

DUIM

2020



ALESTA

YIL: 24 SAYI:22

Burcu BERRAK

Sektörde DUİM'li Kadın Olmak

Cem GÜRDENİZ

Mavi Vatan ve Türkiye

Ömer ASMALI

Denizde Kriz Yönetimi

Harun ŞİŞMANYAZICI

Corona Virüs'ün
Deniz Ticaretine Etkileri



İÜC Denizcilik Kulübü Dergisidir.



MEDSHIP

SHIPPING & TRADING



Head Office :

Levazım Mahallesi Kuru Sokak No.2
Zorlu Center Teras Ofisler T-065
Beşiktaş, İstanbul / TURKEY
Phone : + 90 212 2457710
Fax : + 90 212 2457722
Mail – ops@medship.com.tr

Karakoy Branch

Crew Management Office:
Levazım Mahallesi Kuru Sokak
No:2 Zorlu Center Teras Ofisler
T-065 Beşiktaş, İstanbul / TURKEY
crew@medship.com.tr



Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Başkanı
Ekrem ALTINBAŞAK

Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Başkan Yard.
Deniz BESKİ

Denizcilik Kulübü Genel Sekreteri
Mustafa Berk EKİCİ

ALESTA Dergisi
Genel Yayın Yönetmeni
Mehmet Ali ÇOLAKOĞLU

Organizasyon İşleri Direktörü
Çağla Zeynep GÜLTEKİN

Reklam Koordinatörü
Kadir IŞIK

Sponsorluk İşleri Direktörü
Büşra Nur AKYÜZLÜ

Denizcilik Kulübü
Yönetim Kurulu Üyesi
Mehmet AKGÜN

ALESTA Dergisi Editörü ve
Denizcilik Kulübü Saymanı
Melih Tayyip KILINTAŞ

Yardımcı Koordinatörler
Enver TAŞÇI-Sude KIRHAN
Mert TAŞKIN- Cemil EROL
Metinhan İLHAN-Nurevşan ÇİTİM

Dağıtım: İÜC Denizcilik Kulübü
İletişim: İÜC Mühendislik Fakültesi
DUİM Avclar/İSTANBUL
Yıl: 24 Sayı:22
İmtiyaz Sahibi: İÜC Denizcilik Kulübü

Yayına Hazırlık - Baskı

gelmat
Anlaşılabilir Matbaa ve Fason Baskı Hizmetleri

Grafik-Tasarım
Funda Nur KÜÇÜKLER



Vizyonumuz

Ulaştırma Sektörü Ve Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği arasında bir köprü vazifesi üstlenerek Türkiye'yi ulaştırma sektöründe üst sıralara taşımaktır.

Misyonumuz

Türk Halkına denizcilik kültürünü tanıtmak.

Denizcilik ve çevre bilincini oluşturmak.

Denizcilik sektörünün gelişimine katkıda bulunmak için somut adımlarda bulunmak.

Denizcilik eğitimi veren kurumlarla iyi ilişki kurmak.

DUİM öğrencilerinin sosyal, kültürel ve akademik gelişimlerinin sağlanmasına yardımcı olmak.

DUİM öğrencilerini iş ortamına hazırlamak.

Mezunlarla öğrencileri bir araya getirerek ortak bir DUİM Platformu oluşturmak.



iucdenizcilikkulubu



duimkulup



IÜ-C Denizcilik Kulübü



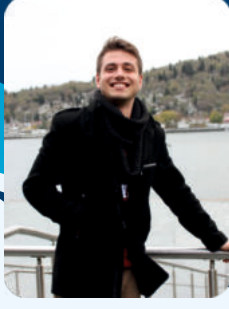
iucdenizcilikkulubu@hotmail.com

Bu dergide yayımlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir. Bu yazılardan dolayı İÜ-C Denizcilik Kulübü sorumluluk üstlenmez. Yayımlanan ilanların sorumluluğu sahibine aittir.

İçindekiler

Campus Cup Yelkenli Yarışları (Arş. Gör. Olgay OKŞAŞ)	08
Denizde Kriz Yönetimi (Kpt. Ömer ASMALI)	10
Türk Gemi Selamlaşmaları (Ahmet Güney GÜNCÜ)	13
Gemide Çocuk Olmak (Ezgi EKMEKCİOĞLU)	15
Bir Maddi Değer Olarak Gemi, Uygulanacak Hukuk ve Gemi Mülkiyetlerinin Değiştirilmesi (Av. Ece BİRİNCİ)	16
Yeni Korona Virüsün Ekonomi ve Deniz Ticaret Sektörüne Etkileri (Ekonomist Harun ŞİŞMANYAZICI)	18
Türkiye'de Nesli Tükenmekte Olan Deniz Canlıları (Neslihan SARUHAN)	21
Elektronik Yönetim Sistemi ve Planlı Bakım Sistemi (Öğr. Gör. Gökhan ÇAKICI)	23
TCG Anadolu (L400) (Kadir IŞIK)	25
Sektörde DÜİM'li Kadın Olmak (Türk P&I Hasar Müdürü Burcu Berrak)	26
Kaptan Carola Rackete (Ahmet ÖDEN)	28
Yakın Tarihimizin Büyük Gemi Kazaları (Ece ÜSTÜN)	29
Köprüüstü Emniyetli Vardiya Tutma Sistemi (Mehmet AKGÜN)	31
Mavinin Öykü Hali Bir Deniz Öykücüsü İle Sohbet (Gizem KODAK)	37
Ahırkapı Demir Bölgesinde Yaşanan Çatma Hadiseleri (Av. Onur AZAKLI)	40
Emekli Amiral Cem GÜRDENİZ ile Hür Denizlere	42
Teknolojik Gelişmeler Denizciliğin Rotasını Tekrar Çizecek (Ar-Ge Mühendisi Hilal KILINÇ)	46
Baltık Deniz Kalıntısı (Kelmal Can AKALIN)	47
Denizden Karaya Kariyer Serüveni (Kpt. Barış Ziya KAYA)	50
Sevdiğin İş Yap, Başarı Arkasından Gelecektir (Anılcan DOĞAN)	53
Solonport'ta İnovatif Çözümler (E. Oktay OKŞAK)	54
Denizcilik Tarihinin 5 Büyük Korsanı (Mehmet SÜRÜCÜ)	56
Kulüp Faaliyetleri	57
Hangi Gemici Bağısın?	66





Başkandan...

Değerli Okurlar;

İstanbul Üniversitesi – Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencileri tarafından 1995 yılında kurulan Denizcilik Kulübünün, 25. Dönem Yönetim Kurulu Başkanlığını yapmaktan büyük onur ve sorumluluk duyduğumu belirtmek isterim.

Kulübümüzü kuran büyüklerimiz 1 yıl sonrada 1996 yılında ALESTA isimli dergimizi çıkartmaya başladılar. Bizlerde büyüklerimizden aldığımız bu mirası, ALESTA'yı en güzel şekilde çıkartmaya gayret ettik. Emekli Amiral Cem GÜRDENİZ ile röportajımızdan; Türk P&I'da Hasar Müdürü Burcu Berrak ile "Sektörde DUİM'li Kadın" Olmak konulu söyleşimize, Ekonomist Harun Şişmanyazı'nın "Yeni Corona Virüsünün Küresel Ekonomi ve Deniz Ticaret Sektörüne Etkileri" konulu makalesinden Kapt. Ömer Asmalı ile olan röportajımıza kadar birçok değerli isime dergimizde yer verdik. Bunların yanı sıra Öğrenci arkadaşlarımızın yazılarıyla da ALESTA'ya ayrı bir atmosfer kattık.

Denizciliğin öneminin gitgide anlaşıldığı 21. Yüzyılda, Türk Denizcileri olarak Endüstri 4.0'ı Denizcilik özelide yakalamak zorundayız. Umuyorum ki ALESTA sadece denizcilik camiasıyla sınırlı kalmayacak, halkımız tarafından da okunacak, denizcilik kültürünün yayılmasında ve denizci ulus olma bilincinin toplumumuzda oturmasında çok önemli rol üstlenecektir.

Ulu Önder Gazi M. Kemal Atatürk'ün de söylemiş olduğu üzere "Vatanını en çok seven, görevini en iyi yapandır." sözünü kendimize düstur edinip, geleceğin zabitleri ve deniz işletmecileri olarak ülkemizi ve deniz endüstrimizi geliştirmeye azminde ve kararındayız.

Her dakikasında büyük emek harcadığımız bu heyecanlı yılda, öğrenci ile denizcilik sektörünü buluşturmak, Denizcilik Kulübü olarak sektördeki etkinliğimizi arttırmak için birçok etkinlik düzenledik. Aynı zamanda ise sektörde tertip edilen birçok organizasyona kulüp olarak katılım gösterdik.

ALESTA dergisinin çıkmasında emek veren Yönetim Kurulu Üyesi arkadaşlarıma, kulübümüzün gelişmesinde çaba gösteren Denizcilik Kulübü'nün çok değerli üyelerine, akademik danışmanımız Doç. Dr. Gökhan Kara'ya ve destekçi şirketlerimize çok teşekkür ederim.

Ekrem ALTINBAŞAK
Denizcilik Kulübü Yönetim Kurulu Başkanı



Editörden...



Saygıdeğer ALESTA okuyucuları,

Uzun bir sürenin ardından dergi ekibi arkadaşlarımızın çalışmalarıyla birlikte 22. sayımızla sizlerle. Bu sayıyı da öncekiler gibi dolgun bir muhtevayla hazırlamaya çalıştık. Gerek edindiğimiz networklarla gerekse edindiğimiz bilgiler doğrultusunda her açıdan ufukumuzu açarak sektöre yeni bir bakış açısı daha kazanmamızı sağladı.

Farklı bakış açıları barındıran, farklı alanlara yelken açmamıza olanak sağlayan bir konu çeşitliliği için çaba sarfettiğimiz bu sayımızda da keyif ve ilgiyle okunmayı bekleyen, olabildiğince güncel ve sektördeki anlık gelişmeleri yakından ilgilendiren yazıları derledik.

Tümüyle uzman kişilerin gözünden görebileceğiniz ve yine bu kişilerin kaleminden yazıya dökülmüş makalelerle yakın zamanda gerçekleşmiş olaylar hakkında bilgi sahibi olabilecek veya denizciliğin ileriki dönemlerde nelerle karşılaşabileceğini göreceksiniz.

Dergimizin oluşma sürecinde bizlere destek vererek her an dergi için çalışan; çoğu zaman uykusundan, derslerinden feragat eden kulüp arkadaşlarıma, yaptıkları araştırmalar ve bizlere özel makaleler yazan ağabey ve ablalarımıza, maddi veya manevi destek sunan herkese en samimi teşekkürlerimi sunuyorum.

Son olarak "Denizci olmak, özlemi sözlükten daha iyi telaffuz etmektir. Sessizliğe şiirler yazmaktır." diyorum.

Denizle kalmanız dileğimle...

Melih Tayyip KILINTAŞ
Denizcilik Kulübü Dergi Editörü





Bölüm Başkanından...

T.C. İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 1991 yılında T.C. İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi bünyesinde üç anabilim dalı ile kurulmuştur. Türkiye'de Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği adı altında ilk kurulan bölümdür. Kurucu ve ilk öğretim üyesi Meteoroloji Mühendisi Prof. Dr. Mahmut Celal BARLA'dır. Bölümümüz şu anda "Deniz Ulaştırma İşletme Opsiyonu" ve "Güverte Opsiyonu" olmak üzere iki opsiyonda eğitim vermektedir. Güverte opsiyonuyla Mühendis Uzakyol Vardiya Zabıtları yetiştirilirken, Deniz Ulaştırma İşletme opsiyonuyla Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisi unvanlı Deniz İşletmecileri mezun vermektedir.

Eğitim

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'ne kayıt yaptıran öğrenciler diğer denizcilik eğitimi veren üniversitelerden farklı olarak istedikleri opsiyonu seçme şansına sahiptirler. Bölüme kayıt yaptıran bütün öğrenciler isteğe bağlı olarak bir yıl boyunca İngilizce hazırlık okuma hakkı elde ederler. Ayrıca, İÜC-DUİM'e kayıt yaptıran öğrenciler hazırlık sınıfı ve birinci sınıfı tamamladıktan sonra gerekli şartları yerine getirmek kaydıyla "Güverte Opsiyonu"nu seçebilirler. Güverte Opsiyonu öğrencileri STCW 78 / 2010 düzenlemeleri (Gemiadamlarının Eğitimi Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları) Sözleşmesi'ne göre eğitim alırlar. Bu opsiyonu seçmek istemeyen, şartları sağlamayan veya sağlayamayan öğrenciler doğrudan Deniz Ulaştırma İşletme Opsiyonuna devam edebilmektedirler. Birinci sınıf sonunda güverte opsiyonunda okumak isteyen öğrencilerin zorunlu olarak çıkmaları gereken ve en az 30 gün olan deniz stajı, deniz hayatına uyum sağlayıp sağlayamayacaklarını anlamalarına ve opsiyon seçimi yapmalarında yardımcı olmaktadır. Türkiye'de hiçbir eğitim kurumunda olmayan bu esneklik öğrencilerimize büyük avantaj sağlamaktadır.

Denizcilik Kulübü ve ALESTA

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nün eğitim-öğretime başladığı 1991 yılından günümüze kadar olan sürede öğrencilerimiz, denizcilik eğitiminin öğrenci tarafında gerçekleştirilen ve bilinen birçok faaliyetin öncüsü olmuştur. Denizcilik Kulübü Denizciliğin eğitim, kariyer, deniz ticareti, çevresel, ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmak ve aynı zamanda ulusal denizcilik sektörü ve Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencileri arasında bir köprü oluşturmak amacıyla 1995 yılında kurulmuştur. Denizcilik öğrencilerinin ilk dergisi olan DUİM ALESTA adlı dergiyi ilk olarak 1997 yılında çıkarmışlardır. Ardından 1999 yılında yine öğrencilerimiz yine kendi imkânlarıyla "Ulusal Denizkızı Kongresi"ni başlatmışlardır. 21. si 2020 de gerçekleştirilecek olan bu kongrenin Türkiye'de bir ilki gerçekleştirmiş olması ve tüm denizcilik öğrencilerinin bir araya gelmesini sağlaması açısından önemlidir. Her yıl denizcilik sektöründen konusunda uzman isimlerin katıldığı kariyer günleri, teknik geziler, seminer, söyleşi ve paneller düzenleyerek bölümümüz öğrencilerinin sektör hakkında bilgi sahibi olmalarına yardımcı olmuşlardır. Her sene büyük bir özveri ile tekrarlanan bu faaliyetler aksatılmadan ve eksiksiz günümüze kadar devam etmiştir. Bu öğrencilerimizin ve Denizcilik Kulübümüzün mesleklerine ve İÜC-DUİM'e ne kadar sahip çıktıklarının bir göstergesidir.

Denizcilik sektörünün tüm iş alanları ile ilgili makale, söyleşi, araştırma ve röportajların yer aldığı bu dergi, aslında öğrencilerimizin ne kadar üretken ve başarılı olabileceklerinin bir göstergesidir. Bu sayının da tüm denizcilik sektörüne faydalı olmasını dilerim.

Saygılarımla,

Doç. Dr. Gökhan KARA
İÜC Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Bölüm Başkanı
İÜC Denizcilik Kulübü Danışmanı



Desteklerin Dolayı



Sayın Adem EKŞİ'ye
Sayın Eyüp ŞEKER'e
Kpt. Raşit ALTINOK'a
Sayın Sedat HALICI'ya
Sayın Çağdaş KILIÇ'a
Sayın Alp AYDIN'a
Av. Ece BİRİNCİ'ye
Av. Onur AZAKLI'ya
Kpt. ÖMER ASMALI'ya
Kpt. Barış Ziya KAYA'ya
Emekli Amiral Cem GÜRDENİZ'e
Ekonomist Harun ŞİŞMANYAZICI'ya
P&I Hasar Müdürü BURCU BERRAK'a
Ar-Ge Mühendisi HİLAL KILINÇ'a
Öğr. Gör. GÖKHAN ÇAKICI'ya
Sayın GİZEM KODAK'a
Sayın Anılcan DOĞAN'a
Sayın E. Oktay OKŞAK'a

İDO

SOLONPORT

CVS DENİZCİLİK

VELA DENİZCİLİK

GMD DENİZCİLİK

CEMRE TERSANESİ

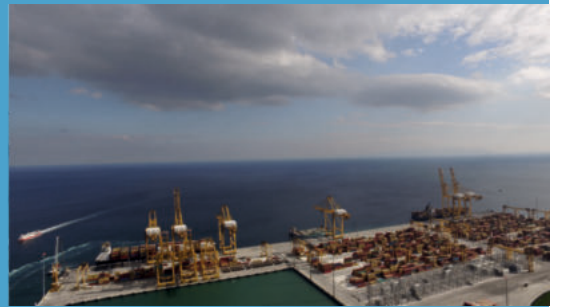
ve

MEDSHIP DENİZCİLİK'e

TEŞEKKÜR EDERİZ.



Tekirdağ ve Marmara Ereğlisi Limanlarında,
Dökme Yük, Genel Kargo, Dökme Sıvı, RO/RO yükleriniz,
gemileriniz ve konteynrlarınız için acentelik ve liman hizmetlerini sağlıyoruz.
Denizcilik işlerinizi en iyi, en hızlı, en ekonomik, yapılması için çözüm üretiyoruz.



VELA DENİZCİLİK İŞLETMESİ

www.veladenizcilik.com

Ofis Adresi : Hükümet Cad No:11 Merkez / TEKİRDAĞ
Telefon : +90 282 261 00 40
E-posta : bilgi@veladenizcilik.com



CAMPUS CUP YELKENLİ YARIŞLARI

Campus Cup, üniversitelerde bu sporun yaygınlaşması ve farkındalığının artması amacıyla bir sosyal sorumluluk projesi kapsamında Marmaris Uluslararası Yat Kulübü (MIYC) tarafından her yıl düzenlenen yelkenli yarışlarıdır.

27-28-29 Mart 2020 tarihlerinde 12'ncisi gerçekleşecek olan Campus Cup yelkenli yarışları, her geçen yıl katılımcı sayısını arttırırken, 2019 senesindeki yarışlara 24 üniversiteden yaklaşık 400 yelkenci katılmıştır.

Campus Cup yarışlarına başvuruda bulunan ekiplerin (aktif) üniversite öğrencisi olması şartı bulunmaktadır. Öğrenci olmayan kişi dümen tutamamakta ve skipper olamamaktadır. Her ekipte yer alan en az bir kişinin de amatör denizci belgesi olması gerekmektedir.



Campus Cup yarışlarında, yarış sayısı hava şartlarına bağlı olarak değişmekle birlikte, yarış rotaları da her yarış öncesi yarış komitesinin değerlendirmeleri neticesinde ekiplere telsizle bildirilmektedir. IRC sınıflarına göre yarışan teknelerin genel sıralaması, her bir yarışta aldıkları puanların toplamalarına göre oluşmaktadır.

Bölüm Başkanımız Doç. Dr. Gökhan KARA önderliğinde, denizcilikle ilgili bir bölüm olarak, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencilerinin de böyle bir organizasyonda yer alması gerektiği düşüncesiyle, bölümümüz ve üniversitemiz 2018 yılından bu yana Campus Cup yarışlarında temsil edilmektedir.

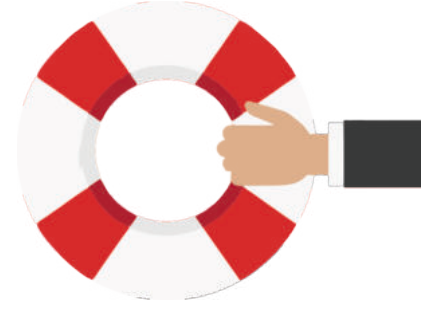
Bölümümüz öğrencileri arasında bu sporun farkındalığının artmasıyla kurulacak yeni ekiplerle, umuyoruz ki Campus Cup yarışlarına katılımımız önümüzdeki yıllarda da devam edecektir.

Olgay OKŞAŞ
İÜC. Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Araştırma Görevlisi





ÖMER ASMALI İLE DENİZDE KRİZ YÖNETİMİ



Soru: Sizi tanıyabilir miyiz?

Cevap: Adım Ömer Asmalı, 1958 Pazar/Rize doğumluyum. İlköğretimine İstanbul'da başlayıp 1981 yılında Yüksek Denizcilik Okulu Güverte (İTÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği) bölümünden mezun oldum. 1981-1986 yılları arasında DB Deniz Nakliyatı gemilerinde görev yapmış olup bu süre zarfında Yedek Subaylık görevini askeri gemilerde 2. Komutan olarak tamamladım. 1986 yılında kaptan olarak şimdiki adıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünde göreve başladım. 2003 yılına kadar kurtarma gemilerinde kaptan olarak görev yaptıktan sonra bu tarihten itibaren kurum personeline STCW sertifikasyon eğitimi verme görevini üstlenmem nedeni ile karada görev aldım. Bilahare Kurtarma Başuzmanlığı, Kurtarma ve Römorkaj Müdürlüğü vb. görevlerde bulunarak halen Donatım Müdürü olarak görev yapmaktayım.

Uzak Yol Kaptanı ehliyetine haiz olup gerek kurtarma gemisi kaptanı, gerekse kurtarma uzmanı olarak 300'e yakın farklı olaylarda gemi kurtarma operasyonlarına katıldım. Kendimi eğitim gönüllüsü olarak görüp, eğitimi her zaman ülkemizin kalkınmasının olmazsa olmaz düsturu olarak tanımlayıp bu çerçevede hareket ederek denizcilere yardımcı olmuştum.

Okul yıllarından itibaren başta Türkiye Denizcilik İşletmeleri çalışanları olmak üzere farklı kesimlerden birçok denizciye ehliyet yükseltme denizcilik eğitimleri verdim. 1987-2005 yılları arasında Beykoz Barbaros Anadolu Denizcilik Meslek Lisesinde, 2006-2017 yılları arasında İTÜ Denizcilik Fakültesinde lisans düzeyinde, 2008-2017 arasında da İÜ Deniz Bilimleri İşletmeciliği Enstitüsünde yüksek lisans öğrencilerine öğretim görevlisi olarak derslere girdim. 2003 yılından bu zamana kadar adliyelerde bilirkişi görevine devam etmekteyim. Ayrıca İBB Kocasinan İtfaiye Okulunda da gemi ve deniz yangınları ile ilgili itfaiye teşkilatına eğitim verdim. İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve bu limanlara ait kılavuz kaptan ehliyeti, Gemi Trafik Operatörlüğü ehliyeti, Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliğine Müdahale Seminer Eğitmeni, Denizcilik Okulları denetçisi, Kalite Standartları Denetçisi ve Denizcilik Eğitmeni belgelerine sahibim.

Soru: Bu alanda çalışmaya nasıl karar verdiniz?

Cevap: Babamın kaptan olması beni etkilemişti. Aynı zamanda Karadenizli olduğumdan deniz ve denizsel faaliyetleri seviyordum. İlkokuldan itibaren benim zamanımda her öğrenci doktor, mühendis ve öğretmen olacağı derken ben kaptan olacağım derdim. Nitekim liseden sonra İTÜ Mimarlık Fakültesini kazanmama rağmen bir müddet bu okula gittikten sonra denizcilik fakültesine geçtim. Böylece hayatımın ilk etkileyen kararını da almış oldum.

Soru: Sizin açınızdan mesleğinizin en zor ve en güzel tarafı nedir?

Cevap: Denizcilik mesleğine uzak sefer olarak bakarsak ki biz bunun için fakültede eğitim gördük. Avantajları, işsiz kalma durumu çok az, karaya göre daha yüksek ücret alıyorsunuz, birçok ülke gezip bu yönden kültürünüzü geliştiriyorsunuz, doğayla mücadele etmek sizi hayata daha sıkı hazırlıyor ve bağlıyor ve denizi bıraktıktan sonra da karada iş imkânları oldukça caziptir vb.

Zorlukları ise, aileden uzak kalıyorsunuz bu arada doğum ve ölümlere bile yetişememe durumu söz konusu olabilir, zabıtlıktan çıkıp sorumlu kişi olduğunuzda örneğin gemi kaptanı olarak birçok badireyi kendiniz atlatmak zorundasınız yani çokluk içinde bir nevi yalnızsınız. Günümüzde gemiler modernleşti, kısa seferde çok liman yapıyorlar haliyle yükleme/boşaltma ve liman veya ülke mevzuatları uzun zaman alıyor ve insanı yoruyor, yeterli dinlenmeye fırsat kalmıyor. Gemi personeli de istenilen yeterlilik ve deneyimde olmayınca ve armatör gemisini yeterli derecede donatmadıysa işleriniz bir hayli zor demektir.

Soru: Okullarda verilen denizcilik eğitimlerini nasıl değerlendiriyorsunuz, bu konuda eksik ve yanlışlıklar nelerdir?

Cevap: Aslında bazıları için sorun okula girmekle başlıyor. Eğer denizi sevmeyip benimsemediğin halde sırf avantajları için mesleği seçerken sıkıntı okulda başlıyor demektir. Ben 18 sene lise ve ardından özel kurslar hariç 11 sene Denizcilik Fakültesinde derslere girdim, öğrencilerle öğretmen ve meslek büyüğü olarak çok konuştum. Lise seviyesinde bana göre bazı okullarda yeterli deneyimde öğretmen bulunmadığı, müfredatın günümüz denizciliğine tam uymadığı ve gerekli cihaz ve atölye malzemelerinin olmadığını gördüm. Fakülte seviyesinde ise, okulların mecburi yatılı olmaması gemi ortamına uyum sağlamayı geciktirdiği, staj imkânlarının kısıtlı olması öğrenciyi arzu edilen gitmelerini kısıtlamaktadır. 1inci sınıf öğrencileri için yelkenli gemilerin ülkemiz okullarında bulunmaması büyük bir dezavantajdır çünkü yelkenli gemide staj yapmak doğayla baş başa mücadeleyi gerektirir.

Okullarda akademisyenler olduğu kadar denizde deneyimi ve gerekli eğitimi olan usta eğitimcilerin olması okullardaki eğitimi kaliteli hale getireceği aşikârdır. Müfredatlar günün şartlarına göre her yıl eğitim başlamadan yeniden değerlendirmeli gemilerde çalışma şartlarına ve kuralların öngördüğü şekilde uyum sağlamalıdır.



Soru: Eğitimden bahsetmişken denizde Arama Kurtarma ve Kriz Yönetimi ile ilgili bir kitap yazdığınızı, bu alanda yazılan nadir bir kitap olduğunu ve çok ses getirdiğini duyduk. Sizi bu kitabı yazmaya iten ana etmen nedir, biraz bahseder misiniz?

Cevap: Benim gemi kurtarma sektöründe 33 yıl 5 yıl da açık denizlerde olmak üzere toplamda 38 yıl bilgi ve deneyimim var. Gerek kurtarma gemisi kaptanlığı gerekse ofiste kurtarma ile ilgili çeşitli görevlerde bulundum.

300 e yakın gemi operasyonlarında bulundum, bu dünyada bile oldukça fazla bir sayı. Bu bilgi ve deneyimleri yazılı hale getirmek gerekçesiyle kaleme almaya karar verdim. Kısaca bilgilerimin benimler birlikte kaybolmasın diye düşündüm. Önceleri kitap olarak yayınlamayı çok düşünmemiştim, kendim ve bu işte çalışanlar için yazmaya başladım. Yazdıkça farklı fikirler kafamda oluşmaya başladı ve konu başlığı daha fazlaştı. Baktım ki bu iş küçük bir camiadan daha fazlası için gerekli olacak bu sefer yerli ve yabancı literatür taramaya başladım. Amacım ülkemizde hiç basılmamış bir eser meydana getirmektir. Simyacı'nın yazarı Paulo Coelho gemi limanda güvendedir, ama gemiler limanda beklemek için yapılmazlar demiş. Gerçekten gemiler yapım amaçlarına uygun hedeflerine erişmek için seferde veya limanda birçok badire atlatırlar. Sizler rutin durumların dışında acil durumlara ne kadar hazır olursanız o kadar başarılı ve aranan personel olursunuz. Gemi Kurtarma Operasyonları ve Kriz Yönetimi kitabını alan okuyucu denizde acil durumlar ve bununla ilgili kara yönetiminin kafalarında oluşabilecek birçok soruya cevap bulabilmelerini sağlamaktır. Ayrıca, gemi kurtarma olayının oturan bir gemiyi halat at ve çek kurtar gibi basit bir işlem olmadığı, gemi inşa temel bilgileri, emniyet tedbirleri, sağlık, hukuk, sigorta, çevre kirliliği, risk yönetimi vb gibi birçok bileşenleri olduğunun farkındalığını yaratmaktır. Eylül başında dağıtımına çıkan kitap bu ilgiyi gördü ve birçok fakültenin akademisyenleri Denizde Güvenlik veya Deniz Emniyeti gibi derslere referans alınmaya başladı. Bunlar elbette denizcilikte bir boşluğu doldurmak açısından elbette güzel şeyler.

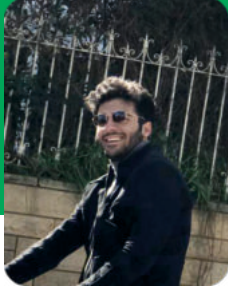
Soru: Sizce bu kitap dikkate alındığında ve uygulandığında tüm bu değindiğiniz sorunlar çözüme kavuşur mu?

Cevap: Kitabım okullarda veya denizcilik camiasında eksik olan bir boşluğu kısmen de olsa doldurmaya başladı, ancak sorunlara tek başına çare değil. Denizcilik eğitimi için bana göre akademisyenler, bürokratlar ve sektör ile işbirliği yaparak ihtiyaçların belirlenerek giderileceğini düşünüyorum.



Soru: Okullarda verilen denizcilik eğitimlerini nasıl değerlendiriyorsunuz, bu konuda eksik ve yanlışlıklar nelerdir?

Cevap: Aslında bazıları için sorun okula girmekle başlıyor. Eğer denizi sevmeyip benimsemediğin halde sırf avantajları için mesleği seçerken sıkıntı okulda başlıyor demektir. Ben 18 sene lise ve ardından özel kurslar hariç 11 sene Denizcilik Fakültesinde derslere girdim, öğrencilerle öğretmen ve meslek büyüğü olarak çok konuştum. Lise seviyesinde bana göre bazı okullarda yeterli deneyimde öğretmen bulunmadığı, müfredatın günümüz denizciliğine tam uymadığı ve gerekli cihaz ve atölye malzemelerinin olmadığını gördüm. Fakülte seviyesinde ise, okulların mecburi yatılı olmaması gemi ortamına uyum sağlamayı geciktirdiği, staj imkânlarının kısıtlı olması öğrenciyi arzu edilen gitmelerini kısıtlamaktadır. 1inci sınıf öğrencileri için yelkenli gemilerin ülkemiz okullarında bulunmaması büyük bir dezavantajdır çünkü yelkenli gemide staj yapmak doğayla baş başa mücadeleyi gerektirir. Okullarda akademisyenler olduğu kadar denizde deneyimi ve gerekli eğitimi olan usta eğitimcilerin olması okullardaki eğitimi kaliteli hale getireceği aşikârdır. Müfredatlar günün şartlarına göre her yıl eğitim başlamadan yeniden değerlendirmeli gemilerde çalışma şartlarına ve kuralların öngördüğü şekilde uyum sağlamalıdır.



