

Gemi Sanayi

Ship Industry Magazine

YIL/YEAR:2 SAYI / ISSUE:8 TEMMUZ-AĞUSTOS / July-August 2008



Mehmet DOMAÇ:

Tersanelere Giren Herkes Eğitilmeli

Mehmet DOMAÇ: Every One Entering into the Shipyards Must Be Trained

> **Yaşar Duran Aytaş:**
Gemi İnşaatında
Ara Eleman İhtiyacı ve Eğitim

*Need for Intermediate Member
in Shipbuilding and Training*

> **Özdemir Ataseven:**
Asıl İşveren
Alt İşveren İlişkisi (I)

*Principal Employer
Sub Employer Relationship (I)*

> **Mustafa Gökalp:**
Bu Sanayiye
Baltalamak Cahilliktir

*It is Ignorance to Sabotage
This Industry*

Sektörde
Dünyanın
güven'i...

1984
1987
1990
1993
1996
1999
2002
2005
2008
SINCE 1984



güven[®]
grab & machine

Factory & Head Office

Sultanorhan Mah. Hasköy Sanayi Sitesi 12-A Blok No:11-12 41400 Gebze - Kocaeli - TURKEY

Phn.: +90.262 644 36 12 Fax: +90.262 644 36 21

guven@guvenkepce.com - info@guvengrab.com

www.guvengrab.com - www.guvenkepce.com

AYRINTI 216 305 33 66



Gücün ağırlık merkezi



VİRA MÜHENDİSLİK
MAKİNA VİNÇ SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Uzman Kadro, Teknolojik Çözümler
Kaliteli Ürün ve Servis

www.viramuhendislik.com.tr



Merkez: İçmeler Mevkii Sahil Yolu Cad. Denizciler Ticaret Merkezi No: 24/54 Tuzla / İstanbul **Tel:** 0216 494 48 84 **Fax:** 0216 494 48 85 viramuhendislik@gmail.com

Fabrika: Mermerciler Organize Sanayi Bölgesi Mermerciler Cad. No:53 Tepeören / Tuzla / İstanbul **Tel:** 0216 593 18 55 - 56 - 57 **Fax:** 0216 593 18 58

GÜNDOĞDU®

GROUP
SINCE 1952

"Denizlerde Yarım Asırlık Tecrübe"

GRUP FİRMALARIMIZ



GÜNDOĞDU
Gemi Yan San. ve Dnş. Ltd. Şti.

BORDAL
Boru ve Saç San. Tic. Ltd. Şti.

ATLAS
Gemi ve Makina San. Tic. Ltd. Şti.

AY-METAL
San. ve Tic. Ltd. Şti.

HAYTEK
Gemi Endüstri A. Ş.

TORAYA
DENİZLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

ALFA MAR

AKAT

NEW SHIPYARD

İMALAT 2008

KARASU SHIPYARD



Rauf Orbay Cad. Mevlana Sok. Gündoğdu Binası No. 4 Tuzla / İST.
Tel : +90 216 395 63 00 - 395 63 45 - 395 69 91 - 446 37 37
Fax : +90 216 395 65 74 - 395 70 26

www.gundogdugroup.com info@gundogdugroup.com

GEDİK KAYNAK TEKNOLOJİSİ

"1963' ten günümüze, sanayi'nin her alanında..."



Kaynak Elektrodları

- Hafif Alaşımli
- Düşük Alaşımli
- Sürünmeye Dayanımlı
- Yüksek Dayanımlı
- Paslanmaz Çelik
- Dökme Demir
- Sert Dolgu
- Boru Kaynağı
- Yüksek Dayanımlı & Düşük sıcaklık
- Yüksek Sıcaklık & Sürünme Dayanımlı
- Korozyona Dayanımlı
- Sıcağa Dayanımlı
- Nikel Bazlı

Kaynak Telleri

- MIG Kaynak Telleri
- TIG Kaynak Çubukları
- Tozaltı Kaynak Telleri & Tozları
- Yüksek Sıcaklık & Sürünme Dayanımlı Teller
- Özlü Kaynak Telleri
- Alüminyum Kaynak Telleri
- Bronz Kaynak Telleri
- Bakır Çinko Alaşımli Teller
- Oksijen-Gaz TIG Kaynak Çubukları

Kaynak Makineleri

- MIG / MAG Kaynak Makineleri & Redresörleri

GeKa

GeKaTeK

GEDİK Welding

GEDİK KAYNAK SANAYİ ve TİCARET A.Ş.

Ankara Caddesi No: 306 Seyhli 34913 Pendik - İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel: +90 216 378 50 00 (Pbx) Faks: +90 216 378 79 36 - 378 20 44
Web: www.gedikwelding.com E-mail: gedik@gedik.com.tr





YAŞAM MAHALLERİ

- DEKORATİF PANEL
- İZOLASYON
- İNCE SAÇ KAPLAMA İŞLERİ
- EGZOS DEVRELERİ İZOLASYONU
- ZEMİN KAPLAMA İŞLERİ
- GÜVERTE ve MAKİNE DAİRESİ HAVALANDIRMA İŞLERİ
- MOBİLYA İMALAT VE MONTAJI

ANT DENİZCİLİK İNŞ. MOBİLYA SAN. TİC. LTD. ŞTİ

www.antdenizcilik.com / e-mail: ant@antdenizcilik.com

Aydıntepe Mh. Yavuz Cad. No:21 İçmeler / Tuzla-İST.

Merkez Tel: 0216 494 28 01 Faks : 0216 494 28 02 / Fabrika Tel: 0216 393 53 45 Faks: 0216 393 53 46

Alüminyum

Gemi Levha ve Plakaları



- 5083 (AIMg 4.5) H111
- 5083 H116/H321
- 5754 (AIMg 3) H111
- ALUSTAR

Kalınlık	/	3 mm - 150 mm
Genişlik	/	1500 mm - 2500 mm
Boy	/	3000 mm - 12000 mm

SERTİFİKALAR

LRS / DNV / BV / ABS / CLASS NK / GL / RINA

- Çetali Plakalar
- Lama
- L Profil
- T ve HP Profil
- U Profil
- Alüminyum / Çelik Ara Bağlantısı "Triplate"
- Alüminyum Çubuk
- Alüminyum Boru
- **CuNiFe** (CuNiFe Boru ve Bağlantıları)



Temmuz-Ağustos / July-August 2008
Yıl / Year 2 Sayı / Number 8

GEMİ SANAYİCİLERİ DERNEĞİ YAYIN ORGANI
SHIP INDUSTRY ASSOCIATION NEWS

Sahibi / Owner
Ziya GÖKALP
Gemi Sanayicileri Derneği Adına
Yönetim Kurulu Başkanı
*Chairman of the Board on Behalf of the
Turkish Association of Ship Industrialists*

Sorumlu Yazışmaları Müdürü / Editorial Board Man.
Ertan ÖZYARDIMCI

Genel Yayın Yönetmeni / General Director
Hakkı ŞEN

Genel Koordinatör / General Coordinator
Ayşe OLCAY

Editör / Editor
Bekir LİVGÖÇMEN

Muhabir / Reporter
Cevriye KIBAR

Tasarım ve Uygulama / Application and Desing
Burcu ARSLAN

Reklam ve Halkla İlişkiler / Advertisement and PR
Haydar ÖZDEN
E-mail : reklam@tayfajans.com

Yayın Kurulu / Publishing Board
Prof. Dr. A.Dursun Alkan *Yıldız Teknik Üniversitesi*
Alp Özalp *Gepa*
Prof. Dr. Esen Özsan *Ortadoğu Teknik Üniversitesi*
Dr. Hakkı Şen *Tayf Ajans*
Prof. Dr. İdris Bostan *İstanbul Üniversitesi*
Kemal Battal
Doç. Dr. Mustafa İnsel *Türk Loydu*
Prof. Dr. Ömer Gören *İstanbul Teknik Üniversitesi*
Özkan Gökşal *Ensar*
İnci Gündüz Baldoğan *Gemi Mühendisleri Odası*
Tunç Nahi *Fokus Mühendislik*

Gemi Sanayicileri Derneği
Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad.
Göl Evleri E Blok, D. 2 Tuzla - İst.
Telefon : +90 216 447 13 10-11-12
Faks : +90 216 447 13 32
www.gesad.org.tr - info@gesad.org.tr

Yayına Hazırlık / Publisher
TAYF AJANS
Salih Omurtak Sk. No:17-1 Validebağ/Koşuyolu-Kadıköy
Tel: 0216 339 13 40 - 41 Faks: 0216 339 43 50
info@tayfajans.com - reklam@tayfajans.com

Dergimizde yayımlanan yazılar, yazarın kişisel görüşleridir. Bu yazılardan dolayı Gemi Sanayi Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak belirtmek koşuluyla alıntı yapılabilir.

The publisher does not hold himself responsible for the opinions of their correspondents. Any part of this magazine may be reproduced by stating the source.

Baskı / Print
X-LARGE MATBAACILIK
Tel:0212 269 10 84

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

> Editör / Editor	8
> Önsöz / Preface	10
> GESAD'dan Haberler / News From GESAD	14
> Sektör Haberleri / Sectorial News	20
> Konuk / Guest	32
Mehmet Domaç: TBMM Tuzla Tersaneleri Araştırma Komisyonu Bşk. <i>Grand National Assembly, Chairman of Investigation Com. for Tuzla Shipyards</i>	
> Söyleşi / Dialog	34
Tansel Timur: Gemi Mühendisleri Odası Yön. Kur. Bşk. <i>Tansel Timur: Chairman of Chamber of Marine Engineers</i>	
> Eğitim / Education	38
Yaşar Duran Aytaş: Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Md. <i>Yaşar Duran Aytaş: General Manager of Shipbuilding and Shipyards</i>	
> Söyleşi / Dialog	44
Prof. Dr. Semra Oral Erbaş: Gazi Ün. Kazaları Araştırma ve Önleme Md. <i>Gazi Un., Manager, Institute of Prevention and Investigation of Accident</i>	
> Araştırma / Investigation	48
Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına Dair Uluslararası Nairobi Sözleşmesi <i>The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks</i>	
> Akademik / Academic	52
İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi - 1 <i>Occupational Health and Safety Education - 1</i>	
> Sektörden / Our Sector	58
Özdemir Ataseven: Asıl İşveren – Alt İşveren İlişkisi (I) <i>Özdemir Ataseven: Principal Employer-Sub Employer Relationship (I)</i>	
> Söyleşi / Dialog	62
Ramazan Gündoğdu: Gazimağusa Tersanesi Direktörü <i>Ramazan Gündoğdu: Director of Gazimağusa Shipyard</i>	
> Bir Yol Hikayesi / A Road Story	66
Mustafa Gökalp: Gökalp Denizcilik Grubu Kurucu Ortağı <i>Mustafa Gökalp: Founding Sahreholder of Gökalp Denizcilik Group</i>	
> Avrupa Birliği / European Union	72
Kemal Battal: DTO AB Danışmanı <i>Kemal Battal: Chamber of Shipping - EU Consultant</i>	
> GESAD Üyeler Tanıtım / Introduction of GESAD Members	76
> Dünden Bugüne / From Past to Present	82
Geçmişten Bugüne Türk Denizcilik Tarihi (II) <i>From Past to Present Turkish Maritime History and Shipping (II)</i>	
> Analiz / Analysis	88
Denizcileri Bekleyen "Rekabet Fırtınası!" <i>"Storm of Competition" awaiting the maritime business!</i>	
> Denizcilik Tarihi / Historical in Sea	92
Haritacıların 'Piri' <i>'Master' of Cartographers</i>	

GEMİ SANAYİSİNİN ROTASI BELLİ



CODE

Akış Kontrol Sistemleri'nde 42 yıllık köklü deneyimiyle, gelişen teknoloji ile birlikte ihtiyaca yönelik olarak ürettiği geniş ürün çeşitleriyle, uzman kadrosuyla; diğer sektörlerde ve 42 ülkede olduğu gibi gemi sanayisinin de tercihi Duyar Vana.

Uğur Mumcu Mah. 2347 Sk. No:7 Gaziosmanpaşa, 34120 İstanbul
T : (0212) 668 18 08 F : (0212) 594 73 42
www.duyarvana.com.tr





Gemi inşanın endazesi kaçtı

Gemi inşa sektöründe yaşanan iş kazaları sektörde hem prestij, hem de iş kaybına yol açmıştır. Özellikle filika kazasından sonra bu kriz en üst boyuta çıkmış, enformasyon kirliliği ise hat safhaya ulaşmıştır. Düşünsenize bir restoranda yemek yerken, camdaki bir afiş dikkatinizi çekiyor. Afişin üstünde 'Almanya 0 Türkiye 98' yazıyor. Afişe yaklaşıyorsunuz, iki ülkenin tersanelerindeki ölüm olaylarını mukayese ediyor. Gazete bayiiinden gazete alırken bakıyorsunuz, Türkiye'nin en çok okunan mizah dergisi Tuzla ölümlerini kapaktan 'Tuzla'da 99. cinayet 100.' ye ödül' diye manşet yapmış. İş bununla da bitmiyor. ATV'nin en çok izlenen dizisi, Oya Başar'ın başrol oynadığı 'Benim annem bir melek' dizisinde, taksi durağında bir şoför intihar etmeye karar veriyor ve nasıl edeceğini düşünüyor. Birden, "buldum, Tuzla tersanelerinde çalışmaya gidiyorum" diyor. Gelin işin vahametini siz düşünün.

Bu yazıyı yazarken Tuzla'da yaşanan en son kaza, filika kazasıydı. Temennimiz de gerçekten son kaza olması. Hani, "İnsan mı? Kum torbası mı?" diye sektörü ikiye bölen şu tartışmayı bir hatırlayalım. Tuzla, Hollywood'a dönmüştü. Her önüne gelen gazetelere, televizyonlara demec veriyordu. Herkes bir bilen oluvermişti. Tuzla Tuzla olalı bu kadar "bir bileni" birarada görmemişti. Artık, işin ucu kaçtı; eline fotoğraf makinesi alıp sokağa çıkanlara bile demecler verenden, hızını alamayıp gazetelere yazı gönderene kadar, gözlerimizi yaşartan bir dizi aktivite gerçekleşti. Tabi bu aktivistlerimiz, gazetelerde ismi ya da fotoğrafı çıksın diye bunları yapmıyorlardı, her şey salt gemi inşanın prestijini kurtarmak içindi (!) Hatta bir kurumumuz hızını alamayarak, ikinci basın açıklamasını yaparken, gazeteciler açıklamayı çok teknik buldukları için müdahale ettiler ve "Biz anlamıyoruz, açıklama çok teknik" dediler. İletişim bir sanattır, krizi yönetmek de. Siz; "geminin pupa tarafındaki free-fall, metaforadan güvenle neta olmayarak vardevelaya çarpmak suretiyle tepe üstü 1.016 tuzluluk oranına sahip H₂O'ya düşmüştür" diye bir açıklama yaparsanız, hiçbir basın mensubu bunu anlamaz. Anlayan da beri gelsin.

Şimdi espiyi bir tarafa bırakıp, işin merkezine gelirse; gemi inşaada yaşanan sıkıntı sadece eğitim değil. Kültür ve doğru iletişim. Yaşananların tümünü medya etiği diye sorgulamamak lazım. Çok kısa zamanda dünyada önemli bir oyuncu haline gelmiş, istihdamı ve ülkeye soktuğu döviz girdisi ile bu kadar önemli bir sektörün, stratejik bir planlaması olmadığı takdirde sıkıntıları giderek artacaktır. Bu işin zaten endazesi kaçmış, kaçmaya da devam edecektir. Krizler, çevre ile sürekli etkileşim halinde bulunan kurumların yaşamının parçasını oluşturduğu için, bunların kurumların üzerinde yıkıcı etkiler meydana getirmelerine izin verilmemelidir. Ancak bunların her zaman tümüyle ortadan kaldırılmaları mümkün görünmese de, optimal düzeyde tutulmaları ve kurumlara zarar vermeyecek bir biçimde halkla ilişkiler politikalarıyla atlatılmaları mümkündür. Halkla ilişkilerin bilgi toplama, bilgilendirme, kurum imajı oluşturma ve koruma, hedef kitlelerle iletişim sağlama, hedef kitlelerin beklentileri ile kurum performansını aynı çizgiye getirme, sonuçları değerlendirme gibi temel işlevleri kriz dönemlerinde de kendini göstermektedir. Karşılaşılması olası, fakat hoş olmayan durumların önlenmesini ya da en az zararlarla atlatılabilmesini sağlamak amacıyla yürürlüğe girmesi beklenen kriz yönetimi, kuruluşun politikasını etkileyen bir yönetim görevi olması ve iletişimini belirleyici özellik taşıması sebebiyle halkla ilişkilere büyük ölçüde ihtiyaç duymaktadır.

Halkla ilişkilerin bir kurumda bulunması son derece önemlidir. Çünkü kurumların girebileceği kriz ortamları için hazırlıklar yapması, krizin oluşması durumunda kurum adına hareket ederek, krizin en az hasarla atlatılması veya krizin etkilerinin olumlu bir fırsata dönüştürülmesi ve kriz sonrasında kriz öncesi durumdan daha iyi bir durumun hedeflenmesi ancak halkla ilişkiler sayesinde mümkün olmaktadır.

Hatırlanacağı gibi Türkiye'de yakın zamanda en büyük krizi tavukçuluk sektörü yaşadı. Tavukçuluk sektöründen kapıcı, çaycı, meydançı, kaynakçı basına demec vermedi. Hatta firma sahiplerinin bile krizle ilgili herhangi bir demeci olmadı. Bütün sektör biraraya gelerek stratejik bir plan dahilinde bir kriz yönetimi gerçekleştirdiler. Kazanan ise tavukçuluk sektörü oldu. Darısı gemi inşa sektörünün başına...

Hakkı ŞEN
Genel Yayın Yönetmeni

Shipbuilding ill-measured

The recent work accidents that have happened in shipbuilding sector have caused loss of both prestige and business. Especially after the lifeboat accident, this crisis and the information pollution has reached its highest level. The problem in shipbuilding is not only the education. It is culture and right communication. All that happened should not be questioned as a media ethics. If such an important sector which has created huge employment and brought foreign exchange to the country does not have a strategic plan for its problems, the problems will continue to increase. Everything is already gone crazy and will continue to go even crazier. As the crises are a part of lives of organizations that are in continuous interaction with the environment, they should not be allowed to bring destructive effects on the organizations. However, although it is not always possible to completely eliminate them, it is possible to hold them at optimum levels and to overcome with proper public relations policies in

a way not to damage the organizations. Basic functions of public relations such as gathering information, creating and protecting an organization image, establishing a communication with masses, aligning the expectations of masses and the performance of the organization, evaluating the results, etc. show their importance during crises. The crisis management, which must ensure preventing possible but undesired situations or at least overcoming with minimum damage, needs public relations to the great extent, because it is a management task that affects the policy of the organization and plays a significant role in determining its communication. It is vitally important for organizations to have a public relations unit, because it is only possible with public relations to make preparations for possible crisis situations, to act in the name of the organization in case of a crisis, to overcome with minimum damage or to turn the effects of crises into a positive opportunity and to aim a better position than the pre-crisis situation after the crisis.

Hakkı ŞEN
Executive Editor

YARDIMCI SHIPYARDS



YARDIMCI



the **SEA**
of
CONFIDENCE

www.yardimci.gen.tr



İstihdam, Katma Değer ve Ülkenin Gücü



Ziya Gökalp: GESAD Başkanı

Gemi Endüstrisi, Tuzla Tersaneler Bölgesi'ndeki son gelişmelerle, yalnız denizcilik sektörünün değil, tüm Türkiye'nin yakından takip ettiği bir sektör haline geldi. Yazılı ve görsel basının yoğun ilgisi, tersanelerimizde yaşanan olayları hiç zaman kaybetmeden evlerimize kadar taşınması, Tuzla başta olmak üzere tersane bölgelerimizi, hiçbir sanayi kesiminin ulaşamayacağı kadar tanıtır hale getirdi. Bu çerçevede, tersanelerde meydana gelen iş kazalarının çok yönlü tartışma ortamlarına taşınması, başta gemi inşa sanayimiz olmak üzere, tüm gemi endüstrimizde nelerin yapılabileceğini ve yapılması gerektiğini gündeme getirdi.

Tersanelerde meydana gelen iş kazaları ile ilgili olarak başta Başbakan Recep Tayyip Erdoğan başkanlığında olmak üzere, birçok platformda yapılan görüşmelerde sunulan önlem önerileri değerlendirilerek, tedbirler alınmaya başlanmıştır. İlk aşamada devlet-sektör işbirliğiyle, tüm Tuzla tersanelerinde çalışan 20 binden fazla işçinin tamamına iş güvenliği semineri verilmeye başlandı. Bu kadar yoğun çalışan bir sanayi kesiminin tamamına, bu kadar hızlı iş güvenliği eğitimi verilmesi, yalnız Türkiye'de değil, belki de tüm ülkelerde ilk defa yapılan bir uygulama oluyor. Muhakkak ki iş güvenliğiyle ilgili eğitim çalışmaları, yaygınlaştırılarak ve programlanarak, daha etkili ve devamlılık gösterecek şekilde devam edecektir.

Employment, Added Value and Power of Country

Ziya Gökalp: Chairman of GESAD

With the recent developments in Tuzla Shipyards Region, Ship Industry has become a sector closely monitored by not only the maritime sector but also by whole Turkey. Dense interest of written and visual media, instant delivery of incidents lived in our shipyards to our homes, made our shipyards known, primarily Tuzla, as in no other industrial sector. Within this frame, transfer of occupational accidents in shipyards to diverse discussion platforms brought the topic of what can be and need to be done in our ship industry into agenda.

In relation to occupational accidents in shipyards, measures proposed in discussions held in many platforms, primarily led by Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan, have been assessed and precautions started to be taken. In the first stage, with cooperation between government and sector, occupational safety seminars are started to be given to more than 20.000 workers in all Tuzla shipyards. Such rapid delivery of occupational safety training to entire industry section that works so intense may be one the first practices ever performed not only in Turkey but in all countries. Undoubtedly, educational works related to occupational safety will continue by expanding and planning, in a more efficient and continuous manner.

In the meantime, with sectoral partnership of our association (GESAD), "Shipbuilding Courses" in vocational technical and industry high schools, where occupational safety lessons are given more comprehensively for 8,5 months to train qualified personnel, started to bear their fruits. First term graduates of these courses have successfully completed their training in August 2008, received their certificates and placed in shipyards by GESAD and employed in businesses of specialized industrialists in sub-employer position. Second group course attendees, who completed their apprenticeship, will be employed in businesses in September 2008, following their exams.

Bu arada, derneğimizin (GESAD) sektörel ortaklığıyla meslek teknik, endüstri liselerinde iş güvenliği derslerinin daha kapsamlı gösterildiği 8.5 ay süreli, kalifiye eleman yetiştiren "Gemi İnşa Teknolojisi" kursları da, meyvesini vermeye başlamıştır. Bu kursların birinci dönem mezunları Ağustos 2008 ayında kurslarını başarı ile bitirerek sertifikalarını almış ve GESAD tarafından tersanelere ve alt işveren konumundaki ihtisas sanayici işletmelerimizde işe yerleştirilmişlerdir. Stajlarını tamamlayan ikinci grup kursiyerlerimiz de sınavlarını müteakip Eylül 2008 de işyerlerine yerleştirilecektir.

Eğitim yanında, yan sanayimizin de geliştirilerek sertifikalı ürün imalatımızın artırılması, gerekli ve önemli diğer bir konu. Önlemler paketi içinde belirlenen yan sanayimizin istenilen düzeye çıkartılması için Gemi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi kuruluş çalışmalarımız, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile yürütülmektedir. Yüzde 50 civarında yerli ürün kullanılan gemi inşa sanayinde, bu oran hızla artırılmalıdır. Gemi sanayimize mal üreten firmalarımızın ürünleri, kalite yönünden üst düzeye çıkmış olup, birçok yabancı kuruluştan daha kaliteli hale gelmiştir. Sayısı hızla artan bu gemi sanayi üreticilerimizi dar alanlardan kurtarıp, AR-GE çalışmalarının yapılacağı, uluslararası tanınırlık sağlayacak bir komplekse kavuşturmak, Türkiye için vizyon olacaktır. Tuzla tersanelerinin kurulmaya başladığı 20-25 yıl öncesinden günümüze kadar geçen süreç, Tuzla'da hem tersaneler yönünden, hem de bölgedeki yerleşim-gelişim yönünden, beklenenden çok hızlı bir büyüme göstermiştir. Bu hızlı büyüme birçok sorunu da beraberinde getirmiştir. Ancak inanıyoruz ki; ülkemizde gemi sanayini bu seviyelere çıkaran teşebbüs gücü, aynı kararlılıkla tüm sorunları da çözecektir.

Tersaneler uzun zamanlarla gelişen ağır sanayi kuruluşlarıdır. Kuruldukları yerde, kendi şehirlerini oluştururlar adeta. Ülkeleri için, uzun vadeli faaliyette bulunan kuruluşlardır. İsimleri buldukları şehirlerle beraber adlandırılır hep. Osmanlı'nın Haliç ve Taşkızak tersaneleri, Osmanlı Devleti'ne büyük hizmetler vermiş, 15. asırdan beri faaliyet gösteren, ülkenin gözbebeği olan kuruluşlardır. Devirler değişti, onlar hep devam dedi. Tersaneler, 100 yılları bulan gelişimler gösteren ve gelişmişliğin simgeleri olan oluşumlardır. Eksiklikleri giderilir. Ancak her olay sonrası, bir yerlere taşınmaları zordur. Bugün Tuzlamızda, tersanesi ve yan sanayisi ile 100 bini aşkın insan çalışıyor, ailelerine bakıyor. Gemi sektörü istihdam demektir, katma değer demektir ve ülkelerin gücü demektir. Biz çalışmalarımızla, alınan gemi siparişlerinde adet bazında dünya sıralamasında dördüncü sırada bulunan tersanelerimizin, daha yukarılara çıkmasına katkıyı ve ihtisaslaşmayı sağlayacağımıza inanıyoruz.

Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD) olarak, sektörel kültür faaliyetlerimiz arasında bulunan "Gemi Sanayi" dergimizle ilgili gelişmeler de yaşanmaktadır. Türkçe-İngilizce yayın yapan dergimizin içeriği bu sayımızda artırılarak, daha geniş kitlelere ulaştırılmaya başlanacaktır. Gemi Sanayi dergimiz, Türkiye dışında 19 ülke üniversitelerinin gemi inşa bölümleri, Brezilya'dan Japonya'ya kadar 34 gemi inşacı ülkenin sektörel toplum örgütleri ve gemi sanayicileri, bir çok yat ve marina işletmesi olmak üzere 1000'den fazla kuruluşa ulaşmaktadır. Dergimizle birlikte Kültür ve Turizm Bakanlığımızın tanıtım poster ve broşürleri de yabancı okuyucularımıza ulaştırılarak, ülkemizin ve İstanbul'un tanıtımına katkıda bulunulmaktadır. Yabancı ülkelere, dergimizle ilgilendiklerine dair yazılar ve reklam talepleri gelmektedir. Bu çerçevede, Türkiye dışındaki ülke gemi sanayicisi ve tersanelerinin gönderecekleri haber ve tanıtım yazıları da dergimizde yayınlanacaktır. Değişik ülkelerden gelecek birçok sektörel ve akademik çalışmalar hakkındaki yazılar, dergimiz aracılığıyla okuyucularımıza ulaştırılacaktır. GESAD Gemi Sanayi Dergisi olarak, sektörel yayıncılık konusunda yeniliklerle dolu her türlü çalışmayı özenle yapma kararlılığımızdır.

Sevgili okurlar, eylül ayıyla birlikte başlayan mübarek Ramazan ayını ve Ramazan Bayramımızı kutlar, hepinize hayırlara vesile olması dileğiyle esenlikler dilerim.

Along with education, development of our sub-industry and increasing our certified product manufacturing is another important subject. Our works to establish a Specialized Organized Industrial Zone for Ships, as stated in measures package and in order to raise our sub-industry to the desired level, are in progress in cooperation with Ministry of Industry and Trade. In the shipbuilding industry which uses nearly %50 domestic products, this rate should be rapidly increased. Products of our companies which produce goods for our shipbuilding industry have increased to a high level in terms of quality and now have better quality than many foreign companies. Saving these ship industry manufacturers with increasing in number from narrow areas and giving them a complex where R&D studies will be conducted and which will provide international recognition, will be a vision for Turkey. Time elapsed since the day Tuzla shipyards began to be established 20-25 years ago to our day, a rapid development has been realized in Tuzla both in terms of shipyards and regional settlement-improvement. This rapid development has carried many problems with it. However, we believe that the enterprise power which raised the ship industry in our country to this level will solve all problems with same determination.

Shipyards are heavy industry organizations that develop within long periods of time. In places where they are established, they almost create their own cities. They are organizations which operate for their country in the long run. Their names are called together with the cities they are established in. Ottoman's Golden Horn and Taşkızak shipyards are country's favorite organizations that operate since the 15th century and have made great contributions to the Ottoman Empire. Times changed, they always continued. Shipyards are formations that develop within hundreds of years and stand as icons of development. Their deficiencies can be eliminated. However, it is hard to move them somewhere else after every incident. Today, more than 100.000 persons are employed in Tuzla, including the shipyards and sub-industries, and affording their families. Ship sector means employment, added value and power of countries. We believe that, with our efforts, we will raise our shipyards higher, which rank in the 4th row based on ship orders worldwide, and ensure contribution and specialization.

As Association of Shipbuilding Industrialists (GESAD), there are also developments regarding our "Ship Industry" magazine which is among our sectoral cultural activities. Contents of our magazine which is published in Turkish and English will be increased in this issue and will be delivered to wider masses. Our Ship Industry magazine is delivered to more than 1000 organizations, including shipbuilding departments of universities at 19 countries, sectoral non-governmental organizations and shipbuilding industrialists of 34 shipbuilding countries from Brazil to Japan and many yacht and marina businesses. Together with our magazine, poster and brochures of Ministry of Culture and Tourism are also delivered to our foreign readers, contributing in promotion of our country and Istanbul. From foreign countries, we receive letters about their interest in our magazine and advertising demands. Within this frame, news and promotional articles to be sent by abroad shipbuilding industrialists and shipyards will also be published in our magazine. Articles to be received from various countries about many sectoral and academic studies will be delivered to our readers via our magazine. As GESAD Ship Industry Magazine, we are determined to carry out all sorts of works in relation to sectoral publishing, filled with innovations.

Dear readers, I celebrate the holy month of Ramadan beginning with September, your Ramadan Feast and wish it brings good and well-being to you all.

www.hascelik.com.tr



HASÇELİK

DÜNYA'NIN YÜKÜNÜ
KALDIRIYORUZ



ÇELİK HALAT
STEEL WIRE ROPES

HAS ÇELİK ve HALAT SAN. TIC. A.Ş.

Head Office - Factory: Hacılar Yolu 8.Km. 38210 KAYSERİ/TURKEY

Tel: +90 352. 442 16 40 • Fax: +90 352. 442 16 44

Istanbul Office: Perpa Ticaret Merkezi A-Blok Kat:11 No: 1349 Şişli - İSTANBUL

Tel: +90 212. 320 96 13 • Fax: +90 212. 320 96 20

www.hascelik.com.tr • hascelik@hascelik.com.tr

HASÇELİK

ASMARINE

İÇ VE DIŞ TİCARET



Paslanmaz Çelik Grubu:

- Paslanmaz çelik sac
- Paslanmaz çelik profil
- Dikişli, dikişsiz borular
- DIN ve ANSI flençler
- Dirsek, tee ve reduksiyonlar
- Paslanmaz çelik somun-cıvata,U bolt kelepçe
- Paslanmaz çelik hidrolik borular ve rekorları

Cunife Grubu

- Cunife borular
- Cunife fittingler
- Cunife kaynak teli

Özel Alaşımlar Grubu

- Hardox, veldox, raex,
- Titanyum, monel, inconel, hastelloy

Alüminyum Grubu

- TRICLAD
- Marine type alüminyum sac
- Boru ve fittingleri
- Profiller
- Baklavali, çetali saclar

Karbon Çelik Grubu

- Gemi sacı
- Hollanda Profili
- Dikişli, dikişsiz borular
- Fittingler



Metal Malzeme Tedariğinde
GÜVENİLİR ÇÖZÜM ORTAĞINIZ

ASMARINE İÇ VE DIŞ TİCARET

Evliya Çelebi Mahallesi
İstasyon Caddesi Ebe Sokak No:22/1
Tuzla / İstanbul - TÜRKİYE

Telefon: +90 216 395 77 37

Telefon: +90 216 395 93 46

Fax : +90 216 395 93 47

E-mail: info@asmarine.biz

SHIP INDUSTRY

Shiport China 2008 Dünya Denizcilik Fuarı

Gemi İnşaatı, Limanlar ve Denizcilik Teçhizatı Fuarı, Shiport China 2008 adı ile 05-08 Kasım 2008'de Dalian Dünya Fuar merkezinde düzenleniyor. Gemi inşaatı, gemi onarımı, gemi endüstriyel ürünleri, liman ve lojistik, deniz teknolojisi, deniz hizmetleri ve mühendisliği gibi alanlarla birlikte gemi ve tekne üreticilerinin yer aldığı çok geniş yelpazeli bu fuar ile büyük bir katılımcı kitle, Çin'in denize açılan önemli bir sanayi şehri olan Dalian'da buluşacaklar.

**Shiport China 2008 World Maritime Fair**

Shipbuilding, Ports and Marine Equipment Exhibition is held on 05-08 November 2008 in Dalian World Fair Center under the title Shiport China 2008. With this wide-range fair including fields like shipbuilding, ship repair, industrial ship products, port and logistics, naval technology, maritime services and engineering, and ship and boat manufacturers, a large group of participants will

meet in Dalian, an important industrial city of China as a gateway to the sea.

GESAD'dan KKTC'ye ziyaret

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde kurulması planlanan yat inşa ve bakım-onarım tesisleri ile gemi bakım-onarım tesislerinin kurulmasına ilişkin proje, GESAD heyeti tarafından Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı Salih Usar'a 08 Ağustos 2008 tarihinde sunuldu. Toplantıda yapılan görüşmeler esnasında Bakan Usar, projenin bölünmeden uygulanması konusunda görüşlerini bildirdi. GESAD Başkanı Ziya Gökalp, projenin bölgede özel hassasiyet gerektiren çevre koşullarına duyarlı olarak hazırlandığını, getireceği katma değer ve diğer ekonomik dönüşümlerin, Türkiye'nin edindiği bilgi ve tecrübe desteği ile büyük katkılar gerçekleştireceğini belirtti. GESAD heyetinden Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan tarafından yapılan proje sunumunda da, projenin KKTC'ye yat turizmi, yat inşa sanayi, gemi bakım-onarım ve yan sanayi olarak önde gelen bir istihdam kaynağı sağlayacağı belirtildi.

**Visit to Turkish Cypriot by GESAD**

The project regarding establishment of planned yacht building and maintenance-repair facilities and ship maintenance-repair facilities was presented to Minister of Public Works and Transportation of Turkish Cypriot, Salih Usar, on August 08, 2008 by GESAD committee. During the discussions in the meeting, Minister Usar conveyed his opinions about implementation of project as a whole. Chairman of GESAD, Ziya Gökalp, stated that the project was prepared with respect to environmental conditions that require special sensitivity and the added value and other economic transformations it will realize great contributions together with Turkey's knowledge and experience support. In the presentation made by Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan from GESAD committee, it was also stated that the project will provide a leading source of employment for Turkish Cypriot in terms of yacht tourism, yacht building industry, ship maintenance-repair and sub-industry.

22. TEAM 2008 Konferansı İstanbul'da

İlki 1987 yılında Kore'de düzenlenen TEAM adlı konferans, Asya-Pasifik ülkeleri arasında; araştırma bulguları ve yeni fikirleri paylaşmak, gemi ve deniz yapıları inşasındaki yapısal dizayn alanında sıkça karşılaşılan problemlerle ilgili değerlendirme, tartışma ve bilgi alışverişini platformu sağlamayı amaç edinmektedir. Bu seri konferans şimdiye kadar 21 kez Kore, Japonya, Rusya, Singapur, Tayvan gibi uzakdoğu ülkelerinde düzenlendi. 22'nci Team2008 konferansı ise bu kez 06 - 09 Ekim 2008 tarihinde İstanbul'da düzenlenecek. Konferansa gemi sanayicilerimiz ve teknik elemanlarımızın katılımı, özellikle Uzakdoğu ülkeleri ile işbirliği geliştirilmesi açısından çok yararlı olacaktır.

**22nd TEAM 2008 Conference in Istanbul**

Conference "TEAM", which was first held in 1987 in Korea, aims to share research findings and new ideas between Asia-Pacific countries and to provide an assessment, discussion and information exchange platform related to frequently faced problems in the field of structural design in building of ships and naval structures. This serial conference has been held 21 times in far eastern countries like Korea, Japan, Russia, Singapore and Taiwan. This time, 22nd Team 2008 conference will be held in Istanbul between October 06 - 09, 2008. Participation of our ship industrialists and technical staff in the conference will be very beneficial especially for development of cooperation between Far Eastern countries.

KOBİ'lere sıfır faizli ihracat kredisi

KOBİ'ler için KOSGEB tarafından "İhracat Kredisi Faiz Desteği" adı altında bir program başlatılıyor. Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan'ın KOSGEB'in başlattığı İhracat Kredisi Faiz Desteği'ne ilişkin açıklaması şöyle: "KOSGEB'in kaynaklarını KOBİ'lerimiz için seferber etmiş durumdayız. Göreve başladığımız tarihten itibaren KOBİ'lere yönelik kredi faiz destek programları uygulamaya koyduk. Uygulamaya koyacağımız "İhracatçı KOBİ'lere Sıfır Faizli Destek Kredisi" programından ise, bu defa ihracat taahhüdü veren KOBİ'lerimiz yararlanacak. Üst limitini 100 bin dolar olarak belirlediğimiz bu programdan, 250 kişiden az çalışan istihdam eden, yıllık net satış hasılatı ya da mali bilançosu 25 milyon YTL'yi aşmayan, imalat sanayi sektöründe faaliyet gösteren, KOSGEB Veri Tabanına kayıtlı ve ihracat taahhüt eden KOBİ'ler yararlanabilecek. Kredi faiz desteğinden yararlanacak ihracatçı KOBİ'lerimizin tamamı 100 bin dolar üst limitten kredi kullanırsa, 6.500 işletme programdan yararlanabilecek. 100.000 doların altında limitle kredi kullanması durumunda krediden yararlanacak işletme sayısı artacak. İhracat Kredisi Faiz Desteği ile toplam 650 milyon dolarlık bir kredi hacmi oluşacaktır" dedi.

Sıfır faizli destek kapsamında, 650 milyon dolarlık kaynağın yüzde 30'u kalkınmada öncelikli yörelerdeki ihracatçı KOBİ'lere, yüzde 70'i de normal ve gelişmiş yörelerdeki ihracatçı KOBİ'lere kullanılacaktır. Bu bölgeler arasında kullanılmayan kontenjanlar olursa diğer bölgelere tahsis edilecek. Programdan yararlanmak isteyen ihracatçı KOBİ'lerimiz, 15 Eylül 2008 Pazartesi günü mesai saati başlangıcı itibarıyla, Ziraat Bankası, Halkbank, Vakıfbank, Türkiye İş Bankası, Yapı Kredi Bankası, Garanti Bankası, Akbank ve Türk Ekonomi Bankası'na başvurabilecek. Başvurular direkt olarak bankalara yapılacak, KOSGEB; yapılan başvuruları belirlenen kriterlere göre değerlendirecektir. Teminat sıkıntısı yaşayabilecek olan ihracatçı KOBİ'ler, Kredi Garanti Fonu'na başvurabilecek.

**0-interest export credit to SMEs**

KOSGEB (Small and Medium Industries Development Organization) initiates a program for SMEs; "Export Credit Interest Support". "We have made the resources of KOSGEB fully available for our SMEs. Since the day I have started to my duty, we have implemented credit interest support programs for SMEs. And this time, our export undertaking SMEs will benefit from the program of '0-interest Support Credit to Exporters'. We have determined the upper limit of this program as 100 thousand dollars and the exporters, who employ less than 250, have a financial budget of not more than 25 million YTL, operate in manufacturing industry, are registered in KOSGEB Database and undertake export, will benefit from the program. If our entire exporter SMEs utilize the upper limit credit (100 thousand dollars), then 6.500 enterprises could benefit from the program. If credits less than 100 thousand dollars are used, then the number of enterprises to benefit from the program will increase. With Export Credit Interest Support, a credit volume of total 650 million dollars will

be created" said Zafer Çağlayan, Minister of Industry and Trade, at his statement about the Export Credit Interest Support program of KOSGEB :

With the 0-interest support program, 30 percent of the total 650 million dollars will be made available for exporter SMEs in priority regions for development and 70 percent for exporter SMEs in regular and developed regions. In case of any credits not used in these regions, they will be transferred to other regions. Our exporter SMEs can apply to Ziraat Bankası, Halkbank, Vakıfbank, Türkiye İş Bankası, Yapı Kredi Bankası, Garanti Bankası, Akbank and Türk Ekonomi Bankası to benefit from the program starting from Monday morning, September 15, 2008. Applications will be directly made to the banks and KOSGEB will evaluate the applications based on the pre-determined criteria. SMEs, who may have collateral problem, may apply to Credit Guarantee Fund.

Tradesman and artisan credit support program

Minister of Industry and Trade, Zafer Çağlayan, stated that a "0"-interest credit support program for manufacturer tradesmen and artisans is being applied for the first time in order to meet the needs of tradesmen and artisans and to somehow eliminate the cash tightness in the market. According to the program, the interest of maximum 25 thousand YTL credit per manufacturer tradesman and artisan will be borne by KOSGEB, this way the manufacturer tradesmen and artisans will have the opportunity of 0-interest credit. In the program, positive discrimination will be adopted for women's involvement and a credit of up to 30 thousand YTL will be made available per enterprise. With the program 5000 tradesmen and artisans will benefit from total credit of 125 million YTL. At this support program with 18-month term, the tradesmen and artisans will not pay any interest; all interest will be borne by KOSGEB. Applications for this support program started on Wednesday, August 20, 2008. "Credit Support Program for Tradesmen and Artisans" will have the term of 18 months, no payment in first 6 months, and quarterly payments after that.

