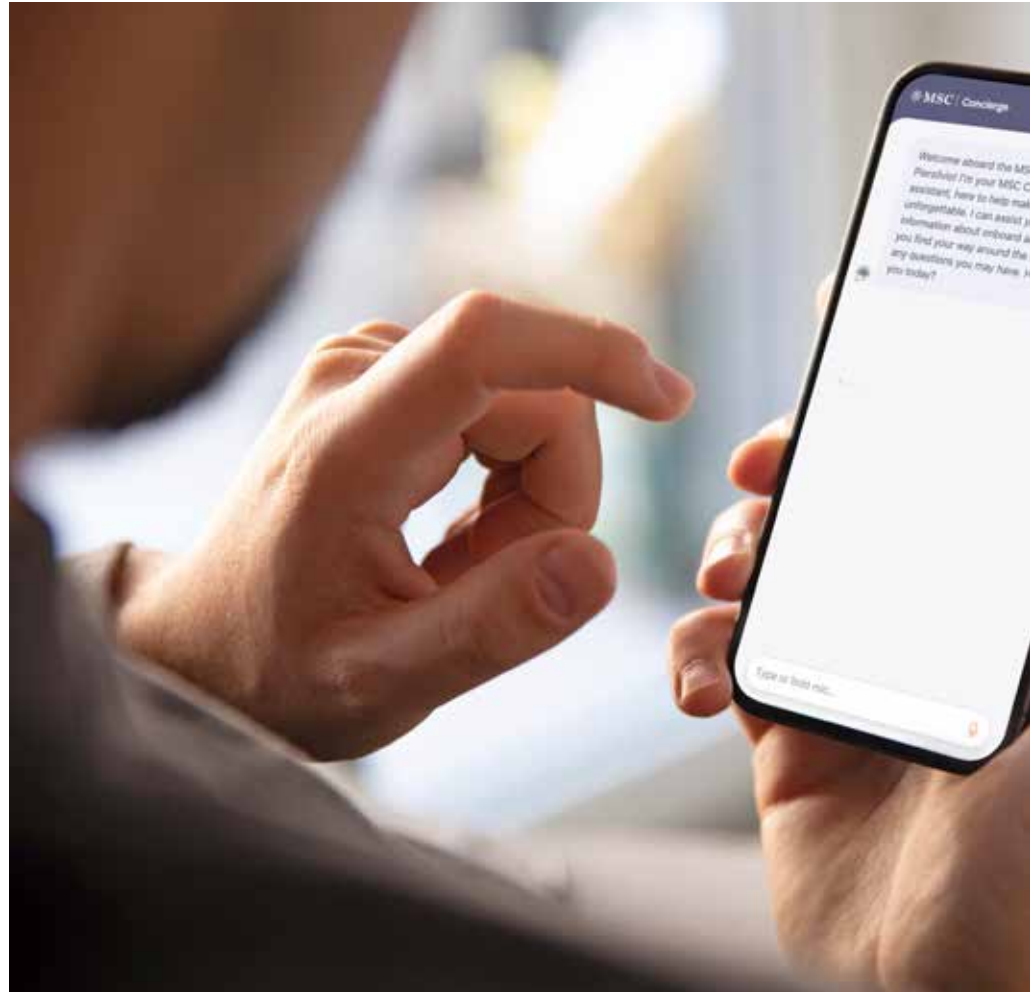
Ücretsiz olarak sunulan ve 7 gün 24 saat erişilebilen MSC Concierge, Türkçe dahil 90'dan fazla dilde hizmet veriyor. Misafirler

sisteme kendi dillerinde sorular yöneltebiliyor, gemide sunulan hizmetler hakkında bilgi alabiliyor ve farklı işlemleri sohbet tabanlı arayüz üzerinden kolayca gerçekleştirebiliyor.

MSC Concierge'in sunduğu Türkçe dil desteği, özellikle Türkiye'den seyahat eden misafirlerin gemide kendilerini daha rahat ve güvende hissetmelerine katkı sağlıyor.

Misafirler yabancı dil konusunda endişe yaşamadan restoranlardan spa hizmetlerine, eğlence programlarından kara turlarına kadar merak ettikleri konular hakkında Türkçe bilgi alabiliyor.

Böylece dil farklılığı, gemideki hizmetlerden yararlanmanın ya da yeni deneyimler keşfetmenin önünde bir engel olmaktan çıkıyor. MSC Concierge, farklı dilleri konuşan



misafirlerin yolculuklarını kendi dillerinde ve kişisel ihtiyaçlarına uygun biçimde yönetmelerine yardımcı oluyor.

### Restoran Rezervasyonundan Kara Turuna Kadar Kişisel Asistan

Yapay zekâ destekli MSC Concierge, gemi içindeki hizmetler hakkında bilgi vermenin ötesine geçerek misafirlere yolculuklarının farklı aşamalarında destek sağlıyor. Sistem üzerinden restoran rezervasyonları yapılabiliyor, spa uygulamaları ve kara turları planlanabiliyor, gemi hesabı bilgileri görüntülenebiliyor ve kişisel tercihlere uygun eğlence önerileri alınabiliyor.