Türk Gemi Selamlaşmaları

Her milletin, her toplumun toplumsal yaşayışları çerçevesinde farklı türden bir selamlaşma geleneği vardır. İnsanlar karşılaşma anlarında kendilerine has olan bu selamlaşma biçimlerinden herhangi birini kullanarak tanışma, kaynaşma ve bütünleşme yoluna giderler. Toplumların birbirlerinden ne kadar farklı selamlaşma çeşitleri bulursa da aslında bütününde tüm selamlaşma alışkanlıklarının ortak noktasının insanlar arasında bulunan farklılıkları bir kenara iterek, insanları birbirine yakınlaştırma amacı güttüğü gözlenir. Selamlaşma için kullanılan kalıp ifadelerin toplumun çeşitli kesimlerinde farklılıklar gösterdiği de bilinmektedir. Şahısların dine olan yakınlığı, cinsiyeti, kültürü, sahip olduğu mesleği, ideolojisi ve yaşı selamlaşmada kullandığı kalıp ifadelerde değişikliklere sebep olmaktadır. Ayrıca selamlaşmanın gerçekleştiği mekân, zaman ve durum da kullanılan kalıp ifadelerin çeşitlilik arz etmesini sağlar.



Bizim selamlaşacağımız mekân deniz... Birbirlerini hiç tanımayan insanların selamlaşması bir medeniyet simgesidir. Denizde kader birliği yapmış olan biz denizciler için ise vazgeçilmez bir unsurdur. Aylar süren bir seyir sırasında alınan ve verilen bir selam moral verir, güven aşılar, insana yalnız olmadığını hatırlatır. Daha okul sıralarında başlayan ve ömür boyu devam etmesi gereken abi - kardeş bağı açısından da selamlaşmanın önemli bir yeri vardır.

Savaş-Ticaret Gemisi Selamlaşması

Ticaret gemisi, savaş gemisini milli sancakla selamlar. Selamlaşma, gemiler birbirlerini bordaladıklarında gerçekleşir. Önce ticaret gemisi sancağını mezestre konumuna getirir ve bekler. Bunu gören savaş gemisi de sancağını mezestre konumuna getirir ve hemen toka eder. Ticaret gemisi, ancak savaş gemisi bayrağını toka ettikten sonra kendi bayrağını toka edebilir.



Ticaret-Ticaret Gemisi Selamlaşması

Ticaret gemilerinin birbirlerini selamlaması gemi düdüğü aracılığıyla olur. Önce selam vermek isteyen gemi, pruvalar birbiriyle aynı hizaya geldiğinde üç uzun düdük çalar. Bunun üzerine selam alan gemi de üç uzun düdükle cevap verir. Cevap verilmezse selamlama yapılmaz.

Yelkenli-Ticaret Gemisi Selamlaşması

Yelkenli tekne selam vermek istediğinde rüzgarı başa alır. Bundan sonra yelkenlerini yapraklandırarak selamını verir. Ticaret gemisi de bu selamı üç uzun düdükle alır.

Kürekli Tekne-Ticaret Gemisi Selamlaşması Kürekli teknelerde kürekler, "Hisa kürek" komutuyla bacak arasına alınır ve havaya dikilir. Ticaret gemisi üç uzun düdükle karşılık verir.

Bir Limanın Selamlanması Bir limandan iyi izlenimlerle ayrılırken sadece üç uzun düdük çalınır.



Ahmet Güney GÜNCÜ
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM



Green Ships for Tomorrow



cemreshipyard.com | [#youngexperience](https://twitter.com/youngexperience)

Gemide Çocuk Olmak

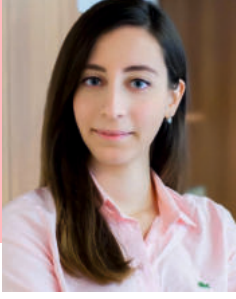


Bir yetişkin olarak gemiye çıkmanın, uzun yıllar boyunca gemide kalmanın zorluğu, buna rağmen insana kattığı şeyler bakımından gemide olmanın ne kadar güzel olabileceğini oturup bir denizciyle saatlerce konuşup, tartışabilirsiniz ve konu hakkında bolca bilgiye sahip olabilirsiniz. Fakat gemide yıllarca yaşayan bir çocuğun nasıl düşündüğünü ve nasıl hissettiğini artıları ve eksileri ile bilemeyebilirsiniz. Doğduğu aydan 5 yaşına kadar gemide büyümüş birisi olarak kafanızdaki soruları yanıtlamaya çalışacağım.

İlk olarak ortamın getirilerinden dolayı yaşıtınız kimse olmadan büyüyörsünüz. Gemide size arkadaşlık edip sizinle oynayan genellikle vardiya saatleri bitmiş gemi personeli oluyor. İkincisi yürümeyi, konuşmayı ve birçok temel şeyi seyir halindeyken öğreniyörsünüz. Çocukken hiç kimsenin saklanmayı veya oynamayı düşünmediği yerleri çocuk gözüyle gördüğünüz için kolaylıkla bulup oynayabiliyö ya da saklanabiliyörsünüz. Daha 2-3 yaşındayken çeşitli limanlarda çeşitli kültürleri görme ve tanıma şansına sahip olabiliyörsünüz. Şanslıysanız ve limanlarda uzun süre kalmanız gerekirse yeni bir dili temel seviye öğrenme şansına sahip olabiliyörsünüz. O gemide bulunan gemilerin baba, amca, dayı ve dede gibi kimlikleri ve hepsinin bu duygularının giderilmesine neden olduğunuz için sevgiyi elle tutabilecek kadar somut halde ilk andan itibaren hissediyörsünüz. Üstelik bunu sadece gemide değil limanlarda; iskele merdivenlerinden badi badi inen çocuğu çoğu gören liman personelinde, kapıda görevli gümrük memurunda da görebiliyörsünüz. Role talimlerinin maskotu sizsiniz, yunusların bulpun önündeki danslarına ve kıç taraftaki partilerine tanık oluyörsünüz. Dalgıç pompayla deniz suyunun şişme havuzunuza basılmasıyla mini okyanusunuzda yüzebiliyörsünüz. Belki de çalışmadığınız ve oradaki zorluklardan haberdar olmadığınız için bir çocuk olarak gemide büyömek kesinlikle az eksilere, bolca artılara sahip bir olay oluyor sizin için.

En önemlisi sınırlı şartların içinde kendi dünyanı yaratman gerektiğinden elindekiyle yetinebilen ve elindekilerinin değerini bilen bir birey olarak yetişiyörsünüz. Belki de çalışmadığınız ya da oradaki zorluklardan haberdar olmadığınız için bir çocuk olarak gemide büyömek sizin için kesinlikle az eksilere, bolca artılara sahip bir olay oluyor.

Ezgi EKMEKCİOĞLU
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM



BİR MADDİ DEĞER OLARAK GEMİ, UYGULANACAK HUKUK VE GEMİ MÜLKİYETİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ

Global ticaretin hatırı sayılır oranını deniz yolu ile yapılan ticaret oluşturmaktadır. Deniz taşıması; hava ve kara yolu taşımacılığına kıyasla makul maliyetlerde olmakta ve gemi inşa teknolojileri zaman geçtikçe müthiş detaylarla gelişmektedir. Öyle ki gelinen noktada bazı gemilerde daha sefer tamamlanmadan, ürünün ham madde olarak elde edilmesi, işlenmesi, paketlenmesi ve nihai tüketiciye satışa hazır hale gelmesi dahi mümkündür. Deniz ticaretinin temel nesnesini oluşturan 'gemi' ya da daha geniş olarak 'deniz aracı' ise deniz ticareti faaliyetine dâhil tüm taraflar açısından değerli bir aynı menfaat teşkil etmektedir ve dürüstlikle söylemek gerekir ki bu doğrultuda tüm çok taraflı ve girift ilişkiler çerçevesindeki beklentileri etkili bir şekilde -çoğunlukla- karşılamaktadır. Gemilerin konu olabileceği sayısız maddi menfaati sayfalarca tartışmak mümkündür. Bu yazıda ise gemilerinin tabi olduğu ve olabileceği hukuk, gemi mülkiyetinin geçişi, satış toplantıları ve finansör bankaların durumu olabildiğince sade ve ana hatlarıyla aktarılacaktır.

'Gemi' ve deniz ticareti söz konusu olduğunda 'çok uluslu' düşünmek gerekmektedir. Tahsis olduğu amaç hareket etmesini -ticari bir bakış açısıyla 'tercihen' sürekli hareket etmesini- gerektirdiğinden, gemi hareket ettikçe tabi olduğu hukuk da değişmektedir. Bunun dışında bir başka bağlanma noktası olarak geminin bayrak devleti, varsa ikinci bayrağının hukuk düzeni kuralları devreye girmektedir. Gemilerin mülkiyetinin geçişi konusu gündeme geldiğinde ise ilk sözü söyleyecek olan mevcut bayrak devleti ve gelecek bayrak devleti hukuk düzenleri olacaktır. Uluslararası konvansiyonlar ve teamülün yerleştiği kurallar sayesinde farklı devletlerin hukuk düzenleri bu anlamda genel hatlarıyla harmoni içinde olmakta ve bayrak değişimi akabinde gelen bir hukuk düzeninden diğerine geçiş süreci kesintisiz ilerlemektedir.

Mülkiyet geçişi söz konusu olduğunda, her satış ilişkisinde olduğu gibi geminin satıcısı ve alıcısı da bir takım ön görüşmeler sonucu nihayete erdirdikleri konuları bir araya getirdikleri bir satış sözleşmesi akdederler. Satış sözleşmesinin tabi olacağı hukuk taraflarca serbestçe kararlaştırılabilir. Satış sözleşmesinin akdedilmesiyle satıcının icabı ve alıcının kabulü ile geminin satılması konusundaki ortak irade hukuk düzeni tarafından tanınır hale gelmektedir. Satıcı; kendini satma ve teslim etme taahhüdü ile bağlarken, alıcı; satın alma, ödeme ve teslim alma taahhüdü ile bağlamaktadır.

Satışa ilişkin hukuki süreç devam ederken gemi aynı zamanda seyrüseferine devam etmektedir. Başka bir anlatımla satış için hem alıcı hem satıcı tarafından hazırlıklar tamamlanırken, geminin ticari faaliyeti kesintisiz olarak sürmektedir. Gemi hizmet üretmeye devam etmekte, mülkiyet geçişi ve fiziki teslim anına gelinceye dek tüm riski ve getirisi satıcı üzerinde olmaktadır. Mülkiyet geçişi tamamlandığı dakikadan itibaren tüm risk ve getiri alıcı tarafa geçecektir.

Gemi, karmaşık mekanik düzene sahip yüksek teknoloji bir emtia olduğundan, satış üzerinde anlaşılmasından, teslim anına gelinceye dek alıcının beklentileri doğrultusunda bir takım inceleme ve sürveylere tabi tutulmaktadır. Geminin teslim sırasındaki kondisyonu ve 'nasıl olması gerektiği' konusu çoklukla alıcı ve satıcı arasında esas çatışma noktasını teşkil etmektedir. Böyle bir uyumsuzlukta önce taraflar arasındaki satış sözleşmesinin koşullarına bakılmalıdır. Sözleşmede özellikli bir durum yok ise, geminin ve eklentilerinin teslim sırasında ticari faaliyetine kesintisiz devam edebilecek nitelikte çalışır vaziyette olması kriteri üzerinden hareket edilmelidir. Gemi üzerinde bu anlamda yapılacak tamir ve değişiklikler her zaman gemi klas kuruluşu nezaretinde ve onayında yapılmalıdır.

Alıcı, satıcı ve gemi üçgenine çoğu zaman finansör bankalar da müdahil olmaktadır. Çok sayıda gemi satışının finansmanı kısmen yahut tamamen bankalar tarafından sağlanmaktadır. Bu açıdan gemi, banka için önemli bir menfaat haline gelmekte ve ortaya koyduğu finansman karşılığında banka, geminin faaliyetine zarar gelmeksizin, gemi üzerinde kendi lehine bir takım aynı haklar tesis etmektedir. Bu noktada gemi ipoteği başta olmak üzere geminin kira, navlun vb. her türlü gelirlerinin ve sigortalarının banka lehine temlik edilmesi ilk akla gelen teminatlardır.

Gemi; üzerinde anlaşılan yer ve zamanda teslim edilmek üzere seferini sonlandırır, aynı anda mülkiyet geçişi ve teslim ile ilgili son ve en önemli aşamalar aynı anda ve zaman zaman birbiri ardına başlatılır.

Teslim günü geldiğinde, alıcının finansör bankası finansmanı sağlar sağlamaz bir an önce, tercihen aynı anda gemiyi aynı yükümlülüklerle bağlamak istemekte iken, satıcının finansör bankası gemi üzerinde kendi lehine tesis edilmiş ipoteklerin finansman bedeli ödenmeden kaldırılmasına razı gelmemektedir. Bu noktada satış bedelinin gönderilmesi, hesaba geçmesi, mevcut ipoteklerin kaldırılması, geminin mülkiyeti temsil eden evrakının teslim edilmesi, geminin zilyetliğinin teslim edilmesi, geminin satıcı adına olan mülkiyetinin sicilden terkin edilmesi, yeni sicilde mülkiyetin alıcı adına geçirilmesi ve yeni ipoteklerin tesisi gibi sayılabilecek ve bunlarla dahi sınırlı olmayan edimler, işleme taraf olan tüm taraflar bakımından birtakım riskler içeren konular haline gelmektedir. İşlem organizasyonu sağlanırken başlangıcından sonucuna dek her aşamasında tarafların hassasiyetleri gündemde tutularak en makul ve etkili çözümün tespit edilmesi çok önemlidir. Uluslararası ticarete genel kabul gören ödeme yöntemlerinden işleme en uygun olanının seçilmesi, tarafların riskler hakkında eksiksiz ve doğru bilgilendirilmesi ve en önemlisi hukuki güvenliğin sağlandığı bir ortamda doğru ve etkili ticari kararların verilmesini sağlamak konusunda da tarafların hukuki temsilcileri devreye girmektedir. Bu çok taraflı ve çok uluslu kritik sürecin tamamlanması çoğu kez mevcut riskin işleme dâhil taraflar arasında eşit olarak paylaşılması yoluyla sağlanmaktadır.

Yukarıda belirtildiği gibi, deniz ticaretinin en önemli nesnesi olan 'gemi' nin faaliyetini kesintisiz ve -tercihen kârlı –sürdürebilmesi tüm tarafların lehine olmaktadır. Gemi satış süreci, sözleşme görüşmelerinin başlamasından mülkiyetin geçişinin tamamlanmasına dek hızlı karar vermeyi gerektiren ve hata kabul etmeyen bir süreçtir. Bu nedenle satış görüşmelerinin başlamasından, mülkiyet geçişi ve teslimin tamamlanmasına dek geçen sürecin önceden şeffaflıkla planlanması gerekmektedir. Günün sonunda saat işlemektedir ve önemli olan geminin suyun üzerinde batmaması değil, suyun üzerinde ilerleyebilmesidir.

Konu hakkında daha fazla bilgi almak için;

Av. Ece Birinci

AKT LAW OFFICE – İstanbul

E-mail: ecebirinci@aktlaw.com

Tel: 0212 251 19 00



YENİ CORONA VİRÜSÜ (COVID-19) 'UN KÜRESEL EKONOMİ VE DENİZ TİCARET SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

I-GİRİŞ

Bilindiği üzere Şiddetli Akut Solunum Sendromu (SARS) ve Orta Doğu Solunum Sendromu (MERS) ile aynı ailenin bir parçası olup, daha önce bilinmesine rağmen mutasyona uğrayarak farklı bir nitelik kazanarak hayvanlardan insanlara ve insandan insana bulaşabilen Yeni Corona virüsü- Covid 2019 Çin'in Wuhan şehrindeki Huanan canlı hayvan pazarında ortaya çıkarak Çin şehir ve eyaletleri başta olmak üzere şimdiden 33 ülkeye yayılmıştır. Virüs Asya, Avrupa, Orta Doğu ve Kuzey Amerika olmak üzere pek çok yerde görülmüştür. Bize yakın bölge ve ülkeler bakımından ise son haberlere göre İran, Mısır ve İsrail de de söz konusu virüs vakalarına rastlanılmıştır.

Dünya Sağlık Örgütü Aralık 2019'daki verileri ve vaka sayısını dikkate alarak önce uluslararası alanda acil durum ilan edilmesine gerek duymamış, ancak zaman içinde vaka ve ölüm sayısının artması ve Çin dışında diğer ülkeler de de görülmesi üzerine 30 Ocak 2020 de "Uluslararası Kamu Sağlığı Acil Durum" ilanı yapmıştır. Fakat pandemik olduğu hususunda yani tüm dünya genelinde çok etkin ve yaygın bir bulaşıcı hastalık olduğu yönünde bir bildirim henüz yapmamıştır. Dünya Sağlık Örgütü'nün 33 ülkede Covid 19 un görülmesinden ve ölüm sayısının artmasından sonra yaptığı değerlendirme ise virüsün epidemik olmaktan yani sadece bir iki-üç yerde yaygın şekilde görülmekten ziyade çok geniş alana yayılmaya başlayarak pandemik (Çok ciddi ve yaygın bir salgın) bir hastalık karakterine dönüşmeye başladığı yönünde olmuştur. Kısaca bu gün için olmasa da gelişmekte olan bir salgın niteliğindedir.

IMO da 31 Ocak 2020 tarih ve 4203-4204 nolu sirkülasyonları ile bu salgının öneminden ve alınması gereken önlemlerden söz ederek üye ülkeleri ve denizcilik camiasını bu konuda uyarmıştır. 22.02.2020 itibari ile sadece Çin'de 76.798 vaka tespit edilmiş olup, bunun 11.633'ü ciddi niteliktedir. Ölüm sayısı ise 2250 kişi olup, ölüm oranı %2.92 dir. Bu sayı her gün artmakta ve hastalık yaygın olmaktan salgın olmaya doğru evrimleşmektedir. (5 Mart 2020 itibari ile 33 ülkede vaka sayısı 95.265 'e ölüm sayısı 3281'e, ölüm oranı %3,4 e çıkmıştır. Dünya Sağlık Örgütü raporu)

Takdir edileceği ve "Finansal Dünya Ekonomisine Corona Virüsü Bulaştı" makalemde de detayı ile belirttiğim üzere bu virüs zaten 2008/2009 finansal krizinden beri en kötü ve yıkıcı bir 2019 yılından sonra alınan tedbirler ve merkez bankaları müdahaleleri ile yavaş yavaş düzelmeye eğilimi içinde olan ve 2020 de buradan yukarı doğru çıkış beklenen küresel ekonomiyi negatif yönde etkilemeye başlamıştır. Kısaca 2019 a göre (aşağı yönlü riskler ve politik belirsizlikler saklı kalmak üzere) daha iyi bir 2020 ümidi taşınırken, Corona -19 zaten 1990 yılından beri en kötü büyüme oranı ile karşılaşan (%6,1) Çin başta olmak ve ondan diğer ülkelere yayılmak üzere birçok ülkede iktisadi bir durgunluğu tetiklemiştir. Çin üretimi ara malı ve nihai tüketim malı eksikliği nedeni ile bu malların artan fiyatları yüzünden (Çin ekonomisindeki küçülme ve buna bağlı ham madde talebindeki düşme yüzünden ham petrol, demir cevheri, kömür, bakır gibi emtiaların fiyatlarındaki azalma dışında) resesyona ile birlikte fiyat artışları yani stagflasyon görülebileceği düşünülmeye başlanmıştır. Bilindiği üzere bunun olabilmesi için resesyona ile karşılaşılması, başka bir deyişle ekonominin iki çeyrek üst üste yıllık küçülmesi yani negatif büyümesi gerekmektedir. Oysa ne dünya ekonomisinde nede başat ülkelerde virüsün ortaya çıktığı ilk dönemlerde 2020 için bir resesyona beklenmemesine, beklenenin durgunluk ve daha düşük büyüme olmasına karşın, virüsün İran başta olmak üzere Orta Doğuya da yayılması, İtalya'da görülmesi ile birlikte İtalya'nın, Japonya'nın hatta Fransa'nın resesyona gireceği Almanya'nın büyümesinde ciddi sıkıntıların olduğu ileri sürülmeye başlamıştır. Şubat sonu itibari ile Almanya başta olmak üzere (verim eğrisi yatay seyretmektedir) Avrupa ülkeleri ve Amerika da verim eğrisinin yeniden bozularak kısa dönem tahvil faizleri (3 aylık) uzun dönem faizlerinin (10 yıllık) üstüne çıkmıştır. (ABD de 10 yıllık tahvil faizi ile 3 aylık tahvil faizi farkı %-0.20 olmuştur). 10 yıllık -1 yıllık faiz farkı ise %0.12 dir. ABD 'de geçmiş 7 resesyona periyodunda bu fark 0 ve altında olmuştur. 10 yıllık tahvilin faizi paranın güvenli limana kaçışı nedeni ile düşerek küresel bir resesyona riskini gündeme taşımış ve piyasalar da risk iştahı azalarak bu fiyatlanmaya başlamıştır. Buna karşında daha önceki hava değişerek ABD 'de Fed'in bu yıl 3 ya da minimum 2 faiz indirimi yapacağı, bunların Mart ve Nisan ayında olacağı, Mart ayı faiz artırım ihtimalinin %50'nin üstüne çıktığı belirtilmeye başlanmıştır. Zaten çok düşük politika faizi uygulaması nedeni ile eleştirilen AB Merkez Bankasının ise bu yılın ikinci yarısında faiz artırımını yapması ve maliye politikalarına ağırlık vermesi beklenirken şimdi bunun tersine Haziran ayında faiz indirimi yapması beklenmektedir. Ha keza aynı uygulama İngiltere den de beklenmektedir. Beklentiler bu yönde olmakla beraber, umulmadık şekilde FED agresif bir şekilde Mart toplantısı öncesinde 3 Mart da politika faizini 50 baz puan düşürmüş, bunu takiben ABD 10 yıllık tahvil faizleri ilk defa 1 in altını

görmüş %0.80 lere düşmüştür. 5 yıl(%0.74)-30 yıl(1.64) tahvil faiz farkı %1in altındadır. Bu sadece resesyon öncesi olacak bir durumdur. Geçmişte ABD de böyle olmuştur.

Korku endeksi VIX 30.59 u görmüştür. 5 Mart 2020 itibari ile 31.99 dur. Oynaklık çok yüksektir. Bu index piyasadaki korkunun çok yüksek olduğuna işaret etmektedir. Sermaye piyasalarında büyük bir düşüş gözlenmektedir. Çin de yeniden üretim başlamakla beraber Şubat ayında PMI 35,7, Hizmet PMI'ı 26,5, üretim indeksi 27,8 olmuştur. Çin GDP'sine 4.58 Trilyon Yuan katkı sağlayan ve virüsün yayıldığı Hubei eyaletinde üretimin aksamaması, özellikle çelik üretimi bakımından ithal demir cevherine bağımlı bu eyaletin tüketim ve üretimindeki düşme deniz taşımacılığını ters yönde etkilemiştir.

Çin'de ilk çeyrek büyümesinin %4 olacağı kestirilmektedir. Bazıları bunun altını bile telaffuz etmektedir.(%3,5) IMF ve OECD de küresel büyüme tahminlerini aşağı yönlü revize etmektedirler. Aslında 2020 yılı için 2008 krizi öncesi küresel büyüme oranı olan %4 lük bir büyüme oranı beklenmesi gerekirken tam tersi %3,3'ler gibi, hatta kriz ağırlaşırsa bunun altında bir büyüme beklenmektedir. Kriz ağırlaşır ise %2 gibi küresel büyüme bekleyenler ve bu büyümenin fakir ülkelerin daha fazla büyüme ihtiyacı ve nüfus artışı dikkate alındığında resesyon olarak yorumlanması gerektiğini ileri sürenler bile bulunmaktadır.

Bilindiği üzere Çin'in %5 altında büyümesi küresel ekonomi için bir durgunluk eşiği olmaktadır. İç talep ve servis sektörleri ağırlıklı bir büyüme modeline sahip olan Çin de Covid-19 nedeni ile bu sektörler etkilenmekte ve talep daralmaktadır. Ancak tedarik zinciri problemleri nedeni ile gıda enflasyonu artmaktadır. Hizmet sektöründe belli bir dönem daralmanın yanı sıra bu alandaki talep düşüklüğünün bir daha yerine konulamayacağı izahından varededir. Bu hafta lokanta da yemek yememiş iseniz, bir cafede çay içmemiş iseniz. Bir hafta sonra bunu yapmanız artık bu talep geçmiş haftanın değil o haftanın hizmet talebi olacaktır. Bu mal talebi gibi değildir. Onu öne alabilir yada sonraya erteleyebilirsiniz. Oysa bir sanatçının konseri o hafta verilmiş ise onu stoklayıp sonra satmanız ya da almanız mümkün olmayacaktır. Kısaca dünya ekonomisi durgunluk ya da büyüme oranlarındaki düşme hatta resesyon ile birlikte enflasyonun aynı anda görülebileceği çift yönlü ters bir durum ile karşılaşılabilir.



II- COVID -19'un DENİZ TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ

Bu durum doğal olarak özellikle zaten kötü bir 2019 geçiren sıvı ve kuru dökme yük taşıyıcılarını etkileyecek ve 2019 da %1,1 büyüme ile çok kötü bir yıl geçiren dünya denizcilik ekonomisine darbe vuracaktır. Bu yıl 411leri gören BDI makale kaleme alındığında yükselerek 529 puana yükselmiştir.

Çizdiğimiz kötü tabloya karşı tabii Çin başta olmak üzere birçok ülke ekonomik tedbir almaktadır. Çin şimdiye kadar 150 milyar USD'lik finansal rahatlık yaratmıştır. Agresif genişlemeci para politikasını devam ettirmektedir. Son olarak helikopter parası bile vermeye başlamıştır. Küçük kobilere destek sağlamaktadır. Salgının hızla yayılması üzerine yukarıda da açıkladığımız üzere birçok ülkenin merkez bankası faiz düşürme kararı almaya başlamıştır. FED 4,2 Trilyon olan bilançosunu önümüzdeki dönemde artıracak yani quantitative easing programına ağırlık verecektir. Birçok ülke ve AB maliye politikalarına da ağırlık verecektir.

Bununla birlikte bu düşük sikletli salgında namütenahi devam etmeyecektir. Nisan ayından sonra havaların ısınması ile birlikte salgının etkisinin yavaş yavaş azalacağı belirtilmektedir. Aşının bulunması ise min 18 ayı bulabilecektir. Bu epidemic vakianın yayılmasının önüne geçilirse (Diğer ülkelere yayılmaya başlasa da Çin de bu konudaki gelişmeler iyi yödedir) sözü edilen teşviklere dayalı talep artışı ve üretim patlaması ile 2020'nin 3cü ya da en geç 4ncü çeyreğinde önemli bir canlanma görülmesi şaşırtıcı olmayacaktır. Hatta bunu Mayıs başında bile göreceli olarak hissedebiliriz. (Bu senaryoda politik ve ekonomik belirsizlikler ve jeopolitik, iklimsel ve risklerin etkisinin olmayacağı varsayılmaktadır) Hal böyle olmakla beraber, yukarıda zikredilen küresel ve ulusal makro ekonomik etkilerinden arı olarak, diğer alanlarda olduğu gibi denizcilik alanında da bu salgın deniz taşımacılığı hizmetinin verilmesini de etkilemektedir.

Örneğin gemiler salgının olduğu Çin limanlarına girmek ya da gitmek istememekte, kurvaziyer gemiler limanlarda sıkı kontrole tabii tutularak gemide virüs tespit edilmiş ise kalkışına müsaade edilmemekte ve yolcular karantinaya tabii tutulmaktadır. Çin'den gelen gemiler başka bir limanda kabul edilmemekte ve karantinaya tabii tutulmakta, fümigasyon uygulanmakta, dezenfeksiyon uygulaması yapılmakta, gemide bu salgından hastalanan personel varsa ha keza gerekli önlemler alınmaktadır. Gemide bu salgın nedeni ile hastalanan personel varsa, gemi normal rotasından saparak bu hasta mürettebatın sahilde tedavi edilmesini istemekte, liman gemiyi iskeleye yanaştırmamakta ya da detaylı kontrole tabii tutulmaktadır. Yine her bir limanda farklı olmak üzere bir limana gelmeden önce sağlık belgesi için önceden bildirilmesi gereken bilgiler daha kapsamlı olmakta ve kontroller daha sıkılaşmaktadır. Evvelce gemiye çıkmadan elektronik ortamda beyana dayalı yapılan işlemler şimdi sıkı kontrole tabii tutulmaktadır. Tüm bunlar armatörlerin limanlarda takılmalarına zaman kayıplarına sebep olmakta bu kayıplarını kiracılara yansıtmak için uğraşları ise boşa çıkmakta kiracılar piyasanın

zayıflığından istifade ile bunları kabul etmemektedirler. Özellikle dökme kuru yük piyasasında karşılaşılan durum budur. Bu nedenle bazı armatörler bu şartlarda gemi bağlamaktansa boş durmayı tercih etmektedirler. Bilindiği üzere bu virüs denizcilik piyasasının temel direği olan Çin'de ortaya çıkmıştır. Çin deniz yolu ile taşınan ham madde ve yarı mamul maddeler bakımından birçok mal kaleminde birinci sırada gelmektedir. (Demir Cevheri, Soya, Ham Petrol vb, Kömür de ise 2010 yılından sonra bazen 1. sırada bazen 2. sırada olmaktadır.) Dünya ithalatının %22 si, Gemi İnşa Üretiminin %33 ü, retrofit'in %77 si Çin tarafından yapılmaktadır. Böyle bir ekonomi Corona Virüsü nedeni ile şimdi biraz hafiflese de durma noktasına gelmiştir. Doğal olarak bu durum tüm denizcilik sektörünü her segmentte ters yönde etkilemiştir. Clarkson'un Sektörler Arası Navlun İndeksi bu yılın başına göre %32 düşmüştür. Ancak 28 Şubat itibari ile dökme kuru yük piyasası, kurvaziyer gemileri ve konteyner piyasası bu virüsten tanker piyasasına göre daha kötü etkilenirken, tanker piyasası özellikle VLCC'lerin spot piyasada time charter eşitleri, Çin alımlarının düşmesine rağmen 21 Şubat'a göre (USD 26.619 gün) %16 artış ile USD 30.915 gün olmuştur. Ancak 2020 başında USD 51.352 olduğunu göz ardı etmemek gerekir. İyileşme nispidir. Bunun nedeni ucuz ve düşük fiyatlardan stok yapma politikası olabilir. Suezmax ise 28 Şubat'ta bir hafta öncesine göre %1 düşüş ile USD 25.968 gün olmuştur. (2020 başı USD 56.217 gündü) Temiz Ürün piyasası ise MR'lar için (37.000-40.000'lotlar bakımından) %20'lik artış ile 28 Şubat da 2019 ratelerinin de üstüne çıkışla bir hafta içinde %20 artmış ve timecharter eşitleri USD 17.684 gün olmuştur. Kirli panamax Rateleri ise %11 artışla USD 21.911 gün olmuştur. (21 Şubat da USD 19.739 gündü) Handy'lerin rateleri ise düşmüştür. Kısaca Tanker piyasasında mix bir durum bulunmaktadır.