Esnaf ve sanatkar kredisi destek programı

Sanayi ve Ticaret Bakanı Zafer Çağlayan, esnaf ve sanatkarların finansman ihtiyaçlarının karşılanabilmesi ve piyasada yaşanan nakit sıkışıklığının bir ölçüde giderilebilmesi amacıyla, ilk defa imalatçı esnaf ve sanatkarlara yönelik "0" faizli bir kredi destek programının başlatılacağını açıkladı. Program uyarınca, imalatçı esnaf ve sanatkar başına sağlanacak azami 25 bin YTL kredinin faizi KOSGEB tarafından karşılanarak, imalatçı esnaf ve sanatkara 0 faizli kredi kullanma imkanı sağlanacak. Programda, kadın girişimcilere de pozitif ayrımcılık yapılarak işletme başına 30 bin YTL'ye kadar kredi kullanılacaktır. Program kapsamında 5000 esnaf ve sanatkara toplam 125 milyon YTL'lik kredi kullanılacaktır. 18 ay vadeli olan bu destek programında esnaf ve sanatkarlar faiz ödemeyecek, faizler tamamen KOSGEB tarafından karşılanacak. Bu destek programı için başvurular, 20 Ağustos 2008 Çarşamba gününden itibaren başladı. "Esnaf ve Sanatkar Kredisi Destek Programı", ilk 6 ayı ödemesiz, üç ayda bir ödemeli ve 18 ay vadeli olacak.

SHIP INDUSTRY

18. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi

İş Sağlığı ve Güvenliği konusundaki en büyük etkinlik olan 18. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi, 29.06.2008-02.07.2008 tarihleri arasında Seul'de yapıldı. İlk gününde "İş Sağlığı ve Güvenliği Seul Beyannamesi"nin imzalandığı kongreye, 100 ülkeden 2.500 kişi katıldı. Kongre örgütünün amacı; iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili olarak, mesleki hastalıkları önleme çalışmaları, sağlık ve güvenlik konulu ortak projeler yolu ile geliştirilen yeni teknolojilerden elde edilen bilgi, bulgu ve tecrübelerin paylaşımı ile iş kazalarının önlenmesine ve çalışanların sağlığının korunmasına katkı yapmaktır. Her üç sene de bir seri olarak düzenlenen bu kongrenin güncel çıktılarının, araştırmacılarımız, uzmanlarımız ve tüm sektör tarafından yakından incelenmesi yararlı olacaktır. Bir sonraki etkinlik olan 19. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi 2011 yılında Türkiye'de yapılacaktır.

**18th World Congress on Safety and Health at Work**

Biggest event on Occupational Health and Safety, 18th World Congress on Safety and Health at Work, was held between 29.06.2008 and 02.07.2008 in Seoul. 2.500 persons from 100 countries participated in the Congress where "Seoul Declaration on Safety and Health at Work" was signed in its first day. Purpose of congress organization is to contribute in prevention of occupational accidents and protection of workers' health by sharing the works carried out on prevention of occupational diseases, knowledge, findings and experience obtained from new technologies developed by way of common projects on health and safety. Close examination of actual outputs of this congress, which is held once in every three years as series, by our researchers, experts and entire sector will be beneficial. Next activity 19th World Congress on Health and Safety at Work will be held in Turkey in 2011.

İlk mezunlar işe yerleştiriliyor

Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Anadolu Teknik Lisesi ve İMEAK Gemi Sanayicileri Derneği tarafından, Türkiye ve AB desteği ile düzenlenen Gemi İmalatı Teknolojileri Mesleki Kursu'nu tamamlayan mezunlar işe yerleştirilmeye başlandı. Okul Müdür Yardımcısı Kemal Aslan başkanlığında kursun ilk mezunları ile birlikte ikinci kurs grubu stajyerler bir kafile halinde İstanbul'a geldiler. Kursiyerlere Tuzla'daki bazı tersaneler gezdirilerek, bilgi verildi. Daha önce konuyla ilgili olarak dergimizde de Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan tarafından kursun önemi ve tanıtımı hakkında bir de makale yayımlanmıştı. Tersanelerimizde ihtiyaç duyulan kalifiye ara eleman sıkıntısına çözüm olacak 8.5 ay süreli kursta, çeşitli testlerle yüzlerce müracaatçı arasından seçilen 30'ar kişilik kursiyer gruplarına, uzman eğitimci tarafından Bilgi ve İletişim Teknolojileri, Mesleki Gelişim, İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği derslerinden mesleki uygulamalı derslere kadar yedi ay nazari ve 1.5 ay tatbiki staj eğitimi verildi. Kursiyerlere Milli Eğitim Bakanlığı ve Avrupa Birliği tarafından sertifika veriliyor. Bu proje ile ilkököl mezunundan, yüksekokul mezununa kadar çok sayıda gencimize meslek ve iş imkanı sağlanmış oldu. İMEAK GESAD, "Devlet-Sektör-Eğitim" birlikteliğinin ürünlerini almaya başlamıştır. Sektörümüze, ülkemize hayırlı olmasını diliyoruz.

**The first graduates are getting placed in their positions**

The graduates that complete the Professional Course for Vessel Construction Technologies organized by Of Hacı Mehmet Bahattin Ulusoy Anatolian Technical High School and İMEAK Association of the Ship Industrialists with the support of Turkey and the EU are being employed. The first-term graduates of the school and the interns of the second term visited Istanbul as a group led by Kemal Aslan, Vice Manager of the School. In order to gain general information, the interns were invited to visit some shipyards in Tuzla. With regards to this matter, another article by Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan was published in our magazine, pointing out to the importance of the course and introducing it. The 8 and a half months course will be a solution to the problem of qualified staff needed at our shipyards. The trainee groups of 30 people picked among the hundreds of applicants using various tests have been provided with seven months of theoretical training and one month and a half of professional applied courses from subjects such as Information and Communication Technologies, Professional Development, Workers' Health and Work Safety. The trainees are issued certificates by the Ministry of National Education and European Union. With this project, many young people from elementary school graduates to academy graduates have been given the opportunity for a profession and job. İMEAK GESAD has started to enjoy the benefits of the cooperation between "State-Sector and Education". We hope it will be beneficial for our sector and for our country.

TRANSTEC 2008

Liman geliştirme stratejileri, liman mühendisliği, liman teçhizatları, liman-demiryolu stratejisi, liman-demiryolu mühendisliği ve teçhizatları konularında fuar ve konferans faaliyetinin yer aldığı TRANSTEC 2008 Ulaştırma ve Uluslararası Transit Fuarı, 07-10 Ekim 2008'de St. Petersburg'da (Rusya) tertip edilecek. Aynı günlerde "Rus Limanlarının Geleceği" adlı bir konferans da düzenlenecek.

**TRANSTEC 2008**

TRANSTEC 2008 Transportation and International Transit Fair including fair and conference activities on port development strategies, port engineering, port equipment, port-railway strategy, port-railway engineering and equipment will be organized in St. Petersburg (Russia) on October 07-10, 2008. Between the same dates, a conference titled "Future of Russian Ports" will also be held.

SMM Hamburg'a rekor katılım

Dünyanın en büyük Gemi İnşa Sanayi ve Deniz Endüstrisi Teknolojileri Fuarı SMM Hamburg'a Türkiye'den rekor seviyede katılım var. Bu yıl 23-26 Eylül 2008 tarihleri arasında Hamburg'da gerçekleştirilecek olan SMM Hamburg 2008'e, Hamburg Messe Türkiye temsilcisi Goca Exhibitions'in organizasyonunu yürüttüğü çoğunluğu lider tersanelerimiz olmak üzere, önemli yan sanayicilerimizin ve işletmecilerimizin yer aldığı 500 metrekarelik grup standı ile katılıyoruz. Ayrıca yine önemli tersanelerimizi ve yan sanayicilerimizi içeren 12 firmamız müferrit özel stantları ile toplamda 27 firma ve 1000 metrekareye yakın bir alanda Türkiye katılımını gerçekleştirecekler. Böylelikle Türkiye, SMM Hamburg'a katılan en büyük beş ülkeden biri olmuş bulunuyor.

**Record Attendance in SMM Hamburg**

There is record high attendance in SMM Hamburg, world's biggest Shipbuilding and Marine Industry Technologies Fair, from Turkey. We are participating in SMM Hamburg 2008 to be held between September 23-26, 2008 in Hamburg, in a 500 square meter group stand, most of which is occupied by our leader shipyards thanks to the organization of Goca Exhibitions, Turkey representative of Hamburg Messe, together with important sub-industrialists and business managers. Also 12 companies again including our important shipyards and sub-industrialists in their individual private stands, total of 27 companies in nearly 1000 square meter area, will realize Turkey's attendance. Thus, Turkey will become one of the biggest five countries to participate in SMM Hamburg.

Durres Kürüm Tersanesi'ne ziyaret

Gemi Sanayicileri Derneği (GESAD) Başkanı Ziya Gökalp, görüşmelerde bulunmak ve bilgi almak üzere, davetli olarak gittiği Arnavutluk'taki Durres Kürüm Tersanesi'ni ziyaret etti. Durres Kürüm Shipping SH. A. adıyla ülkemiz kuruluşlarından Kürüm Holding bünyesine katılan tesis, Arnavutluk'un tek tersanesi konumunda bulunuyor. GESAD Başkanı Gökalp, Tersane Genel Müdürü Sokol Plani ve Genel Koordinatör Kemal Can ile yaptığı görüşmelerde, tersanenin rehabilitasyonu ve teknolojik gelişimleri konusunda GESAD ile müşterek çalışmalar yapılması yönünde görüş birliğine vardılar. Tersane, ağırlıklı olarak Arnavutluk ve Akdeniz Rivierası'nın gemi yapım ve onarım ihtiyaçlarına cevap veriyor. Tersane, 40.000 metrekare denizde, 80.000 metrekare karada olmak üzere, toplam 120.000 metrekarelik bir alan üzerine kurulu bulunuyor. Kürüm Holding'in önemli tesislerinden biri olan Kürüm Durres; İtalya, Yunanistan, Karadağ başta olmak üzere diğer bölge ülkelerine de ulaşım ve lojistik hizmetleri verecek bir proje başlatmış. Kürüm Holding bünyesindeki şirket, 78 çalışanı ile 2007 yılında 1,13 milyar ABD doları ciroya ulaşmış bulunuyor. Kürüm Durres, Türk Gemi Sanayi teşebbüsünün yabancı ülkelerde öncü yatırım kuruluşlarından biri olma niteliği taşımaktadır.

**Visit to Durres Kürüm Shipyard**

Chairman of Association of Shipbuilding Industrialists (GESAD) Ziya Gökalp visited Durres Kürüm Shipyard in Albania in order to carry out negotiations and receive information. The facility, which has joined the body of one of our country's institutions, Kürüm Holding, under the name Durres-Kürüm Shipping SH. A., is the single shipyard of Albania. At the talks between GESAD Chairman Gökalp and Shipyard's General Manager Sokol Plani and General Coordinator Kemal Can, an agreement was reached on joint efforts with GESAD on rehabilitation and technological developments of the Shipyard. The shipyard primarily meets the shipbuilding and repair needs in Albania and Mediterranean Riviera. Shipyard is established on total 120.000 square meter area, out of which 40.000 square meter is on sea and 80.000 square meter is on land. Kürüm Durres, as one of the most important facilities of Kürüm Holding, has initiated a project which will deliver transportation and logistics services primarily to Italy, Greece, Montenegro and other states of the region. The company within the body of Kürüm Holding, with 78 employees, reached 1.13 billion US dollars turnover in 2007. Kürüm Durres has the quality of being one of the leading investment institutions of Turkish Ship Industry enterprise in abroad.



HPK 200 MARINE

Gemi inşaat sektöründe kullanılan **Hollanda Profilini**
Kıvırmak için özel tasarlanmış bir model



sahinler[®]
METAL MAKINA ENDÜSTRİ A.Ş.



www.sahinlermetal.com
info@sahinlermetal.com

Tel: +90.224.4700158
Bursa - Türkiye

İlk makina UMO Gemi San.ve Tic.Ltd.Şti. ile beraber tasarlanıp UMO Gemi/Ereğli tesislerine teslim edilmiştir.

**yalnızca büyükler,
büyük işler yapar...**

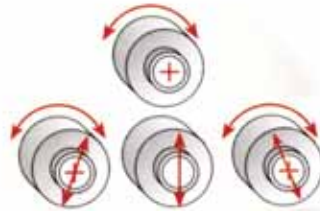
3m x 80mm



| Hidrolik 4 Toplu Silindir Makinası

| Model 4R HSS 30-680 NC

Kapasite	Genişlik	Kalınlık
	3m.	80mm.
Merdane Çapı	680mm	
Makina Ağırlığı	82,000kg.	



Türkiye'nin en büyük metal kıvrma makinesiyle yolumuza devam ediyoruz.

İzmir Yolu 22. Km Mümin Gençoğlu Cad. 16285 BURSA / TÜRKİYE +90 224 470 01 58 +90 224 470 07 70 - 470 09 05
www.sahinlermetal.com info@sahinlermetal.com

sahinler
Metal Makina End. A.Ş.

SHIP INDUSTRY

Tersanelerin yeni adresi: Rize

Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, Rize'yi tersaneler bölgesi haline getirmek istediklerini belirterek, teknik çalışmaların tamamlanmasının ardından yatırımcıları Rize'de tersane kurmaları için teşvik edeceklerini söyledi. Başbakan Erdoğan, "Rizeliler Günü Kültür ve Sanat Etkinlikleri" kapsamında Cumhuriyet Meydanı'nda düzenlenen konser öncesinde vatandaşlara hitap etti. "Bizim siyaset anlayışımızda millete sırtını dönmek yoktur. Millete söz verip de o sözde durmamak yoktur. Biz eserler yaratmak için buradayız" diyen Erdoğan, Rize'ye yapılan hizmetlerden örnekler verdi. Başbakan Erdoğan şunları söyledi: "Rize'yi tersaneler bölgesi haline getirmek istiyoruz. Türkiye'de gemi inşa alanında son yıllarda büyük bir atak var. Rize'nin bu gelişimden payını almasını istiyoruz. Bunun için merkezle birlikte Derepaşarı, Ardeşen, Pazar ve İyidere'de tersane kurulmasına uygun alan bulma çalışmalarını devam ediyor. Teknik çalışmaların tamamlanmasının ardından yatırımcılarımızı Rize'de tersane kurmaları için teşvik edeceğiz".

**The new address for shipyards: Rize**

The Prime Minister, Recep Tayyip Erdoğan, stated they wanted to make Rize the new zone for shipyards and pointed out that they will encourage the investors to invest in shipyards in Rize after the technical efforts are complete. The Prime Minister Erdoğan addressed the citizens before the concert organized at the Republic Square within the scope of the "Cultural and Art Activities for People of Rize Day". He said, "There is no turning back to the people in our understanding of politics. There is no making a promise to the people and then failing that promise. We are here to create jobs", Erdoğan gave examples from the services to Rize. Prime Minister Erdoğan also said: "We want to make Rize the zone of shipyards. There has been a great advance in ship construction in Turkey over the recent years. We want Rize to get her share from this development. Therefore, our efforts continue to find suitable zones to construct shipyards in Derepaşarı, Ardeşen, Pazar and İyidere in addition to the central city. After the technical efforts are complete, we will encourage our investors to construct shipyards in Rize".

10 yeni denizcilik okulu açılıyor.

Milli Eğitim Bakanlığı, sektöre nitelikli eleman yetiştirmek amacıyla altı denizcilik lisesi açtı.

Dört okul için ise hazırlıklar sürüyor. Milli Eğitim Bakanlığı, Tuzla'daki tersane ölümleri üzerine işin eğitiminin verilmesi için Başbakan'ın talimatıyla harekete geçti. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan, haziran ayı sonunda yapılan Bakanlar Kurulu toplantısında, sektöre eleman yetiştirmek için altı denizcilik lisesinin açılması talimatı vermişti. MEB Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürü Hüseyin Acır, bu okulların yeni



dönemde öğrenci alacağını belirtirken, dört tane daha denizcilik meslek lisesi açılması için çalışmaların sürdüğünü söyledi. Yeni açılan altı okul ile birlikte toplam 45 olan denizcilik meslek lisesinde, dört binin üzerinde öğrenci eğitim alacak. Denizcilik anadolu meslek liselerine Ortaöğretim Kurumları Öğrenci Seçme Sınavı ile öğrenci alınıyor. 2008-2009 öğretim yılından itibaren faaliyete geçmek üzere açılan altı anadolu denizcilik meslek lisesi şöyle sıralanıyor: Tuzla Piri Reis Denizcilik Anadolu Meslek Lisesi, Balıkesir Bandırma, Bitlis Tatvan, Çanakkale Biga, Giresun Tirebolu ve İzmir Konak Nevvar Salih İşören denizcilik anadolu meslek liseleri.

10 new maritime high schools opened.

The Ministry of National Education opens six maritime high schools in order to train qualified staff for the sector.

Also, preparations are in progress for four schools. The Ministry of National Education took due action upon the instructions of the Prime Minister to provide relevant training in the face of deaths at shipyards in Tuzla. The Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan instructed six maritime high schools to be opened for training staff for the sector during the Cabinet of Ministers in late June. Hüseyin Acır, the General Director of Technical Male Education of the Ministry of National Education, says that these schools will recruit

students in the new period and also that the efforts to open new more maritime professional high schools are also in progress. With six more schools to be opened, total 45 maritime high schools will serve to more than 4 thousand students. The Maritime Anatolian professional high schools admit students with the Examination for Selecting Students to Secondary Education Institutions. The six Anatolian maritime professional high schools opened for service starting with the academic term 2008-2009 are as follows: Tuzla Piri Reis Maritime Anatolian Professional High School, Balıkesir Bandırma, Bitlis Tatvan, Çanakkale Biga, Giresun Tirebolu and İzmir Konak Nevvar Salih İşören Maritime Anatolian Professional High Schools.

Mersin denizcilik okuluna kavuşuyor

Mersin Deniz Ticaret Odası tarafından eğitime yüzde 100 destek kapsamında Mersin'de yaptırılan 12 derslik ve 14 laboratuardan oluşacak Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi'nin temelini Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım attı. Törende konuşma yapan Binali Yıldırım, Türk denizciliğinin son beş yılda büyük gelişme kaydederek, yüzde 360 büyüdüğünü, ancak bu durumda da yetmişmiş eleman sıkıntısının kendisini büyük ölçüde hissettirdiğini söyledi. Bu nedenle denizcilik okullarına yapılacak yatırımların önemini giderek arttığına işaret eden Bakan Yıldırım, "Deniz adamı ihtiyacı yalnız Türkiye'nin değil, dünyanın sorunudur. Sadece bu yıl dünyada gemi adamı açığının 15 bini geçtiğini göz önüne alırsak, temelini attığımız okulun önemi daha da iyi anlaşılacaktır" diye konuştu. Okul, 2009-2010 eğitim yılına yetiştirilmeye çalışılacak.



Mersin finally meets with its maritime school

Within the scope of 'hundred percent support to education', Anadolu Maritime Vocational High School will be built. The school funded by Mersin by Mersin Chamber of

Shipping, consists of 12 classes and 14 labs. At the opening ceremony the first foundation for the school was symbolically laid by the Minister of Transport Binali Yıldırım. In his speech at the opening ceremony, Minister Yıldırım explained that Turkish maritime has achieved great advancement in last five years by growing 360 percent, but that the growth caused skilled personnel problems in the sector. "Therefore, the importance of investing in maritime schools is gradually increasing. The need for seamen is not only the problem of Turkey, but the whole world. Given the fact that only this year, the shortage in seamen was more than 15

thousand in the world, we can understand the importance of this school we are building even more" he said. The school is scheduled to be completed by the 2009-2010 Academic Year.

Tersanelerin denetimi yürürlükte

Tersane işletme başvuruları, incelemesi, tespiti ve denetimini, Denizcilik Müsteşarlığı'na üç kişinin katılımıyla oluşturulan komisyon yapacak. Tesisler iki yılda bir, bu komisyon tarafından denetlenecek. Denizcilik Müsteşarlığı'nın, "Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yerlerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik"i, Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yönetmelikle getirilen düzenlemelerden bazıları şöyle: Komisyon, tesisleri iki yılda bir denetleyecek, tersane ve tekne imal yerlerinde tüm çalışanların yüzde ikisi mühendis, bunun da yarısı gemi mühendisi olacak, bu zorunluluk mevcut tesisler için bugünden itibaren bir yıl uygulanmayacak, her türlü sabit ve hareketli kaldırma vinçleri kullanan operatörler ve yardımcı elemanların, sertifikalı ve tersanenin daimi personeli olması zorunlu tutulacak. Yönetmelik hükümlerine aykırı davranan işletmelere, yükümlülüklerin yerine getirilmesi için en fazla 12 ay süre verilecek. Verilen süre sonunda, mücbir sebep bulunmaksızın tesis işleticisinin yükümlülüklerini yerine getirmemeleri halinde işletme izinleri idarece askıya alınacak veya iptal edilecek.



Audit of shipyards put in effect

Shipyards operation applications, inspections, determinations and audits shall be carried out by a commission constituted by the attendance of three people assigned by Maritime Undersecretary. Plants shall be audited every two years by this commission. The Regulations of Maritime Undersecretary "Regarding Methods and Principles for Granting Operation Licenses to Shipyards, Boat Building and Landing Plants" has entered into effect by announcement in the Official Gazette. Some of the arrangements imposed by the Regulations are as follows: Commission shall audit the plants every two years; two percent of the total employees at shipyards and boat building plants will be engineers and half of this number will comprise ship-building engineers. This obligation will not be applied for one year from now on for existing plants.

It will be compulsory that operators and supporting staff using any kind of fixed or mobile hoisting cranes will hold a certificate and be employed as permanent staff of the shipyard. Maximum 12 months time will be given - to plants that violate the provisions of the Regulations - for fulfilling their liabilities. In case of failure of the plant operator - save for force majeure reasons - in fulfilling his liabilities at the end of the given time, operation licenses of the concerned plants will either be suspended or cancelled.

SHIP INDUSTRY

Altı süper denizaltının imzası atıldı

Milli Savunma Bakanı Vecdi Gönül, havadan bağımsız denizaltı tedarikini öngören yeni tip denizaltılara ilişkin üç firmadan alınan tekliflerin değerlendirilmesi sonucunda, Howaldswerke-Deutsche Werft GMBH ve Marine Force International LLP ortak girişimi ile sözleşme görüşmelerine başlanma kararının alındığını söyledi. Gönül, Başbakan Recep Tayyip Erdoğan başkanlığında toplanan Savunma Sanayi İcra Komitesi Toplantısı'nın ardından bir açıklama yaptı. Bakan Gönül, Savunma Sanayi İcra Komitesinin, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacına yönelik yürütülmekte olan ve havadan bağımsız denizaltı tedarikini öngören yeni tip denizaltı projesini görüştüğünü söyledi. Proje kapsamında denizaltıların Gölçük Tersanesi'nde inşasına ilave olarak 20'ye yakın sistem ve alt sistemin savunma sanayi tarafından imal edilerek, denizaltılara entegre edileceğini kaydeden Gönül, toplamda proje bedelinin yüzde 80'inin Türkiye'de sanayi katılımı ve off-set olarak gerçekleştirilmesinin planlandığını da ifade etti. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı olan, havadan bağımsız yeni tip denizaltıların ilki, 2015'te teslim edilecek.

**Purchase agreement for six super submarines is signed.**

Vecdi Gönül - Minister of National Defense - stated that as a result of the evaluations of the bids received from three companies regarding new type submarines which are air-independent, it was decided to start agreement negotiations with the joint venture of Howaldswerke-Deutsche Werft GMBH and Marine Force International LLP. Gönül made an announcement after the meeting of Defense Industry Execution Committee which convened under the presidency of Prime Minister Recep Tayyip Erdoğan. Minister Gönül declared that Defense Industry Execution Committee discussed the new type submarine project which is carried out in respect of the demand of Naval Forces and foresees the supply of air-independent submarines. Gönül - stated that in addition to the construction of the submarines at Gölçük Shipyard, about 20 systems and sub-systems will be manufactured by the defense industry within the scope of the project and become integrated into the submarines - expressed that 80 percent of the total project value is planned to be realized by the contribution of industry in Turkey and as off-set. First new type air-independent submarine required by Naval Forces will be delivered in 2015.

Gemi söküm sanayicilerinin acı kaybı

İspanya'daki uçak kazasında hayatını kaybedenler arasında Aliğa Gemi Söküm Sanayicileri Derneği İkinci Başkanı Mustafa Erdil olduğu, DNA testi ile kesinleşti. Evli ve üç çocuk babası 55 yaşındaki Mustafa Erdil'in oğlu Günalp Erdil'in babasının cenazesini Türkiye'ye getirebilmek için gerekli işlemleri başlattığı bildirildi. Başbakanlığa bağlı Denizcilik Müsteşarlığı'nın da cenaze işlemlerinin hızlandırılması için girişimlerde bulunduğu belirtildi. Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Genel Sekreteri Nevzat Sarıarslan, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu'nun, uçak kazasıyla ilgili soruşturmayı yürüten İspanyol yetkililerle görüştüğünü söyledi, GESAD olarak Mustafa Erdil'e Allah'tan rahmet, ailesine, yakınlarına ve çalışma arkadaşlarına başsağlığı diliyoruz.

**The sad loss of vessel disassembling industrialists**

The DNA tests have verified that Mustafa Erdil, the second Chairman of the Association of Vessel Disassembling Industrialists in Aliğa, is among the people who lost their lives in the plane crash in Spain. It was reported that, Günalp Erdil, son of Mustafa Erdil, 55, who was married and who had three children, started the necessary procedures to be able to bring the mortal remains of his father to Turkey. It was also reported that the Maritime Undersecretariat under the Prime Ministry also made efforts to accelerate the funeral proceedings. Nevzat Sarıarslan, the Association of Ship Recycle Industrialists, said that the Maritime Undersecretary Hasan Naiboğlu contacted the Spanish officials who perform the inquiry regarding the plane crash. As GESAD, we wish God's mercy for Mustafa Erdil and express our condolences to his family, friends and colleagues.

Tersane hayal oldu

Çandarlı-Zeytindağ Bölgesi'nde belirlenen sivil tersane alanı, aynı bölgede yapımı planlanan Kuzey Ege Limanı'nın engeline takıldı. Liman alanının genişletilecek olması nedeniyle DLH Genel Müdürlüğü, tersane alanının iptal edilmesini önerdi ve karar çıktı. Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü Ege Bölgesi'nde alternatif yer arayışına girerken, bölgede çok fazla SİT ve askeri bölgenin olması sıkıntı yaratıyor. Denizcilik Müsteşarlığı, önümüzdeki günlerde düzenleyeceği toplantıda İzmir'deki ilgili kamu ve sivil toplum kuruluşlarıyla biraraya gelerek ortak bir yol haritası belirleyecek. Denizcilik Müsteşarlığı Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü Yaşar Duran Aytaş, Çandarlı Zeytindağ Bölgesi'nde tersane yatırımı yapılmasından vazgeçilmediğini, sadece daha büyük bir alanda kurulması kararının alındığını söyledi. Daha büyük bir liman yapılması için tersanenin engel oluşturduğunu ifade eden Aytaş, "Buradaki tersane sıkışmış bir durumda. Daha geniş bir alana ihtiyaç var. Bu konuyu İzmirliyle görüşmemiz lazım. Ayrıca Alaybey'de bir tersane alanı var ve bölgeye hizmet verebilir. İzmir'de birçok alan, SİT kapsamında, bu sorunları aşmaya çalışıyoruz" dedi.

**Shipyard has become a dream**

Civil shipyard zone allocated at Çandarlı-Zeytindağ Region has been blocked by Northern Aegean Port construction of which is planned at the same region. Due to the fact that port area shall be expanded, DLH General Directorate has proposed the cancellation of shipyard zone and resolution has been adopted. Whereas General Directorate of Ship Building and Shipyards of Maritime Undersecretary has started looking for an alternative location within the Aegean Region, the presence of many archeologically protected and military zones in the region cause difficulties. Maritime Undersecretary shall gather - at the meeting to be organized in the following days - with the concerned public and civil society organizations in İzmir and determine a common progress schedule. Managing Director of Ship Building and Shipyards of Maritime Undersecretary - Yaşar Duran Aytaş - said that the shipyard investment at Çandarlı-Zeytindağ Region was not abolished but only a resolution was adopted for establishing the plant on a larger area. Aytaş - expressing that the shipyard will be an obstacle for the construction of a larger port - said, "The shipyard here is in a compressed situation. Larger area is required. We should discuss this issue with İzmir citizens. Besides, there is a shipyard zone in Alaybey which can serve the region. Many regions in İzmir are archeologically protected. We are trying to overcome these problems".

Gazi gemiye selam

Kurtuluş Savaşı'nda silah ve malzeme sevkiyatı yapan, harp malzemesi taşıyan gemilere koruma ve kollama görevini üstlenerek tarih yazan Alemdar Gemisi'nin Zonguldak'ın Ereğli İlçesi'nde aynı ölçülerinde yapılan maketi, Gazi Alemdar Müzesi olarak TBMM Başkanı Köksal Toptan ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Metin Ataç'ın katılımıyla açıldı. Tören alanına geliste küçük izci grubunu izci selamı ile selamlayan Toptan ve Ataç, konuşmaların ardından kurdeleyi keserek Gazi Alemdar Müzesi'ni vatandaşların ziyaretine açtı. Daha sonra gemiyi gezen Toptan'a, Karadeniz Bölge Komutanı Tuğamiral Türker Ertürk bilgi verdi. Toptan, eski Dışişleri Bakanı Mümtaz Soysal'ın, Alemdar Gemisi'nde çarkçıbaşı olarak görev yapan babası Osman Muhtar'ın anlatıldığı bölümü dikkatle inceledi. Müzenin brifing salonunda Toptan'a, Alemdar'ın tarihi ile ilgili kısa bir bilgi de verildi.



Greetings to Veteran Ship

The original Alemdar Ship was responsible for shipping weapons and materials and undertaking the duty of protecting and guarding ships carrying war materials during the Independence War. A model of Alemdar Ship was made in the county Ereğli of the city Zonguldak the same size as the original ship. An opening ceremony for the model ship was opened at Gazi (Veteran) Alemdar Museum. Köksal Toptan, President of Turkish National Assembly and Vice Admiral Metin Ataç, Commander of Marine Forces, participated in the ceremony. After greeting the small scout group in the ceremony area with scout salute, Toptan and Ataç made their speeches then cut the opening ribbon which officially opened the Gazi Alemdar Museum for public view. Rear Admiral Türker Ertürk, Black Sea Region Commander, provided historical information to Toptan during his tour on the ship. Toptan especially paid attention to the location on the ship where Osman Muhtar, father of former Foreign Affairs Minister Mümtaz Soysal, worked as a chief engineer at the Alemdar Ship. A short briefing was given to Toptan about the history of Alemdar at the briefing hall of the Museum.

Tuzla'da kapatılma endişesi

"Tuzla'yı kapatalım" önerisine işçi de, işveren de isyan etti. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Faruk Çelik'in "Tuzla kapatılmalıdır" şeklindeki açıklaması, hem tersane patronlarını, hem de mesai arkadaşlarını kaybeden işçileri isyan ettirdi. "Her şeye rağmen tersaneler kapatılmamalı" fikrinde birleşen işveren ve işçiler, Tuzla'nın tahliye edilmesinin değil, bölgedeki mevcut sorunların çözülmesini, iş güvenliğinin ve üretimin sağlıklı hale getirilmesini istedi. Tersanelerinin kapatılması önerisine işçi örgütlerinden "Doğru değil. Verilen eğitimlerin sonuçları beklenmeli" cevabı geldi. Türk-İş'e bağlı Dok Gemi İş Sendikası Başkanı Necip Nalbantoğlu "Başladığımız eğitim seferberliğine katılan işçi sayısı 10 bini geçti. Tersaneyi kapatırsanız, çalışan 40 bin insanı ve ailelerini sokağa atmış olursunuz" dedi. DİSK'e bağlı Limter-İş Sendikası Başkanı Cem Dinç de, hükümetin Adana'dan Trabzon'a kadar uzanan kıyı şeridinde onlarca tersane yapılmasını planladığına dikkat çekerek, "Böylelikle Tuzla'daki kuralsızlık Türkiye'nin dört bir yanına yayılacak. Sayın Bakan, elektrik çarpmasını önlemek için elektriği keselim diyor. Bu en kolay yöntemdir" diye konuştu.



Anxiety of Being Shut-down in Tuzla

Both the workers and the employers rejected strictly the proposal "Let us shut-down Tuzla." The declaration of Faruk Çelik - Minister of Labor and Social Security - "Tuzla should be shut down" made both shipyard owners and the workers who lost their colleagues furious. Employers and employees - who mutually agree on the idea that "Shipyards should not be shut down regardless of everything that happened" - demanded that Tuzla should not be evacuated but the existing problems in the region should be solved and that work safety and production should be improved. To the proposal of shutting down shipyards, worker unions replied "It is not fair. The results of the given trainings should be received." Necip Nalbantoğlu - President of Dok Gemi İş Syndicate connected to Türk-İş - said, "The number of workers participating in the training mobilization we have initiated has already exceeded 10 thousand. If you shut down the shipyard, you throw 40 thousand employees and their families on the street." Cem Dinç - President of Limter-İş Syndicate connected to DİSK has drawn attention to the fact that government is planning to construct tens of shipyards along the coastal line from Adana to Trabzon and said, "So the irregularity at Tuzla will be spread all around Turkey. Dear Minister suggests cutting off the electricity to avoid electrical shocks. This is the simplest method."

West Marine İzmir'de

Dünyanın en büyük denizcilik marketi West Marine, Türkiye'deki ilk mağazasının İstanbul Kartal'da açtıktan kısa bir süre sonra ikinci mağazası için İzmir Karşıyaka Koçtaş'ı seçti. Yapılan açıklamada "farklı ürün kategorileri ile müşterilerimize en iyi şekilde hizmet vermeye devam edeceğiz" denildi.



West Marine in İzmir

West Marine is the world's biggest marine market. Soon after opening its first store in Kartal, a district of Istanbul, Turkey they selected İzmir Karşıyaka Koçtaş for their second store. The announcement made was "We will continue to provide the best service to our customers with different product categories."

Yeni hedef: Petrol platformu inşası

Başta doğalgaz ve petrol olmak üzere enerji ithalatının gittikçe daha pahalı hale gelmesi, dünyanın pek çok bölgesinde olduğu gibi ülkemizdeki yetkilileri de harekete geçirdi. Bu da Türk tersanelerinin önüne yepyeni bir hedef konmasına yol açtı: Petrol platformu inşası. Alınan bilgilere göre, gelişmiş ülke teknolojileri kullanılarak yapılacak platformların biri Karadeniz, diğeri Ege Denizi'nin derin sularında petrol arayacak. Söz konusu ilk petrol platformunun inşa edilebileceği tersanelere ilişkin ilk araştırmalar da tamamlandı. Buna göre; Ege'de arama yapacak platformun Tuzla'da, Karadeniz'de kullanılacak platformun da Ereğli'deki tersanelerde yapılmasının uygun olacağı sonucuna varıldı. Yapılması düşünülen her bir petrol platformunun Türkiye'ye 450 ila 500 milyon dolar arası bir maliyeti olacak. Dolayısıyla iki platform için bütçeden yaklaşık 1 milyar dolar çıkacak. Platformunun günlük kirası 500 bin dolar olduğu düşünüldüğünde, her bir platform üç yıl içerisinde kendi kendini amorti etmiş olacak. Türkiye'nin açık denizlerde petrol ve doğalgaz sondajı yapacak gemisi bulunmuyor. Bununla birlikte sadece jeolojik araştırmalar yapabilen Sismik-1 ömrünü tamamladı. Aynı özelliğe sahip Piri Reis Gemisi de açık denizde uzun süre kalamıyor. Bu nedenle de son dönemde Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de petrol aramalarını hızlandıran Türkiye, platform kiralamak zorunda kalıyor.



Bakanlığın "Tersaneler ve Tuzla Gerçeği"

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde yaşanan iş kazalarıyla ilgili "Tersaneler ve Tuzla Gerçeği" konulu bir çalışma hazırladı. Çalışmada yer alan bilgilere göre, 1982 yılından 2000 yılına kadar yaklaşık yüzde 15 kapasite ile çalışan Türkiye'deki tersanelerin üretimleri ve sayılarında, dünyada talep patlamasının yaşandığı 2002 yılından itibaren çok büyük artışlar yaşandı. 2003 yılından bu yana dünya gemi inşaatı yüzde 89 büyümeye gösterirken, Türkiye'de bu oran yüzde 360 olarak gerçekleşti. Türkiye'de halen 46'sı Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde olmak üzere 86 tersane faaliyet gösteriyor. Bölgede, haziran ayı itibarıyla 480 alt işveren bulunuyor. Bu sayı, işin durumuna göre değişirken 2002'den önce bölgede alt işverenliğe rastlanmıyor. Bölgede faaliyet gösteren alt ve asıl işverenler bünyesinde halen 23 bin 680 kişi istihdam ediliyor. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Faruk Çelik, çalışmada yer alan değerlendirmesinde, bölgede hızla artan tersane sayısının 2002 yılına gelindiğinde üretime bağlı olarak büyük bir istihdam kapısına dönüştüğüne işaret etti. Çalışma alanı değişmemesine rağmen işçi sayısının 4-5 binlerden 30 binlere çıktığına dikkati çeken Çelik, "Ne var ki üretim ve istihdamdaki bu artış, işverenlerce alınması gereken iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerine aynı oranda yansımamıştır" dedi. Çelik, şunları kaydetti: "Bakanlık olarak yaşanan olumsuzlukların asgariye indirilmesi amacıyla bölgede çok sıkı denetimlerde bulunmaktayız. İstihdam Paketi kapsamında ilgili mevzuatta yaptığımız düzenlemelerle tersanelerdeki birçok sorunun giderilmesi amaçlanmıştır. Denetimler neticesinde idari para cezalarından kapatmalara kadar her türlü cezai müeyyideyi uygulamadaki kararlılığımız bundan sonra da devam edecektir".



New target: Construction of oil platform

Ever increasing costs of energy importation - primarily natural gas and oil - have mobilized authorities in our country just like in many other countries in the world. This in turn has placed a brand new target for Turkish shipyards: Construction of oil platform. According to the received information, one of the two platforms to be constructed by using technologies of developed countries will explore oil in the deep waters of the Black Sea and one of them in Aegean Sea. Preliminary inspections regarding the shipyards capable of constructing the first concerned platform have been completed. Accordingly, it was decided appropriate to construct the platform - which will probe for oil in the Aegean Sea will be in Tuzla and the platform which will be used for the Black Sea will be at the shipyards in Ereğli. Each contemplated oil platform will cost Turkey between 450 and 500 million dollars. Therefore, approximately 1 billion dollars will be spent from the budget for two platforms. When it is considered that the daily rental of one platform is 500 thousand dollars, each platform will amortize itself within three years. Turkey does not possess a vessel capable of drilling for oil and natural gas in open seas. Furthermore, Sismik-1 - which is capable of only geological research - has completed its service life. Piri Reis Vessel which has the same features can not stay for a long time in open seas. Therefore Turkey - speeding up oil prospection in the Black Sea, Aegean Sea and the Mediterranean Sea - has been obliged to rent the platform.

"Shipyards and Tuzla Reality" of the Ministry

Ministry of Labor and Social Security has carried out a study with a title "Shipyards and Tuzla Reality" regarding the occupational accidents experienced at Tuzla Shipyards Zone. According to the information given in the study, since 2002 - when a demand boom was observed in the world - very large increases have been encountered in the production and number of shipyards in Turkey which have operated with approximately 15 percent capacity from 1982 till 2000. While the world ship building industry displayed a growth of 89 percent since 2003, this ratio has been 360 percent in Turkey. At present, 86 shipyards - 46 of which are located in Tuzla Shipyards Zone - operate in Turkey. There are 480 sub-employers in the region as of June. Whereas this number changes depending on the intensity of work, no sub-employment was observed in the region before 2002. 23,680 people are employed at present within the structure of basic and sub-employers operating in the region. Faruk Çelik - Minister of Labor and Social Security - has indicated, in his evaluation included in the study, that shipyards - number of which have been rapidly increasing in the region - have become a large employment facility in 2002 associated with increasing production. Çelik emphasizing that although field of operation has not changed, number of workers has increased from 4-5 thousands up to 30 thousands and said, "Unfortunately this increase in production and employment has not reflected in the same ratio to work safety and security measures which should be taken by the employers." Çelik added, "As ministry-in-charge, we carry out very strict audits in the region in order to minimize the negative events experienced. We have aimed at eliminating many problems at shipyards by the arrangements we have made in the related legislation within the scope of Employment Package. Our consistency to apply all kinds of penal sanctions - from administrative monetary penalties to shutting down of the plant - will go on from now on as well."



Borusan Gemi Boruları ile Yolunuz Açık!

Artık gemi boruları Borusan Mannesmann Boru farkı ve kalitesiyle Türkiye'de üretiliyor, dünyaya ulaşıyor. İlerlemenin, gelişmenin en iyi yolu her zamanki gibi bir adım önde olmaktan geçiyor.

CE

1015
CERT#E21-20134-07



MARINE EQUIPMENT



**BORUSAN
MANNESMANN**

50.yıl



SHIP INDUSTRY

Alaplı'da ilk çalışma

Alaplı Tersane Bölgesi'ndeki ilk çalışma müjdesini, Alaplı Kaymakamı Aydın Memük verdi.

Kaymakam Aydın Memük, projelendirilen Alaplı Tersaneler Bölgesi'nde, İşler Gemi için ön izin alınarak çalışmalarına başlandığını, Demir Gemi ve AYTEK Kooperatifi için de Maliye Bakanlığı'nın onayının beklendiğini söyledi. Kaymakam Memük, tersanelerin faaliyete geçmesi ile birlikte istihdam alanında büyük gelişme kaydedileceğini belirterek, "Alaplı Tersaneler Bölgesi'nde

230'ar dönüm olmak üzere iki adet, 400 küsur dönüm olmak üzere bir adet yer konusunda Valilik Tahsisler Komisyonu kararını verdi ve Maliye Bakanlığı'na bildirdi. Burada 230 dönüm İşler Gemicilik adına ön izin onayı verildi ve ön izin sözleşmesi yapıldı. İşler Gemicilik'in çalışmaları başladı. Amacımız tersaneler bölgesi projesinin bir an önce başlayarak, yöremizdeki insanlara iş ve istihdam sağlamaktır" dedi.

**First work in Alaplı**

Governor Aydın Memük of the Alaplı District gave the good news of the first work in Alaplı Shipyard Region. District Governor Aydın Memük said that they received the preliminary permit for İşler Gemi Company at the projected Alaplı Shipyard Region and started to work, but they are still waiting for the approval of Ministry of Finance for Demir Gemi and AYTEK Cooperative. "When the shipyards start to operate, we will create a great employment here. Allocation Commission of Governor's Office gave its decision on two areas, each with 230 donum (quarter of an acre) and 1 area with nearly 400 donum at Alaplı Shipyard Region and notified the Ministry of Finance. Here, we received preliminary permit on behalf of İşler Gemicilik on 230 donum and made a preliminary permit contract. İşler Gemicilik's studies started. Our goal is to start the shipyard region project immediately and create job and employment for the people of the region," said Memük.

