

POLARIS

KTÜ SDBF DÜİM Öğrenci Dergisi

En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile, en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük millî ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız

MUSTAFA KEMAL ATATÜRK

- Denizcilik Sektöründe Eğitim Durumları
- Denizcilik Mesleğinde Süreklilik Problemi
- Panama Kanalı ve Kanalin Genişletilmesi
- Denizci Olmayan Bir Ulusun Denizcilik ve Kabotaj Bayramı

Denizleriniz sizin için
Prüvanız neta olsun...



2015 yılı mezunlarına başarılar dileriz.

dtf@arkas.com.tr
www.arkas.com.tr



Basım Tarihi

İstanbul, Haziran 2015

Ücretsizdir

Editör

Cüneyt APAPRAK

İçerik

Mustafa Aykut AYAN 4. Sınıf

Cengizhan CENGİZ 4. Sınıf

Soner YILMAZER 4. Sınıf

Harun Şişman Yazıcı

Ali GÜVEN 2. Sınıf

Yunus Emre AÇIKEL 2. Sınıf

Mehmet UÇKUN 4. Sınıf

Mervecan ÇAPKAN 2. Sınıf

Berkay UZUNAY 2. Sınıf

Mert SARI 1. Sınıf

Kariyer Kulübü Başkanı

Mehmet Hamdi GENÇ

Fotoğraf

Mehmet UÇKUN

Yönetim Yeri

KTÜ SDBF DUİM

Sürmene - TRABZON

Soğuksu Mahallesi

Muammer Dereli Kampüsü

Sürmene / TRABZON

Telefon : +90-543 833 64 47

E-posta : mehmethamdigenç@gmail.com

Tasarım / Baskı

Ege Reklam Basım Sanatları San. Tic. Ltd. Şti.

Esatpaşa Mah. Ziyapaşa Cad. No:4

34704 - Ataşehir / İSTANBUL

Tel: 0216 470 44 70

Faks: 0216 472 84 05

www.egebasim.com.tr

Matbaa Sertifika No

12468

EDİTÖRDEN

Öğrenci Kulübümüzün bir geleneği haline gelen POLARIS dergimizin yeni sayısı ile siz okurlarımızın karşısındayız. Bu dergide denizcilik alanındaki güncel konular ve gelişmelerle ilgili yazıları bulacaksınız...

Bizler Karadeniz Teknik Üniversitesi DUİM bölümü öğrencileri olarak denizcilik sektöründeki gelişmeleri takip etmeyi, güncel bilgileri yakalamayı ve sektörü daha ileriye taşımayı kendimize bir ilke edinmekteyiz. Bu gayede kulüplerimiz içine ve okulumuzun en önemli kulübü "Dergi Kulübünün" önemi ise bizler için paha biçilemez.

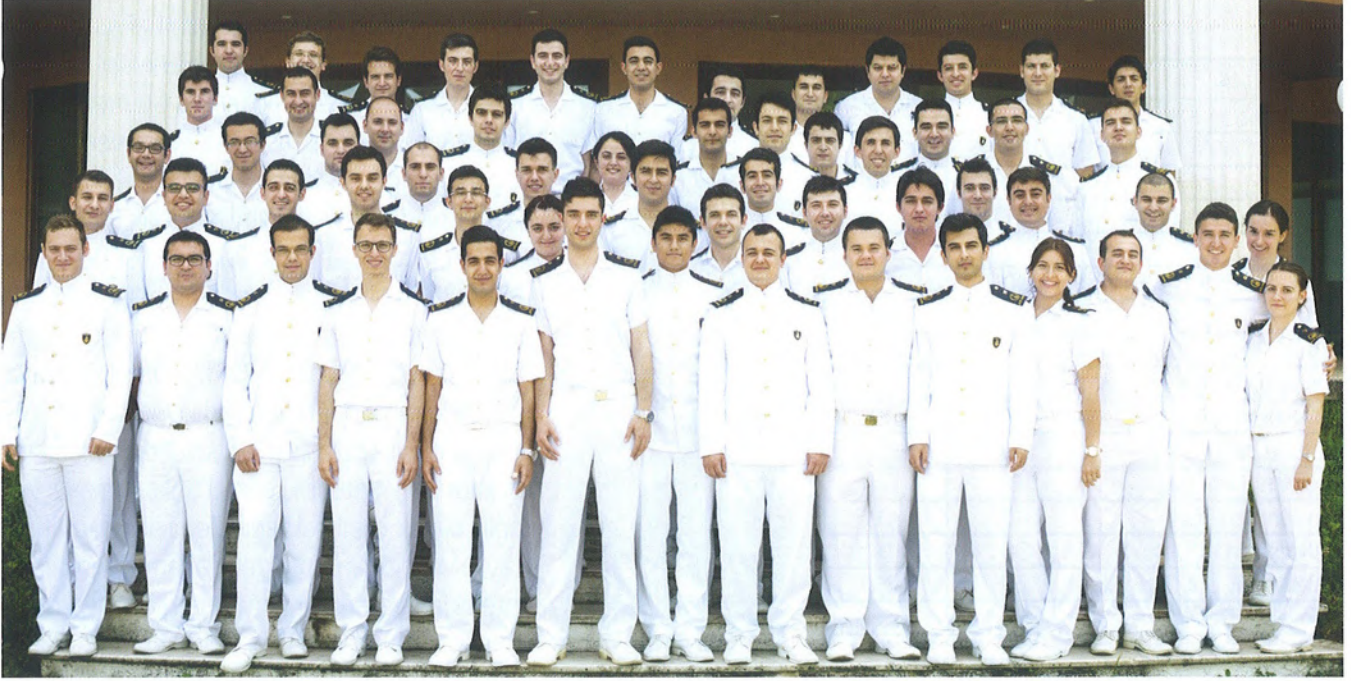
Altı yıldan bu yana geleneksel olarak çıkarılan POLARIS dergi kulübünün birinci sınıftan beri içindeyim. Bizler yetişene kadar üst dönem abla ve abilerimizin başlattığı bu dergimizin her zaman daha iyisini yapmak için uğraştık. Araştırmalarımızı, yazılarımızı, konularımızı kısacası dergimizin gelişmesi için elimizden gelen bütün çabayı gösterdik. Yazılarımızı staja çıktığımız gemilerden karşımıza çıkan konular, yazılar ve sektörün gelişen, yenilenen ve ihtiyacı olup da üzerinde yapılan çalışmalar ve mesleğimiz için gerekli olan gelişen konulardan derlemeye çalıştık. Çünkü bu dergi denizcilik sektörünün önemli bir parçası olan KTÜ DUİM öğrencilerinin sektördeki yüzü ve firmalarla buluşturan bir araç olmuştur. Bu nedenle dergimizin basımını son sınıf öğrencileri olarak üstlenmiş ve daha ileriye götürdüğümüzü düşünerek bu yıl da böyle bir dergi ortaya çıkarmış olmanın mutluluğunu yaşamaktayız. Umarım okurlarımızın ve destekçilerimizin beğenisini kazanır. Tabi ki bizleri daha mutlu edecek durumlar ise alt dönemlerimizin bir sonraki yıllarda gelişerek daha iyilerini çıkarmasıdır. Derginin çıkarılması ve yazılarının derlenmesi konusunda emeği geçen arkadaşlarıma, kardeşlerime ve desteğini esirgemeyen şirketlerimize ve bu olanakları bize sunan hocalarımıza sonsuz teşekkürü bir borç biliriz....

KTÜ SDBF IV. Sınıf Öğrencisi
Dergi Kulübü Başkanı
Cüneyt APAPRAK

- 03 DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE EĞİTİM DURUMLARI
- 05 DENİZCİLİK MESLEĞİNDE SÜREKLİLİK PROBLEMİ
- 08 PANAMA KANALI VE KANALIN GENİŞLETİLMESİ
- 12 GEMİ ADAMLARININ MFSİ FKİ SÜRÜFKİ İİ İÇİ
- 14 KABOTAJ BAYRAMI
- 25 TÜRK GEMİLERİNDE SOSYAL HAYAT
- 26 SÜVEYŞ KANALIŞ
- 30 K-ATKS
- 31 ÇATIŞMA VE TEMAS KAZALARININ İSTATİKSEL ANALİZİ
- 33 AKTİF DENİZ HAYATI İÇİN YÜKSELME
- 39 BULMACA



16. DÖNEM MEZUNLARIMIZ



DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE EĞİTİM KURUMLARININ DURUMU VE KONTENJANLARI

Deniz Ticaret Filosu'nun gemi adamı ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak ilk eğitim öğretim kurumu, 5 Aralık 1884 tarihinde Heybeliada'da Mekteb-i Bahriye-i Sahane'nin özel bir bölümü şeklinde yatılı 'Leyli Tüccar Kaptan Mektebi' adıyla açılmasıyla başladı.

Türkiye'de ise denizcilik eğitimi YÖK çatısı altındaki devlet ya da vakıf üniversitelerinde, MEB'e bağlı okullarda ve kamu ya da özel eğitim kuruluşlarında yapılmaktadır. Ayrıca devlet çatısı altında kurulan meslek edindirme kurumlarından belirli yeterlilikler ve belli sertifikalar için eğitim verilmektedir.

Müsteşarlık veri tabanından Şubat 2014'de alınan anlık verilerine göre Türkiye'de zabitan ve tayfa sınıfı gemi adamı yetiştirmek ya da gemi adamı yeterliliğine sahip kişilere farklı yeterlilik sertifikaları vermek için idare tarafından yetkilendirilmiş çeşitli sayıdaki eğitim kurumları vardır. Türkiye'de denizcilik eğitimi veren 53'ü Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi olmak üzere 69 adet MEB'e bağlı denizcilik lisesi, 14 adet yüksekokul ve meslek yüksekokulu 11 adedi fakülte olmak üzere 25 adet

Osmanlı Devleti döneminde kaptanlar ve gemi inşaatı mühendislerinin tamamı Bahriye'den (Deniz Kuvvetleri'nden) yetişmişlerdir. Genelde usta-çırak ilişkileri şeklinde eğitilerek yetiştirilmiş olan kaptanlar,

1773 yılında Mühendishane-i Bahr-i Hümayun'un kurulması ile Seyri Sefain bölümünde kaptanlar ve Gemi inşaatı bölümünde de gemi inşaatı mühendisleri çağdaş bir eğitimle yetiştirilmeye başlanmıştır.

YÖK'e bağlı üniversite bulunmaktadır.

YÖK tarafından 2014 yılında açıklanan tüm kontenjanlar yukarıdaki tablo 1' de gösterilmiştir. Alınan sayısal verilere göre 2014 yılında açıklanan tüm kontenjanların dolması ve bu öğrencilerin tamamının 4 sene sonra mezun olması durumunda 2018 yılında 876 uzak yol güverte zabiti, 475 uzak yol vardiya mühendisi mezun olacaktır. Ayrıca gemi inşaatı mühendisleri ve makine mühendislerinin ileride fark derslerini tamamlayarak uzak yol makine zabiti yeterliliği alabilmektedirler.

2 yıllık meslek yüksekokullarının 2014 yılı kontenjanları yine tabloda gösterilmiştir ve 565 güverte zabiti ve 365 makine zabiti yeterliliği alabilmektedirler. 2009 yılından sonra üniversitelerdeki denizcilik bölümlerinde ve kontenjanlarında büyük artışlar olmuştur. 1990 yılında 103 olan toplam kontenjan, 2014 yılında 2281'e çıkmıştır.

1. YÖK'e bağlı denizcilik eğitim kurumları

	GÜVERTE (KONTENJAN)	MAKİNE (KONTENJAN)
K.T.Ü Den. Bil. Fak.	82	0
İ.T.Ü Denizcilik Fak.	160	105
İ.T.Ü KKTC Yerleşkesi	70	50
Yakın Doğu Üni.	30	30
Rize Turgut Kıran Yük.	77	0
İstanbul Üni. Müh. Fak.	77	0
Zirve Üni. Müh. Fak.	40	40
Piri Reis Denizcilik Fak.	130	130
Yüzüncü Yıl Üni. Den. Fak.	0	0
Dokuz Eylül Denizcilik Fak	81	46
Y.T.Ü Den. Fak.	0	30
Mersin Üni. Den. Yük.	20	20
Ordu Üni. Den. Yük.	100	120
Giresun Den. Yük	40	0
Bahçeşehir Üni. Den. Yük.	50	0
Galatasaray Üni. Den. Yük.	25	25
Yalova Üni. Den. Yük.	60	0
Piri Reis. Den. Yük.	70	70
Niğantaşı. Den. Yük.	100	0
Ege Üni Den. Yük.	20	0
Kara Elmas Üni. Yük.	0	50
Yakın Doğu Üni. Den. Yük.	40	40
Girne Amerikan DÜİM Yük	85	0
Girne Üni Denizcilik Yük	40	40
Girne Üni Denizcilik Fak	44	44

Tablo 1. YÖK'e bağlı denizcilik eğitimi veren kurumların 2014 yılı itibari ile kontenjanları

2. MEB'e Bağlı Gemi Adamı Yeterliliği Veren Eğitim Kuruluşları

OKUL ÇEŞİTLERİ	OKUL SAYISI	TOPLAM ÖĞRENCİ
ADML	49	9555
ADTL	11	1420
DML	9	375
TOPLAM	69	11350

Tablo 2. MEB'e bağlı denizcilik liselerinin sayıları ve 2014 yılı itibari ile öğrenim gören öğrenci sayıları

Türkiye'deki MEB'e bağlı denizcilik liselerinin belli bir kısmı gemi adamı yeterliliği verirken, büyük bir kısmı gemi adamı yeterliliği vermemektedir. Bu okulların içerisinde 2012 yılında yapılan değişiklik ile 33 tanesi 'Kısıtlı işletim seviyesinde' yeterlilik vermektedir. Yani 500-3000 GT arası vardiya zabıtlığı yeterliliği ve

Türkiye, STCW Sözleşmesine 1989 yılında taraf olmuş ve bu sözleşmeye uyum kapsamında mevzuatında ve uygulamalarında gerekli revizyonları yapmıştır. STCW Sözleşmesinin Kural I/8, Kod A-1/8 ve Kod B-1/8 hükümleri uyarınca, gemi adamlarına yönelik eğitim ve öğretim, sınav ve belgelendirme faaliyetlerini yürüten kamu ve özel eğitim kurum ve kuruluşların kalite standartları sistemi yoluyla izlenmesi, denetlenmesi için gerekli düzenleyici ve düzeltici önlemleri alma mekanizmaları kurulmuştur.