Corona-19 deniz taşımacılığını negatif etkilerken petrol fiyatlarındaki düşmeye paralel yakıt fiyatlarındaki önemli oranda azalma armatörlere can suyu olmuş ve sefer esası ile yapılan bağlantılarda timecharter eşitlerini yükseltmiş ya da virüsün etkisini azaltmıştır. Bu durum dökme yük piyasasında Cape'ler de timecharter eşitlerinin artmasını sağlamamış, fakat belki de bulunduğu tarihi dibin altına inilmesini önlemiştir. 28 Şubat da 21 Şubat'a göre %13 düşme ile Cape tonajının timecharter eşitleri USD 768 gün olmuştur. 2019 ile mukayese ettiğimizde ise %95 gerileme görülmektedir. Panamax piyasasında ise nispeten cüzi bir iyileşme görülmekle beraber timecharter eşitleri 2019 a göre yarı yarıya düşük seyretmektedir.

Supramax'ların getirisi 2020 başında 2019 a göre yarı yarıya düşmüşken Şubat sonu itibari ile 2019 ratelerinin %77'leri düzeyine yükselmiştir. Zaten bu nedenle BDI biraz yükselme eğilimine girmiştir.

Konteyner piyasası bu virüsten ziyadesi ile etkilenmiş olup Virüsün Çin dışında da yayılmaya başlaması bu etkiyi daha da artırmıştır. Çin de üretim durunca tedarik zincirinde aksamalar olmaya, Çin'e giden gemiler Çin limanlarında sıkıntılar yaşamaya başlamışlardır. Buraya uğrayan gemiler, bu nedenle başka limanlarda da karantina problemleri ile karşılaşmaya başlamışlardır. Çin'e giden konteyner gemilerinin dönüş yükü bulamamaları sonucu konteynerlerin Çin de kalması yüzünden boş konteyner sıkıntısı başlamış, Çin'e giden konteyner gemileri dönüşte boş konteyner taşımak zorunda kalmışlardır. Bunun ekonomik olmadığı aşikardır. Bu nedenle konteyner firmaları bazı seferlerini askıya almışlar, seferlerde gecikmeler zuhur etmiş ve konteyner taşımacılığının JUST IN TIME felsefesine uygunluğu zedelenmiştir.

Bu ve diğer nedenler ile hemen hemen tüm hat ve her tonaj gurubundaki konteyner gemilerinin 6-12 aylık timecharter rate'leri Corona virüsünün etkisi ile düşmeye başlamış, Şubat ayında da Ocak ayına göre %1 ile 7 oranında düşüşler görülmüştür. (Oysaki 2019 Kasım, Aralık, 2020 Ocak aylarında hatta tüm 2019 bakımından daha istikrarlı bir piyasa bulunmaktaydı.) 8000+TEU gemiler bakımından arz noksanlığı yüzünden bir etkilenme olmamıştır. 9000 TEU bir eco konteyner gemisinin timecharter rate'i Aralık 2019 da USD 38.800 gün iken Şubat 2020 de 39.500 gün olmuştur.

III-SONUÇ

Şimdilik 33 ülke direk, diğerleri ise endirek olarak bu virüsten etkilenerek, iktisadi ve sosyolojik olarak sıkıntılar yaşamakta insanların seyahat özgürlüğü sınırlanmaktadır. Deniz Taşımacılığı sektörü de bundan en fazla etkilenen bir hizmet sektörü olmaktadır. Sonuçta bir türev talep olan deniz taşımacılığı talebinin bundan etkilenmemesi düşünülemez. Hele hele deniz taşımacılığının yelkeni nişşiren rüzgâr olan Çin'deki bir durgunluk sektöründe durmasına yol açmaktadır. Beklentimiz, bu virüs diğer alanlara yayılsa da, Çin de işin kontrol alınması ve tekrar üretime başlanması ile en geç Nisan –Mayıs aylarında bu sektörde bir iyileşme yaşanmasıdır. Virüs pandemik bir hale dönüşmez ise 2020'nin ikinci yarısının ilk yarısını telafi edeceğini düşünmekteyiz. Ancak bu virüs nedeni ile finanskolik dünya ekonomisine aşırı doz finans yüklenmesinin sıkıntıları ise bir geçici rahatlama olmadan sonra 2021 ve ötesinin ciddi sorunu olacaktır.

Yazan
Harun ŞİŞMANYAZICI
Ekonomist/Öğretim Görevlisi



TÜRKİYEDE NESLİ TÜKENMEKTE OLAN DENİZ CANLILARI

Türkiye'de, dünyanın birçok bölgesinde olduğu gibi pek çok nedenden denizlerdeki canlı çeşitliğinde büyük çaplı bir azalma görülmektedir. Denizlerimizde birçok canlının nesli tükenmiş bu türler çoktan unutulmuş durumda. Alınan önlemlere, uygulanan cezalara rağmen hala bazı türlerin nesli tükenmekte, üstelik bu durum artarak devam etmektedir. Bu konu hakkında Rize Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi bünyesinde 'Karadeniz balıkları' ile ilgili araştırma yapan Doç. Dr. Semih Engin bir konuşmasında durumun önemini şöyle belirtmiştir: "Günümüze kadar olan literatürde Karadeniz'in sadece Türkiye kıyılarında 161 balık türünün varlığından bahsedilmektedir. Fakültemiz bünyesinde 10 yılı aşkın süredir devam ettirilen Karadeniz balıklarıyla ilgili çalışma son aşamasındadır. Bugüne kadar elde edilen verilere göre, Karadeniz'in Türkiye kıyılarında sadece 102 balık türünün varlığından söz etmenin mümkün olduğu belirlenmiştir. Bu rakamlara göre de önceden Karadeniz'de yaşayan fakat günümüzde olmayan 59 balık türü olduğu ortaya çıkmaktadır. Karadeniz'de artık bulunmayan balık türlerinden bir kısmı Akdeniz kökenli olup burada yaşayan popülasyonları tükenmiştir. Ancak daha da vahim olanı, Karadeniz endemiği olan bazı Mersin balığı türleri gibi canlıların tamamen tükenmesidir. Bu olumsuz süreç günümüzde de hala devam etmektedir. Bizde dergimizde bu konuya değinmek istedik çünkü denizlerimiz ve denizlerdeki canlı çeşitliğimiz bizler için çok önemli. Bunun için sizlere henüz neslinin tükenmiş olduğu kesin olmayan ya da ciddi bir tehdit altında olan deniz canlılarımızdan bazılarını derledik. İşte o canlılar:



Tirtak (Delphinus delphis)

Çok hızlı yüzen bir yunus türü olan ve gemilerin önünde oluşan dalganın içinde yüzmeyi seven Tirtak, Türkiye'nin bütün denizlerinde ve dünyada büyük okyanusların farklı kısımlarında yaygın olarak yaşar. Tirtak, yunusların arasında en renkli görünüme sahip olan türdür.1960'lı yıllardan itibaren Akdeniz ve Karadeniz'deki tirtak popülasyonunda çok büyük bir azalma görülmüştür. Son 40 yıl içinde türün nüfusu aşırı avlanma ve yaşam alanlarının bozulması sonucu %50 düşmüştür.

Akdeniz foku, ürkektir ve diğer yüzgeçayaklı türlerine göre daha az sosyal bir canlı olup, genelde tek dolaşır. Türkiye kıyılarında; Marmara, Ege ve Akdeniz'de belirli sahillerde yaşar, ıssız ve yapılaşmamış kayalık kıyıları sever. Yaşam alanlarının tahribi, kirlilik, kasti öldürülmesi (eskilerde yağı ve derisi için) ve yasa dışı trol ve gırgır avcılığı karşı karşıya bulunduğu ana tehditlerdir. IUCN (Dünya Doğayı Koruma Birliği) kriterlerine göre nesli kritik derecede tehdit altında olan bir türdür. Nüfusu aşırı avlanma ve yaşam alanlarının bozulması sonucu %50 düşmüştür.



Akdeniz foku (Monachus monachus)



Kum köpekbalığı (Carcharhinus plumbeus)

Kum köpekbalığı, yaygın olarak sığ kıyı sularında, çamurlu veya kumlu dip içindeki bir nehir ağızlarında, limanlar veya nehir ağızlarında, ama aynı zamanda derin sularda (200 m ya da daha fazla) ve genel olarak gelgit bölgelerinde yaşarlar. Kum köpekbalıkları dünya genelinde tropikal sularda bulunur.Kum köpekbalığının Akdeniz'de bilinen tek üreme alanı, Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi'nde bulunan Boncuk Koyu'dur. Küçük omurgalı balık, vatoz, küçük köpekbalığı ve yumuşakçalarla beslenir. Kirlilik ve balıkçılık

Ülkemiz sularında Ege ve Akdeniz kıyılarında, çok nadir olarak da Marmara Denizi'nde rastlanır. 50 yıldan daha uzun yaşayabildikleri tespit edilmiştir. Zıpkınla avcılık yasa dışı ve aşırı avcılık ve çevre kirliliği nedeniyle tüm Akdeniz genelinde nesli tehlike altına girmiştir.



Orfoz (Epinephelus marginatus)



Kalkan (Psetta maxima)

Atlas Okyanusu'nun doğusunda kıyı yakınlarında, Akdeniz, Ege, Marmara denizinde ve Karadeniz'de, 20 ila 70 metre derinlikte yaşar. Denizin dibinde yaşayan küçük balıklar, yengeçler ve diğer küçük deniz hayvanları ile beslenir. Neredeyse tamamen yusyuvarlak olan bu pulsuz ve tüketicilerin sevdiği balık türü ortalama 50 ila 70 cm boyuna ulaşır. Genellikle Karadeniz kıyılarımızda avlanan ve ticari açıdan önemli türlerden biri olan kalkan balığının sayısı gün geçtikçe azalmaktadır. Etinin lezzeti nedeniyle Kalkan balığının yetiştirilmek üzere başka ülkelere götürülmesi sayısında hızlı azalışa neden olmaktadır.

Geçmişte, farklı toplumlarda para ve süsleme figürlerinin üzerinde görülen Mersin balığı, ekonomik değeri olan bir türdür. Ülkemizde yaşam alanı Karadeniz'dir. Yaşamının büyük bölümü denizde geçer, üremek için nehirlere gider. Son 30 yılda, eti ve havyar olarak kullanılan yumurtaları nedeniyle sayıları çok azalmıştır. CITES Sözleşmesi ile koruma altına alınmıştır.



**Mersin balığı
(Acipenser stellatus)**



**Denizalası
(Salmo trutta)**

Alabalıklar (Salmonidae) familyasından olup alabalıkların atası olarak görülür. Çoğu diğer alabalıklar gibi tatlı suda değil tuzlu suda yaşar. Ortalama 60 cm, ama iyi şartlar altında 130 cm ve 20 kilodan fazlasına kadar varabilirler. Mekik şeklinde olan vücutlarının yanları gümüşümsü gri, sırtları gri-yeşil ve karın kısımları beyazdır. Yaşam alanı Karadeniz Bölgesi olan denizalası, denizler ve tatlı sular arasında yumurtlama göçü yapar. Yaşam alanlarının tahribatı karşı karşıya olduğu tehditlerin başında gelir. Uzatma ağları ve oltayla avlanırken sayılarındaki azalma nedeniyle koruma altına alınmış olup, avcılığı tamamen yasaktır.

Yeşil deniz kaplumbağasının Akdeniz'deki popülasyonunun %50'den fazlası Türkiye'dedir. Eti ve yağının bir kısmının yeşil olmasından dolayı yeşil deniz kaplumbağası olarak adlandırılmıştır. Yeşil Deniz Kaplumbağaları tıpkı diğer deniz kaplumbağaları gibi, yetişkinliğe erişme sürecindeki yüksek ölüm oranını toparlamak için her yumurtlama döneminde (bazen bir sezon içinde birden fazla) bir seferde 150'den fazla yumurtayı yuvaya bırakır. Ancak bu türünde üreme, beslenme ve kışlama alanlarının tahrip edilmesi, tesadüf avcılık ve denizel, karasal kirlilik nedeniyle Akdeniz popülasyonu, önemli derecede tehlike altındadır. Bu amaçla WWF (Doğal Hayatı Koruma Vakfı), düzenlemiş olduğu Türkiye'nin Canlı Kampanyası I. Dönem Hibe Projeleri kapsamında Samandağ Çevre Koruma ve Turizm Derneği'nin Samandağ Deniz Kaplumbağaları adlı projesine destek vermiştir.



**Yeşil Deniz Kaplumbağası
(Chelonia Mydas)**



**İri Başlı Deniz Kaplumbağası
(Caretta Caretta)**

Yeryüzündeki serüvenleri 110 milyon yıldır devam eden iri başlı deniz kaplumbağasının Akdeniz'deki en önemli yuvalama alanları Yunanistan ve Türkiye'dedir. Ülkemizin Akdeniz kıyılarında 20 yuvalama kumsalı bulunur. Nesli tehlike altındadır. Başlıca tehditler; Üreme, beslenme ve kışlama alanlarının tahrip edilmesi, tesadüf avcılık ve denizel, karasal kirliliktir. Dünyada her sene binlerce deniz kaplumbağası balık ağlarına, uzun mesafeli oltalara, trol ağlarına yakalanarak ölmektedir. Deniz kaplumbağaları denizde yüzen plastik malzemeleri denizanası sanıp yediği için boğulabilmektedirler.

Neslihan SARUHAN
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM



ELEKTRONİK YÖNETİM SİSTEMİ VE PLANLI BAKIM SİSTEMİ

Deniz yolu taşımacılığının araçları olan gemilerin dünya ticaretinde önemli bir yeri vardır. Çeşitli hizmetler veren ve farklı tiplerde yükleri taşıyan gemilerin işletilmesi de büyük sorumlulukları yanında getirir. Özellikle dünya ticaret hacminin büyümesi, teknolojinin, internetin ve bilgisayar biliminin gelişmesi iletişimdeki kolaylıkların yanı sıra, sorumlulukları arttırmakta ve yeni düzenlemeler oluşturulmasına ve kurallar koyulmasına neden olmaktadır. Diğer bir yönden deniz ticaretinin devamlılığı, gemilerin işletilmesi ve idaresi açısından eğitimli ve nitelikli işletme ve gemi personellerinin olması gerekmektedir. Özellikle sektörde güncel konulara hâkim, yeniliklere ve öğrenmeye açık, kurallara ilgili kişilerin istihdamı söz konusudur.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) deniz kazalarının ve kayıplarının artmasından dolayı yeni bir oluşuma gitmiş ve Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi'ne (SOLAS) ilaveten ayrı bir kod olarak Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi Kodunu (ISM Code) kabul etmiştir. 1993 yılından itibaren bu kodu IMO'ya ve SOLAS'a tabi olan ve şartları taşıyan tüm gemilerin uygulamasını zorunlu tutmuştur (1). Uluslararası Emniyetli Yönetim Sistemi (ISM) gerek işletmelerde gerekse gemilerde titizlikle takip edilmekte; periyodik olarak Klas Kuruluşu, Bayrak Devleti (Flag State Control, FSC) ve Liman Devleti Kontrolleriyle (Port State Control, PSC) sürdürülebilirliği ve eksiklerin düzeltilmesi için denetlenmektedir.

Yenilikçi bir çağ, internetin ve yapay zekâ içeren sistemlerin yaygınlaşarak kullanılmasından gemiler ve denizcilik işletmeleri de etkilenmiştir. Gemilerin izlenmesi, anlık iletişimler, uzaktan kontroller, uzaktan destek gibi birçok proje artık gemilerde uygulanmaktadır; lakin emniyetli yönetim sistemi kural gereği oluşturulmak zorundadır ve bu sistemin takibinin yapılmasında veya tutulmasındaki kopya (basılı veya elektronik) durumu tamamen gemiyi işleten firmaya bırakılmıştır. Özellikle takibin kolaylaşması, işgücünün azalması, gerektiğinde gerekli müdahalelerin yapılması, insan faktörü olan hataların azaltılması gibi birçok avantajların olması bazı armatör firmaları elektronik kopyalara yöneltmiştir; ancak sistemin internet üzerinden kontrolünün dezavantajları da söz konusudur. Öncelikle takibin doğru ve sürekli yapılabilmesi için güçlü

bir sistemin kurulması ve gemiye sistemi kaldırabilecek internetin sağlanması gerekmektedir. Diğer husus ise siber saldırılardır. İnternetin gemilerde kullanılmasının yaygınlaşması güvenlik açıklarını da ortaya çıkarmaktadır. Daha öncede karşılaşıldığı gibi siber saldırılar ve veri kayıpları, aralarında denizcilik firmaları da olan birçok firmayı zor durumda bırakmıştır. Siber Saldırıların özellikle denizcilik sektörü üzerinde etkisini azaltmak için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO); siber riskler ve yönetimi ile ilgili çalışmalara başlamış, 16 Haziran 2017 tarihinde, MSC.428(98), Emniyet Yönetim Sistemlerinde Deniz Siber Risk Yönetimi'ni kabul etmiş, 5 Temmuz 2017 tarihinde önemli tavsiyeler ve etkin siber risk yönetimini (Guidelines on Maritime Cyber Risk Management, MSC-FAL.1/Circ.35/Tem/17) kılavuzunu yayınlamıştır (2).



PLANLI BAKIM SİSTEMİ VE UYGULAMALARI

Planlı Bakım Sistemi (PMS) ISM içerisinde bulunan ve gemilere kurulması gereken bakım-tutum takip sistemidir. Planlı bakım sistemi bir ekipmanın, genelinin ya da bir parçasının belirli periyotlarla kontrol edilmesi veya bakım yapılmasıdır. Bu sayede ekipmanların daha uzun ömürlü olmasını olanak sağlar. Ek olarak yapılan bakımlar ve kontroller sayesinde servis ve yedek parça maliyetleri azalır.

PMS tüm gemilerde doküman ve elektronik olarak tutulmaktadır. Basılı kopyanın takibi genellikle zor olduğundan ve olası Klas ve PSC gibi kuruluşların kontrollerinde sorun oluşturduğundan gemi işletici firmalar elektronik kopya tutmayı tercih ederler. Sistemsel kolaylıklar ve internetin gemilerde kullanılması ayrıca yönelimi arttırmaktadır.

PMS kurulması: PMS bakım ve kontrol gerektirdiğinden o ekipmana özgü oluşturulması gerekmektedir. Periyotlar oluşturulurken ekipman yapımcısı tarafından hazırlanmış olan rehberler (Maker's Manuals) incelenmelidir. Bu rehberlerde ilgili ekipmanın emniyetli operasyonu, yedek parça listeleri, bakım-tutumu ve yapılması gereken değişimlerin periyotları yazmaktadır. İlgili ekipmanın uygun şekillerde bakımlarının yapılması sadece uzun ömürlü ve az maliyetli olmasına değil, olası hasarlarda sigorta kapsamına alınabilmesi için de önem teşkil eder. Ekipman için bakım planlaması ve sistem kurulması esnasında dikkat edilecek noktalar şunlardır:



- 1 Kesinlikle o ekipmana ait olan Maker's Manual referans alınmalıdır.
- 2 Maker's Manual'de tavsiye edilen periyotlarla bakım planlaması yapılmalıdır.
- 3 Bakımla ilgili prosedürlerin mutlaka bu planın içinde olmalıdır.
- 4 Ayrıca yapılan işlemler log olarak tutulabilmelidir.

Yandaki hususlar planlamadaki en önemli hususlardır; ancak kolaylık açısından farklılaştırılabilir. Resimlerin ve raporların eklenmesi, görevlerin departmanlara bölünmesi ve sorumlu kişilerin eklenmesi bakımlarda veya kontrollerde kolaylık sağlayabilecek uygulamalar arasındadır.

En çok karşılaşılan hatalar ise farklı tip bir ekipmanın bakım prosedürünün sisteme alınması, maker's manual'deki periyot ve prosedürlerin uygunsuz şekilde değiştirilmesi ve özellikle en çok karşılaşılan periyotların aksatılarak işlerin yapılmasıdır. Gemi üzerinde bazı bakımların yapılmasına imkân olmayabilir veya ilgili ekipman çalıştığı için bakım yapılamamış olabilir. Bu durumlar zorunluluktan dolayı yapılamamış olarak kabul edilir. Ancak keyfi bakım aksatmak en çok yapılan hatadır.

Son olarak yukarıda da bahsedildiği gibi planlı bakım sistemi doküman veya elektronik kurulması ve kullanılması zorunludur. Özellikle günümüzde artan maliyetler göz önüne alındığında hem takip açısından hem de sorumluluklar açısından koruyucu bir sistemdir.

Öğr. Gör. Gökhan ÇAKICI
İstanbul Gelişim Üniversitesi
ISM & Planlı Bakım Sistem Uzmanı



TCG Anadolu L-400

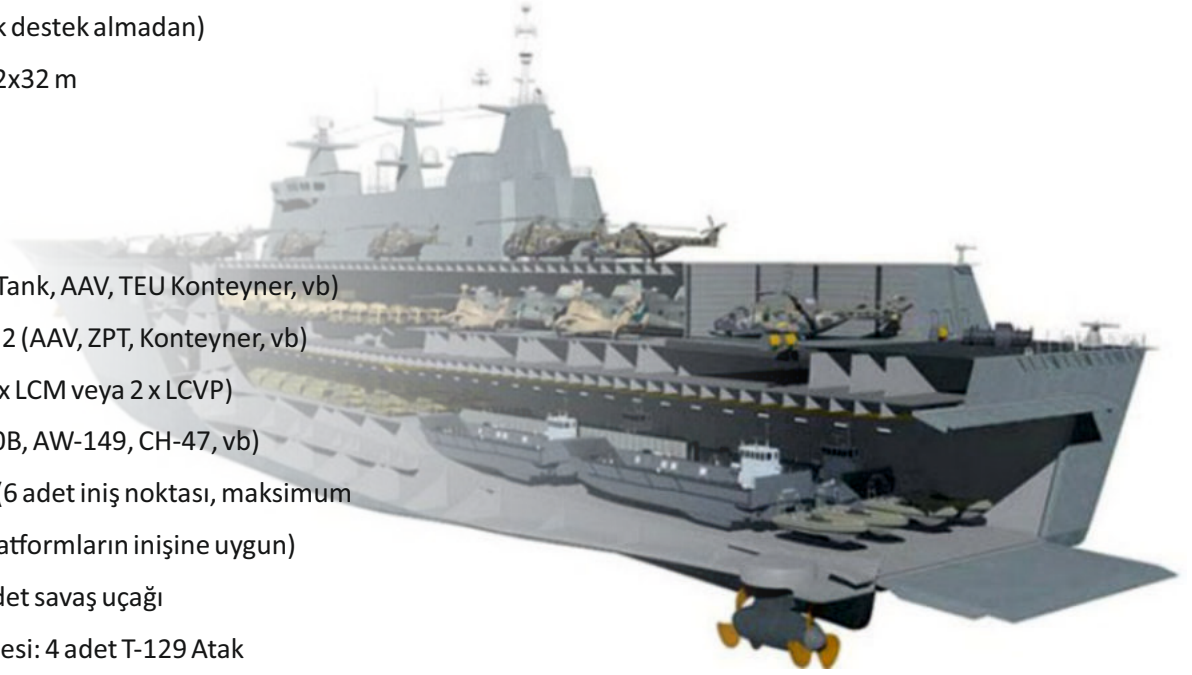
Türkiye'nin ilk amfibi Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi (LHD)'dir. Yapımını Sedef Tersanesi üstlenmiştir. Yapımı tamamlandığında Türk Deniz Kuvvetlerinin amiral gemisi olacak geminin yapımı için 2014 yılında çalışmalara başlanmıştır. Türk Donanmasının ihtiyaçları doğrultusunda yapılan TCG Anadolu tam donanımlı 8 helikopter bulundurabilecek. Kıtalararası görevlere çıkabilecektir. Ağırıklı olarak Karadeniz ve Akdeniz'de görev alması düşünülmektedir.



TCG Anadolu 12 derecelik eğimi ile üzerinden savaş uçaklarının kalkışını kolaylaştıracak ve bu sayede helikopterler dışında uçakların kullanımında kolaylık sağlayacak. Çok amaçlı amfibi hücum gemisi maksadı ile kullanılacak olan gemi 1400 kişiyi taşıyabilecek kapasitededir. 1 amfibi taburunu iletişim, muharebe ve destek araçlarına ihtiyaç duymadan istenilen bölgeye çıkartma yapabilecektir. 700 kişilik amfibi gücü dışında 8 deniz çıkarma aracını bulundurabilecek TCG Anadolu gemisi içinde ameliyathane, diş tedavi üniteleri ve yoğun bakım ile enfeksiyon odalarının da bulunduğu en az 30 yatak kapasiteli askeri hastaneye sahip olacak. 2021 yılında denize indirilip deniz kuvvetleri komutanlığında göreve başlaması planlanmaktadır.

TCG Anadolu'nun Özellikleri:

- Seyir Süresi: 30 gün (lojistik destek almadan)
- Gemi boyu ve genişliği: 232x32 m
- Azami yükseklik: 58 m
- Maksimum sürat: 21 knots
- Hareket siası: 9000 mil
- Ağır Yük Garajı: 1.410 m² (Tank, AAV, TEU Konteyner, vb)
- Hafif Kargo Garajı: 1.880 m² (AAV, ZPT, Konteyner, vb)
- Gemi havuzu: 1.165 m² (4 x LCM veya 2 x LCVP)
- Hangar Alanı: 900 m² (S-70B, AW-149, CH-47, vb)
- Uçuş Güvertesi: 5.440 m² (6 adet iniş noktası, maksimum 35 tona kadar ağırlıktaki platformların inişine uygun)
- Savaş uçağı kapasitesi: 6 adet savaş uçağı
- Taarruz helikopteri kapasitesi: 4 adet T-129 Atak
- Ayrıca: 8 adet nakliye, 2 adet Seahawk Helikopter
- İnsansız hava aracı kapasitesi: 2
- 12 derece eğimli kalkış rampası



Kadir IŞIK
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM



SEKTÖRDE DUİM'Lİ KADIN OLMAK...

1-Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz? Burcu Berrak kimdir?

1996 yılında deniz ulaştırma işletme mühendisliği bölümünü kazandım. Denizcilik sektöründe avukatlık yapan teyzemin vasıtasıyla bu bölüm ile tanıştım. Endüstriyel tasarım, işletme mühendisliği bölümlerinin de olduğu tercih listemde deniz ulaştırma bölümü üçüncü sıradaydı. Şu anda Türk P&I sigorta şirketinde hasar departmanında çalışıyorum. Ayrıca bir çocuk annesiyim. 43 yaşındayım. Ayrıca iş dışında sektörde bilinçlendirme ve eğitim konusuna odaklanıyorum.

2-Denize ve denizciliğe ilginiz var mıydı? Eğer varsa nasıl ve ne zaman başladı?

Aslında bölümü kazana dek denize ve denizciliğe herhangi bir ilgim olduğu söylenemez. Deniz benim için yaz aylarında ya da hafta sonlarında Şile'de tatil yapmaktı. Belki aileme bu kadar bağlı olmasaydım güverte opsiyonunu seçebilirdim. Çünkü denizde yaşanılabilir olduğunu düşünüyorum. Denizi seviyordum. Bence denizcilik ile uğraşmak çok asil. Bu sektörde çalışanlar birbirlerine çok bağlılar. Ayrıca sıklıkla bir araya geliyor, kutlamalar yapıyorlar.

3-Biraz da mezun olduğunuz okuldan ve bölümden bahsedelim

İşletme opsiyonundan mezun oldum. Okuduğum yıllarda deniz ulaştırma işletme mühendisliği kendi içinde makine, güverte ve işletme olmak üzere üç ayrı bölüme ayrılıyordu. Şimdi dönüp baktığımda iyi ki işletme seçtim diyorum. İşin mutfağından başlayarak oldukça tecrübe edindim. Ayrıca Alesta dergisinin yayımlanmasında 3 yıl boyunca aktif olarak çalışmak beni çok fazla büyüttü. Şu an birlikte çalıştığım genel müdürüm ile 1997 yılında sponsorluk görüşmesi yapmışım. İnsanlarla bu denli iletişim halinde olmak kişinin kendi öz saygısını kazanmasını sağlarken sektördeki meslektaşlarımızın yaptıkları işleri yakından inceleme fırsatı sunuyor.

4-Öğrencilik hayatınız nasıl geçti? Nerelerde staj yaptınız? Katıldığınız topluluklar nelerdi?

Lise yıllarının yaz aylarında anketörlük yapardım. Üniversite hayatımı evden maddi destek almadan geçirdim. Ayrıca ilkökul öğrencilerine ders veriyordum. Bu şekilde geçimimi sağlıyordum. Ek olarak marketlerde stant hostesliği ve ürün tanıtımı yapmışlığım var. Birinci sınıfın bitmesiyle Bora Denizcilik'te gemi kiralama departmanında staj fırsatı yakaladım. Üç yıl boyunca her yaz izinsiz olarak staja devam ettim. Ayrıca dönem içerisinde dersimin olmadığı gün ve saatlerde ofise uğramadan günü bitirmezdim. Şimdi hatırlıyorum da o zamanlarda mütemediyen her ay çıkardığımız Alesta bana görev dağılımı ve takibi tecrübesi kazandırmış. Meslekte bir dosyanın takibi ile öğrencilikte görev dağılımlarının kontrolü birbirinden pek uzak sayılmaz.



5-Kaç senedir bu mesleği yapıyorsunuz?

Staj yıllarımı da işin içine katarsam 1997 yılından bu yana bu işin içindeyim. Dile kolay yirmi üç sene.

6-Mesleğiniz ne tür yetenekler gerektiriyor sizce? Bu işin sırrı ne?

Tabii ki gerektiriyor.Acil durumdakaos yönetimi yapabilmek denizcilik ve özellikle hasar departmanı için altın bir meziyet. Hasar departmanında çalışıyor olmak her an telefonun çalabileceği ve ulaşılabilir olma anlamına geliyor. Mantıklı karar verebilmek ve kriz yönetimi gerekli şartlardan. İlla yetenek olması şart değil tabii. Çok çalışmanın yanı sıra tecrübe ile kriz yönetimi sağlanabilir.

7-Mesleğinizin en sevdiğiniz tarafı nedir?

Dinamik olması.Özellikle hasar ve sigortacılık bazında düşünürsek sürekli olarak dalgalanmalar söz konusu. Neredeyse her gün yeni bilgiler öğrenerek günü kapatmak mümkün. Örneğin çevre kirliliği ile alakalı bir hadise olduğunda petrolün tüm kimyasını öğrenmek hoşuma gidiyor. Bu örnekler saymakla bitmez. Bu hareketlilik yaşantımın tamamına yansıyor dolayısıyla bu işi seviyorum.

8-En sevdiğiniz tarafları konuştuk. Biraz da zorluklardan bahsedelim. Mesleğinizin zor yanlarından nasıl bahsedersiniz ?