130 ultra luxurious yachts in 8 years

Antalya swiftly gains value in the world's ultra luxurious yacht market. Having built 130 ultra luxurious yachts in 8 years, the shipyards of Antalya gained foreign currency input amounting to 135 million US Dollars with the export of such yachts. Many of the yachts were exported to Italy, France, USA, Middle East countries, Netherlands, UK and Germany. Zeki Gürses, the General Director of Antalya Serbest Bölge İşleticisi A.Ş (ASBAŞ), noted that Antalya is ranked in third place in Europe with regards to the construction of composite yachts.

Stating that 1700 workers are employed at yacht manufacture facilities, Gürses said: "The yacht construction capacity has reached to 50 to 60 items per year in the free zone. This figure will keep increasing during the years to come. Antalya has started to become a trademark in the world in construction of luxurious yachts now. Now the yachts constructed in Antalya are being preferred in the global seas". The first yacht constructed by the Notika firm in the zone was sold to the Al Sabah family, the family of the Emir of Kuwait, worldwide famous oil kings. Famous Formula-1 pilot David Coulthard is also among the parties that placed an order for a yacht to be constructed in Antalya. The bosses of the UK and German supermarket chains and also Irwin Jacobs, the owner of the worldwide famous US yacht manufacturer Genmar Holding also placed orders with Vicem Yat in Antalya amounting to 150 million US Dollars for yachts of various sizes.

Sekiz yılda 130 ultra lüks yat

Antalya, dünya ultra lüks yat pazarında hızla değer kazanıyor. 8 yılda 130 ultralüks yat inşa eden Antalyalı tersaneler, bu yatların ihracatı ile 135 milyon dolarlık döviz sağladılar. Yatların büyük bölümü İtalya, Fransa, ABD, Ortadoğu ülkeleri, Hollanda, İngiltere ve Almanya'ya ihraç edildi. Antalya Serbest Bölge İşleticisi A.Ş (ASBAŞ) Genel Müdürü Zeki Gürses, kompozit yat yapımında Antalya'nın Avrupa'da üçüncü sırada yer aldığını kaydetti. Yat üretim Tesislerinde bin 700

işçinin çalıştığı anlatan Gürses, şöyle konuştu: "Serbest bölgede yat üretim kapasitesi yıllık 50-60 adete ulaştı. Önümüzdeki yıllarda bu sayı daha da artacak. Antalya, lüks yat yapımında dünyada artık marka olmaya başladı. Dünya denizlerinde Antalya yapımı yatlar tercih edilmeye başlandı". Bölgede Notika Firması tarafından üretilen ilk yat, dünyaca ünlü petrol kralı Kuveyt Emiri El Sabah ailesine satıldı. Ünlü Formula-1 pilotu David Coulthard da, Antalya'da yat siparişi verenler arasında bulunuyor. İngiliz ve Alman süpermarketler zinciri patronları ile dünyaca ünlü Amerikalı yat üreticisi Genmar Holding sahibi Irwin Jacobs da, Antalya'da Vicem Yat' çeşitli boyalarda 150 milyon dolarlık yat siparişi verdi.

**'Bedia Sultan' göz kamaştırdı**

Bodrum'da Arif Kaptan Yatçılık tarafından inşa edilen 'Bedia Sultan' adlı lüks yat, törenle denize indirildi. Arif Kaptan Yatçılık'ın sahibi 38 yaşındaki Hasan Dinçer'in, annesinin adını verdiği 35 metre uzunluğunda, sekiz metre genişliğindeki yat üç yılda tamamlandı. Dört milyon Euro fiyata alıcı bekleyecek yatın günlük kiralama bedelinin ise, 6 bin 500 Euro olduğu belirtildi. Jakuzi, klima, televizyon, uydu sistemi dahil her türlü konfora sahip yatın dış cephesinin, tamamen maundan yapıldığı kaydedildi. Arif Kaptan Yatçılık'ın inşa ettiği yedinci yat olan 'Bedia Sultan' göz kamaştırdı.

**'Bedia Sultan' dazzled**

A ceremony was given for the launching of the luxury yacht "Bedia Sultan" built in Bodrum by Arif Kaptan Yatçılık. The 35-meter long and 8-meter wide yacht which took three years to complete, is named after the mother of Hasan Dinçer, 38, the owner of Arif Kaptan Yatçılık. The yacht will be on sale for four million Euros and its daily rental fee is 6,500 Euros. It was stated that the yacht includes comforts such as Jacuzzi, air conditioning, television, satellite system, and its external facade is made of mahogany. 'Bedia Sultan', which is the seventh yacht built by Arif Kaptan Yatçılık, dazzled everyone.

Eğitim programının ikinci etabı sürüyor

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü ile ÇASGEM GISBİR ve Dok Gemi-İş Sendikası arasında daha önce imzalanmış olan protokol çerçevesinde düzenlenen eğitim programının ikinci etabı, 17 Temmuz 2008 tarihinde yapılan bir törenle Tuzla İbni Sina Okulu'nda başlatıldı. Törene; Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Faruk Çelik, Denizcilik Müsteşarı Hasan Naiboğlu, GISBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bayrak, Tuzla Belediye Başkanı, kaymakamı ile sektör temsilci ve yöneticileri katıldı. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Faruk Çelik törende yaptığı konuşmada; "Tuzla tersanelerinde çalışan işçilerin iş sağlığı ve güvenliğiyle ilgili eğitimin, yeni kazaları önlemeye dönük bir başlangıç olmasını temenni ettiğini" belirtti. Bakan Çelik, hükümet, özel sektör ve çalışanlar olarak tüm çabaların Türkiye'nin kalkınması, sanayileşmesi ve işsizliğin ortadan kaldırılmasına yönelik olduğunu söyledi. Çelik, söz konusu kalkınma ve büyüme hamlesinde insan sağlığının güvence altına alınmasının temel koşul olduğunu belirterek, "Bu konuda işverenlere ve işçilerimize çok önemli görevler düşüyor. Burada ifade etmek istiyorum, hükümet olarak bizlerin çok önemli görevler, sorumluluklar yüklediğimizin bilincindeyiz" şeklinde konuştu.



GISBİR Yönetim Kurulu Başkanı Bayrak da toplantıda yaptığı konuşmada, Türk Gemi İnşa Sanayi'nin son beş yılda olağanüstü kalkınma sağlayarak, Türkiye'nin büyüme ve gelişmesine büyük katkılar sağladığını belirterek, "Türk tersaneleri 2007 yılında, tamir, bakım ve onarım dahil üç milyar dolarlık ihracat geliştirmiş. 2008 yılının ilk dört aylık rakamlarına göre ise sipariş defteri 267 gemiye ulaşmıştır" dedi. Murat Bayrak İş Sağlığı ve Güvenliği'ne büyük önem verdiklerini anlatarak, "Tersanelerde İş Sağlığı ve Güvenliğinin Geliştirilmesi İşbirliği Protokolü'nün ikinci etabında Tuzla İbni Sina Okulu'nda, 17.07.2008 - 31.09.2008 tarihleri arasında 21.000 tersane işçisinin eğitilmesi uygulamasını başlatıyoruz" diye konuştu. Törenle başlatılan ve devam eden uygulamalarda, eğitimlerini tamamlayan işçilere sertifikaları verilmeye devam ediyor.

Japon şirketinin güneş enerjili gemi yatırımı

Çevreci çalışmalarındaki yarışın kızıştığı günümüzde iki Japon firması, kısmen güneş enerjili tahrikli dünyanın ilk gemisi için çalışmaya başladılar. Japonya'nın en büyük denizcilik şirketi Nippon Yusen KK ve Nippon Oil şirketleri, 40 kW güç üreten güneş panellerini Toyota Motor Şirketi'ne ait 60 bin tonluk bir Ro-Ro gemisinde kurmayı hedefliyorlar. Güneş panelleri, diesel jeneratör motorlarında kullanılan fuel oil yakıt miktarında yüzde 6.5 kadar bir tasarruf sağlayacak. Nippon Oil Şirketi Genel Müdürü Hideyuki Dohi, geliştirecekleri sistemin karbondioksit emisyonunu yüzde 1-2 azaltacağını (ağırlık eşdeğeri olarak yılda 20 ton) öngördüklerini açıkladı. Nippon Oil'in tasarımı yaptığı güneş panelleri için Nippon Yusen Şirketi 1.65 milyon YTL (1.40 milyon \$) tutarında bir yatırımda bulunacak. Günümüzde güneş panelleri, büyük boyutlu gemilerde yüksek güç üretimi sağlayabilse de, mürettebat yaşam bölgeleri için gerekli gücü kısıtlı olarak verebiliyordu. Panellerin tuzlu su ortamı ve titreşimle oluşan kötü etkilerin aşılacağı belirtiliyor. Güneş panelli Ro-Ro gemisinin Aralık 2008 ayında tamamlanması planlanıyor. Nippon Oil şirketinin Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ikutoshi Matsumura, önümüzdeki 3-5 yıl içerisinde ürünlerini tam ticari hale getirmeyi hedeflediklerini belirtti.



Second stage of the education program continues

The second stage of the education program organized within the frame of the protocol signed between the Ministry of Labor and Social Security General Directorate of Occupational Health and Safety and ÇASGEM GISBİR (Turkish Shipbuilders Association) and Dok Gemi-İş Union, started with a ceremony at Tuzla İbni Sina School on July 17, 2008. Minister of Labor and Social Security Faruk Çelik, Undersecretary of Maritime Affairs Hasan Naiboğlu, GISBİR Chairman Murat Bayrak, Tuzla Mayor, district governor and sector representatives and executives participated to the ceremony. At his speech he made at the ceremony, Faruk Çelik, the Minister of Labor and Social Security, said "I hope this occupational health and safety education for workers of Tuzla shipyards will be a start for preventing occurrence of new accidents". Minister Çelik stated that as the government, private sector and workers, all their efforts are for development, industrialization of Turkey and eliminating the unemployment. "Securing human health in this development and growth move is a crucial condition. Our employers and workers have very important duties in this issue. I want to emphasize here that as the government we are aware of the very important duties and responsibilities we have assumed." GISBİR Chairman Bayrak said at his speech that Turkish Shipbuilding Industry has achieved incredible development in the last five years and greatly contributed to the growth and development of Turkey. "Turkish shipyards realized three billion dollars worth of export, including repair and maintenance in 2007. According to the first four-month figures of 2008, the order log has reached to 267 ships" said Murat Bayrak and explained the importance they gave to the Occupational Health and Safety. "at the second stage of the Protocol of Cooperation for Occupational Health and Safety at Shipyards, we initiate the training of 21,000 shipyard workers at Tuzla İbni Sina School between 17.07.2008 and 31.09.2008". During the program that was started with a ceremony and still continues, the workers, who have completed their education, are given their certificates.

Solar powered ship investment of Japanese Company

In today's highly competitive environment in terms of environmental efforts, two Japanese companies have started to work on the first partially solar-powered ship of the world. Nippon Yusen KK and Nippon Oil Companies, two biggest maritime companies of Japan, aim to install 40 kW solar panels on a 60,000-ton Ro-Ro ship of Toyota Motor Company. Solar panels will help save up to 6.5 percent from the fuel oil used in diesel generator engines. Hideyuki Dohi, General Manager of Nippon Oil Company, stated that they expect the system they developed will decrease the carbon dioxide emission by 1 to 2 percent (equal to 20 tons per year in weight). For the panels designed by Nippon Oil, the Nippon Yusen Company will invest 1.65 million YTL (\$1.40 million). Today, even though the solar panels provide high power generation in big ships, they could provide limited power for crew living spaces. It is said that negative effects of the panels created by salty water environment and vibration will be eliminated. Ikutoshi Matsumura, Vice Chairman of Nippon Oil Company said they aim to fully commercialize their products in 3 to 5 years.

Gemi söküm Ekim'i bekliyor

Bir milyon tonluk gemi söküm kapasitesi ile dünyanın dördüncü büyük gemi söküm merkezi olan Aliğa, Çin, Hindistan ve Bangladeş'in haksız rekabetine karşı umudunu, ekim ayında Londra'da yapılacak Uluslararası Denizcilik Örgütü toplantısına bağladı. Toplantıda çevreye duyarlı, işçi güvenliği ve sağlığını gözetmeyen ülkelerin gemi söküm tesislerine bundan böyle gemi gönderilmeme kararı alınmasının gündemde olduğunu belirten Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMSANDER) yöneticisi Nevzat Sarıaslan, "Yakın coğrafyada Aliğa dışında gemi söküm tesisi yok. Beklediğimiz karar çıkarsa, Aliğa'da faaliyet gösteren gemi sökümçüleri rahatlar ve yıllık bir milyon tonluk söküm kapasitesi ortaya çıkar" dedi. Geçtiğimiz yıl 135 bin tonluk söküm gerçekleştiren Aliğa'daki işletmelerin yüzde 10 kapasite ile çalıştığını, bu yılki hedefin 200 bin tonu yakalamak olduğunu ifade eden Sarıaslan, gemi bulmakta sıkıntı çektiklerini, tonuna 500 dolar verdikleri gemiyi Çin, Hindistan ve Bangladeş'in 150-250 dolar daha fazla fiyat vererek ellerinden aldıklarının altını çizdi. Gemi geri dönüşümünün, kullanılan doğal kaynakları ekonomiyi geri kazandıran sektör olduğunu kaydeden Sarıaslan, "1986-2007 arasında büyük miktarda çelik, demir dışı maden ve kullanılabilir makine geri dönüştürüldü. Dönüşüm sonunda iki milyon ton gemi sacı, 2.5 milyon ton demir hurda ve 58 bin ton demir dışı maden elde edildi" diye konuştu.



Ship Dismantling is Waiting for October

Aliğa - the fourth largest ship dismantling center of the world with a ship dismantling capacity of one million tons - relies on the meeting of International Maritime Organization to be held in London in October against the unfair competition of China, India and Bangladesh. Nevzat Sarıaslan - executive of Association of Ship Recycling Industrialists (GEMSANDER) - indicated that in the meeting a resolution may be adopted for not sending any ships from now on to the ship dismantling plants of countries who disregard the subjects of environment, worker safety and health and said, "There is no ship dismantling plant besides Aliğa within the near geography. If the resolution we have been expecting is adopted, the ship dismantlers operating at Aliğa will feel relieved and an annual dismantling capacity of one million tons will come up." Sarıaslan - stating that the enterprises at Aliğa which realized a dismantling of 135 thousand tons last year are working with 10 percent capacity and that their target for this year is to reach 200 thousand tons - emphasized that they have a hard time finding ships and that China, India and Bangladesh grab the ships - of which they pay 500 dollars per ton - out of their hands by paying 150-200 dollars more. Sarıaslan - expressing that ship recycling is a sector recovering used natural resources back into the economy - said, "A large amount of steel, non-iron metal and usable machines have been recycled. As a result of recycling, two million tons of ship steel, 2.5 million tons of scrap iron and 58 thousand tons of non-iron metal have been obtained."

Altınova sağlam geliyor

Tuzla'nın yetersiz kalması nedeniyle Yalova'da iki yıl önce yapımına başlanan Yalova Altınova Tersane Projesi'nde, dolgu ve altyapı işlemleri tamamlandı. Bugüne kadar 200 milyon YTL'nin harcandığı proje tamamlandığında Altınova, Avrupa'nın en büyük tersane bölgelerinden biri olacak. Yapımı tamamlanan bazı tersanelerde bakım, onarım işlemleri de başladı. Tersanelerin denize yapılan dolgu alanının üzerine inşa edildiğini belirten Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Basın ve Halkla İlişkiler Müdürü Ayhan Kayatürk, "1.5 yıl süren araştırmalar sonucunda tersanelerin Altınova'ya yapılmasına karar verildi. Çünkü buradaki 4.5 kilometrelik sahil şeridi sazlık ve bataklık bir alandı. Bu alan boyunca denize doğru 300 metre genişliğinde dolgu yapıldı. Tersaneler bu dolgu alanının üzerine kuruluyor. Şu anda dolgu ve altyapı çalışmaları tamamlanmış durumda. Parseller hak sahiplerine dağıtıldı" diye konuştu. Çalışmaların tamamen belirlenen kriterler ve uzman raporları çerçevesinde yapıldığını söyleyen Kayatürk, "Burası aynı zamanda deprem bölgesi olduğundan Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi'nden alınan raporlar çerçevesinde zemin güçlendirmeleri yapılarak tersaneler inşa ediliyor. Ayrıca Tuzla'da yaşanan iş kazalarının ardından burada özellikle iş güvenliği konusunda her ayrıntıya dikkat ediliyor. Burada işçi güvenliği üst seviyede olacak" dedi. Bölgede tersanelerin yanı sıra proje kapsamında bir hastane, bir meslek yüksekokulu ve bir de meslek lisesinin kurulacağını dile getiren Kayatürk, şimdiden Yalova Valiliği ve çevre belediyelerin de katkılarıyla bölgede metal işlerle ilgili kurslar düzenlendiğini söyledi.



Altınova comes up with firm steps

Due to the fact that Tuzla has been insufficient, embankment and substructure processes at Yalova Altınova Shipyard Project - construction of which started two years ago in Yalova - have been completed. When the project - for which 200 million YTL has been spent until today - is completed, Altınova will be one of the largest shipyard regions in Europe. Maintenance and repair services have also started in some shipyards constructions of which have been completed. Ayhan Kayatürk - Press and Public Relations Manager of Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (Altınova Shipyard Entrepreneurs Industry and Trade Inc.) indicated that the shipyards are constructed on earth embankments made in the sea and said, "It was decided to build the shipyards in Altınova as a result of inspections which lasted for 1.5 years because the 4.5 km long coastal region here was a reed-bed and swampy area. 300 meters wide earth embankment towards the sea has been constructed along this region. The shipyards are being constructed on this embankment. At present, embankment and substructure works have been completed. Plots have been distributed to their title owners. Kayatürk stating that works have been carried out completely in accordance with the specified criteria and within the frame of expert reports said, "Because this region lies within the earthquake zone, the shipyards are being constructed by base reinforcement within the frame of reports received from Bosphorus University Kandilli Observatory. Furthermore, every single detail especially regarding work safety is taken into account here after the occupational accidents experienced at Tuzla. Work safety will be at the top level here." Kayatürk - adding that a hospital, an occupational academy and an occupational high school besides the shipyards will also be established in the region within the scope of the project - stated that courses regarding metal works have already been organized in the region by the contributions of Yalova Governorship and neighbor municipalities.



HONORARY CONSUL GENERAL of PANAMA in ISTANBUL

**PANAMA CUMHURİYETİ
İSTANBUL FAHRİ BAŞKONSOLOSLUĞU**

Hatice GÜLEÇ

**Honorary Consul General
Panama Fahri BaşKonsolosu**

Activities;

- **CREW ENDORSEMENT** (Mürettebat Yeterlilik Denkliği)
- **PANAMA SHIP REGISTRATION** (Panama Bayrak Kayıt)
- **AUTHENTICATION, LEGALIZATION and NOTARIZATION** (Her Türli Hukuki Onay ve Noter Tasdiği)
- **ANNUAL TAX RECEIPT** (Yıllık Vergilerin Tahsili)
- **MORTGAGE REGISTRATION** (İpotek Kayıtları)
- **SHIP CLASSIFICATION AND STATUTORY CERTIFICATION** (Gemi Klasifikasyon ve Sertifikasyon)
- **VISA** (Vize)



Süleyman Seba Cad. No: 69/1 Akaretler - MAÇKA - İSTANBUL
TEL:0212 227 47 00 FAX:0212 227 47 33
e-mail: panamaconsulistanbul@gmail.com

SHIP INDUSTRY

Tuzla işçilerine sertifika

İstanbul Tersanesi'nde uzun süredir devam eden işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda eğitim alan işçilere sertifikaları verildi.

Tersanede düzenlenen törende, bütün işçiler başlarında baretleriyle programı takip etti. Tersane yetkilisi Atilla Çiftçigüzeli, "Aslında gemi sanayi sektörü konuya hassasiyet gösterdi, ancak bazı çalışmaların yetersiz olduğunu görünce biz tersane olarak seneler önceden bunun tedbirini aldık. Çalışmalara başladık, bu uzun bir çalışma gerektiriyordu ve bugün neticelerini almaya başladık, uzun zamandan beri tersanemizde iş kazası olmadı, bu işçisi ve işvereniyle bir ekip işidir" diye konuştu. Konuşmasının ardından Çiftçigüzeli, eğitimini tamamlayan işçilere sertifikalarını vererek beraber fotoğraf çekti.

**Certificate for Tuzla workers**

The workers, who have been trained in occupational safety and health in Istanbul Shipyard for some time now, received their certificates. The ceremony organized at the shipyard was attended by all the workers of the organization who wore their helmets on their head. "Actually, the ship industry showed interest to the issue, but when we saw that some efforts were not enough, we, as the shipyard, took some measures years ago. We started working, but that was required a long time and today we started to see the results; we have not had an accident at our shipyard for a long time, this is a team work with all workers and employer" said the official of the shipyard, Atilla Çiftçigüzeli. After his speech, Çiftçigüzeli gave the certificates to the workers who had completed their training and took pictures with them.

Famagusta Tersanesi'nden AB'ye iki gemi

KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı Salih Usar, Famagusta Tersanesi'nde incelemelerde bulundu. Ziyarete, firma yetkilileri Ramazan Gündoğdu ve Hasan İzkan, KKTC'de ilk defa olarak inşa edilip bir AB ülkesine ihraç edilecek olan iki adet geminin dünya standartlarında inşa edileceğini ve Türkiye'den gelen Lloyd denetçileri tarafından denetlendiğini söylediler. 25 metre boyunda 10 metre genişliğindeki tekneler gerek iç denizlerde, gerekse açık denizlerde hizmet verecek şekilde dizayn edilmiş olup, en son teknoloji ile donatılacak ve daha çok destek hizmetlerinde kullanılacak. Her biri toplam 200 ton çelik ağırlıklı olan gemiler iki makineli, aynı zamanda gerektiğinde römorkör hizmeti de verebiliyor. Firma yetkilileri bu dönemde dünyada işçiliklerin yüksek olması sebebi ile Kuzey Kıbrıs'ta da bu gibi gemilerin inşa edilebileceğini ifade ederek, devletin de desteği ile birkaç yıl sürebilecek bu dönemi kaçırmak istemediklerini ve daha başka gemiler de inşa etmek istediklerini kaydettiler. Yabancı müşterilerinin mevcut olduğunu ifade eden yetkililer, Kuzey Kıbrıs'ta uzun vadede yat inşası, onarım tersaneciliği ve marinacılığın gelişebileceğini belirttiler.

**Two vessels from Famagusta Shipyard to EU**

The Minister of Development and Transportation of the Turkish Republic of Northern Cyprus, Salih Usar, visited and examined the Famagusta Shipyard. During the visit, the firm officials,

Ramazan Gündoğdu and Hasan İzkan, said that the two vessels to be constructed in Turkish Republic of Northern Cyprus for the first time for export to an EU country, will be constructed according to the worldwide standards and that they are inspected by the Lloyd surveyors from Turkey.

The boats with a length of 25 meters and width of 10 meters are designed to serve on both the inland seas and on high seas and they will be equipped with the state-of-the-art technology and will be used for support services mostly. The vessels, each of which has total 200 tons of steel, have two machines and they can serve as a tugboat when necessary as well. The firm officials stated that such vessels can be constructed in Northern Cyprus in this period

as the labor costs are high throughout the world and they pointed out that they did not want to miss such period, which could last a few years, and that they also wanted to construct other vessels as well with the state support. Stating that they have foreign customers, the officials said that yacht construction, repair shipyard and marina operation sectors can improve in the long term in Northern Cyprus.

TMSF tersane arazisi satıyor

TMSF, alacaklarının tahsili kapsamında, Hazine'ye ait Tuzla Tersanesi'ndeki üst hakkını 27 milyon 500 bin YTL muhammen bedelle satışa çıkardı. 15 Aralık 1982 başlangıç tarihli 49 yıl süreli üst hakkının birinci açık artırması 3 Eylül 2008'de gerçekleştirilecek. Alıcı çıkmazsa ikinci satış, 10 Eylül 2008'de yapılacak. Tuzla İcmeler mevkiinde yer alan 28/1 pafta 5471 parseldeki gayrimenkulün yüz ölçümü 24 bin 755 metrekare. Deniz kıyısında bulunan ve halen Tersan Tersanecilik tarafından tersane amaçlı olarak kullanılan taşınmaz, Marmara Denizi ile Tersaneler Caddesi arasında yer alıyor.

**TMSF sells shipyard land**

TMSF (The Savings Deposit Insurance Fund), under the scope of collection of its receivables, sells its right of building on Tuzla Shipyard which belongs to the Treasury with a reserve price of 27,500,000 YTL. The first auction for the 49-year right of building with commencement date of December 15, 1982 will be made in September 3, 2008. If it is not sold at the first auction, the second sales will be organized in September 10, 2008. Located at İcmeler district of Tuzla county with plot no 28/1 and parcel no 5471, the property has a surface area of 24,755 m2. The property, which is located by the shore and still used by Tersan Tersanecilik Company for shipyard purposes, is between Marmara Sea and Shipyards Street.

emniyet, kalite ve estetikte 25 yıl...



ensar[®]
GEMİ VE YAN SANAYİ LTD. ŞTİ.

25
Yıl



İstasyon Mah. Hatboyu Cad. No:55 Tuzla-İstanbul / Türkiye
Tel: +90 216 395 81 62-395 49 37 Faks: +90 216 395 99 79
ensar@ensargemi.com www.ensargemi.com

Mehmet Domaç: TBMM Tuzla Tersaneleri Araştırma Komisyonu Başkanı

Tersanelere Giren Herkes Eğitilmeli

Araştırmalarınız sırasında dinlediğiniz insanları içten ve samimi buldunuz mu?

Bence içten ve samimiydiler. Çünkü kendi alanları ile ilgili konuları aktarıyorlardı. Belki de aktaramadıkları, içlerinde biriktirdikleri ama bir türlü izah edemedikleri şeyleri komisyonla paylaştılar. Bizim de onları dinleme şansımız oldu. Bir alanın uzmanıysanız, o alan için çok fazla bilgi birikiminiz olur. Bunu birileriyle paylaşmak istersiniz. Zaten samimiyseniz davranarak bir şey elde edecek durumları da yok. Biz her alanı dinleme şansına sahibiz. Ayrıca bizim bu alanlarla ilgili her türlü dokümana ulaşma imkanımız da var.

Hazırladığınız rapordan sonra nasıl tepkiler aldınız? Rapordan sonra bütün alanlardan olumlu eleştiriler aldım. Umut ediyoruz bu rapor, önerileri ile birlikte hayata geçer. Denizcilik sektörü gelişir. Bu ağır bir sanayidir ve işçi yoğun çalışır.

Son aylarda yaşanan kazalar nedeniyle Türkiye gözünü Tuzla'ya çevirdi. Ardı ardına gelen ölümlere duyarsız kalmayan TBMM de, bir araştırma komisyonu ile sorunun çözümü konusunda önemli bir adım attı ve ayrıntılı bir rapor hazırladı. Şimdilik üzerine düşeni yapan TBMM Tuzla Tersaneleri Araştırma Komisyonu Başkanı Mehmet Domaç, raporun satır aralarını bizimle paylaştı.



Every one entering into the shipyards must be trained

Mehmet Domaç:

Turkish Grand National Assembly, Chairman of Investigation Commission for Tuzla Shipyards

Due to the accidents occurred in recent months, Turkey turned its focus on Tuzla. Turkish Grand National Assembly not acting irresponsible to the successive deaths took a significant step with regard to the settlement of problem by an investigation commission and prepared a detailed report. Mehmet Domaç, Chairman of Investigation Commission for Tuzla Shipyards, did its part for now and shared the details of the report with us.

Were the people you listened during your investigation truthful and sincere?

In my opinion, they were truthful and sincere as they told the matters about their fields. Maybe, they shared with the commission the issues which they laid inside but somehow could not explain. We also had the chance to listen to them. If you are specialized in a field, then you have much knowledge in that field and you wish to share those with someone. Besides they know that they can not achieve anything by acting insincerely. We have the chance to listen to all fields and access to all kinds of documents related to those fields.

What kind of responses did you receive upon the report you prepared?

I received positive critics from all fields upon report. We hope that this report will be implemented together with its suggestions and maritime sector would develop. This is a heavy industry and the workers work hardly. Around 100 thousands persons are employed in this sector together with sub-industry.



Yaklaşık olarak bu sektörde yan sanayi ile birlikte 100 bin kişinin üstünde istihdam söz konusu. Hatta 2015 yılında 160 binlere varması mümkün. Türkiye'de tersanecilik büyük istihdam yaratıyor ve eğitilmiş, kendisini yetiştirmiş işgücüne ciddi ölçüde ihtiyaç var.

O zaman en baştan yansıtıldığı gibi asıl suçlunun taşeronlar olmadığı ortaya çıktı diyebilir miyiz?

Tersanede yapılan bir şeyi taşeronla yaptığımız zaman, daha uygun oluyor. Normalde 2000 kişi çalışan bir tersanenin kadrosunda 150 - 180 kişi civarında. Yani siz işi taşeronla vererek, 2000 kişiyi kendi işyerinizde göstermemiş oluyorsunuz. Böylece daha küçük, daha çekirdek bir kadro ile iş yapıyorsunuz. Ekonomik olarak da, daha uygun koşullara mal ediyorsunuz. Tersane işi, sipariş üzerine yapılan bir iş. Her ürünü siz yapamazsınız. Sipariş alamadığınızda elektrikçiniz, makineciniz gibi kişiler, doğal olarak boş otururlar. Muhakkak bu alanda alt işveren olacak. Burada önemli olan hangi işlerin tersane sahibi tarafından yapılacağı, hangi işlerin alt işverene verileceğinin çok iyi bir şekilde belli olması ve sadece alt işverene verilecek işlerin onlara yaptırılması. Alt işverenlerin de, kendi bünyelerinde muhakkak ki iş sağlığı ve iş güvenliği elemanı çalıştırmaları gerekiyor. Çünkü onlar ciddi tehlikeli işler yapıyorlar. Bu nedenle, her gün bu eğitimden geçirilmesi, dikkatlerin çekilmesi ve iş yaparken de onların kontrol edilmesi lazım. Alt işverenlerin en önemli sorunlarından biri de, çok iyi organize olamamaları. Belli bir alanları yok. Büyüklüklerini çok fazla hesaplayamıyorlar. Planlayabilseler, hem buldukları alanda rahatsızlık yaratmayacaklar, hem de ürettikleri iş çok daha nitelikli olacak.

Even it will probably reach to 160 thousands in 2015. Shipyard sector creates great employment in Turkey and trained, improved manpower is seriously required.

Then, can we say that sub-contractors are not the real guilty as it is reflected from the beginning?

It is more appropriate to make a work at the shipyard executed by sub-contractor. A shipyard, where normally 2000 persons work, actually has 150 to 180 workers on payroll; i.e. you show 2000 persons at your workplace by making the work executed by the sub-contractor. In this way, you perform the work with a smaller and key staff and in economical terms you deliver the work with less cost. Shipyard work is executed upon orders. You can not manufacture all products. When you don't receive any order, then your electrician, mechanic and etc. will naturally have no work to do. You must certainly have sub-contractor in this field. The important thing here is to determine exactly which works will be done by the shipyard owner, which works will be done by the sub-contractor and to make the works which will be given only to sub-contractor executed by them. Sub-contractors must certainly employ occupational safety and health personnel within their body as they perform seriously dangerous works. Therefore, it is required to provide training for those every day, to attract their attention and to inspect during performing the work. One of the sub-contractors' most important problems is not being organized very well. They do not have a particular field. They can not measure their capacity. If they can plan, they will not create any disturbance within their field and also the work produced will be more qualified.

GESAD struggles for the establishment of Organized Industrial Zone but they have some difficulties in finding a place. Does your commission have any suggestion in this regard? There are shipyard areas in Tuzla Altınova, Kocaeli and Sakarya



GESAD uzun zamandır OSB kurulması için mücadele ediyor ama yer sıkıntısı yaşıyor. Bu konuda komisyonun önerisi var mı?

Alt işverenler için Tuzla'da Altınova'da, Kocaeli'nde ve Sakarya'da tersane bölgeleri var. Tersane bölgelerine eşit uzaklıklarda olabilecekleri bir organize sanayi bölgesi önerdik. Yani en azından 250 - 300 tane alt işverenin iş yapabileceği bir alan gerekiyor. Arazi de, 2500 - 3000 dönüm civarında bir büyüklüğe sahip olmalı. Bu bölgede bütün alt yapı sisteminin de kurulmuş olması gerekiyor. Orada üretim yapılır, Tuzla'ya, Altınova'ya, Kocaeli'ne, Sakarya'ya bloklar taşınırsa, tersanede kazalar azalır veya olmaz. Bu şekilde alt işverenin de, işini rahat denetleme olanağı ortaya çıkar. Ayrıca alt işverenler de bir araya gelerek işyeri hekimi çalıştırır, işçilerinin rutin muayenelerini denetlerler. İşçi sağlığı ve iş güvenliği eğitimlerini de yaparlar. Böyle olursa Türkiye'de hem denizcilik sektörü, hem de yan sanayi gelişir. Sonuç olarak, yan sanayi ürünleri dünyaya da açılır. Denizcilik sektöründe ciddi aşama ve ilerleme kaydedilir. Bunun için de alt işverenlerimizin sermaye şirketleri halinde örgütlenmeleri gerekiyor. Artık bu iş şahıs şirketleri boyutu olmaktan çıkmıştır. Büyük şirketler haline gelmesi lazım. Kendi alanlarında daha kayıtlı, daha ölçülebilir, daha akılcı işler yapmaları gerekiyor. İstihdamın en büyüğünü yan sanayi oluşturuyor. Ancak çok dağınık ve organize olamamış durumdadır. Belli sınıflandırmaları yok. Bu nedenle herkes alt işveren ve taşeron olabiliyor. Bunun ortadan kalkması gerekiyor. Bunların bir sınıflandırmaya tabi tutulmaya ihtiyacı var. Yaptıkları işin kapasitesine göre veya bulundukları eleman kapasitesine göre sınıflandırılmaları lazım.

Rapordaki önerilerinizin uygulanacağını düşünüyor musunuz? Raporda; kamu kurumlarının, işverenlerin, sendikaların, işçilerin, alt işverenlerin, eğitim kurumlarına yönelik önerilerimiz var. Aslında çok geniş bir rapor hazırladık ve takipçisi olacağız.

for sub-contractors. We offered an organized industrial zone where they will be located in equal distance to shipyard areas, i.e. an area where 250 – 300 sub-contractors at least may work is required. The land also must have acreage of around 2500 – 3000. Entire infrastructure system must be installed in this area. If manufacturing is made therein and blocks are moved to Tuzla, Altınova Kocaeli, Sakarya, then the accidents will be decreased or never occur. By this way, the sub-contractor will be able to inspect its work easily. Besides sub-contractors will gather and employ workplace doctor and inspect routine examinations of their workers. They will be able to provide occupational safety and health trainings. In such case, both maritime sector and sub-industry will develop in Turkey. In conclusion, sub-industry products will be globalized. Great progress and improvement will be made in maritime sector. For this purpose, our sub-contractors are required to be organized as capital companies. This issue is not at the stage of private companies any more. It is necessary to be formed as big companies. They should perform more rational, measurable, recordable works in their field. The major part of the employment is caused by sub-industry. But they are very dispersed and disorganized. They do not have certain classification. Therefore every one may become sub-contractor. This must be cancelled. They are required to be subject to a classification. Their work must be classified according to its capacity or its employment capacity.

Do you think that your suggestions in the report will be implemented?

We have suggestions regarding public institutions, employers, unions, workers, sub-contractors, education institutions in the report. In fact, we prepared a comprehensive report and will follow it. We individually write to the institutions specified in the report as commission. For example, we write to Undersecretariat of Maritime Affairs or Ministry of Transport according to the subject, we notify our suggestion and determinations to the department which subjects are related to the Ministry of Labor and Social Security. We write to the Chamber of Shipping. There are some suggestions concerning sub-contractor, additionally we write to the educational institutions. Unfortunately, there are not adequate educational institutions in this field. There are maritime vocational high schools but shipbuilding departments are very less. There are mostly ship machinery and seaman departments. Shipbuilding department is available only at three maritime vocational high schools. It will be useful to establish one maritime vocational high school in coastal counties, provinces. It is necessary to increase the number of maritime vocational high schools. We have three shipbuilding engineering faculties in Turkey. They are also less but seem to be adequate for now. The major lack is the absence of occupational safety and health lessons. Moreover both maritime vocational high schools do not have instructors in adequate amounts and maritime vocational high schools and shipbuilding faculties do not have professors in adequate numbers. For example, YTU Naval Architecture and Marine Engineering Department has 10 professors. This is a very small number. In shipbuilding field, everyone coming to the shipyard must be trained for occupational safety and health. Persons not trained accordingly must not be allowed to the shipyard.

Komisyon olarak, raporda adı geçen kurumlara tek tek yazıyoruz. Örneğin, konuya göre Denizcilik Müsteşarlığı'na veya Ulaştırma Bakanlığı'na yazıyoruz, hangi konular Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na ilgilendiriyorsa öneri ve tespitlerimizi oraya bildiriyoruz. Deniz Ticaret Odası'na yazıyoruz. Alt işvereni ilgilendiren öneriler var, ayrıca öğretim kadrolarına ve eğitim kurumlarına da yazıyoruz. Bu alanda yeterince eğitim kurumu yok maalesef. Denizcilik meslek liseleri var, ama gemi inşa bölümü çok az. Daha çok gemi makine ve gemi adamı bölümleri var. Gemi inşa bölümü, sadece üç denizcilik meslek lisesinde bulunuyor. Sahile kıyısı olan ilçelerde, illerde birer denizcilik meslek lisesi kurulmasında yarar var. Denizcilik meslek yüksek okullarının sayısının da artırılması gerekiyor. Türkiye'de üç tane gemi inşa mühendisliği fakültemiz var. Bunların da sayısı az, ama şimdilik idare eder gibi görünüyor. En büyük eksiklik ise, iş sağlığı ve iş güvenliği derslerinin olmaması. Zaten hem denizcilik meslek liseleri yeterince öğretmene sahip değil, hem de denizcilik yüksek okulları ve gemi inşa fakülteleri yeterince öğretim üyesine sahip değil. Örnek vermek gerekirse, YTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği'nin 10 tane öğretim üyesi var. Bu, çok büyük bir eksiklik. Gemi inşa alanında, tersaneye gelen herkesin iş sağlığı ve iş güvenliği eğitiminden geçmesi gerekir. Bu eğitimden geçmeyen kişileri de, tersaneye sokmamak lazım.

Son günlerde Tuzla'nın taşınması gündeme getiriliyor. Sizce böyle büyük çapta bir taşınma uygulanabilir mi?
Tuzla'nın kısa sürede taşınması olanaklı görünmüyor. Ne zaman Tuzla, çevre açısından şehri tehdit eder hale gelir, o zaman taşınma gündeme gelir. Kısa bir sürede taşınma olanağı yok. Zaten küçük bir alana sıkışmış tersaneler. Buradaki küçük tersanelerin birleşmesi lazım. Bir kısmının Tuzla'dan başka alanlara kaymasında fayda var. Yeni alanlar var zaten; Yalova'da, Çanakkale'de, Iskenderun'da, Ceyhan'da, Karadeniz'de, Ereğli'de, Zonguldak'ta, Ünye'de, Terme'de, Samsun'da, Trabzon'da tersane alanları var. Ayrıca yeni tersane alanları da ortaya çıkarılmalı. Hatta yabancı sermayenin Türkiye'ye bu konuda yatırım yapması sağlanmalı. Onun için de, yeni ve büyük tersanelerin kurulmasında yarar var.

Sizce araştırma komisyonu misyonunu tamamladı mı?
Komisyon raporunun mecliste görüşülmesi sırasında; rapora açıklık getirme, hakkında konuşma, bilgilendirme konusunda üzerimize bir görev daha düşecek diye düşünüyoruz. Gönül ister ki, yazdığımız bakanlıklar, raporda önerdiğimiz yönetmelikler ve yasalar parlamento tarafından çıkarılsın. Ak Parti iktidarının dört senesi daha var, bu süreç içerisinde bunları gerçekleştirebilir. Zaten eğitime başladılar. Tersaneye gelen her kişinin bir iş sağlığı güvenliği elemanı tarafından her sabah yarım saat eğitilmesi lazım ki, iş sağlığı ve güvenliği bir yaşam biçimi haline getirilebilsin.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?
Gemi inşa sanayicilerinin yaptıkları iş, çok önemli bir iş. Bu işi hakkıyla yapmaya devam etmeleri ve dünyayı takip etmeleri gerekir. Zor bir iş yapıyor denizciler. Çalıştıkları alanda, bu ülkenin insanlarına çok büyük katkı ve girdi sağlıyorlar. Türkiye'ye hizmet ediyorlar. Bu hizmeti sürdürmeleri gerekiyor. Bu binlerce çalışmalarında yarar var. Tabii ki, ekonomilerini de geliştirecekler, bunun için mücadele edecekler. Bu da sektörün dinamizmini sağlar. Bu gelişim toplum yararına. Toplumun ortak gelişimi, onların da gelişimi demektir.



Recently, we hear a lot about moving Tuzla . In your opinion, can such a move at a great extent be enforced?
It does not seem to move Tuzla in a short time. When Tuzla environmentally threatens the province, then its moving would be discussed. It is not possible to move in a short time. Besides, the shipyards are located closer in a small area. Small shipyards should be merged. Some of them must be moved to the areas other than Tuzla. There are already new areas; shipyards in Yalova, Çanakkale, Iskenderun, Ceyhan, Black Sea, Ereğli, Zonguldak, Ünye, Terme, Samsun, Trabzon. New shipyard areas should also be discussed. Foreign capital should be ensured to invest in Turkey in this regard. Therefore, it is useful to establish new and big shipyards.

In your opinion, did the investigation commission complete its mission?
We think that we will be requested to clarify the report, discussing and providing information accordingly during the negotiations of the commission's report at the assembly. We wish for the letters which we wrote to the ministries, regulations which we offered in our report and laws to be raised by the parliament. The ruling Ak Party has four more years; it can enforce them during this period. They already started for training. It is necessary to provide training for everyone coming to the shipyard by an occupational safety and health employee every morning for half an hour so as to adopt the occupational safety and health as a life style.

In conclusion, what is your message you would like to give?
The work executed by shipbuilding industrialists is a very important work. They are required to continue performing this work duly and follow the world. Seamen do a very hard work. They provide great contribution and input in their field for the citizens of this country. They serve to Turkey. They are required to maintain this service. It is useful to work in this manner. Surely, they will improve their economies and struggle for this purpose. This ensures the sector's dynamism. This development is for the benefit of society. Cooperative development of the society means their development as well.