Kurumlar, eğitim için yetki almadan önce ve yetkiyi aldıktan sonra belirli aralıktaki periyotlarla 'Denizcilik Eğitimi Denetleme Kurulu' tarafından 'Eğitim ve Sınav Yönergesinde' belirtilen hususlara göre denetlenirler.

ren okullar 500 GT altında yeterlilik seviyesi vermeye başlamıştır. Bu okulların 4 yıllık olduğu ve toplam öğrenci sayısının her sınıfa eşit olarak dağıldığı varsayılırsa 2837 kişi denizcilik liselerinden mezun olmakta bu mezunların ise sadece 'Kısıtlı İletişim Seviyesi' veren okul mezunları gemi adamı yeterliliği almaya hak kazanmaktadır. 'Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi', 'Anadolu Denizcilik Teknik lisesi', 'Denizcilik Meslek Lisesi' olarak üçe ayrılan liselerin öğrenci sayıları tablo 1'de gösterilmiştir. Gemi adamlarının eğitimi, IMO tarafından ortaya konan kurallar doğrultusunda Dünya'da ve Ülkemizdeki uygulamalar ve yasal düzenlemeler bakımından yeterlilik ve sertifika almaya yönelik olarak yapılmaktadır. Gemi adamı eğitimi; tayfa ve zabitan sınıfı gemi adamlarının almak istedikleri yeterliliğin sınavına girmeden önce tamamlamaları gereken teorik eğitim ve staj şeklindeki pratik eğitimdir. Eğitim kurumlarının sağlamakla yükümlü oldukları standartlar 12.01.2007/805 sayılı B.M.O 31 Temmuz 2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak 14.06.2002 tarihinde yürürlüğe giren 'Gemi adamı Yönetmeliği' gereklerine dayalı olarak hazırlanmıştır. 'Eğitim ve Sınav Yönergesi' ile idare tarafından belirtilmiştir. Türkiye'de gemi adamları eğitimi sürdüren tüm yüksek öğretim kurumlarının mezunlarının tabii olacağı sınav düzeni, 30 Ocak 1997 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelikte temellendirilmiş ve Gemi Adamları Sınavları Konu içerikleri Yönergesi ile belirlenmiştir.

Gemi adamları sınavları, Gemi Adamları Sınavları Merkezi Kurulu (GASMK) gözetimi ve denetiminde GASM tarafından yapılmaktadır. GASMK, TC Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı), fakülteler veya bölümleri, Yüksek Okullar ile idareni belirleyeceği kurum ve kuruluşların çalışanları arasından o kurum ve kuruluşça seçilip idareye bildirilen ve idarece öngörülen sayıda kişilerden oluşmaktadır.

SONER YILMAZER
IV. SINIF

1930'dan beri tam yol ileri!

- Daha iyisi için çalışmak
- Milletine hizmet
- Personel ve müşteri memnuniyetini sağlamak
- Doğanın korumasına saygılı olmak

70 yıllık geçmişimizde bu ilkelerle çalıştık ve geleceğimizin mükemmel olması için çalışmaya devam edeceğiz.



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

45608 DWT 2001 İNCE ATLANTIC
45608 DWT 2001 İNCE PASIFIC
52376 DWT 2002 İNCE İNEBOLU
76500 DWT 2009 İNCE ANADOLU
76579 DWT 2010 İNCE ILGAZ
56925 DWT 2010 İNCE KASTAMONU
56955 DWT 2010 İNCE KARADENİZ
56877 DWT 2010 İNCE AKDENİZ
57373 DWT 2010 İNCE EGE
57293 DWT 2010 İNCE FORTUNE
28189 DWT 2010 İNCE HAMBURG
106677 DWT 2011 İNCE ANKARA
61429 DWT 2012 İNCE BEYLERBEYİ

Fahrettin Kerim Gökay Cad.
Denizciler İş Merkezi No: 14 A Blok
Kat: 2, Altunizade, İstanbul / Türkiye
Tel : +90 212 651 1818
Faks : +90 212 651 58 56
E-posta : ince@incedeniz.com
www.incedeniz.com

Denizcilik Mesleğinde Süreklilik Problemi

Denizcilik, dünyanın en zor üçüncü mesleği olarak kabul edilir. Çalışma şartları ve kazancı firmaya, kişinin ehliyetine, eğitimine, tecrübesine, İngilizce yeterliliğine, geminin tonaj, tip ve sefer bölgesine göre değişiklik gösterir.

Denizcilik mesleğinin de tıpkı diğer mesleklerde olduğu gibi avantajları ve dezavantajları vardır. Ailenizden aylarca uzakta kalırsınız. Ticaret gemilerinin büyük bir kısmında internet imkanı bulunmaz. Bu sebeple sevdiğinizle görüşme imkanınız genellikle gemideki uydu telefonu ve gittiğiniz limandaki internettir. Ailenizden, arkadaşlarınızdan ve sevdiğinizden ayrı kalmak sosyal yaşantınızı olumsuz yönde etkileyerek kopmalar yaşanabilir.

Denizcilik dünyadaki diğer ülkeleri görmeyi ve farklı kültürleri tanımayı sağlar. Tabi bu durum daha çok kuru yük gemileri için geçerlidir. Eğer bir tanker ya da konteyner gemisinde çalışmayı planlıyorsanız limanlarda kalış süresi kısıtlıdır. Zaten tanker ve konteyner gemilerinde verilen maaşı artıran en önemli unsurlardan bir tanesi budur.

Denizci için mesleğindeki en önemli karar mesleğini sürdüreceği gemi tipi ve şirket seçimidir. Bu seçimi yaparken geminin çalıştığı sefer bölgesi, gemi tonajı, geminin bayrak devleti, şirketin filo yaşı ve şirketin kurumsallığı gibi kriterleri göz önünde bulundurmalıdır. Bu meslekte karşılaşmak istemediği sorunları en aza indirmesini sağlayacak ve meslekteki sürekliliğini arttıracaktır.

Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü 4. Sınıf öğrencilerine uygulanan anket sonucu elde edilen verilere Çok Kriterli Karar Verme Metodlarından biri olan AHP(Analitik Hiyerarşik Proses) metodu uygulanarak aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir.

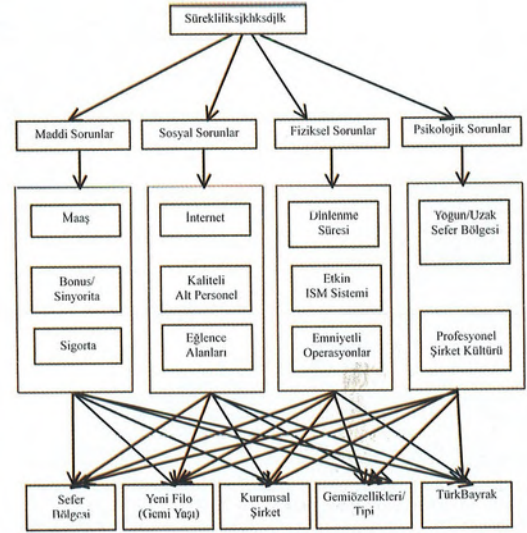
- Hedef : Meslekte Süreklilik

Gemide yaşam zordur. Eğer hava rüzgarlı ve gemi ufak tonajlı ise dalgalanmalar sebebi ile uyumak bile güçleşir ve ne yazık ki uykusuz da kalsanız çalışmak mecburiyetindedir.

Kişinin mesleğini sevmesi çalışma koşullarına bağlıdır. Türk armatörler tarafından işletilmekte olan gemiler genellikle zor çalışma şartlarına sahiptir. Zabit, eğer Türkiye’de yer alan denizcilik firmaları tarafından işletilmekte olan gemilerde çalışmayı planlıyorsa kurumsallaşma sürecini atlatmış, sektörde ismi saygı ile anılan firmalarda çalışması, kişinin daha iyi koşullarda ve daha uzun sürelerde mesleğini sürdürmesini sağlar.

Gemi tipleri genel olarak tanker, kuru yük, konteyner ve RO-RO olmak üzere dört gruba ayrılır. Bu dört grup maaş, kaliteli alt personel, limanlarda kalış süresi ve çalışma koşullarındaki riskler açısından farklılık göstermektedir.

- Ana Kriterler : Maddi Sorunlar, Sosyal Sorunlar, Fiziksel Sorunlar, Psikolojik Sorunlar
- Alt Kriterler : Maaş, Bonus/Sinyorita, Sigorta, İnternet, Kaliteli Alt Personel, Eğlence Alanları, Dinlenme Süresi, Etkin ISM Sistemi, Emniyetli Operasyonlar, Yoğun/Uzak Sefer Bölgesi, Profesyonel Şirket Kültürü
- Alternatifler : Sefer Bölgesi, Yeni Filo (Gemi Yaşı), Kurumsal Firma, Gemi Tonajı, Türk Bayrak



Denizcilik mesleğinde süreklilik ile ilgili hiyerarşik modeli

Çözüm Önerisi	Genel Öncelik	Sıralama
Sefer Bölgesi	0,243162271	2
Yeni Filo/Gemi Yaşı	0,09455897	5
Kurumsal Şirket	0,284617299	1
Gemi Özellikleri/Tipi	0,231071459	3
Türk Bayrak	0,146848003	4

Tablo 1: Çözüm alternatiflerinin genel öncelik değerleri ve sıralaması

Çözüm Alternatiflerinin Genel Öncelik Değerlerinin ve Sıralamasının Değerlendirilmesi

AHP yöntemi ile gerçekleştirilen çözüm sonucunda elde edilen Tablo 1’de görüldüğü

üzere denizcilik mesleğinde sürekliliğin arttırılmasında alternatif çözüm önerilerinden Kurumsal Şirket Yapısı en yüksek önceliğe sahip olup ardından sırasıyla sefer bölgesi, gemi özellikleri/tipi, Türk bayrak ve son olarak yeni filo/gemi yaşı kriterlerinin dikkate alındığı belirlenmiştir.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Denizcilik mesleği süreklilik bakımından en alt seviyede olan mesleklerden birisidir. Gemiadamlarının meslekte sürekliliği günümüzde gelişen şartlara ve teknolojiye rağmen istenilen seviyeye ulaşamamıştır. Yapılan çalışma ile denizcilik mesleğinde sürekliliğin arttırılması için sorunlar ele alınmış ve alternatifler değerlendirilmiştir.

AHP ile yapılan bu çalışmada sürekliliğin sağlanması için önemli olan 5 alternatif değerlendirilmiştir. Seçenekler önem sıralarına göre kurumsal şirket, sefer bölgesi, gemi özellikleri/tipi, Türk bayrak ve son olarak yeni filo/gemi yaşı kriterlerinin dikkate alındığı belirlenmiştir.

Elde edilen sonuçlara göre denizcilik şirketlerinin gemilerinde ve şirket bünyesinde aşağıdaki koşulları sağlaması gemiadamlarının meslekte sürekliliğini arttıracaktır.

□ Şirketlerin kurumsallaşmaya önem vermeleri ve bu yapının gemilerinde de uygulanmasını sağlamaları hem kaliteli personel için tercih sebebi olmalarının hem de bünyesindeki personelin daha uzun süre mesleğini sürdürmesini sağlayacaktır. Çünkü kurumsal bir şirket içerisinde, yapılan her işin görevlisi, sorumlusu ve yetkilisi ayrıdır. Daha önceden belirlenmiş bir iş planı olup, tüm bu yapılan işler bir kontrol sürecinden geçer. Yapılan her işin teslim süresi, kimin tarafından yapılacağı, ödemenin ne zaman alınacağı/verileceği, gerekli belgelerin kimin tarafından ve ne zaman hazırlanacağı kontrol altındadır ve daha önceden planlanmış kriterler dahilinde ilerler.

□ Gemiadamlarının karadaki bir çalışan

gibi çalışma ve dinlenme saatleri düzeninin sağlanamamasına rağmen bu düzenin sağlanması için azami dikkat edilmesi veya hak ettikleri ücretlerin verilmesi devamlılığı sağlayacaktır.

□ İşveren veya donatanın, gemi adamlarının insan onuruna yakışan barınma ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılayacak düzenlemeleri gemide yaparak, kamaralar ve diğer yaşam alanlarının boyutları, ısıtma ve havalandırma sistemlerini uluslararası yaşam standartları çerçevesinde olacak şekilde sağlaması ayrıca gürültü, titreşim ve diğer çevresel etkenlerin yeniden düzenlenmesini sağlayarak, sıhhi tesisat, aydınlatma ve revir imkanlarını sunması sürekliliği arttıracaktır.

CENGİZHAN CENGİZ

Kısacası bu konvansiyon sayesinde gemi adamları, güvenlik standartlarına uyulan, adil istihdam, insanca yaşama ve çalışma koşullarına sahip ve tıbbi bakım, sağlığın korunması ve sosyal imkânlar türünden sosyal korumanın bulunduğu, güvenli ve emniyetli bir ortamda sahip bir işyerinde çalışma hakkına sahip olacaklardır.

PANAMA KANALI VE KANALIN GENİŞLETİLMESİ



Bu kanal Güney Amerika ve Kuzey Amerika'yı birbirinden ayırır. Bugün New York'tan San Francisco'ya giden bir geminin Panama Kanalını kullanarak 9.500 km. yol yapması, Horn Burnu'nun dolaşmasını zorunlu kılan eski günlerdeki 22.500 km. yola oranla büyük bir kolaylıktır.

Kanalın uzunluğu 81.300 m., genişliği en dar yerinde 91 m., en geniş yerinde 300 m., derinliği ise 12,5-13,7 m. arasındadır. Panama Kanalı açılınca gemiler GüneyAmerika'nın en güneyindeki Horn Boğazını dolaşmadan, bir okyanustan diğerine geçebilme imkanına sahip olmuşlardır. Bu bakımdan çok önemli olan Panama Kanalı, Amerika'nın iki okyanus kıyıları arasındaki deniz yolunu 15.000 km. kısaltmıştır. Aynı zamanda Güney ve Kuzey Amerika'nın Büyük ve Atlas Okyanusu kenarlarındaki yolculukları da kısaltmıştır.

Açılışından 2002 yılına dek, yaklaşık 800.000 geminin geçtiği tahmin edilen Panama Kanalı'ndan her yıl 14.000'den fazla gemi geçmekte olup taşınan yük miktarı 203 milyon tonu bulmaktadır. Kanal boyunca yol-

culuk yaklaşık 9 saat sürmektedir.

TARİHİ

On Dokuzuncu asırda sömürgelerini artırmak, yeni menfaat bölgeleri elde etmek düşüncesinde olan Fransa, Orta Amerika'da Büyük Okyanus ile Atlas Okyanusunu birleştiren bu kanalı inşa etmeyi düşündü. Süveyş Kanalını açan Ferdinand de Lesseps bu işi bir şirket halinde yürütmek için teşebbüse geçti. Fakat bu işi başaramamaları sonucu kurulan ortaklık iflas etti. 1894'te ortaklık Amerika Birleşik Devletleri ile işbirliği yaparak tekrar faaliyete geçti. Fransa, karşılaşılan siyasi ve mali güçlükler sebebiyle Panama demiryolu ile kanal çalışmalarındaki hakkını Amerika'ya satmak mecburiyetinde kaldı. ABD karşılaşılan bütün güçlüklerle rağmen 1904'te başlattığı kanal çalışmalarını on yıl içinde bitirdi. Kanal, 1915 yılının Ağustos ayında işletmeye açıldı. ABD ve Panama, ilk defa 1903 yılında Hay-Bunay-Varilla Antlaşmasıyla bölgenin kurulmasına karar verdiler. Bu antlaşmaya göre, ABD, Kanal Bölgesinin 8 kilometrelik bir alanını "daimi" kontrolüne alıyordu. Buna karşılık Panama'nın bağımsızlığını garanti altına alacaktı. Ayrıca Panama'ya 10 milyon dolar ödeyecek ve 250 milyonluk bir tahsisat ayıracaktı. 1936'da Hull-Alfaro ve 1955'te Chapin-Fabrega Antlaşmalarıyla bu tahsisat arttırıldı. 1962 yılında kanal üzerine Thatcher Ferry Köprüsü yapıldı. 1964 yılında bölgede ayaklanmalar baş gösterdi. 1971 ve 1974 antlaşmalarıyla yeni düzenlemeler getirildi. Son olarak imzalanan 1977 tarihli antlaşmaya göre Kanal Bölgesinden, ABD tedricen çekilmeye başlamış ve 1999 yılında bölge Panama Cumhuriyetine teslim edilmiştir.