Önceden de bahsettiğim gibi zaman kavramı yok. Ayrıca insanları memnun etmek her meslekte olduğu gibi benim mesleğim için de çok zor. Sürekli kriz halinde olmakta cabası. Tüm bu sebeplerden yıpratıcılık payı oldukça yüksek bir meslek. Sürekli ölen, yaralanan insanlardan ve batan gemilerden haber almak tahmin edebileceğiniz üzere oldukça can sıkıcı...

9-Meslek hayatınızın en çıkmaz anı olarak bizimle paylaşabileceğiniz bir olay varmı?

Hiç unutmam anneler gününde bir gemi batmıştı. Haberini kutlama esnasında ailemle birlikte medya aracılığıyla almıştım. Fakat batan gemi ile alakalı net bilgi olmamasına ek ailelerin telaşı da oldukça zorlayıcıydı. Tüm günümü telefonda geçirdim diyebilirim. Aileme işimi yansıtmamaya çalışmanın yanında haber akışını sağlayıp krizi dindirmek kısa süreli çıkmaz olarak tanımlanabilir.

10-Şimdi size yeniden bir meslek seçim hakkı tanınsa değişiklik yapar mıydınız?

Evet değişikliğe giderdim. Bahsettiğim gibi hasar departmanı oldukça yıpratıcı. Ne kadar alıştığım için seviyor olsam da işin başında seçmezdim. Buralara gelene kadar oldukça yıprandım. Tabii ki her mesleğin zorlukları var şimdi seçecek olsam denizciliğin daha sakin bir bölümünü seçerdim.

Burcu BERRAK
TÜRK P&I Hasar Müdürü



KP&I

Sesi ve gücü olmayanlar için bir şeyler yapmalıyım.

Kaptan Carola Rackete

Carola Rackete; 8 Mayıs 1988'de Preetz Almanya'da doğdu. Almanya Jade Üniversitesi Denizcilik ve Lojistik Araştırma Enstitüsü'nde Deniz Bilimleri ve Taşımacılığı bölümünde öğrenim görmüş, bunun yanı sıra İngiltere de Edge Hill Üniversitesinde Conservation Management alanında yüksek lisans yapmıştır. Deniz hayatına Alfred Wegener Enstitüsüne bağlı Kutup ve Deniz Araştırma gemilerinde seyir zabiti olarak başladı. Sonrasında kısa süreliğine gönüllü olarak Kronot Nature Reserve'de çalışmış, ardından emniyet zabiti olarak Silversea Cruises şirketinde, Greenpeace British Antartik sörvey olarak çalışmış ve Haziran 2019'da Sea-Watch 3 gemisinde çalışmaya başlamıştı. Anadili dışında İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca biliyor.

Carola Rackete, Alman deniz kurtarma organizasyonu Sea-Watch 3 kurtarma gemisinde çalışan Alman kadın kaptandı. 12 Haziran 2019'da İtalya'nın aldığı karara karşı çıkarak izinsiz göçmen kurtarmasıyla tutuklandı.

Avrupa'ya kaçmaya çalışan göçmenleri kurtarmak için uğraş veren Kaptan Rackete 53 göçmeni Akdeniz'in Libya açıklarında kurtarıp, Tripoli-Libya limanına gitmişlerdi. Fakat emniyet gerekçelerinden dolayı işlemlerini gerçekleştiremediler. AB ve İnsan Hakları Organizasyonunca yayımlanmış haritaya bakarak en yakın güvenli liman olan Lampedusa limanına gitmeye karar vermişti. Fakat Lampedusa Liman Yetkilileri tarafından olumsuz yanıt almasına rağmen izinsiz şekilde İtalya karasularına giriş yaparak limana yanaşmıştı. Bu hareketi uluslararası nitelikte bir suç olduğu için gözaltına alınarak ev hapsine konulmuştu.

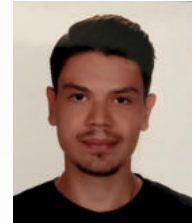
Kamuoyunda ve uluslararası medyada oldukça haber olan bu olay çeşitli vakıf ve insanları Rackete konusunda harekete geçirmişti. Her ne kadar bu konu ile ilgili fikir tartışmaları olsa da genel olarak bir kesimin kahramanı olan Rackete, insan canının ne denli önemli olduğu konusunda insanlığa önemli bir ders vermektedir. Durumu politik açıdan inceleyecek olursak; illegal olan bu durum deniz hukuku ve uluslararası anlaşmalara bakılınca haklı olan yönler olduğu düşünülüyor. Yapılan görüşmeler sonucu 10 yıla kadar hapis cezasıyla karşı karşıya olan Rackete'in savunma masraflarının çoğunu onu kahraman olarak gören yüz binlerce insanın desteği karşılayacak.

Carola Rackete'in olay hakkındaki açıklaması ise: "Benim hayatım her zaman kolaydı.3 üniversiteye gittim,23 yaşında mezun oldum. Beyazım, Almanım ve zengin bir aileye mensubum. Bunu fark ettiğimde, benimle aynı fırsatlara sahip olamayanlara yardım etmenin ahlaki zorunluluğunu hissettim." oldu.

02.09.2019 tarihinde ev hapsi hükmü kaldırılan Rackete, serbest kaldı fakat çoğu insan olayın tekrar sorgulanacağını düşünüyor.

Kimine göre kahraman kimine göre suçlu gözüken Kaptan Rackete hakkındaki yazıyı okuduktan sonra suçlu mu yoksa kahraman mı olduğu sorusunun cevabını size bırakıyorum.

Ahmet ÖDEN
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM





YAKIN TARİHİMİZİN BÜYÜK GEMİ KAZALARI

İnsanoğlunun denizlere meydan okumak için inşa ettiği gemiler, tarihin en büyük felaketlerinden bazılarını da beraberinde getirdi. Bir anlık dikkatsizlik veya ihmali sonucu hepsi birer demirden tabuta dönüşerek denizin derinliklerine gömüldü. Bu dikkatsizlik veya ihmaller tarih boyunca birçok can kaybına neden oldu. Ardından hepsi bir iz, kimi zaman bir film, fotoğraflar bırakarak akıllarda kaldı. Tam olarak hikâyelerini bilmesek de nasıl battıklarını biliyoruz, tahmin ediyoruz. İşte bu felaketlerden bazılarını sizler için derledik.

En Büyük Can Kaybının Yaşandığı Facia: Wilhelm Gustloff

Gustloff, 208.5 metre boyunda, 25484 GRT hacminde 5 Mayıs 1937 yılında, Hamburg limanında, denize indirilmiş olan bir kruvaziyer gemisidir. Ancak sadece kruvaziyer gemisi olarak kullanılmamış daha öncesinde hastane gemisi, ardından ordu gemisi ve son olarak da tahliye gemisi olarak görev yapmıştır. Asıl yapılış amacı ise Alman vatandaşların kültürel faaliyetlerini icra edeceği bir kruvaziyer gemisiydi. 30 Ocak 1945 tarihinde, bir tahliye görevi sırasında Sovyet S-13 denizaltısı tarafından torpidolarla batırılmış, tahminen 5 bini çocuk ve genç olmak üzere 9.600 kişi ölmüştür. Titanik faciasında 1.500 kişinin öldüğü düşünülürse, Gustloff faciasının büyüklüğü belki daha iyi anlaşılabilir.



Independenta

İstanbul Boğazı'nda Haydarpaşa Limanı'nın 800 metre açığında 15 Kasım 1979 günü Türkiye saatiyle sabah saat 05.30'da Libya'dan yüklediği 94,600 ton ham petrolü Romanya'ya taşıyan Rumen bandıralı Independenta adlı tanker gemisi,

Karadeniz yönünden gelen Yunan bandıralı Evriyalı adlı kuru yük gemisine çarptı ve büyük bir patlama oldu. Patlama sonrası çıkan yangında gemi tamamen yandı ve kullanılamaz hale geldi.

714,760 varil ham petrol 27 gün süren yangında yandı ya da denize karıştı. Yangının sebep olduğu duman nedeniyle insan sağlığını tehdit eder düzeyde havadaki zararlı parçacık oranı arttı.

Tankerden sızan petrolün daha geniş alanlara yayılmasını engellemek için ABD'den getirilen 1 kilometre uzunluğunda bir

bariyer yerleştirildi. Kazada gemideki 43 kişilik mürettebatın tamamı hayatını kaybetti. Kaza esnasında iki gemide de kılavuz kaptan bulunmadığı, hasarın o dönemin parasıyla 40 milyar lira olduğu biliniyor.



Tanrı'nın Bile Batıramayacağı Gemi; TITANIC

Gemi kazalarından bahsedip Titanic'i es geçmek olmaz tabii ki. Aslında çoğumuz hikâyesine oldukça aşinayız filminden dolayı. Filmi ile birlikte, battığı 1912 yılından itibaren gitgide ünlenen bu gemi çok trajikomik bir şekilde sulara gömüldü. Dikkatsizlik sonucu buz dağı gemiyi sancak tarafından kâğıt gibi derinlemesine yırttı. Gemide sadece 20 adet filika bulunmaktaydı ve bu filikalar sadece 1178 kişiyi taşıyabilecek kapasitedeydi. Toplamda 3547 kişiyi barındıran bu muazzam buhar gemisi aslında yola çıkmadan yetersiz filika sayısı ile kendi felaketini hazırlamıştı. Geminin batması yaklaşık olarak iki buçuk saat sürmüş ve mühendisler yolcuların kaçabilmesi için gemiyi çalısır halde tutmuş.



Ertuğrul Fırkateyni

Dönemin Osmanlı padişahı, Sultan 2. Abdülhamid tarafından, 1887'de Japonya Prensi Komatsu'nun İstanbul'u ziyareti ve kendisine hediyeler sunmasının ardından Japonya'ya heyet göndererek iade-i ziyaret yapılmasına karar verildi. Ertuğrul, 14 Temmuz 1889'da Miralay Osman Paşa komutasında İstanbul'dan yola çıktı. İlk arızasını Süveyş Kanalı'nda yaşayan Ertuğrul; Nil'in sığ sularında kuma saplandı. 10 Kasım'da Kolombo'ya, gelen Ertuğrul 28 Kasım'da Singapur'a ulaştı. Singapur'daki olumsuz hava koşulları gemiyi dört aydan fazla süre boyunca demirde kalmasına neden oldu. 3 Martta tekrar hareket eden Ertuğrul sırasıyla; Saygon, Hong Kong ve Nakazaki'ye uğramış, buralarda yakıt tedarik etmiş, 7 Haziran 1890'da da son durağı Yokohama'ya ulaşmıştı. Hint ve Pasifik okyanuslarında yol boyunca Bombay, Kolombo, Singapur ve Hong Kong gibi yerlerde büyük ilgi ile karşılanmış, bölge müslümanları üzerinde çok büyük etki bırakmıştır. Osman Paşa padişahın gönderdiği nişan ve hediyeleri imparatora sundu, üç ay boyunca Japonlar tarafından çok iyi şekilde ağırlandı. 15 Eylül 1890'da bölge yetkilerinin fırtına uyarılarına rağmen Yokohama'dan hareketle dönüş yoluna geçen Ertuğrul, 16 Eylül 1890 saat 21.00 sularında Funakura kayalıklarına çarparak ortadan ikiye bölünerek battı. Osman Paşa, gemi süvarisi Yarbey Ali Bey ve 54 subayın da içinde bulunduğu 526 mürettebat şehit oldu. Sadece 69 kişi kurtulabildi. Ertuğrul Fırkateyni; 79 metre boyunda, 15,5 metre genişliğinde, 8 metre su çekimli ve çağına göre en modern dizayn edilmiş, elektrikle aydınlatılan ahşap bir gemiydi. Özel seçilen 56'sı subay toplam 609 mürettebat vardı. Kazanın yaşandığı Kuşimoto'da 1891 yılında şehitler için anıt dikildi. 1937'de Türkiye tarafından restore edilen anıt önünde her yıl düzenli anma törenleri yapılmaktadır.



Ece ÜSTÜN
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM



Köprü Üstü Emniyetli Vardiya Tutma Sistemi

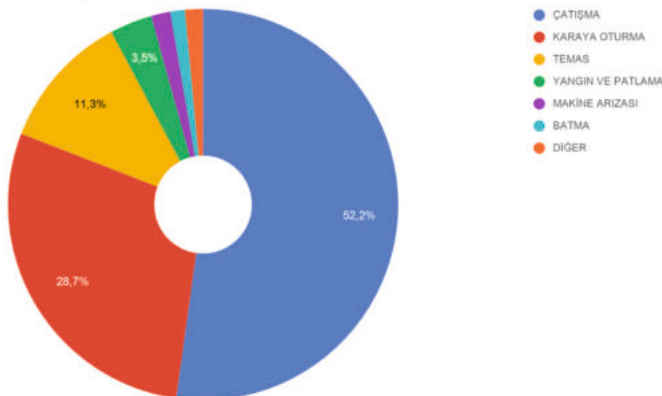
Dünya denizcilik seyir tarihine bakıldığı zaman önceleri kıyı ve nehir seferleri düzenleniyordu, bunun adına da pilotaj seyri denirdi. İlk başlarda Mısırlılar Nil Nehrinde ulaşım için kullanırken Fenikeliler daha uzun mesafe seyir yapmaları ile denizciliğe önemli bir dönüm noktası kazandırmışlardır. Gelişen teknoloji ile ilk başlarda sadece pilotaj seyirlerin yerini daha uzak seyirler ile denizcilik gelişmeye başlamıştır. Önceleri kare yelkenli gemiler ile seyir yapılırken bunları sırası ile kürekli, Latin yelken, buharlı vapurlar ve günümüzdeki fosil yakıtlı gemiler yerin almıştır. Gemilerin ticari ve savaş açısından öneminden dolayı ise gemilerin daha güvenli seyir yapmaları için önceleri güneşlerden, yıldızlardan, pusuladan baz alınarak yapılan seyirler günümüzdeki teknoloji sayesinde daha da ilerlemiş ve seyir yapmak daha kolay ve güvenli olmuştur.

Dünya denizcilik örgütü (IMO) tarafından onaylanan SOLAS'ın (Safety Of Life AtSea) bölüm 5'te belirtilen hükümlerde belirlenmiş olup, bir geminin güvenli seyretmesini sağlayan maddeler bulunmaktadır.

Bu maddelerde geminin veya deniz aracının karşılaşılabileceği durumlar öngörülmüş olup maddeler şeklinde belirtilmiştir. SOLAS'a ek olarak Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'nde (COLREG) ise geminin seyir esnasında uyacağı kurallar belirtilmiştir. Uluslararası 1972 Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü Bölüm-A Kural 2'de belirtildiği gibi özel şartların bulunmasından dolayı kurallara uymak sorumluluktan feragat ettirmediği için farklı manevra vb şeyler uygulanabilir. Bu kuraldan dolayı kıyı devletler ve IMO tarafından yayımlanan birçok farklı örnek teşkil edici kitaplar ve kurallarda mevcuttur. İstisnai durumlarda ise kurallara uygun bir şekilde kaptanın deneyimine danışılır ki bu durum SOLAS Bölüm 5'te daha detaylı verilmiştir. Deniz kazalarında en büyük etkeni insan faktörüdür. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün A.947(23) kararında insan faktörü "İnsan elementi; denizcilikte emniyeti, güvenliği ve çevrenin korumasına etkisi bulunan çok boyutlu bir husustur. Bir geminin personeline yapılan tüm insansal aktiviteleri, kıyı tabanlı yönetimi, düzenleyici kurumları, tanınmış organizasyonları, tersaneleri, yasama organlarını ve diğer tüm ilgili tarafları kapsamaktadır.

İnsan elementi hususlarının etkin şekilde ele alınması için bahse konu tüm tarafların iş birliği yapması gereklidir" şeklinde tanımlanmıştır. Başka bir kaynakta ise insan faktörü; "Denizcilik bağlamında, bir insanla başka bir insan, sistem veya gemi üzerindeki herhangi bir makine arasındaki ilişkiyi etkileyen her şey" şeklinde tanımlanmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün ve başlıca denizcilik sigorta kuruluşlarının istatistiklerinde dünya denizlerinde günümüzde meydana gelen deniz kazalarının %60 ile %80 arasında insan faktörü kaynaklı olduğu belirtilmektedir. Avrupa Birliği tarafından desteklenen ve vardiya zabıtlarının farklı vardiya zamanlarındaki uyku seviyelerine göre algı düzeylerinin ölçülmesi hedeflenmiş "Project Horizon" isimli projenin sonucunda, özellikle çatışma ve oturma gibi kazaların oluşmasında, insan faktörü etkisinin %90'lara kadar çıkabildiği belirtilmiştir. Deniz kazaları üzerine yapılan çok sayıda çalışmada da, insan faktörünün deniz kazalarının meydana gelmesindeki etkisinin %90'a yakın değerlerle ifade edildiği görülmektedir. Yu Eun Won tarafından hazırlanan ve Avustralya Denizcilik Emniyeti Otoritesi tarafından da yayımlanan; 2000 ve 2004 yılları arasında Güney Kore Cumhuriyeti'nde meydana gelen 3.316 adet deniz kazasını türlerine ve sebeplerine göre incelendiği "Deniz Kazalarına Etki Eden İnsan Faktörleri" raporunda, deniz kazalarına yol açan sebeplerin 3 ana başlıkta toplandığı ve toplam 22 farklı kaza sebebi ile kategorize edilerek irdelendiği görülmektedir.

2004-2008 ARASI OLUŞAN DENİZ KAZA TÜRLERİ



Yapılan çalışmada, belirtilen dönemde yaşanan deniz kazalarının yaklaşık olarak %90 oranında insan faktörü kaynaklı olduğunun tespit edilmiş olması dikkat çekicidir. Çalışmanın diğer bulgularından birisi ise, yaşanan deniz kazalarında insan faktörü kaynaklı en çok kazaya sebebiyet veren hataların, (kazalara sebebiyet verme oranına göre büyükten küçüğe sırasıyla) gözcünün dikkatsizliği, Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne uyulmaması ve geminin sakıncalı şekilde elleçlenmesi olduğudur. Raporda yer alan istatistiklerden, 2000 ve 2004 yılları arasında Güney Kore Cumhuriyeti'nde yaşanan tüm deniz kazalarının neredeyse yarısının (%48,6'sının)sadece bu üç hata kaynaklı olarak yaşandığı görülmektedir. Luo ve Shin; deniz kazalarının sebeplerini tespit etmek amacıyla yapılan araştırmalarda ulaşılan bulguların geçmişten günümüzde doğru belirli bir akımı takip edencesine farklılık gösterdiğini belirtmektedir. Yaptıkları çalışmalarla; deniz kazalarını araştıran kurum ve kuruluşların sayı ve kapsamındaki büyümeye paralel olarak, deniz kazalarının oluşma sebeplerinin araştırılmasında kullanılan yöntemlerin mühendislik, sosyal bilimler ve benzeri farklı disiplinlerin etkisi ile evrimleştiğini ortaya koymuşlardır. Buna ek olarak, deniz kazalarının oluşumunda insan faktörü etkisinin tanımlanması hususunun geçmişten günümüze doğru gittikçe daha çok önem kazandığını vurgulamaktadırlar. Deniz kazalarının sebeplerinin araştırılması amacıyla yapılan çalışmalarda; 1960'lı yıllarda insan faktörünün deniz kazalarının %30'unun oluşmasından sorumlu olduğu, günümüzde ise insan faktörünün deniz kazalarının %90'ına yakınının oluşmasında rol oynadığı belirtilmektedir. Deniz kazaları içerisinde insan faktörü kaynaklı kazaların oransal olarak geçmişten günümüze bu denli büyük oranda artmasına; deniz kazalarının 1960'lı yıllardaki gibi sadece Gemi İnşa Mühendisliği veya Deniz Ulaştırma Mühendisliği'nin ilgi alanında yer alan bir çalışma odağı olmaktan çıkarak, farklı disiplinlerde yapılan çalışmalar ile araştırılmaya başlanmasının neden olduğu ifade edilmektedir. Bir başka deyişle, bir geminin işletilmesinde rol oynayan insan haricindeki diğer tüm sistem ve aktörlerin yapılan çalışmalarla oldukça az hata yapacak şekilde geliştirilmesi sebebiyle günümüzde yaşanan kazaların oransal olarak çoğunlukla insan faktörü kaynaklı meydana geldiği ve bu sebeple araştırmaların insan faktörü üzerinde yoğunlaştığı söylenebilir. İnsan faktörlü kazaları azaltmak için ortaya çıkan yöntem; İngilizce karşılığının (Bridge Navigational Watch&Alarm System) baş harflerinden oluşan sistemin dilimizdeki kelime karşılığı tam olarak Köprüüstü Seyir Takip ve Alarm Sistemi olarak tercüme edilebilir. Sistemin amacı aslında tamamen denizde vardiya zabiti hatasından veya aksaklığından kaynaklanabilecek olan kazaların önüne geçmektir. Bir diğer deyişle vardiya zabitinin, deniz kazalarına sebep olabilecek olan dikkatsizlikleri, işe dalma, köprü üstünde

yetersiz ve aktif olmayan gözcülük faaliyetleri oluşması durumlarına karşı veya vardiya zabitinin başına gelebilecek olan bir sağlık veya benzeri durumda vardiya kabiliyetini yitirdiği durumlarda bu anormal durumun diğer nöbetçi vardiya zabitlerine duyurulması veya gemi genel sistemine haber verilmesini sağlamaktır.

Sistem devreye alındığında 3-12 dakikalık uyku evresi devreye girer. Bu evrede herhangi bir alarm veya ikaz ışığı yanmaz. Uyku evresi BNWAS ilk devreye alındığında başlar. Algılayıcı sensörler köprüüstünde aktivite görmediği zaman aralığı boyunca aktif olur. Aynı zamanda ülkemizde de örnek teşkil ettiği gibi sensör yerine tamamen zaman ayarlı kullanılmaktadır. Kaptan tarafından ayarlanan zaman içerisinde köprüüstündeki görevli zabıt tarafından süre içerisinde belli yerlere konumlandırılmış butonlar ile zaman resetlenir.

Yukarıda da bahsedildiği gibi uyku evresini tamamlayan sistem belirli süre geçtikten sonra ilk olarak ikaz ışıkları ile köprüüstüne uyarı vererek ilgili vardiya zabitinin dikkatini çekerek alarmı resetlemesini bekler. Alarm vardiya zabiti tarafından 15 saniye içerisinde dikkat çekmez ise bu sefer ikaz ışıkları yerine sesli uyarı sistemi devreye girerek ilgili personeli uyarır.

Eğer bu sesli uyarıya da cevap alınmaz ise Back-Up da bulunan vardiya zabiti veya yetkili kişilerin kamara uyarı sistemlerine sesli uyarı yolu ile ulaşılır.

Yedekteki kişiler de 90 saniye içerisinde bu sesli uyarılara cevap vermezler ise tüm gemide genel alarm yolu ile ikaz ulaşır ve tüm gemi mürettebatının bilgilendirilmesi sağlanır. Gemilerde kullanılmakta olan mevcut sistemimiz BNWAS sensör ve buton ile resetlenmesi ile sayacı resetleyip tekrardan başlatmaktadır. Fakat bazı vardiya zabitleri önemli bir şekilde işlerinin yarıda kesilmesi vb. gibi durumlardan dolayı köprüüstünde hareket eden bir cisim (vantilatör vb.) ya da butona bant yapıştırma veya kürdanla sabitleme gibi bir takım şeyler ile BNWAS' ı kullanılmaz hale getirmektedirler. Aynı zamanda BNWAS kaptan tarafından opsiyonlu kullanılmakta olup bazı kaptanlar çalıştırmamaktadır. Bu sebepten dolayı BNWAS sistemi bu gibi şartlarda işlevini yitirmekte ve yetersiz kalmaktadır. Bu durumda gemi seyir halindeyken insan faktörlü kazaları azaltmak için bir sistem geliştirmiş ve geliştirmeye devam etmekteyiz. Şu ana kadar geliştirdiğimiz kısımda ana maddeler olarak;

RFID,

Gemideki vardiya personel sayısına göre yedekli akıllı saat,

Alarm paneli,

Bilgisayar,

Yazıcı,

Alarm,

Gemideki mevcut elektronik seyir aletleri (senkron için).

→ A3;

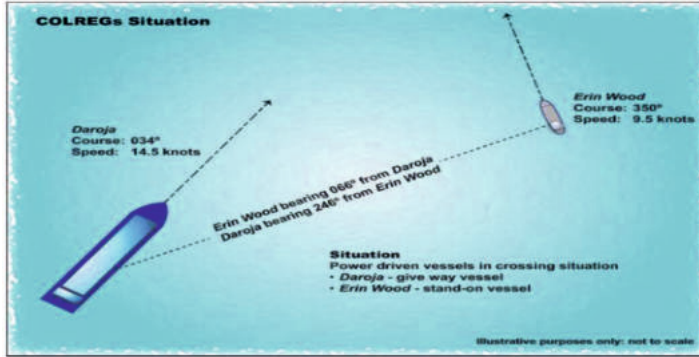
Bu bölge köprüüstündeki kör noktalardır. Eğer vardiya zabiti köprüüstü belli bir sebepten dolayı terk eder veya ihtiyaç için WC' ye giderse bu alarm yine belirlenen süre ile ilgili bir zaman hesabına girer ve zabiti uyarıp geminin selameti için A1alanına gidip kontrol etmesini sağlar.



● Vardiya Zabiti;

Yedekli bir şekilde kullanılmasını planladığımız saati takacak kişi vardiya zabitidir. Saatlerin ara kullanıcı yüzünde kullanıcı seçme şekli ile saat vardiya zabitinin vücut sıcaklığını, nabız sayısını ve yaptığı harekete bakıp vardiya zabitinin o an vardiya tutmaya yeterli olup olmayacağını sisteme girilmiş olan ortalama değerler ile belirlenir ve gerekli alarm kaptana iletilir. Gemilerin iş periyodu üzerine zabitler yetersiz uyku ve dinlenme saatlerine maruz kalmamaları için MLC 2006 konvansiyon uygulanmaktadır. Fakat bilinçli personel yetersizliği limanların çalışma hızı ve saatleri bazı zamanlarda dengesiz olduğu için kurallara uyulmaya biliniyor mesela liman kalkış manevralarında zabitler genellikle yükleme bitimi ile hazırola geçip manevrayı bekliyorlar. Manevra bekleme sırasında bazı olaylar gerçekleşe biliyor. Bunlar liman polisinin uyguladığı yüz kontrolü, geminin manevraya hazırlanması, palamarcıları ve pilotun beklenmesi, römorkörlerin beklenmesi ve manevra zamanı da katıldığında zabiti hiç bir işle uğraşmasa bile bu durumdan dolayı uykusuz olabiliyor ve bu durumda vardiyaya çıkabiliyor. Bu durumumda zabiti yorgun bilimsel araştırmacılar ile test edilmiş bir şekilde nabız yüksekliği oluyor ve sistemdeki ortalama değerler temel alınıp vardiya zabitinin vardiya tutmasına uygun olup olmaması durumunda erken uyarı sistemi ile kaptana haber veriyor ve saat zabiti uyarıyor. Aynı zamanda saat eğer zabitin değerleri ortalama ise bunu zabite özel olarak biçimlendirip vardiya esnasında zabitin vücut sıcaklığı, nabız ve hareket sensörüne göre verilerindeki aşırı hareketler bir sorun olduğunu algılayıp alarm verecektir. Nabız ve vücut sıcaklığı algoritmaları bilimsel araştırmalara göre yaş, cinsiyet, kilo, kafein, nikotin, uyku bozukluğu, spor alışkanlığı gibi etkenlere göre değişiklik gösterirken gemilerde uygulanan vardiya sisteminden dolayı uyku düzensizliği oluşturmakla beraber bu durum Northwestern Üniversitesinde 20-39sağlıklı bireyde yapılan deneyler sonucunda insan uykusuz kaldığında kalp ritmi yükselirken uykuya daldığı anda nabız yavaşlaması meydana geldiğini kanıtlamışlardır. Belirtilen programda vardiya zabitinin yaş, cinsiyet, kilo, kafein kullanma miktarı, nikotin kullanma miktarı gibi kalbe ve vücut ısısına etki eden faktörler göz önüne alınıp. Saatte mevcut olan vardiya zabiti ara yüzünde her vardiya zabiti için bu değerler farklı farklı değerlendirilip bir ortalama değer oluşacak ve saat vücut ısısı, nabız ve harekete göre anormal bir değişim saptandığında, yani vardiya zabiti vardiya esnasında uyuduğunda veya heyecanlandığında bu durumlar bilgisayar tarafından algılanıp köprüüstünde anormal bir durum olduğunu saptayacak ve kaptan kamarasındaki alarma bu durumu iletip kaptanın vardiya zabiti denetlenmesine yardımcı olacak. Eğer vardiya sırasında baygınlık veya kriz durumunda aynı yöntem ile saptayıp kaptan kamarasına iletilecek. Vardiya tutan zabitin dikkat oranını en üst düzeye çekmek istediğimiz için AIS, Radar, Ecdis bağlantılı olan bilgisayarımız onlardan gelen bildirim veya alarmları da saat eğer zabiti A1 alanında ise ufak bir titreşim ile hatırlatıcı eğer A1 bölgesi dışında ise sırasıyla görsel, titreşim

ve sesli alarm ile alarm kodunu saat ekranında gösterecek. Bunun sayesinde vardiya zabiti elektronik seyir aletlerinden maksimum derecede faydalanıp herhangi bir dalgınlık anında saat hatırlatıcı olacak. Gemide birçok değişken durum mevcut olabilir bu durumlarda gereksiz alarmları engellemek için geminin seyir modunu saptamak ve o durumda kaptanın köprü üstünde olması göz önünde bulundurularak modlar arası geçiş yapılması gerekir. Yazdığımız programlarda alarmlar, diğer alarm veren seyir aletleri gibi kaptanın inisiyatifinde olabilecek. Yani CPA ya da TCPA alarmının zaman ve mesafesi Radar ve Ecdis'te ki gibi ayarlanabilir olacak. Gemide köprüüstü modları ise yine bu ayarladığımız alarmlar denetlenebilecek. Öngörülen mod seçenekleri ise açık deniz, kıyı seyri, yanaşma ve kalkış manevrası, demir, drift, liman ve kanal modu olup bu modlarda alarmlar ayarlanabilir mesela açık deniz seyirinde geminin başka bir gemi ile olan CPA ayarı 0,5 nm iken kanal seyri, yanaşma ve kalkış manevrası demir manevrası gibi durumlarda kaptanın gemisinin selameti için öngördüğü değerle değiştirilir. Eğer özetleyecek olursak saat içindeki özellikler ile vardiya zabitinin vardiya esnasında anormal bir durumunu saptamak, vardiya tutamayacak derecede olduğunu saptamak, heyecan yapması, sağlık sorunu yaşaması, önceliğini başka bir işe verip dikkatinin dağılması gibi durumları ortadan kaldırmayı planlamaktadır.