Gebzedeki 28.000 m2'lik fabrikamızda, her türlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst düzeyinde gerçekleştiren firmamız Türk Loydudan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



AĞIR DENİZ ŞARTLARINA GÜRDESANLA SAĞLAM ÇÖZÜMLER



Adres : Tavşanlı Kadiyeri Mevkii
2. Bölge Gebze / KOCAELİ
Tel : +90 262 724 85 46 (Pbx)
Fax : +90 262 724 85 54
web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



Baykal

SAC İŞLEME MAKİNELERİ



hidrolik giyotin



punch pres



plazma kesim



abkants pres

www.baykal.com.tr

BAYKAL MAKİNE SANAYİ ve TİCARET A.Ş. Organize Sanayi Bölgesi 16140 BURSA Tel : 0224 - 243 16 10 Fax : 0224 - 243 12 86 E-mail : sales@baykal.com.tr

Yaşar Duran Aytas: Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürü

Gemi İnşaatında Ara Eleman İhtiyacı ve Eğitim

Çağımız, bilgi ve teknoloji çağıdır. Bu çağın en temel unsuru ise bilgili ve eğitilmiş insan gücüdür. Kurumların çalışanlarına planlı bir eğitim süreci ile bilgi yatırımı yapmaları, tüm yenilik ve gelişmelerden haberdar etmeleri, ülkemizin yararına. Gemi inşa alanında da, eğitilmiş ara eleman çok önemlidir. Bu nedenle, sektörün daha ileri gitmesi ve kazaların en asgariye indirilmesi için eğitilmiş ara eleman yetiştirmemiz gerekmektedir. Bu itibarla, eğitilmiş ara eleman yetiştiren okul ilk olarak 1962 yılında, Denizcilik Bankası'na bağlı olarak ve Ulaştırma Bakanlığı'nın izniyle açılmıştır. Bu okul, 12 Eylül 1980 sonrası, bazı şikayetler nedeni ile kapatılmıştır. Okuldan mezun olanların bir kısmı emekli oluncaya kadar sektöre ara eleman olarak, bir kısmı da mühendis olarak hizmet etmişlerdir. Okulun kapanmasıyla birlikte, sektörün eğitilmiş ara eleman ihtiyacı gittikçe artmış ve sektör bu konuda bir hayli sıkıntı yaşamıştır. Sayın Turgut Özal'ın başbakanlığı döneminde, o zamanki sendika başkanı Nazım Tur, başbakanı "Gemi Yapım Meslek Liseleri"nin yeniden açılması için yardım istemiş ve başbakan da İngilizce eğitim veren Anadolu Denizcilik Meslek Liseleri açılması yönünde talimat vermiştir. Fakat bu konuda ciddi adımlar atılmamış, ancak 1994 yılında İstanbul-Pendik Denizcilik

İstihdam ihtiyacının sektör temsilcileri ve alt yüklenici olan taşeron firmalarca karşılanmasında yeterli eğitilmiş personel temin edilememesi ve yaşanan yoğun iş temposunun getirdiği diğer olumsuzluklara bağlı olarak gerçekleşen iş kazalarının, eğitilmiş personel sayısının artmasıyla azalacağı bir gerçektir.



Need for Intermediate Member in Shipbuilding and Training

Yaşar Duran Aytas:

General Manager of Shipbuilding and Shipyards

It is a fact that the recent work accidents taking place due to the inability to provide sufficient trained personnel for the sector representatives and subcontracting firms and the other negativities brought about by the intense business tempo will decline with the increase in the number of trained personnel.

Our age is the age of information and technology. The most important element of this age, on the other hand, is the knowledgeable and trained human labor. It is for the benefit of our country that the organizations invest in their employees in terms of knowledge through a planned training process and let them know about all innovations and developments. And in shipbuilding, having trained intermediate member is very important. Therefore, we need to provide trained intermediate members in order to enable the sector advance more and to minimize the accidents. In this respect, the first school for providing intermediate members was opened in 1962 under the Denizcilik (Maritime) Bank by the permission of the Ministry of Transportation. This school was closed down after September 12, 1980 due to some complaints. Some of the graduates of the school worked as intermediate member for the sector and some served as engineers. With the school getting closed, the need for intermediate members increased in the sector and the sector went through quite some problems in this respect. During the Prime Ministry of Mr. Turgut Özal; Nazım Tur, the chairman of the union then asked the prime minister for assistance so that the "Shipbuilding Vocational High Schools" could be opened again and the prime minister issued an



Anadolu Meslek Lisesi bünyesinde Çelik Gemi İnşa Bölümü açılarak öğretime başlamıştır. Genel olarak bu okullar Millî Eğitim Bakanlığı'nca, Endüstri Meslek Liseleri bünyesinde açıldı. Gemi Yapım Meslek Liseleri olarak açılması düşünülmüdü. Daha sonra, Rize ve Sürmene'de çelik gemi inşa bölümleri açılarak öğretime başladı. Ahşap alanında ise, ilk meslek lisesi 1994 yılında Bartın-Kurucaşile'de ve daha sonra 2002 yılında Muğla-Bodrum'da açılarak öğretime başladı.

Hızlı büyümenin getirdiği sorunlar

2002 yılından bu yana, dünyadaki yeni gemi inşa talebi şimdiye kadar görülmedik bir şekilde artış göstermiştir. Ülkemizin gemi inşa sanayisi de, son beş yıllık dönemde dört kat büyümüş, dünya sıralamasında 23. sıradan dördüncü sıraya yükselmiştir. Tersane sayımız ise bu dönemde, 37'den 84 çıkmış ve önümüzdeki dört yıllık dönem sonunda bu sayının 144'e ulaşması beklenmektedir. Türk tekne ve yat inşa endüstrisi ise sahip olduğu işgücü sayesinde inşa ettiği yatları rekabetçi fiyatlarla piyasaya arz edebilmektedir. Türk yat imalatçıları, kendi ürünleri için gerekli olan sertifika ve garantinin yanında kaliteyi müşterilerine sunmak suretiyle birçok mega yat inşasını başarıyla tamamlamışlardır. Yüksek standartlara sahip yat inşasına yönelik tersane ve tekne imal yerleri, ihracat hedefi ile müşterilerin taleplerini gerçekleştirmek için kendilerini yeniden organize etmekte ve büyümektedirler. Bütün bu gelişmelere paralel olarak, gemi inşa ve yat inşa alanındaki bu hızlı büyüme, yetmiş uzman ve ara eleman açığı ile alan yetersizliği gibi bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Sektörde yaşanan patlama, istihdam ihtiyacına da yansımış, yan sanayi ile birlikte istihdam ihtiyacını karşılayacak iş tecrübesine sahip eleman sıkıntısı baş göstermiştir.

2004 yılı itibarıyla, ülkemizde gemi inşa sektörüne ara eleman yetiştiren lise seviyesinde dört okulumuzda iki adet gemi inşa, üç adet ahşap yat inşa bölümünde eğitim verilmekte idi. Fakat Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından; tersanelerimizde artan iş hacmi, Genel Müdürlük kontrolünde yatırımları sürdürülen tersaneler ve yat inşa yerlerinde doğacak işgücü ihtiyacı dikkate alınarak, eğitimi ara işgücünü temin etmek amacıyla Millî Eğitim Bakanlığı'na 27 Mayıs 2004 tarih ve 1496 sayılı yazı ile talepte bulunulmuştur. Bu talebin ardından, Gemi İnşa bölümü ile ilgili kolları deniz araçları yapımı alanı içerisinde Çelik Gemi İnşa, Deniz Araçları Teçhizat Donanımı ve Deniz Araçları Ressamlığı dallarına ayrılmıştır. Bu dallarda Kocaeli, Rize, Samsun ve Trabzon'da dokuz yeni bölüm ve ahşap yat inşa bölümü ahşap teknolojisini alanı içerisine alınarak; Antalya, Balıkesir, Bursa, Çanakkale, Giresun, İstanbul, Mersin, Muğla, Ordu ve Zonguldak illerinde 14 yeni ahşap yat ve tekne imalatı bölümü açılmıştır. 2008 yılında, bölgelerinde Gemi Yapım

instruction for opening Anatolian Maritime High Schools providing training in English to be opened. But no serious steps had been taken in this respect until Steel Shipbuilding Department was opened under Istanbul – Pendik Anatolian Maritime Vocational High School in 1994. In general, the schools were opened by the Ministry of National Education under the Industrial High Schools. It was not considered to open them as Shipbuilding Vocational High Schools. Later, the steel shipbuilding departments were opened for education. In woodwork, on the other hand, the first vocational high school was opened in 1994 in Bartın-Kurucaşile and then in 2002 in Muğla-Bodrum.

The problems of fast growth

Since 2002, the demand for the construction of new ships has been increased in an unprecedented manner. The shipbuilding industry of our country, on the other hand, has grown by four times during the last five years and has gone up from rank 23 to 4 in global listing. The number of our shipyards, on the other hand, has increased from 37 to 84 in this period and this number is expected to reach 144 at the end of the next four-year period. Turkish yacht and boat construction industry, on the other hand, can supply the yachts that it constructs with competitive prices to the market. The Turkish yacht manufacturers have successfully completed the construction of many mega yachts by offering the certificates and guarantee as well as the quality necessary for their products. The shipyards and boat construction places for yacht construction with high standards grow and reorganize themselves in order to meet the demands of customers with export target. In parallel with all these developments, this rapid growth in shipbuilding and yacht construction has caused the lack of trained experts and intermediate member and lack of area with it. The boom in the sector has also been reflected to the employment need of the sector as well and a shortage of personnel with experience to meet the need for employment has arisen together with the sub-industry.

As of 2004, in four high schools training intermediate member for the shipbuilding sector in our country, education was provided in two shipbuilding and three yacht woodworking departments. However, the General Directorate of Shipbuilding and Shipyards submitted a demand to the Ministry of National Education by the letter dated 27th May 2004 and numbered 1496 in order to supply trained intermediate workforce taking into account the increasing business volume at our shipyards, the shipyards for which investments are in progress as controlled by the General Directorate and the need for labor to arise at yacht construction sites. After this demand, the branches related to the Shipbuilding department have been divided as Steel Shipbuilding, Sea Vehicles Equipment and Sea Vehicles Painting under the field of construction of sea vehicles. And these branches are included in the field of nine new departments and wooden yacht construction technology departments in Kocaeli, Rize, Samsun and Trabzon and 14 new wooden yacht and boat manufacture departments have been opened in Antalya, Balıkesir, Bursa, Çanakkale, Giresun, İstanbul, Mersin, Muğla, Ordu and Zonguldak. Attempts have also been made before the Ministry of National Education (General Directorate of Male Technical Education) upon the requests of the governorships of Sakarya-Karasu and

SHIP INDUSTRY

Meslek Lisesi açılması için genel müdürlüğümüze müracaat eden Sakarya-Karasu ve Zonguldak-Ereğli Valiliklerinin istekleri ve bu bölgelerdeki tersane yatırımları nedeniyle acilen eğitilmiş ara eleman ihtiyacının önemi nedeniyle Milli Eğitim Bakanlığı (Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü) nezdinde girişimlerde bulunulmuştur.

Eğitilmiş ara eleman sayısı artıyor

İstihdam ihtiyacının sektör temsilcileri ve alt yüklenici olan taşeron firmalarca karşılanmasında yeterli eğitilmiş personel temin edilememesi ve yaşanan yoğun iş temposunun getirdiği diğer olumsuzluklara bağlı olarak gerçekleşen iş kazalarının, eğitilmiş personel sayısının artmasıyla azalacağı bir gerçektir. Bu göz önünde bulundurularak Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nce gemi ve ahşap yat inşa sektörüne yönelik eğitilmiş ara eleman sayısının artırılması çalışmalarına devam edilmektedir. Bu kapsamda Temmuz 2008 itibarıyla, çelik gemi inşa alanında eğitim veren okul sayısı yedi ve ahşap yat inşa alanında eğitim veren okul sayısı 19 olmuştur. Gemi inşa alanında eğitim verecek meslek lisesi sayısının, gemi inşa sektörümüzün yoğun olduğu bölgelerde artırılmasına yönelik çalışmaların yanı sıra, bu okullarda eğitim verecek meslek lisesi öğretmenimizin müfredatlarını oluşturmaya ve gemi inşa alanına hazırlamaya yönelik hizmet içi eğitim, 28.04.2008 - 09.05.2008 tarihleri arasında Tuzla'da gerçekleştirilmiştir. Bu hizmet içi programa katılan 49 öğretmenimiz, teorik eğitimin sonrasında yapılan sınavı başarmış ve sertifikalandırılmıştır. Bu öğretmenlerimize, daha sonra buldukları illerde veya en yakın tersane ve tekne imal yerlerinde, uygulama eğitimi verilmesi planlanmıştır.

Yeni tersane bölgelerinin oluşturulduğu; Adana-Ceyhan, Çanakkale-Gelibolu, Yalova, Zonguldak-Karadeniz Ereğli, Samsun-Tekkeköy'de kurulacak tersanelerimizde nitelikli ara eleman yetiştirilmesi için "Gemi Yapım Meslek Liselerinin" açılması konusunda da Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nce uygun görüş verilmektedir. Aynı zamanda Milli Eğitim Bakanlığı ile Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nün Tuzla, Gölcük, Yalova-Altınova, Bandırma ve Çanakkale-Gelibolu'da tersanelerin yoğun olduğu yerlere yakın gerek yeni endüstri meslek lisesi alanları, gerekse mevcut endüstri meslek liseleri bünyesinde gemi inşa bölümlerinin açılması amacıyla 30.06.2008-04.07.2008 tarihleri arasında tespit çalışmaları yapılmıştır. Buna paralel olarak, yeni kurulacak Denizcilik Meslek Liselerinin bünyesinde açılacak gemi inşa bölümlerinde istihdam edilecek öğretmenlerin eğitimi, son derecede önem kazanmaktadır. Söz konusu öğretmenlere, özellikle yaz aylarında hem teorik, hem de pratik hizmet içi eğitimler düzenlenmelidir. Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü'nün düzenleyeceği hizmet içi eğitim programlarında, 1994 yılından bu yana gemi inşa sektörüne nitelikli ara eleman yetiştiren Pendik Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Çelik Gemi İnşa Bölümü öğretmenlerinin tecrübelerinden istifade etmelidir.

Eğitim seferberliği

Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarının yanında, gemi inşa ile yat inşa alanındaki hızlı büyüme nedeniyle, sektörde ihtiyaç duyulan eğitilmiş teknik eleman ve işçi açığını gidermek, bu suretle sektöre nitelikli elemanlar kazandırmak amacıyla, 2004 yılından itibaren Tuzla'da, Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (GISAS) ve Türk Loydu ortak çalışması sonucunda başlatılan Kaynakçı Kursu ile Elektrik Ark Kaynağı ve Gaz Altı Kaynağı eğitimine başlanmıştır. Bu eğitim, isteklilere ücretsiz olarak iki hafta süresince teorik ve pratik olarak verilmektedir. Eğitimin sonunda yapılacak teorik ve uygulamalı sınavda başarılı olan katılımcılara, Türk Loydu tarafından kaynakçı yeterlilik belgesi (Kaynakçı Sertifikası) verilmektedir. Yalova Valiliği

Zonguldak-Ereğli who applied to our general directorate for opening Shipbuilding Vocational High Schools in their zones in 2008 and due to the importance of the immediate need for intermediate member due to investments in shipyard in these zones.

Number of qualified intermediate member increasing

It is a fact that the recent work accidents taking place due to the inability to provide sufficient trained personnel for the sector representatives and subcontracting firms and the other negativities brought about by the intense business tempo will decline with the increase in the number of trained personnel. Considering this fact, the efforts to increase the number of trained intermediate member for the shipbuilding and wooden yacht construction sector are continued by the General Directorate of Shipbuilding and Shipyards. Within this context, the number of schools providing training in steel shipbuilding became seven and those providing training in wooden yacht construction became 19 by July 2008. In addition to the efforts to increase the number of vocational high schools to provide education in shipbuilding in areas with intense shipbuilding sector, training for the public servants to create the curriculum of the vocational high school teachers to teach at these schools and to prepare them for the field of shipbuilding took place between 28.04.2008 and 09.05.2008 at Tuzla. Our 49 students who participated in this service program passed the examination following the theoretical education and they were issued certificates. It is planned to provide these teachers with practical training later in their own cities or at the nearest shipyards and boat manufacture places.

A positive opinion is also provided by the General Directorate of Shipbuilding and Shipyards for the opening of "Shipbuilding Vocational High Schools" so that qualified intermediate member will be trained at our shipyards to be established at Adana-Ceyhan, Çanakkale-Gelibolu, Yalova, Zonguldak-Karadeniz Ereğli and Samsun-Tekkeköy, where new shipyard zones are being formed. Moreover, surveys were undertaken by the Ministry of National Education and General Directorate of Shipbuilding and Shipyards between the dates 30.06.2008 and 04.07.2008 for the purpose of opening new industrial vocational schools and also opening shipbuilding departments under the existing industrial vocational high schools near Tuzla, Gölcük, Yalova-Altınova, Bandırma and Çanakkale-Gelibolu, at points with intense existence of shipyards. In parallel with this, the training of the teachers to be employed at the shipbuilding departments to be opened under the Maritime Vocational High Schools to be established is becoming very important. Both theoretical and practical in-service training should be organized for these teachers, especially during summer months. The in-service training programs to be organized by the General Directorate of Boys Technical Education should benefit from the experiences of the Pendik Anatolian Maritime High School Steel Shipbuilding Department raising qualified personnel for the shipbuilding sector since 1994.

Mobilization for training

In addition to the efforts of the General Directorate of Shipbuilding and Shipyards, Welder Course and Electric Arc Welding and Gas Welding training has been provided as a



ile tersane girişimcileri arasında yapılan protokol ile de kaynak ve elektrik konularında istihdam garantili kurs açılmıştır. Dört aylık eğitim periyotları ile her kurs döneminde 400 kursiyere eğitim verilmektedir. Benzer kapsamda Samsun Belediyesi tarafından da Samsun'da gemi inşaatı ve onarımı sektörüne yönelik kaynakçı kursu düzenlenmektedir. İlk olarak, 12.03.2008 tarihinde, İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde yapılan incelemede İl Özel İdaresi tarafından yapımına G 22 B 16 B 2C pafta, 7564 ada, 1 parselde inşaatı devam eden ilköğretim okulunun "Gemi Yapım Meslek Lisesi"ne dönüştürülmesi girişiminde bulunduk. Milli Eğitim Bakanlığı'nın olumlu görüş ve katkılarıyla 2008-2009 öğretim döneminde öğrenci alınmaya başlanacak ve yatılı öğrenci alınması sağlanacaktır. Sayın Başbakanımızın Tuzla tersanelerinde ölümlerle sonuçlanan iş kazalarının sebeplerini araştırmak ve çözüm bulmak amacıyla sektör temsilcileri ile İstanbul'da yaptığı toplantı, ardından da tersanelerde yaptığı inceleme sonucunda, gemi inşa sektörüne yetişmiş teknik ara insan gücünü yetiştirmek üzere altı okulun açılacağı yönünde talimat vermiştir. Bu talimat üzerine, Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğü'nce yaptırılan Türkiye Tersaneler Master Planı da dikkate alınarak, genel müdürlüğümüz ve Milli Eğitim Bakanlığı Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü'nce bir komisyon kurulmuştur. Bu komisyon tarafından Tuzla ve Pendik ile Gölçük, Altınova, Bandırma, Biga ve Gelibolu ilçelerinde çelik gemi inşa eğitimi verebilmek için mevcut endüstri meslek liselerinin fiziki kapasiteleri tespit edilmiş, tersanelere yakın mahallerde okul yapılabilecek bina ve arsalar yerinde incelenmiştir. Bu komisyonun hazırladığı rapor Milli Eğitim Bakanlığı'na iletilmiştir. Raporunda yer alan konular ise titizlikle takip edilmektedir. Ayrıca, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GISBİR) ve Türkiye Liman Dok ve Gemi Sanayi İşçileri Sendikası arasında 25 Şubat 2008 tarihinde yapılan "Tersanelerde İş Sağlığı ve Güvenliğinin İşbirliği Protokolü" gereğince asıl işveren, eğitimleri verilmeye başlanmış olup, şu ana kadar bin kişi eğitilmiştir. 19.06.2008 tarihinde İstanbul'da Sayın Başbakanımızın başkanlığında gerçekleşen gemi inşa sektörünün ele alındığı toplantıda alınan karar gereği, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Eğitim ve Araştırma Merkezi tarafından yeni bir (ISG) eğitim planı yapılmış ve 14.07.2008 - 31.08.2008 tarihleri arasında 20.000'e yakın işçi için eğitim programı ise sürdürülmektedir. Bu uzun soluklu çalışmalar sonucu tersanelerimizin ve yan sanayimizin; gemi inşa, gemi ressamlığı ve gemi tesisatı ara eleman ihtiyacı karşılanmaya çalışılacaktır.

result of cooperation between Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (GISAS) and Turkish Lloyd in Tuzla since 2004 due to the rapid growth in shipbuilding and yacht construction in order to eliminate the shortage of the technical personnel and workers needed by the sector and therefore to provide qualified personnel for the sector. This training is provided free of charge for the people who request as practical and theoretical training lasting two weeks. The participants who pass the theoretical and practical exams to take place at the end of the training are issued qualification in welding certificates (Welder Certificates) by the Turkish Lloyd. Also, according to the protocol signed by and between the Governorship of Yalova and shipyard entrepreneurs, a course on welding and electrics with guaranteed employment has been opened. 400 participants are provided with training during each course period, which has educational periods lasting four months. Within a similar scope, Samsun Municipality also organizes welder courses in Samsun, which are related to shipbuilding and repair. First of all, we exercised efforts on 12.03.2008 so that the primary school currently being constructed in Istanbul Tuzla Shipyards Zone by the Special Provincial Administration on section no G 22 B 16 B 2C, block no 7564 and plot no 1 will be transformed into a "Shipbuilding High School". The students will be admitted starting from 2008-2009 academic year and also boarding students will also be admitted with the positive opinions and contributions of the Ministry of National Education. As the result of the meeting of our Esteemed Prime Minister with the representatives held in Istanbul in order to inquire about the reasons for the professional accidents resulting in death in Tuzla and to find solutions and the examination at shipyards which followed the meeting caused him to order six schools to be opened to train intermediate member for the shipbuilding sector. Upon this instruction, a commission has been established by our general directorate and the General Directorate of Boys Technical Education of the Ministry of Health, also taking into account the Shipyards Master Plan of Turkey ordered by the General Directorate of Shipbuilding and Shipyards. This commission has determined the physical capacities of the existing industrial vocational high schools in order to provide steel shipbuilding training in districts Tuzla and Pendik and Gölçük, Altınova, Bandırma, Biga and Gelibolu and the buildings and lands where a school can be created near the shipyards have been examined on site. The report issued by this commission was delivered to the Ministry of National Education. The issues included in the report are carefully monitored. Moreover, under the "Protocol of Cooperation for Occupational Health and Safety at Shipyards" signed on 25th February 2008 by and between the Ministry of Labor and Social Security and Turkish Shipbuilders Association (GISBİR) and the Labor Union of Port, Dock and Ship Industry Workers of Turkey, the main employer training has started and one thousand people have been trained until now. Under the decision made during the meeting held on 19.06.2008 in Istanbul under the chair of our Esteemed Prime Minister in order to address the shipbuilding sector, a new (ISG) training plan was made by the Center of Labor and Social Security Training and Research and the training program for approximately 20.000 workers between 14.07.2008 and 31.08.2008 is also in progress. As a result of these long-termed efforts, due attempts will be made to meet the need of our shipyards and sub-industry for intermediate member for shipbuilding, ship painting and ship equipment.



MUSTAFA YÜKSEL DENİZCİLİK

MAKİNA SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ.



GEMİ ANA ve YARDIMCI MAKİNA

TAMİRİ ve BAKIMI

MAKİNA LİNE ALMA İŞLERİ

DÜMEN MAKİNASI İMALATI ve MONTAJI

ANA MAKİNA ŞAFT ve PERVANE

PİTCH KONTROLLÜ PERVANE

TAMİR ve BAKIMI

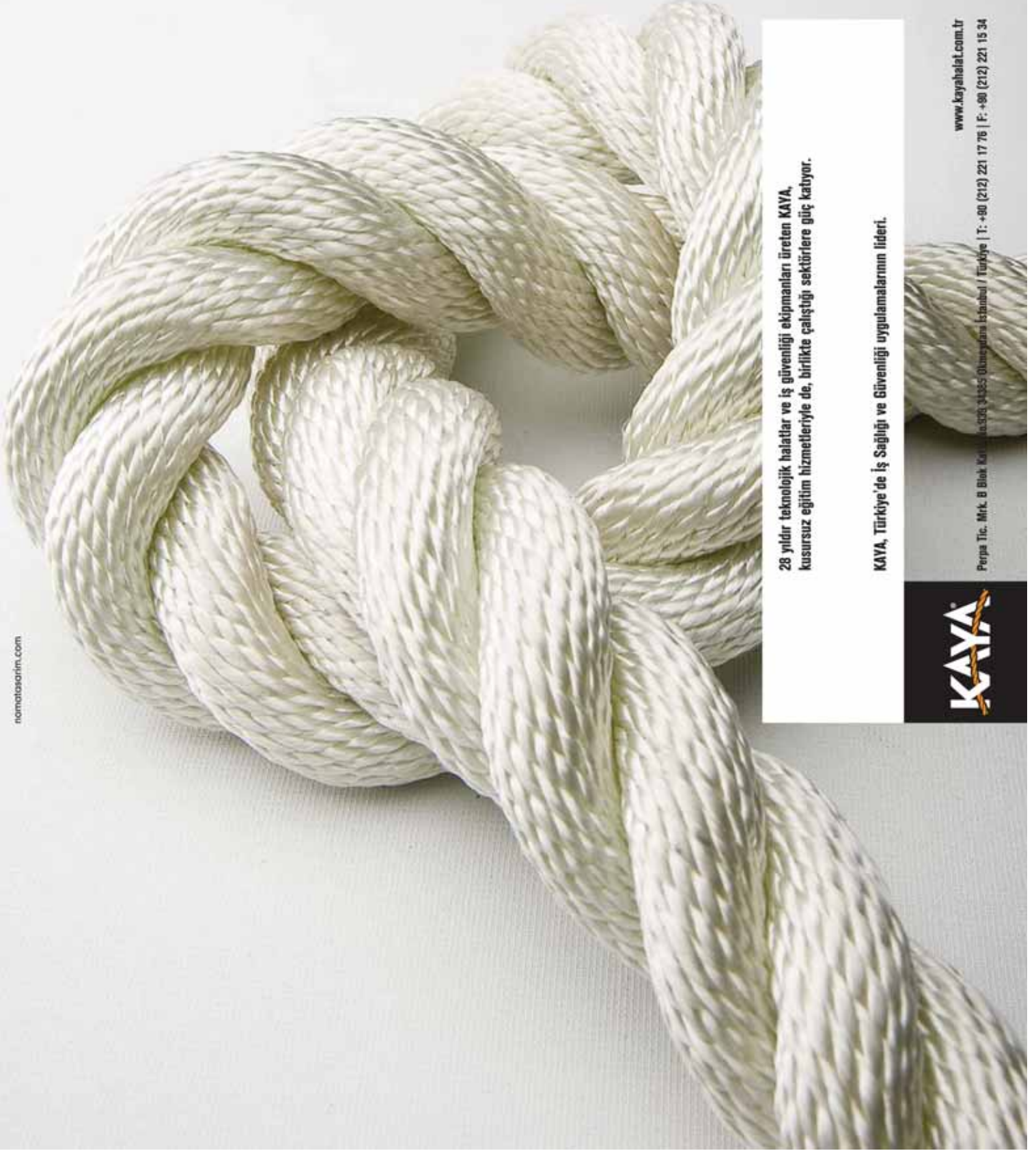
Tersaneler Böl. G.50 Sk. Gemdok San. Sit.

No: 17/25 Tuzla / İST.

Tel: (0216) 392 18 01 (pbx) Fax: (0216) 493 31 38

e-mail: salih@mustafayuksel.com

web: mustafayuksel.com



28 yıldır teknolojik halatlar ve iş güvenliği ekipmanları üreten KAYA, kusursuz eğitim hizmetleriyle de, birlikte çalıştığı sektörlere güç katıyor.

KAYA, Türkiye'de İş Sağlığı ve Güvenliği uygulamalarının lideri.

KAYA

Prof. Dr. Semra Oral Erbaş: Gazi Ün. Kazaları Araştırma ve Önleme Md.

Önce Kazaları Engellemeliyiz



Prof. Dr. Semra Oral Erbaş

Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü ne zaman kuruldu? Biraz tarihesinden bahseder misiniz?

Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü 1983 yılında kurulmuştur. Enstitünün kuruluş amacı; 10 Nisan 1984 tarihinde 18368 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan yönetmelikte şu şekilde tanımlanmıştır:

“Ülkemizdeki trafik, iş, tarım, ev, spor ve diğer kazalar, doğal afetler ve her tür kazanın epidemiolojisi, demografisi, oluş nedenleri, koruma ve önleme, kazaya uğrayanların acil yardım, tedavi ve rehabilitasyonları konularında araştırma, eğitim ve uygulama yapmak, gerekli kaza ve acil yardım merkez ve merkez dispanserleri kurmak, bu kuruluşlarla işbirliği yapmaktır. Sakat kişiler için kanuni, sosyal, ekonomik düzenlemelerde bulunmak, bunlar için gerekli araç gereç temini ve yapımında araştırma ve uygulama ile yukarıda sayılan hizmetlerle ilgili olarak her kademedeki eğitim, öğretim, araştırma ve uygulama yapmak, bilimsel toplantı, konferans, seminer düzenlemek ve bunlara katılmak, yayımlarda bulunmak, amacına uygun konularda ulusal ve uluslararası işbirliği sağlamak ve yukarıdaki konularda topluma hizmet etmektir”. Enstitüde kuruluşundan 1993 tarihine kadar İşçi Sağlığı ve İş

We Must First Prevent the Accidents

Prof. Dr. Semra Oral Erbaş: Gazi University, Manager, Institute of Prevention and Investigation of Accident

Various studies are carried out in order to prevent the accidents occurred in shipyards, the most-talked issue of the country lately. The most important way of preventing the accidents is training. We talked to Prof. Dr. Semra Oral Erbaş, Gazi University, Manager of Institute of Prevention and Investigation of Accident, about the situation in Turkey and their studies in this regard.

When was Gazi University, Institute of Prevention and Investigation of Accident founded? Can you please mention about its history?

Gazi University, Institute of Prevention and Investigation of Accident was founded in 1983. The objective of founding the Institute is; defined in the regulation issued in the

Son günlerde gündemden düşmeyen tersanelerde yaşanan kazaları önlemek için çeşitli çalışmalar yapılıyor. Kazaları önlemenin en önemli yolu da eğitimden geçiyor. Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Semra Oral Erbaş ile Türkiye’deki durumu ve bu yöndeki çalışmalarını konuştuk.





Güvenliği Anabilim Dalı, Kazaların Demografisi ve Epidemiolojisi Anabilim Dalı, Acil Yardım ve Rehabilitasyon Anabilim Dalı, Kazaların Çevresel Teknik Araştırması Anabilim Dalı, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı'nda yüksek lisans programlarında lisansüstü eğitim yapılmıştır. 1993 yılında sağlıkla ilgili ilk üç program Sağlık Bilimleri Enstitüsü'ne, mühendislikle ilgili olan diğer iki program ise Fen Bilimleri Enstitüsü'ne devredilmiştir. Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü'nün bu tarihten itibaren öğrencisi bulunmamaktadır.

Peki, bugün enstitüde ne tür çalışmalar ve araştırmalar yürütülüyor?
Bugün enstitümüzde yapılan en önemli çalışma öğrencilerimize, idari personel ve öğretim elemanlarımıza yönelik ilkyardım kursunun geliştirilmesi çalışmasıdır. Kazaların oluş sıklığını ve nedenlerini eğitilmiş bireyler ile azaltabileceğimiz gibi kaza anında uygulanacak ilkyardım ile sonuçlarının verdiği zarar en aza indirebiliriz. Geçmiş yıllarda da, başta Ankara İtfaiye Müdürlüğü olmak üzere ilkyardım kursları verilmiştir.

Bize enstitüde yapılan araştırmalardan bahsedebilir misiniz?
Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü'nde, 2001 - 2010 yıllarını kapsayan Milli Eğitim Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, İsveç Ulusal Yol Danışmanlık (SweRoad) ve Gazi Üniversitesi'nin işbirliği ile KİTGI "Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Programı" yürütülmektedir. Bu proje kapsamında, çok donanımlı bir ilkyardım laboratuvarı kurulmuştur. Üniversitemizin bazı fakülte ve yükseköğretim kurumlarının ilkyardım dersleri de burada yürütülmektedir.

Önümüzdeki dönem için hedefleriniz ve yapmak istediğiniz çalışmalar var mı?

21. yüzyılın bilimsel, sosyal ve teknolojik koşullarına uyumlu altyapı oluşturarak; bilgiye, paylaşıma ve teknolojiye odaklı bir eğitim kültürü

Official Gazette on 10th April 1984 with the number of 18368 as follows: "to carry out investigation, training and implementation regarding traffic, business, agriculture, home, sports and other accidents, natural disasters and all kind of accidents' epidemiology, demography, cause of occurrence, protection and prevention, first aid for the persons incurring to accident, their treatment and rehabilitation, to establish necessary accident and first aid centers and central dispensaries, to coordinate with those establishments. To make lawful, social and economic arrangements for handicapped persons, to provide training, instruction, carry out investigation and implementations at all stages with regard to the above mentioned services and investigation and implementation in procurement and building of necessary tools and equipments for those, to organize scientific meeting, conference, seminars and to participate in those, to publish, to develop national and international cooperation in the matters suitable for the related purposes." Graduate education is provided at the institute from its founding till 1993 in postgraduate programs at the Occupational Safety and Health Department, Demography and Epidemiology of Accidents Department, First Aid and Rehabilitation Department, Accidents' environmental Technical Investigation Department, Traffic Planning and Practices Department. First three programs related to health are transferred to Institute of Medical Sciences and other two programs related to engineering are transferred to Institute of Science in 1993. Institute of Prevention and Investigation of Accident does not have any student since this date.

Then, what kind of studies and investigations are carried out currently at the institute?

The most important study currently carried out at our institute is the development of first aid course for our students, administrative personnel and instructors. Both we may reduce the occurrence frequency and reasons of accidents by educated individuals and the damage caused by its consequences may be minimized by the first aid to be applied at the time of accident. In past years, first aid courses were provided notably for Ankara Fire Brigade Authority.

Can you mention about the investigations carried out at the institute?

HITSP "Highway Improvement and Traffic Safety Program" is carried out at Gazi University Institute of Prevention and Investigation of Accident covering the years of 2001 – 2010 in cooperation with Ministry of National Education, Ministry of Public Works and Settlement, Ministry of Health, Sweden National Road Consultancy (SweRoad) and Gazi University. Within the scope of this project, a full-equipped first aid laboratory was established. First aid lessons of our university's some faculty and colleges are also carried out herein.

Do you have any other targets and studies for the following period?

We aim to carry out investigation and practice, to organize and participate in meetings, conferences, seminars, to publish publications, to be a leading institute in investigation and prevention of accidents by developing national and international cooperation in the matters suitable for the related purposes by forming an infrastructure conforming to the 21st century's scientific, social and technological conditions within the scope of a knowledge-, sharing- and technology-oriented education culture, together with the concerning institutions of Gazi University in coordination with other institutions and establishments working for and to the benefit of public. Additionally, the importance of first aid both during and after the accident is known. A conscious society must be educated in the field of first aid. We have a great project such as providing first aid training both for the employees and students at Gazi University. We made our application to the Ministry of Health. We continue our studies for a long time. Our institute will obtain the license for first aid course soon. We look forward to the next stage. We have a lot of work to do but regard it as a significant project.

SHIP INDUSTRY

içerisinde Gazi Üniversitesi'nin ilgili kurumlarıyla beraber, kamu ve kamu yararına çalışan diğer kurum ve kuruluşlar ile işbirliği yaparak araştırma ve uygulama yapmak, bilimsel toplantı, konferans, seminer düzenlemek ve bunlara katılmak, yayımlarda bulunmak, amacına uygun konularda ulusal ve uluslararası işbirliği sağlayarak kazaları araştırma ve önleme konusunda öncü bir enstitü olmayı hedefliyoruz. Ayrıca kaza anında ve sonrasında ilkyardımın ne kadar önemli olduğu bilinmektedir. Bilinçli bir toplum, ilkyardım konusunda eğitilmiş olmalıdır. Ülkemizin en büyük üniversitelerinden biri olan Gazi Üniversitesi'nde hem çalışanların, hem de öğrencilerin ilkyardım eğitimi almalarını sağlamak gibi büyük bir projemiz var. Sağlık Bakanlığı'na başvurumuzu yaptık. Çalışmalarımızı uzunca bir süredir devam ettiriyoruz. Yakında enstitümüz ilkyardım kursu ruhsatını alacak. Sonraki aşamayı heyecanla bekliyoruz. İşimiz çok, fakat önemli bir proje olduğuna düşünüyoruz.

AB kriterlerine göre Türkiye'deki kazaları değerlendirir misiniz? Trafik kazaları açısından bir karşılaştırma yapmak istersek, Avrupa Birliği'ne üye olan 13 ülkenin 1000 kişiye düşen ortalama araç sayısı 546 olup, 100 000 araca düşen ölü sayısı ortalama olarak 19'dur. Türkiye'de ise, 1000 kişiye düşen ortalama araç sayısı 168 olmasına rağmen 100 000 araca düşen ölü sayısı 38'dir. (Kaynak: T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kazaları Özeti 2006) Bu sonuç bile, Türkiye'nin ne kadar kötü durumda olduğunu göstermektedir. Böylece eğitimin önemi bir kez daha vurgulanmalıdır.

Gemi sanayinde yer alan kazalar gündemi işgal etti. Sizce Türkiye'de sadece bu sektörde mi kazalar yoğunlukta?

Türkiye'deki kazaları daha çok trafik ve ev kazaları adı altında iki ana başlıkta toplayabiliriz. Her iki grupta meydana gelen kazaların maliyetleri çok yüksektir. Ancak sektörel olarak yayınlanmış istatistikler incelendiğinde, inşaat sektörünün ilk sırayı aldığı görülmektedir. Gemi sanayinde önemli atılımlar yapılmış olması, istihdamın artmasını sağlamıştır. Bunun bir sonucu olarak da kaza sıklığı artmıştır. Tuzla'da sekiz yılda 61 kişinin hayatını kaybetmiş olması çok önemlidir. Bu kadar büyük kayıpların önlenmesi gerekir. İş sağlığı ve iş güvenliği koşullarının düzeltilmesi, işçilerin mesleki ve ilk yardım konusunda eğitimlerinin artırılması şart. Teknik lise ve üniversitelerde, ilgili bölümlerin sayısının artırılması, eğitilmiş iş gücünün de artmasını sağlayacaktır.

Bütün bu çalışmalar için eğitim kadronuz yeterli mi?

Ne yazık ki eğitim kadromuz yeterli değildir. Ülkemizin her yıl çok büyük miktarda maddi, manevi kaybının olmasına neden olan bu kadar önemli bir konuda, eğitimin çok ciddiye alınması gerekmektedir. Bu tür eğitim kurumlarının yaygınlaştırılması güçlendirilmesi gerekir. Kaldı ki üniversiteler genç nüfusun eğitilebileceği en uygun kurumlardır. Bu kurumların işlevleri mutlaka artırılmalıdır.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Kaza ve diğer yaşamı tehlikeye sokacak durumlarda; ölümlerin yüzde 10'unun ilk beş dakikada, yüzde 50'sinin ilk 30 dakikada meydana geldiği düşünülecek olursa, yapılan ilk bilinçli müdahalenin önemi ortaya çıkar. Bilinçli olarak yapılacak müdahaleler ile kayıpların yüzde 20 oranında azaltılması mümkündür. İlkyardım, sağlık görevlilerinin yardımı sağlanıncaya kadar hayatın kurtarılması ya da durumun daha kötüye gitmesini engellemek amacı ile olay anında eldeki imkanlarla yapılan ilaçsız uygulamalardır. Kazanın ortaya çıkışını engellemek, kaza olduktan sonra sonuçlarının etkisini gidermeye çalışmaktan daha önemlidir. Bu nedenle toplumun her yönüyle eğitimi şarttır.



Can you evaluate the accidents in Turkey according to the EU criteria?

If we make a comparison in terms of traffic accidents, average number of vehicles per 1000 persons in 13 EU member countries is 546 and number of dead persons per 10.000 vehicles is averagely 19. In Turkey, although the average number of vehicles per 1000 persons is 168, the number of dead persons as per 100.000 vehicles is 38. (Source: Republic of Turkey, Ministry of Public Works and Settlement, General Directorate of Highway, Summary of Traffic Accidents 2006) Even this result indicates the bad situation of Turkey. Therefore, the importance of education must be highlighted once again.

The accidents occurred in ship industry occupied the agenda. In your opinion, do accidents mostly occur only in this sector in Turkey? We can summarize the accidents occurred in Turkey under two major topics mostly as traffic and home accidents. Costs of the accidents occurred in both two groups are extremely high. However, when the statistics issued in respect of sector, construction sector is at the top of the list. Significant spurts in ship industry led to the increase in employment. As a result of this, frequency of accidents increased. It is very important that 61 persons lost their lives in Tuzla within eight years. Those great losses must be prevented. It is necessary to rectify the occupational safety and health conditions, to increase vocational training and first aid trainings for the workers. Increasing the number of relevant departments at the technical high schools and universities will also increase the trained manpower.

Is your education staff adequate for all these studies?

Unfortunately, our education staff is not adequate. Education must be taken seriously on such an important issue that causes material and spiritual losses in great amounts every year for our country. Such education institutions must be made widespread and reinforced. Moreover, universities are the most appropriate institutions where young population may be educated. Functions of those institutions must be certainly enriched.

In conclusion, what kind of a message would you like to give?

In accidents and other life-endangering circumstances; given the fact that 10% of the deaths occur at the first fifth minute and 50% of those occur at the first 30th minute, then the importance of a first conscious response becomes very obvious. It is possible by the conscious responses to decrease the losses by 20%. First aid is the drugless practices performed by available facilities at the time of incident for saving a life till the health officials arrive or for preventing the situation to get worse. Preventing the occurrence of the accident is more important than trying to remove the impact of the consequences after the accident occurs. Therefore, the education is a must for the society in all respects.



TÜRK LOYDU

BAĞIMSIZ, TARAFSIZ, GÜVENİLİR, UZMAN



www.turkloydu.org
Ulusal kuruluş, uluslararası başarı...