FİZİKİ YAPISI

Yıllık yağış ortalaması Atlantik Kıyılarında 3308 mm ve Pasifik kıyılarında 1730 mm'dir.

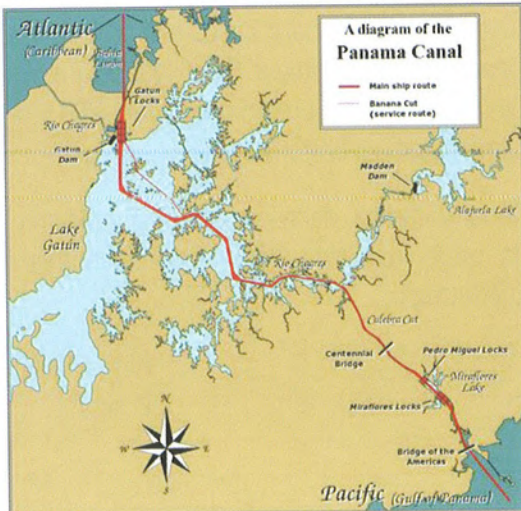
Orta Amerika'da Büyük Okyanus ile Atlas Okyanusunu birleştiren kanal. 77 kilometre uzunluğundaki kanalın yapımı sırasında, sıtma ve sarı humma gibi hastalıklardan büyük toprak kaymalarına kadar her türlü güçlüklerle karşılaşmış ve binlerce çalışan bu süreçte can vermiştir.



Ortalama hava sıcaklığı 23 ila 32°C arasında değişir.

KANALIN ÇALIŞMA PRENSİBİ

Okyanus ötesi sefer yapan büyük gemiler, içi su ile doldurulan üç havuzda (lok'ta) aşamalı olarak deniz seviyesinden otuz metre yükseltilerek dağların arasındaki bir göle çıkarılmaktadır. Bu küçük gölde bir müddet kendi makina güçleriyle ilerleyen gemiler, çıkışta yapılan işlemin tersi uygulanarak, su seviyesi kademeli olarak düşürülen üç ayrı havuzdan daha geçerek diğer okyanusa varabilmektedir. Herbiri diğerinden on metre daha yüksek su tutma özelliğine sahip olan bu havuzların genişlikleri 32 metre, uzunlukları ise 294 metredir.



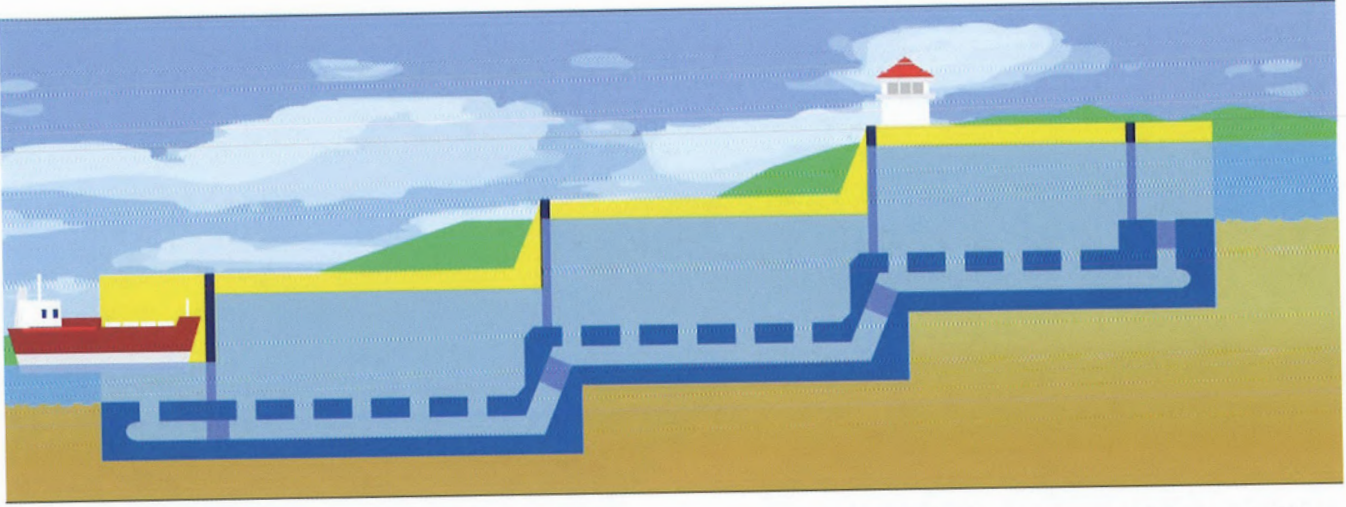
Panama Kanalı bölgesi kanalın her iki kenarından 8 km. içeriye girmiş durumuyla, yaklaşık olarak 16 km. genişliğindedir. Kanal Bölgesinin, Panama Kanalı boyunca devam eden uzunluğu ise 64 km. civarındadır. Bölgenin yüzölçümü yaklaşık 1432 kilometrekaredir. Bölgede tropikal iklim hüküm sürer. Ocak ayından mayıs ayına kadar kuru ve mayıs ayından aralık ayına kadar yağışlı geçer.

Basit olarak izah edilmek istenirse: Geminin ilk havuza alınmasının ardından kapaklar kapatılarak, deniz seviyesinden otuz metre yukarıda bulunan Gatun gölünden buraya su basılmaktadır. Kısa bir zaman sonra suyla birlikte on metre yükselen gemi, birinci ve ikinci havuzdaki su seviyesi eşit olduğu anda, kapakların açılmasıyla çekici vasıtalar tarafından ikinci havuza çekilmektedir. Aynı su yükseltme işleminin burada da tatbik edilmesiyle üçüncü havuza geçilmekte ve sistematik olarak yapılan son operasyon sonucunda, gemi dağların üzerindeki göle çıkabilmektedir. Karşıdan gelen konvoyun geçişini müteakip gölde harekete geçen gemiler, çıkıştaki işlemin tersi bir uygulama sonucunda üç loktan daha geçerek diğer okyanusa ulaşmaktadır.

SIYASİ VE SOSYAL DURUM

Yaklaşık olarak 55.000 nüfuslu bir bölgedir. Bunun üçte ikisi Amerikalıdır. Nüfusun 45.000'ine yakın bir bölümü sivil, geri kalanı ise ABD ordusunda, Kanal Bölgesi Hükümetinde veya Panama Kanal Şirketinde çalışır. Kanal Bölgesinin başlıca kasabaları Cristobal, Balboa ve Ancon'dur.

Kanal Bölgesi Hükümeti, ABD'ye ait, Panama Kanal Şirketiyle yakından alakalı olan bir idaredir. 1951'de kurulan bu şirket, Panama



Kanalını ve Panama Demiryolunu işletir. Kanal Bölgesi bir vali tarafından yönetilir. Bu vali, ABD Başkanı tarafından tayin edilir. Vali, aynı zamanda Panama Kanal Şirketinin de otomatik olarak başkanı olur. Vali, bölgedeki eğitim ve öğretim, polis, itfaiye, posta hizmeti ve halk sağlığı konularında başlıca sorumludur. Bu hususlardan dolayı ABD kanunlarına tabi tutulur ve ordu sekreterliği vasıtasıyla, ABD başkanına bağlıdır.

KANALIN GENİŞLETİLME PROJESİ

Panama Kanalı Yönetimi, Atlas Okyanusu'nu Büyük Okyanus'a bağlayan kanalın genişletilmesi için sürdürülen çalışmalarda ortaya çıkan ek maliyetle ilgili sorunlara son vermek istediğini açıkladı.

Yönetim, kanalın genişletilmesi projesini üstlenen uluslararası konsorsiyumunun temsilcileri ile bir araya geldi.

Toplantının ardından yapılan açıklamada uzun süreli bir çözüm bulunması için görüşmelerin devam edeceği, bu sırada inşaatın en az iki aylık bir süre daha devam etmesi için yönetimin 183 milyon dolar, Grupo Unidos por el Canal konsorsiyumunun da 100 milyon dolar ödemesi gerektiği belirtildi.

İspanyol Sacyr Vallehermoso şirketi liderliğindeki konsorsiyum ise inşaatın devamı için yeterli mali kaynağın bulunmadığını, kanal yönetiminin uzun süreli bir çözüm için en az 400 milyon dolarlık ödeme yapması gerek-

Projenin amacı, Panama Kanalı'nı genişleterek kapasiteyi iki katına katlamak ve bu sayede 2015 yılında Atlas Okyanusu'ndan Büyük Okyanus'a gemilerin rahatça geçişini sağlamaktır. Panama projesinin temellerini 2006 atmıştır. 3 Eylül 2007'de proje Bakanlar Kurulu Ulusal Meclis ve referandum tarafından onaylandıktan sonra Panama Kanalı genişleme projesi resmen başladı. Proje 2014'te bitmesi gerekirken, Panama ve yüklenici firmalar arasındaki maliyet problemi nedeniyle 1 sene ertelenmişti.

tiğine dikkati çekti. Konsorsiyumun teklifine karşı çıkan kanal yönetimi, sözleşmede belirtilen tutar üzerinden görüşmelere devam etmeye hazır olduğunu belirtti.

Kanal yönetimi, hafta başında da İspanya İmar Bakanlığı ile görüşmüş ve konsorsiyum ile anlaşmazlığı çözmek istediğini ifade etmişti. Sacyr Vallehermoso'nun yanı sıra İtalya'nın Impregilo, Belçika'nın Jan de Nul ve Panama'nın Constructora Urbana şirketlerinden oluşan konsorsiyum, çimento yapımında kullanılan malzemelerin kalitesiyle ilgili beklenmedik sorunların maliyeti artırdığını, bununı da kanal yönetiminin inşaatın başlamasından önce gerekli etüt çalışmalarını yapmamasından kaynaklandığını ileri sürüyor.

Kanal yönetimi ise konsorsiyumun inşaatı yarıda bırakma tehdidiyle 1,6 milyar doları bulan ek masrafları kendilerine ödetmeye çalıştığını savunuyor. 2007 yılında başlayan proje kapsamında yaklaşık 80 kilometre uzunluğundaki kanalın kapasitesinin 3 katına çıkarılması hedefleniyor. 5,2 milyar dolara mal olması beklenen projenin Haziran 2015'te tamamlanması öngörülüyor.

Kanal yönetimi, daha önce yaptığı açıklamada projenin yüzde 75'inin tamamlandığını kaydetmişti.

ALİ GÜVEN
2. sınıf

OKULUMUZDAN BİR KARE



GEMİ ADAMLARININ MESLEKİ SÜREKLİLİĞİ NASIL SAĞLANMALIDIR?

Denizcilik, birçok meslek alanından farklı bir yapıya sahiptir. Çalışma koşulları, çalışma saatleri, sosyal yaşam olanakları, günlük alanda karşılaşılan meslek gruplarından çok daha farklıdır.

Denizcilik mesleği, çok köklü ve saygı duyulan mesleklerden olmasına rağmen, gemilerin limanlarda daha az süre kalmaları, iletişim ve ulaşım olanaklarının artması ve teknolojik gelişmeler nedeniyle gemilerde çalışan gemi adamları sayıları azalmıştır. Buna rağmen, denizcilikte her geçen gün yenisi ortaya çıkan ISM, ISPS gibi uygulamalar, gemilere yapılan liman/bayrak devleti denetimlerinin artması, şirkelerin gemilere uyguladıkları baskılar, gereksiz görülen fazla sayıdaki evraklar, gemi adamlarının iş yüklerinin çoğalmasına neden olmuştur.

Bu yüzden denizcilik mesleği, geleneksel denizci ülkelerden, ekonomik gelişimini tamamlayamamış üçüncü dünya ülkelerine kaymaktadır.

Bu sebeplerden dolayı, gemi adamı olmak, cazibesini yitirmektedir. Oysaki denizcilik, teknolojik gelişmeler ne kadar artarsa artsın, insan unsurunun en etkili olduğu ve etkisini koruyacağı meslek gruplarındandır.

Bireylerin kariyer planlarında ücretin haricinde birçok etken varken, denizcilik mesleği, başka kariyer alanlarına nazaran bireylere yalnızca fazla ücret ve serbest bir yaşam olanağı vermektedir.

Türk gemi adamlarının profilleri ve mesleğe bakış açıları incelendiğinde ve Türk denizciliğinin fotoğrafı ortaya konabilir. Gemilerde çalışan zabitan sınıfı gemi adamlarının ücretlerinden orta seviyede memnun oldukları, gemideki iş yükünün, çalışma saatlerinin fazlalığının ve personel ilişkilerinin, gemide çalışırken en büyük stres kaynağı olduğu, gemide kontrat süresinin uzunluğunun, kaliteli ve güvenilir personel ile çalışmanın sürekliliğini sağlanmasında en önemli etken olduğunu ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizde zabitan sınıfı için kontrat sürelerinin tanker gemileri için 4, kuruyük gemileri için ise genellikle 6 ay çalışma ve 1 ay izin şeklinde olmasına rağmen genellikle bu 1 aylık izin gemi adamları tarafından az görülmekte ve daha fazla süre izin yapma eğilimindedirler. Ancak bazı firmaların izin süresi bitmeden zabitan eksikliğinden gemiden yeni ayrılan personeli başka gemiye göndermek için çağırması, bazı firmaların ise elindeki zabitan fazlalığından dolayı aylarca zabitanı

karada bekletmesi olumsuz sonuçlara sebebiyet vermektedir.

Gemi adamlarının ve zabitanların, gemideyken en fazla sosyal yaşamdan ve aile yaşantısından uzakta kalmalarından dolayı ve ihtiyaç duyulan şeylere ulaşamaması, gemilerde, kumanya ve yemekler, sağlık kontrolleri, haberleşme olanaklarının kullanılması gibi konularda da çeşitli sıkıntıların yaşanması, özellikle günümüzde teknolojinin bu kadar ilerlemiş olmasına rağmen gemilerde internet olmaması mesleki sürekliliğin azalmasınındaki en önemli etkenlerdendir.

Başka unsurlara bakılmaksızın, yalnızca ekonomik beklentilerle bir mesleğe başlanması, yapılan işten beklenen memnuniyeti azaltmakta, ekonomik beklentiler giderildiği takdirde, beraberinde meslek değiştirmeleri ve meslekten kaçışları arttırmaktadır. Birçok gemiadamı ve zabitanında gemideki yaşam olanaklarından memnun olmaması, mesleklerinin zorluklarını en yakınlarıyla (alibi) paylaşmamaları, bir kariyer hedefinin dışında deniz yaşamı ve gemileri tanımadan tamamen tesadüfen veya ekonomik kaygılarla mesleğe başlaması, fırsat bulunursa veya belirli ekonomik hedefler yakalanırsa mesleği bırakmaları meslekte sürekliliği azaltmaktadır.