Kaptan Kamarası;

Kaptan kamarasında bulunan panel kaptanın dinlenmesini engel olmayacak bir noktada olması gerekir. Aynı zamanda kaptan isterse vardiya zabitinin hangi alanda olduğunu ve Ecdis veya Radarın ekranını

görebilecek. Panelde gösterim ekranı, vardiya zabiti ışıkları, alan ışıkları ve bir hoparlör bulunacak. Gösterim ekranında Radar ya da Ecdis'in gösterimi olacak dilendiği zaman açılıp kapanabilecek bir ekran olacak. Vardiya zabiti ışığında ise 1 adet kırmızı, 1 adet turuncu, 1 yeşil ışık olup, yeşil ışığın her şeyin olağan bir durumda oldu olduğunu, turuncu ışığın vardiya zabitinin saati takmadığını veya sistemsel bir arıza olduğunu, kırmızı ışığın ise olağan olmayan bir durum olup kaptanın köprüüstüne çıkıp kontrol etmesinin gerektiğini anlatmaktadır. Hoparlör alarm sesi çıkarmak için alan ışıkları ise vardiya zabitinin o an hangi alanda olduğunu göstermektedir.

Çalışma Şekli;

Vardiya zabiti kendisine belirlenen ara yüzü seçip saati takar ve belirlenen zaman dilimindeki vardiyası başlar. Saat öncelikle vardiya zabitinin önceki vardiyalara oranla vardiya tutmasının uygun olup olmadığını saptamak için hareket, nabız ve vücut sıcaklığı kontrolü yapar ve bilgileri ara yüz eşliğinde bilgisayara gönderir. Bilgisayara gelen bilgiler ortalama değerlere göre değerlendirilir. Eğer değişim miktarı normalse bilgisayar vardiya tutmaya uygun olduğunu göstererek kaptan kamarasındaki alarm panelinde yeşil bir ışık yandığını gösterir. Bu ışık aynı zamanda sistemin çalıştığını kaptan kamarasında

göstermek için kullanılır. Eğer vardiya esnasında vardiya zabiti bir iş için A1 alanından uzaklaşıp kaptan veya şirketin belirlediği sürede gemi trafiğini kontrol etmezse bilgisayar bunu dikkat dağınıklığı olarak algılar ve saate sinyal gönderip alarma geçmesini sağlar. Bu alarm önce saatte görsel sırasıyla titreşim ve sesli olacak şekilde belli periyotlarda uyarır. Eğer alarmlar sonucunda vardiya zabiti gereken yere dönmez ve trafiği kontrol etmezse kaptan kamarasında alarm devreye girer. Ya da vardiya zabiti alarmı susturmak için A1 bölgesine girip trafiği kontrol etmeden dönmesini engellemek için kontrol etme süresince A1 bölgesinde kalmadıkça devam edecektir. Eğer vardiya durumunda olağanüstü bir durum gerçekleşirse mesela vardiya zabitinin uyuması, kalp krizi geçirmesi, bayılması vb. durumlarda saatten bilgisayara giden bu bilgileri derleyip bilgisayar alarma geçerek kaptan kamarasındaki panele bildirir. Vardiya zabiti A1 bölgesindeyken dalgınlık durumuna kapılabilir. Bu dalgınlığı engellemek için vardiya zabiti rahatsız etmeden Radar, Aıs veya Ecdis'te belirlenen alarmlar ufak bir titreşim ile vardiya zabiti uyarır. Seyir modu seçme özelliği ve vardiya zabiti ara yüzü ile algoritmanın yanlış veya gereksiz alarm vermesi önlenir. Eğer gemi trafiğinde bir sorun olduğu görüldüğünde yani Radar, Aıs ve Ecdis'ten gelen alarmlar çaldığında vardiya zabitinin vücut ısısında ve nabzında ani bir yükseliş rastlanır ve bu yükseliş sabit bir şekilde devam ederse kaptan kamarasındaki alarm paneli devreye girip bir sorun olduğunu vardiya zabiti denetlemesi gerektiğini anlayacak ve heyecandan dolayı oluşabilecek bir kazanın önlenmesi öngörülecek.

Mehmet AKGÜN
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM



GMD
DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET A.Ş.

*12 yıllık şirketimizde, 30 yıllık tecrübemiz ile,
yüklerinize gemi, gemilerinize yükün adresi...*

Gmd Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Koşuyolu Cad. No: 87 Kat:3

Kadıköy 34718 İstanbul / Türkiye

Tel: +90 216 340 61 60

Fax: +90 216 340 33 60

Chartering Dept: gmd@gmdchartering.com

Operation Dept: ops@gmdchartering.com

BIMCO Member Reg. No: 169620



MAVİNİN ÖYKÜ HALİ BİR DENİZ ÖYKÜCÜSÜ İLE SOHBET

SORU 1: Bizlere kendi hayatınızdan bahsedebilir misiniz?

Adım Gizem KODAK. En kısa haliyle cevaplayacak olursam, Heybeliadalı bir deniz öykücüsüyüm. Buna ek olarak, 2011 yılında yüksek lisansımı Deniz Politikası alanında tamamladım. Sonrasında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünde doktora eğitimine başladım. Vardiya zabiti yeterliliğine sahibim ve denizcilik alanında akademik çalışmalarına devam ediyorum.

SORU2: Sizi aynı zamanda öykülerinizden tanıyoruz. Deniz Haber'de yayınlanan ilk öykünüzün "Kanal 16'nın Gizemi" olduğunu biliyoruz. Sizi, bu öyküyü yazmaya iten şey ne oldu? Üsküdar Vapuru faciasında çok sayıda insanın hayatını kaybetmesi mi? Yoksa bundan psikolojik olarak etkilenmeniz mi?

Bu öykünün kahramanı, Moda'da oturan İzmitli Necmettin Kaptandır. Ve kendisi aslında tamamen gerçek bir karakterdir. Yüksek Denizcilik Okulu'ndan 1965 yılında mezun olmuş ve hayatı boyunca birçok denizci yetiştirmiştir. Denizcilik mesleğine adım atarken elimden tutan, bana yol gösteren hocamdır. Maalesef kendisiyle çalışma imkânı bulan son öğrencisi de ben oldum. Öykü, bu yanıla adının bir kısmını benden alıyor; Kanal 16'nın "Gizem"i aslında öykünün anlatıcısı... Yani, Necmettin Kaptan'ın yetiştirdiği o genç zabittir.

Yüksek lisans çalışmam sırasında bir gün Karaköy'den Kadıköy'e vapurla geçmemiz icap etti. Mevsim kıştı ve hava oldukça bozuktu. Deniz kazalarından bahsederken maziye dalmış ve bana 1958 yılında batan Üsküdar Vapurunu kıl payı kaçırdığını anlatmıştı. Bazı tesadüfler gerçekten insanın hayatını değiştirir ve paylaşılması gerekir. Öyküyü bu yüzden yazdım. Üsküdar Vapuru, batmasından onlarca yıl sonra benim hayatımı bile etkilemiştir? Bir düşünün, eğer Necmettin Kaptan o gün Üsküdar Vapurunu yakalasa idi muhtemelen benim hayatımda da pek çok şey değişmiş olacaktı...

SORU 3: "Ada Vapurunun Hayaleti" öyküsünde bizi karakterler çok etkiledi. Sizden "İlayda" isimli o öğrencinin -kurmaca bir karakter değilse eğer ki öyle ise bu çok büyük hayal kırıklığı olur bizde- kim olduğunu öğrenmek istiyoruz?

İlayda, elbette gerçek. Maalesef ülkemizde o kadar çok İlayda var ki... Bu yüzden hangisini anlatmak lazım gelir bilemiyorum? Cinsiyet ayrımcılığı sadece denizcilik mesleği için değil, birçok alanda kanayan bir yara. Ancak ülkemizde ve Dünya'da bu yarayı iyileştirmek, bu konuda farkındalık yaratmak için birçok hareket gerçekleştiriliyor. Örneğin 2019 yılında "Dünya Denizcilik Günü" nün teması, "I am on board with gender equality" idi. Bir başka ifade ile denizcilik sektöründe kadın istihdamı ve fırsat eşitliğini desteklemek için bende aynı gemideyim! Bugün, Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından denizcilik sektöründe kadını ve kadın istihdamını güçlendirmeye, fırsat eşitliğini desteklemeye yönelik güçlü bir vurgu var. Ülkemizde de bu anlayış çiçek açıyor. 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar gününde, deniz emekçisi kadınlar "YAKAMOZ" olup, denizlere ışık saçıyor! Bunlar çok değerli adımlar, umuyorum ki bu adımlar çoğaldıkça İlayda'ların sayısı azalacaktır.

SORU 4: "Ada Vapurunun Hayaleti" öyküsünü Gündüz Kaptan için yazdığınızı biliyoruz. Gündüz Kaptan kimdir? Bize ondan bahsedebilir misiniz?

Ada Vapurunun Hayaleti Deniz Haber'deki ikinci öykümdür. Ve bu öykünün kahramanı, aslında hem kaptan hem de avukat olan aynı zaman da yüzlerce denizciyi sektöre kazandıran Gündüz Aybay'dır. Bilhassa Türk Boğazları üzerine yaptığı çalışmalar ülkemiz için müthiş önem taşır. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nün oluşturulmasından, gemi geçişleri konusunda Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ülkemiz lehine tercümesine / yorumlanmasına kadar birçok alanda emek vermiştir. Ailesi ve dostlarının anlattıklarından bildiğim kadarıyla Türkçe aşığı bir insandır, hatta mesleki kitaplarının yanında Türkçe'nin doğru kullanımı konusunda yazdığı "Sözcükler Üzerine Anımsatmalar" adında bir kitabı bile mevcut! Hayatı, geçen sene belgesel olarak seyirci ile buluştu. "Denizlerimizin Hukukçu Kaptanı Gündüz Aybay", izlemenizi tavsiye ederim. Kitaplarından ve belgeselden de olsa onu tanımış olmak hayatınıza çok şey katacaktır.

Ben kendisi ile vefatından çok sonra, bir ada vapurunda tanıştım. Telaşlanmayın, elbette mecazi anlamda! İsmi, Şehir Hatları vapurlarından birine verildiği için bir dönem Kaptan Gündüz Aybay ile çok sayıda deniz yolculuğu yapma şansım oldu. Ancak uzun zaman önce ismini taşıyan bu vapurun hurdaya çıktığını ve artık çalışmadığını öğrendim. Önceleri bu duruma çok üzülüyordum ama sonradan fark ettim ki vapur hurdaya çıksa da Gündüz Kaptan denizlerde dolaşmaya devam ediyor.

SORU 5: Siz şüphesiz Denizcilik sektörünün en iyi öykü yazarlarından birisiniz. Öykü yazarken en büyük hedefiniz nedir? Kendi hislerinizi ortaya koyup kafanızdakilerden uzaklaşmak mı? Yoksa sektöre yarar sağlamak mı?

Ben, öykülerimde genellikle pek yakın sivil denizcilik tarihimizin kahramanlarını yaşatmaya çalışırım. Bu karakterleri seçmemin sebebi, asla unutulmamaları gerektiğini düşünmem. Öykülerimin kahramanları yaşadıkları dönemlerde öyle işler başarmışlar ve bizlere öyle değerli bir miras bırakmışlardır ki şu an yaptığımız çalışmalar hep onların attığı temel üzerinedir. Bu öykülerin en içten hedefi bu yönüyle bir vefa borcudur. Esas amacım ise yakın denizcilik tarihimizin bu hayata veda etmiş kahramanlarını, sektörün gelecekteki kahramanlarıyla tanıştırmaktır. Yazarlar, tarih sayfalarında çoğu zaman köprü görevi görür. Gündüz Aybay, belki de sizler doğmadan önce bu dünyaya veda etmişti... Necmettin Akten bu dünyaya veda ederken belki de henüz ilk okul sıralarındaydınız? Ama şu anda onları tanıyor, biliyor ve hayatları hakkında bana sorular soruyorsunuz. Bu mutluluk da öykülerin hedefine ulaştığını gösteriyor.

SORU 6: Sizce İstanbul Üniversitesi - Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümünün sektördeki yeri nedir?

İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü 1991 yılından bu yana eğitim veren bir program. Bu, neredeyse 30 yıla yakın bir zaman dilimi ediyor. Dolayısıyla mezunlara gerek gemi personeli olarak denizlerde gerekse kara personeli olarak şirketlerde sıklıkla rastlıyoruz. Aynı zamanda akademik platformda; denizcilikle ilgili uluslararası bilimsel yayınlarda da okulumuzun adı her geçen gün daha köklü hale geliyor. Güverte opsiyonunun yanında, işletme opsiyonunu sunuyor olması; okulu denizcilik alanında eğitim veren diğer üniversitelerden farklı kılıyor.

SORU 7: Okulumuzun bölümü DUİM'in sektörde gelecekteki yeri nedir?

30 yıla yaklaşan deneyim sonrasında, gelecek 30 yılı hayal ettiğimde İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği Bölümü'nün denizcilik sektörünün her alanında kök salmış bir ekol olacağını düşünüyorum. Her geçen yıl daha da güçlü adımlarla yoluna devam ediyor

Soru 8: Bizim okulu ve bölümü görmüş birisi olarak öğrencilere tavsiyeleriniz nelerdir?

İçinde yaşadığımız dünya yavaş yavaş yapay zekâ ve uzaktan algılamaya doğru evriliyor. Ben, denizciliği, insanın ihtiyacıyla doğmuş ve insanın gelişimine paralel şekilde her dönemde kendini yenileyebilmeyi başarmış en nadide meslek olarak tanımlıyorum. Bir düşünün; öyle bir meslek ki, kol gücünden başka hiçbir alternatifi yok iken kürekle, sanayi devrimiyle buhar gücünü keşfettiğinde buharlı gemilerle ve nihayetinde motor gücüne dayanan günümüz teknolojisine evrilmiş ve her çağda kendini yenileyebilmiş! Böyle bir mesleğin mensubu olmak bana müthiş bir gurur veriyor. Elbette ki bugünün denizciliği de başka bir yöne evrilecek ve bu çok da uzun bir zaman sonra değil. Çok yakında insansız deniz araçları denizlerde etkin olarak yer almaya başlayacak. Bizler de mesleğin getirdiklerini önceden görmeli ve bu teknolojiyi yönetebilme gücünü kazanmalıyız. Bu yüzden sizlere tavsiyem benim de hali hazırda öğrenmeye ve uzmanlaşmaya gayret ettiğim yazılım, programlama ve yapay zekâ alanlarına yönelmeniz ve gelecekte Dünya ölçeğinde deniz gücüne sahip bir ülke olabilmemiz için şimdiden bu alanlarda kendinizi geliştirebilecek adımlar atmanızdır.

Gizem KODAK
Deniz Haber Köşe Yazarı



AHIRKAPI DEMİR BÖLGESİNDE YAŞANAN ÇATMA HADİSELERİ

I. GİRİŞ

Demir bölgeleri, limanlarda ya da limanlara yakın bölgelerde gemilerin demir atmalarına ayrılmış, güvenlik içinde durabilecekleri yerlerdir. Demir yerlerine demirleyecek ve demirden kalkacak tüm gemilerin uluslararası hukuktan kaynaklanan yükümlülüklerle birlikte, Türkiye Cumhuriyeti kanunları, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, İstanbul Liman Tüzüğü, Yönetmelik ve diğer talimatlar uyarınca belirlenen Milli Mevzuat Kurallarına uymakla yükümlüdürler. Gerekliğinde, T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı tarafından verilecek talimatla, demir yerlerinde geçici düzenlemeler yapılabileceği de düzenlenmiştir.

İstanbul Boğazı demir yerleri Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile İstanbul Boğazı Bölgesi Kuzey Giriş Demir Yerleri ve Güney Giriş Demir Yerleri olarak düzenlenmiştir. İşbu demir yerlerinden Güney Giriş Demir Yeri olan Ahırkapı Demir Bölgesi en çok tercih edilen bölgedir. Gemiler Ahırkapı Demir Bölgesine girmeden talimatları İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri'nin Kadıköy sektöründen telsiz üzerinden almaktadırlar. Ahırkapı demir bölgesinde yer olmadığında gemiler demirlemeden emniyetli sahalarda dolaşarak sıra beklemektedir.

Ahırkapı Demir Bölgesi A, B ve C bölgesi olmak üzere toplam 3 ayrı demir sahasından oluşmaktadır. Ahırkapı açıkları A, Yenikapı açıkları B, Zeytinburnu, Yeşilköy açıkları ise C demir bölgesi olarak adlandırılmaktadır. A bölgesinde limana yanaşacak ve limandan ayrılacak gemiler, B bölgesinde kargo gemileri, C bölgesinde ise tehlikeli madde taşıyan tankerlerin demirlemesi güncel olan düzenlemedir.

II. AHIRKAPI DEMİR BÖLGESİNDE ÇATMA HADİSELERİNİN NEDENLERİ

İstanbul Boğazı, Türkiye dışında Karadeniz'e kıyısı olan Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya, Ukrayna ve hatta Hazar Denizi için Akdeniz'e ve diğer açık denizlere ulaşabilmek için tek yoldur. Baltık Denizi ve Kuzey Okyanusu'na kıyısı olan Rusya dışında diğer ülkeler için ise alternatifi olmayan bir güzergâhtır. Ülkemizin geniş ticaret hacmi ve stratejik konumu göz önüne alındığında Boğaz'dan geçen gemilerin sayısının fazla olacağı tahmin edilebilmektedir. Bu kadar fazla gemi geçişinin olduğu boğazlarda demirleme bölgelerinin şartlarının ve kapasitesinin de bu hususlara göre ayarlanması gerekmektedir. Ahırkapı demir bölgesi avantajlı konumu ve sağlanan hizmetler uyarınca en çok tercih edilen bölge olduğundan gemi yoğunluğu çok fazladır. Ancak Ahırkapı demir bölgesi işbu yoğunluğu karşılayacak kapasitede değildir. Ahırkapı demir yeri çok sayıda geminin demirlemesi için yeterli genişlikte de değildir. Bu nedenle bu bölgede yıllardır çok sayıda çatma hadisesi meydana gelmektedir.

Gemiler kumanya alımı, yakıt alımı, personel değişimi, yedek parça alımı, tersane gerektirmeyen kısa süreli tamir işlemleri, yük beklemek, talimat beklemek, Boğaz geçişinde sıra beklemek gibi ihtiyaçlarını gidermek için demir yerlerine demirlemektedirler. Ahırkapı Demir Bölgesi konumu ve işbu hizmetlerin daha rahat sağlanabilmesi itibarıyla gemiler tarafından en çok tercih edilen demir bölgesidir. Bu şartlar göz önüne alındığında işbu demir bölgesinin kapasitesinin yoğunluk meydana gelmemesi için artırılması gerekmektedir. Bütün ihtiyaçların sadece işbu demir bölgesinde daha rahat karşılanması nedeniyle yoğunluk azalmamaktadır. Demir yerinde gerçekleştirilebilen işlemlerin bazıları farklı demir yerleri oluşturularak ayrılabilir böylelikle gemiler ihtiyaçlarına göre farklı bölgelere demirleyerek yoğunluk bir nebze azaltılabilecektir.

Demir yerlerinde bekleme süresi 48 saat iken Türk Boğazları Deniz Trafik Tüzüğü'nün değişen maddesiyle uğraksız geçiş yapan gemiler için 168 saate çıkarılmıştır. Bu değişiklik nedeni ile işbu demir bölgesinde yoğunluk daha da artmıştır ve her geçen gün daha da artacaktır. Bu durumda demir yerinde meydana gelen deniz kazalarında artışa sebep olabilecektir.

Gemiler işbu sıkışıklık nedeniyle demirleme manevrası sırasında ya da demirden kalktıkları sırada, demirleme bölgesine giriş çıkışlar sırasında alan dar olduğundan birbirlerini görememekte ve manevralara yetecek alan olmadığından birbirleri ile çatmaktadırlar. Bazı gemilerin mürettebatlarının gemiyi dar alanda manevra ettirmek konusunda tecrübesiz olması, dar ve sıkışık alanda manevra yapılırken gerekli tedbirlerin alınmaması da işbu çatmaların sayısının artmasına neden olmaktadır.

Ahırkapı demir bölgesinin zaman zaman şiddetli lodos alması nedeniyle de zemini de kum olduğu için kolaylıkla çapa taraması meydana gelmektedir ve bu nedenle demir bölgesi sıkışık ve dar olduğundan sık sık çatmalar meydana gelmektedir. Yaşanan yoğunluk nedeniyle gemiler arasında zaman zaman 1,5 gomina olan mesafe manevra yapılmasını zorlaştırmaktadır. Özellikle hava şartları kötü olduğunda ya da gece görüş mesafesi azaldığında yoğunluk ve dar mesafe alanı nedeniyle çatma hadisesi sıklıkla yaşanmaktadır.

Bu bağlamda Ahırkapı Demir Bölgesinde meydana gelen işbu yoğunluğun azaltılması için gemilerin ihtiyaçlarına kolaylıkla ulaşabilecekleri yeni demir bölgeleri oluşturulması ve Ahırkapı Demir Bölgesi genişletilerek gemi yoğunluğuna elverişli hale getirilmesi mümkün olabilecektir.

III. İZLENECEK HUKUKİ YOL

Çatma hadisesinin yaşanmasının ardından Liman Başkanlığı tarafından yaşanan hadiselerle sebep olan faktörlerin tespit edilmesi ve kusurlu olan tarafların belirlenebilmesi için idari tahkikat düzenlenmektedir. İşbu tahkikatın yürütülmesi sırasında taraflardan genellikle kaptan kaza raporu, kaza yeri krokisi, kaza yeri deniz haritası, tayfa listesi, güverte ve makine jurnalleri, deniz raporu, gemi sertifikalarının fotokopisi, gemiye ait S-VDR kayıtları, gemiye ait P&I Club Sigorta Poliçesi ile tekne sigorta poliçesi gibi evraklar talep edilmektedir.

Evrakların tamamlanarak Başkanlığa götürülmesinin ardından kazaya ilişkin görevli mürettebatın ifadesi alınmaktadır. Liman Başkanlığı tarafından tahkikatın bitirilmesinin ardından kusurlu hareket eden gemilere ya da başka gerekçeler bulunduğu takdirde Limanlar Yönetmeliği'nde bulunan ceza hükümleri tahtında idari para cezası uygulanabilmektedir.

IV. SONUÇ

Ahırkapı Demir Bölgesinde çok uzun zamandır çatma hadiseleri yaşanmakta olup yetkililer tarafından yaşanan yoğunluğun azaltılması için henüz herhangi bir çalışma yapılmamıştır. Ahırkapı Demir Bölgesinde yoğunluğun azalması için benzer yeni bir demir bölgesi açılabilir ve çeşitli ikmal işlemleri Ahırkapı Demir Bölgesinden başka yerlere aktarılabilir. Gemiler ihtiyaçları için işbu demir bölgesine demirlemek zorunda olduklarından idare tarafından yeni alanlar belirlenmesi ve idari düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Gemiler Ahırkapı Demir bölgesindeki dar alan ve yoğunluk nedeniyle manevra yapmakta zorlandıklarından çatma hadiselerinin yaşanması kaçınılmaz olmaktadır. Bu bağlamda en kısa zamanda Ahırkapı demir bölgesinde yaşanan işbu sorunlara yetkililer tarafından çözüm bulunması gerekmektedir.

Avukat Onur AZAKLI



EMEKLİ AMİRAL CEM GÜRDENİZ İLE HÜR DENİZLERE

Sizi tanımak isteriz.

Biraz kendinizden bahseder misiniz?

- 24 Mart 1958 İstanbul doğumluyum. 3 aylık iken Sarıyer kıyısında bir eve taşındık. Dolayısıyla kendimi bildim bileli deniz ile iç içe büyüdüm. Ailem deniz ticaret filosuna mensuptur. Ben de 1972 yılından itibaren Türk Bahriyesine Deniz Lisesi öğrencisi olarak katılınca hayatım tamamıyla deniz ile şekillenmiş oldu, sayılı şanslı insanlardanım çünkü mesleğimi hobi gibi icra etme şansım oldu. 8 yaşında sandalım 14 yaşında yelkenlim oldu.

-Babam YDO 1949 mezunu, annem Bozcaada doğumlu bir deniz şairi, amatör denizci. Dolayısıyla iyi bir denizci olabilmek için her türlü uygun şartlara sahip bir genç olarak yetiştirildim ama beni asıl yetiştiren ailenin verdiği temel değerler dışında, Cumhuriyet Donanmasıdır. Bunu da gururla söylemeliyim.

Sizce donanmamız ülkemize yararlı şekilde güçlü mü?

-Cumhuriyet donanması şu an Türkiye'nin gerek güvenlik gerek dış politikada ki en ciddi, en etkileyici ve en caydırıcı markasıdır. Büyük bir birikimin sonucudur ve çok bedeller ödenmiştir. Türk Bahriyesi bugün ki aşamaya gelinceye kadar çok zor dönemlerden geçmiştir ama her zor dönemi atlatmayı becermiştir. Çünkü kurucusu Mustafa Kemal Atatürk. Sosyogenetik kodları çok güçlü olduğundan dolayı her türlü ortamda her türlü zorluğa ve umutsuzluğa rağmen daima umut aşılamıştır ve Türk halkına daima başarı ve zafer getirmiştir. Baktığımız zaman Birinci Mavi Vatan Savaşı diyeceğimiz Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle Türk Boğazları'nın egemenliğinin geri alınması sürecinden tutun; Kıbrıs Barış Harekâtında 20 Temmuz sabahı Kıybaşının tutulmasına kadar, Kardak Krizi'nden tutun da bugün Doğu Akdeniz'deki Akdeniz Kalkanı Harekâtı üzerinden uygulanan Gambot Diplomasisi'ne kadar Türk Milletine ve Devletine daima büyük başarılar armağan etmiş bir kuvvetten bahsediyoruz. Cumhuriyet donanması gücünü strateji, doktrin, konsept üretme savunma sanayisine doğrudan katkı ve ürettiği teknoloji ve ürettiği stratejileri ulusal çıkarlar uğruna en iyi şekilde kullanma becerisinden alır. Bunu başarıyla uygulamıştır zaten bugün Doğu Akdeniz'de bunu görmekteyiz.



Sizce Türk Bahriyesi Atatürkçü ve Cumhuriyetçi kimliğini koruyor mu ve bunu ilelebet sürdürebilecek mi?

-İlelebet sürdüreceğini baştan söyleyeyim. Çünkü kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ü bir sistem olarak düşün Cumhuriyeti kuran, omurgasını sağlayan bir sistem. Bu omurgayı kaldırdığınızda zaten Türkiye Cumhuriyeti kalmıyor. O nedenle hangi iktidar gelirse gelsin Türkiye'de rejim değişikliğine teşebbüs bile edilse, Türkiye'nin kurucu değeri olan Mustafa Kemal ve temsil ettiği değerleri sonsuza kadar Cumhuriyeti taşıyacak değerlerdir. Bu değerleri ortadan kaldırdığınızda zaten Türkiye Cumhuriyeti diye adlandırılan bir devlet kalmayacaktır. 15 Temmuz da

Denizciliği sahiplenmek ve ileriye taşımak için bürokratik bir kimliğe bürünmemiz şart mıdır? Yoksa başka türlü bir yolu var mıdır?

Bir söz vardır. "Bir taraf olmayan bertaraf olur" diye saçma bir söz olamaz. Bir taraf ol güçlü ol insanlar ne yaptıkları ile anılır. O yüzden ne olduğunuz önemli değil, ne yaptığınız önemli. Mesela BaBaLa TV 1.4 milyon kişi izlemiş, adı bile ciddi bir isim gibi değil ama Türkiye'de denizciliğin öğrenilmesin de etki yarattı. Bence Türkiye'deki gençlerin denizciliği jeopolitik bir sebep olarak görmesi, üstüne gitmesi lazım. Denizcilik devrimini, denizcilik atılımını gençler yapacak.



yaşanan da Balyoz ve Ergenekon tipi kumpas sürecinde de yaşanan da buydu. Türkiye Atlantik sisteme yaklaştıkça, Kemalist sistemden uzaklaştırıldı. 15 Temmuz gecesi Türk milleti ilk defa bu gerçekle karşı karşıya kaldı eğer Türkiye 15 Temmuz da başarısız olsaydı Mustafa Kemal topyekün yenilseydi, ordusuz kalan bir millet olacaktı ve iç savaşa sürüklenecektik, eninde sonunda 16. Cumhuriyetimizi ve devletimizi kaybedecektik. O yüzden Mustafa Kemal aynı zamanda bu ülkenin hayatta kalmasının sigortasının poliçesidir. Bu poliçeyi kimse yırtamaz.

Ülkemizde Mavi Vatan kavramını ilk siz vurguladınız peki Mavi Vatan nedir, nasıl açıklayabiliriz?

-Mavi Vatan kavramını 2006 yılında ilk kez kullandığımda Türkiye'nin ilan edilmiş veya edilmemiş deniz yetki alanlarını kastetmiştim. O dönemde Türkiye de denize, denizciliğe ve deniz çıkarlarını korumaya yönelik bir farkındalık artışına ihtiyaç vardı. Çünkü gerek halk gerek devlet henüz bu farkındalığa sahip değildi. Öyle bir kavram bulmalıyım ki diye düşündüm. Vatan kavramıyla birleştirip bunun en az anavatan kadar kıymetli olduğunu anlatacak bir kavram olmalıydı. O nedenle "Mavi Vatan" kavramını buldum ama bugünlerde Mavi Vatanın geldiği Doğu Akdeniz'de yaşananlar paralelinde geldiği noktayı göz önüne aldığımızda Mavi Vatanın 3 boyutlu bir etki yarattığını söyleyebilirim. İlki deniz yetki alanlarının tarifi, ikincisi Türkiye'nin 21.yüzyılda kaçınılmaz olarak başarılması gereken Türk Denizcileşmesinin sembolü ve üçüncüsü ise Türkiye'nin 21.yüzyılda jeopolitik açılımının bir doktrin haline gelmesi. Türkiye'nin 21.yüzyıldaki açılımı denizler üzerinden olmalıdır. Nasıl ki I. Dünya Savaşı'nın sonunda Sevr Anlaşması'na karşı anavatanını koruyarak stratejik açılım yaptıysa 2.Sevr dediğimiz bu dönemde de özellikle Doğu Akdeniz de ve Ege de kendisinden çalınmaya teşebbüs edilen 150 bin kilometre kare deniz alanı üzerindeki mücadelesini sürdürmek zorundadır. Bu da Türkiye'ye yeni bir jeopolitik açılım vermektedir. Türkiye'nin 21.yüzyıldaki açılımı denizler üzerinden olacaktır ve burada ana alan da Doğu Akdeniz olacaktır.

1999 depreminden sonra Gölcükte ki Büyük Donanma Marmaris'e taşındı bundan dolayı ülkemizin donanması nasıl etkilendi?