MERKEZ : Tersaneler Cad. No: 26 34944 Tuzla/İSTANBUL Tel: +90 216 581 37 00 Fax: +90 216 581 38 10
ANKARA : Atatürk Bulvarı 199/B Sefaretler Ap: D:1 06680 Kavaklıdere/ANKARA Tel: +90 312 468 10 46 Fax: +90 312 427 49 42
İZMİR : Atatürk Cad. No:378 K:4 D:402 Kavalalılar Ap. 35220 Alsancak/İZMİR Tel: +90 232 464 29 88 Fax: +90 232 464 87 51
MARMARİS : Atatürk Cad. 99. Sok. Ketentaş Ap. K:9 D:6 Marmaris/MUĞLA Tel: +90 252 412 46 55 Fax:+90 252 412 46 54

Emrah Yaman: Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Md. Uzman Yrd.

Gemi Enkazları ve Nairobi Sözleşmesi



Emrah Yaman

Nairobi Sözleşmesi, deniz çevresinin yanı sıra denizde can emniyeti ve eşyaları olumsuz şekilde etkileyebilme potansiyeline haiz gemi enkazlarını kaldıran veya kaldıracak devletler için hukuki bir temel ihdas etmektedir. Sözleşme (Birleşmiş Milletler, Nairobi Ofisi, UNON), 14-18 Mayıs 2007 tarihleri arasında süren beş günlük bir diplomatik konferansta kabul edilmiştir.

Gemi enkazlarına ilişkin sorunlar

Sözleşme, karasularının ötesindeki gemi enkazlarının hızlı ve etkili bir şekilde kaldırılmasını hedefleyen ilk uluslararası kurallar dizisini koyarak, mevcut uluslararası hukuki çerçevedeki boşluğu

Son zamanlarda IMO'nun, hükümetlerin ve gemi sanayinin etkin çalışmaları sayesinde deniz kazaları vakaları büyük ölçüde azalsa da, terk edilen gemi enkazı sayısının arttığı rapor edilmiş, sonuçta kıyı devletleri ve gemicilik hizmetleri için açmış oldukları problemler daha önemli hale gelmiştir.

The Nairobi International Convention on the removal of Wrecks

Emrah Yaman:

Maritime Undersecretariat, Regional Directorate in Istanbul, Assistant Expert

Thanks to the work of IMO and the persistent efforts of the government and the industry to enhance safety in shipping operations the incidence of marine casualties has decreased dramatically. Despite of these facts the number of abandoned wrecks has reportedly increased. As a result the problems they cause coastal States and shipping in general have become more acute.





dolduracaktır. Yeni sözleşme aynı zamanda taraf devletlere kendi karasularında bazı tedbirleri uygulama hakkı veren ihtiyari bir cümle de ihtiva etmektedir. Son zamanlarda IMO'nun, hükümetlerin ve gemi sanayinin etkin çalışmaları sayesinde deniz kazaları vakaları büyük ölçüde azalsa da, terk edilen gemi enkazı sayısının -dünya çapında yaklaşık 1300 tane- arttığı rapor edilmiş, sonuçta kıyı devletleri ve gemicilik hizmetleri için açmış oldukları problemler daha önemli hale gelmiştir.

Bu sorunlar üçe ayrılmaktadır. Birincisi, enkazın bulunduğu yere bağlı olarak söz konusu enkaz diğer gemilere ve mürettebatına tehlike arz ederek seyrüseferi etkileyebilmektedir. İkincisi, yükün cinsine bağlı olarak, enkazın deniz ve sahil çevresine önemli zararı dokunabilmektedir. Üçüncüsü, mal ve hizmetlerin giderek değer kazanmasına bağlı olarak, enkazın kaldırılması ve bulunması daha masraflı hale gelmektedir. Sözleşme, tüm bu ve diğer sorunları çözmeyi amaçlamaktadır. İşbu sözleşme armatörleri mali açıdan sorumlu tutmakta ve armatörlerin gerekli sigorta ve diğer güvenlik tedbirlerini almalarını istemektedir. Bu sözleşme ile aynı zamanda, devletlere sigortacılara doğrudan müdahale etme hakkı da vermektedir.



Nairobi Convention provides the legal basis for States to remove, or have removed, shipwrecks that may have the potential to affect adversely the safety of lives, goods and property at sea, as well as the marine environment. The Convention (United Nations, Nairobi Office, UNON) was adopted during a five-day diplomatic conference held between the 14th and the 18th of May 2007.

Problems relating to ship wreckages

The Convention lays down the first set of rules intended for the prompt and effective removal of the wrecks from coastal waters, filling a gap in the existing international legal framework. The new Convention also includes an optional clause enabling States Parties to apply certain provisions to their territory. Mainly due to the work of IMO and the persistent efforts of the government and the industry to enhance safety in shipping operations the incidence of marine casualties has decreased dramatically. Despite of these facts the number of abandoned wrecks which has been estimated at almost thirteen hundred worldwide has reportedly increased. As a result the problems they cause coastal States and shipping in general have if anything become more acute.

These problems are three-fold: first, and depending on its location, a wreck may constitute a hazard to navigation, potentially endangering other vessels and their crews. Second, is the potential for a wreck to cause substantial damage to the marine and coastal environments which, would depend on the nature of the cargo. And third, due to the goods and services becoming increasingly expensive, the marking and removal of hazardous wrecks have become more costly. The convention attempts to resolve all of these and other issues. This convention makes shipowners financially liable and requires them to take out insurance or provide other security. It will also provide States with a right of direct action against insurers.



Sözleşmedeki maddeler aşağıdaki hususları ihtiva eder: Gemi ve enkazlarının yerini tespit ve haber verme, gemi enkazlarının yol açtığı tehlikenin saptanabilmesi, tehlikeli gemi ve enkazların kaldırılması hak ve yükümlülükleri kapsayacak şekilde gemi enkazlarının kaldırılmasını kolaylaştıracak güvenlik tedbirleri, armatörün gemi ve enkazların yerinin tespit edilmesi ve kaldırılması masraflarını içeren sorumluluğu, uyumsuzlukların çözümü. Sözleşme, 19 Kasım 2007'den beri 18 Kasım 2008'e kadar imza için ve bu tarihten sonra da tasdik, kabul veya katılma için açık olacaktır. 10 devletin çekincesiz imza veya onay, kabul, katılma veya tasdik belgelerinin IMO'ya tevdi edilmesinden 12 ay sonra sözleşme yürürlüğe girecektir.

Konferans'ta Kabul Edilen İlke Kararları:

Nairobi Konferansı'nda üç adet ilke kararı kabul edilmiştir.

Takdirlerin sunulmasına ilişkin ilke kararı: Ev sahibi ülke ve UNON'a teşekkür edilmiş ve sözleşmenin adı; Gemi Enkazlarının Kaldırılmasına Dair Uluslararası Nairobi Sözleşmesi olarak belirlenmiştir.

Nairobi Sözleşmesini de kapsayacak şekilde mevcut deniz sözleşmelerindeki (HNS, 1996; PAL, 2002 PROT; BUNKER, 2001 gibi) zorunlu sigorta belgelerine atıfta bulunulmasına dair ilke kararı: IMO'yu ve özellikle hukuk komitesini tek bir tip sigorta sertifikası geliştirmeye davet eder.

Teknik işbirliği ve yardımın teşvik edilmesi ve geliştirilmesine dair ilke kararı: İşbu karar, sözleşmeye taraf ülkeleri, IMO üyesi devletleri, diğer ilgili örgütleri ve denizcilik sanayisini, sözleşmenin kabulü ve etkin bir biçimde uygulanmasına yönelik teknik ve mali yardımlarda bulunmaya davet eder.



Articles in the convention cover:

Reporting and locating ships and wrecks, criteria for determining the hazard posed by wrecks, measures to facilitate the removal of wrecks, including rights and obligations to remove hazardous ships and wrecks, liability of the owner for the costs of locating, marking and removing ships and wrecks, and settlement of disputes. The Convention will open for signature from 19 November 2007 until 18 November 2008 and, thereafter, will be open for ratification, accession or acceptance. It will enter into force twelve months following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary General.

Resolutions adopted by the Conference:

Three resolutions have been adopted during the Nairobi Conference.

Resolution on expressions of appreciation - The host country and UNON were thanked and the name of the convention was designated as the Nairobi International on the Removal of Wrecks, 2007.

Resolution on compulsory insurance certificates under existing maritime liability conventions, including the Nairobi international convention on the removal of wrecks, 2007 - inviting IMO, specifically the Legal Committee, to develop a model for a single insurance certificate.

Resolution on promotion of technical co-operation and assistance - inviting States Parties to the Convention, Member States of IMO, other appropriate organizations and the maritime industry to provide financial and in-kind support for technical assistance activities related to the adoption and effective implementation of the Convention.

PROTEM®

CNC PLAZMA KESME TEZGAHLARI



PROTEM
KAYNAK VE KESME SİSTEMLERİ
MAKİNA SANAYİ TİC. LTD. ŞTİ.

Güzelyalı Mahallesi
Türbe Sokak.No.15 PENDİK/İSTANBUL
Tel. +90216 392 96 16 Fax +90216 392 86 30

TUV
SAARLAND

VDA

TUV

PG

TUV
GERT

TUV
EMC

CE

GS

TÜV SAARLAND & ÜYS LTD. ŞTİ.

TÜRKİYE'DE SERTİFİKASYON VE DENETİM HİZMETLERİNE CE BELGELEME İŞLEMLERİNİ DE EKLEMİŞTİR

OHSAS 18001 İŞ SAĞLIĞI ve GÜVENLİĞİ YÖNETİM SİSTEMİ EĞİTİMİ ve BELGELENDİRME DENETİMLERİ YAPILIR.

Bu kapsamda:

ISO 9001:2000	KALİTE YÖNETİM SİSTEMİ
ISO 14001	ÇEVRE YÖNETİM SİSTEMİ
OHSAS 18001	İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ YÖNETİM SİSTEMİ
ISO TS 16949	OTOMOTİV ENDÜSTRİSİ KALİTE YÖNETİM SİSTEMİ
HACCP	TEHLİKE ANALİZİ VE KRİTİK KONTROL NOKTALARI YÖNETİM SİSTEMİ
CE	AVRUPA BİRLİĞİ UYGUNLUK BELGESİ

Ürün ve sistem sertifikasyon denetimlerini kapsamaktadır.
Bu alanda İstanbul, Bursa ve Ankara ofisleri faaliyete devam etmektedir.

TÜV SAARLAND / ÜYS (ÜRÜN VE YÖNETİM SİSTEMLERİ LTD. ŞTİ.)

İSTANBUL ŞUBESİ
Rıfkı Tongir Cad. Büyük Turyolu Cihan Apt. No:35/2 İdealtepe Mahtpe-İST.
Tel: 0216 489 56 62 E-Mail: tuvsaarland@gmail.com

ANKARA ŞUBESİ
Bıkkak Cad. 139/1 Emek/ANKARA
Tel: 0 312 212 40 63 E-Mail: tuvsaarland@gmail.com

BURSA ŞUBESİ
Butim B sokak 5 Kat No: 1444 BURSA
Tel: 0 224 211 42 08 E-Mail: tuvsaarland@gmail.com

Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan:YTÜ Gemi İnşaatı ve Gemi Mak. Müh. Böl.

İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi - 1



Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan:

Gemi inşa sanayi, birçok sanayi kolu tarafından geliştirilen ürünlerin birleştirilerek gemi ve deniz yapıları üretilmesi ve bakım-onarımlarının yapılması faaliyetlerinin yürütüldüğü önemli bir sanayi dalıdır. Son yıllarda bu dalda dünyadaki hareketlilikten önemli bir pay almayı başarmış olan Türkiye gemi inşa sanayi, Haziran 2008 rakamları ile 4 bin dönüm alana sahip 84 adet tersanesi ile 34.500 çalışanı istihdam etmektedir. Tersanelerimiz 10 Milyon DWT bakım-onarım, 1 Milyon 800 Bin DWT yeni gemi inşa, 600.000 ton çelik işleme ve 80.000 DWT tonaja kadar yeni gemi inşa kapasitesine sahiptir. 2007 rakamları ile 98 adet toplam 670.000 DWT kapasiteli geminin teslimi yapılmıştır. Tersanelerimizde halen toplam 1.450.000 DWT tonaja sahip 180 adet yeni geminin inşaatı sürmektedir [1]. Tersane sayımızın 2013 yılında 140'a çıkarılması ve çalışan sayısının 111.000'e ulaşması hedeflenmiştir [2]. Gemi inşa

Occupational Health and Safety Education - 1

Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan:

YTU Naval Architecture and Marine Eng. Dept.

After tragic events, it has become clear once more how important education is, as in all fields, in terms of providing qualified intermediate members for the shipbuilding industry. In the first part of his article titled "Occupational Health and Safety Training", Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan put essentially required actions and developments in the world under lens.

Shipbuilding industry is an important branch of industry where products developed by many industrial branches are combined for production of naval structures and maintenance-repair activities are carried out. Turkish shipbuilding

Eğitimin; her alanda olduğu gibi gemi inşa sanayine nitelikli ara eleman kazandırılması açısından da ne kadar önemli olduğu, yaşanan acı olaylardan sonra bir kez daha anlaşıldı. Prof. Dr. Ahmet Dursun Alkan, "İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi" başlıklı yazısının ilk bölümünde, öncelikli olarak yapılması gerekenleri ve dünyadaki gelişmeleri mercek altına aldı.





sanayinde iş yoğun diğer bir faaliyet alanı olan "Mega Yat" yapımında Türkiye, dünya genelinde ilk dörde girme başarısını yakalamıştır. Bütün bu gelişmeler sürerken tersanelerimizde iş kazaları artmıştır. Mevcut durumdaki eksiklikler ve çözüm arayışları değerlendirilirken "İş Sağlığı ve Güvenliği" konusu devlet ve sektör paydaşları tarafından ön plana alınmıştır. Türkiye gemi inşa sanayindeki iş güvenliği ve çalışma şartları sorunlarının araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacı ile bir Meclis Araştırma Komisyonu kurulmuştur. Komisyon çalışmalarında; ilgili kamu kuruluşları, işçi sendikaları, özel sektör temsilcileri ve sivil toplum kuruluşları, meslek odaları, akademik kuruluşlar ve yerel yönetim temsilcilerinin görüşlerini ve saha gözlemlerini dikkate almıştır. 30 Nisan 2008'de göreve başlayan komisyon çalışmalarını tamamlayarak, hazırladığı taslak raporunu 24.07.2008 günü Meclis Başkanlığı'na sunmuştur. Taslak raporda İş Sağlığı ve Güvenliği sorunlarına; tersaneler, yan sanayi, iş sağlığı ve güvenliği, sendika, barınma ve sosyal tesisler, eğitim, itfaiye ve hastane başlıkları altında çözüm önerileri sunulmuştur [3]. Tüm bu çalışma ve gayretler çerçevesinde gemi inşa sanayimizin, emeği ile üretim yapan insanların sağlığı ve iş güvenliğini ve dolayısı ile çevreyi tüm gerekleri ile ön plana alan bir anlayış ve uygulama ile daha büyük başarıları kavuşması beklenmektedir. Bu yazıda İş Sağlığı ve Güvenliği kapsamında eğitimin yerini ortaya koyan bazı görüş ve önerilere yer verilecektir.

Eğitim; toplum hayatını iyileştirmeyi amaçlayan vazgeçilmez bir sistem olup, görevini bilgi ile yerine getirmektedir. Eğitim faaliyetinin amaç ve yöntemini eğitim politikaları belirlemektedir. Bilgi ve bilgi teknolojilerinin yarıştığı günümüzde bilginin nasıl hızla ürüne dönüştüğünü çevremizde sıkça görmekteyiz. Aşağıda İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimine yönelik görüş ve öneriler başlıklar halinde verilmiştir.

industry, which, in recent years, achieved to take a significant share from the liveliness in this branch in the world, employs 34.500 persons in 84 shipyards on 4.000 acre area according to June 2008 figures. Our shipyards have 10 million DWT maintenance-repair, 1.800.000 DWT new ship building, 600.000 ton steel processing and up to 80.000 DWT tonnage new ship building capacities. According to 2007 figures, 98 ships with total 670.000 DWT capacity have been delivered. Currently, building of 180 ships with 1.450.000 DWT tonnage is in progress in our shipyards [1]. It is aimed to increase the number of our shipyards to 140 and number of employees to 111.000 in 2013 [2]. In "Mega Yacht" building, another intense field of activity in shipbuilding industry, Turkey has achieved to be ranked among the top four worldwide.

Along with all these developments, number of occupational accidents in our shipyards has increased. During assessment of deficiencies in current situation and search for solutions, government and sector stakeholders have taken the issue of "Occupational Health and Safety" to forefront. A Parliamentary Commission has been established to investigate occupational health and safety problems in Turkish shipbuilding sector and to determined necessary measures. In its works, commission has the views and field observations of related public agencies, labor unions, private sector representatives and non-governmental organizations, profession chambers, academic institutions and local administration representatives into consideration. Starting its task on April 30, 2008, the commission completed its works and submitted its draft report to the Assembly on 24.07.2008. In draft report, solution proposals are made for Occupational Health and Safety under titles shipyards, sub-industry, occupational health and safety, union, accommodation and social facilities, training and hospital [3]. Within the frame of all these works and efforts, it is expected that our shipbuilding industry achieves greater successes with an understanding and practice that brings occupational health and safety of people producing with their hands, thus the environment, to forefront. This article will contain certain opinions and suggestions that present the place of education within the frame of Occupational Health and Safety.

Education is an indispensable system which aims at improvement of social life and performs its task through knowledge. Purpose and method of educational activities are defined by educational policies. In today's world where information and information technologies compete, we frequently see how fast knowledge turns into product. Below, opinions and suggestions for occupational health and safety training are given in titles.

Continuous education of workers

In 7th issue of this magazine, an education program planned to be delivered to workers of shipbuilding industry was presented [4]. As ensuring continuity in education is principal,

Çalışanların sürekli eğitimi

Bu derginin 7. sayısında gemi inşa sanayi çalışanlarına bulunduğumuz yaz döneminde verilmesi önerilen bir eğitim programı sunulmuştu [4]. Eğitimde süreklilik sağlanması esas olduğuna göre, çeşitli eğitim yöntemlerini kullanarak çalışanlara günlük ve yıl içinde belli bir dönemde eğitim programları uygulanmalıdır. Eğitimlerin kayıt altına alınması ve elektronik ortamda arşivlenmesi, izleme ve otokontrol oluşturmaya yardımcı olacaktır. İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi destekleyici, yazılı ve görüntülü bilgilerin web ortamında sunulması çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Değişik coğrafi bölgeler için bu bölgelerde yerleşik üniversite ve eğitim merkezlerinin, iş sağlığı ve güvenliği konusunda ihtisaslaşmış kadroları yetiştirmesi önemlidir. Bir örnek olarak, ABD’de 10 ayrı bölgede seçilmiş eğitim kurumlarında yapılan uygulama kaynak [5]’den incelenebilir. ABD’nin iş sağlığı ve güvenliği kuruluşu OSHA, gemi sanayi tesislerinde çalışan personel için uygulanan eğitim malzemelerine ait yazılı ve görüntülü bilgileri web üzerinden açıklıkla yayınlamaktadır. Bu sayede sanayi çalışanlarına izledikleri dersleri web ortamından da takip etme ve pekiştirme imkanı sağlanmaktadır [6,7].

Okul eğitimi

Tersane çalışanlarının büyük bir kısmının bilgi, nitelik ve eğitim açısından yetersiz oldukları bilinmektedir [3]. Gemi inşa sanayimizin ara eleman katmanını oluşturan kısmına okul eğitimi fırsatı verilerek yetişmiş işgücü sağlamak üzere, ilgili bölgelerde okul/bölmelerin artırılması gereği açıktır. Bununla orantılı olarak, gereken eğitmen ihtiyacını karşılamak için eğitmen yetiştirme konusunun acilen dikkate alınması gerekmektedir. Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği eğitimi veren üniversite bölümlerimizin, öğretim üyesi ve araştırma görevlisi kadrolarının artırılması da gerekmektedir [3]. Endüstri, makine ve elektrik mühendisliği gibi mühendislik bölümlerimizin, çok alanlı yapısı ile gemi inşa sanayine yönelik alt dallarda eğitim verme yolları açılmalıdır. Genel olarak teknik eğitim veren bölümlerimizde İş Sağlığı ve Güvenliği dersi uygulamalı olarak yer almalıdır. İş Sağlığı ve Güvenliği eğitimi konusunda Gazi Üniversitesi ve Yıldız Teknik Üniversitesi’nde birer yüksek lisans programı olması yanında, bu dalda ihtisaslaşmış daha fazla uzmana ihtiyaç olması, yeni programların açılmasını gerektirmektedir. İş Sağlığı ve Güvenliği Programı olan meslek yüksek okulu sayısı yedidir. Bu okullarımızın öğretim elemanı ve eğitim altyapıları geliştirilmeli, başarılı mezunları için lisans programına dikey geçiş kontenjanları artırılmalıdır. Böylelikle bu mezunlara lisansüstü eğitimi alma şansı verilerek, iş sağlığı ve güvenliği öğretim elemanı ihtiyacına da bir cevap verilecektir.

18. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi

İş sağlığı ve güvenliği konusundaki en büyük etkinlik olan 18. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi 29.06.2008-02.07.2008 tarihleri arasında Seul’de yapılmıştır [8]. Kongreye 100 ülkeden 2.500 kişi katılmıştır. Kongre örgütünün amacı; iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili olarak, mesleki hastalıkları önleme çalışmaları,



using various education methods, daily education programs should be provided for workers in a certain period in the year. Recording of educations and archiving in electronic media will help monitoring and establishing self-test. It should be given weight to the works to present written and visual supportive information for Occupational Health and Safety education over the web. It is important for different geographical regions that universities and education centers established in these regions train staff specialized in Occupational Health and Safety. For example, the practice carried out in educational institutions selected in 10 different regions in USA can be found in source [5]. OSHA, U.S. Occupational Safety and Health Administration, publishes written and visual information of materials used in training of personnel working in ship industry facilities, on its website. This way, it gives industry workers the chance to follow and strengthen the courses over the web [6,7].

School education

It is known fact that major part of shipyard workers is not sufficiently qualified in terms of knowledge, quality and education [3]. In order to train qualified labor by giving the part of our shipbuilding industry which forms the intermediate member layer the chance to receive school education, it is obvious that number of schools/departments in related regions should be increased. Proportionally, in order to meet the requirement for instructors, instructor training should be immediately taken into agenda. Number of academic and research assistant positions in departments of our universities which deliver Naval Architecture and Ship Machinery Engineering training should also be increased [3]. With the multi-field structure of our departments like industry, mechanical and electrical engineering, ways to deliver training in sub-branches aimed at shipbuilding industry should be paved. In general, in our departments that deliver technical training, Occupational Health and Safety should be given as an applied course.



sağlık ve güvenlik konulu ortak projeler yolu ile geliştirilen yeni teknolojiler üzerinde elde edilen bilgi, bulgu ve tecrübelerin paylaşımı ile iş kazalarının önlenmesine ve çalışanların sağlığının korunmasına katkı yapmaktadır. Bu güncel kongrenin çıktıları, araştırmacılarımız, uzmanlarımız ve tüm sektör tarafından yakından incelenmelidir. Kongre, her üç senede bir seri olarak düzenlenmektedir. 19. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi'nin 2011 yılında Türkiye'de yapılması kararlaştırılmıştır. 18. kongreye göre gelecek konferansta ülkemiz adına, etkinliğin başta teknik oturumu olmak üzere daha etkin bilimsel ve uzmanlık katkısı yapılmalıdır. İş sağlığı ve güvenliği konusuna verilen önem ile öncelikle çalışanlarımızı koruyacağız, kazanılacak verimlilik katma değere yansıtacak ve sektörümüzün uluslararası itibarı yükselecektir.

Gelecek sayıda devam edecek İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi konulu yazımızda, 18. Dünya İş Sağlığı ve Güvenliği Kongresi'nin ilk günü olan 29.06.2008 tarihinde, ülkemiz dahil 50 yüksek seviye karar vericinin imzalamış olduğu "İş Sağlığı ve Güvenliği Seul Beyannamesi" de irdelenecektir [9].

Kaynaklar:

- [1] Deniz Ticaret Odası, 2007.
- [2] Denizcilik Müsteşarlığı, 2008.
- [3] Meclis Araştırma Komisyonu Taslak Raporu, Temmuz 2008.
- [4] Yılmaz, F., Gemi İnşa Sanayiinde Kazaların Önlenmesinde Eğitimin Önemi ve Öneriler, Gemi Sanayi Dergisi - GESAD, Sayı: 7, Sayfa: 42-44, 2008.
- [5] OSHA Training Institute Education Centers, <http://www.osha.gov/fso/ote/training/edcenters/background.html>
- [6] Gemi inşa, bakım-onarım, gemi söküm faaliyetlerinde ISG, ABD-OSHA, <http://www.osha.gov/SLTC/etools/shipyard/index.html>
- [7] OSHA Maritime Industry and Training, <http://www.osha.gov/dcsp/ote/outreach/maritime/assistance.html>
- [8] <http://www.safety2008korea.org/eng/index.jsp>
- [9] "Seoul Declaration on Safety and Health at Work, <http://www.issa.int/aiss>

Not: Önümüzdeki sayıda makalenin ikinci bölümüne devam edilecektir.

Two Master's Programs on Occupational Health and Safety, one in Gazi University and the other in Yıldız Technical University, and the need for more experts specialized in this field, requires opening of new programs. Number of vocational high schools with occupational health and safety program is seven. These schools should be improved in terms of instructors and educational infrastructure, and vertical transfer quota for successful graduates to undergraduate programs should be increased. Thus, by giving these graduates the chance for graduate education, a solution for the Occupational Health and Safety Instructor need will be provided.

18th World Congress on Safety and Health at Work

The biggest event on Occupational Health and Safety, 18th World Congress on Safety and Health at Work was held on 29.06.2008-02.07.2008 in Seoul [8]. 2.500 persons from 100 countries participated to the Congress. Purpose of congress organization is to contribute in prevention of occupational accidents and protection of workers' health by sharing the works carried out on prevention of occupational diseases, knowledge, findings and experience obtained through new technologies developed by way of common projects on health and safety. Outputs of this current congress should be closely examined by our experts and entire sector. Congress is held once in every three years as series. 19. It is planned to hold the World Congress on Safety and Health at Work in Turkey in 2011. According to 18th Congress, more efficient scientific and expert contribution should be made in the name of our country in the next conference, especially in the technical session. With the importance given on the issue of Occupational Health and Safety, we will protect our workers, the productivity to be obtained will reflect on added value and thus, international credit of our sector will rise.

In our next issue, in our article about Occupational Health and Safety Education, the "Seoul Declaration on Safety and Health at Work" signed by 50 high-level decision-makers from around the world including our country, on 29.06.2008. the first day of 18th World Congress on Safety and Health at Work, will be examined in detail [9].

Sources:

- [1] Chamber of Shipping, 2007.
- [2] Undersecretariat of Maritime Affairs 2008.
- [3] Draft Report of Parliamentary Research Commission, July 2008.
- [4] Yılmaz, F., Gemi İnşa Sanayiinde Kazaların Önlenmesinde Eğitimin Önemi ve Öneriler, Ship Industry Magazine- GESAD, Issue: 7, Page: 42-44, 2008.
- [5] OSHA Training Institute Education Centers, <http://www.osha.gov/fso/ote/training/edcenters/background.html>
- [6] ISG, USA-OSHA in Shipbuilding, maintenance-repair, ship breaking activities, <http://www.osha.gov/SLTC/etools/shipyard/index.html>
- [7] OSHA Maritime Industry and Training, <http://www.osha.gov/dcsp/ote/outreach/maritime/assistance.html>
- [8] <http://www.safety2008korea.org/eng/index.jsp>
- [9] "Seoul Declaration on Safety and Health at Work, <http://www.issa.int/aiss>

Note: Second part of the article will be continued in the next issue.



Open-Partially & Totally Enclosed - Freefall

LIFEBOATS

Slow speed & Fast

RESCUE



BOATS

BOXES & CABINETS

for Lifebuoys, Lifejackets, Batteries, Breathing Apparatuses,
Foam Applicators
& Fire Hoses



WET UNITS

for Ships & Offshore Installations



HOOK RELEASE DEVICES



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

Tersane Yolu, Yan Sanayi Bölgesi, No:12 Aydıntepe (P.O.BOX:7) Tuzla 34947 Istanbul TURKEY

phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64

e-mail: info@gepafiberglass.com web page: www.gepafiberglass.com



ALKIN

ALKIN AIR COMPRESSORS

DÜŞÜK, ORTA ve YÜKSEK BASINÇ HAVA KOMPRESÖRLERİ



ALKIN KOMPRESÖR SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ. İBRAHİM TURAN CAD. NO:127 MENDERES İZMİR
TEL:0 232 782 22 90 FAX:0 232 782 22 89

PROTEM®

MANYETİK KALDIRMA & POZİSYONLAMA SİSTEMLERİ

EMR 40K

PROTEM

WIP

PROTEM

KAYNAK VE KESME SİSTEMLERİ

MAKİNA SANAYİ TİC. LTD. ŞTİ.

Güzelyalı Mahallesi

Türbe Sokak.No.15 PENDİK/İSTANBUL

Tel:+90216 392 96 15 Fax +90216 392 86 30

90 X 530 X 1000 Hm

Özdemir Ataseven: GESAD Başkan Yardımcısı

Asıl İşveren Alt İşveren İlişkisi (I)



Özdemir Ataseven

Gemi Sanayicileri Derneği, kısaca GESAD gemi endüstrisinin her bölümünde, yüzlerce çeşitlilik yelpazesinde faaliyet gösteren gemi yan sanayici ve ihtisas gerektiren alt işveren kuruluşlarının da üye olduğu sektörel bir sivil toplum örgütüdür. GESAD üye firmalarımız gösterdikleri faaliyetleri itibarıyla; ihtisas sanayicileri, gemi ve yat inşa sanayicileri, gemi inşa yan sanayiciler, diğer gemi sanayicileri olmak üzere dört gruba ayrılmaktadır. İhtisas sanayicilerimiz, kendi iş yerlerinde faaliyet gösterdikleri gibi 4857 sayılı iş kanununda, konuları ve tanımları belirtildiği şekilde, tersanelerimizde “alt işveren” olarak da faaliyet gösteren firmalardır. Ülkemizde “Alt işveren” kavramı, 4857 sayılı İş Kanunu’nun 2. madde 6. ve 7. fıkralarında tanımlanmıştır; bir işverenden işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin yardımcı işlerinde veya asıl işin bir bölümünde teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işlerde iş alan firmalardır.

Ülkemizde “Alt işveren” kavramı, 4857 sayılı İş Kanunu’nun 2. madde 6. ve 7. fıkralarında tanımlanmıştır; bir işverenden işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin yardımcı işlerinde veya asıl işin bir bölümünde teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işlerde iş alan firmalardır.

Principal Employer- Sub Employer Relationship (I)

Özdemir Ataseven:

Assistant Chairman of GESAD

4857, and may also operate as “Sub-Employer” in our shipyards. Sub-Employer concept in our country has been defined in paragraph 6 and 7 of article 2 of Labor Code no. 4857: Firms which are appointed by an employer for subsidiary works carried out in relation to production of goods or service or works that require expertise due to technological reasons in a part of principal work.





Hedef, kazaları minimuma indirmek

Türkiye’de tersanelerimizde istihdam edilen işçilerin, toplamda yüzde 70-80’lik kısmı ihtisas sanayicisi “Alt işveren” firmalarımıza ait elemanlardır. Bu firmalar üretimin yükünü çeken, teknolojiyi uygulayan ve ülkemizin rekabet gücünü yükselten firmalarımızdır. Son yıllarda tersanelerimizdeki talep patlaması ve buna bağlı olarak iş hacmindeki hızlı büyüme, sektörün tüm faaliyet alanlarının hazırlıksız yakalanmasına ve birçok sorunu beraberinde getirmesine neden olmuştur. Ancak bu gelişmelerle sektörümüz; milyarlık katma değerlere ve 120-130 bin kişilik bir istihdama ulaşmıştır. Türk ekonomisindeki konumu, gittikçe büyüyen ve önem kazanan bir sektör haline gelmiştir. Gemi inşa sanayi, emek yoğun ağır iş koludur. İş kazası riski fazladır. Bu sektörde dünyanın en gelişmiş sanayi ülkelerinde dahi, maalesef ölümlerle neticelene iş kazaları olmaktadır. Hedef tüm büyüme ve gelişmelerle birlikte bu üzücü kazaları minimuma indirmektir.

Türkiye’de 2008 yılında 44 tanesi Tuzla’da konuşlanmış 84 tersane faaliyet göstermektedir.

Tersanelerimizde ve özellikle de konumları itibarıyla Tuzla Tersaneler Bölgesi’ndeki tersanelerimizde oluşan iş kazaları, büyük bir dikkatle izlenmekte ve kamuoyuna yansıtılmaktadır. “Taşeron firma” birçok kesim tarafından tersanelerimizdeki hedef kuruluşlar olarak gösterilirken, bir de “taşeronun adamı” gibi kavramlar üretildi. Sektörde öcü gibi gösterilen bir işletmeler

Association of Shipbuilding Industrialists, GESAD, is a sectoral non-governmental organization with members from shipbuilding industries, sub-industries and specialized sub-employer organizations, which operate in every part of ship industry and in hundreds of different ranges. According to activities of member firms, GESAD is divided into 4 groups: Specialized Industrialists, Ship and Yacht Building Industrialists, Shipbuilding Sub-industrialists, Other Ship Industrialists. Specialized industrialists operate in their own workplaces, as their position and definition given in labor code no. 4857, and may also operate as “Sub-Employer” in our shipyards. Sub-Employer concept in our country has been defined in paragraph 6 and 7 of article 2 of Labor Code no. 4857: Firms which are appointed by an employer for subsidiary works carried out in relation to production of goods or service or works that require expertise due to technological reasons in a part of principal work.

The goal is to minimize the accidents

70 – 80% of total workers employed in our shipyards in Turkey belongs to specialized industrialist “Sub-employer” firms. These firms are those which carry the weight of production, apply the technology and raise competitive power of our country. Recent boom in demand in our shipyards and related rapid growth in business volume have caught all fields of activity in the sector unprepared and brought along many problems. However, thanks to these developments, our sector has reached to an employment of 120-130.000 persons and billions of added values. It has acquired a position in Turkish economy that constantly grows and gains importance. Shipbuilding industry is a labor intensive, heavy business line. Risk of occupational accidents is high. Even in the most advanced industrial countries of the world, unfortunately, occupational accidents resulting in death occur in this sector. Aim is to minimize these tragic accidents together with all growth and advancements.

By 2008, total 84 shipyards, 44 out of which are in Tuzla, operate in Turkey. Occupational accidents in our shipyards, and especially those in Tuzla shipyards district, due to their positions, are monitored very carefully and reflected to the public. “Subcontractor Firms” are shown as target institutions in our shipyards by many groups and concepts like “Subcontractor’s Guy” are produced; a business group that is pointed at like bogeymen in the sector. Final Labor Code no 4857, amended after many changes, brings concrete explanations to Subcontractor concept. Regarding this subject, Atty. Nejat Can Polatcan, says “One of the most important elements and reasons of the new legal regulation is to transpose the relation between principal employer and sub-employer, which was regulated by judicial decrees for a long time now, into legal regulations by concrete rules,” and underlines that the new code examines the sub-employer concept within the frame of relationship between the principal employer and sub-employer.

Principal employer-sub employer relationship

Paragraphs 6 and 7 under the heading “Definitions” in Article 2 of Code no 4857 aim at regulation of principal -

SHIP INDUSTRY

grubu... Birçok değişiklikten sonra düzenlenen 4857 sayılı son İş Kanunu'nda "Taşeron" kavramına da somut açıklıklar getirilmiştir. Bu konuda Avukat Nejat Can Polatcan, "Yeni yasal düzenlemenin en önemli öğelerinden ve sebeplerinden biri, uzun süredir özellikle yargı kararları ile düzenlenen "asıl işveren - alt işveren" ilişkisinin somut kurullarla yasal düzenleme içine alınmasıdır" diyerek, yeni yasanın alt işveren kavramını, asıl işveren - alt işveren ilişkisi çerçevesinde incelendiğinin altını çizmektedir.

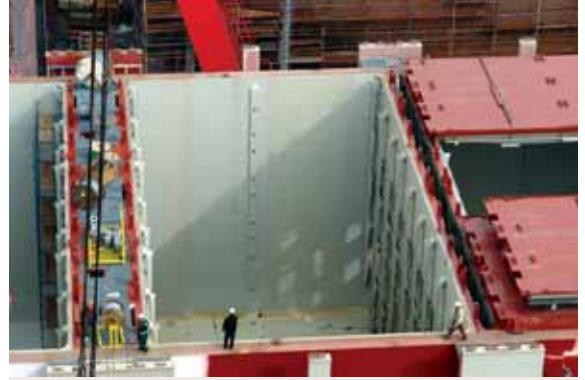
Asıl işveren - alt işveren ilişkisi

4857 sayılı yasanın 2. maddesi "tanımlar" başlığı altında 6. ve 7. fıkralarında asıl - alt işveren ilişkisine yönelik düzenlenmiştir. 6. fıkra "Bir işverenden işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine ilişkin yardımcı işlerinde veya asıl işin bir bölümünde işletmenin ve işin gereği ile teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işlerde iş alan ve bu iş için görevlendirdiği, işçilerini sadece bu iş yerinde aldığı işte çalıştıran diğer işveren ile iş aldığı işveren arasında kurulan ilişkiye asıl işveren - alt işveren ilişkisi denir. Bu ilişkide asıl iş veren, alt işverenin işçilerine karşı iş yeri ile ilgili olarak bu kanundan, iş sözleşmesinden veya alt işverenin taraf olduğu toplu iş sözleşmesinden veya alt iş verenin taraf olduğu toplu iş sözleşmesinden doğan yükümlülüklerden alt işveren ile birlikte sorumludur."

7. fıkra "Asıl işverenin işçilerinin alt işveren tarafından işe alınarak çalıştırılmaya devam ettirilmesi suretiyle hakları kısıtlanamaz veya daha önce o iş yerinde çalıştırılan kimse ile alt işveren ilişkisi kurulamaz. Aksi halde ve genel olarak asıl işveren - alt işveren ilişkisinin muvazaalı işleme dayandığı kabul edilerek, alt işverenin işçileri, başlangıçtan itibaren asıl işverenin işçisi sayılarak işlem görürler. İşletmenin veya işin gereği ile teknolojik nedenlerle uzmanlık gerektiren işler dışında asıl iş bölünerek alt işverene verilemez."

Avukat Nejat Can Polatcan, "iş yasasında asıl işveren - alt işveren muvazaası" isimli değerlendirmesinde "Daha önceleri yasal boşluk, asıl işveren alt işveren ilişkisi kararları ile yorumlanmakta iken, yeni yasa ile bu ilişki tanımı unsurları ile birlikte açıklanmıştır. Daha önceleri karışıklık yaratan alt işverenin hangi iş ile bu sıfatı haiz olacağı yine yeni yasa ile açıklığa kavuşmuş, buna göre "Asıl işin bir bölümünde" veya "yardımcı işlerinde" iş alan işverenler, işçilerini sadece bu iş yerinde çalıştırmaları halinde alt işveren sayılacaktır." demektedir. Değerlendirmede, "Asıl işin bir bölümünde ve yardımcı işlerinde" alt işverenlerin iş alabileceğine açıklık getirmektedir.

Not: Özdemir Ataseven'in yazısının ikinci bölümü önümüzdeki sayıda yayımlanacaktır.



sub employer relationship. Paragraph 6 "Relationship established between the employer, which is tasked by another employer in subsidiary works related to production of goods or services or in part of principal work, as required by the business and work and those which require expertise due to technological reasons, and which employs its workers only in said work, and the employer which hires the employer above, is called the principal employer -sub-employer relationship. In this relationship, principal employer, together with the sub-employer, is responsible against the workers of sub-employer, of this Code, labor agreement or collective labor agreement where the sub-employer is a party or obligations of sub-employer arising from the collective labor agreement where the sub-employer is a party.

Paragraph 7 "Rights of workers of principal employer may not be restricted when they are hired by sub-employer and continue to work or no sub-employer relationship may be established with anyone previously employed in that workplace. Otherwise and in general, assuming that the relationship between principal employer and sub-employer is based on fictitious transaction and workers of sub-employer are treated as workers of principal employer from the beginning. Other than those that require expertise by the business or work due to technological reasons, principal work cannot be divided and given to sub-employer."

Atty. Nejat Can Polatcan, in his evaluation titled "Principal employer- sub-employer collusion in labor code", says "Previously, the legal gap was interpreting the decisions regarding principal employer and sub-employer; with the new Code, definition of this relationship has been described together with its elements. New Code also clarified the previously confusing issue of which work will entitle the sub-employer with this title. According to this clarification, employers tasked in "part of principal work" or "subsidiary works" will be assumed sub-employers if they employ their workers only in this workplace. The evaluation also clarifies that sub-employers may be tasked in "part of principal work and subsidiary works".

Note: Second part of the article of Özdemir Ataseven will be published in the next issue.



SOLAS regulation IMO MSC Circular 1206 SERVICING & MAINTENANCE



MONTMONTAZA-GREBEN

Shigi Shipbuilding



MUGESAN

Mühendislik ve Gemi Sanayi Anonim Şirketi
ENGINEERING & MARINE SPECIALIST Co.Inc.

Bağdat Caddesi İrfanbey Apt. No.:216/23

Çiğdemhane 34726 İstanbul TÜRKİYE

+90-216-411 54 66 Pbx

+90-216-388 42 48

info@mugesan.com

www.mugesan.com

Ramazan Gündoğdu: Gazimağusa Tersanesi Direktörü

Kuzey Kıbrıs'ta Gemi İnşa



Ramazan Gündoğdu

Gazimağusa Tersanesi nasıl kuruldu?
Mağusa Tersane'sini 1989 yılında kurduk. Devletin yeri idi ve kapanmıştı, orayı kiraladık. Mağusa Tersanesi üç bin tona kadar kızaklama yapabilen, 10 bin tona kadar havuzlama yapılabilen bir tersane. 90'lı yıllarda yıllık tamir sayısı 84'lerdeydi. Balıkçılarla beraber yüze yakındı. Bu sayı şimdi 40'lara indi, ama bu arada tonajlar büyüdü. Son yıllarda biraz daha uluslararası müşteri gelmeye başladı. Annan Planı'nın sürecinden sonra arttı. Bugün, aynı anda iki tane üç bin tonluk gemi kızaklayabilir ve bir tane de 8-10 bin DWT arası gemi havuzlayabiliriz. Biz kızaklarda yeni inşaya yöneldik. Bugün işçi sayımız kademe kademe artarak, yüzü geçmiş vaziyette. Çalışanlarımızın en önemli özelliği uzmanlaşmış olmaları. Başka bölgelere baktığımızda, işlerin artmasından dolayı işçi sayısının

Shipbuilding in Northern Cyprus

Ramazan Gündoğdu:
Gazimağusa Tersanesi Direktörü

The battle of Northern Cyprus for existence is also reflected to the people of the region. Now they can take more brave decisions. Ship industrialists also started to take action to get their share from the growing shipbuilding market. Ramazan Gündoğdu, Director of Gazimağusa Shipyard, one of the leaders of the sector in Northern Cyprus, explained about the birth pains of shipbuilding industry in baby homeland.