Meslekte sürekliliği arttırmak için öncelikli olarak denizde çalışan insanların bu mesleği sadece belirli ekonomik hedefleri yakalamak için yapmalarının önüne geçilmeli ve mesleği severek yapacak insanların denizcilik eğitimi veren kurumlara yönlendirilmesi sağlanması gereklidir. Bu da mevcut eğitim sisteminin değiştirilmesi anlamına gelmektedir. Mevcut denizcilik eğitimi veren kurumların ise, sayısının kontrolsüz olarak artırılması yerine o denizcilik kurumlarında gerekli denizci kökenli eğitimci istihdamı sağlanarak eğitim ve yetiştirilen zabitan kalitesi artırılmalıdır. Eğitim kurumlarının sayısının ancak bu şekilde artışı gerçekleştirilmelidir. Ayrıca mevcut eğitim kurumlarından mezun olan zabitan sayısının artışı ülkemizde gerekli zabitan sayısında fazlalığa sebep olacaktır. Yetiştirilen zabitanların

Ayrıca mesleki sürekliliğin azalmasında, gemi adamları ve zabitanların meslekte yükselme sürelerinin uzaması ve yıpranma paylarının kalkmasında etkilidir. Bu konuların sebebi ise, ülkemizde sendikalaşmanın yetersiz olmasıdır. (Türkiye’de sendikalaşma oranının sadece %3,77 düzeyinde olması). Türkiye’de denizcilik mesleği büyük çoğunlukla bir kariyer hedefi olarak seçilmemiş, çoğunlukla ekonomik beklentiler ve tesadüfler neticesinde seçilmiştir. Kariyer seçiminin başlangıcındaki bu dengesiz yapı, Türkiye’de denizcilik sektörünü olumsuz olarak etkilemektedir.



uluslararası çalışan firmalara yönlendirilmesi sağlanmalıdır. Bu durum da ancak verilen eğitimin kalitesiyle mümkün olabilecektir.

Şuan ki mevcut durumda bulunan gemilerde ki sosyal yaşam olanakları artırılmalıdır. Sigorta, fazla çalışma, sağlık, iletişim gibi konulara dikkat edilmelidir. Maaşların ve ek ücretlerin düzenli yatırılmasına dikkat edilmeli uluslararası geçerliliğe sahip olan bu meslekteki maaş seviyelerinin de uluslararası düzeylere çıkartılması sağlanmalıdır.

Gemi adamları izin sürelerini kullanırken idare tarafından zorunlu kılınmış evrakları yenileme süreleriyle uğraşmak yerine çalıştıkları şirketlerde alacakları eğitimlere daha fazla dikkat edilmelidir. Denizcilik sektöründe sendikalaşmanın, gerekli dernek ve vakıfların kurulması ya da artırılması da gerekmektedir.

Son olarak ise Türk milletine denizcilik mesleği belirli ekinlikler ile sevdirmeli, özellikle ebeveynler tarafından mesleği yapmak isteyen gelecek nesiller üzerinde yanlış düşünceler oluşturulmamalı ve denizcilik mesleği desteklenmelidir. Bu koşullar gerçekleştirildiği takdirde mesleki süreklilik sağlanmış olacaktır.

SONER YILMAZER
4. SINIF

DENİZCİ OLMAYAN BİR ULUSUN DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI



I-Giriş

Yıllardır 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramını, ismiyle mütenasip bir şekilde kutlarız, oysa bu bayram yeni Türkiye Cumhuriyeti'nin ekonomik özgürlüğünün ve tam bağımsızlığının bir simgesidir.

Bilindiği üzere Osmanlı İmparatorluğu bazen mecburiyetler karşısında bazen iktisadi ve siyasi dengeleri gözeterek Batılı ülkelere bazı imtiyazlar, kapitülasyonlar tanımıştır. Kökü 15. ve 16. YY'da Venedik ve Cenevizlilere verilen kapitülasyonlara kadar uzanan bu sistem, ekonomik olduğu kadar adli ve idari hususları da içerebilmekteydi. Örneğin Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yaşayan yabancıların kendi aralarındaki anlaşmazlıkların kendi konsolosluklarınca çözülmesi buna Osmanlı idaresinin karışmaması, iktisadi olarak yabancıların Osmanlı topraklarında serbestçe

Ancak bu ikili anlaşmalarda sonradan yürürlükten kaldırılabilir özellikten yoksun uluslararası anlaşmalar niteliğindedir. Önceleri her padişah ya da idare değiştiğinde yenilenmesi gerekirken, Osmanlı ile Fransa arasında 1740 yılında yapılan ticari anlaşma ile bu kapitülasyonlar kalıcı hale dönüştürülmüştür.

seyahat etmesi, ticaret ve satış yapması Osmanlı sularında gemi işletmeciliği yapması gibi. Aslında bu imtiyazlar mütekabiliyet esasına göre karşılıklı olarak verilse de iktisaden ve teknik olarak güçlü olan ülkenin işine yaramakta ve zayıf ülke diğer ülkenin bu bakımdan sömürsüne uğramaktaydı. Daha da ötesinde ilişkilerde adil bir denge bulunmaktaydı. Örneğin söz konusu bu imtiyazlara sahip ülkeler Osmanlı'ya mal ihraç ederken gümrük vergisi alınmamakta, ancak Osmanlı ürünleri için (Çoklukla tarımsal ürünlerdir) vergi alınmaktaydı. Yine yabancılar Osmanlı İmparatorluğu için de bazı vergi muafiyetlerine sahiptiler. Konut masuniyeti ya da dokunulmazlığı diğer bir husustu söz konusu imtiyazlara sahip bu yabancıların konutlarına denetim ve kontrol için girilemezdi, hatta yabancıların limanlarımızdaki gemilerine bile kontrol için girilemezdi. Geniş bir yorumla, yabancılar

gemilerle de konut sınırlına sokuşmuşlardı. Kendi hastaneleri, okulları ve posta servisleri vardı. Limanlarda ya da diğere postaneler de bu ya buncılara ait posta çuvalları açılıp denetlenemezdi. Bu kapitülasyonların bazıları yukarıda sözü edildiği üzere karşılıklı anlaşma niteliğinde olsa da ki kapitülasyon anlaşma anlamındadır, bazıları padişah fermanı ile tanınan tek taraflı imtiyazlardı. Osmanlı İmparatorluğu söz konusu kapitülasyonları ve imtiyazları sadece Fransa, İngiltere, Almanya, İtalya gibi ülkelere değil, Polonya, Rusya, İspanya, Hollanda, Prusya, Belçika gibi birçok ülkeye tanımıştır. Ayrıca bu verilen imtiyazlar bazen tekel niteliğindeydi, bazı fenerlerin işletilmesi, hava gazı işletmeleri, elektrik işletmeleri, demir yollarının yapılması ve işletilmesi, tütün rejisi vb. gibi. Örneğin; Maden işletmeleri Fransız ve İtalyanların tekellerine, elektrik Belçika'ya, demiryolu inşası ve işletilmesi imtiyazı bazı hatlar bakımından Almanya, Fransa ve İngiltere'lere verilmişti Buradan ve yukarıdan da anlaşılacağı üzere bu imtiyaz ve kapitülasyonlar sadece ekonomik olarak ülkenin yabancı ülke vatandaşlarının kontrolüne girmesine sebep olmasından öteye bir ülkenin kendi toprakları üzerinde hükümlerlik haklarını yabancılar bakımından kullanamaması anlamındaydı. Örneğin; İzmir'deki yabancı sigorta şirketlerine ait bütün itfaiye örgütleri birleşerek kapitülasyonları öne sürüyor ve yerli itfaiyenin yangını söndürmesine izin vermiyorlardı.

- Konsoloslar kapitülasyonları o kadar önemsiz konularda kullanıyorlardı ki 1890 yılında Edirne Fransız Konsolosu Albert Pınar, bir Türk çocuğunun yüksek bir duvarın arkasından erik düşürmek için attığı tahtanın yanlışlıkla kendisine çarpmasını bile sorun yapmış, valiliğe bu nedenle taktir vermiş, çocuğun babasıyla tutuklanmasını, valiliğin kendisinden özür dilemesini, bir daha böyle şeyler olmaması için okul çocuklarına nutuk verilmesini ve bu özür olayının vilayet gazetesinde yayınlanmasını istemişti.

Not: İstekleri yerine getirilmiştir.

Kabotaj hakkı da yabancılar verilen imtiyaz-

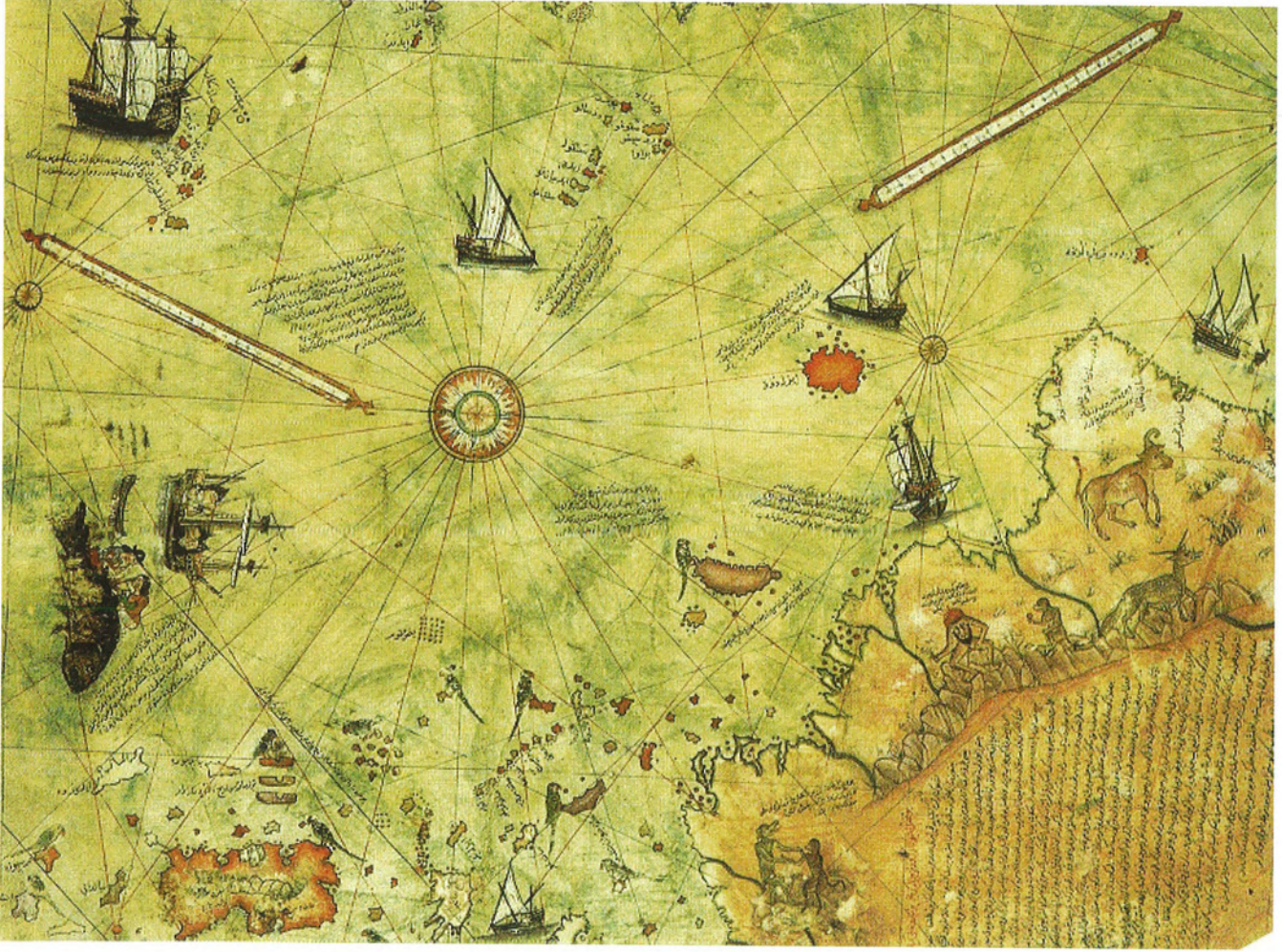
1675 Tarihli İngiliz kapitülasyonunun 21. maddesinde İngiliz gemilerinin Osmanlı limanlarına girerek buradan aldıkları yolcuları başka limanlara götürebilecekleri yazılıydı. Aynı hakkın 1680 tarihli Hollanda Kapitülasyonunda Hollandalılara, 1730 Tarihli İsveç anlaşmasının 12. Maddesinde, 1740 Tarihli Fransız Kapitülasyonunun 36. ve 75. maddelerinde Fransızlara tanındığı görülmektedir. Osmanlı Devleti 19. yy da kabotaj hakkını sınırlamak için bazı girişimlerde bulunmuştu. Balıkçılar ve kayıkçılar için tehlike yarattığını ileri sürerek İstanbul Boğazında yabancı vapurların yük ve yolcu taşımalarını yasaklamıştı.

lardan biri olmuştur.

II-KABOTAJ HAKKI

Fransızca bir kelime olan ve dar anlamı ile bir devletin liman ve karasularında yük ve yolcu taşıma hakkı olarak tanımlayabileceğimiz kabotaj hakkı Osmanlı Devleti tarafından yabancılar verilen kapitülasyon ve bazı ticari anlaşmalar ile tanınmıştı. Osmanlı Devletinin kendi karasularında gemi işletmeciliği yolcu ve eşya nakli çoğunlukla yabancıların elindeydi. Kanuni Sultan Süleyman'ın Fransa Kralı I. François ile imzaladığı ticaret anlaşmasına göre Avrupa ile olan Osmanlı dış ticaretinin taşınması imtiyaz olarak Fransa bayraklı gemilere verilmişti. Osmanlı limanları arasında ancak Fransa bayrağı taşıyan gemiler çalışabilmekteydi. 17. YY'da bu hak Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve İngiltere daha sonra ise Prusya'ya verilmiştir. Örneğin;

Ancak İstanbul Boğazı için bu yasağı koysa da 25 Kasım 1852'de yabancı elçiliklere bir sirküler yollayarak Çanakkale Boğazından Karadeniz'e kadar olan bölgede yabancı vapurların çalışmasına müsaade etmişti. Bu sirkülere göre yabancı gemiler Tuna Nehrinde, Marmara Denizinde ve Çanakkale de yolcu taşıyabilecekler, ancak Haliç ve İstanbul'da yolcu taşıyamayacaklardı. 1902 yılında Osmanlı Devleti Marmara Denizi ve Edremit arasında kabotaj hakkını yabancılar geçici bir süre için verdiğini ilan etmişti. Ancak bu imtiyazlar her devlete verilmemekteydi. Örneğin Pori tekiz ve Brezilya ile yapılan Ticaret, Dostluk ve Barış Anlaşmasında bu ülke vatandaşlarına kabotaj hakkı verilmemiştir. Kabotaj hakkı sadece yük ve yolcu taşımacılığı ile sınırlı olmayıp liman işletmeciliğinden balıkçılık ve sünger avcılığına kadar çok geniş alanı kapsamaktaydı. Yabancılar verilen bu kapitülasyonlardan kurtulmak için ilk girişimler 1856 yılında yapılmış ancak Batılı devletler tarafından bu konuda Osmanlıya verilen sözler yerine getirilmemiştir. Bilahare İttihat Terakki 1914 yılında tek taraflı olarak bu kapitülasyonları kaldırdığını ilan etmiş ancak daha sonra 10 Ağustos 1920 SEVR anlaşması ile bunlar daha ağır şekilde Osmanlı'nın sırtına yüklenmiştir. Sov-



yetler ile yapılan 16 Mart 1921 Anlaşması- na kadar devam eden kapitülasyonlardan asıl kurtuluşumuz 24 Temmuz 1923 LOZAN BARIŞ Anlaşması ile gerçekleşmiştir. Yeni Türkiye Cumhuriyetinin ilk görevi bu kapitülasyonlardan kurtulmak olmuştur. Lozan Barış Anlaşması, Ticaret Mukavelenamesi, yerli ve yabancı gemilere eşit davranılması ilkesini getirmekle birlikte Kabotaj seferlerini, balıkçılığı ve liman hizmetlerini kendi bayrağını taşıyan gemilere ve TÜRK TEBASINA hasretmek hakkını sözleşen devletler için saklı tutmuştur. İzmir İktisat Kongresinde ilk defa bu mesele ele alınmış ve daha sonra 19 Nisan 1926 Tarih ve 815 sayılı kanun ile Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye(Kabotaj)ve Limanlar ile karasuları dahilinde icra-i sanat ve Ticaret Hakkındaki kanun ile Türk kıyılarında ve karasularında kabotaj hakkı Türk bayrağını taşıyan gemilere ve Türk vatandaşlarına hasredilmiştir. Bu kanun 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe girmiş ve bu gün ülkemizde bayram ilan edilmiştir. Yukarıdaki açıklamalarımız