-Bunu yaşadığım anektodla anlatıyım. 1999 Ağustos'ta deprem yaşandıktan kısa bir süre sonra ben Deniz kuvvetleri Özel Kalem Müdürü olarak görevime başlamıştım ve bir ay sonra Larissa'ya NATO toplantısına kuvvet komutanıyla gittiğimde Yunan Deniz Kuvvetleri heyetiyle bir öğle yemeği yemiştik. Yunan Deniz Kuvvetleri İstihbarat Başkanı Amiral bana dönerek deprem sırasında Türk donanmasının Tüpraş'taki infilak tehdidi nedeniyle çıkışını büyük bir hüznle seyrettiğini söylemişti. Donanmanın bu acıklı durumuna çok üzüldüklerini ifade etmişlerdi. Ben de kendisine hitaben " Amiralim üzülme! Türk donanması Anka kuşu gibidir " demiştim. Ne kadar haklı olduğum yaklaşık 1 ay sonra ortaya çıktı. Çünkü Türk donanması kuvvet çoğunluğuyla Aksaz'a intikal etti ve Ege'nin güney girişlerini kontrol eder bir stratejik avantaj elde etti, denizaltı filosu zaten bir yıl evvel belli komodorluğa intikal ettiği için en caydırıcı kuvvetimizle bir Rodos geçidine Ege'nin güneyini kontrol edecek konuma gelmiştik. Aksaz'ın yeri o kadar güzel seçilmişti ki istediğimiz an Doğu Akdeniz'e de dağılma söz konusu olabiliyordu. O nedenle depremin getirdiği en büyük stratejik avantaj Türk donanmasının bir daha geri dönmek üzere Ege de kuvvet çoğunluğuyla konuşlanmış olmasıdır. Bu büyük bir fırsat sağlamıştır. Çok doğru bir karardı. Daha sonra Aksaz'da ki tesislerin oradaki karargah unsurlarının geliştirilmesiyle bugün Türk Donanmasının operatif gücünün ana üssünün Aksaz olduğunu söyleyebiliriz. Dilerim ilerleyen zamanlarda Kıbrıs'da da Türk Bahriyesini ve Türk Üssünü görürüz ve Aksaz'ın yükünü hafifletiriz.

Devletimizin Doğu Akdeniz'de ki başarılarını detaylı anlatabilir misiniz?

Türkiye özellikle 15 Temmuz'dan sonra kukla devletin kurulmasına karşı yaptığı mücadeleler Fırat Kalkanı, Barış Pınarı, Zeytin Dalı Harekâtı denize çıkmaya çalışanlara büyük darbe olmuştur. Ama İdlib Harekâtını ben bu çerçevede görmüyorum. İdlib Mavi Vatanı doğrudan etkilemiyor ama İdlib 'de oluşan kara delik Türkiye'nin enerjisini zayıf edecektir. Türkiye'nin enerjisini vermesi gereken alan Fırat'ın Doğusu ve Doğu Akdeniz'dir. Türkiye'nin İdlib 'deki mücadeleye dâhil olması ve rejimi değiştirmeye hedeflenmesi, Türkiye'nin Doğu Akdeniz'deki hedefini zora sokar çünkü en kaliteli adamlarımız İdlib de ve Türkiye ağırlıklı olarak İdlib'i ele aldığı sürece diğer alanlarda kayıplarla karşılaştığında bu kayıpları karşılayacak esnekliği kaybedebilir. Endişemiz bu yüzden ve endişemiz doğru çıktı. Hele ki Rusya gibi bir stratejik ortağı karşımıza almak, bu dönemde yapılabilecek en büyük hataydı. Şimdi burada Doğu Akdeniz'de gerek sismik diplomasisi gerek gambot diplomasisi gerek sondaj diplomasisi ile yaptıkları doğrudur çünkü birinci öncelik Türkiye'nin Mavi Vatanı savunmasına yönelik bir vatan savaşının gereksinimleridir. Hükümet burada doğru adımları atmıştır. Bunun hakkını teslim etmek zorundayız.



Denizci kültürünü nasıl aşlayabiliriz nasıl denizci millet oluşturabiliriz?

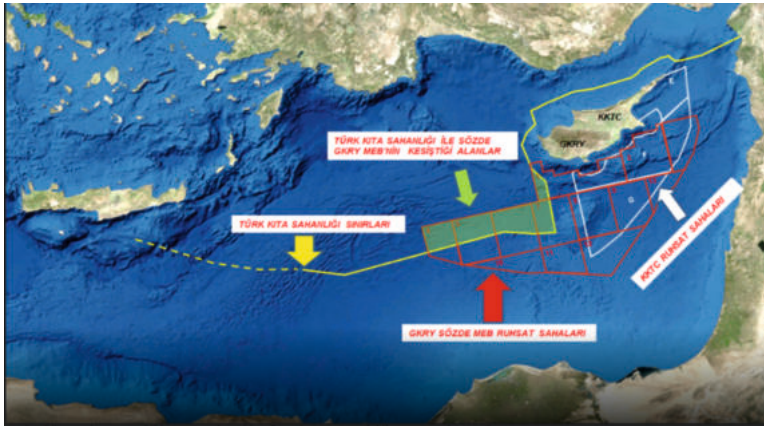
-Esasında bu soruyu sormakla bu kültürün oluştuğunun ipuçlarını almış oluyoruz çok mutluyum. Çünkü hiçbir ulus denizci doğmaz biliyorsunuz. Bu benim her zaman söylediğim ulusu denizci yapacak olan devlettir. Ulus, devlete bu görevini hatırlamakla görevlidir. Biz neden Mavi Vatan'ı gençlere emanet ediyoruz çünkü Mavi Vatan kavramını büyütecek çoğaltacak nesil genç nesil. Bunun farkındalığını sağladığı takdirde çağlayan etkisiyle devleti etkileyecektir. O yüzden yapılması gereken şudur: Gençler denizcileşmeyi idealleri arasına koymalıdır. Mavi Vatanı idealleri arasına koymalıdır. Sizin gibi üniversite öğrencileri, lise öğrencileri hızlıca deniz kültürünü geliştirecek, deniz kültürüne katkı sağlayacak bu tip faaliyetleri okul idaresine, devlet yöneticilerinin gündemine getirmelidir. Bunlar sağlandığı takdirde zaten çağlayan etkisiyle büyüyecektir. Şimdi yaptığınız bunun bir başlangıcıdır ama ben bu zamana kadar bütün verdiğim söyleşilerde olsun, Youtube kanallarındaki söyleşiler olsun, bu konuyu sürekli gündeme getiriyorum. Şimdi ideallerimden bir tanesi ilkokullara seçmeli denizcilik dersinin koyulması, balıkçılık, temel deniz doğası ve yüzme dersinin mecburi yapılması gibi hedefleri sürekli gündeme taşımak. Devlet ısrarla savunma sanayisinin kendisine kar getiren ve prestij getiren bir sektör olarak gördüğünden bu alanda büyüyor ki bunu gelişmesi çok ama çok önemlidir. Ama savunma sanayisine gösterilen ilginin, denizcilik kültürüne de gösterilmesi ve Türkiye'nin uygarlaşmasının asıl kapısını açacak bu alanın devlette öncelik almasını tabii ki istiyoruz. Bunun içinde tabii ki biz fikir üretmek, yazılar yazarak, söyleşiler yaparak, sizler de gençlik olarak baskı grupları oluşturarak bu başarıyı elde etmeye odaklanmalısınız diye düşünüyorum.

Savunma sanayi demişken son zamanlarda yükselişte. Bunun denizciliğe katkısı nasıl ölçülebilir?

Savunma sanayisinin lokomotifi deniz kuvvetleridir. Çünkü Kıbrıs Barış Harekâtı gerçekleştirildiğinde Türkiye'ye ambargo uygulandığında deniz kuvvetleri bundan dersini çıkarmıştır. Önce Avrupa pazarına yönelmiştir. Amerikan pazarını azaltmaya, askıya almaya çalışmıştır. Daha sonra bunun sürdürülmeyeceğini görmüştür ve savunma sanayi odaklanmıştır. Nitekim Araştırma Merkezinin kurulması ve Milgem'in başarısı, Milgem'in yani sıra Milgem'in donatacak silah sistemleri, sensörler, komuta kontrol merkezi, savaş yönetim sistemi özellikle yazılım geliştirme sağlanması ile Türk Deniz kuvvetleri Türkiye'nin neleri başarabileceğini göstermiştir ve onun rehberliğinde gerek devlet özel sektör savunma sanayi kendilerine modelleyerek kendi alanlarında başarılar kazanmıştır. Bugün gururla görüyoruz ki Türkiye sadece Milgem'in yapmakla kalmamış onu donatacak atmaca füzesine ve havadan bağımsız sistemlerini donatacak ağır torpidoyu başarabilmiştir. Bunun arkası mutlaka gelecektir. Türkiye 21.yüzyılda kendi savunma sanayi kendi ordusunun kendi donanmasının ihtiyaçlarını%70'ni karşılayacak konuma gelmiştir. Bu ilerleyerek devam edecektir. Burada en büyük katkı Türk deniz kuvvetleridir. Tabi burada merhum 20. Deniz kuvvetleri komutanlığı Özer Örnek" tir. Rahmetle anıyorum.

Mega proje "Kanal İstanbul" hakkında görüşleriniz nelerdir?

Kanal İstanbul Türk jeopolitiği için bir kayıptır. Büyük bir zafiyettir. Ekolojik, demografik, stratejik, ahlaki sorunları vardır çünkü arsa rant değerlerine baktığınız zaman neden bu projenin ahlaki sorumlulukları olduğunu görebilirsiniz. Muazzam büyük bir rant paylaşımı söz konusudur. Projenin yaratacağı hiçbir artı değer yoktur, çünkü bu yük gemilerinin, tankerlerin geçişine zaten müsait olmayacaktır. İspat edilmiştir. Sedat Eker, Saim Oğuzülgen tarafından ve de Hasan Terzi tarafından yazılan makalelerle tüm bunların aksi ispat edilmiştir. Yani bugün Independenta tankeri olsaydı kanalı kullanamıyordu. Bunları kılavuz kaptanlarımız ispat etmiştir. O bakımdan bu kanalın yapımının temel nedeni bende oluşan sentezi tamamen ranta yöneliktir. Kaldı ki Montrö sözleşmesi gibi Türkiye'nin kurucu anlaşmalarının en önemlisi Lozan'dan sonraki en önemlisi de tartışmaya açma riski söz olduğundan Kanal İstanbul'un derhal iptalinin gelecek kuşaklar için çok daha uygun olacağını, buraya harcanacak paranın Samsun-Ceyhan petrol boru hattının tekrardan gündeme getirilerek geliştirileceğinin uygun olacağını düşünüyorum.



Doğu Akdeniz hakkında bizi biraz daha bilgilendirebilir misiniz?

Tabi Doğu Akdeniz'in 3 boyutu vardır; birincisi bizden çalınmak istenen 150.000 m² Türkiye'nin Libya ile 27 Kasım'da yaptığı anlaşma ile ve akabinde Birleşmiş Milletlere verdiği raporlarda ilan etmiştir. Bunun iki tane yan boyutu vardır. Birincisi kukla bir devletin kurulması denize çıkabilmek için mavi vatanımız en büyük tehditidir. İskenderun merkezine hâkim bir gücün geçmişi olan bir Atlantik sisteme yönelik bir devletin kurulması mavi vatan mücadelemize balta vurur. Onun yanı sıra Türkiye'nin sulama ve tarım arazisi için tehlike oluşturur. KKTC'nin garantörlüğünün durması ve kolordu bunu çekilmesi mavi vatani etkiler. O yüzden mavi vatanımızın bu bacakları göz ardı edilemez o yüzden 3 boyutludur. Bu yüzden doğu Akdeniz uzun yıllar gündemde kalacaktır.

Ulaştırma bakanlığı var şuan bundan önce Ulaştırma Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı vardı ve sürekli isimler değişiyor, sizce devlet bu mesele hakkında ne düşünüyor?

Türkiye'de gerek sağ iktidarlar, gerek sol iktidarlar Mustafa Kemal Atatürk hariç denizciliğin önemini idrak etmemişlerdir. Bugün hangi dışarı Parti'nin programına girerseniz girin çok nadir birkaç paragraf bir kaç satır bahsetmiştir. Bu Türkiye'nin ciddi bir yapısal Osmanlı'dan gelen karacı gelenek devam etmektedir. Burada ana sorun tabii ki devlettir. Devletin ısrarla Denizcilik Bakanlığı kurmaması Osmanlı'dan kalma geleneğin devamı olarak görülebilir. Tabi burada Osmanlı'nın yani sıra Türkiye'nin yapısal olarak karacı olma odaklı geleneğin dışına çıkma Atlantik Sistem dediğimiz Türkiye'nin 1946'dan sonra Türkiye'nin denizlerden uzaklaşmasına katkısı vardır diyebiliriz. Çünkü hiçbir şekilde ne Avrupa birliğine ABD bugüne kadar Türkiye'nin gelişmesi için yaptığı yardımların denizciliği hedef olarak koymamıştır. Atlantik sisteminin ABD ve AB mavi uygarlık seviyesidir ve dışarıdan üye kabul etmezler özellikle böyle bir bölgedeki Türkiye'nin bu bölgede denizciliğin güçlenmesinin istemezler. O yüzden de Türkiye'nin tutucu karacı kimliği bozulmamıştır ki yüksek askeri şurada 2 amirale karşılık 10 tane karacı 2 tane havacı orgeneralin üye olduğunu hatırlatırım, diğer taraftan devlet geleneğinde denizcilik bakanlığı vurgusunun olmayışı Denizcilik Müsteşarlığını Bülent ULUSU zamanında kurulduğunu söyleyebilirim ve Türkiye devlet sisteminin denize ne kadar kapalı olduğunu görürsünüz. Kaldı ki Mustafa Kemal döneminde 1925-1928 zamanında bahriye vekâletini sadece 3 yıl açık kaldığını ve Mareşal Fevzi Çakmak, İnönü ve karacı orgeneralinin bu vekâlete karşı çıktığını sadece Mustafa Kemal in desteğine almasına rağmen sahte bir dava üzerinden kapatılmasından dolayı devletin sosyokültürel yapısını anlatır. Türkiye bu karacı zihniyeti yıkmalıdır ve bunu yalnızca gençler başarabilir.

TEKNOLOJİK GELİŞMELER DENİZCİLİĞİN ROTASINI YENİDEN ÇIZECEK



Yeni teknolojiler, bütün sektörleri etkilediği gibi küresel deniz ticaretini de bir çok unsura ile etkilemiştir. Ülke ekonomisi, işletme maliyetleri ve ticari analizler söz sahibi kuruluşların gündemine aldıkları unsurlardan bazılarıdır. Bu teknolojik gelişmeler ve entegrasyon süreçleri armatörlerin, işletmelerin ve tersanelerin geleceğe yönelik planlama yapma ihtiyacını ortaya çıkarıyor. Bulduğumuz çağ, hızlı değişimlere adaptasyonun büyük önem taşıdığı bir dönem olmakla birlikte bu değişim denizcilik sektörü için de yeni bir rota çizilmesini zaruri hale getirmiştir.

Bugünlerde denizcilik sektörü, birçok disiplini bünyesinde barındırması ve bilimden yüksek oranda faydalanmasıyla büyük değişimlere hazırlık yapmaktadır. Teknolojik gelişmelerde yaşanan bu çok hızlı değişim denizciliğin yan sektörlerinde büyük bir ürün çeşitliliği yaratmakta işletmecilerin doğru tercih yapmasını zorlaştırmaktadır. Ayrıca dünya nüfusunun artması, ekonomik büyümeler, seyahat kavramının popüler olması ve sosyal tüketimin yaygınlaşması hem yük hem de yolcu taşımacılığın da talebin artmasına yol açmakta ve bu sosyal taleplerin karşılanması için işletmelerde ve denizcilik hatlarında azami verimlilik ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

Bugünlerde verimlilik çalışmalarında en büyük adım iş zekası very altyapısının oluşturulması, işlenmesi ve bu verilerin optimize edilmesi ile gerçekleşmektedir. Sınırlı kaynağın yer aldığı çevresel koşulları göz önünde bulundurursak;

- ✓ Yük taşımacılığında taşınan ürünün unite bazında karlılığının değerlendirilmesi,
- ✓ Limanlarda liman içi yapı tasarımı, operasyon ve yönetim uygulamalarını gerçekleştirilmesi,
- ✓ Gemilerde enerji verimliliği, temiz enerji ve atık yönetiminin gündemde olması,
- ✓ Tersanelerde ise yeni inşa, bakım ve onarım maliyetlerini düşürecek robotların kullanılması ve süreçlerin iyileştirilmesi ve geliştirilmesi çok büyük önem arz etmektedir.

“İnsan teknolojiyi nasıl kullanacak?” diye sorarken denizcilikte bu durum “Teknoloji insanı nasıl kullanacak?” sorusuna dönmüştür. Otonom sistemlerin, yapay zekanın, artırılmış gerçeklik ve robotik makinelerin hayatımızın her alanına dokunmuş olması denizcilik sektöründe yaşanmış filolar için dünya çapında bir tehdit oluşturmaktadır. Yeni teknolojilerin eski sistemlere adaptasyonu ve entegrasyonu çoğu zaman o sistemin tamamen değiştirilmesinden daha masraflı olmaktadır. Gemi imalatı ve deniz ticareti açısından düşünüldüğünde istatistiki değerlendirmelerle deniz araçlarının yarı ömür modernizasyonlarının ve modernizasyon planlarının daha doğru yapılması gerekecektir. Doğru zamanda doğru modernizasyonların yapılması ticari fırsat sürelerini ve filo değişim stratejisini oluşturulmasını sağlayacaktır.

İlgili sektörlerde adaptasyonu tamamlanmış olan yapay zeka, otonom vb. Yeni teknolojilerin denizcilik sektöründeki çalışmaları uzun süredir devam ediyor. Sektörde yeni mesleklerin oluşması ve hukuki süreçlerde yeni tanımlara yer verilmesi artık kaçınılmaz. Uzaktan kontrollü veya otonom gemilerin hukuki sistemleri konuşulurken sorumluluk kime verilecek? Gemiyi yöneten sistem operatörüne mi, yazılımı geliştiren yapay zeka mühendisine mi ya da yapay zekanın kendisine mi? Sigorta firmaları algoritmayı mı sigortalayacak?

Evet, tüm bunlar konuşulurken uzaktan kontrollü deniz araçlarının hayatımıza girmesi; ticari kaygıların yanı sıra kritik bir ulusal güvenlik konusu da oluşturmaktadır. “Erken kalkan yol alır” sözünü düstur olarak denizciliğin yeni teknolojilere olan hazırlığın da maliyeti etkin, risk ve fırsatları değerlendirilmiş ve kendi içinde güvenlik, bakım vb. yan sektörünü oluşturmuş yeni bir rotanın çizilmesi ve devlet nezdinde gerekli kaynak, teşvik ve desteklerin denizcilik sektörüne sağlanması elzemdir.

Hilal KILIÇ
Sedef Gemi Ar-Ge Mühendisi

SEDEF
GEMİ İNŞAATI A.Ş.



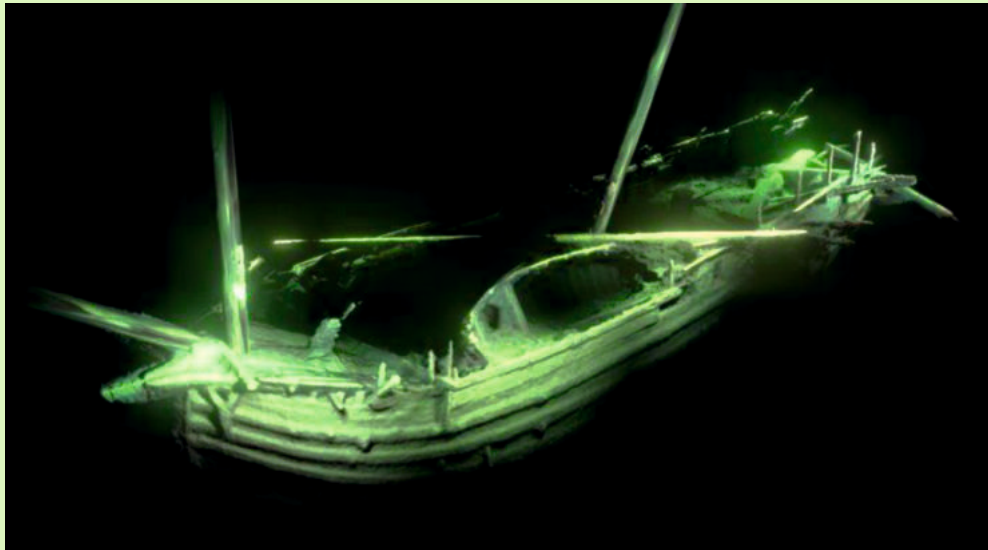
BALTİK DENİZ KALINTILARI

İlk duyulduğunda akılda sadece büyük bir parça izlenimini yaratan Baltık Deniz Kalıntısı aslında birden fazla parçadan oluşmuş keşfedilmiş ve ileride keşfedilecek bir sürü parçayı barındırmaktadır. Baltık Deniz Kalıntısı, Baltık Denizi boyunca farklı yerlerde bulunan ve tarihi aydınlatma açısından oldukça büyük öneme sahip enkazlar ve eserlerdir.

Baltık Denizi Nedir?

Baltık Denizi; İsveç, Finlandiya, Danimarka, Almanya, Polonya, Rusya, Estonya, Letonya ve Litvanya devletleri ile çevrili bir iç denizdir.

Güneybatıdan kuzeydoğuya doğru uzanır. Yaklaşık 420.000 kilometrekarelik yüzölçümüne sahiptir. Danimarka ile İsveç arasında yer alan Kattegat Kanalı ve üç girişi de (Onesund, Büyük Belt ve Küçük Belt) Kuzey Denizine bağlanır. Bu kanalın en derin yeri 8 metredir. Baltık Denizinin ortalama derinliği 65 m ile 550 m arasında değişir. En derin yeri 550 m ile Gotland'ın batısındadır. Bu sebeplerle kanal, gemiler için büyük güçlük arz etmektedir.



Bulunan Kalıntıların Önemi

Bulunan kalıntılar hem geçmişteki bilinen, bilinmeyen olayların aydınlatılmasında hem de bulunan bu enkaz, eser, gemi vb. kalıntıların gelecekteki olası önlemler ve araştırmalar açısından büyük öneme sahiptir. Örneğin, Baltık Denizinde bulunmuş ve hala gizemini koruyan Baltık Denizi Anomalisi veya herhangi bir hasar almadığı tespit edilmesine rağmen beş yüz yıl önce batmış olan bir gemi...

Baltık Denizinin En Gizemli Kalıntısı: Baltık Deniz Anomalisi

Bundan 8 yıl önce İsveçli Ocean X dalış ekibi keşfedilen bu kalıntı yapılan tüm araştırmalara rağmen çözülmedi.

Hala ne olduğu tespit edilemeyen bu jeolojik yapının akıl almaz bir özelliği ise yakınında bulunan teknolojik araçların çalışmayı durdurması. Bu konuyla ilgili Ocean X ekibi üyesi profesyonel dalgıç Stefan Hogerborn, bahsi geçen bölgede teknolojik gereçlerin de arızalandığını, ekibin kameralarının ve uydu telefonlarının bozulduğunu söylüyor.

Hogerborn, bölgede çalışmayan elektrikli aletler ve uydu telefonlarının 200 metre ileride çalışmaya başladığını ve bunu doğrulamak için bölgeye tekrar gittiklerinde aynı durumla karşılaştıklarını belirtiyor. Bu olağanüstü anomali hakkında hala birçok iddaa ve tartışma mevcut. İsrail'de bulunan Weizmann Enstitüsü'nde çalışan Prof. Dr. Steve Weiner gerçekleştirdiği kızılötesi spektroskopi analizi sonucu anomalinin limonit ve goetit'ten oluştuğunu belirlemiştir. Weiner, böyle bir yapıda bulunmasının

zor ve ilginç olduğunu açıklamış ayrıca anomilin modern bir yapı olduğunu düşündüğünü söylemiştir.

Bundan sonra ise İsveç Jeolojik Araştırma Kurumu'ndan jeolog Fredrik Klingberg ve Stockholm Üniversitesi'nden deniz jeologu olan Martin Jakobsson yaptıkları açıklamada; limonit ve goetit'in deniz yataklarında nadiren bulunan maddelere benzetilmesinin yanlış olduğunu bunların doğada rahatlıkla oluşabildiklerini ifade ettiler fakat bundan sonra yine Stokholm

Üniversitesi'nde incelenen numuneler ve resimler, bu fenomenin doğal bir yapı olduğu tezini neredeyse ortadan kaldırdı. Maddenin yanmış bir volkanik taş olabileceğinden şüpheleniliyordu, ancak uzmanlara göre Baltık Denizi'nin o bölgesinde volkanik hareketlilik imkansızdı. Bir başka sav ise, herhangi bir doğal oluşumun bu kadar keskin hatlara sahip olamayacağı yönündeydi. Bu anomali bulunduğu günden bu yana farklı bilim insanlarını karşı karşıya getirmiş ve tartışmalara yol açmıştır.

Kimine göre bir doğal kaya formasyonu kimine göre bir uygarlığın sembolü kimine göre ise Atlantis'in bir parçası...

Baltık Denizi'nde 340 Yıllık Peynir (2016)

Kazı başkanı Lars Einarsson 17. yüzyıl Kraliyet gemisi Kronan'da, siyah teneke kutu içindeki 340 yıllık süt ürününün yarı-sert bir peynir gibi olduğunu ve Rokfor peyniri ile maya karışımı bir kokusu olduğunu söyledi. Kalmar Müzesi'nden Lars Einarsson, The Local'a yaptığı açıklamada “Bir çeşit süt ürünü olduğunu söylemek iyi bir tahmin olur, biz peynir olduğunu düşünüyoruz” diyor. Peynir, Baltık Denizi'nin soğukluğu ve düşük tuzluluk seviyesi sayesinde korunabilmiş. Su geçirmez teneke kutunun kalın bir toprak tabakasının altında kalması da korozyona uğramasını engellemiş. Einarsson “Bir çeşit taneli Rokfor peynirine benziyor. Çamurun içinde durduğu için oldukça iyi korunmuş, ama aynı zamanda aslında 340 yıldır denizin altında duruyor” diyor. Einarsson ve ekibi Kronan savaş gemisinde iki hafta süren dalış projesinde peynir kutusunun yanında 14 altın sikke ve bir elmas yüzük de buldu.

Hasar Almadan Batan 500 Yıllık Gemi (2019)

Bilim insanları soğuk Baltık İç Denizi'nin çamurlu tabanında duran, yüzlerce yıldır neredeyse bütünüyle korunmuş ve sağlam bir batık gemi buldu. Geminin mükemmel bir şekilde korunması sayesinde, bilim insanları geminin Rönesans Dönemi'ne ait olduğunu belirleyebildiler. Bu zaman dilimi 15. Yüzyıl yahut 16. Yüzyılın başlarına, Christopher Columbus ve Leonardo da Vinci'nin yaşadıkları döneme tekabül etmektedir. Bu gemi ile alakalı olarak Deniz Araştırma Şirketi MMT'den deniz arkeoloğu Rodrigo Pacheco-Ruiz, “Gemi neredeyse dün batmış gibi görünüyor, gövde hasarsız ve direkler yerli yerinde” “Ana güvertede son derece az



rastlanan, ana gemi direğine dayalı ve mürettebatı gemiye yahut gemiden taşımak amacıyla kullanılan bir yardımcı bot bulunuyor.” diye konuştu. Ama 10 yıl sonrasına (bu yılın başlarına) kadar, enkazın önemi gerçek anlamda ortaya konmamıştı. Ve tamamen tesadüfen MMT'nin bir doğalgaz boru hattı döşemek üzere deniz tabanını araştırdığı sırada karanlığın içinden uzun bir gemi beliriverdi. New York Times'a konuşan Pacheco-Ruiz “Muhteşem bir şey, halen mutluluktan kendimizden biraz geçmiş vaziyetteyiz” dedi. Bilim insanları batık gemiyi daha detaylı olarak incelemek için, Stril Explorer keşif gemisinin güvertesinden denize indirilmek üzere uzaktan kumandalı araçlar konuşlandırdı. Araştırmacıların derinlemesine inceleyebileceği yüksek çözünürlüklü ve 3 boyutlu modeller sağlayan bu araçlar; batan geminin fotogrametrik (fotografik ölçüme dayalı) analizinde kullanıldı. Araştırma takımı, geminin bu seviyede korunmuş olmasını; tahtadan imal edilmiş batık bir gemiyi ekseriyetle harap edecek organizmaların yaşamına daha az müsait olan Baltık Denizi'nin derinliklerindeki soğuk, hafif tuzlu ve hipoksik (oksijence fakir) sulara dayandırıyor. Araştırmacılar, enkaz halindeki geminin muazzam bir tarihi öneme sahip olduğunu belirtiyor.

Bu batık gemi, Baltık Denizi'nde daha önce keşfedilen ve 1564'te 1. Öland Savaşı'nda batan “Mars” isimli savaş gemisinden ya da 1628'de ilk seferi sırasında batan “Vasa” isimli büyük savaş gemisinden yalnızca daha sağlam değil, aynı zamanda daha eski. Daily Mail'e demeç veren Pacheco-Ruiz “Bu, Baltık Denizi'ndeki en eski gemi enkazı.

Dünyada bu kadar eski bir döneme ait bunun gibi bir gemi yok. Daha eski gemiler mevcut fakat bunlar yalnızca kalıktan yahut metalden ibaret, direkleri ve çapaları olan bir batık gemiyle karşılaşmamıştık.” diye konuştu. “Bu batık gemi, ait olduğu dönem itibarıyla ezber bozuyor.

Bu gemi enkazı hakkında asıl merak edilen ise bu geminin herhangi bir hasar almadan neden battığı ?

Baltık Denizi'nde Yaşanan Olağanüstü Olaylar (Bölge Halkının Hikayeleri)

Baltık Denizi hiç hasar almadan batan gemi, farklı farklı batan gemiler, çok anormal olan ve hala gizemini koruyan bir anomali barındırıyor. Ayrıca içinde bulundurduğu Atlantis'e ait olabileceği düşünülen parçalarla birlikte akıllarımıza bazı komplo teorileri getirmiyor değil. Baltık Denizi diğer denizlere oranla içerdiği farklı deniz olayları ve keşfedilememiş olayları ile insanların ve bazı araştırmacıların aklında lanetli(?), büyülü(?) deniz gibi fikirler ortaya çıkarıyor. Tam olarak dillendirilemese bile ilerleyen zamanlarda özellikle hasar almadan batan gemi ve anomali'nin gizeminin çözülememesi durumunda bu denizde yapılacak araştırmaların ve bu denizin öneminin artacağı kuvvetle muhtemel.

Baltık Denzinde Bulunan Su Altı Kalıntısı (2017)

İsveç'in güneyinde, Baltık Denizi'ndeki Hanö Körfezi'nin 20 metre derinliğinde bulunan bu kalıntılar akıllara Atlantis efsanesini getirdi.

Daha önce hiç görülmemiş yazıtlarla kaplı olan bu tarihi eserler, uzmanlara göre; bölgedeki insanların refah içinde yaşadığına ve bir 'Taş Devri Atlantis'i kurduklarına kanıt oluşturabilir.

Bulunan kalıntılar arasında geyik boynuzundan yontulmuş baltalar ve kestane ağacından örülmüş balık ağıları bulunuyor. Baltaların üzerinde henüz çözülemeyen ilginç yazıtlar var. Balık ağıları da büyük ölçekli balıkları yakalayabilecek nitelikte.