Kuzey Kıbrıs'ın var olma mücadelesindeki hareketlenme bölge insanına da yansdı. Artık daha cesur kararlar alabiliyorlar. Yavru vatanın gemi sanayicileri de büyüyen gemi inşa pastasından pay almak için harekete geçti. Kuzey Kıbrıs'ta sektörün öncülerinden Gazimağusa Tersanesi Direktörü Ramazan Gündoğdu, yavru vatandaki gemi inşa sanayinin oluşum sancılarını anlattı.



yetersiz olduğunu görüyoruz. Tecrübeli işçi bulma sorunu ortaya çıkıyor. Müşteriler kalitesinden emin oldukları yerlere gidiyor. 2005 sonunda yüzer havuzu aldıktan sonra, tersanenin müşteri profili biraz değişti. Başta Suriye olmak üzere, İsrail ve birçok ülkeden tamir talebi oluştu. Küçük çapta Hollanda'ya ihracata bile başladık. Bu anlamda hem kendimizi ispat ettik, hem de daha güvenilir bir tersane olduk. Aşağı yukarı bütün Lloyd'larla da çalışıyoruz.

Gemi inşa Kuzey Kıbrıs'ta yeni sayılır. Oluşum aşamasında ne gibi sıkıntılar yaşıyorsunuz?

Tabii Kıbrıs'ın kendine özgü sorunları var. Örneğin hiç işçi bulunmuyor. Türkiye'deki gibi herhangi bir bölgeden getirip de SSK'ya kaydettirip, bir işçi bulma şansınız yok. Asgari ücret eski parayla yaklaşık bir milyar. Diğer vergilerle beraber bu rakam aşağı yukarı bir milyar 350 milyona geliyor. Yemeği de katarsak bir milyar 600 milyon civarında maliyeti var. Bu bizim için ciddi bir dezavantaj. Dünyada ve Türkiye'de fiyatlar düşük olduğu için az kar ederek müşteri temin edebiliyoruz. Uzun vadeli hesap yapmak çok zor. Çünkü tanınmamış bir ülkedeyiz. Kuzey Kıbrıs'ta bizim yaptığımız daha çok limanların içinde konumlanabilmek. Mağusa Limanı buna müsait. Korunaklı bölge bulabilmeniz başka türlü mümkün değil. Türkiye gibi koylarımız bol olmadığı için dezavantajlarımız var. Gelecekte liman yapılma olasılığı var. Ayrıca ambargo sorunu yaşıyoruz. Rum tarafıyla da iş yapan bir firmaysa ismini değiştirerek tamire geliyor. Çünkü korkuyor ambargoya uğrayabilirim diye.

Önümüzdeki süreçte hedefleriniz nedir?

Yeni bir yer tahsisi alıp, o bölgede daha büyük ölçekli tersaneciliğe girmek istiyoruz. Bununla ilgili de altyapımız mevcut. Gerek çalışan olarak, gerekse yatırım olarak yeni gemi inşadaki olmazsa olmaz dediğimiz bir takım yatırımlarımızı yaptık. En azından bu dönemi kullanmak, bir anlamda değerlendirmek istiyoruz. Yeni inşanın geleceğine bakarsak; Kuzey Kıbrıs'ta, bizce pek yok ne yazık ki. Onun için tamire yoğunlaşıyoruz. Biraz fiyatlar yerine otursa, Kıbrıs'ta bu dönemde gemi inşaatı yapmak mümkün olabilir. Yeni inşada ön imalat yapacak kara tesisimizin küçüklüğü sebebiyle 3000-4000 tonu geçmeyen gemi inşaatı yapıyoruz. Yine bunların arasında 'work boat' dediğimiz limanlarda ve iç denizlerde hizmet gören römorkör sınıfı başka tekneler de var. Bu konularda süratli olmak istiyoruz. Müşteri çıkarsa iki parça yapıp, havuzda ekleyerek 10 bin DWT'a kadar çıkmak da mümkün. Ama donatımı çok zor olduğu için, Kıbrıs'ta mümkün olduğunca çıplak (donanımsız) işlere girmek veya kolay gemilere yönelmek istiyoruz. Nitekim şu anda yaptıklarımız da öyle. Tamire gelen armatörlerimize sorun yaşıtmıyoruz. Her türlü sorunu bir şekilde çözüyoruz. Örneğin geminin şaftı büyükse, bakımı Adana'da yaptırıyoruz. Gönderiyoruz; bir günde gidiyor, bir günde geliyor. Bu konularda iyiyiz. Hatta Adana'nın başka

How was Gazimağusa Shipyard founded?

We founded Mağusa shipyard in 1989. It was a state property and closed, we rented it. Mağusa shipyard is able to make launching up to three thousand tons and docking up to 10 thousand tons. In 1990s, the annual number of repair was around 84. This number was close to hundred with the fishermen. Now this number decreased to 40's, but the tonnages increased. In the last few years, more international customers have started to come. It increased after the process of Annan. Today we can launch two 3-thousand ships and dock one 8-10 thousand DWT ship at the same time. We are focused on new building. Our number of employees has gradually increased and it is more than hundred now. Most important feature of our employees is that they are specialized in their fields. When we look at other regions, we see that there is lack of personnel due to increased amount of work. They face the problem of skilled workers. Customers go to places where they are certain about its quality. After we purchased floating dock in 2005, our shipyard's customer profile has changed. We have started to receive repair orders primarily from Syria and also Israel and many other countries. We have both proved ourselves and also become a trusted shipyard. We are working with almost all Lloyd's.

Shipbuilding is somewhat new in Northern Cyprus. What kind of problems do you encounter during formation stage?

Of course Cyprus has its own types of problems. For instance, there is no worker. It is not like Turkey, you don't have the chance to bring workers from another part of the country and have them insured with SSK organization. Minimum wage is almost one billion with the old Money. This amount reaches to one billion 350 million with other taxes, etc. And if you add the food, too, then it has a cost of one billion 600 million. This is sometimes a serious disadvantage. Since the prices are low both in Turkey and the world, we can only satisfy customers with low profit margins. Making long-term plans is very difficult, because we are in a country not recognized by other countries. In Northern Cyprus, what we really do is more like being positioned in the ports. Mağusa port is suitable for that. Otherwise, it is not possible to find a protected region. And we also have disadvantages, because we don't have many bays like Turkey. There is the possibility of building ports in the future. And we also have the embargo problem. If the customer is also making business with Greek side, then it changes its name to come to us for repair. Because it is scared of being subjected to embargo.

What are your goals for the future period?

We want to get a new location allocation and enter in large-scale shipyard business at that region. We have required infrastructure for that. We have already made some investments in terms of employees and other investments that are crucial for shipbuilding sector. We want to at least use this period good and spend it usefully. As to the future

SHIP INDUSTRY



avantajları var. Tuzla kadar bol müşteri olmadığı için tamire giden malzeme, daha hızlı geri geliyor. Tamir ve bakım ekibimizin kalitesi de iyi. Toplam altı mühendis ile çalışıyoruz. Hepsi deneyimli insanlar. Ama gemiyle ilgili herhangi bir malzeme noktasında Türkiye'ye çok bağımlıyız.

Malzemeleri nerelerden temin ediyorsunuz?

Bir merkez olduğu için genelde Tuzla'yı tercih ediyoruz. Eskiden daha zordu, bir tek İstanbul vardı. Şimdi gemi yüklerinin tamamı Mersin'den geliyor. İstanbul'dan belki 20 tane tır yüklenip Kıbrıs'a ulaşıyor. İthalatlarımız zaman içinde kolaylaştı. Örneğin bir sac almamız telefonla bile hallolan bir şey. Büyük işlerde de Adana'yı kullanıyoruz. Ama Tuzla'ya diyelim ki bir vana almak için gidiliyorsa, onun yanında ötekileri de alıp stok yapıyoruz. Öyle bir avantaj var yedek parçada. Mesela toplu sac alıyoruz. Bazen Ukrayna'dan alıyoruz. Boyada hem İngiltere'den doğrudan alışverişimiz var, hem de Türkiye'den.

Kuzey Kıbrıs'ta sektörün geleceğini nasıl görüyorsunuz?

Kıbrıs'ta denizcilik hep olacaktır. Bir turizm ülkesi olarak, kabul edilmesi gereken bir yerdir. Bu bölgede çok büyük ağır sanayiler yaparsanız, bir kere o ülkeye de haksızlık etmiş olursunuz. Turizmi baltalamadan limanlara girecek kadar tersanecilik olabilir. Zaten o gemi geliyor limana. Ama siz 300 bin tonluk tersane yapacağım dersiniz ve bir gün de yanlışlıkla Tuzla'daki gibi patlama olursa bütün turistler bir günde kaçır gider. Ama ona rağmen üniversiteleri var, denizcilik bölümleri çok ön planda. Marinacılık çok gelişebilir. Yat inşaat sektörü gelişebilir ki, bu işe biz de talibiz. Kuzey Kıbrıs'a İTÜ de geliyor artık, gemi inşa bölümünü yakında açacak. Girne Amerikan, denizcilik bölümü açıyor. Yakın Doğu açtı. Lefke Avrupa Üniversitesi de bu bölümü açmaya çalışıyor. Kısacası iyi bir noktadayız.

of building new ships, we believe it is not very possible in Northern Cyprus. That is why we focus on repair. If the prices are settled, it may be possible to make ship construction in Cyprus during this period. Because our land facilities are not big enough for pre-manufacture in building new ships, we can only build ships up to 3000-4000 tons. We also build work boats, which are towing-boat class boats serving in ports and inland seas. We want to be fast in these issues. If a customer comes, it is possible to manufacture two pieces, add in the dock and go up to 10 thousand DWT. But because it is very difficult to equip it, we want to focus on bare (not equipped) works or easy ships. And right now, we are exactly doing that. We do not cause any problem to ship owners who come for repair. We somehow solve any problem. For instance, if the shaft of the ship is big, then we have it repaired in Adana. We send it there; it takes one day to go and one day to return. We are good at this kind of things. Actually Adana has other advantages too. Since there is not as many customers as in Tuzla, the material sent for repair returns faster. The quality of our repair and maintenance team is also good. They are all experienced people. But for any ship material, we are very dependent to Turkey.

Where do you procure your materials from?

We prefer Tuzla, because it is center. It was more difficult in the past, there was only Istanbul. But now, the whole ship cargos are going from Mersin. From Istanbul, maybe 20 trucks are loaded and reach to Cyprus. Our imports have become easier in time. For instance, we can purchase sheet even by phone. And we use Adana for big works. But if we go to Tuzla to buy a valve, we buy other things as well and make stocks. We have that kind of advantage in spare parts. For example we purchase sheets in masses. We sometimes purchase from Ukraine. And in painting, we purchase from both England and Turkey.

How do you see the future of sector in Northern Cyprus?

There will always be maritime in Cyprus. As a tourism country, it is a place to be recognized. If you perform heavy industries in this region, you would be unfair to that country. There must be shipyards without damaging the tourism. That ship is already coming to that port. But if you insist on building a 300-thousand shipyard and if one day an accident happens by mistake just like in Tuzla, and then all tourists would escape. But despite all this, we have universities; their marine departments are very good. Marina business can develop further. Yacht building sector can also develop, in which we want to operate. And now İTÜ (Istanbul Technical University) comes to Northern Cyprus, its shipbuilding department will be opened soon. Girne American University is opening its marine department. Near Eastern has already opened it. Lefke European University is also trying to open it. In short, we are in good position.



AKBASOGLU

HOLDING

Chemical Parcel Services



CHEMICAL TANKERS

M/T KEMAL KA	2008	13581	DWT	IMO 2
M/T İSTANBUL KA	2001	5634	DWT	IMO 2
M/T ULUÇ KA	2004	5468	DWT	IMO 2
M/T ZEYNEP KA	1981	4035	DWT	IMO 2/3
M/T SÜRMENE KA	2005	3945	DWT	IMO 2
M/T AYFER KA	2007	3350	DWT	IMO 2

NEW BUILDING

M/T KEREM KA	2009	6100	DWT	IMO 2
M/T EMİN REİS	2009	6600	DWT	IMO 2

DRY CARGO

M/V GÜNEY EM	1979	8380	DWT
M/V GENEVE M	2006	4987	DWT

M/V TBN	2009	9500	DWT
M/V ŞEHNAZ KA	2010	7250	DWT

www.akbasoglu.com

İçmeler Mevkii, Aydıntepe Mah. Sahil Yolu Cad. No:25/57-A 34947 Tuzla / İstanbul / TURKEY

Tel: +90 216 494 27 33 Fax: +90 216 494 55 52

e-mail: chartering@akbasoglu.com , teknik@akbasoglu.com

Bu Sanayiye Baltalamak Cahilliktir



Mustafa Gökalp:
Gökalp Denizcilik Grubu Kurucu Ortağı

Gökalp Denizcilik'in yol hikayesini bizimle paylaşır mısınız?

Gökalp Denizcilik, yolculuğunu babadan oğula geçerek sürdürüyor. Babamız Hasköy Tersanesi'nde endaze konusunda ustabaşı idi. Şimdi Rahmi Koç Müzesi oldu. Biz de çocukluğumuzda dükkanlarda çalışmaya başladık. 1955 senesinde işe başladım. Öğleye kadar ilkokula gidiyor, sonra Hasköy'de dükkan bekliyordum. Üçüncü sınıfa geçince, gemilere gitmeye başladım. Ustalar bizi çırak olarak götürmeye başladı. 15 yaşına geldiğimde kalfa oldum. Gemi yapmaya başladık Haliç'te, birçok gemi yapıyorduk. Mesela Profilo İlhan gemisinin birleştirilmesi Haliç'te oldu. Profilo'nun Mecidiyeköy Tersanesi'ndeki donatımını o sene biz yapmıştık. Türkiye'de yapılan ilk gemiydi Profilo İlhan. 10 bin tonluk, 20 bin tonluk gemiler

It is ignorance to sabotage this industry

Mustafa Gökalp:

Founding Sahreholder of Gökalp Denizcilik Group

Being one of the established organizations of the sector, Gökalp Denizcilik advances with firm and confident steps. Having been through all the steps of the seafaring, his father's profession also, from apprenticeship to ownership, Mustafa Gökalp, is fully confident about the future of the sector. We talked about the past, present and future of Gökalp Group with Mustafa Gökalp, who emphasized that it is ignorance to attempt undermining this sector.

Sektörün köklü kuruluşlarından Gökalp Denizcilik, emin ve sağlam adımlarla yolunda ilerliyor. Baba mesleği gemiciliği çıraklıktan, armatörlüğe kadar her aşamasında yaşayan Mustafa Gökalp, sektörün geleceğine sonuna kadar güveniyor. Bu sanayiye baltalamaya çalışmanın cahillik olduğunu vurgulayan Mustafa Gökalp ile Gökalp Grubun dününü ve bugünü konuştuk.





vardı. Onların tamiratını, makine değişmelerini yapıyorduk. Öyle başladık. Daha sonra 1980 senesinde Haliç Tersanesi kapanınca Tuzla'ya geldik. Burada kendi işimize başladık. Baktık Hasköy'e gitmek gelmek zor oluyor, zaten o senelerde köprü bir taneydi. Tuzla'da ilk önce kirada başladık, sonra da arsa aldık kendimize ve bina yaptık. Devamında da Tuzla'da donatıma başladık. Biz işe çocukken başladık yani ve iki kardeş bugünlere geldik. Şimdi gemi tamiratını yavaşlattık. Gemi çalıştırmaya da geçtik. Zamanla faaliyet alanımızı genişlettik ve grup haline geldik. Şu anda da bu şekilde denizcilik camiasına hizmetlerimizi sürdürüyoruz.

Gökalp Grubu olarak şu anda hangi alanlarda faaliyet gösteriyorsunuz?

Gemi donatımı yapıyor, gemi işletiyor, gemilere malzeme satıyoruz. Vana, dirsek, boru, donatma malzemeleri sağlıyoruz. Zaman zaman Ar-Ge çalışmalarımız oluyor. Hava firar başlıkları için kalıplar yaptık, ama sonra gemi işletmesine daha fazla ağırlık vermeye karar verdik. Şu anda iki gemi işletiyoruz. Biri 5500 diğeri 3500 tonluk. Bu gemiler, Akdeniz ve Karadeniz ağırlıklı çalışıyor.

Sektörde son yıllarda yaşanan büyümeden nasıl etkilendiniz?

Sektördeki büyüme bizi çok iyi yönde etkiledi. Ancak bu büyüme beraberinde personel açığını getirdi. Yetmiş personel bulmak çok zorlaştı. Kaptanı, çarçısı, gemicisi bunlar çok zor bulunuyor. Yabancı personeli Türk bayraklı gemide çalıştıramıyorsun. Çalıştırsan bile çok az. Artık eski gemi kalmadı, bütün gemiler yenilendi, modern oldu. Benim gemim üç bin tonluk. Diyelim ki ben üç bin dolar veriyorum. Aynı kaptanı adam tankere alıyor, altı bin dolar veriyor. Tanker kiralık. Benim gemim o

Can you please share the background of Gökalp Denizcilik with us?

Gökalp Denizcilik continues the journey with inheritance from father to son. Our father was a foreman of measurement at Hasköy Shipyard. Now it has become Rahmi Koç Museum. And we started working at shops when we were kids. I started working in 1955. I used to go to school until noon and then I used to take care of the shop at Hasköy. When I started third class, I started to visit the ships. The craftsmen started to take us as apprentices. I became an overseer when I was 15. We started constructing ships at Golden Horn, we constructed so many ships. For example, the vessel Profilo İlhan was assembled at the Golden Horn. We provided the equipment at Mecidiyeköy Shipyard of Profilo that year. Profilo İlhan was the first vessel constructed in Turkey. There were vessels of 10 thousand tons and 20 thousand tons. We provided repairs and engine replacements for them. This is how we started. Then, when the Golden Horn Shipyard was closed down in 1980, we moved to Tuzla. Here, we started our own business. We observed that it was difficult to travel from and to Hasköy, there was only one bridge back then. We started out with a rented place at Tuzla at first, and then we bought a land for ourselves and constructed a building. And then we started equipping at Tuzla. So, we started working when we were kids, and as two brothers, we have made it until today. Now we have slowed down the vessel repair. And we have started operating vessels. And in time, we have extended our scope of activity and we have become a group. And today, we continue our services to the maritime community.

SHIP INDUSTRY



parayı kazanmıyor. Kazanan o parayı veriyor, az olan adamı kaçırıyor. Çok zor.

Gökalp Grup olarak geleceğe yönelik hedefleriniz nedir?
Babadan bu yana hep tamir-onarım yaptığımızdan dolayı, bizim için tamirat artık çok kolay hale geldi. Bu işin uzmanı olduk. Kendimizi övmek istemiyorum, ama biz bu işin içinde yetiştik. Her gün beş tane gemi tamir ederdik, donatım hariç. Madem bu işi yapıyoruz; gemi de alalım dedik. On beş senedir gemi işletiyoruz. Hedeflerimiz çok geniş, bu işin sonu yok. Filoyu genişletmek istiyoruz. Bugünlerde bir gemi daha almak için çalışmalar yürütüyoruz. Şu an pazarlık aşamasındayız. Piyasanın oturmasını bekliyoruz. Hedeflerimizin çoğu gemi işletme yönünde. Ayrıca üç tane şirketimiz var. Misciler Gemi Malzemeleri Satışı, Gökalp Denizcilik Gemi İşletmesi ve Gökalp Gemi Onarım.

Sektörün köklü kuruluşlarından biri olarak dün ve bugünü karşılaştığımızda nasıl bir değişim gözlemliyorsunuz?
Tabii hiçbir şey eskisi gibi değil. Bugünkü çalışma koşullarına bakınca, her şeyin çok modern hale geldiğini görüyorsunuz. Teknoloji ilerledi. Artık her şey daha da kolaylaştı. Örneğin bir makine yapmışlar, dikine kaynak yapabiliyor. Bu şekilde birçok teçhizat ve makine var artık. Eskiden böyle değildi, her şey daha zor yapılıyordu. Seksen senesinde Tuzla'ya geldiğimizde gemileri toprağın üzerinde yapıyorduk. Burada bir tane normal kızak yoktu. Bu nedenle eski ile bugün arasında dağlar kadar fark var. Şu anda en ufak bir geminin bile indirilirken karada kaldığını duymadım. Haliç'te gemiyi denize indirmek için bir ay uğraşıyorlardı. Şimdi son derece hızlı ve son teknoloji ile gemiler denize indiriliyor. Gemi inşa sektörü bugün altın çağını



As Gökalp Group, in which fields you are operating currently?

We equip and operate ships and we supply materials to them. We supply valves, bends, pipes and equipping materials. Sometimes, we engage in R&D efforts. We built dies for air discharge heads but then we decided to place more emphasis on vessel operation. At present, we operate two ships. One is 5500 tons and the other is 3500 tons. These vessels operate on Mediterranean and Black Sea mostly.

How were you affected from the growth of the sector during the recent years?

The growth in the sector has had a very good impact on us. However, this growth also causes deficit in staff. It has become very difficult to find trained staff. Master, engineer, seaman... it's hard to find them. You can't employ the foreign staff at a vessel with Turkish flag. You can employ too few of them even if it is allowed. Now there is no more old ship, all the ships have been renewed and modernized. My ship weighs 3 thousand tons. Let's suppose I pay three thousand dollars. Someone else employs the man for the tanker and pays six thousand dollars. The tanker is leased. My vessel does not make that money. The one who earns more pays that amount and the one who earns less misses the staff. It's tough.

What are your targets for the future as Gökalp Group?

As we have always engaged in repairs starting with our father, now repairs are very easy for us. We have become the experts for this. I do not want to compliment to us but



yaşıyor. Son zamanlarda çok baltalamaya çalışan var, ama bu biraz zor. Bugün Çin, Kore ve Türkiye gemi inşada başta geliyor. Bu sanayiye baltalamak cahillik olur.

Söz ister istemez son dönemlerde yaşanan kazalara geliyor. Siz kazalar sonrası oluşan ortamın sektörü baltalamak amaçlı mı yaratıldığı görüşüyorsunuz?

Tabii kazaları kimse istemiyor. Benim yanımda çalışan evladım sayılır. Ben onun zarar görmesini ister miyim? Bu kadar kalabalık bir sektörde kaza olmayacak diye bir şey yok. Illaki oluyor. Bu Avrupa'da da, Amerika'da da oluyor. Tabii ki dikkat etmek lazım, ama tersaneler bu sebepten kapanmaz. Tersanelere ve yan sanayi firmalarına geniş yer verilmeli. Bu noktada yeni organize sanayi bölgesi mutlaka kurulmalı. En mühimi tersaneleri genişletmektir. Burada tersanelerin yerini büyütebilir misin? Büyütemezsin. O zaman yeni yapım yeri vereceksin. Mesela Tuzla tepede veya Aydınlı'nın oralarda arsa vereceksin. Beş dönüm, on dönüm ne kadar ihtiyaç varsa. Bloklar orada geniş alanda hazırlanacak, getirip burada monte edilecek. Bence bu kazaları önlemenin en iyi çözümü bu, başka yolu yok. Tuzla'da bir tersanede ufacık yerde iki gemi kurulmuş. Ortada da öbür geminin bloğunu hazırlıyorlar. Adamlar içiçe çalışıyor. Üstten bir şey düşse, çalışanın kafasına düşecek. Ama bunu geniş alana yayarsan, herkes bağımsız çalışır. Kimsenin üstüne bir şey düşmez. Tersanelerin kurtuluşu organize sanayi bölgeleridir. En azından blok inşaatını o bölgelere kaydırmak şart. Tabii deniz olmadan tersane olmaz. Blokları yan sanayi ile birlikte hazırlayıp, TIR ile getirir, deniz kenarında kızağa koyarsın ve her şey hallolur. Mesela İstanbul dışında organize yan sanayi bölgeleri yapıyor. Bu bölgeler, İstanbul ve Tuzla'ya çok uzak olmamalı. Çünkü getirisi olmaz, üstelik maliyet artar.

we have grown up in this business. We used to repair five ships every day, and that's excluding equipping. And we thought, "now that we are doing this business, let's buy ships, too". We have been operating ships for fifteen years. We have very extensive targets; there is no end to the business. We want to extend the fleet. At present, we engage in works to buy another ship. We are at the negotiation stage now. We are waiting for the market to become settled. Most of our targets are related to operating vessels. Moreover, we have three companies. Misciler Gemi Malzemeleri Satışı, Gökalp Denizcilik Gemi İşletmesi and Gökalp Gemi Onarım.

As one of the established organizations of the sector, what kind of a change do you observe when you compare the past with the present?

Of course, nothing is as it used to be anymore. When you look at the working conditions of today, you see that everything has become very modern now. Technology has advanced. Now everything is easier. For example, they made a machine now, which can weld vertically. There are many such pieces of equipment and machines now. It was not like that before; it was more difficult to do anything. Back in '80, when we came to Tuzla, we used to construct the ships on soil. There was no normal ways here. Therefore, there is a huge difference between the past and the present. At present, I don't hear even the slightest problem with getting a ship to the sea. They used to work for a month to get a sea to the sea at Golden Horn. Now, the ships are set on the sea with very fast and advanced technologies. The shipbuilding industry is enjoying golden age today. There are many people trying to undermine lately, but that's a bit difficult now. Today, China, Korea and Turkey lead in shipbuilding. It would be ignorance to sabotage this industry.

Inevitably, the recent accidents are mentioned. Do you think that the environment after the accidents is created to sabotage the sector?

Of course nobody wants the accidents. My employee is like my son. Would I want him to get hurt? There is no such thing that no accidents will take place in such a sector. It happens anyway. And it happens in Europe and USA, too. Of course precaution is needed, but the shipyards cannot be closed down for this reason. The shipyards and sub-industry firms should be provided with large space. At this point, a new organized industrial zone is absolutely necessary. The most important thing is extending the

SHIP INDUSTRY

Yani gitmişsin Adapazarı'nda yapmışsın. Orada yapılan bloğu buraya getirmek çok uzun iş. Tersaneler buraya yatırım yapmış. Vinçlerini, beton kızaklarını yapmış. O teşkilatı başka yere taşımak çok büyük bir maliyet. Devlet taşıma parasını vereceğim diyor. Burada çok büyük yatırımlar oldu. Yeniden bir Tuzla inşa etmeye, beton kızakları yapmaya para yetmez.

Son olarak sektör olarak daha ileri gitmek için özellikle vurgulamak istediğiniz bir nokta var mı?

Denizcilik sektöründe yetişmiş personel ihtiyacı için okulların çoğaltılması lazım. Bir tane işçi, kaynakçı bulamıyorsun. Tersaneler çoğaldı, bu kez ne yapıyorsun? Baştan eğitim vererek işi öğretiyorsun. Bu da herkes için zor oluyor. Devletin bu işi teşvik etmesi gerekiyor. Mesela yabancı bayraklı gemim var. Gürcü ve Rus personel çalıştırıyorum. Neden Türk çalıştırmayayım? Bu herkes için öyle. Yetişmiş personel olsa Türklere iş vermekten büyük mutluluk duyarım. Bir de özellikle yan sanayi için mutlaka organize sanayi bölgesi oluşturulması gerekiyor. Olmazsa olmazlarımız içinde en önemlileri bunlar.



shipyards. Can you extend the space of the shipyards here? You can't. Then you will provide new space for construction. You will provide land, for example, at the hill at Tuzla or somewhere near Aydınlı. Five thousand square meters, ten thousand square meters, whatever needed. The blocks will be prepared on a large area there and will be brought back for assembly here. I think this is the best solution to prevent these accidents, there is no other way. In a shipyard in Tuzla, two ships have been constructed in a tiny space. And in the middle, they prepare the block for the other ship. The men work so crowdedly. If something falls from above, it will fall on their heads. But if you extend this on a large area, then everyone works independently. Nothing falls on anyone. The organized industrial zones are the only way out for the shipyards. At last, the block construction must absolutely be moved to those zones. Of course, no shipyard without a sea. You prepare the blocks with the sub-industry, transport them with articulated lorries and put them on ways; so everything is settled. For example, organized sub-industry zones are created out of Istanbul. These zones should not be too far from Istanbul and Tuzla. Because, they will not provide many benefits and plus the costs will increase. I mean, assuming you construct it in Adapazarı. It's a long process to bring the blocks constructed there to here. The shipyards invested in here. They constructed their cranes and concrete ways. It is a huge cost to move that organization to somewhere else. The state says that it will provide the transportation fees. Huge investments have been made here. It is hugely expensive to construct a Tuzla here and to construct concrete ways.

Finally, is there any point that you would like to emphasize for the advancement of the sector?

The schools to meet the qualified staff needs of the navigation sector should multiply. One cannot find a single worker, welder. There are more shipyards now, but what do you do? You teach the work by providing training at first. And this is difficult for everyone. The state has to encourage this. For example, I have a ship with foreign flag. I employ Georgian and Russian staff. Why shouldn't I employ Turkish staff? This is the case for all... I would be happy to employ Turks if we had trained staff. Also, organized industrial zones should absolutely be established for the sub-industry especially. These are the essentials and most important points.



Gemi Mutfağında Butik Çalışma



**ÜNOKS ENDÜSTRİYEL MUTFAK ÜRÜNLERİ
SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.**

Güngören Sanayi Mahallesi Başaklı Sokak No: 6A Çeşmedurağı Güngören / İstanbul

Tel: 0212 507 10 71 / 642 42 13-14 Fax: 0212 557 95 15

www.unoks.com e-mail: unoks@unoks.com

Kemal Battal: DTO AB Danışmanı

Gemi İnşaya Devlet Yardımları Müktesebatının Süresi Uzatıldı



Kemal Battal

2003 yılında, üye ülkelerin gemi inşa sektörleri arasındaki ve gemi inşa ile diğer bazı sanayiler arasındaki devlet yardımı uygulama farklılıklarını gidermek ve haksız rekabeti önlemek amacıyla 1 Ocak 2004 tarihinden 31 Aralık 2006 tarihine kadar uygulanacak şekilde 2003/C317/06 sayılı Gemi İnşaya Devlet Yardımları Çerçevesi ile belirlenen kurallar ikinci defa uzatılmıştır. Daha önce 2006 yılı sonunda sona eren süreyi 31 Aralık 2008 tarihine kadar uzatan AB Komisyonu, bu defa süreyi 31 Aralık 2011 tarihine kadar üç yıl daha uzatmıştır.

Uzatma nedenleri

AB Komisyonu uzatma gerekçesinde, çerçeve ile konulan kuralların sorunsuz olarak uygulandığını, bazı konularda uygulamaların oldukça zayıf olduğunu

Time extension for acquis government aids to shipbuilding

M. Kemal BATTAL

Chamber of Shipping - EU Consultant

EU Commission granted time extension for acquis government aids to shipbuilding. EU's acquis government aids to shipbuilding actually does not grant any privilege to the sector regarding government aids but substantially enforce the horizontal legislation.

In 2003, time extension was granted for the rules which were determined in accordance with the

AB Komisyonu gemi inşaaya devlet yardımları müktesebatının süresini uzattı. AB'nin gemi inşaaya devlet yardımları müktesebatı, aslında sektöre devlet yardımları konusunda bir ayrıcalık getirmemekte, büyük oranda yatay mevzuatı uygulamaktadır.



bu nedenle gemi inşaya devlet yardımları konusunda yeteri kadar uygulama tecrübesi elde edemediklerini, bu nedenle kuralların üç yıl daha uygulanarak izlenmesine ve değerlendirilmesine ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir. AB yetkilileri yaptıkları değerlendirmede; AB tersanelerinde atıl kapasitelerin kapatılmasının kolaylaştırılmasına yapılan devlet yardımı ile yeni istihdam yaratılmasına yapılan devlet yardımı türünün uygulama alanı bulmadığını belirtmişlerdir. Yetkililer, gemi inşaya devlet yardımı konusunda, çerçevenin diğer önemli kuralları olan; geri kalmış bölgelere yapılan tersane yatırımlarının devlet yardımı ile desteklenmesi, ihracat kredileri, geliştirme yardımları konusundaki uygulamalarda sorun görülmediğini, yenileme yardımları konusunda ortaya konulan beş ayrı sistemin uygulanmasında sadece üçünden geri dönüş aldıklarını, bu konuda yeterince uygulama oluşmamasının da süre uzatımında etkili olduğunu söylemişlerdir.

Devlet yardımlarının amacı sektörün rekabet gücünün artırılması olmalı

AB'nin gemi inşaya devlet yardımları müktesebatı aslında sektöre devlet yardımları konusunda bir ayrıcalık getirmemekte, büyük oranda yatay mevzuatı uygulamaktadır. Yani, daha önceki yazılarımızda ayrıntılı olarak değindiğimiz gemi inşaya devlet yardımı türleri olan; araştırma, geliştirme ve yenilik yardımı, kapanma yardımı, istihdam yardımı, geliştirme yardımları ile ihracat kredileri ve bölgesel yardımlar, sadece gemi inşaya özgü devlet yardımları değil, diğer birçok sanayi sektöründe uygulanan yardımlardır. 2003/C317/06 sayılı Gemi İnşaya Devlet Yardımları Çerçevesi'nin uzatılarak uygulanmasının temel amaçlarından biri de, gemi inşaya sektörü spesifik devlet yardımlarının yapılmasına ihtiyaç olup olmadığının belirlenmesidir. Tüm otoritelerin mutabık kaldığı, ülkelerde istihdam yaratma konusunda lokomotif sektörlerin başında gemi inşa gelmektedir. Gemi inşanın doğrudan ve dolaylı olarak istihdam yaratma özelliği, denize kıyısı olan birçok ülkenin bu alanda can simidi haline gelmiştir. Gemi inşa taleplerinin yüksek seviyede olduğu günümüzde, gemi inşa, istihdam yaratmanın yanı sıra ekonomiye katkı anlamında da ön plana çıkan sektörlerden biridir. AB'de de günümüzün en önemli sorunlarından biri, istihdam ve yeni meslekler yaratma sorunudur. Bu durumda; 2003/C317/06 sayılı Gemi İnşaya Devlet Yardımları Çerçevesi'nin günümüzdeki amacı; AB içerisinde uygulama farklılıklarını gidermenin ötesinde, AB gemi inşa sektörünün dünyadaki rekabet gücünün artırılarak büyümesini ve buna paralel olarak istihdam yaratmasını sağlamak olmalıdır. Özellikle Uzakdoğu tersanelerinin rekabet gücü karşısında ezilen AB gemi inşa sektörünün, buna ihtiyacı vardır. Bu ihtiyaç, gemi siparişlerinin olağan seviyesine çekilmesinde daha şiddetli olarak hissedilecektir.



Framework of Government Aids to Shipbuilding No. 2003/C317/06 for the second time in order to be enforced from 1st January 2004 to 31st December 2006 for the purposes of removing the implementation differences of government aid among member countries' shipbuilding sectors and between shipbuilding and some other industrialists and preventing unfair competition. EU Commission previously granted a time extension for the same by the end of 2006 till 31st December 2008, this time granted an extension for further three years till 31st December 2011.

Reasons for Extension

EU Commission stated in its justification statement that the rules established with the framework are enforced without any problem, implementations are poor at some issues therefore they could not gain adequate implementation experience regarding government aids to shipbuilding, therefore it is required to follow and evaluate the rules by enforcing for further three years. According to the evaluation made by EU Authorities; it is stated that any implementation area did not exist for the government aid granted in easement of closing idle capacities in EU shipyards and the government aid type granted in creating new employment. Authorities stated regarding government aid to shipbuilding that any problem is not observed in the implementation of other significant rules of the framework; supporting of shipyard investments made in backward areas by government aid, export credits, development aids, that feedback is received only from three of five separate system's practice made with regard to innovation aids and the fact that adequate implementation in this respect is not formed has been effective in time extension.

Objective of government aids should be increasing the competitive power of the sector

EU's acquis government aids to shipbuilding actually does not grant any privilege to the sector regarding government aids but substantially enforce the horizontal legislation; i.e. as we mentioned in our articles before in detail, government aid types to shipbuilding, namely research, development and

SHIP INDUSTRY

**Türkiye'de durum**

Ülkemizde; AB müktesebatında düzenlenen devlet yardımı türlerinden, sadece bölgesel yardımların uygulama alanı vardır. 2001 yılında çıkarılan ve 2005 yılında kapsamı genişletilen 5084 sayılı "Yatırımların ve İstihdamın Teşviki Hakkında Kanun", Türkiye içerisinde bölgesel gelişmişlik farklarını gidermek amacıyla yönelik olarak bazı devlet yardımları öngörmektedir. Bu kanunun coğrafi kapsamına baktığımızda, tersane yatırımlarının bulunmadığı veya çok sınırlı sayıda münferit tersanelerin bulunduğu illeri kapsadığını görüyoruz. Halbuki tersane yatırımlarının yoğunlaştığı iller, kıyıda ve gelişmiş illerdir. Bu illerdeki tersanelerin 5084 sayılı kanun ile getirilen teşvik sisteminden yararlanmaları mümkün değildir.

AB Komisyonu'nun 2003/C317/06 sayılı Gemi İnşaya Devlet Yardımları Çerçevesi'nin süresini üç yıl daha uzatması, ülkemizde gemi inşa devlet yardımları mevzuat ve uygulamalarını masaya yatırmak için bir neden ve fırsat olmalıdır. Devlet yardımlarını düzenleyen 5084 sayılı Yatırımların ve İstihdamın Teşviki Hakkında Kanun'un süresi 2008 yılı sonunda dolacaktır. İlgili kamu kurumları yeni bir teşvik sisteminin belirlenmesi çalışmalarını sürdürmektedirler. Gemi inşa sektörünün, en azından AB müktesebatının ve Dünya Ticaret Örgütü kurallarının izin verdiği ölçüde devlet yardımlarından yararlandırılması sağlanmalıdır.

innovation aid, closing aid, employment aid, development aids and export credits and regional aids are not only government aids particular to shipbuilding but also to many other industry sector. One of the major objectives of implementing Framework of Government Aids to Shipbuilding No. 2003/C317/06 is to determine whether granting of sector-specific government aids to shipbuilding is required or not. All authorities agree that shipbuilding is the primary sector among the leading sectors in creating employment in the countries. The shipbuilding's feature of creating employments directly and indirectly became a life buoy for many coastal countries in this field. Nowadays where shipbuilding demands are at a high level, shipbuilding is among the sectors coming into prominence in respect of contributing to economy as well as creating employment. One of today's most important problems also in EU is the difficulty in creating employment and new occupations. In this case; the current objective of Framework of Government Aids to Shipbuilding No. 2003/C317/06 should be to ensure the growth of EU shipbuilding sector by increasing its competitive power in the world and in parallel with this, creating employment beyond removing the implementation differences within EU. Especially, EU shipbuilding sector which is overwhelmed with the competitive power of Far East shipyards needs that. This need will be felt more strongly in taking of ship demands to its ordinary level.

Status in Turkey

Only regional aids have implementation area among government aid types which are arranged in EU acquis within our country. "Law on Incentive of Investments and Employment" No. 5084, issued in 2001, the scope of which was extended in 2005, stipulates some government aids having the purpose of removing regional differences in terms of development in Turkey. When we consider geographic scope of this law, we see that there are not any shipyard investments or it includes the provinces where individual shipyards exist in very limited numbers. However, the provinces, where shipyard investments are more, are onshore and developed provinces. It is not possible for the shipyards located in those provinces to benefit from the incentive system provided by the Law No. 5084.

Granting time extension for Framework of Government Aids to Shipbuilding No. 2003/C317/06 by EU Commission for three years should be a reason and opportunity for discussing the legislation and implementations of government aids to shipbuilding in our country. Term of Law on Incentive of Investments and Employment No. 5084 organizing the government aids will be expired by the end of 2008. Concerning public institutions continue their studies on determining a new incentive system. It must be ensured that shipbuilding industry benefits from the government aids to the extent allowed by EU acquis and rules of World Trade Organization at least.

L u m b u z v e G e m i P e n ç e r e l e r i



S I D E S C U T T L E S & S H I P W I N D O W S

ide

MARINE
by HUSNA

Manufacturer

HUSNA
YAPIMAZLİK SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ.

Adres: Marmarış F3/1, F3/1, F3/1
No: 532 Sultanzade, ÇIĞIRCI
Tel: 0330 216 487 18 19 / 21
Fax: 0330 216 487 25 26

www.idemarine.com

"IDE MARINE" Husna Ltd./nın tescilli denizcilik markasıdır. THE "IDE MARINE" IS A REGISTERED TRADE MARK OF HUSNA LIMITED FOR NAUTICAL PRODUCTS.



SHIP INDUSTRY

**KILMAK MAKİNE SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

Firma, Basri Kilit tarafından kardeşleri ile birlikte 1950 yılında kilit parke, kereste ve zemin çözümleri sunarak iş hayatına başladı. Metsan Firması'nı kurarak orman ürünleri sektörüne uzun yıllar hizmet verdi. Birliklerini ile birçok alanda gelişerek, alkolsüz içecek üretimi ve nakliye sektöründe de faaliyetlerde bulunan şirket, 1976 yılında teknolojik yenilikler ile birlikte, gelişime açık yapıyla makine sektöründe faaliyetlere başlayarak Kilmak Makine Sanayi Tic. Ltd. Şti. adını aldı. Tesis: taş motoru, elektrikli kesim motoru, kaynak makineleri ve trafo imalatı yaparak sanayimize hizmet etmektedir. Kilmak, gelişen teknoloji ve hedefler çerçevesinde uzmanlaştığı makine sektöründe kaynak makineleri üretimi üzerine yoğunlaşmıştır. Deneyimli kadrosu ve kısa zaman içinde sektördeki başarıları ile adından söz ettiren Kilmak Makine, bu konuda dünya devleri ile yarışacak konuma ulaşmış, gelişime açık yönetim anlayışı ile bir çok başarılarına imza atmıştır. Ar-Ge'ye verdiği önem ve yatırımları ile örnek olan Kilmak Makine, kaynak makineleri sektöründe kullanılan en son teknolojik altyapıyı kısa zamanda kurmayı başarmıştır. Dünya kaynak sektöründe kullanılan ve yeni bir teknoloji olan inverter teknoloji ile ilgili 1996'dan bu yana çalışmalar ve deneyler yapan Kilmak Makine, üretimini gerçekleştirdiği ürünler ile kaynak kalitesi ve çalışma kolaylığı sunan çözümler üretmiştir. Ar-Ge çalışmalarında ilkleri hedefleyen Kilmak Makine, sektördeki dünya devi markalar ile birlikte adından söz ettirerek, global rekabet ortamında bulunan ender Türk firmaları arasında yerini almıştır. Hedeflerini ve çitasını en üst seviyede tutan Kilmak Makine; konusunda lider, kalitesi ve uzun ömrü ile örnek, deneyimli kadrosu ile teknoloji ve Ar-Ge'de kazançlı, dünya için üretken seçenekler sunan ve sürekli olarak kendini yenileyen altyapısı ile basımın, sektörün ve üreticilerin merceği altında, üstüne düşen görevlerin bilincinde yoluna devam etmektedir.