Bizler gençliğimizde bu duygular ile yetiştirildik. Bağımsızlık mücadelesi veren tüm uluslarda görüldüğü gibi ulusalcılık ve tam bağımsızlık bu günün yaşlıları ama o günlerin gençleri için önemli bir ülküydü. Bu günlerde bu ulusalcılık kavramından pek hoşlanılmadığı için kapsayıcı bir kelime olarak buna ÜLKECİLİK diyelim.

dikkate alındığında her türlü iç ve dış ticari faaliyetimiz, bankacılık hizmetlerimiz, lojistik ve taşımacılık faaliyetlerimiz, madenlerimiz, fenerlerimiz, elektrik ve havagazı idarelerimiz yabancı şirketlerin elinde ve tekelinde iken, yabancı şirket ve kişiler ülkemizde her türlü adli, idari ve finansal denetimden uzak olarak yaşayarak bunlar üzerinde Osmanlı'nın hükümlerine hakları sahip oldukları imtiyazlar ile son derece sınırlı iken Kurtuluş Savaşı ile önce askeri olarak Batılı istilacı ülkeler karşısında zafer kazanan yeni Türkiye Cumhuriyeti ve Türk Ulusu ikinci olarak ekonomik olarak ta bağımsızlığına kavuşmak için kapitülasyonları kaldırmış ve bu cümleden olmak üzere kabotaj hakkını da yeniden Türk vatandaşlarına hasretmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken önemli bir husus bulunmaktadır. Kapitülasyonlar sadece karasularımız dahilinde yapılan yük ve yolcu taşımacılığı bakımından değil daha bir çok alanda kaldırılmıştır. Ancak bunların hiç biri için kutlama yapılmamaktadır. Bu da Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşları-

nın denizciliğe verdiği öncemi ortaya koymaktadır. Bu belki de özünde denizci olmayan bir ulusu denize ve denizciliğe ısındırma hareketi idi. Aslında Kabotaj Bayramı, vatani Batılı yabancı devletlerce işgal edilmiş bir ulusun ülkesini bu istilacı devletlerden kurtardıkları sonra kurmuş olduğu genç cumhuriyetin ekonomik bağımsızlık bayramı olup tüm bu yabancı imtiyazlardan kurtulmanın adeta bir simgesi olmuştur. Benim gençliğimde ÜLKE sevgisi en önde tutulurdu. Bu nedenledir ki düsturum, hayat felsefem ÖNCE DEVLETİM, SONRA ŞİRKETİM, SONRA AİLEM, SONRA BEN olmuştur. Aslında bu bir JAPON Felsefesidir. Bu günde herkes ülkesini sevmektedir ama hassasiyet noktaları değişmiştir. Bireyin hakkı toplum ve devletin hakkından daha kutsal olmaya başlamıştır. Ulusçuluk yerini evrenselciliğe ya da küreselleşmeye bırakmıştır. Bugün okullarda yerli malı haftası kutlanmamaktadır. Kimse ülkenin elektriği ziyan olmasın diye yaz günü lambaları söndürmemekte, ya da hoşuna akan musluğu kapatmamaktadır. Bizim gençliğimizde bunlar önemli hususlardı biz ayakkabısına kabara çakılan, Amerikan bezinden iç çamaşırı dikilen, gömleğin kol ağzları ve yakaları değiştirilen, uyduruktan bir gazozu içmenin lüks addedildiği bir nesiliz. Bizler yetiştirilme tarzı olarak gelirine göre lüks ve aşırı tüketimin görgüsüzlük, israfın günah addedildiği bir kültürden gelmeyiz. Ancak ne yazık ki her alanda görülen hızlı değişim, değişen ekonomik model ve dünya gerçekleri geçmişin kutsiyet ve önem atfedilen değerlerini törpülemektedir. Genç neslin değer yargıları da haklı olarak değişmektedir. Bir gece rüyamda; bir şirket de çok yüksek maaş almama rağmen hiçbir şey yapmadığımı ve bir şey üretmediğimi görüp bu kâbustan ter içinde uyandığımı öğrencilerime anlattığımda, gençlerin çoğu "Ne üzülyorsun hocam, Allah herkese böyle rüya nasip etsin diye" tepki göstermişlerdir. Gençler hissiyattan uzak daha rasyonel daha pragmatik düşünmektedirler. Bizim zamanımızdaki paradigma artık mevcut değildir. Bu olay iki nesil arasındaki farkı ortaya koymaktadır. Şimdi biz bu yeni kuşaklara Kabotaj Bayramı'nı na-

Alınan yardımlar ile tarım başta olmak üzere birçok alanda önemli gelişmeler sağlanmıştır. 1946-1960 yılları arasında Amerika'dan elde edilen bu hibe ve yardımlar ile Türkiye'de karayolları inşaatı ve karayolu taşımacılığı gelişmiştir. Bu konu ile ilgili HILTS Raporu 1948 yılında ARI Federal Karayolu Örgütü Genel Müdür Yardımcısı Hilt's'in başkanlığındaki heyetin ülkemize gelerek hazırladığı rapordur. Hilt's Raporunda; yatırım önceliğinin karayolu yatırımlarına verilmesi gerektiğini ve bunun için Bayındırlık Bakanlığına bağlı Yollar Genel Müdürlüğü idaresinde bağımsız tüzel kişiliğe sahip bir Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasını istenmiştir

sıl anlatacağız. Yabancıların kara sularımızda yük ve yolcu taşımaları ve ticari faaliyette bulunmalarına son veren, bu hakkın sadece Türk vatandaşlarına ve Türk şirketlerine verilmesini sağlayan kanun ve bunu kutlanması ile ilgili bayram dediğimizde, bir genç peki bu hakkı kullanıyor muyuz diye sorduğunda ne cevap vereceğiz.(Buradaki genç simgesel olarak protest ve anarşist ruhum cevap veren ise sağduyumdur, bu nedenle gençler alınmasınlar). Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının 2003-2011 yılları arasında inceleyen raporuna göre 2010 yılında Deniz yolu taşımacılığının yük bakımından kabotaj hattındaki payının ton km olarak %5,8 yolcu taşımacılığı bakımından ise %0,6 olduğunu, 2011 yılında kabotaj hattında 37,90 Milyon ton yük taşındığını ton mil olarak 8.617 Milyon ton mil olduğunu mu söyleyeceğiz. Sonra meraklanmayın bu miktarlar şimdi biraz daha artmıştır mı diyeceğiz veya artık Ro-Ro taşımaları dahili hatlarda özellikle Marmara içinde gelişiyor mu diyeceğiz. Ya da 2003-2011 yılları arasında Ulaştırma Bakanlığı kontrolünde yapılan yatırımlar bakımından Deniz Yolu taşımacılığı 1,8 Milyar usd ve %1,5 pay ile sonuncu Karayolu taşımacılığı 74,8 Milyar usd ile %65 pay ile ilk sırada mı yer almaktadır diyeceğiz. Veya 2013 yılı itibari ile Türkiye'nin ulusal dış ticaretimizin taşınmasından aldığı payın %12 ye mi düştüğünü söyleyeceğiz. Türkiye'nin sahip olduğu koster filosunun her geçen sene azaldığını ortalama yaşının 25,5 olduğunu, kabotaj hattında çalışan küçük gemilerin yaşının daha da fazla olduğundan ve bu filonun hızla elimizden çıktığından mı bahsedeceğiz. Eğer böyle cevap verirsek bize ne diyeceklerdir? Umarım şunu diyeceklerdir:

"BİZ ŞİMDİ BOŞ MEZARA MI DUA EDİYORUZ?"

Hayır, gençler boş mezara dua etmiyorsunuz, bu sizin hükümlerlik ve egemenlik hakkınız olup onu kutlamaktasınız, bunu illa kullanmak gerekmemektedir. Aslında siz kabotaj üzerinden tüm diğer alanlarda geri elde ettiğiniz hakların bayramını yapmaktasınız. Mavi gözlük büyük önderin ülkemizde 1 Temmuz'un De-

nizcilik Bayramı olarak tespit ve ilan edilmesi ileri görüşünü, Birleşmiş Milletler Çatısı altında IMO daha birkaç yıl önce Dünya Denizcilik Günü oluşturmak sureti ile daha yeni algılabiliştir.

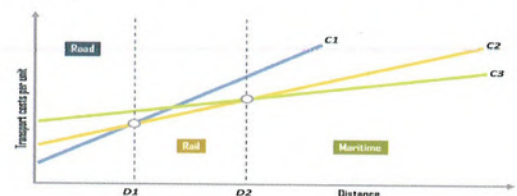
III-NEDEN YURT İÇİ TAŞIMALARDA DENİZ YÖLÜNÜN PAYI BU KADAR AZDIR?

Eskiden kabotaj hattında deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı önemliydi çünkü diğer ulaşım modları gelişmemişti. Cumhuriyetin ilk yıllarında iki önemli ulaşım vasıtası vardı DEMİR YOLU ve DENİZ YOLU bu nedenledir ki bu iki alanda genç Cumhuriyet önemli girişimlerde bulunmuş TCDD ve Denizcilik İşletmeleri tarafından (Öncesi Şirketi Hayriye 1854-1945) hem liman hem de gemi bakımından yatırımlar yapılarak gerekli ulaşım sağlamaya çalışılmıştır. Ancak zaman içinde özellikle 1950'lerden sonra karayolu yatırımlarına ağırlık verilmiş ve bunda ABD yardımları etkili olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrası ortaya çıkan iki kutuplu dünyada ABD savaşta yenik düşen ve oldukça hırpalanan Avrupa Ülkelerinin komünizme geçişlerini önlemek ya da onları komünizm tehlikesinden uzak tutmak, savaşın tahribatını ortadan kaldırmak, bu ülkelerin kalkınmalarını ve daha fazla yiyecek içecek temin etmelerini sağlamak üzere yardım paketleri hazırlamış ve Türkiye'nin de Truman Doktrini çerçevesinde Marshall Planı kapsamına alınmasını sağlamıştır. Türkiye-ABD ilişkileri 1947 yılında Türkiye'nin Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankasına ve Uluslararası Para Fonuna üye olması ile önemli bir noktaya ulaşmıştır. Türkiye Marshall Planı çerçevesinde 1948-1952 yılları arasında toplam 352 Milyon usd yardım almıştır. Raporla karayolunun demiryoluna göre daha ucuz taşımacılık olduğu iddia edilmiş ve bu suretle Türkiye Demiryolları'nın Van'a kadar uzatılmasına gerek olmadığı bunun yerine 35.000 km'lik karayoluna ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Yapılan bu karayolları ve gelişen karayolu taşımacılığı ile gerek deniz taşımacılığı ve gerekse demir yolu taşımacılığı ihmal edilmiş bu alandaki gelişme ile gerek tarımda gerekse madenlerimizde üretim önemli öl-

Çünkü hız ve sefer sıklığı ya da imkânı, tarifeli geç vapur seferleri karşısında müşteriye diğer ulaşım türlerine itmiştir. Ücret konusunda da pek bir farklılık olmaması bunun en önemli nedenlerinden biri olmuştur. Fakat zamanla trafik sıklığı karayolunun zaman konusundaki avantajını ortadan kaldırırsa da, sahile paralel motor seferleri ile mukayese edildiğinde karayolu vasıtalarının ara uğrak istasyon avantajı ve her noktadan hizmete ulaşabilme imkânı, bu ulaşım türünün deniz yolu karşısındaki genel avantajını devam ettirmiştir. Metro ise karayolunun mevcut olumsuzluklarını ortadan kaldıran bir ulaşım imkânı olarak denizyolu ile daha tahrip edici bir rekabet ortamı yaratmaya başlamıştır.

çüde artmış bu artan üretim kamyonlar ile limanlara taşınarak dışarı ihraç edilmiş ve ABD başta olmak üzere hâkim batılı ekonomiler ile entegre olarak kendi ham maddelerimizi işler ülke olmak yerine ham madde tedarikçisi ülke olmamız sağlanmış, sanayimiz ihmal edilmiştir. Diğer taraftan gerek söz konusu yardım gerekse bilahare NATO yardımı vs ile giderek artan şekilde karayolu alt yapı yatırımları geliştirilerek, ABD ve diğer Batılı ülkelerin petrol üretimi ve otomotiv sanayi ürünleri için TÜRKİYE bir Pazar Ülke haline getirilmiştir. Zaten İkinci Dünya Savaşından Dünyanın 1. büyük ekonomisi olarak çıkan ve o tarihlerde Dünya Kömür Üretiminin 1/2 sini, Dünya Petrol Üretiminin 2/3 ünü, Dünya Elektrik Üretiminin 1/2 sini üreten ABD için bu ve sanayi ürünlerini satacağı pazarlar gerekmektedir. ABD söz konusu yardımlar ile bu talebi oluşturmayı hedeflemiştir. Zaman içinde ülkemizde karayolu taşımacılığı en etkin taşımacılık türü olmuş, deniz yolu taşımacılığı ise bununla rekabet edemeyerek gerilemiştir. Bu oluşumda şüphesiz ilk başlarda varili 2 usd olan ucuz petrol ve yakıt fiyatları da rol oynamıştır. Türkiye bu oluşuma rağmen bazı stratejik ve güvenlik mülahazaları bazı hatlarda karayollarını kassen yapmamış ve o alanlarda deniz yolu taşımacılığı 1990 yılının başına kadar önemini devam ettirmiştir. (Örneğin Karadeniz hattı)

Türkiye de denizyolu taşımacılığının gerilemesi sadece yukarıda sözü edilen nedenler ile olmamıştır. Tüm dünyada karayolu taşımacılığı giderek ağırlığını artırmıştır. Bunun ana nedenlerinden biri belli mesafenin altındaki taşımalarda ve özellikle belli malların taşınmasında (General Cargo) karayolu taşımacılığının diğer ulaşım modları karşısındaki daha ekonomik olmasından kaynaklanmıştır.