Araştırmacılara göre, bölgedeki Mezolitik (Orta Taş – Yontma Taş Çağı) insanları eşine az rastlanan bir refah içinde yaşıyordu.

Sahil şeridinde kurdukları yerleşim birimleri deniz seviyesinin yükselmesiyle zaman içinde sulara gömüldü. Lund Üniversitesi araştırmacıları, kalıntılar üzerindeki şekil ve yazıları çözmeye çalışıyor. Şu anda tahmini gemi batığı alanının %80'inin keşfedildiği düşünülüyor.

1980'de ilk olarak keşfedildiğinden beri Kronan'dan yaklaşık 20.000 adet obje ele geçirildi. Bunların arasında mürettebatın kafatası kalıntıları ve hatta beyin dokusu parçalarının yanı sıra, bronz bir top, sandıklar, tabaklar, navigasyonel aletler, Alman yapımı bir trompet de bulunuyordu. Dalgıçlar bunların yanında deniz altında, tarihçilerin yüzlerce yıl önce nasıl yemek yapıldığını anlamasına yardımcı olabilecek un, hayvan kemikleri, likör ve şarap gibi yiyecekler de keşfetti.

Kemal Can AKALIN
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM

DENİZDEN KARAYA KARİYER SERÜVENİ...



Kpt. Barış Ziya KAYA

1 Sizi biraz tanıyabilir miyiz?

İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Güverte bölümünden 1995 yılında mezun oldum. 20 Temmuz 1995 tarihinde Dünya Denizcilik firmasında ilk zabıtlığıma başladım. 24 yıllık kariyer yaşamıma baktığım zaman sadece iki firmada çalıştım. Mayıs 2013 yılında Dünya Denizcilik firmasını kapatarak, Scorpio Tankers ile birlikte "Zenith Gemi İşletmeciliği" firmasını kurduk. 40 yıllık Dünya Denizcilik firmasının kapanışına, Zenith Gemi İşletmeciliğinin de kuruluşuna tanıklık ettim. 1995-2004 arasında Uzakyol Vardiya Zabiti, Birinci Zabıt ve Kaptan olarak farklı tonajlarda tankerlerde çalıştım. Dünya Denizcilik firmasının Güney Kore Tersanelerinde yaptırmış olduğu yeni inşaa projelerinde Ocak 2005 tarihi itibarıyla Site Team Enspektörü olarak görev yapmaya başladım. Eş zamanlı olarak yine Dünya Denizciliğin Tuzla Tersanelerinde de yeni inşaa projeleri vardı. Temmuz 2008 tarihine kadar yaklaşık 3,5 yıl boyunca Güney Kore ve Tuzla Tersaneleri arasında çalıştım.

2 Stajlarınızda dâhil tüm deniz hayatın dünya denizcilikte mi geçti?

Yok, stajımı Martı Denizcilik OBO Başak gemisinde yaptım. Dünya Denizcilik hikayem zabıtlık ile başladı.

3 Aktif deniz hayatınızı Dünya Denizcilik'te tamamladınız diyebilir miyiz?

Aslında diyebiliriz. 2004 yılında filoda sadece iki gemi kaldığı zaman şirketten ayrılmadım. Buna karşılık şirket beni G. Kore tersanelerinde Site Team ekibinde enspektör olarak görevlendirdi. İlk teslim alınacak gemiye kaptan olarak çıkacaktım. Allah rahmet eylesin Dünya Denizcilik sahibi Suay Bey marketin yüksek olmasından dolayı gemileri yapım aşamasında satmasıyla birlikte, benim için de 3,5 yıl sürecek yeni bir macera başladı. Bu süreyi G.Kore / Tuzla Tersaneleri arasında geçirdim. Aframax, MR Tanker / 18k Ice Class gemilerin yapımında Site Team Enspektörü olarak görev çalıştım. Temmuz 2008'de ofisten aranarak şirkette işe başlayacağım haberini aldım. Hangi görevde çalışacağımı sorduğumda ise; zamanın efsane ismi Personel Müdürü Tuncay Saygiver'in yanında yardımcısı olarak işe başlayacağımı öğrendim. 2008-2010 yılı arasında Deputy Crew Manager, 2010 yılında Tuncay Saygiver'in emekli olmasıyla Crew Manager görevini devir aldım. 2013 yılında Suay Bey'in şirketi kapatma kararının ardından hem gemi personeli hem de ofis çalışanlarının iş sonlandırma süreçlerinde bulundum.

4 Şirket değişim zamanındaki tüzel işleri anlatırmısınız?

Tüm süreci ofis arkadaşlarımızla birlikte yaşadık. Dünya Denizciliğin son zamanlarında önce gemilerimizi elden çıkardık. Bu arada Scorpio Ship Management bizimle yakından ilgilenmeye başladı. Scorpio şirket yetkilileri İstanbul Ofise geldiler ve bizlerle birlikte üç gün geçirdiler. Tmsa ayarında bir denetleme yapılarak, CV'lerimizi paylaştık, yaptığımız işleri anlattık. Scorpio Ship Management çok değerli bir firmaya sahip oldu. Dünya denizcilik 1973 yılında kurulmuş bir şirketti ve yılların birikimiyle çok güçlü bir Safety Management sistemi vardı. 40 yıl boyunca sektörde önemli bir oyuncu olmuş, hep illklere imza atmış bir şirketti. Kendimi örnek verirsem şirketin 18 yıllık geçmişine şahit oldum. Kurumsal hafızayım... Yola çıktığımız abilerimiz ve kardeşlerimiz benden farklı değiller. Personel Departmanı benim çatımda kuruldu. Dünya Denizcilikte kalan son 3 gemiyi Zenith Gemi İşletmeciliğe Haziran 2013 yılında devrederek şirket hayata geçmiş oldu.

5 Zenith neden kurulma ihtiyacı duyuldu?

Dünya denizcilik kapanıyordu. O zaman ya denize çıkacaktık ya da dağılarak başka şirketlerde çalışacaktık. Dünya Denizcilik ve Scorpio firmaları global piyasada birbirlerini tanıdıkları için, Suay Bey'in piyasadan çekileceğini duyduklarında, bizlerle yakından ilgilenmeye başladılar. Aynı zamanda Scorpio firması da ciddi büyüme sürecine girmişti ve kaynak arayışı içerisindeydi. Her iki tarafın ortak çıkarlarının aynı masada bulunduğu bir zamandı. Dünya Denizcilikten mecbur sebepten ayrılan 11 kişi bizler Zenith Gemi İşletmeciliğini Scorpio ile birlikte Mayıs 2013'de açtık. Dünya Denizcilikten devir olan üç tankerle başladık 2013 yılının sonunda filodaki gemi sayısı sekize yükseldi. Gemi sayısı her yıl arttı paralelinde Ofis de büyüdü. Mayıs 2019 Zenith'den ayrıldığım zaman 31 tanker , 1100 gemi adamı ve 54 ofis çalışanı geride bıraktım. Personel Müdürü olarak Türk gemiadamlarına hep güvendim ve gemide çalışan arkadaşlarımızın hepsi T.C. vatandaşıydı ve hepsini tek tek bilirim. Bu ciddi bir sayı.

6 Personel departmanın da ki operasyonu kaç kişi ile yönetiyordunuz?

Benle birlikte 6 kişiydik. Bir Deputy, üç kişi günlük operasyonu bakan ve sadece ratinglerle ilgilenen bir arkadaşımız vardı. Zenith'den ayrıldıktan 2 ay sonra Temmuz 2019 ayında BMG Denizcilik ve Danışmanlık firmasını kurdum. Şu anda bu şirket ne yapıyor diye soracak olursan danışmanlık işleri haricinde , offshore projelerinde Catering ve Housekeeping işi yapıyoruz. Off-shore sektöründe ileriye donuk projelerim var ve zaman içerisinde hayata geçirmeyi planlıyorum. Yakın zamanda Türkiye'de Offshore Bosiet Eğitim Merkezi açılacak ve bu eğitim merkeziyle yakından takip ediyorum. Mayıs ayında Houston'da yapılacak olan Offshore Fuarına katılmayı planlıyorum. Ayrıca; Manyetik pusula tashihi sertifikası sahibiyim ve çok sayıda yerli / yabancı müşterilerim var. Yakın

zamanda bir sürpriz yaparak Yabancı bir armatörün gemilerini teknik işletmesine başlayabiliriz. Bunların haricinde sektör dışında da yatırımlarım var. Houston merkezli Lojistik firması sahibiyim. Amerika kıtasında kara lojistiği hizmeti veriyorum.

7 Tanker şirketine Personel Müdürlüğü yaptınız. Öğrencilere bu konuda ne tavsiye edersiniz?

Öncelikle kişinin kendisini iyi analiz etmesi lazım. Ne demek bu analiz diyecek olursanız. Hangi tip gemide çalışabileceğinizi iyi analiz etmelisiniz. Karakterim hangisine uygun, hangi tip gemide daha mutlu ve huzurlu çalışırım değerlendirmesi yapılmalı. Ben tankerde çalışacağım, konteyner gemilerinde çalışacağım, dökme yük gemilerinde çalışacağım. Bu kararı özellikle Kariyer Günlerine gelen panelistleri dinleyerek verilebilirsiniz. Tavsiyem; tanker gemilerinde başlamak ve kariyerini aynı tip gemilerde sürdürmek. Sonrasında dökme yük gemilerine geçişin daha rahat olabileceği bir durumda, aksi durumda dökme yük gemilerinde başlayıp sonrasında Tankere geçilmesi çok zor ve bazı firmalarda imkansız. Geçmiş tecrübe matrixleri devreye girdiğinden tanker firmaları dökme yük gemilerinde çalışanları tercih etmiyorlar. Son zamanlarda; Kariyer ve Sektör Günleri'nde offshore dünyasını anlatıyorum. Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon yataklarından dolayı bölgede çalışan sondaj gemileri, sismik araştırma gemileri ve offshore supply yardımcı gemileri mevcut. Sizlerde bir farkındalık yaratarak bu tip gemilerde çalışabileceğinizi ve kariyer planlaması yapabileceğinizi özellikle belirtmek istiyorum.

8 Sizin bir mentörünüz olmadı mı üniversite zamanında?

Okul zamanında hayır, bizim zamanımızda imkanlar kısıtlıydı. Ama ilk çalıştığım geminin kaptanı benim rol modelim olmuştur. İrtibatımı hiçbir zaman kesmedim, kendisiyle daima görüşmeye çalıştım. Bizim zamanımızda beybabalar vardı. Beybaba kavramı kayboldu gitti. Teknolojinin hızla ilerlemesi denizcilikte bazı değerlerin kaybolmasına sebep oldu. Eski zamanlarda geminin bir yerden bir yere sevk ve idaresi önemliydi. Çünkü haberleşmenin gücü ve teknoloji bu kadar iyi değildi. Şirketler şu anda gemi ile ilgili anlık her türlü bilgiye rahatça ulaşabiliyor. Kaptanın otoritesi her geçen gün azalıyor. Eskiden telex vardı, telsiz zabıtları vardı. Telsiz zabiti ancak şirkete bağlanırsa haberleşme yapılıbiliyordu. Şu anda şirketler köprü üstünde ki konuşmaları bile takip edebiliyor. Bizler Beybabaların yanında yetiştik. Fakat denizde çok uzun zaman çalışmadık, ofis hayatlarımız başladı. Eskiden bir Kaptanın ya da Başmühendisin ofise geçmesi için çok uzun zaman geçmesi gerekiyordu. Çünkü şartlar bunu gerektiriyordu. Gemi sayısı arttı, filolar büyüdü, şirketler arttı ve ofiste enspektör ihtiyaçları oluştu. Bu sebepten kayıp bir dönem oluştu. Beybabalardan gördüğümüz ve kazandığımız tecrübeleri bir sonraki nesile aktaramadık.

9 Biraz öğrencilik dönemlerinizi anlatır mısınız? Önceki konuşmalarınızda öğretmen çocuğu olduğunuzu işitmiştim. Denizcilikle bağınız nasıl gelişti?

Zonguldak'da denizle iç içe büyüdüm. Babam deniz tutkunu bir adamdı ve küçük bir balıkçı kayığımız bile oldu. Deniz suyu çocuk yaşlarında kaçmış! İki kardeşiz. Kardeşim Yard. Doç. Diş Doktoru. Aynı zamanda Oral Diağnoz Bölüm başkanı. Her zaman çok çalışmıştır. Ben hiç kardeşim gibi olmadım hep yeteri kadar çalıştım. Dersi derste dinlerdim ve sınavdan 3-4 saat önce konuları tekrar ederdim. Hiç takdir belgesi almadım ama her dönem teşekkür belgesi almışımdır. Benim içinde yeterliydi. Kuzenim sayesinde üniversiteyi denizci olarak okudum. 1990 yılında bizleri ziyaret etmiş ve bana Kaptanlık mesleğini anlatmıştı. ÖYS tercihlerimde 7. Sıraya İTÜ Güverte bölümünü yazmıştım. Denizcilik Fakültesine bu şekilde girdim. Okuduğumuz dönem okul yatılıydı. Yatılı sisteme inanan biriyim. Gemideki yaşam, örf ve adeti öğrendiğim yer okul... 91 girişli 95 mezunuyum. Tabi okulun vermiş olduğu abi-kardeş ilişkisi, denizcilik kültürünü fazlası ile yaşadım. Bizim zamanımızda okurken firmalara ulaşmak bu kadar kolay değildi. Ne kariyer günleri vardı nede bize mentörlük yapacak insanlar. Bu zamanda sizler ropörtaj yapma şansı bulabiliyorsunuz veya denizcilik firmalarını sektör günlerine davet edebilirsiniz. Okul sıralarında Kariyer planlaması yapabiliyorsunuz. Bizim zamanımızda böyle imkanlar yoktu. Martı Denizcilikte staj yapmıştım, Dünya Denizcilik'te tesadüfen işe başladım. Ki o zamanlar çok fazla firma opsiyonumuz da yoktu veya yurtdışındaki denizcilik firmalarından habersizdik. Deniz Nakliyat görmüş bir adamım bu arada. Okulu yatılı okuduğumuzdan dolayı Deniz Nakliyat da mecbur hizmetimiz vardı. İlk işe başladığım Dünya Denizcilik firması tazminatlarımızı ödeyerek liman cüzdanlarımızı Deniz Nakliyat dan almıştı. Bunun sayesinde özel sektörde çalışmaya başladım. Sizin en büyük şansınız daha bilinçlisiniz. Bizler sizin imkanlarınıza sahip olamadık. Sektörde rol modeller var. Bu rol modeller Kariyer veya Sektör Günleri adı altında kampüslerinize gelip sizlerle vakit geçiriyor. Bu imkanı iyi değerlendirmek gerek. Denizciliği bir pratik birde teorik tarafı var. Her iki taraf hiç bitmiyor. Denizciliğinde güzel tarafı bu zaten. Mesleğimizde öğrenmeye açık her daim dinamik olmak zorundayız. Stajyerler de not ortalaması koşulu koyduk ve öğrenci bu durumda daha fazla çalışmaya başladı. Bizim mesleğimizde tek bir matematik, kimya, fen, hukuk yok her şey var bizim mesleğimizde. Kendini her zaman geliştirmen gerekiyor. Şimdi bir düşün; Kaptan oldun yurt dışına gidiyorsun. Orda biri diplomat görevlisi gibisin. Gemide bir sağlık sorunu oluyor doktor oluyorsun. Bir denetleyici geliyor gemi kaptanı olarak armatörü ve bayrak devletini temsil ediyorsun. Gemide bir kavga oluyor, hakim gibi karar vermen gerekiyor. Yani bir gemiyi bir limandan başka bir limana götürürken o kadar çok iş

yapıyoruz ki... Denizcilik içinde birçok mesleği barındırıyor. O yüzden mesleğimizin ucu çok açık. Bilgiye ulaşım kolay ama kendini her zaman geliştirmeye açık tutman gerekiyor. Yabancı dil meselesi... Bir yabancı dilin çok iyi ama ikinciye öğrenerek seni ilerisi için tercih edilme sebebin olabilir. Bizim zamanımızda biz sadece kaptan olacağız denizde çalışmaya kodlanıyorduk ama şimdi öyle değil. Şimdi sigortacı olabiliyorsun, hukukçu olabiliyorsun, enspektörlük yapabiliyorsun, otellerde müdür olabiliyorsun. Kendini hep geliştirmelisin. Ben oldum demek yok hep yeni bilginin peşinde olmalısın.

10 Türk deniz endüstrisinin gelişme sürecini nasıl görüyorsunuz? Sizce Türk denizciliği nereye gidiyor?

Türkiye gemi inşa sektöründe dünyanın en iyi römorkörlerini inşa ediyoruz, döviz kurları avantajından dolayı tersanelerimiz tamir gemileri için cazibe merkezi haline geldi. Son zamanlarda yabancı firmalar Türkiye Ofislerini açıyorlar ve işlettikleri gemilerde Türk Zabıtlarına iş imkanı yaratıyorlar. BIMCO'nun yaptığı araştırma sonucu 2025 yılında 150.000'e yakın Zabıt'e ihtiyaç olacaktır. Bu ihtiyacı iyi değerlendirmemiz gerekiyor ve Türk Gemiadamı cüzdanının itibarını global piyasada arttırmamız gerekiyor. Global piyasada tutunabilmemiz için yabancı dil başta olmak üzere bilgi ve kişisel becerilerimizi geliştirmek zorundayız. Birkaç eğitim kurumu haricinde denizcilik eğitimi veren kurumların ve kursların kalitesinin artırılması zaruridir. Eminim ki; Eğitim kalitesi ile birlikte iyi eğitilmiş, donanımlı, bilgili zabıtlar ve personel kaynağı yaratacağımıza inanıyorum.



SEVDİĞİN İŞİ YAP, BAŞARI ARKASINDAN GELECEKTİR...

Merhaba Sevgili Alesta okurları,

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ailesinin bir bireyi olarak Alesta'nın bu yılki sayısında yer almaktan onur duyduğumu öncelikle belirtmek istiyorum.

DÜİM'den 2016 yılında bölüm birincisi olarak mezun oldum. Mezun olmadan önce Arkas, Msc, Marport Liman İşletmeleri gibi denizcilik sektörünün köklü firmalarında staj yapma imkânım oldu. Bu imkânlar ile iş hayatını deneyimleme fırsatı yakalayıp, kariyerime yön veren ilk adımlarımı atmış oldum. Bu süreçte sektörümüzde bir çok çalışma alanı olmasına rağmen limanlar benim ulaşmak istediğim ana hedef noktam oldu. Gelecekteki kariyer hedeflerimi gerçekleştirebileceğim yerin limanlar olduğuna inanarak yoluma devam ettim.

Öncelikle öğrencilik zamanlarında kendimizi iyi analiz etmeli ve ne istediğimizi, nerede ve hangi alanda mutlu olabileceğimizi iyi tespit etmeliyiz. Hedef belirlemek çok önemlidir. Montaigne'nin dediği gibi "Hedefi olmayan gemiye, hiçbir rüzgâr yardım edemez" ...

SolonPort ile Tanışma Hikâyesi...

Hedefim limanlar olunca; limanların nasıl yönetildiklerini araştırmaya başladım.

Bu vesileyle, 30 yıllık geçmişe sahip Türkiye'nin ilk yerli liman otomasyon firması olan SolonPort ile öğrencilik yıllarımda tanışmış oldum. Üniversite son sınıfta Denizcilik Kulübü'nün düzenlemiş olduğu Sektör Günleri etkinliğine ev sahipliği yapan SolonPort'u daha da yakından tanıma fırsatı yakaladım.

SolonPort'un limanların verimliliği ve etkin yönetimi için geliştirdiği projeleri, teknolojik arge çalışmaları, güçlü know-how'a sahip mühendis kadrosu beni çok heyecanlandırdı. Mezuniyet sonrası başvurumu yaptım ve bu güçlü ekibin bir parçası oldum. Sektörde öncü ve yenilikçi projelerin bir parçası olmaktan, limandaki her bir paydaşın yükünü hafifletecek inovatif çözümler sağlayan bir ekip ile çalışmaktan mutluluk duyuyorum.

SolonPort ile operasyonlara hız kazandırıyoruz...

Günümüzde teknolojik limanların mobil operasyonlarının güçlü, operasyon süreçlerinin minimum personel ve yüksek verimlilik ile çalışması önemlidir. Deneyimli proje ekibimiz ile liman süreçlerini en iyi şekilde analiz edip tüm paydaşların işlemlerini daha hızlı ve konforlu gerçekleştirmelerini sağlıyoruz. Tüm sahayı akıllı algoritmalar ile 3D ve Mobil olarak yönetiyoruz. Özelleştirilmiş Dashboard ekranları ile liman yöneticilerine, kullanıcılarına ve tüm paydaşlara 7/24 kesintisiz veri akışı sağlıyoruz. Bakanlıklar ile entegrasyonlarımızı otomasyon süreçleri ile birlikte otomatik olarak yönetiyoruz. Otomasyon entegreli Otomatik Kapı, Otomatik Kantar gibi projelerimizle minimum insan gücüyle maksimum performans sağlıyoruz. Akılcı, pratik ve müşteri odaklı yaklaşımımız ile inovatif çözümleri teknolojiyle buluşturuyoruz.

İşini aşk ile yapmak, işine özenmektir. Ben de SolonPort ailesi ile işimi 4 yıldır aşkla yapıyorum. Olacaksa en iyisi olmalı ilkesiyle yaptığımız projeler ile yenilikçi ve öncü olmaya devam ediyoruz.



Anılcan Doğan/ DÜİM 2016
SolonPort Project Engineer



SOLONPORT'TA İNOVATİF ÇÖZÜMLER....



SOLONPORT'TA İNOVATİF ÇÖZÜMLER....

SolonPort, kurucu ortağı E.Oktay Okşak ile liman yazılımları, bunların limanlara etkileri ve sanayi 4.0'ın limanlar üzerindeki etkileri hakkında görüştük.

SolonPort'un Türkiye'nin ilk yazılım firmalarından olduğunu söyleyen Oktay Bey "30 yıllık geçmişi ile de birçok sektörde başarılı projeler geliştirdiklerinden, bunlar arasında Oracle ile birlikte geliştirdiği İstanbul Büyükşehir Belediyesinin e-dönüşüm projesi, bunker sektörü, inşaat sektörü ve ticari işletmelere yönelik projeler yer aldığından" bahsetti.

"Liman sektörü ile tanışmamız 1999 yıllarına dayanmaktadır ve şu an itibarı ile 20 yıllık bir sektör know-how deneyimine sahip, Türkiye'deki ilk liman otomasyon firmasıyız. Bununla gurur duyuyoruz. Limanlarımızın, ithal ürün kullanmasını önleyerek yüksek miktarlarda dövizin ülkemizde kalmasını sağlamanın yanı sıra ihracatımızla da ülkemize döviz kazandırdık" diyerek uluslararası bir firma olduklarını sözlerine ekledi.

SolonPort'un sadece bir yazılım olmadığını yüzlerce paydaşa bilgi hizmeti veren bir EKOSİSTEM olduğunu belirten E.Oktay Okşak, "biz çözümleri geliştirirken, maksimum fayda minimum maliyet prensibiyle problemleri analiz ediyoruz. Bu analiz esnasında, kullanıcılarımızın olumlu olarak nasıl etkilenecekleri, diğer paydaşlara katkıları gibi detayların yanı sıra, teknolojik alt yapısı da çok önemli oluyor. Çünkü belirttiğim gibi, SolonPort sisteminden; gümrükten bakanlıklara, liman müşterilerinden acentelere, yüzlerce kullanıcı 7/24 besleniyor. Bu yüzden aldığımız sorumluluk bu kadar büyük olunca, know-how ve tecrübenin derinliği de önemi de ortaya çıkmış oluyor." dedi.

Teknolojinin günümüz limanlarında kullanımı ile ilgili fikirlerini sorduğumuz Oktay Bey bu konudaki düşüncelerini paylaştı.

"Teknoloji sadece limanlarda değil hayatımızın her noktasında önemli ve bunu bize yaşadığımız Corona virüsü ve dünyada yaşanan bu olaylar bir kez daha gösterdi. İnsanlar, her ne kadar hastalıktan korksalar da hayat ve tüketim devam ediyor. Bu da bize daha net gösteriyor ki; teknolojinin daha çok kullanımı insanlar için hem konforlu hem de sağlıklı ortamlar oluşturmaktadır.

Limanlar için teknoloji, birçok sektörden daha da önemli. Yapısı gereği, limanlarda iş güvenliği, gümrüklü alanlar olması nedeni ile de güvenlik önlemleri en yüksek seviyelerde. Bu nedenle teknoloji kullanımı çok gerekli.

SolonPort olarak ürettiğimiz kapı, kantar vb. otomatik çözümlerle; limanlardaki iş güvenliği açısından riskli alanlardaki iş gücünü azaltabiliyoruz.

İş gücü verimliliğini artıracak, maliyet azaltacak çözümlerimiz de var. Mesela, Solonport 3D Mobil uygulama ile tüm paydaşlar da dahil, tek tuşla liman bilgileriniz sizde.

Tüm bunlar, performans verimlilik artışını, maliyetlerin ve zamanın efektif kullanımını, karlılık ve müşteri kalitesindeki yükselişleri beraberinde getiriyor.

Ve tekrar belirtmek isterim ki; teknoloji kullanımı sadece iş hayatımızı değil sağlığımızı bile etkiliyor." diyerek teknolojinin önemini vurguladı.

Son olarakta, Oktay Bey ile SolonPort'un vizyonu ve gençler hakkında konuştuk. "teknoloji firması olup da gençler olmadan olur mu? diyen Oktay Bey., "bizim tüm deneyimlerimiz bilginiz yeni jenerasyon için her zaman hazır. SolonPort ekibi tam olarak bunun göstergesi. Hem sektör ve teknoloji konusunda deneyimli ekip arkadaşlarımız, hem de heyecanlı enerjik genç arkadaşlarımız var. Bu uyum harika ve gerçekten harika işler çıkarıyor.

Ayrıca, inovatif çözümler geliştiren bir firma olarak her zaman eğitimin, yeni bakış açılarının önemini farkındayız. O yüzden üniversitelerle iş birliklerimiz, staj ve eğitim çalışmaları gibi bu alanda da projelerimizi sürdürüyoruz." diyerek gençlere verdikleri önemden bahsettiler.

E.Oktay OKŞAK
Solon Software Director



CVS DENİZCİLİK

TEL: +90 212 292 27 27

TEL: +90 212 292 27 57

e-mail:operation@cvsship.com

e-mail:chartering@cvsship.com

www.cvsship.com

MV	BALAT	2006	BLT	10975	DWT
MV	OSTRA	2006	BLT	6584	DWT
MV	FENER	2006	BLT	4862	DWT
MV	TAHA	2000	BLT	5050	DWT
MV	NECATİ ÇAVUŞOĞLU	1999	BLT	3171	DWT





DENİZCİLİK TARİHİNİN EN BÜYÜK KORSANLARI

Korsanlar, denizcilik faaliyetlerinin başladığı yıllardan beri varlıklarını sürdürmektedirler. Her birinin kendi bölgelerinde belirli otoriteleri ve kendilerine özgü yaşam tarzları vardır. Geçim kaynakları ticaret gemilerini ve liman kasabalarını yağmalamaktır. Tarihte korsanların en etkili olduğu ve en çok korkulduğu dönem, 15. ve 19. yüzyılları arasındadır. Öyle ki o dönemde bazı devletler deniz seferlerinde korsanlardan da yardım almışlardır.

Tarih boyunca yaşamış ve birçoğunun hayatı kısa sürmüş olan, dünyanın gördüğü en tehlikeli korsanlar aşağıdaki gibidir.

1. Kaptan-ı Derya Kızıl Sakal: Barbaros Hayrettin Paşa (1475-1546)

Döneminin en güçlü ve ünlü korsanı diyebileceğimiz Barbaros Hayrettin Paşa bu korsanlardan biraz farklıydı. Çünkü onun, bırakın onu takip edecek bir mürettebat ile gemiyi; kendi filosu, hatta kendi devleti bile bulunuyordu. Bu da Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın ne kadar büyük ve güçlü bir korsan olduğu hakkında biraz fikir verebilir.

Baba Oruç Reis'in küçük kardeşi olan Hayrettin Paşa'ya kızıl sakalından dolayı Avrupalılar tarafından Barba Rossa (Kızıl Sakal) lakabı takıldı.

Ağabeyi Oruç Reis ile birlikte Akdeniz'de büyük vurgunlar yapan kardeşler bunlarla yetinmeyip toprak edinmeye başladılar ve çok geçmeden Cezayir vilayetinin kontrolünü sağladılar. Barbaros ve kardeşleri, Hayrettin Paşa'nın Osmanlı donanmasına katılması ile Akdeniz'i "Türk gölüne" çevirdi.



2. Ching Shih (Cheng I Sao) (1775-1844)

Ching Shih ya da bilinen adıyla Cheng I Sao korsanlık tarihinin en ilginç hikâyelerinden birine sahip. Kaptan Sao, dünyanın en azılı ve en güçlü kadın korsanıydı. Korsan bir kaptan olan kocasından eşitlik hakkını kazandıktan sonra, kocasının evlatlık oğlunun yönettiği gemide görev aldı.

Zamanla kaptanlığa ulaşan Kaptan Sao, kontrolündeki 1.500 gemi ve 80.000 kişilik korsan ordusuyla muazzam bir güce kavuştu. Kaptan Sao bulunduğu bölgedeki neredeyse tüm sahil kasabalarına ve şehirlere baskın düzenliyor, onları vergiye bağlıyordu. Eski bir hayat kadını olan Cheng I Sao'nun bu yükselişi zamanın Çin yönetimini telaşlandırdı ve müzakerelere zorladı, Çin yönetimi, Cheng I Sao'ya ve mürettebatına, yürüttükleri faaliyetleri durdurmaları şartıyla genel af önerdi. Cheng I Sao ve mürettebatının o zamana kadar elde ettiği servet de onlara kalacaktı. Bu teklifi kabul etti. Mürettebatının büyük bir bölümü ise Çin donanmasına katıldı.

3. Karasakal Edward Teach "Blackbeard" (1680-1718)

Korsanlık tarihinin en korkunç korsanı diyebileceğimiz Edward Teach o dönemlerde korsanların en önemli üssü konumunda bulunan ve dünyanın her yerinden korsanların bulunduğu Karayipler'de dönemin en efsanevi korsanlarından biri olarak ün salmıştır. Edward Teach nam-ı diğer Karasakal korsanların altın dönemi olarak adlandırılan yıllarda yaşadı.

"Queen Anne Revenge" adlı gemisi zamanın en güçlü korsan gemilerinden biri olarak görülüyordu. Anlatılanlara göre Karasakal her zaman 'tricorn' şapka giyer, göğsünde de birkaç farklı silah bulundururdu ve girdiği tüm çatışmalardan evvel sakalında sakladığı Hint kenevirli piposunu çıkartıp yakardı.

Onun karşısında savaşılanlar onu gördüklerinde kafasından duman tüten şeytanı gördüklerine inanırlardı. Çünkü kendisi oldukça acımasız bir savaşıydı. Daha yaşarken efsane olan Karasakal'ın hiçbir resmi raporda adam öldürdüğüne dair herhangi bir yazı bulunmamaktadır.