Adres : D 140 Karayolu Kuzuluk Mevkii Akyazı - Sakarya / Türkiye
Tel : +90 (0264) 437 88 88 - 85 / (0264) 437 89 50 - 55
Faks : +90 (0264) 437 94 44
info@kilmak.com / www.kilmak.com

KILMAK MAKİNE SAN. TİC. LTD. ŞTİ

The company started the business by Basri Kilit together with his brothers in 1950 by offering interlock parquet, timber and floor solutions. By founding the Metsan Company, it served many years in forest products sector. With its experience, the company has developed in several fields, also operating in non-alcoholic drink production and transportation sector. In 1976, together with technological innovations and owing to its structure open to advancement, it started operating in machinery sector under the name Kilmak Makine Sanayi Tic. Ltd. Şti. The plant serves our industry by manufacturing grinders, electric cutting motor, welding machines and transformers. Kilmak has focused on manufacturing welding machines in the machinery sector where it specialized within the frame of advancing technology and targets. In short time, Kilmak Makine has made a name for itself with its experienced staff and achievements in sector, reached a position to compete with world's giants and achieved many successes owing to its management mentality open to development. Setting an example with its investments and the importance it places on R&D, Kilmak Makine has succeeded in building the infrastructure with the latest technology used in welding machines sector. Kilmak Makine, which has been carrying out works and experiments on a new technology used in world welding sector, inverter technology, since 1996, offered solutions which provide welding quality and ease of work with the products it manufactures. Kilmak Makine, which aims at innovations in its R&D works, has taken place among the rare Turkish companies in global competition environment by making a name for itself amongst the world's giant brands in sector. Keeping its goals and standards at the highest level, leader in its field, setting an example with its quality and long life, winning in technology and R&D with its experienced staff, providing productive options for the world and with its infrastructure that continuously renews itself, Kilmak Makine is on its way, under the watch of press, sector and manufacturers, aware of tasks falling to its share.

Address :D 140 Karayolu Kuzuluk Mevkii Akyazı - Sakarya / Turkey
Tel : +90 (0264) 437 88 88 - 85 / (0264) 437 89 50 - 55
Fax : +90 (0264) 437 94 44
info@kilmak.com / www.kilmak.com

**KOCATEPE GEMİ ÇEKEK ve İNŞA SAN. LTD. ŞTİ**

KOCATEPE Tersanesi; 1993 yılında Kocatepe Gemi Çek ve İnşa San. Ltd. Şti. unvanı ile faaliyetine başlamıştır. Başlıca aktiviteleri ise, yeni gemi inşası, gemi tamir ve onarımdır. Yeni İnşa: Kocatepe Tersanesi modern teknolojiyi yakından takip eden ve modern ekipman kullanan deneyimli personeli ile çok amaçlı - genel kargo gemileri inşa etmektedir. Kocatepe Tersanesi, 500 metrekare kapalı alan olmak üzere toplam 4044 metrekare alan üzerinde faaliyetlerini sürdürmektedir.

Adres: Aydıntepe Mah. Tersaneler Cad. G - 50 Sok. No: 21
Tuzla - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 392 99 50 - +90 216 392 94 03
Faks : +90 216 392 94 04
info@kocatepegemi.com / www.kocatepegemi.com

KOCATEPE GEMİ ÇEKEK ve İNŞA SAN. LTD. ŞTİ

KOCATEPE Shipyards started its operations in 1993 under the title of Kocatepe Gemi Çek ve İnşa San. Ltd. Şti.. Its primary activities are building of new ships and ship repair.

Building of New Ships: Kocatepe Shipyards builds multi-purpose, general cargo ships with its experienced personnel who closely follow modern technology and use modern equipment. Kocatepe Shipyards operates on total 4,044 square meter-surface area with 500 square meter-closed area.

Address: Aydıntepe Mah. Tersaneler Cad. G - 50 Sok. No: 21
Tuzla - İstanbul / Turkey
Tel : +90 216 392 99 50 - +90 216 392 94 03
Fax : +90 216 392 94 04
info@kocatepegemi.com / www.kocatepegemi.com

**İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM A.Ş.**

1880 yılında Haliç'te Aslan Ailesi tarafından gemi tamiri ve servisi işleri yapmak üzere kurulan İÇDAŞ, 1955 yılında tormalama ve haddeleme işlemlerinin de katılımıyla demir çelik sektörüne adım attı. İÇDAŞ, çelik üretiminin ülke ekonomisine katkısı ve stratejik önemini kavrayarak 1962'den bu yana teknolojisini ve kalitesini sürekli daha ileriye taşıyarak kendi sektöründe öncü bir kuruluş oldu. 1970 yılından bu yana inşaat demiri ve alışımlı çelik üreten İÇDAŞ, üretim kapasitesiyle Türkiye'nin en büyük "özel sektör" çelik üreticisidir. ISO belirlemelerine göre; Türkiye'nin 500 büyük kuruluşu arasında "genel sıralamada" 2004 yılında 13, 2005 yılında 15, 2006 yılında 13, 2007 yılında ise 10. sırada; "Türkiye'nin en fazla ihracat yapan kuruluşları arasında" 9., 2005 yılında ise 13., 2006 yılında ise 11. sırada yer almaktadır. İÇDAŞ A.Ş.'nin grup şirketleriyle birlikte 10 bine yakın çalışanı bulunmaktadır. Kuruluşumuz halen İstanbul ve Çanakkale'de üretim faaliyetlerini sürdürmektedir. İÇDAŞ'ın ISO sıralamasında yer aldığı konum; sadece çelik üretimi dikkate alınarak belirlenmiş olup, İÇDAŞ grubuna ait deniz ticaret filosu, kara taşımacılık filosu, İÇDAŞ liman faaliyetleri bu sıralamada kriter olarak ele alınmamıştır. İÇDAŞ, demir çelik üretiminin yanı sıra tersanecilik, liman işletmeciliği, pilotaj ve römorkaj, kara ve deniz taşımacılık, gemicilik, brokerlik, sigorta aracılık, dış ticaret, turizm, inşaat, enerji alanlarında da faaliyet göstermektedir. İÇDAŞ, ülkemize ithal yoluyla güçlüklerle getirilen gemi inşa ve diğer sanayilerin kullanımı amacıyla mevcut üretimini yassı mamule dönüştürme yönünde ciddi bir yatırım kararı almıştır.

Adres : 34212 Güneşli / İstanbul
Tel : +90 212 604 04 04 (Pbx) - +90 212 550 47 72
Faks : +90 212 550 20 24 - 651 97 89
icdas@icdas.com.tr / www.icdas.com.tr

İÇDAŞ ÇELİK ENERJİ TERSANE VE ULAŞIM A.Ş.

İÇDAŞ was founded in 1880 in Golden Horn by Aslan Family to carry out ship repair and service works and in 1955; with the addition of turning and rolling works, it entered the iron and steel sector. Understanding the strategic importance of steel production and its contribution to the national economy, İÇDAŞ has always taken its technology and quality a step further since 1962 and has become one of the leaders of its sector. Since 1970, İÇDAŞ has been producing construction iron and alloy steel and it is the biggest "private sector" steel manufacturer in Turkey with its production capacity. According to the ISO assessments, among the biggest companies in Turkey, the company ranked 13th in 2004, 15th in 2005, 13th in 2006 and 10th in 2007 in the "general ranking"; and among the "Turkish companies with the most export", it ranked 9th, 13th in 2005 and 11th in 2006. Together with those in group companies, İÇDAŞ A.Ş. employs nearly 10,000 personnel. Our company currently carries out its production in İstanbul and Çanakkale. Rank of İÇDAŞ in ISO ranking is given only by its steel production; without taking the merchant fleet and land transportation fleet of İÇDAŞ group and its port operations into consideration as ranking criteria. Along with its iron and steel production, İÇDAŞ also in service in shipbuilding, port management, pilotage and towing, land and sea transportation, shipping, brokerage, insurance brokerage, foreign trade, tourism, construction and energy fields. İÇDAŞ has taken a serious investment decision to transform its current production into flat product for utilization of shipbuilding and other industries which are imported to our country with difficulty.

Address : 34212 Güneşli / İstanbul
Tel : +90 212 604 04 04 (Pbx) - +90 212 550 47 72
Fax : +90 212 550 20 24 - 651 97 89
icdas@icdas.com.tr / www.icdas.com.tr

**VİP YAT MOBİLYA DEKORASYON LTD. ŞTİ.**

Firma, Tuzla Tepeören'de 2500 metrekare kapalı alanda faaliyetine başlamış, kısa süre sonra kapalı üretim sahasını 5000 metrekareye çıkarmıştır. Yat iç mobilyaları üretimi, tasarımı, uygulama ve montaj işlerini yapmak amacıyla faaliyetlerine başlayan VIP Yat, faaliyet alanına iç mimari uygulamaları da ekleyerek, bu alanda da mobilya üretimi ve proje uygulamalarını başarıyla devam ettirmektedir.

Misyon: Gelişime açık, tecrübeyi estetik anlayışı modern uygulama ile biraraya getirmek; teknolojik gelişmeleri takip ederek, gelişen üretim tekniklerini müşteri talepleri doğrultusunda maksimum seviyede uygulamak; müşteri istekleri göz önünde bulundurularak, her ürüne özgü tasarım ve üretim anlayışı ile fark yaratmak.

Vizyon: Üretimde; müşteri isteklerine hızla cevap vererek, farklı bakış açıları yakalamak ve sektörün gelişimine katkıda bulunmaktır.

Adres : Tepeören Köy Girişi Eski Ankara Asfaltı Üzeri No:36
34959 Tepeören - Tuzla
Tel : +90 216 304 03 73 (Pbx)
Faks : +90 216 304 03 93
info@vipyat.com.tr / www.vipyat.com.tr

VİP YAT MOBİLYA DEKORASYON LTD. ŞTİ.

The company has started its operation in 2,500 square meter-closed area and shortly after, it has increased its closed production field to 5,000 square meters. VIP Yat has started its operation with an aim to offer production, design, application and assembly works for yacht furniture, then added interior architecture applications to its field of activity, and it maintains its furniture productions and project application works in this field with success.

Mission: To combine open-to-development experience and aesthetic concept with modern application; to utilize advancing production techniques in line with customer demands at maximum level by following technological advancements; to create difference with design and production understanding unique to each product by considering the customer demands.

Vision: Company's vision is to rapidly respond to customer demands, capture different points of view and contribute in development of sector.

Address: Tepeören Köy Girişi Eski Ankara Asfaltı Üzeri No:36
34959 Tepeören - Tuzla
Tel : +90 216 304 03 73 (Pbx)
Fax : +90 216 304 03 93
info@vipyat.com.tr / www.vipyat.com.tr

**KUŞDOĞAN ÇELİK HALAT SAN TİC. LTD. ŞTİ.**

Firma, ağırlıklı olarak; denizcilik sektörü, tonajlı yük kaldırma ve taşıma sektörlerinde kullanılmak üzere çelik halatlar, zincir ve aksesuarlar, gemi halatları, sapan ve yük bantları, tonajlı kaldırma ekipmanları ve bu ürünlerin paslanmaz grubu ile geniş ürün yelpazesi sunmaktadır. Müşteri memnuniyetini her zaman öncelikli amacı olarak kendine hedef edinen firma, uzman kadrosu ile sektörün ihtiyaçlarına ekonomik ve pratik çözümler sunmak amacıyla teknolojik gelişmeleri yakından takip etmektedir. Firma, ürün ve hizmetlerine en üst düzeyde katma değerler sunarak müşteri memnuniyeti için mükemmelliği hedefleyen yapıyla, tüm çalışanlarının gönüllü ve bilinçli katkılarıyla ile oluşturulmuş bir "Kalite Yönetim Sistemi"ni kurmak, bu sistemin devamlılığını ve sürekli iyileştirilmesini sağlamak için çalışmaktadır.

Adres : Rauf Orbay Cad. G-48 Sok. No: 10 Tuzla - İstanbul / Türkiye

Tel : +90 216 446 79 30 - 446 79 31

Fax : +90 216 446 79 12

info@kusdogancelikhalat.com /

kusdogan@kusdogancelikhalat.com

KUŞDOĞAN ÇELİK HALAT SAN TİC. LTD. ŞTİ.

The company primarily offers a wide product range with steel ropes, chains and accessories, warps, sling and load belts, tonnage lifting equipment and stainless group of these products to be used in maritime sector, tonnage load lifting and transportation sectors. With customer satisfaction as its primary purpose, in order to provide economical and practical solutions for sector's needs with its expert staff, the company closely follows the technological developments. With its structure that aims at perfection for customer satisfaction by offering highest level of added values in its products and services, the company works to establish a "Quality Management System" created with voluntary and conscious participation of its employees and to ensure continuity and constant improvement of this system.

Address : Rauf Orbay Cad. G-48 Sok. No: 10 Tuzla - İstanbul / Turkey

Tel : +90 216 446 79 30 - 446 79 31

Fax : +90 216 446 79 12

info@kusdogancelikhalat.com /

kusdogan@kusdogancelikhalat.com

**YILMAZ DENİZCİLİK NAKLİYAT VE GEMİ SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.**

Firmamız, 1988 yılında "Yılmaz Torna" adıyla Ali İhsan Yılmaz tarafından Tuzla'da kurulmuştur. Yüksek hizmet kalitesiyle alanında emin adımlarla yürüyerek uzun yıllar denizcilik sektörüne hizmet vermiştir. 2004 yılında "Yılmaz Denizcilik Nakliyat ve Gemi Sanayi Ticaret Limited Şirketi" adıyla şirketleşmiş olup, kazandığı tecrübeyi ve sağladığı güveni uluslararası sertifikalarıyla taçlandırmıştır. Yine bu çalışmaların sonucu olarak 2005 yılında "Independent European Certification" tarafından, ISO 9001:2000 kaliteli yönetim sertifikası almıştır. Yılmaz Denizcilik; gemi inşa, inşaat, denizcilik ve açık deniz petrol ve gaz araştırma şirketlerine her türlü teknik malzeme, servis ve danışmanlık sağlayarak konusunda lider konumundadır. Şirket, müşteri memnuniyetinin ön planda tutulmasının yanında, sektöründe sürekli ve ivmeli bir şekilde yol alan, kendi gelişiminin yanında sektörün de gelişimine katkı sağlayan tam bir kurumsal nitelik kazanmayı kendisine ana hedef olarak belirlemiştir. Bunun yanı sıra üretimini yapmış olduğu ürünlerine çeşitli klas kuruluşları tarafından "Tip Onay Sertifikaları" (Type Approval Certificate) olarak, üretimlerini uluslararası kurallara bağlı olarak ve gereken kalitede yapmış olduğunu bir kez daha sektöre duyurmuştur. Firma, değişen/gelişen koşullara ve yeni çıkan uluslararası kurallara bağlı olarak ürünlerinin standartlarını gün geçtikçe arttırıp, beklenenden hep bir adım önde olmaya çalışmaktadır. Hep bu düşünceyle gelişen ve uzun yıllara dayanan dostluklarımıza yenilerini de katıp nicesinde de sizlerle çalışmak arzusundadır.

Adres : Rauf Orbay Cad. 2.Yasemin Sok. No: 18 Tuzla - İstanbul / Türkiye

Tel : (+90) 0216 3959842 - (+90) 0216 4463920

Fax : (+90) 0216 4463922

info@yilmazdenizcilik.com / www.yilmazdenizcilik.com

YILMAZ DENİZCİLİK NAKLİYAT VE GEMİ SANAYİ TİCARET LTD. ŞTİ.

Our company was founded in 1988 by Ali İhsan Yılmaz in Tuzla under the title of "Yılmaz Torna". Walking safely in its field with high service quality, it has served for many years in maritime sector. In 2004, it was incorporated under the title "Yılmaz Denizcilik Nakliyat ve Gemi Sanayi Ticaret Limited Şirketi" and crowned its gained experience and established confidence with international certificates. Again as the result of these works, it was awarded ISO 9001:2000 quality management certificate by "Independent European Certification". Yılmaz Denizcilik is the leader of its field by offering all types of technical materials, service and consultancy for shipbuilding, construction, maritime and open sea petroleum and gas research companies. Along with its focus on customer satisfaction, company's primary objective is to obtain full corporate identity which advances continuously and with increasing speed and, in addition to its self-improvement, contributes in development of the sector. Furthermore, it has obtained "Type Approval Certificates" of its own products from various classification organizations, announcing the sector that it carries out its production in compliance with international rules and at required quality. The company works to raise standards of its products in every passing day, subject to changing/advancing conditions and new international rules, and always tries to be a step further than expected. The company wishes to add new ones to our friendships, always developed by such thoughts for many years, and work with you in many more.

Address : Rauf Orbay Cad. 2.Yasemin Sok. No: 18 Tuzla - İstanbul / Turkey

Tel : (+90) 0216 3959842 - (+90) 0216 4463920

Fax : (+90) 0216 4463922

info@yilmazdenizcilik.com / www.yilmazdenizcilik.com



MAHMUT TORLAK GEMİ İNŞA SAN TİC. LTD. ŞTİ.

Tersaneciliğe yüz yıl önce Karadeniz'de başlayan Torlak Ailesi, ilk üretimini de çeşitli tip ve boyutlarda balıkçı tekneleri inşa ederek gerçekleştirmiştir. Sonraki yıllarda artan ün ve taleple, tersane daha geniş bir alana taşınma ihtiyacı duymuş, bu dönemde İstanbul Balat'ta Mahmut Torlak ve kardeşleri tarafından Türkiye'nin ilk özel tersanesi kurulmuştur. 2003 yılında MTG Gemi adı altında, gemi inşa ve çelik konstrüksiyon üretimine başlanmıştır. Üretim faaliyetleri bugün beşinci kuşaktan olan Necdet Torlak tarafından devam ettirilmektedir. Ayrıca Hedef Hırdavat adı altında, her türlü çelik mamulleri ve hırdavat satış mağazaları da sektöre hizmet vermektedir. MTG Gemi, kuruluş tarihinden bu yana sürekli gelişmeyi ilke edinmiştir. MTG Gemi; yatırımları, girişimciliği, dünya standartlarındaki üretim kalitesi ve ilişkileri ile iyi bir isim yapmıştır. MTG Gemi, her üretim aşamasında teknolojinin en iyi ekipmanlarını kullanmaktadır. Ayrıca firmamızda makine parkı, mühendis, operatör, kalifiye ve montaj ekibi, nakliye aracı, montaj vinci ve forklift bulunmaktadır. MTG Gemi bünyesindeki genç ve idealist ekip, her geçen gün kendini yenileyerek çalışmalarına devam etmektedir. Hizmetler: Gemi inşa, çelik yapı ve konstrüksiyon; keşif, tasarım ve projelendirme; araştırma ve maliyet analizi; tedarik ve şantiye kurulumu; üretim ve montaj; anahtar teslimi proje.

Adres: Özel Tersaneler Bölgesi Özek İş Merkezi B Blok No: 05 Tuzla - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 216 392 30 86 - +90 216 493 30 46
Faks : +90 216 392 71 48 - +90 216 494 12 67
info@mtggemi.com.tr / www.mtggemi.com.tr

MAHMUT TORLAK GEMİ İNŞA SAN TİC. LTD. ŞTİ.

Torlak Family, who started the shipyard business one hundred years ago in the Black Sea, has realized its first production by building fishing boats at various types and sizes. Due to the increasing reputation and demand in the following years, there was the need to move the shipyard to a larger area, and in this period, first private shipyard in Turkey has been established in İstanbul, Balat by Mahmut Torlak and his brothers. In 2003, shipbuilding and steel construction production was started under the name MTG Gemi. Production operations are continued today by Necdet Torlak, member of family's fifth generation. Additionally, it serves the sector with stores selling all types of steel products and hardware under the name Hedef Hırdavat. MTG Gemi has adopted continuous development as a principle since its foundation. MTG Gemi has made a good name for itself with its investments, entrepreneurship, production quality at world standards and its relationships. MTG Gemi uses the best technologic equipment in every production stage. Additionally, our company has an equipment pool, engineer, operator, qualified and assembly teams, transport vehicle, assembly crane and forklift. The young and idealist team within the body of MTG Gemi continues its works by renewing themselves in each passing day. Services: Shipbuilding, steel building and construction, survey, design and planning, research and cost analysis, supply and site building, production and assembly, turnkey projects.

Address : Özel Tersaneler Bölgesi Özek İş Merkezi B Blok No: 05 Tuzla - İstanbul / Turkey
Tel : +90 216 392 30 86 - +90 216 493 30 46
Fax : +90 216 392 71 48 - +90 216 494 12 67
info@mtggemi.com.tr / www.mtggemi.com.tr



PIRLANT TERSANESİ

1996 yılında kurulan Pirlant Tersanesi, Tuzla'da hizmet vermektedir. 11.000 metrekare alana sahip olan, müşterilerinin ihtiyacına ve isteğine göre, 3.500 metrekare 40 m.'ye kadar yat, tekne ve römorkör inşası için ayrılan kapalı alan, 7.500 metrekare 40 m.'ye kadar tekne çekme-atma, garajlama ve bakım-onarım hizmetlerinde kullanılmak üzere açık alanı mevcuttur. 40 m.'ye kadar tekne çekme-atma, garajlama ve bakım-onarım hizmetleri, sıfır tekne ve römorkör imalatı, ikinci el tekne (yat, yolcu teknesi, balıkçı teknesi, sürat teknesi, römorkör) alım-satım ve işlemleri yapılmaktadır. Tersanenin; teknelere ve üçüncü şahıslara gelebilecek zararlara karşı sorumluluk sigortası vardır. Ayrıca tekne kiralama hizmetleri de bulunmaktadır. Şirket ayrıca; duvardan duvara halı, laminant parke, P.V.C., stor perde, jaluzi sektörlerinde de hizmet vermektedir.

Adres : Eski Kurt Kıremit Fabrika İçli No:6 Tuzla - İstanbul / Türkiye
Tel : +90 (216) 493 81 81 +90 (216) 493 34 50
Fax : +90 (216) 493 81 80
info@pirlanttersanesi.com / www.pirlanttersanesi.com

PIRLANT SHIPYARD

Founded in 1996, Pirlant Shipyard is in service in Tuzla. It has a total of 11,000 square meter-area; 3,500 square meter-closed area reserved for building yachts up to 40 meters long, boats and towboats according to the needs and demands of its customers. 7,500 square meter-open area to be used in haul-launch, garaging and maintenance-repair services for boats up to 40 meters long. The shipyard offers haul-launch, garaging and maintenance-repair services, brand new boat and towboat building, second hand boat (yacht, passenger boat, fishing boat, speed boat, towboat) purchase-sales and operations. The shipyard has liability insurance against any damages to boats and third persons. In addition, it offers boat rental services. The company is also in service in wall-to-wall carpet, laminated parquet, PVC, roller blind and Venetian blind sectors.

Address : Eski Kurt Kıremit Fabrika İçli No:6 Tuzla - İstanbul / Turkey
Tel : +90 (216) 493 81 81 +90 (216) 493 34 50
Fax : +90 (216) 493 81 80
info@pirlanttersanesi.com / www.pirlanttersanesi.com

Özata shipyard



www.ozatayat.com.tr

HERSEK KÖYÜ - ALTINOVA / 77700 YALOVA - TURKEY
Tel : + 90 226 461 24 96 (3 lines) Fax : + 90 226 461 24 99
info@ozatayat.com.tr



"en değerli hazineyi"
taşıyoruz... yıllardır



TURYOL

Bizim için "en değerli hazine" insandır. Size daha iyi ve ekonomik hizmet verebilmek için sürekli araştırmaya, geliştirmeye ve yatırımlara devam ediyoruz.
Çünkü biz taşıdığımız yükün önemini biliyoruz.

S.S. TURİZM VE YOLCU DENİZ TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ

Merkez - Tel: 0212 251 44 21 (pbx) Fax: 0212 251 96 74 Gezi ve Rezervasyon - Tel: 0212 251 44 21 (pbx) Fax: 0212 292 76 13 - 292 76 21
Adres: Necatibey Caddesi, Akçe Sokak, Ali Yazıcı İş Hanı No: 1/3 Karaköy / İstanbul E-mail: info@turyol.com.tr Web: www.turyol.com.tr
İzmir - Telefon: 0232 330 88 88 Fax: 0232 336 78 78



1987'den beri

KALMET
METAL SANAYİ VE TİCARET LTD.

PASLANMAZ ÇELİK ve ALÜMİNYUM SERVİS MERKEZİ

**Paslanmaz Çelik Sac ve Alüminyumda
Geniş Stoğumuz ve**

- Dilme
- Boy Kesme
- PVC Kaplama
- Taşlama

İmkanlarıyla Hizmetinizdeyiz...

- » AISI 304/316L/430/201/202
- » AL1050, 3003

KALMET METAL SANAYİ ve TİCARET LTD.

Ahi Evran Cad. No:1 Polaris İş. Merkezi Kat : 15 No:64 Maslak-İst. Tel : +90 212 346 00 01 Fax : +90 212 346 00 77 e-mail : info@kalmet.com



www.kalmet.com

Geçmişten Bugüne Türk Denizcilik Tarihi (II)

Osmanlı İmparatorluğu Dönemi'nde Türk denizciliği Osmanlı Donanması'nın Ege Denizi ve Karadeniz'de etkin bir rol oynamasını sağlayan Fatih Sultan Mehmet, Gelibolu Tersanesi'ni tehdit eden ve Türklerin Akdeniz'e çıkmalarını için her türlü yıkıcı faaliyet sürdüren Venediklilere karşı güçlü bir deniz gücüne sahip olmanın önemini görmüş, bu arada Boğaz çevresindeki ve Ege Denizi'ndeki bazı adaları zapt ederek, sahillerin güvenliğini sağlamıştır. Fatih'in denizcilik alanındaki ciddi gayretleri sayesinde, Osmanlı Donanması İstanbul kuşatması sırasında 400 parça gemiyi aşmıştır. Fethi izleyen yıllarda Karadeniz sahillerinin Osmanlı topraklarına katılması ve ardından Kırım seferi ile Kefe başta olmak üzere, bazı önemli yerlerin Cenevizlilerden alınması, Osmanlıların Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için yapmış oldukları ilk girişimlerdir. Bu fetihlerde Osmanlı Donanması akın donanması olmaktan çıkmış, bir savaş donanması olma yoluna girmiştir. Yine de bu dönemdeki bütün gayretler, Türk donanmasını istenilen seviyeye getirmeye yetmemiştir. Özellikle donanma personeli eski

History of Turkish Maritime from Past to Present (II)

In our previous issue, we had examined our maritime history starting from the day Turks arrived at Middle Asia until the period of Fatih Sultan Mehmet. In this issue, we shall share with you the events experienced in Turkish maritime history in the period starting from the era of Fatih Sultan Mehmet up until today.

Turkish Maritime in the Era of Ottoman Empire
Fatih Sultan Mehmet - providing Ottoman Navy to play an effective role in Aegean Sea and Black Sea - had foreseen the importance of maintaining a strong naval force against the Venetians who threatened Gallipoli

Türklerin Orta Asya'ya geldikleri ilk günden başlayıp Fatih Sultan Mehmet devrine kadar olan denizcilik tarihimizi geçen sayımızda incelemiştik. Bu sayımızda Fatih Sultan Mehmet devrinden başlayıp, bugüne kadar olan süreçte Türk denizcilik tarihinde yaşananları sizlerle paylaşacağız.



Istanbul Tersanesi



Kalyon (18.yy.Kalyon tipi)

görünümünden çok farklı bir duruma gelmediği gibi, savaş gemileri de henüz batılı devletler seviyesine ulaşamamıştır. Osmanlı Devleti'nin Yakınoğu ve Doğu Akdeniz'de yükseliş ve Türk denizciliğinin dünya çapında gelişme göstermeye başlaması, II Bayezid devrinde (1481-1512) olmuştur. II Bayezid renkli bir padişah olmamasına karşın, Osmanlı Devleti'nin bir deniz politikası olması gerektiğini anlayan ilk Osmanlı sultanıdır. Bu dönemde Kırım ve Karpat dağlarının Osmanlı nüfuz sahası içine girmesi ile bu dağlardan getirilen kerestelerle büyük çapta harp gemilerinin yapımına başlanmıştır. Böylece II. Bayezid'in arzu ettiği açık deniz filusunun temelleri atılmaya başlanmıştır. Bu devirde yapılan gemilere "göke, güke, güve, köke" denilmekte idi. Bu gemiler 26 oturaklı ve aynı zamanda yelkenle hareket edebilen gemilerdi. Yine aynı dönemde, bunların 2500 tonluğu da yapılmıştır. Türk deniz gücünün II. Bayezid'in dış politikasında önemli bir rol oynamaya başlaması, Venedik ile geçici bir süre için kurulan dostluk ilişkilerini tehlikeli bir güç denemesi şekline sokmuştur. Venedik'in Kıbrıs'ı ele geçirmesi ile Batı Anadolu sahilleri ve Akdeniz ticaret yolları, Venedik tehdidi ile karşı karşıya kalır. II. Bayezid, Venedik Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'deki bu avantajlı durumunu dikkate alarak, Osmanlı Donanması'nı yeni bir şekilde örgütlenmenin gereğini anlamış ve 1495 senesinde, devrin en büyük denizcisi Kemal Reis'i devlet hizmetine alarak, Türk denizcilik tarihinde "Büyük Türk Donanma Kaptanları" çağını açmıştır. Kemal Reis'in donanmanın emrine alınması ve donanmanın yeni baştan örgütlenmesi Osmanlı Donanması'nı Venedik ile açık deniz mücadelesi yapabilecek bir düzeye getirmiştir. Bununla birlikte Osmanlı Donanması'nın en etkin rol oynadığı devir Mora'nın fethi ile başlar. Kemal Reis'in Türk donanmasını kısa bir süre içinde Mora'daki Venedik üslerini alabilecek kadar teçhizatlandırması ve bu savaşlardaki üstün strateji anlayışı, Türk denizcilik tarihinde yeni bir çağ başlatmış ve Osmanlı İmparatorluğu'nun süper devlet olmasına büyük katkı sağlamıştır.

Piri Reis Mahallesi

Yavuz Sultan Selim de, kara ordusunun yanında deniz kuvvetlerinin de takviye edilmesi gereğine inanmış ve Mısır seferi dönüşü, çok sayıda gemi inşasına elverişli bir tersanenin kurulması için Piri Mehmet Paşa'ya emirler vererek, babasının açtığı yoldan yürümeye çalışmıştır. Piri Mehmet Paşa bugünkü Kasımpaşa ile Hasköy arasında önceden Bizans Tersanesi olarak kullanılıp, sonradan mezarlık haline gelmiş olan alanı inceleyerek, tersane yapımına uygun bir yer olduğunu saptamıştır. İlk iş olarak da Kasımpaşa Deresi'nin ağzında Fatih'in yaptırmış olduğu tersanenin genişletilmesi

Shipyard and displayed all kinds of destructive activities to stop the Turks from sailing out into the Mediterranean Sea and in the meanwhile he had maintained the security of the coasts by conquering some islands around the Bosphorus and in the Aegean Sea. Due to serious efforts of Fatih in maritime field, Ottoman Fleet exceeded 400 ships during the Istanbul envelopment. In the years following the conquest, annexing of Black Sea coasts to Ottoman land followed by the Crimean War and the capture of some important spots from Genoese primarily Kefe, were the first attempts of the Ottoman to turn the Black Sea into a Turkish Lake. During these invasions, the Ottoman Navy whose original nature was that of incursion turned into a combat navy, however; all the efforts in this era were not enough to bring the Turkish Navy into the desired level. Especially the mariners in the navy were not much different from before and besides the war ships had not reached the level of the ships of western countries.

The rise of Ottoman Empire in Near East and Eastern Mediterranean and initiation of world-wide development of Turkish Maritime took place in the era of 2nd Bayezid (1481-1512). Although 2nd Bayezid was not a very active emperor, he was the first Ottoman sultan who realized that Ottoman Empire had to maintain a maritime policy. By the introduction of Crimean and Carpathian Mountains into Ottoman land, the construction of large war ships was initiated by the wood brought from these mountains. Thus 2nd Bayezid had laid the fundamentals of an open sea fleet which he was longing for. The ships built in that period were called "göke, güke, güve, köke". At the same period, ships up to 2500 tons were built. By the Turkish Naval forces starting to play an important role in the foreign policy of 2nd Bayezid, the temporary good relations set up with Venice turned into a dangerous power trial. After the Venetians captured Cyprus, West Anatolian coasts and Mediterranean trade routes were faced with the threat of Venice. 2nd Bayezid - taking into account this advantageous condition of Venice Empire in Eastern Mediterranean - had realized the necessity for reorganization of Ottoman Navy and started the period of "Great Turkish Navy Captains" in the history of Turkish maritime by assigning the greatest mariner of that time - Captain Kemal - to state service. The assignment of Captain Kemal to navy service and the reorganization of the navy had brought Ottoman Navy to a level to be able to struggle with Venice fleet in open sea. However the era when Ottoman Navy played the most effective role starts with the conquest of Mora. The adequate equipping of Turkish navy by Captain Kemal in a short time to be able to capture the Venice bases in Mora and his superior strategy concept in these wars, started a new age in the history of Turkish Maritime and contributed a lot to Ottoman Empire in becoming a super state.

Captain Piri District

Yavuz Sultan Selim also believed that naval forces as well as the army had to be reinforced and upon return from Egypt war, he proceeded in the same direction as his father by giving orders to Piri Mehmet Pasha for the establishment of a shipyard suitable for the construction of a large number of ships. Piri Mehmet Pasha inspected the area between today's Kasımpaşa and Hasköy which was used as Byzantine Shipyard previously and which afterwards turned into a graveyard and he determined that it was a suitable place for the construction of a shipyard. First he considered the extension of the shipyard built by Fatih at the estuary of Kasımpaşa River. According to some writers, Piri Mehmet Pasha had built a wooden pavilion and Hasbahçe Kiosk and established a district for the accommodation of his workers and masters in the vicinity



Tersane-i Amire döneminde Halic Tersanesi (İstanbul)

konusunu ele alır. Bazı yazarlara göre Piri Mehmet Paşa, Divanhane'nin bulunduğu yerde ahşap bir kasır ile Hasbahçe Köşkü'nü yaptırmış ve Hasköy'ün ilerisinde amele ve ustaların ikameleri için bir mahalle kurdurmuştur. Bu mahalle uzun süre "Piri Reis Mahallesi" olarak adlandırılmıştır. Bu şekilde, 1515 senesinde çeşitli gözleri (gemi inşaat tezgahı) içerecek tarzda Cafer Bey'in Kapudan Paşalığı zamanında yapımına başlanan Halic Tersanesi, büyük bir teknisyen grubunun hummalı faaliyeti ve gerekli malzeme ile hammaddeyi sağlayan Piri Mehmet Paşa'nın gayreti sayesinde 1516 yılında bitirilmiştir. Yavuz Sultan Selim Rodos'taki Saint-Jean l'Hospitalier adlı şövalyelere karşı sefere çıkmak niyetinde olduğu için tersaneyi yeni eklemelerle daha da genişletti, burada "çektiri" ve diğer sınıftan 300 adet gemi yapımı için emir verir.

Suriye ve Mısır'ın Osmanlı topraklarına katılmasından sonra doğu ticaretinin önemi ve sağlayacağı avantajlardan dolayı Osmanlılar, bu ticareti canlandırmaya karar vererek, altın ve baharat ticaretini organize etmeye başladılar. Bunun için de, önce Kızıldeniz'i kontrol altına almaları gerekmektedir. Bunu gerçekleştirmek amacıyla Yavuz Sultan Selim, Portekizlilere karşı girişilecek bir hareket için Süveyş'te bir filo yapımını emreder. Gerçekten de Osmanlı deniz üssü olarak önemli rol oynayan Süveyş'te daha çok Akdeniz türü gemiler yapılmıştır. Buradaki kuvvetlere Bahr-i Ahmer (Kızıldeniz) Filosu da denilmektedir. Yavuz Sultan Selim'in erken ölümü, denizcilik üzerindeki derin görüşlerini uygulamasına engel olmuştur. Fakat oğlu Kanuni Sultan Süleyman devrinde (1520-1566) Osmanlı Bahriyesi deniz bilimine Avrupa denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiş, özellikle Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis, Kılıç Ali Reis gibi üstün denizcilerin devlet hizmetine girmeleri ile onların deneyim ve becerilerinden geniş ölçüde yararlanmış, sonuçta Karadeniz ve Kızıldeniz'den sonra Akdeniz de bir Türk gölü haline gelmiş, hatta Türk denizcileri Septe Boğazı'ndan geçerek İzlanda Adası'na kadar gitmişlerdir.

Osmanlı deniz kuvvetlerinin örgütlenmesi

Önceleri iki sınıfa ayrılmıştır. Bu sınıflardan biri, sanatkarlar tersane halkı denilen tersanenin esas erkandır. "Muvazzaflar" ya da "Gedikli" sınıfı diyebileceğimiz bir grup; yani kaptanlar, reisler, kalafatçılar,

of Hasköy. This district was named as "Captain Piri District" for a long time. This way, Golden Horn (Halic) Shipyard - construction of which was initiated in 1515 during the Kapudan Reign of Cafer Bey in such a manner to include various ship building chambers - was completed in 1516 by the intense activities of a large technician group and the efforts of Piri Mehmet Pasha who provided the required equipment and raw materials. Yavuz Sultan Selim - aiming at going into war against the knights called Saint-Jean l'Hospitalier in Rhodes - expanded the shipyard with new additions and ordered the construction of 300 more war ships.

After annexing Syria and Egypt into Ottoman land, Ottomans decided to liven up eastern trade by realizing its significance and advantages and they started to organize gold and spice trade. For this reason, first of all they had to take the Black Sea under control. For this purpose, Yavuz Sultan Selim ordered the construction of a fleet in Suez for an attack against the Portuguese. Actually mostly Mediterranean type ships were built in Suez which played an important role as the Ottoman naval base. The forces here were also called Red Sea Fleet. The early death of Yavuz Sultan Selim stopped his application of deep ideas concerning maritime. But during the reign of his son Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566), Ottoman Navy came to a superior position than European mariner countries in the field of naval sciences and especially by superior navy captains - such as Captain Barbaros, Captain Turgut, Captain Kılıç Ali - entering service for the state, their experience and skills were widely benefited. As a result, Mediterranean Sea was also turned into a Turkish lake after the Black Sea and Red Sea. Furthermore Turkish mariners had proceeded all the way to Iceland by passing through Septe Channel.

Organization of Ottoman Navy Forces

They were first divided into two groups. One of them was the basic officers called shipyard craftsmen. This group which we might also name as "seniors" comprised captains, chiefs, caulkers, bombardiers, carpenters and craftsmen from other arts. The other group was the warriors on ships and they were called "azab (gaff)". The rowers of the ships were comprised of prisoners and Christians who were captured. Janissaries and Armourers were also introduced

kumbaracılar, marangozlar başka sanat erbabından oluşmaktadır. Diğer sınıf ise, gemilerdeki savaşçı askerlerdir ve bunlara azab denilmektedir. Gemilerin kürekçileri, mahkumlardan ve esir edilen Hristiyanlardan oluşturulmuştur. Savaş zamanında donanmaya Yeniçeriler ve Cebeciler eklenmiştir. İmparatorluğun esas deniz kuvvetini oluşturan bu askerler, tersane gemilerine özgü olup, bunlardan başka 25 kadar bey gemisi ile diğer harp gemileri ve bunların mürettebatı donanma ihtiyacını sağlardı. Bey gemileri savaş zamanında Kaptan Paşa Eyaleti'nin sancak beyleri tarafından tedarik, teçhiz ve idare olunurdu. Bazı gemileri de devlet verir, mürettebatını beyler sağlardı. Bu gemilerin askerlerine "Levend" denirdi. Ayrıca korsanlar ve korsan gemileri de devletin üçüncü fakat manevi anlamda birinci derecede öneme sahip deniz kuvvetini oluştururdu. Sonraları 1682 yılında "Kalyon" tabir edilen gemilerin ön safa geçmeleri ile Kalyoncu adıyla özel bir sınıf daha oluşturulmuştur. Türk denizciliğinin parlak devrini yaşatan Barbaros Hayrettin Paşa, 1534 yılında fiilen başladığı Kaptan-ı Derya'lık görevinde 12 yıl süreyle önemli zaferler kazanmıştır. Öte yandan 1550 yılında Osmanlı Devleti hizmetine giren Turgut Reis'in Batı Akdeniz'deki faaliyetleri, Avrupa'nın korkulu rüyası haline gelmiştir. Bu sırada mükemmel denilebilecek şekilde organize edilmiş olan Osmanlı deniz örgütü sayesinde Osmanlı gemileri, Gelibolu ve İstanbul tersanelerinden başka Karadeniz, Marmara ve Akdeniz sahillerindeki birçok iskele ve mevkiilerde de yapılmaktadır. Yine bu devirde Haliç Tersanesi daha da genişletilerek çevresine cami, medrese, mektep gibi yerler yapılmış ve bunların kurucusu olan Güzelce Kasım Paşa'nın adına izafeten Haliç Tersanesine o günden sonra Kasım Paşa Tersanesi denilmiştir. Bu devirde deniz coğrafyası alanında da önemli bir atılım yapılmıştır. O zamanlar Osmanlı Donanması'nın Hint sularına ve Atlas Okyanusu'na ulaşmaları dolayısıyla Hint seferleri sonucunda iki Türk amirali çok önemli deniz coğrafyası eserleri vermişlerdir. Bunlar Piri Reis ve Seydi Ali Reis'dir.