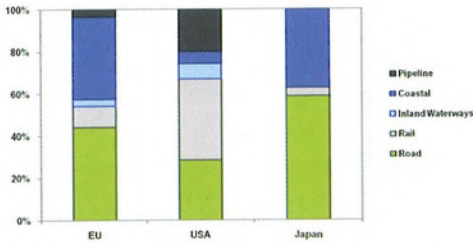
Kaynak; BTS, EU, MLIT

Ulaşım Modlarının Mesafe Bakımından Birbir-

lerine Göre Maliyet Açısından Etkinlik Mukayesesi

D1 500-700 km D2 1500 KM +

Bu normalde açık deniz taşımacılığı bakımından uzak mesafeler olmakla beraber(1500 km +) bazı ülkelerde dahili taşımacılık bakımından 600 mil ve üstü olabilmektedir. Ulaşım modlarının birbirlerine göre mukayesesi farklı ülkeler bakımından aşağıda gösterilmektedir.



AB, USA ve Japonya'da Modlar Arası Dağılım (2005) %tons km

Dikkat edilirse Japonya ve AB'de karayolu ağırlıklı olsada ikinci büyük ulaşım modu deniz yolu olmaktadır. ABD ise demiryolu ağırlıklı olmaktadır. Ancak Hiltz yukarıda hatırlayacağınız üzere kara yolunun daha ekonomik olduğunu iddia ederek; bize demiryolunu yaptırmamıştı.

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere deniz yolu taşımacılığı ancak belli mesafelerden sonra ekonomik olmaktadır. Diğer taraftan son yıllarda Marco Polo WhiteBook Projeleri ile Avrupa'da karayolunun giderek denizyolu karşısındaki hâkimiyetini ortadan kaldırarak demir yolu – denizyolu ya da karayolu kombinasyonu ile Shortsea Shipping politikası gereği deniz yolu kullanımının Intermodal taşımacılık ile artırılması planlansa da bu ancak Intermodal Transport Unit'ler içinde taşınan yükler bakımından geçerli olmaktadır. Şehir içi yolcu taşımacılığı bakımından ise bizim gençliğimizde denizyolu taşımacılığı etkin olmakla birlikte, bu sahile paralel hatlarda başka ulaşım imkânlarının yeterli olmamasından dolayı kullanılmaktaydı. Gerek belediye hizmetleri ile gerekse özel teşebbüs yatırımları ile (Taksi/Minibüs)denizyolu taşımacılığı bu yeni oluşum ile rekabet edemez olmuştur. Trafiğin deniz yoluna ak-

Amaç bunu yaygınlaştırmak olup, bunun en kolay yolu rush saatlerde servis araçlarının köprü geçişini yasaklamak olacaktır. Diğer önemli bir alan ise sahile paralel uzak mesafeli taşımalar olacaktır. İstanbul'un hinterlandında birçok yeni yerleşim merkezleri kurulmaktadır. Burada yerleşen insanların kendi otomobilleri ile bu yaşam mahallerine ulaşmaları trafiği her geçen gün artırmaktadır. Bazı noktalara ise ulaşım imkânları sınırlı olmaktadır. Bu yeni yerleşim merkezlerine ulaşımı sağlamak için entegre ulaşım sistemleri ile örneğin sahile paralel uzak motor seferleri ve sahile dik karayolu taşımacılığı entegrasyonu karayolu yükünü azaltacaktır.

tarılmasında, hava kirliliğinin, gürültü kirliliğinin, trafik sıklığının azaltılması, akaryakıt tüketiminin düşürülmesi, trafikte geçen süre bakımından iş gücü kayıplarının azaltılması ve yol stresini düşürerek birim verimliliği artırmak bakımından önemli kamu faydası bulunmakla birlikte bunun bireysel fayda ve maliyet analizi yapıldığında mevcut koşullarda tüketici eğilimi karayolundan yana olacaktır. Karşıdan karşıya olan hatlarda ise durum tam tersi olmaktadır. Kadıköy-Kabataş arasında Taksi ya da dolmuş deniz yolundan daha da ucuz olsa ve iki vasıta da aynı anda kalksa hatta motor 10 dakika daha geç kalksa bile yolcu motoru tercih edecektir. Çünkü burada dolmuş ya da taksiye göre önemli bir tüketici rantı bulunmaktadır. Rush saatlerde bu motor ya da vapur ile karşıya geçmek için mevcut ücretin 1 misli fazlasını vermeye razı olacak çok insan olacaktır. Oysaki Kadıköy-Bostancı arasında yarım saatte bir kalkan Motor yerine trafik sıklığına rağmen daha fazla ücret ödeyerek dolmuşu tercih edecek yolcu sayısı daha fazla olacaktır. Bunun nedeni toplamda süre kısalığı ve ara istasyonlarda inme imkânı olacaktır. Ara uğrak yapmayan ve direk servis yapan motorlar söz konusu olduğunda bu müşteri talebini sağlayamayacaklardır. Bunu sağlamaları ise maliyet unsurunu artıracak ve süreyi uzatacaktır. Kaldı ki böyle bir hizmet için mevcut motorlardan daha farklı motorlara ihtiyaç bulunmaktadır. Bu yüzeysel primitif değerlendirmelere göre (daha ciddi araştırma yapmak gerekmektedir)bu yatırımı yapmak için bu gün için hem kârlı olmamakta hem de riskli bulunmaktadır. Düzenli hat taşımacılığı yapan motorlar için müşteri potansiyelini artırma yolu, kanımca köprüyü kullanan servislere köprü geçişi yerine alternatif karşıdan karşıya taşıma imkânı sağlamaktır. Böylece hem trafik sıklığı azalacak hem de yakılan yakıt miktarı düşecek, ödenecek köprü geçiş ücretinden tasarruf yapılacak ve yolcular bakımından hızlı ve rahat bir taşıma imkânı sağlanacaktır. Hem makro hemde mikro ölçekte önemli fayda yaratacak olan bu alternatif rasyonel bir taşıma politikası olacaktır. Bildiğim kadarı ile bu konuda birkaç firma ile bu tip servis anlaşmaları yapılmış olup faali-



yete girmiştir. Ancak bunun gerçekleşmesi ve yolcunun denize yönlendirilmesi için karayolunda verilen denizyolu taşımacılığına rakip servislerin kaldırılması ya da azaltılması, buradan çekilecek minibüslerin ise dikey hatlara kaydırılması gerekecektir. Bu yeni motor hatları Kadıköy-Bostancı-Tuzla-Bayramoğlu, Kadıköy-Kartal-Darica ya da Gebze, Gebze-Harem, Kadıköy-İzmit gibi hatlar olabilir. Çünkü bu hatlarda seyahat süresi hem çok uzun olmakta hem de yeterli ulaşım imkânı bulunmamaktadır. Aynı şekilde Kadıköy-Bostancı-Pendik-Sabiha Gökçen Havayolu Terminali Entegre servis bu bakımdan karayoluna alternatif olacaktır. Diğer taraftan Marmara bölgesinde Ro-Ro taşımacılığı ÖTV siz yakıt kullanımının sağladığı avantaj ile giderek gelişmektedir. Böylece karayolu trafiği tırların Ro-Ro ile taşınması ile belli ölçüde denize kaymaya başlamıştır. Ancak hala yüzdeler çok yetersizdir.

IV-%51 KABOTAJ

Yine protest ruhum, hem kapitülasyonların ve

Ayrıca her limanı aynı bölgede aynı şirketlere vererek limanlar arasında rekabeti sıcak tutmaktadır. Diğer taraftan zaman içinde birçok tesis bu özelleştirme sürecindeki gecikmeler nedeniyle kendi limanlarının rehabilitasyonu sağlayarak, kapasitelerini genişletip terminaleri modernize ederek bu özelleşen devlet limanlarına rakip limanlar oluşturmuşlardır.

yabancıların ülkemizde liman işletme hak ve imtiyazlarının kaldırıldığından söz ediyorsunuz sonrada limanların %49'unun kullanım ve işletim hakkını yabancılara veriyorsunuz bu kabotaj hakkının %49 tenzili anlamına gelmiyor mu diye sorarsa hına ne cevap vereceğiz? (Ben bu yazıyı kaleme aldıktan sonra öğrendim ki Yabancı Sermayeyi Teşvik kanunu ile artık yabancı bir şirket ya da kişi Türkiye'de söz konusu yasaya uygun olarak bir şirket kurarak sahibi ve sermayesi %100 yabancı olsa da Türkiye'de liman işletmeciliği yapabilmekte ve gerekli müsaadeleri almak sureti ile ülkemizde liman tesis edebilmektedir. Örneğin İzmit Körfezindeki Dubai Port gibi. Bu durum mevcut yeni yasaya uygun olsa da Kabotaj Kanununun ruhuna aykırıdır. Bu kanun kapsamında kurulacak olan şirketlerin "Türk Şirketi" tanımı mevcut yeni Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanununa göre değil; Kabotaj Kanununun Türk Şirketi Tanımına göre yapılmalı ya da kabotaj kanunu da değiştirilmelidir) Gerçekten Osmanlı zamanında özellikle İstanbul'da Sirkeci Garının önündeki rıhtımlar, Galata, Eminönü, Haydarpaşa liman ve rıhtımlarının yapılma-

sı ve işletilmesi belli süreliğine yabancılara (Fransız Şirketlerine) verilmiş imtiyazlardı. (Örneğin; 85 yıllığına ancak Osmanlı Hükümetinin bunu 40 yıl sonra tesis maliyetine satın alma opsiyonu bulunmaktaydı.) Bu günde özellikle TCDD'nin önemli büyük limanları 39 yıllığına işletim hakkının devri esaslı ile yabancı şirketlerinde ortak olduğu girişim gruplarına devredilmiştir. Böylece adeta Osmanlı'nın kapitülasyonları bu yeni oluşumlara devredilmiştir. Osmanlı anlaşmalarında yap işlet modeli hakim iken bu yeni modelde mevcut limanların kullanım hakkı bedelinin ödenmesi ayrıca ilaveten yatırım yapılarak bu limanların genişletilmesi, kapasitelerinin artırılması ve geliştirilmesi hükme bağlanmaktadır. İlk bakışta böyle manzara ortaya çıkmakla beraber durum pek de düşündüğümüz gibi değildir. Osmanlı zamanında verilen imtiyazlar başka liman ya da tesis olmaması nedeni ile adeta tekel niteliğindedir, bu gün ise devlet bu limanları oldukça yüksek fiyatlara özelleştirmekte (işletim hakkını devretmekte) ilaveten önemli yatırımların yapılmasını şart koşmaktadır. Ayrıca her limanı aynı bölgede aynı şirketlere vermeyerek limanlar arasında rekabeti sıcak tutmaktadır. Diğer taraftan zaman içinde birçok tesis bu özelleştirme sürecindeki gecikmeler nedeni ile kendi limanlarının rehabilitasyonu sağlayarak, kapasitelerini genişletip terminaleri modernize ederek bu özelleşen devlet limanlarına rakip limanlar oluşturmuşlardır. Ayrıca devlet birçok yeni limanında açılmasını planlamıştır. Böylece bu özelleşen ya da işletim hakkı devredilen limanlar hem özelleşen diğer limanlar ile hem de yeni yapılan yada geliştirilen limanlar ile rekabet etmek zorunda kalmaktadırlar. Ayrıca devlet birçok yeni limanında açılmasını planlamıştır. Böylece bu özelleşen ya da işletim hakkı devredilen limanlar hem özelleşen diğer limanlar ile hem de yeni yapılan yada geliştirilen limanlar ile rekabet etmek zorunda kalmaktadırlar. Birde bunlara özellikle konteyner taşımacılığı bakımından Rusya'nın Novorossiysk limanının rehabilitasyonu ile direkt uğraklar bakımından yarattığı rekabet, yeni Köstence limanının ve işletim hakkının devri ya da ortak kullanım anlaşmaları ile rehabilite

Daha sonrada bu kaptanlar armatör yani gemi sahibi olmaktadır. Bu nedenledir ki ben küçük koster armatörlerine Zanaatkâr olarak tanımlamaktayım. Bizde durum bu merkezde iken bizim Deli Petro olarak tanımladığımız Rus Çar'ı GREAT PETRO (Büyük Petro-I.Petro) 17. YY'ın sonlarında Denizciliği Ruslara sevdirmek ve Rus Donanmasını geliştirmeye çalışmakta yeni inşa tekniklerini öğrenmek için tebdili kıyafet Hollanda tersanelerinde marangozluk yapmakta, İngiltere, Fransa, Almanya, Hollanda tersanelerinde dolaşmaktaydı. Bu gün için denizciliğin lideri Yunanistan da Antik çağda 14 tane deniz tanrısı bulunurken, bizde şaman dininde YER, YERALTı ve GÖK üç kutsal âlem olarak kabul edilerek denize yer verilmemiştir.

edilen Ukrayna limanlarının potansiyeli, Çin'in Pire ve Girit limanlarına nüfuzu eklenince bu özelleştirme işlemlerinin ülkenin aleyhine olduğunu söyleyemeyiz. Çünkü aslında zarar etmeyen ve statüleri itibari ile (pek fazla rekabet baskısı olmaması nedeni ile) kârlı çalışan bu limanlar finansal özerkliğe sahip olamadıklarından ve kendi karlarını kendi tesislerini geliştirmek için kullanamadıklarından ve politik tayinler ya da ücret sisteminin yetersizliği ile çok değerli çalışanları olmakla birlikte hem aşırı istihdam hem de personel zafiyeti yüzünden ülkede ve çevremizdeki gelişmelere ayak uyduramayarak müşteri kaybına uğrayacak buda zaman içinde özelleştirme değerlerini düşürecek. Aslında ben de başlangıçta özelleştirmeye karşı çıkıp otonom limanları savunmakla birlikte geçtiğimiz aylar içinde katıldığım toplantı ve yaptığım görüşmelerde artan liman yatırımları ve iyileştirmeleri karşısında bu limanları devir alan şirketlerin işlerinin mevcut outputlarını artırsalar da çok kolay olmadığını tespit ederek bu özelleştirmelerin yerinde olduğunu düşünmeye başladım. Fakat hem sermaye hem de yönetim olarak %100 yabancıların kontrolündeki limanları Kabotaj Kanununun ortada dururken içime sindirebilmem mümkün değildir. Bunu adeta ona yapılan bir haksızlık gibi görürüm. Diğer taraftan dünyadaki algı ve düşünce küreselleşme ile değişmiş ve ülkeler kalkınmaları için yabancı sermayenin gelmesini büyük görmeye başlamışlardır. Netice itibari ulusal refahın ve kişi başı gelirin artması için büyümeye, büyüme için yatırıma, yatırım için ise sermayeye ihtiyaç bulunmaktadır. Sermaye ise ya tasarruf yolu ile ulusal sermaye ile ya da yabancı sermaye ile karşılanmaktadır. Türkiye tasarruf yapamadığından gelirinin ancak %14-15'ni (2014) tasarruf edebildiğinden (Batıda %30-32) ancak %20 -24 oranında yatırım yaptığından mutlaka bir dış kaynağa ihtiyaç duymaktadır. Bunun sıcak para şeklinde portföy yatırımları yerine liman işletmesi ortaklığı vs gibi doğrudan yatırımlar ile sağlanması ve kalıcı sermaye temini tüm ülkeler için tercih edilir bir unsur olmaktadır. Tüm bu düşünceler içinde sağduyum ve hissiyatım ve



protest ruhum çok kabul etmese de yapılan işin sermayenin %51'inin ve yönetimin çoğunluk olarak Türk Vatandaşlarında olması kaydıyla doğru olduğunu düşünmektedir.