Kaptan Karasakal'ın ölümü ise diğer korsanların aksine mürettebat isyanından ya da resmi donanmalardan değil, para avcılığı tarafından olmuş.. Efsaneye göre başı koparılmış şekilde denize atılan Karasakal'ın başsız bedeni gemi etrafında 3-4 kere yüzerek tur attıktan sonra ortadan kaybolmuş.



4. Denizlerin Babası: Oruç Reis (1474-1518)

Barbaros Hayrettin'in ağabeyi Oruç Reis de kardeşi gibi Midilli adasında doğdu. Zamanın standartlarına göre iyi bir eğitim aldı ve Akdeniz'in olmazsa olmazı olan İtalyanca, Fransızca, İspanyolca ve Rumca'yı öğrendi.

Kısa zamanda gemi sahibi olan Oruç, mal taşıyarak denizciliğe başladı. Ancak bir keresinde kardeşi İlyas ile seferdeyken karşılarına Rodos Şövalyeleri'nin gemisi çıktı. Çarpışmada İlyas Reis hayatını kaybederken Oruç Reis esir alındı. Uzun uğraşlar sonucu hapisneden kurtulan Oruç Reis önce Memlûk Devleti'nde sonra da Osmanlı donanmasında görev aldı.

Şehzade Korkut tarafından 24 gemi verilen Oruç Reis, böylece Akdeniz'de gitmedik yer bırakmayarak birçok baskın yaptı ve birçok gemi ele geçirdi.

Cezayir'in kontrolünü sağlayan Oruç Reis o bölgede güç durumda olan Emeviler'e birçok yardımda bulundu ve bundan dolayı Baba Oruç lakabını aldı. Oruç Reis, Tilimsan'da İspanyollara karşı verdiği savaşta son ana kadar savaşarak hayatını kaybetti.

Mehmet SÜRÜCÜ
İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa
DUİM

TANIŞMA KAHVALTIMIZ VE 16. İSTANBUL BİENALİ GEZİMİZ

Dönemin açılış etkinliği olarak düzenlediğimiz kahvaltımızda; 20 Ekim 2019 Pazar günü Kadıköy Kuzen Cafe'de DUIM Ailesinin yeni üyesi 1. Sınıf Ve Hazırlık sınıfındaki arkadaşlarımız ile biraraya geldik. Arkadaşlarımızın tanışıp kaynaşmasını amaç edindiğimiz bu etkinlikte; kulüpleşmenin öneminden, kulüp faaliyetlerinden, açık deniz stajından, işletme ve liman stajlarından bahsederek bölüm içi kaynaşmayı sağladık. Birkaç mezunumuzun da bize eşlik ettiği kahvaltı oldukça keyifli geçti. Kahvaltımız sonrası Kadıköy'den Beşiktaş'a vapurla geçerek Tophane İstanbul Resim ve Heykel Müzesi'nde ki 16. İstanbul Bienali: " 7. Kıta Attığımız Şeyler ülkesi" isimli sergiye katıldık. Küresel Isınma, Dünyanın kirlenmesi, Plastik kullanımının artması, çevre bilincinin oluşturulmasına yönelik olan sergi arkadaşlarımız tarafından ilgiyle gezildi.



2019 DENİZCİLİK KARIYER GÜNLERİ

Güz Yarıyılı içerisinde bölümde okuyan güverte ve işletme opsiyonlu tüm arkadaşlarımıza yönelik kariyer Günleri ile arkadaşlarımıza bir bakış açısı kazandırmak ve Denizcilik Sektörünü tanıtmak amacıyla 18-19-20 Kasım tarihlerinde İşletme Fakültesi Oditoryum da " Kendine Vizyon Kat " sloganı ile gerçekleştirdik. Kariyer Günleri'nin 1. Oturumuna CEVA İMEA Bölgesi Özel Projeler Direktörü aynı zamanda İÜ DUİMDER Başkanı Hakan Karaca ile başladı. 1999 yılında 1.Ulusal Denizkızı Kongresinin koordinatörlüğünü yapan Sn. Karaca sektörde network oluşturmanın iyi İngilizce bilmenin önemini , kulüpsel faaliyetlerin bireye kazandırdıkları hakkında bilgi verdi. 2. Oturuma Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Kapt. Muhammer Arslantürk ile devam etti. Kılavuzluğun tarihçesinden ve kaptanlık deneyimlerinden bahseden Arslantürk öğrencilerin sorularını yanıtladı. 3. Oturum ise YASA Denizcilik'ten tanker ve kuruyük personel müdürleri Kapt. M. Faruk Celayir ve Kapt. Fatih Ertem ile devam etti. Günün son oturumunda ise HMG Lojistik Genel Müdürü Hürol Aslan'nın lojistik ve deniz taşımacılığı konularında öğrencilere bilgiler verdi.





Kariyer Günleri'nin 2. Gününde güne Aqua Chartering Şirket Sahibi Sn. Melike Aysu Gürğan , Fuat Var ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Kapt. Semih Dinçel ile başladık. Broker olmak isteyen bir öğrencinin izlemesi gereken yolu tarif eden Gürğan, DUİM ailesini bilgilendirdi. Sn. Dinçel kaptanlık , brokerlik, armatörlük konularında öğrencileri bilgilendirdi. Öğleden sonraki oturuma ise MEDSHIP Personel Müdürü Sn . Eyüp Şeker'in konuşmaları ile devam etti. Günün son oturumunda ise TURKON Holding hem deniz ayağında hem kara ayağında kariyerlerini oluşturmak isteyen öğrencileri bilgilendirdi.aynı zamanda Future Team programı tanıtıldı.

20 Kasım günü Kariyer Günlerinin son gününde ilk oturum Hicri Ercili Pers. Müdürü Hasan Kızıltan ve Güv. Enspektörü Savaş Aydın'ın deniz hayatına ilişkin olarak öğrencilere tavsiyeleri ile başladı. 2. Oturumda ise Gate Grup Yön. Kur. Başkanı Raşit Altınok'un söyleşi ile devam etti. Öğleden sonraki oturum da ise Transocean Şatış Müd. Sefer Gökdoğan Forverderlik taşımacılık ve deniz ticareti konusunda arkadaşlarımızı bilgilendirmesi ile devam etti. Kariyer Günlerimiz son oturumda ise AKÇANSA PORT Liman Müdürü Emre Akıncı'nın sunumuyla sone erdi.



29 Ekim'de Salih Reis Fırkateyni Gezimiz

Dönemin ilerleyen zamanlarında İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Denizcilik Kulübü olarak 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı coşkusunu Beşiktaş açıklarında TCG SALİH REİS Muhribi'ni ziyaret ederek yaşadık. Fırkateyn Osmanlı Devleti'nin sınırlarını Atlas Okyanusu'na kadar genişleten Salih Reis'ten almıştır. Azami 32 knot hız özelliğine sahip muhrip, 118 metre uzunluğundadır. 30 arkadaşımızın katıldığı gezimiz de, Köprüüstü donanımlarını, helikopter hangarını, gemi güvertesini ve savaş mühimmatlarını yakından inceleme fırsatı bulduk. Bu esnada Astsubay Çavuş Sn. Tayfun Çetinkaya bizlere rehberlik etti.





UDEM AÇILIŞI



Yine Güz dönemi içerisinde Denizcilik Kulübü olarak denizcilik sektörüne büyük katkı sağlayacak Tekirdağ Marmara Ereğlisi'nde " Ulusal Denizcilik Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi" tanıtım organizasyonuna, bölüm başkanımız Doç. Dr. Gökhan KARA, Arş. Gör. Olcay OKSAŞ, Öğr. Gör. Ersoy KAÇMAZ, Doç. Dr. Gül EMECEN KARA ve bölümümüzden öğrenci arkadaşlarımızla tanıtım açılışında yerimizi aldık. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sn.Turhan'ın konuşmasının ardından Marmaraereğlisi Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi'nin (UDEM) açılışı gerçekleştirildi. Hizmete açılan Ulusal Denizcilik ve Acil Müdahale Merkezi ile ulusal ve uluslararası boyutta deniz kirliliklerine müdahale, temizlik çalışmalarının koordine edilmesi sağlanacak.



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN GELECEĞİ KONULU SEMPOZYUM

Young Ship Turkey Derneği'nin organize ettiği; İstanbul Bilgi Üniversitesi Deniz Hukuku Araştırma Merkezi'nde gerçekleşen “ Denizcilik Sektörü'nün Gelişimi” konulu sempozyuma katılım sağladık. Denizcilikte Dijitalleşme, Yat alım sözleşmeleri, Brokerliğin Geleceği, Mürettebatsız Gemiler gibi konuların konuşulduğu sempozyuma İÜ DUİMDER Başkanı Hakan Karaca'da katıldı.

DOĞU AKDENİZDE YAŞANAN GELİŞMELER KONULU SÖYLEŞİ

10 Aralık 2019 Salı akşamı Gemi Brokerleri Derneği'nin organize ettiği, Amiral Cem Gürdeniz'in konuşmacı olduğu, İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran'ın da katılım sağladığı söyleşiye İÜ-C Denizcilik Kulübü olarak bizlerde katılım sağladık. MEB Kıta Sahaneliği ve Doğu Akdenizde ki Sondaj ve Sismik Araştırma gemilerimizin faaliyetlerinden bahsedilen panelde bizleri ağırlayan Gemi Brokerleri Derneği'ne teşekkür ederiz.



GEMİMO GENEL MERKEZİ AÇILIŞ

Denizcilik Sektörünün en önemli STK'larından TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası(GEMİMO) kuruluşunun 60. Yılında genel merkez açılış törenine bölüm hocalarımızdan Dr. Öğr. Üyesi Birsen KOLDEMİR ile beraber katılım sağladık.

YAKAMOZ DENİZ VE KADIN SEMPOZYUMU

Türk denizcilik sektörünün çeşitli alanlarında çalışan kadınlar, bu yıl 5.defa 8 Mart 2020 tarihinde düzenlenen Yakamoz: Kadın ve Deniz Sempozyumun Çatısı altında "Kadınlar Denizde" mottosuyla bir araya geldi. İNCİSU Teknesi'nde gerçekleşen etkinliğe yurt içinden ve yurt dışından sektörün bilinen ve en eski isimlerinden birçok kişi katıldı. Sektörde kadının yerini ve önemini vurgulamak adına İÜC Denizcilik Kulübü olarak bizde yerimizi aldık.



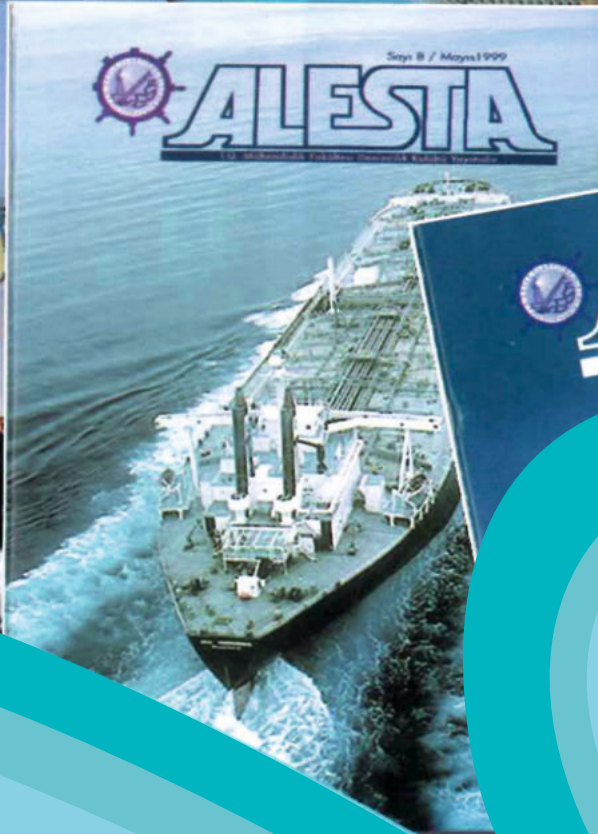
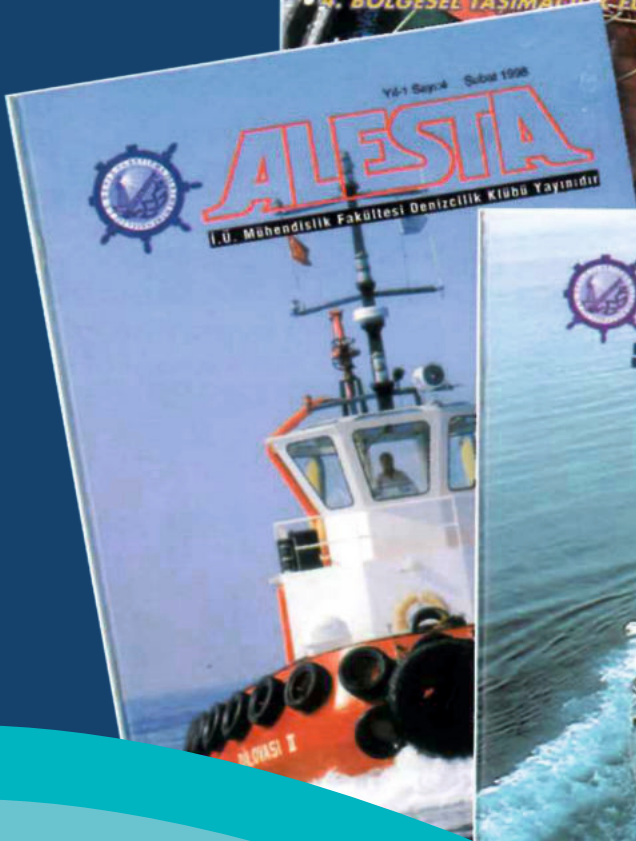
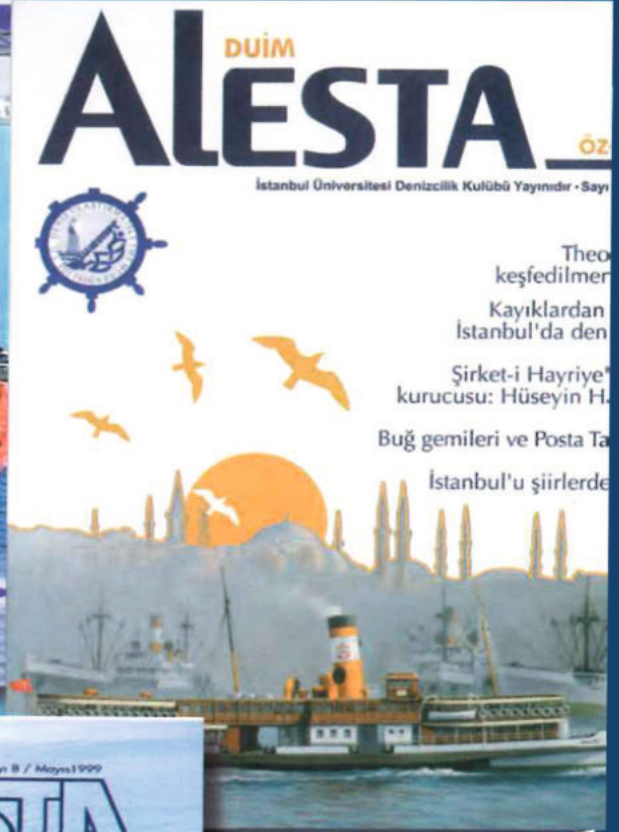
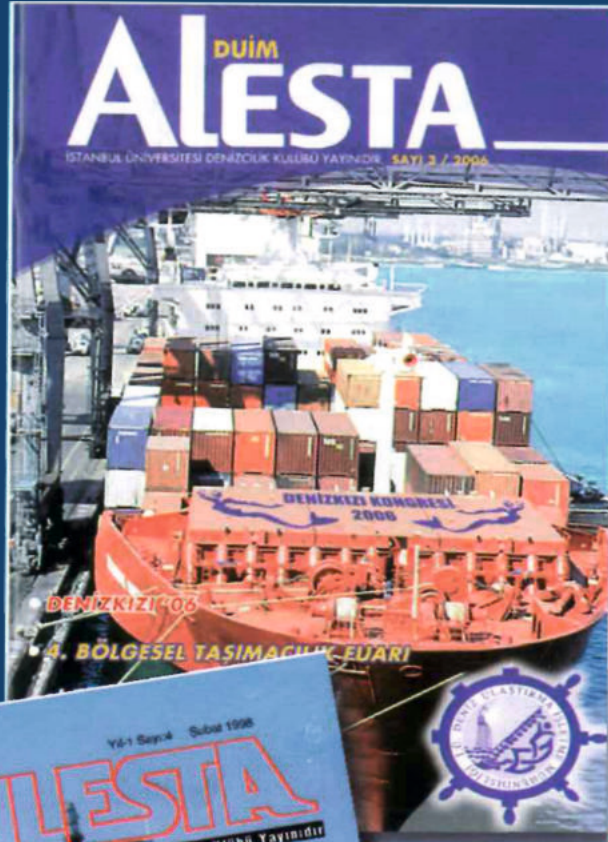
GALATAPORT TEKNİK GEZİSİ

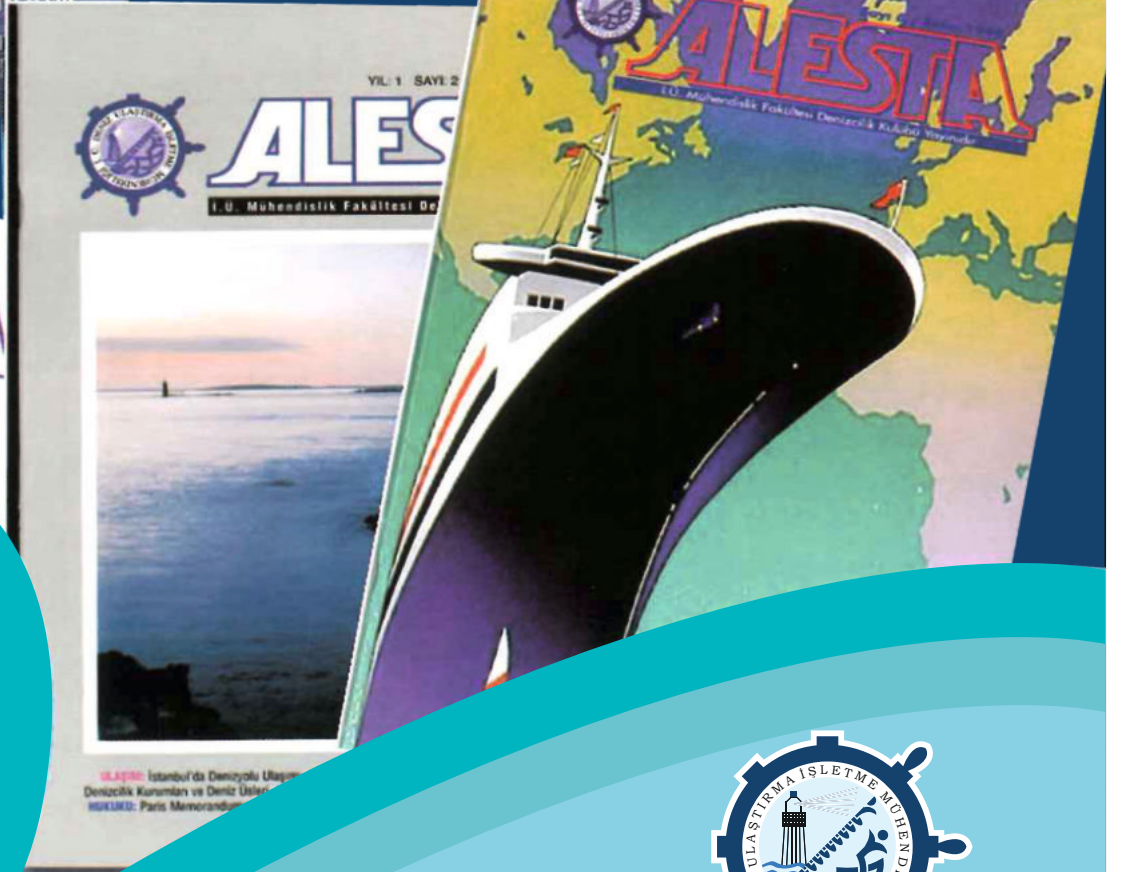
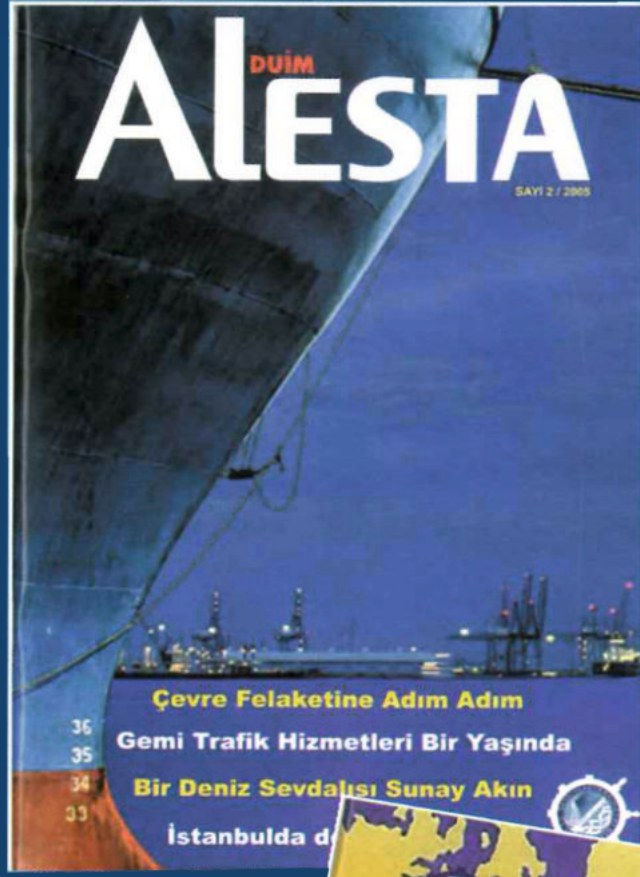
17 Şubat Pazartesi günü İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü olarak Galataport İstanbul'a Teknik Gezi düzenledik. Bölüm hocalarımızdan Dr. Öğr. Üyesi Sn. Birsen KOLDEMİR, Öğr. Gör. Sn. Kaptan Ersoy KAÇMAZ, Dr. Öğr. Üyesi Sn. Sibel BAYAR, Arş. Gör. Sn. Olgay OKŞAŞ ve 25 arkadaşımız ile teknik gezi gerçekleştirildi. Galataport Projesi, bir şehir projesi olarak İstanbul ve bölgenin mahalle dokusuna uyumlu bir yerleşim planına sahiptir. Proje ile, şu anda erişime kapalı olan Karaköy sahil şeridi, halkın kullanımına açılarak şehri denizle buluşturan bir promenade dönüştürülecektir. Alana vasfını veren Kruvaziyer Yolcu Terminali de proje kapsamında dünya standartlarında yeniden kurgulanarak İstanbul ve Türkiye'nin dünyaya denizden açılan kapısı olmaya devam edecektir.

DENİZCİLİK KULÜBÜ OLARAK BOAT SHOW 2020 ' DEYDİK!

İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Denizcilik Kulübü olarak, CNR EXPO Yeşilköy'de 22 Şubat-1 Mart tarihleri arasında gerçekleştirilen dünyanın ikinci en büyük tekne ve yat fuarı 15. Uluslararası Deniz Araçları, Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı'na (CNR Avrasya Boat Show) katıldık.







Hangi Gemici Bağusun



Gemici bağlarının düğümlerden farkı, ufak yöntemler ile çözülebilir olmalarıdır. Ayrıca her bağın kendine has bir amacı ve çözülme şekli vardır. Peki, bu bağların karakteristik özellikleri insanlar ile bağdaştırabilir mi? Sen başlığı okuduğunda kendine has bir bağ bulabildin mi? Beş dakikanı bu teste ayırarak kendine en yakın gemici düğümü ile tanışabilirsin.

Not: Bu test yalnızca eğlence amaçlıdır. Bol şans...

1) Seni en iyi yansıtan mevsim hangisi?

- A) İlkbahar (3p)
- B) Yaz (4p)
- C) Sonbahar (5p)
- D) Kış (7p)

2) Haftasonu senin için ne anlama geliyor?

- A) Uyku, sadece uyku! (4p)
- B) Uzun, keyifli kahvaltılar (3p)
- C) Şehirden uzaklaşmak (6p)
- D) Her gün yeni etkinlikler (6p)

3) Hangi çağda yaşamak isterdin?

- A) Yakın Çağ (6p)
- B) Yeni Çağ (7p)
- C) Orta Çağ (5p)
- D) İlk Çağ (4p)

4) Tarih ile devam edersek, bir imparatorluk seçeceksen olursan hangisi olur?

- A) Büyük İskender İmparatorluğu (4p)
- B) Çin İmparatorluğu (5p)
- C) Hun İmparatorluğu (6p)
- D) Moğol İmparatorluğu (7p)

5-) Biraz şimdilere dönelim. Sence günümüzün en büyük sorunu hangisi?

- A) Açgözlülük (7p)
- B) Öfke (2p)
- C) Kıskançlık (5p)
- D) Tembellik (3p)

6) Hangi hayvan, karakterini daha iyi yansıtıyor?

- A) At (2p)
- B) Aslan (3p)
- C) Kurt (4p)
- D) Fil (5p)

7) Sahi, hangisi senin için daha önemli?

- A) Para (4p)
- B) İyilik (6p)
- C) Kariyer (5p)
- D) Huzur (7p)

8) Arkadaşların senden nasıl bahseder?

- A) Adil (7p)
- B) Dürüst (5p)
- C) Enerjik (6p)
- D) Fedakâr (4p)

9-) Bazen hedeflere ulaşmak pek de kolay olmuyor. Peki, sen hedefine ulaşamadığında ne yapıyorsun?

- A) Tekrar denerim. (4p)
- B) Yeni hedefler belirlerim. (3p)
- C) Hedefimi sorgularım. (5p)
- D) Bir süre çalışmaya ara veririm. (7p)

10) Sona yaklaşırken biraz dürüst olalım. Hangisi seni daha çok yoruyor?

- A) Kararsızlık (4p)
- B) Kendinden çok karşıdakini düşünmek (7p)
- C) Kontrolcülük (5p)
- D) Düşünmeden hareket etmek (3p)

11) Son olarak, bir krizi nasıl çözersin?

- A) Anı kurtarırım. (5p)
- B) Uzun vadeli çözümler üretirim. (6p)
- C) Strese kapılırım. (4p)
- D) Sorunun kaynağına inerim. (3p)

Verdiğiniz Cevapların Puan Aralıkları



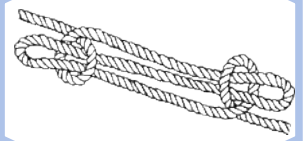
35-45 puan aralığında ise;
Rengârenk yapının yanı sıra verdiğin hızlı kararlar ve çok işlemlerle yapınla adeta **İZBARÇO BAĞI** gibi gücü simgeliyorsun. Sadelik ve doğallıktan yana olman hiç şaşırtmadı. Yeşilin tonlarına olan sevdan doğa hayranlığından olsa gerek.



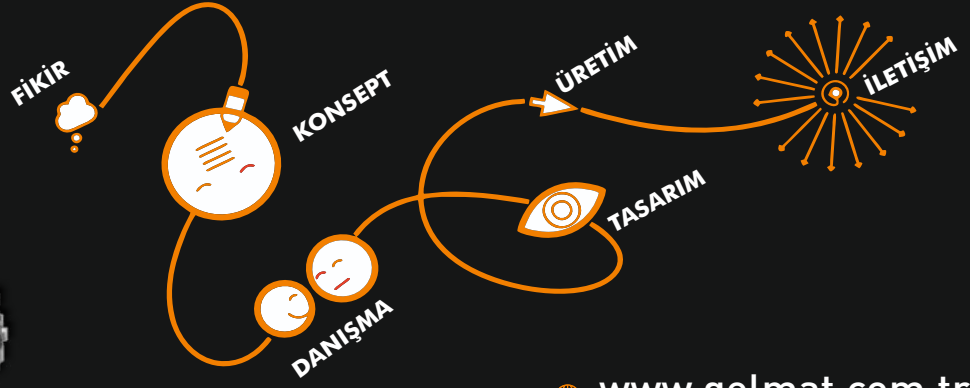
45-55 puan aralığında ise;
Hayatının her noktasında denge, olmazsa olmazın. Adil ve dinamik yapın **CAMADAN BAĞI** ile eş! Ayrıntılara boğulmadan, sonuca odaklanman seni bulduğun yorgunluktan bir parça uzaklaştıracaktır. Yarattığın güven duygusu paha biçilmez.



55-65 puan aralığında ise;
Dobra sözlerin ve verdiğin mantıklı kararlarla sende duygusallığa pek yer yok. Hem çetin bir ceviz hem de tam bir **CEVİZ BAĞI**'sın! İnsanlar ile kurduğun köprüler bize limanları hatırlattı. Lider özelliğın göz kamaştırıcı fakat bu kadar kontrolcü olman seni yorabilir. Aman dikkat!



65 puan ve üzerinde ise;
İnsan ilişkilerinde bu denli profesyonel olman seni daima bir adım öteye taşıyor. Duygusallık zayıf noktan diyebilir miyiz? Kuvvetli sezgilerin, fedakâr yapın ile sardığın yaralar tıpkı **ÇÜRÜK BAĞI**'nın yaptığı gibi sapasağlam. Zor iş doğrusu kolay gelsin!



Biz **neler** ÜRETİYORUZ

www.gelmat.com.tr
info@gelmat.com.tr

- Dergi
- Yıllık
- Kitap
- Katalog
- Plaket
- Madalya
- Ajanda
- Defter
- Takdir Belgesi
- Teşekkür Belgesi
- Klasör
- Kapı İsimliği
- Masa İsimliği
- Yaka Kartı
- Kurşun Kalem
- Bayrak
- Kartvizit
- Antetli
- Zarf
- Davetiye
- Broşür
- El İlanı
- İnsert
- Bloknot
- Dosya
- Etiket
- Poşet
- Çanta
- Menü
- Magnet
- Islak Mendil
- T-Shirt
- Grafik Tasarım
- Web Tasarım
- Usb Bellek
- Power Bank
- Kutu
- Poster
- Raf Kartı
- Sticker(Kuşe / Opak)
- Kişiyeye Özel Takvim
- Dönkart
- Kupa
- Afiş
- Poster
- Stand
- Ayaklı Stand
- Roll-up



Merkez
İmalat & Teslimat
Teslimat

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sit. 2 NC 17 (4. Kat C Blok) Topkapı / İSTANBUL
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sit. 2 NC 16 (4. Kat C Blok) Topkapı / İSTANBUL
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sit. 1 D 13 (Giriş Kat D Blok) Topkapı / İSTANBUL



+90 212 565 22 26

+90 506 85 85 013

www.gelmat.com.tr

30. yılında Solon;
yola çıktığı ilk gün gibi heyecanlı.



Solon  **YIL**

Güçlü geçmiş sürdürülebilir gelecek