Kanuni'nin ölümü sırasında Osmanlı İmparatorluğu Habeşistan'dan Estergon'a, Fas'tan Hazar Denizi'ne kadar yayılmıştır. Akdeniz kısmen, Kızıldeniz ve Karadeniz tamamen Türk gölü haline gelmiştir. Bu hakimiyetin kaybedilmesine en büyük neden Osmanlı harp filolarının arkasında mükemmel bir ticaret filosunun bulunmaması olmuştur. 1770 yılında gerek denizde, gerekse karada uğranılan yenilgilerden sonra III. Mustafa, (1757-1774) Osmanlı Devleti'nin deniz ve kara kuvvetlerinin yenilenmeye gereksinimi bulunduğunu anlamış ve 1773'te Haliç'te tersane yakınında daha çok bahriye mühendisliğine özgü olmak üzere bir okul kurdurmuş ve geliştirmiştir. Ancak 1792 yılından itibaren Osmanlıların dağılma süreci başlamış ve bu deniz kuvvetlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Yine de donanma özellikle Abdülaziz devrinde geliştirilmiş, ancak 1877 - 1878 Rus ve Kırım savaşlarında büyük bir faaliyet gösterememiştir. Bu savaşlardan sonra donanma Haliç'te ilgisizlik ve bakımsızlıktan çürümeye terk edilmiştir. 1882 yılında donanmaya iki adet torpido alınarak, 1885'de tersanelerimizin Hamidiye Zırhlısını, 1886'da 145 tonluk Şimşir-i Hücum adlı torpidobotu yapılmış ve aynı yılda ilk Türk denizaltı gemisi de filoya katılmış, ama olumlu hiçbir değişiklik olmamıştır. 1890 yılında doğuda gelişen Japonya'ya bir dostluk ziyareti yapmak üzere Ertuğrul Fırkateyni yollanmış, dönüşte bir tayfuna yakalanan gemi, Japon kıyılarında batmıştır. Ardından Balkan ve Birinci Dünya Savaşı yılları gelir. Bu dönemde donanma çok zayıftır. İngiltere ve Fransa'ya yeni ısmarlanan gemilere, savaş başlayınca o devletlerce el konulmuştur. Yine de ellerindeki kısıtlı imkanlarla Türk denizcileri İstiklal Savaşı'nda büyük başarılarla imza atmışlardır.

into the navy during state of war. These soldiers who constituted the major naval force of the Empire were special for shipyard ships and 25 other governor ships and war ships together with their crews provided the requirements of the navy. During war, Governor Ships were supplied, equipped and controlled by Flag Officers of Captain Pasha State. Some ships were supplied by the state and the crew was supplied by Governors. The soldiers of these ships were called "Levend (Fearless)". Also, pirates and pirate ships constituted third but in respect of mentality, first important for the naval force. Later on, in 1682, a group called "Sailors (Kalyoncu)" was formed by galleon (Kalyon) type ships stepping forward. Barbaros Hayrettin Pasha, giving Turkish maritime life its brightest period, had won significant victories during his 12 year term of service as the Major Captain (Kaptan-ı Derya) which he actually started in 1534. On the other hand, in 1550, the activities - in Western Mediterranean - of Captain Turgut who entered into service of Ottoman State became a frightening nightmare of Europe. During this time, Ottoman ships - within Ottoman naval structure which was almost perfectly organized - were also built at many docks and locations along Black Sea, Marmara and Mediterranean coasts besides Gallipoli and Istanbul shipyards. However at that time, Golden Horn Shipyard was even expanded more and mosques, Muslim theological schools and traditional schools were built in its vicinity and from then on, Golden Horn shipyard was named as Kasım Pasha Shipyard in memory of its founder Güzelce Kasım Pasha. During this time, an important venture was realized also in the field of sea geography. Due to the access of Ottoman Navy to Indian waters and Atlantic Ocean, two Turkish admirals had created very significant works on sea geography due to Indian voyages. These two admirals are Captain Piri and Captain Seydi Ali.

During the death of Kanuni Sultan Süleyman, Ottoman Empire had extended from Ethiopia to Estergon, from Morocco to Caspian Sea. Mediterranean Sea was partially, Red Sea and Black Sea were totally turned into Turkish lakes. The biggest reason for losing this dominancy was the fact that Ottoman war fleets were not supported by a well-organized trade fleet. After the defeats encountered both in the sea and on land in 1770, 3rd Mustafa realized that Ottoman navy and army had to be renewed and established and developed a school especially for marine engineering at Golden Horn near the shipyard in 1773. However, following 1792, downfall of Ottomans started and this in turn adversely affected naval forces as well. However the navy was developed especially during the reign of Abdulaziz but was not able to display a notable activity in Russian and Crimean Wars in years 1877 and 1878. Following these wars, the navy ships were left at Golden Horn to their destiny, decaying due to lack of maintenance and care. Two torpedo boats were included in the fleet in 1882 and Hamidiye warship was built in 1885 and Şimşir-i Hücum torpedo boat of 145 tons in 1886 and the first Turkish submarine was also introduced to the fleet in the same year however no positive change took place. Ertuğrul Frigate was sent to Japan developing in the East for a friendly visit but the ship which was caught up in storm on its way back sank down in the sea near Japanese coasts. Balkan and First World Wars followed this event. The fleet was very weak at those times. The ships which were ordered to England and France were held up by these countries when the war broke up. However Turkish mariners showed great success during Independence War regardless of limited opportunities they had.



19. yy. başı İstanbul Halici

Türk deniz ticareti

16. yüzyıl ile başlayan ilk devirde Türk sularında yabancı vapurların çalıştığını görüyoruz. İkinci devri, 19. yüzyıldan başlatmak mümkün. Bu devirde yabancı vapurlar yanında, Türklerin de vapur işletmeye başladığını görüyoruz. Türkiye kıyılarındaki ilk buharlı gemi 1828 senesinde görülmüştür. Tanzimat'tan birkaç sene sonra Bahriye Nezareti tarafından İngiltere'den getirilen bir vapurla İstanbul-Gemlik-Izmit ve Tekirdağ hattı açılmıştır. Ardından bir vapur daha getirilmiş, bununla birlikte Fevaid-i Osmaniye adı altında bir yönetim kurulmuştur. Ancak yabancı rekabetine dayanamayan bu yönetim, birkaç sene sonra ayrıcalığı ile birlikte bir Fransız şirketine devredilmiştir. Ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelememiş ve işletme yine Türk yönetimine geri verilmiştir. Sultan Aziz devrinde Idare-i Aziziye ismini alan bu teşebbüsün adı 1878'de Idare-i Mahsusa olmuş, sonunda 1910 yılında Ticaret Nezareti'ne bağlı Seyr-i Sefain Idaresi'ne dönüşmüştür. 1851 yılında İstanbul ile Boğaziçi ve Kadıköy arasında vapur işletmek üzere Şirket-i Hayriye adında bir özel teşebbüs kurularak, başarılı hizmetler vermiştir. II. Abdülhamit devrinde imparatorluğun çeşitli limanlarında kayıtlı küçükü büyüklü 126 vapur bulunuyordu. Tabii bu birkaç ulusal girişimin Türk deniz taşımacılığında oynadığı rol pek büyük değildir. 1911 yılına kadar Türk limanları arasında yapılan 41.725.000 tona ulaşan taşımının ancak yüzde 10'u Türk bayrağını taşıyan vapurlarla yapılmıştır. Üçüncü devir sadece Türk vapurlarının ulaşım yaptıkları dönem olup, bu aşamayı I. Dünya Savaşı ile yani 1914 yılı ile başlatmak mümkündür. Savaşta gerçi kapitülasyonlar kaldırılmıştır, fakat savaş senelerinde mevcut vapurlardan birçoğu düşman tarafından batırılmış olduğundan, ticaret filomuz daha da küçülmüştü. Mütareke senelerindeki istikrarsız durum, gemilerimizin daha da fazla eksilmesine neden olmuş ve 1922'de ticaret filomuz, 16.582 safi rüsum tonilatosa düşmüştür. Cumhuriyet Dönemi de, özellikle kabotaj hakkının elde edilmesiyle bu üçüncü devir içinde değerlendirilir. Ve bugün... 1982 yılında 675 adet olan Türk deniz ticaret filomuz, 2006'ya geldiğimizde 1429 olmuştur. Halen tersanelerimizde 120 geminin inşası devam etmektedir. Türk denizcilik sektörü bugün emin adımlarla yükselmeye devam etmektedir.

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları (I)

Turkish Marine Trade

We observe that foreign ships operate in Turkish waters in the first period starting in the 16th century. It is possible to designate 19th century as the start of the second period. During this period, Turks also started to operate ships as well as foreigners. The first steam ship on Turkish coasts was observed in 1828. A few years after the political reforms, Istanbul-Gemlik- Izmit and Tekirdağ line was opened by a ship brought from England by Mariners Supervision. Another ship was brought afterwards and an administration was established together with this under the name of Fevaid-i Osmaniye. However, this administration which could not resist competition with foreigners was transferred to a French company together with its privileges. The French in turn could not handle this administration either and it was again transferred back to Turkish management. During the reign of Sultan Aziz, this administration which received the name of Idare-i Aziziye was called Idare-i Mahsusa in 1878 and turned into Navigation Administration connected to Trade Custody in 1910. A private venture called Şirket-i Hayriye was established in 1851 in order to operate ships between Istanbul, Bosphorus and Kadıköy and it served quite successfully. During the reign of 2nd Abdulhamit, 126 ships of all sizes were registered at different ports of the empire. Of course the role played by a few national ventures in Turkish maritime transportation is not so significant. Only 10 percent of total transport between Turkish ports reaching up to 41.725.000 tons in 1911 were realized by ships hoisting a Turkish flag. Third period is the period when only Turkish ships made transportations and it is possible to start this stage by 1st World War or year 1914. Although capitulations were abolished during war, our trade fleets decreased in size since most of the existing ships were sunken down by the enemies during war years. The volatile situation during truce years caused our ships to even lessen in number and our trade fleet was decreased to 16.582 net tones in 1922. During Republican Period may also be evaluated within this third period especially due to achieving cabotage (coastal) rights. And today... Turkish trade fleet which comprised 675 ships in 1982 comprises 1429 ships as we reach 2006. At present, the construction of 120 ships is still going on at our shipyards. Turkish maritime sector continues to grow with safe steps today.

Source: Turkish Maritime Administrations Culture Publications (I)



KAYALAR

**Endüstriyel Mutfakta
A'dan Z'ye Çözümler**

Kaliteli Hizmet

Güvenilirlik

Teknik Destek

Satış Sonrası Hizmet

Sunuyoruz...

www.kayalarmutfak.com



KAYALAR ENDÜSTRİYEL MUTFAK
Bahriye Cd. No: 51 Kasımpaşa / Beyoğlu - İstanbul
Tel: +90 212 238 28 61 Fax: +90 212 238 28 80
Gümüşsuyu Cd. Litros Yolu No: 17 Topkapı / İstanbul
Tel: +90 212 612 26 11 Fax: +90 212 493 10 16

kayalar@kayalarmutfak.com
www.kayalarmutfak.com

Hasan Demirkıran: Destek Patent A.Ş. Yönetim Kurulu Üyesi

Denizcileri Bekleyen “Rekabet Fırtınası!”



Hasan Demirkıran

1905 yılında Trabzon Limanı, Hong Kong Limanı'ndan daha işlekmiş. 100 yıl sonra ise Hong Kong, dünyanın merkezi olmuş durumda. Kuşkusuz bu durum, başta uzun yıllar Türkiye'de denizcilğe önem verilmemesinin bir sonucudur. Ancak Türkiye'nin elinde denizcilikle ilgili iki önemli fırsat vardır. Birincisi deniz taşımacılığı, ikincisi ise deniz taşıma araçları, yani gemilerdir. Türkiye'nin üç tarafının denizlerle çevrili olması ve hareketlenen Karadeniz ve Akdeniz ülkelerinin trafiği, deniz taşımacılığında kuşkusuz bize önemli fırsatlar sunuyor. Aynı şekilde Türkiye'nin artık bir sanayi ülkesi olması, deniz araçlarının üretiminde de çok büyük bir fırsat ve avantaj sağlıyor. Diğer yandan ortaya çıkan bu fırsatları değerlendirmek isteyen sadece biz değiliz. Birçok ülke de, bu fırsatları değerlendirmek ve bu pastadan pay almak istiyor. Bu ise rekabeti getiriyor.

“Türk usulü”

Türkiye'deki sanayi ve işadamları yüksek girişimcilik kapasitesi ile bir fırsatı, rakipleri olabilecek diğer ülke işadamlarına göre daha kısa sürede görebiliyor ve bundan da önemlisi “Türk usulü” işe giriyor. Böyle bir strateji ile de belli bir süre para kazanıyor. Ancak bir süre sonra şartlar değişince, buna uyum sağlayamıyor ve rekabet edemez hale gelebiliyorlar. Tıpkı tekstil sektöründe olduğu gibi... Tekstil sektörü 90'lı yıllarda Avrupa'dan Türkiye'ye kaymaya başladı. Türkiye, o sıralar hem gelişmekte olan ülke idi (hâlen gelişmekte olan bir ülke!), hem tekstil işini yapabilecek sanayi ve işgücüne sahipti, hem de ucuzdu. Ama Türkiye 1995 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne üye oldu. Bu örgüt, dünyada uluslararası ticareti düzenleyen kuralları koyan bir örgüttür. Bu örgütün önemli bir kararı, 2005 yılına kadar başta tekstil olmak üzere bir çok sektörde kotaların kaldırılacağı idi. Bu karar şu anlama geliyordu; 2005 yılına kadar Türk tekstilcisi Avrupa ve Amerika'ya kotası dahilinde istediği ürünü satabilirdi. Buna karşı Çin ve Hindistan da kotalar ile engelleniyordu. Ama 2005 yılından sonra kotalar kalkacaktı ve isteyen istediği ülkeye satış yapabilecekti. Ve olan oldu.

"Storm of Competition" awaiting the maritime business!

Hasan Demirkıran

Member of Board of Directors, Destek Patent A.Ş.

The maritime sector now has a great opportunity for the Turkish industry and business society in terms of both marine vehicles industry and transportation. If we use this opportunity by engaging in transportation or by constructing marine transportation vehicles and equipment alone, then we would have pursued a wrong strategy.

In 1905, Trabzon Port was busier than Hong Kong Port. And now, 100 years after, Hong Kong has become the world's center. No doubt, this is a result of the neglect of the maritime business for long years in Turkey before all. However, Turkey now has two important opportunities in maritime business. First is the marine transportation and the second is the marine transportation vehicles, in other words, the vessels. The fact that Turkey is surrounded by sea on three sides and the traffic of the Black Sea and Mediterranean countries getting more active no doubt provide us with important opportunities. Similarly, the fact that Turkey is an industrialized country now provides a huge opportunity and advantage in the construction of marine vehicles as well. On the other hand, we are not the only ones who want to benefit from these emerging opportunities. Many countries want to evaluate these opportunities and get their shares from this cake, too. And this brings the competition.

"Turkish style"

The industrialists and businessmen in Turkey can see an opportunity sooner than the businessmen of other countries, who can be their competitors, with their high entrepreneurship capacities and

Türk sanayi ve iş çevreleri için denizcilik sektörü hem taşımacılık açısından, hem de deniz araçları sanayi açısından büyük bir fırsat yakalamış durumda. Eğer bu fırsatı sadece taşımacılık yaparak veya sadece deniz taşıma araç ve ekipmanları yaparak değerlendirsek yanlış bir strateji izlenmiş olur.



Özellikle Çin ve Hindistan pazarları ele geçirmeye başladı. İşin garibi bizim işadamlarımızın bir kısmı, kendi işlerine gömüldüklerinden dolayı dünyadaki gelişmeleri göremedi, gören de doğru dürüst strateji üretmedi.

Rekabet fırtınası

Şimdi ise Türk sanayi ve iş çevreleri için denizcilik sektörü hem taşımacılık açısından, hem de deniz araçları sanayi açısından büyük bir fırsat yakalamış durumda. Eğer bu fırsatı sadece taşımacılık yaparak veya sadece deniz taşıma araç ve ekipmanları yaparak değerlendirsek, yanlış bir strateji izlenmiş olur. Çünkü karşılığında bu işi yapmak isteyen yüzlerce girişimci var ve onlar bizim pazarlarımızı da ele geçirmeye çalışıyorlar. Yani büyük bir "rekabet fırtınası" kopabilir. İşte bu fırtına koptuğunda iş işten geçmiş olabilir. Bunun için denizcilik sektöründe faaliyet gösteren herkesin dikkat etmesi gereken birinci konu, sadece üretim ve satış odaklanmamaları gerektiğidir. Eğer böyle yaparlarsa rakiplerine karşı rekabet üstünlüğünü sadece üretim maliyetlerinin düşüklüğü ile ve satış fiyatlarının düşüklüğü ile yapmaları gerekir ki, bu sürdürülebilir değildir. Buna eklemeleri gereken en önemli unsur, fikri sermayeyi yaptıkları işe katmalarıdır. Yani tasarım bakımından daha güzel ve çekici deniz araçları yapmaları, teknolojik bakımdan daha üstün ve tercih edilebilir deniz araçları yapmaları, hizmette ise daha katma değer sağlayıcı inovatif (yeni) hizmet çeşitleri geliştirerek rakiplerine üstünlük sağlamalarıdır. Elbette ki bu yaptıkları çalışmaların tümünü iyi oluşturulmuş bir "marka" da toplamaları gerekir. Şunu unutmamak gerekir ki: üretilen her değer fikri haklarla korunması, tapulanması anlamına gelir ve bu da iyi bir rekabet silahıdır. Kısaca Türk deniz ticareti ve sanayisinin önündeki fırsatı değerlendirmesi takdire şayandır. Ama sadece bugünü düşünerek üretim yapmayı ve ticaret yapmayı değil, inovatif (yenilikçi) üretim ve hizmet yapmaları ve bunu güçlü bir marka ile birleştirmeleri gerekir. İşte o zaman sadece günü değil, geleceği de kurtarabilirler.

more importantly, they start the work in "Turkish style". And with such a strategy, a specific amount of money is made in a specific period. However, when the circumstances change after a while, they are unable to accommodate to the new circumstances and become unable to compete. As is the case with the textile sector... The textile sector began to shift from Europe to Turkey in 1990's. Turkey was a developing country then (it still is a developing country!), it had the industry and labor force to engage in textile business and it was expensive. But Turkey became a member of the World Trade Organization in 1995. This organization is an organization setting rules that regulate the international trade in the world. An important decision made by this organization was that the quotas would be eliminated in many sectors including especially the textile sector by 2005. It meant that Turkish textile businessmen could sell any products they wanted to Europe and USA within the applicable quota until 2005. On the other hand, China and India were restricted by quotas, too. But after 2005, the quotas would be eliminated and anyone could sell anything to any country. And then it happened. Especially China and India started to take hold of the markets. And what is strange is that some of our businessmen were unable to perceive the developments in the world as they were too absorbed in their own work, and those who saw were unable to create the proper strategies.

Storm of Competition

And now the maritime sector has a great opportunity for the Turkish industry and business society in terms of both transportation and marine vehicles industry. If we use this opportunity by engaging in transportation or by constructing marine transportation vehicles and equipment alone, then we would have pursued a wrong strategy. Because there are hundreds of entrepreneurs in from of them who want to do this business, who try to seize our markets. In other words, a great "storm of competition" may break soon. And it may be too late when this storm breaks. Therefore, number one issue that everybody in maritime business should pay attention to is that they should not focus on manufacture and sale alone. If they do so, then they will have to maintain their competitive edge against their competitors by low manufacturing prices and sale prices alone, which is not sustainable. The most important element that they should add to this is inclusion of intellectual capital to what they do. In other words, constructing more beautiful and attractive marine vehicles in terms of design, more superior and preferable marine vehicles in terms of technology and developing innovative service types providing more added value and thus ensuring superiority to their competitors. Of course, they should also compile a well-designed "brand" for all these efforts. It should be noted that the protection of any value created by intellectual rights means having a title over them, which is a good weapon for competition. To summarize, it is admirable that the Turkish marine trade and industry evaluates this opportunity. But they should engage in innovative manufacture and services instead of manufacturing and trading considering today alone and they should combine them with a strong brand. Then, they can save not just the day but also the future.

Shipowning
Ship Management
Shipbuilding
Chartering
Brokerage



FROM PORT TO PORT RESPONSIBILITY

NEWBUILDINGS ON ORDER

TBN 01 HULL NO 42 1300 TEU 22000 DWT MPP/CONTAINER DELY 06/2008
TBN 02 HULL NO 43 1300 TEU 22000 DWT MPP/CONTAINER DELY 10/2008

TBN 03 HULL NO 50 58000 DWT SUPRAMAX DELY 03/2009
TBN 04 HULL NO 51 58000 DWT SUPRAMAX DELY 06/2009
TBN 05 HULL NO 52 58000 DWT SUPRAMAX DELY 11/2009

TBN 06 HULL NO S-5061 59000 DWT SUPRAMAX DELY 03/2011
TBN 07 HULL NO S-5068 59000 DWT SUPRAMAX DELY 06/2011



BAYRAKTAR SHIPPING GROUP

BAYRAKTAR SHIPMANAGEMENT & CHARTERING S/A
Eğitim Mahallesi Kasap İsmail Sokak
Sadıkoğlu Plaza-5 Kat:3 D:78-83 Hasanpaşa 34724 İstanbul/Türkiye
Tel: +90 216 348 83 22 (pbx) Fax: +90 216 347 92 50
E-Mail: chartering@bayraktar.net / operations@bayraktar.net

www.bayraktar.net



tam yol ileri

Bir asırlık tecrübemizi genç soluklarla birleştirip yeni bir atılım yapıyoruz. Şekerciler Denizcilik, sektördeki 25. yılını yeni yapılanmasıyla Şekerciler Grup adı altında taçlandırıyor.

Denizcilik alanındaki faaliyetlerini inşaat ve endüstri alanlarına da taşıyarak hizmet ağını genişleten Şekerciler Grup, modern işletme anlayışıyla "müşterilerine çözüm ortağı" olmaya devam ediyor.

Okyanus kadar derin, akarsu gibi dinamik...

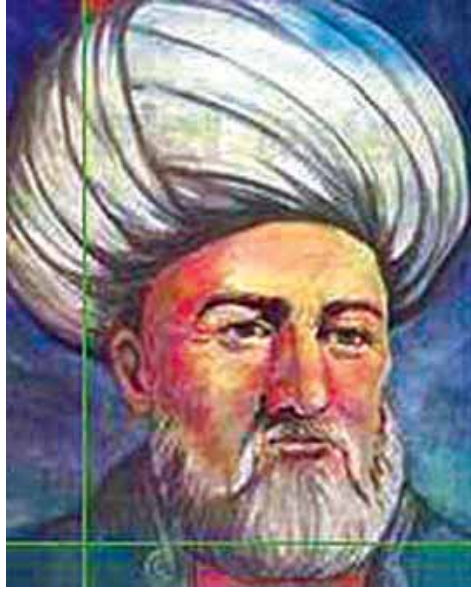


www.sekercilergroup.com

sekerciler

Haritacıların ‘Piri’

Hayatını denizlere adayan Piri Reis, gözlem gücünü yüzlerce kroki ve haritaya aktarmıştır. Bunları topladığı Kitab-ı Bahriye (denizcilik kitabı), onu çağının ilerisinde bir coğrafya bilgini katına taşımıştır. Kitab-ı Bahriye bugün de hem tarihçiler, hem de denizciler için eşsiz bir kaynak oluşturmaktadır.



Kristof Kolomb'un Yeni Dünya'yı keşfetmesinden yaklaşık 21 yıl sonra bir Türk denizcisi, içinde Amerika kıyılarının da olduğu bir harita çizdi. Yıllar sonra Topkapı Sarayı'nın deposunda bulunan bu harita, bugün birçok bilim adamı tarafından araştırma konusu oldu. Çünkü harita, hemen hemen 500 yıl öncesinin bilim ve teknoloji imkanlarına sığmayacak kadar hatasızdı. Ceylan derisi üzerine büyük titizlikle çizilen harita, Atlas Okyanusu'nun kuzeyini, Kuzey ve Orta Amerika'nın yeni keşfedilmiş kıyılarını ve Grönland'dan Florida'ya uzanan kıyı şeridini kapsıyordu. Ayrıca, haritada bölgelere özgü bitki figürleri, gemiler, insan ve hayvanlar da resmedilmişti. Henüz haritanın nasıl çizildiği bilinmiyor, ama bir gerçek var ki, o da bu büyük denizcinin dünyanın ilk ayrıntılı haritasını çizmiş olmasıdır. Bu haritanın kartografi, elbetteki büyük Türk denizcisi Piri Reis'ten başkası değildi.

Dünya ne kadar küçük

Kartografinin ilk örneklerinden olan Piri Reis Haritası'nın, günümüze kadar gelebilmiş olan bölümü sadece üçte birlik kısımdır. Çünkü bu büyük mucizenin geri kalanı, hala bulunabilmiş değildir. Kuşkusuz Piri Reis gibi büyük bir denizci ve kartograf yaptığı işi yarım bırakmazdı. O halde, haritanın diğer yarısına ne oldu? Bazı tarihçilere göre; haritanın doğu kısmının kaybolmasının sebebi yırtılmasıdır. Bu varsayımına göre; Piri Reis, çizdiği haritayı dönemin padişahına sunmuş. Padişah, haritaya bakıp "Dünya ne kadar küçük" demiş ve haritayı ikiye bölmüştür ve "Biz doğu tarafını elimizde tutacağız" demiştir. Padişah, daha sonra 1929'da bulunacak olan diğer yarısını atmıştır. Bazı kaynaklarda, haritanın

‘Master’ of Cartographers

With a life dedicated to seas, Piri Reis has transferred his observation power to hundreds of sketches and maps. His book Kitab-ı Bahriye (Book of Navigation), the collection of such maps, has raised him to the level of a geography scholar, ahead of its age. Today, Kitab-ı Bahriye provides a unique source for both historians and seafarers.

Nearly 21 years later than the discovery of New World by Christopher Columbus, a Turkish seafarer drew a map including American coasts. Years later, this map was founded in the storeroom of Topkapı Palace and today, became the research topic of many scientists. For the map was too flawless for the science and technology of nearly 500 hundred years ago. Meticulously drawn on gazelle skin, the map was covering north of the Atlantic Ocean, newly discovered coasts of north and central America and the coast line from Greenland to Florida. Furthermore, figures of plants, ships, people and animals unique to those regions were illustrated on the map. Yet it is unknown how the map was drawn, but the fact remains that this great seafarer has drawn the first detailed map of the world. Cartographer of this map, of course, was no one other than the great Turkish seafarer, Piri Reis.

What a small world

Only one-third of map of Piri Reis, one of the first samples of cartography, has survived to our day. Rest of this great miracle is still unfound. No doubt that such a great seafarer and cartographer like Piri Reis would not leave its work unfinished. Then, what happened to the other half of the map? According to some historians, the reason for the loss of east part of the map is that it was torn. According to this hypothesis, Piri Reis presented his map to the ruler of period. The ruler, taking a look at the map, said "What a small world", tore the map into two, and said "We will keep the east side". Later, the ruler threw away the other half, which will be found in 1929. In some sources, it is claimed that the ruler has kept the still unfound east side of the map for a possible campaign to take control of the Indian Ocean and its Spice Trade Route. These views may not be verified, however there is this truth; perfection of even half of the work Piri Reis left behind. Even half of the map shows how advance was Turkish seafaring in 15th and 16th centuries.

First work of art of contemporary navigation

With a life dedicated to seas, Piri Reis has transferred his observation power to hundreds of sketches and maps. His book Kitab-ı Bahriye (Book of Navigation), the collection of such maps, has raised him to the level of a geography scholar, ahead of its age. Valuable for being the first guidebook of world navigation,

günümüzde hala bulunamamış olan doğu yarısını. Hint Okyanusu'nu ve onun Baharat Yolu'nun kontrolünü ele geçirmek için padişahın yapacağı olası bir sefer için kullanmak istediği iddia edilir. Bu görüşlerin doğru olup olmadığı bilinmez, ama gerçek olan bir boyut var ki, o da Piri Reis'in arkasında bıraktığı eserin bulunan yarısının bile mükemmelliği. Haritanın yarım parçası bile, 15. ve 16. yüzyıllarda Türk denizciliğinin ne kadar ileride olduğunu bir kanıttır.

Çağdaş denizciliğin ilk yapıtı

Hayatını denizlere adayan Piri Reis, gözlem gücünü yüzlerce kroki ve haritaya aktarmıştır. Bunları topladığı Kitab-ı Bahriye (denizcilik kitabı), onu çağının ilerisinde bir coğrafya bilgini katına taşımıştır. Dünya denizciliğinin ilk kılavuz kitabı olma özelliğini taşımasıyla oldukça değerli olan Kitab-ı Bahriye, hem tarihçiler, hem de denizciler için yüzyıllarca eşsiz bir kaynak olmuştur. Akdeniz'in bütün sahillerini, adalarını ve limanlarını tek tek ele alan bu kitap, aynı zamanda meteoroloji, iklim ve bitki örtüsü özellikleri hakkında son derece isabetli saptamaları ile de günümüze ışık tutmuştur.

Akdeniz'in her köşesine ayak bastı

Osmanlı Donanması'na hizmet veren en büyük denizcilerden biri olan Piri Reis'in asıl adı Muhittin Piri'dir. Karaman'da doğduğu tahmin edilen Piri Reis, yine bir Osmanlı denizcisi Kemal Reis'in yeğenidir. Denizcilik ruhunu genlerinde taşıyan Piri Reis, Akdeniz'de korsanlık yapan amcasının yanında yetişmiş ve denizciliğin her yönünü öğrenmiştir. Kanuni Sultan Süleyman dönemi, büyük fetihler dönemidir. Piri Reis, 1523'deki Rodos seferi sırasında Osmanlı Donanması'na katılır. Akdeniz'de basmadık yer bırakmayan Piri Reis, 1486'da Granada'nın Osmanlı Devleti'nden yardım istemesi üzerine, 1487 - 1493 yılları arasında gemilerle Granadalı Müslümanları İspanya'dan Kuzey Afrika'ya taşımakla görevlendirilir. Amcasının ölümünden sonra 1511 yılında Oruç Reis'in Osmanlı filosu ile Hint Okyanusu'na açılır. Önce Hardamut'ta Türk hakimiyetini güçlendirir, sonra da Umman'ı Portekizlilerden alır. Hint Okyanusu'nda fırtına gibi esen Piri Reis, Hüzmüz Boğazı'nı geçip, Kışme Adası'nı fetheder. Ardından Katar, Bahreyn ve Lahsa'yı Türk hakimiyetine sokarak, Arabistan Yarımadası'nda Osmanlı İmparatorluğu'na dahil olmayan hiçbir yer bırakmaz.

Arabistan'ı Osmanlı'ya kattı

1546 yılında Barbaros ölünce, Süveyş'teki "Hint Denizleri Kaptanlığı"na getirilen Piri Reis, 1548 yılında Aden'i Portekizlilerden geri alır. Piri Reis, 1552'de 31 parçalık filo ile Hint Okyanusu'na açılır. Önce Hardamut'ta Türk hakimiyetini güçlendirir, sonra da Umman'ı Portekizlilerden alır. Hint Okyanusu'nda fırtına gibi esen Piri Reis, Hüzmüz Boğazı'nı geçip, Kışme Adası'nı fetheder. Ardından Katar, Bahreyn ve Lahsa'yı Türk hakimiyetine sokarak, Arabistan Yarımadası'nda Osmanlı İmparatorluğu'na dahil olmayan hiçbir yer bırakmaz.

Son seferinde idam

Ne var ki, bütün bu başarıları düşmanlarını kızdırır. Bu nedenle Piri Reis'in Osmanlı Donanması'nda yaptığı son Mısır Kaptanlığı görevi, acı olaylarla sona erer. 1552'de çıktığı ikinci seferin son durağı Basra'dır. Piri Reis, ağır ganimet yüklü 27 gemisini onarılması için burada bırakır ve Süveyş'e döner. Donanmayı Basra Körfezi'nde bıraktığı için sefer sırasında kendisinden yardımını esirgeyen Basra Valisi Kubat Paşa, Piri Reis aleyhinde yanlış rapor düzenleyip, Kanuni'ye gönderir. Böylece büyük bir entrika ağma yakalanan Piri Reis'in idam fermanı Divan-ı Hümayun tarafından imzalanarak Beylerbeyi'ne iletilir. Piri Reis Mısır Berberbeyi tarafından Kahire'ye çağrılır. Üzü bütün denizlere yayılmış 80 yaşındaki deniz kurdu Piri Reis, ölüme gittiğini bilmeden Kahire'ye varır. 1555 yılında Piri Reis, makus kaderine yenik düşerek idam edilir ve terakesine devletçe el konulur.

Piri Reis'in ölümünden bu yana yüzyıllar geçti, ama geride bıraktığı yapıtları ve başarıları hala unutulmadı. Bilim dünyasının kafasını karıştıran bu haritalar, dünyaca ünlü bilim adamlarını hala şaşkınlığa uğrattırıyor. Döneminin bilgisini ve çağını aşan haritalar konusunda araştırmalar sürüyor ve üzerine kitaplar yazılıyor. Ama aslında gerçek ortadadır. Piri Reis sadece büyük bir denizci değil, aynı zamanda kusursuz bir haritacıdır. Dehasıyla zamanının ilerisine geçmiş olan Piri Reis, öyle görünüyor ki, daha uzun süre çizmiş olduğu haritalarıyla yaşayacak.



Kitab-ı Bahriye has provided a unique source for both historians and seafarers for centuries. Covering all coasts, islands and ports of the Mediterranean, this book has also shed light on our day with its fairly accurate determinations about meteorology, characteristics of climate and plant cover.

Set foot in every corner of Mediterranean

Real name of Piri Reis, one of the greatest seafarers that served in the Ottoman Navy, is Muhittin Piri. Estimated to be born in Karaman, Piri Reis is the nephew of Kemal Reis, again an Ottoman seafarer. Carrying the seafarer spirit in this genes, Piri Reis was raised by his uncle engaged in piracy in the Mediterranean and learned every aspect of seafaring. Period of Suleiman the Magnificent, is the one of great conquests. Piri Reis joined the Ottoman Navy during the Rodos campaign in 1523. Leaving no place with his foot unset in the Mediterranean, Piri Reis was assigned to transport the Granada Muslims by ships from Spain to North Africa between 1487 and 1493, when Granada asked for help from the Ottoman Empire. After his uncle's death, in 1511, he went to Egypt as one of the captains of Oruç Reis and set foot in North Africa in 1513 together with Barbaros brothers. After the conquest of Algeria, he was sent to Yavuz Sultan Selim by Oruç Reis. Being ranked "Derya Beyi" (Captain) by Sultan Selim, Piri Reis joined the Egypt campaign. In 1553, when Barbaros Hayrettin Pasha became "Kaptan-ı Derya" (Captain of the Sea), Piri Reis was ranked "Derya Sancak Beyi" (Captain of Sea Sanjak).

Incorporated the Arabia into the Ottoman Empire

When Barbaros died in 1546, Piri Reis was ranked "Captain of Indian Seas" in Suez and recaptured Aden from the Portugese. In 1552, Piri Reis set sail in the Indian Ocean with a 31-ship fleet. First, he strengthened Turkish control in Hardamut, then recaptured Oman from the Portugese. Storming in the Indian Ocean, Piri Reis passed through the Hurmuz Strait and conquered the island of Kish. Then he subordinated Qatar, Bahrain and Lahsa to Turkish rule, leaving no place incorporated into Ottoman Empire in the Arabian Peninsula.

Execution in his last campaign

However, all these achievements angered his enemies. For this reason, final task of Piri Reis in Ottoman Navy as Captain of Egypt ended with tragic events. Final destination of his second campaign in 1552 was Basra. Piri Reis left his 27 ships heavily loaded with booty here and returned to Suez. When he withhold his help from Governor of Basra, Kubad Pasha, because of leaving the navy in the Persian (Basra) Gulf, the governor prepared an incorrect report against Piri Reis and sent it to Suleiman the Magnificent. Captured by such a great web of intrigues, execution decree of Piri Reis was signed by the Imperial Court and sent to the governor. Piri Reis was summoned by the Governor of Egypt to Cairo. Piri Reis, 80 years old seafarer with his reputation all over the seas, arrived Cairo without knowing that he was headed to death. In 1955, Piri Reis failed to stand his unfortunate fate, he was executed and the state seized his estate.

Centuries have passed since the death of Piri Reis, however, his works and achievements are still unforgotten. These maps, which confuse the minds in the science world, still amaze the world's famous scientists. Researches are continuing about the maps that exceed the information of the period and the age lived in and books are being written about them. However, the truth is obvious. Piri Reis is not only a great seafarer, but also a perfect cartographer. It seems that Piri Reis, ahead of his time with his genius, will live together with the maps he made for a long time.



GÖKALP DENİZCİLİK ŞİRKETLER GRUBU



*Boru Malzeme ve Ekipmanları
Gemi Boya ve Store Malzemeleri
Armatörlük
Gemi İnşa, Bakım Onarım*

*Pipe Materials & Equipment
Ship Paint & Store Materials
Shipowning
Shipbuilding, Maintenance and Repair*

- ➔ Gökalp Denizcilik San. ve Tic. Ltd. Şti. / Gokalp Shipping Ind. & Trade Ltd.
- ➔ Gökalp Gemi ve Onarım San. Ltd. Şti. / Gokalp Ship and Repair Ind. Ltd.
- ➔ Misciler Gemi Malzemeleri Ltd. Şti. / Misciler Ship Supplies Ltd.

Merkez: Aydıntepe Mahallesi Refah Sokak No: 6 80700 Tuzla İSTANBUL
Phone: +90 0216 • 392 92 86 - 493 59 28 Fax: +90 0216 392 78 44

e-mail gokalp@gokalpgroup.com

25 Hp' den 1500 Hp' ye kadar 7 tip Hidrolik Deniz Şanzımanı ve 250 + 400 Hp' lik 2 tip Kavrama...



» MODELLERİMİZ

- U 82 25 Hp(18,4 KW)-120 Hp (88,3 KW)
- U 89 100 Hp(73,6 KW)-250 Hp (184 KW)
- U 90 200 Hp(147,2 KW)-500 Hp (368 KW)
- U 2001 450 Hp(331,2 KW)-1000 Hp (736 KW)
- U 2003 1000 Hp(736 KW)-1500 Hp (1104 KW)
- U 2005 200 Hp(147,2 KW)-400 Hp (294,4 KW)
- U 2006 600 Hp(441,6 KW)-1000 Hp (736 KW)
- U 95 Kavrama 250 Hp'lik
- U 2007 Kavrama 400 Hp'lik



www.uygar.com

- Türk Leydi Class Sertifikasyon çalışmalarımız devam etmektedir.
- Satışlarımızda YKB-Worldcard'a 12 taksit yapılır.



Fabrika : İmes Sanayi Sitesi B Blok 201 Sok. No:10 Y.Dudullu/Ümraniye/İSTANBUL.
S.Room : İmes Sanayi Sitesi A Blok 108 Sok. No:10 Y.Dudullu/Ümraniye/İSTANBUL.
Telefon : 0216 364 30 54 – 364 54 87 Faks: 0216 364 13 57 / uygarmakina@ttmail.com



İSTANBUL, KOCAELİ VE TRAKYA'DAN
SONRA SAKARYA'DA DA HİZMETİNİZDEYİZ

35. Yıl

ENDÜSTRİYEL SİNAİ VE TIBBİ GAZLAR DOLUM TESİSLERİ

Yalızlar Sınai ve Tıbbi Gazlar Teknik Hırdavat Makine San. ve Tic. A.Ş. 1972 Yılında endüstriyel, medikal ve özel gazların dolun ve pazarlamasını yapmak amacıyla kurulmuş olup, faaliyetlerini otuz yılı aşkın bir tecrübe, dört ayrı dolun tesisi, EN ISO 9002 Kalite Sistemi ile çalışan uzmanlaşmış kadrosu, yaygın dağıtım ağı, kalite ve güvenliğe verdiği hassasiyet ile müşterilerine hizmet vermekten gurur duymaktadır.

- OKSİJEN, ARGON, AZOT, ASETİLEN GAZLARI
- MEDİKAL GAZLAR
- YÜKSEK SAFIYETLİ GAZLAR
- GIDA GAZLARI
- ÖZEL & KARIŞIM GAZLAR
- LİKİT GAZ HİZMETLERİ
- KROYOJENİK LİKİT GAZ HİZM.
- GAZ EKİPMANLARI
- MEDİKAL EKİPMANLAR
- GAZ ÇÖZÜMLERİ
- DENİZCİLERİN TERCİHİ, UNİTOR, DREW MARİGASES TÜPLERİN DOLUM VE BAKIMI



www.yaliz.com.tr - info@yaliz.com.tr

Genel Müdürlük
Hükümet Cd.
No-155
Gebze/KOCAELİ

Tel : 0262 646 50 42
641 45 29
Fax: 0262 641 57 64

Kocaeli TesiSLeri
Menzilcikuyu Mevkii
Beyazıt Cd. No-47
Gebze/KOCAELİ

Tel : 0262 655 54 39
655 59 43
Fax: 0262 655 11 90

İstanbul TesiSLeri
Organize Sanayi Böl.
G-123 Sk. No-1
Y.Dudullu/İSTANBUL

Tel : 0216 466 27 13
499 41 16
Fax: 0216 420 09 01

Trakya TesiSLeri
Veliköy Sanayi Böl.
114 Ada 135. Parsel
Çerkezköy/TEKİRDAĞ

Tel : 0282 747 68 00
747 63 13
Fax: 0282 747 68 32

Sakarya TesiSLeri
Pirahmetler Mah.
D-100 Yanyol Cad. No: 82
Bekirpaşa/SAKARYA

Tel : 0264 353 44 52
353 41 90
Fax: 0264 353 44 78

ULUSLARARASI DENİZLERE AÇILDIK, ŞİMDİ ULUSLARARASI KÜLTÜR DENİZLERİNE AÇILMA ZAMANI

2. ULUSLARARASI DENİZ KÜLTÜRÜ *Festivali*

Kaptan Cousteau'nun Efsane Ekibi Aramızda

2008

22-23 EKİM İZMİR
24-26 EKİM İSTANBUL

DENİZ
KÜLTÜRÜ
DERNEĞİ



www.denizkulturfestivali.com

Budinoks[®] Paslanmaz Çelik

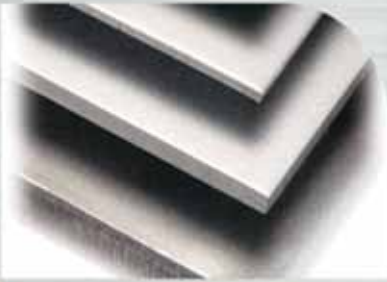
Satış-Service Center

Tuzla Mermerciler Org. San. Bölgesi
6. Sokak No: 2 Tuzla / İSTANBUL
Tel: 0216 593 00 81 (Pbx)
Fax: 0216 593 00 85

Zeytinburnu Depo

Demirciler Sanayi Sitesi 3. Cadde
No: 17 Zeytinburnu / İSTANBUL
Tel: 0212 546 79 29
Fax: 0212 546 79 30

e-mail: budinoks@budinoks.com
web: www.budinoks.com





hangisi kaliteli, hangisi güvenli, hangisi çalışkan

tersane ustası bilir !

kesici diskleri, taşlama taşları ve flap diskleri ile ilk tercih daima Karbosan