V-DENİZCİLİK BAYRAMI OLAN DENİZCİ OLMAYAN ULUS

Ne yazık ki Türk ulusu denizci bir toplum değildir. Orta Asya steplerinde, bozkırında var olan ve denizi görmeyen ilk defa denizi gördüğü zaman bunu büyük bir nehir zannedip sonra içine girince korkup gerisin geriye dönen bir ulusun denizci olmasını beklemekte haksızlık olacaktır. Bizler dağ köylüyüz. Bizans'ın tersanelerini kapatması ile işsiz kalan gemi inşa işçilerinin Anadolu'ya yayılması ile onlardan gemiciliği öğrenen Donanma Komutanlarının geçmişi korsanlık olan bir topluluktur TÜRKLER. KENAN İŞİK'ın sunduğu kim 500 Milyar ister programının bir sorusu Osmanlıda Deniz Subayı yetiştiren okulun adı nedir şeklinde olup (tam hatırlamıyorum mealen böyle bir ifade idi)cevabı korsanlık loncası gibi bir şeydi. Literatürde ise XVIII. asrın yarısına kadar Osmanlı Donanması ve Korsan gemilerinde kaptan yetiştirilmesinin her hangi bir teşkila-

Bu yazıyı bu konuda yaşadığım ve aşağıda belirtilen bir tecrübe ya da yaşanmışlıkla tamamlamak istiyorum.(Başka bir yazımdan alıntıdır) 1970'li yılların sonu ve 1980 li yılların başında genç bir bürokrat olarak Ulaştırma Bakanlığı adına çalışmalar yaparken verilen görevlerden biri de o zamanki adı ile AET'ye tam üye olup olmamızın incelenmesi idi.

ta bağlı olmayıp babadan oğula, ustadan çırağa ameli olarak yüritülen bir meslek olduğu yer almaktadır. Bu tespit doğru olup, ameli kaptanlar bakımından bu durum 1950'li yıllara kadar devam etmiştir. Gemiye miço olarak giren bir denizci önce usta gemici ya da reis daha sonra ise kaptan olmaktadır. Yer altı ve gök bir eksen teşkil ederken bütün kutsiyet göğe atfedilmiş onun izdüşümü denizler es geçilmiştir. Her sene kaç kişi kurban ederiz durgun denizlere. Bu durumları küçümsediğimi sanmayın bizimde pek bir farkımız yoktur. Babam kaptandı çocukluğu, gençliği, orta yaş hali denizlerde geçmişti ama yüzme bilmezdi. Çocukluğumda gittiğim Rivada sabahtan akşama kadar güneşlenilir sonra istakoz gibi kızarılarak akşam evde yoğurtlu patlıcana dönüşüp sabaha kadar yandım ananı diye bağırırdı. Çöl kertenkelesi gibi kuma gömülüp kafamıza gazete kâğıdı örtüp sonrada üstümüze işeyen köpeğe isyan ederiz.(En kibarca böyle ifade ediyorum) Oysa denizcilik kökü korsanlığa dayansa da bir gusto(zevk) işidir. Nezahet, nefaset, nefaset ve incelik gerektirir. Almanya'da ve Norveç'te yaşadığım dönemlerde herkesin bir kotrasının olduğunu

görmüştüm. Öyle çok pahalı şeyler değildi benim zamanımda ayda 200-250 Mark taksit ve leasing ile 15-20.000 Marka bir yelkenli alınabiliyordu. Çoğu aile hafta sonları bunlar ile denize çıkmakta ve tatillerini böyle değerlendirmekteydiler. Bu gün spor yapmak için yürüdüğüm Kurbağalı dereye insanlar rıhlımda bu yalların içinde hafta sonu mangal partisi yapmaktadırlar. Tüm bunlar göstermektedir ki biz denizci bir ulus değiliz. İşte bu nedendir ki Mustafa Kemal Atatürk 1937 yılında TBMM'nin açılışı için yolladığı konuşmasında bizim bu yıl Deniz Ticaret Odasının duvarına da asılan aşağıdaki veciz ifadeyi kullanmıştır.

“DENİZCİLİĞİ TÜRK'ÜN BÜYÜK MİLLİ ÜLKÜSÜ OLARAK DÜŞÜNME Lİ VE ONU AZ ZAMANDA BAŞARMALİYİZ”

Bu ifade ne olduğumuzu değil ne olmamız gerektiğine işaret etmektedir. O halde ne yapacağız biz denizci ulus değiliz deyip denize sırtımızı mı döneceğiz. Hayır, arkadaşlar tam tersini yapacağız. Şu an olduğumuz yer ile olmamız gereken arasındaki fark DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMIMIZI HANGİ ÇOŞKU İLE KUTLAMAMIZ GEREKTİĞİNİN ölçüsü olacaktır. Dünya ve düzen değişiyor küreselleşme ve servis sektörlerinde liberalleşme oluyor diye bu hakkımızdan vaz mı geçeceğiz. Hayır, tam tersine bu hakkımızı tüm diğer uluslar gibi koruyacağız ancak anlamsız, gereksiz ve götürü vehimlere de kapılmayacağız.

O tarihlerde AET ve Deniz Ticaret Politikası adında bir kitap yazan biri olarak (DB DENİZ NAKLİYATI A.Ş'nin iç yayınları olarak yayınlanmıştır)yine o günlerin hakim politikasının da etkisi ile AET'ye tam üye olmamızın içerdeki yerli sanayimizi yok edeceğini üreten bir ülke olmaktan çok Batının ürünlerini tüketen bir ülke olacağımızı, denizciliğimizin gelişmeyeceğini ve Yunan Armatörlerinin Türk karasularında KABOTAJ hattımızda icrayı sanat eyleyeceklerinden söz etmiştim. Benim görüşün negatif olduğu gibi ülkenin politika oluşturularının da görüşü aynı yöndeydi. Fakat olaya o tarihlerde ekonomik olarak baktık, çoğumuz AB'nin siyasi birliğini ütöpik bir hayal

Bizim inanışımızda denizlerin ve denizciliğin önemi semavi dinler ile başlamıştır. Yunan adalarında yaşayan bir yaşlı köylü sabah kahvaltısında denizden yeni topladığı taramidyasına limon sıkıp midesine indirirken, bizde bulgur aşına kaşık çalınmaktadır. Yemek programlarında en çok hoşnutsuzluk yaratan ve eleştiri konusu olan menüler balık menüleri olmuş karides çekirge sanılmış istakozdan korkup masadan kalkılmıştır. Üç tarafı denizler ile çevrili ülkemizde balık tüketimi kişi başına yılda 8 kg'dır. Dünya ortalaması ise yılda 16 kg, Avrupa da ise 22 kg'dır. Biz altta pijama göbekte şambrel denize girip sonrada boğulan bir ulusuz.

olarak gördük. Zaten bunun gerçekleşeceğini tahmin etseydik bile, Türkiye'de ki siyasi erk (Meşru/Gayri Meşru)elindeki gücü kaybetmek istemeyecek ve belki de tam üyelimiz bu yüzden talep edilmeyecekti. AB'ye tam üye olmamız ekonomik olarak, bu günkü durumumuz ile mukayese ettiğimde olumlu olmakla birlikte (Bazı yıllarda çekilen ekonomik sıkıntılar ve AB Fonlarından alınacak yardımların kaybına rağmen, bu güçlük ve sıkıntılar Türk sanayini ve müteşebbisini güçlendirmiştir.) Siyasi olarak pek olumlu olmamıştır. 1980 li yıllarda eğer AB ye üye olsaydık, bu gün sorun olarak önümüzde duran birçok husus o tarihlerde halledilmiş olacaktı. Yine o tarihlerde toptancı bir yaklaşım ile AET'ye üye olursak Kabotaj hakkımızı kaybederiz korkusuna kapılırken, bu hakkın kullanılıp kullanılmadığına bakmadık. Hiç birimiz kabotaj hattımızda yük ve yolcu taşımak diğer ulaşım modlarına göre ekonomik olsa Yunanlıdan önce buraya TÜRK Müteşebbisi yatırım yapar diye düşünmedik. Bu gün hala bu söylem devam etmektedir. Neden denizlerimizi daha fazla kullanmıyoruz eleştirisi her platformda dile getirilmektedir. Yapılmamasının nedeni diğer ulaşım modları karşısında ekonomisinin olmamasıdır. Durum böyle olunca oluşturulacak politika ekonomik olmaktan ziyade diğer Devlet politikaları ile sağlanacaktır. Bu durum Çin de belli bir mesafenin üstünde yük taşımacılığına karayolunda müsaade edilmemesi ile sağlanmaktadır. Ancak tüm bunlara rağmen Kabotaj hakkı ekonomik kaygılarını dışında bir egemenlik ve hükümler meselesi olup hiçbir ulus bunu kaybetmek istememektedir. Kullanmasak ve yeterince değerlendirmesek de bu hak sadece bize ait olmalıdır felsefesi hemen hemen tüm ülkeler için geçerlidir. Bizim yukarıdaki açıklamalarımız AB bakımından AB'nin Federal bir devlet gibi ekonomik olduğu kadar siyasi bir birlik olmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim GATT Bünyesinde katıldığımız Servis Sektörlerinin Liberalizasyonu toplantısında, hem Atlantik hem Pasifik te kıyısı olan ABD ya da Avrupa'da hem Akdeniz hem de Atlantik'te kıyısı olan ülkeler ve Yunanistan gibi ada ülkeleri Kabotaj hakkının kaldırılmasını istememişleridir. Yapılan Müzakereler sı-

OKULUMUZUN GEMİ TERK EĞİTİM MERKEZİ'NDEN BİR KARE



rasında, biz OECD üyesi olarak DATI ile aynı blokta yer almamıza rağmen AB üyeleri kendi aralarında toplanarak ortak politika oluşturduklarından, AB Üyeleri toplantı yaparak ve ortak görüş tespit ederek oturuma iştirak etmiş ve Kabotaj konusu görüşülürken söz alarak Kabotaj hakkının kaldırılmasının Ülkemiz çıkarları ile bağdaşmayacağını Türkiye'nin bu konuya büyük önem atfettiğini bu hakkın kaldırılması ile bize göre denizcilik alanında daha güçlü olan Yunan Armatörlerinin ve Denizcilik Sektörünün Türk karasularında hakim olacaklarını bunun ise Türk denizciliğini ve özellikle KOSTER piyasasını ters yönde etkileyeceğini belirtmem üzerine AB Grubundan müşterek bir kahkaha sesi yükselmiştir. Bu durumun biz dahil diğer delegeler üzerinde şaşkınlık yaratması üzerine AB Sözcüsü açıklama yapmak zorunda kalarak; "biraz önce yaptığımız toplantıda Yunanistan delegesi Kabotaj hakkının kaldırılmasına itiraz ederek, aynı sizin söylemlerinizle fakat bu sefer sizi yani Türk Armatörlerini kendi ulusal iç taşımaları bakımından bir tehdit unsuru olarak gördüklerini

HEPİNİZİN
DENİZCİLİK VE
KABOTAJ
BAYRAMINI
KUTLAR EN KISA
SÜREDE DENİZCİ
BİR ULUS
OLMANIN KEYFİNİ
ÇIKARMANIZI
TEMENNİ EDERİM.

beyan ettiler şeklinde" bir açıklama yapmıştır. O zaman aslında vehimlerimizin gereksiz olduğuna ve toptancı genel kalıplaşmış düşüncelerden kurtularak meseleye daha rasyonel bir pencereden bakmamızın daha doğru olacağını düşünmekle birlikte tüm bu itirazların arkasında genlerimizden gelen bir hükümlanlık hakkının paylaşılması olduğunu düşünmüştüm. Kabotaj işte böyle bir şeydir. Bir anlamda özgürlük bir anlamda bağımsızlık bir anlamda hükümlanlıktır. Bunu salt bir yük ve yolcu taşınması hakkı ile sınırlamak gerçek anlamından uzaklaştırmak olacaktır. Ancak ne yazık ki bu duyguları ve değerleri genç kuşaklara yeterince aktarabiliyor muyuz işte bunu pek bilmiyorum.

Saygılarımla,

Harun Şişman Yazıcı
Economist

TÜRK GEMİLERİNDE SOSYAL HAYAT



Günümüzde teknolojinin de gelişimi ile insanların iletişim kurma becerileri de oldukça düşmüştür. Özellikle gemi gibi az insanın bulunduğu ve kontrat sonlarına doğru insanların gerginlik ve kara özleminin arttığı dönemlerde bu iletişimsizlik beraberinde gereksiz ve çok saçma tartışmaları getiriyor. İşte bu durumda eskiye yönelik değil fakat günümüze uygun olan sosyal alanlar oluşturulmaya başlanıyor gemilerde.

Eski demişken nedir bu eski sosyallik? Teknolojinin pek içerisinde bulunmadığı ve insanların doğrudan iletişim içinde oldukları etkinliklerde denebilir mi? Örneğin dökme gemilerinin ambarlarında futbol oynamak, balast ambarına su alıp havuz yapmak, kaynakçıya pota yaptırmak ve basket oynamak, spor aletlerini kullanmak veya gemiye dışarıdan istenen bir havuzu doldurup içinde keyif yapmak...

Günümüzde ise daha teknolojik alanlara kaymaya başlayan sosyal etkinlik ve iletişim kurma alanları beraberinde iyi şeyler mi kötü şeyler mi getirir tartışılır fakat bunların bile gemide oluşu ve insanları bir şekilde bir konu

Denizin ve getirilerinin ne denli güzel olduklarını anlamak ve bunlardan en üst düzeyde faydalanmanın yolunu aramaktan çıkmıştır aslında gemideki sosyal yaşantı. İnsanların birbirleri ile iletişimini güçlendiren, beraber gülüp eğlendiren, belki tartışmalara neden olabilecek bir sonuçla karşılaştırabilen, insanı bir an olsun bulunduğu o metal yığını üzerindeki zamanı sanki hiç orda değilmişçesine geçiren etkinliklerden söz ediyorum.

etrafında bir olup hareket etmeye, eğlenmeye, üzölmeye, gülmeye çekiyorsa istenen amaca ulaşmış sayılabilir. Nedir bu etkinlikler? Salonlara artık Playstation Xbox gibi oyun konsolları yerleştiriliyor ve insanlar boş oldukları zamanlarda, özellikle akşam yemeğinden sonra salonu doldurup taşıyor ve oyun oynayıp stres atıyorlar. Katlarda yerel ağ sistemleri kurup Counter Strike, Age Of Empires, DOTA vb. oyunlar oynayıp ortak bir zaman geçirmek ve sonrasında belki stresli bir zamanda içinde bulunduğu durumdan kaçmak için ileriye dönük konuşacak bir şeyleri oluyor.

Geçmiş ile gelecek arasında tartışma yapmak yersiz kalır. Çünkü günümüzde fırsatı olunca geçmişte yapılan o etkinliklerinde gemilerimizde görüyoruz ve eskisi kadar eğlenceli olduklarını biliyoruz.

Bir diğer deniz hayatının vazgeçilmez ve eskimeyecek etkinliği içe o unutulmaz kış partileri değil midir? Cumartesi günü iş bitiminde herkes yorgun olarak banyoya girer ve duşunu alır ve sanki yenilenmiş gibi sanki hiç çalışmamışçasına parti yapılacak yere gelip yiyip içerler eğlenirler oynarlar stres atarlar. Bu masalarda eski anılar paylaşılır, personel gemi kaptanı ile yakınlaşır ve belki çok uzakta ve mevkiden ötürü gemi kaptanını tabiri caizse öcü gibi gören insanlar aslında ne denli sevecen ve iyi biri olduğunu anlar.