Misafirler böylece günlerini planlamak, yeni deneyimler keşfetmek veya ihtiyaç duydukları hizmete ulaşmak için farklı kanalları arasında zaman kaybetmeden, tek bir dijital



asistan üzerinden bilgi ve destek alabiliyor. MSC Concierge, yolculuğun daha kişisel ve zahmetsiz biçimde planlanmasına yardımcı olurken misafirlere tatillerinin keyfini çıkarmak için daha fazla zaman kazandırıyor.

### Teknoloji, MSC Cruises Misafirperverliğini Tamamlıyor

MSC Cruises'ın misafirperverlik anlayışını desteklemek amacıyla geliştirilen MSC Concierge, gemi personeliyle kurulan insan etkileşiminin yerini almak yerine bu deneyimi tamamlamayı hedefliyor. Dijital hizmet, sık sorulan sorulara ve günlük ihtiyaçlara hızlı yanıt verirken misafirlerin diledikleri zaman gemi personeliyle destek almaya devam etmelerine olanak tanıyor.

Başarılı bir pilot uygulamanın ardından filonun büyük bölümünde kullanıma sunulan MSC Concierge, pilot döneminde 170 binden fazla misafir tarafından kullanıldı. Sistem üzerinden 1 milyondan fazla mesajlaşma gerçekleştirilirken, hizmetten duyulan memnuniyet oranı yüzde 93 olarak ölçüldü. MSC Cruises CEO'su Gianni Onorato, konuya

ilişkin değerlendirmesinde şunları söyledi: "Misafirlerimize kruvaziyer deneyimlerinin her aşamasında en iyi tatil deneyimini sunmaya kararlıyız. En son teknolojiyi gemi personelimizin sıcak misafirperverliğiyle bir araya getirerek misafirlerimizin seyahatlerini her zamankinden daha fazla kişiselleştirmelerine olanak tanıyoruz.

MSC Concierge sayesinde misafirler ihtiyaç duydukları bilgilere anında ulaşabiliyor ve kamaralarının ya da güneşlenme alanlarının konforundan ayrılmadan hizmet taleplerini iletebiliyor. Böylece gemide geçirdikleri zamanı daha özgürce değerlendirebiliyor, yeni deneyimler keşfedebiliyor ve seyahatlerinin her anından maksimum verim alabiliyorlar." MSC Concierge, yapay zekâ teknolojisini çok dilli hizmet anlayışıyla bir araya getirerek dünyanın farklı bölgelerinden misafirlerin kruvaziyer deneyimini daha erişilebilir hale getiriyor. Türkçe dahil 90'dan fazla dilde sunduğu gerçek zamanlı destek sayesinde misafirler, yolculukları boyunca ihtiyaç duydukları bilgi ve hizmetlere kendi dillerinde kolayca ulaşabiliyor.



# FUAR TAKVİMİ



**BODRUM BOAT SHOW**  
14 - 18 Ekim 2026  
Denizcilik ve Tekne  
Bodrum, Türkiye



**EXPOSHIPPING İSTANBUL**  
23 - 26 Şubat 2027  
Gemi İnşa ve Denizcilik  
İstanbul, Türkiye



**TYBA YACHT CHARTER SHOW**  
11 - 14 Mayıs 2027  
Yat Charter ve Brokerage  
Marmaris, Türkiye



**MAST - İZMİR BOAT SHOW**  
5 - 10 Mayıs 2027  
Denizcilik ve Tekne  
İzmir, Türkiye

# Sea Business World

DENİZ TİCARET, SANAYİ, TEKNOLOJİ, MÜHENDİSLİK, MALZEME, YAŞAM VE İŞ DÜNYASI DERGİSİ

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



## KARİYER

MARKA  
DANIŞMANLIĞI  
www.kariyermarkadanismanligi.com

MEDYA  
İLETİŞİM  
REKLAM  
PROJE YÖNETİMİ  
ORGANİZASYON HİZMETLERİ



## YAPIMAGAZİN

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

İNŞAAT, MİMARLIK, MALZEME, YAPI TEKNOLOJİLERİ DERGİSİ

# hs

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

## HAVUZ & SAUNA

HAVUZ, SAUNA, SPA, PEYZAJ MİMARLIĞI DERGİSİ

# Yönümüz Gelecek

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle sınır tanımadan yol alıyor, dünyanın tüm denizlerinde ilerliyoruz. Deniz sigortacılığının geldiği son noktayı görmek için bizimle iletişime geçin.



## TURKP&I

**Türk P ve I Sigorta A.Ş.**

Finanskent Mah. Finans Cad. No: 46 K3 Blok 12. Kat Ofis No: 74

Ümraniye/İstanbul

T. 0850 420 8136 F. 0216 545 0301