İşte bu şartlar dahilinde de gemilerimizde sosyal hayatın ve getirilerinin yadsınamaz oluşu ortada. Gemiye çekilmez bir metal yığını ve meçhuriyet olmaktan çıkarmak bizim, sizin, senin elinde. Her şeyde olumsuzluk aramayı bırakıp hayatı yaşanır kılıp güzel ve eğlenceli kontratları görmemiz dileğiyle.

Mehmet UÇKUN
4.SINIF

Süveyş Kanalı



Kanal, Hint Okyanusu ile Akdeniz ve Atlas Okyanusunu Avrupa kıyılarına bağlayan en kısa deniz yoludur.

Tarihi:

Antik Mısır zamanlarında M.Ö. 20. asrın başlarında Nil deltasını, Kızıldeniz'e şimdiki Süveyş Kanalı yakınında bağlayacak bir tatlı su kanalı muhtemelen Firavun I. Sesostris zamanında kazılmıştır. Daha sonra Firavun II. Necho zamanında M.Ö. 600 civarında restore edilmiş ve Pers Fatihisi I. Darius tarafından M.Ö. 500'de tamamlanmıştır. Daha sonraki Ptoleme ve Roma işgalleri sırasında kanal defalarca restore edilmiş ve terk edilmiştir. M.S. 7. asırda Aşağı Mısırın Arap kumandanı Amr Bin As (ra), bu kanalı tekrar açarak Nil Vadisinden Mekke'ye nakledilen tahıl için kullanmıştır. Sekizinci asırda, Halife Mansur, kanalı askeri sebeplerden dolayı bloke etmiş ve kanal kullanılmaz duruma gelmiştir.

Osmanlı Devleti zamanında dönemin en önemli Sadrazamlarından olan Sokullu Mehmet Paşa tarafından düşünülen Süveyş kanalı projesinde kanalın açılması için bir

Süveyş Kanalı, dünyanın en önemli deniz geçitlerinden biridir. Aynı zamanda tarihi Baharat yolunun önemli noktalarından biridir. Kızıldeniz ile Akdeniz'i birleştiren kanaldır. Fransız mühendisi Ferdinand de Lesseps'in teşebbüsüyle 1869 yılında açılmıştır. Kanalın Port Said'ten Süveyş şehrine kadar olan uzunluğu 90,71 deniz milidir. Genişliği, su yüzünde 80 - 135 metre, su dibinde 45 - 100 metredir. Derinliği 11 - 12 metreye ulaşır.

fırsat olmuştu amaç Süveyş Kanalı'nı açıp Akdeniz'le Kızıldeniz ardından da Aden Körfezi aracılığıyla okyanuslarla bağlantı kurabilmektir. Böylelikle Osmanlı Devleti Hint Okyanusunda ki Portekiz'in üstünlüğüne son verecek, Endonezya ve Hindistan çevresindeki Müslümanlarla bağlantı kuracak, bozulmakta olan Akdeniz ve çevresindeki ticareti yeniden canlandıracak ve Hint Okyanus ticaretiyle ilgilenebilecekti. Yapılan çalışmalar bizzat Mısır Valisi'nin girişimleriyle anlık olarak yürütüldüyse de olumlu bir sonuç alınmadı. Bu projenin başarısız olmasındaki sebepler günümüzde hile çok net olarak bilinmemektedir. Ancak aynı dönemlerde yine uygulamaya giren Don-Volga projesine daha fazla önem verildiği sanılmaktadır.

Yeni bir kanal kazılması maksadıyla teşebbüse geçilmesi için 200 yıldan fazla zaman geçti. On sekizinci asrın sonunda; Napolyon, Mısırda bulunduğu sıralarda Akdeniz ile Kızıldeniz'i birbirine bağlayan bir kanal yaptırmak istedi. Ama Fransa'nın ilim adamları tarafından kurulan bir heyet yanılarak Kızıldeniz'in sularının Akdeniz'in sularından yüksek seviyede oldu-





ğunu iddia edip, havuzlarla çalışan bir kanaldan başka bir tür kanalın yapılamayacağını söyleyince bu proje terk edildi.

Daha başka birçok plan hazırlanılarak kapaksız kanalın mümkün olduğunun isbatı yapıldı, ancak bu uzun zaman aldı. Süveyş Kanal Şirketi'nin kurulması: 1830'larda Ferdinand de Lesseps Mısır'da Fransız diplomatik geleceğini Mısır Valisi Said Paşa ile tanıştı.

Kanal inşaatı:

Süveyş Kanalı inşaatına 25 Nisan 1859 tarihinde başlandı. Kazma işinin yapılacağı bölge çöl olduğundan birçok güçlük çıktı. Kazma işi 11 sene devam etti. Önce 6 metre derinliğinde bir servis kanalı kazıldı. Böylece mavnalarla gerekli malzemenin taşınması kolaylaştı. Kahire yakınlarında ki Bulak bölgesinden başlayıp, batı-doğu doğrultusundan İsmailiye'ye kadar süren ve buradan da ikiye ayrılarak, kuzey-güney istikametinde devam ederek, birisi Port Said'e, diğeri Süveyş'e ulaşan bu yardımcı kanaldan halk da istifade etti. Böylece Süveyş Kanalı inşaatını ikmal bakımından destekleyen bir tatlı su kanalı açılmakla kalınmıyor, aynı zamanda Nil ile İsmailiye arasında su yolu irtibatı temin ediliyordu.

Süveyş Kanalı inşaatında, teknik problemler

1854'te Mısır'a tekrar gittiğinde Said Paşadan iki imtiyaz aldı. 30 Ekim 1854 ve 5 Ocak 1856 tarihli bu iki anlaşmanın neticesinde alınan kararlara göre, bütün milletlerin geçişine müsaade edilecek olan bir kanal yaptırılacak, ayrıca 99 seneliğine kanalı işletecek bir şirket kurulacaktı. 15 Aralık 1858'de "The Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez", yani "Süveyş Kanal Şirketi" kuruldu.

ortaya çıktı. Üstelik bir arada çalışan İngilizler ve Fransızlar birbirlerinin niyetinden şüpheli olduğundan politik güçlükler oluştu. En büyük meseleyse finansman problemiydi. 130 milyon Fransız altını tahmin edilen harcamalar (41.860.00 dolar), 287 milyon Fransız altınına (92.414.000 dolar) ulaştı. 10 sene devam eden çalışmalarda 20 bin işçi çalıştırıldı. Bütün engellere rağmen, kanal 17 Kasım 1869'da trafiğe açıldı. Açılışa gemilerden müteşekkil bir konvoy düzenlendi. Bu konvoyun başında Fransa'nın kraliyet yatı Aigle ve bunun güvertesinde de Prenses Eugénie bulunuyordu. Açılışa Mısır Hidivi İsmail Paşa tarafından, hem Ortadoğu hem de Avrupa ülkelerini temsil edecek şekilde birkaç bin kişi davet edildi. 1875'ten sonra, kanal İngilizlerin ve Fransız özel sektörünün eline geçti.

Modernizasyon:

Trafik artışına ayak uydurmak için, kanal firması devamlı olarak kanalı geliştirdi. 1869'dan sonra, bu gelişme hızlandı. 1870'te kanal, yüzeyde 60 m, derinde de 22 m genişliğe ulaştı. 1956'da millileştirmeden sonra yüzey, genişliği 150 m'ye vardı. 10 m derinlikteki zemin genişliği ise 60 m oldu. Aynı sene tatlı su kanalının genişliği 7,5 m'den 10,7 m'ye ulaştı. Kanalda yapılan bu tadilatlar 322 milyar dolar

tuttu. Ancak kanal boyu seyahati 45 saatten 15 saate indi.

Güzergâh:

Kanalda güney istikametine ilerleyenler önce Port Said'e gelirler. Tuzlu Manzala Gölünün bataklık bölgesini geçip Port Said'in 26,9 mil güneyinde 5,9 millik 1949-1951 senelerinde kazılmış geçiş bölgesine varılır. Bu bölgede iki gemi karşılıklı olarak rahatça geçebilir. Diğer taraflarda karşılıklı geçiş çok zordur. Kanalın hemen hemen yarısına yakın yerinde İsmailiye şehri civarında Timsah Gölü bulunur. Kanal, gölün içinden geçer. Kanal İdare Heyeti, Timsah Gölünün kıyısında yerleşmiştir. Buradan Kızıldeniz'e gitmek isteyen sırasıyla Büyük Acı Göl, Küçük Acı Göl, çölün doğu ucu ve Tefik Limanından geçer.



Kanalın ekonomik yönü:

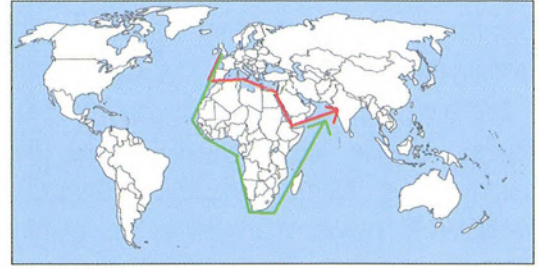
Kanalın ekonomik yönü

Süveyş Kanalının dünyanın ekonomisine çok önemli tesirleri olmuştur. Kanal bir pencere misali kıtaları birbirine bağlamış ve karşı karşıya getirmiştir. Avrupa'dan Doğu Afrika'ya, Doğu Asya'ya ve Okyanuslara yeni bir güzergâhı temin etmiştir. Kanal, önceleri Ümit Burnunu ve Afrika sahillerini baştanbaşa dolaşan gemilerin yolunu kısaltmıştır. Mesela, Londra'dan Karaçi'ye gitmek için kanal yolunu tercih eden 5334,7 mil Ümit Burnundan giden 9395,2 mil yol kat eder. Yolun kısalması demek gemilerin çabuk geri dönebilmesi ve bu da gemilerin performansının üç katına çıkması demektir. Bu sebeple nakliyat ücretleri fazla tutmamış ve eşyalar daha ucuza nakledilmiş olur.

Yukarıda saydığımız faydaları kanalın trafiğine tesir etmiştir. 1870 ile 1966 seneleri arasında yılda ortalama 500 gemi geçerken 1970'lerden itibaren yılda

Kanalın Mısır tarafından millileştirilmesi: 26 Temmuz 1956'da Cumhurbaşkanı Nâsır'ın idaresinde ki hükümet kanalı millileştirerek şirketi tasfiye etti. Ekim ayında İsrail, İngiltere, Fransa kuvvetleri Mısır'a saldırdı. İngiliz ve Fransa birlikleri kanalın iki yanını işgal ettiler. Ancak ABD ve Rusya'nın kuvvetli baskıları neticesinde bu birlikler BM kontrolünde geri çekildiler. Kanal Şirketi ilk önceleri Nâsır'ın millileştirmesini tanımayarak kanalı bildiği gibi idare etmeye devam etti. Nâsır kuvvet kullanmak istemediğinden bu durum bir müddet sürdü. Ancak Dünya Bankasının 13 Temmuz 1958'de Mısır hükümeti ile kanalın idaresi ve mali durumu üzerinde imzaladığı antlaşma Kanal Şirketini mali yönden yığığında, kuruluş kendiliğinden ortadan kalktı. Hükümetin, şirketin yurtdışı varlıklarından olan devlet hissesini hibe etmesi ve 28,3 milyon Mısır lirası tazminat ödemesiyle de mesele kapanmış oldu.

20.000'e çıkmıştır. Bu artışın başlıca sebebini Ortadoğu petroleri teşkil eder.



Kanalın siyasi durumu:

Kanalın bir kamu kuruluşu olması ona özel bir siyasi statü kazandırmıştır. 1888'de İstanbul Antlaşması ile getirilen bu statü aynı zamanda kanaldan hangi ülkeye ait ve sebebi ne olursa olsun bütün gemilerin faydalanmasına imkân tanımıştır. Antlaşmayı imzalayan devletlerden olan Avusturya, Macaristan, Fransa, Almanya, Türkiye, İtalya, Hollanda ve Rusya'nın günümüz politikaları da anlaşmayla ters düşmediğinden yeni bir karara ihtiyacı duyulmamaktadır.

Mısır'ın İsrail gemilerine ve İsrail malı taşıyanlara koyduğu geçiş ambargosu 1951'de Birleşmiş Milletlerin verdiği emirle sona ermiştir. Arap-İsrail Savaşı sırasında, İsrail birliklerinin 5 Haziran 1967'de kanalın doğu kıyısını işgal etmesi üzerine, Mısır bu tarihten başlayarak sekiz sene müddetle kanalı kapadı. 5 Haziran 1975'te kanal tekrar ulaşımına açıldı. Mısır'ın bu müddet içinde bir trilyon lira geçiş parası elde edebileceği düşünülürse de, diğer devletlere ait gemilerin yollarının uzaması dolayısıyla yaptıkları zarar bu miktarın çok üstündedir.

YUNUS EMRE AÇIKEL
2. sınıf

K-ATKS

Gemilerde en çok can alan olaylardan biri Denize Adam Düşmesi olayıdır. Geleneksel müdahale 3 aşamalıdır: İLAN; olayı gören kişinin "denize adam düştü" sözü ile bağırması ve düşme yönünü belirtmesidir, MANEVRA; olayın mahiyetine ve kişinin düştüğü konuma uygun olarak kaptanın gemiyi yönlendirmesidir, DUYURU; mevcut durumdan çevredeki gemilerin haberdar edilmesidir. Bu aşamalarda işlemlerin mümkün olduğunca hızlı yapılması sudaki adam için hayati önem arz etmektedir. Çünkü okyanus gibi aşırı soğuk sularda ve özellikle gece şartlarında su içindeki kişide kaybedilen ısı, vücudun ürettiği ısıdan fazla olmakta ve bu durum vücut iç ısısının hızla düşmesine sebep olmaktadır. 4,4 °C su içerisinde normal kıyafetli bir kişinin bir saat içerisinde vücut iç ısısı 30 °C'ye inerken, hayatta kalma olasılığı ise %50'ye düşmektedir. Vücut iç ısısı 30 °C'nin altına düşen kişide bilinçsizlik durumu ortaya çıkmakta ve kişinin yaşam şansı oldukça azalmaktadır. Bu şekilde hayatını kaybetmiş denizcilerin yıllara göre istatistiksel verileri aşağıdaki tabloda bulunmaktadır:

Yıl	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07
Ticari Gemi	5	10	9	8	5	12	9	7
Bahçer Gemi	11	11	6	6	6	11	12	7

Can kayıplarının sebebi yukarıda da belirtildiği üzere yeterli sürede kazazedenin kurtarılamamış olmasıdır. K-ATKS iskele pruva, iskele kış, sancak pruva ve sancak kışa yerleştirilmiş 4 ayrı alıcı-verici düğüm (çapa düğümü), gemideki her personel üzerine yerleştirilmiş hareketli verici düğümler ve hepsinin toplandığı ve iletildiği Kaptan bilgisayarını kapsar.Kaptan bilgisayarındaki denetim ara yüz yazılımı C# programlama dilinde hazırlanmıştır. Denetim yazılımı iki temel işlevi yerine getirmektedir. Birincisi, gemi içerisindeki düğümlerden gelen verileri toplamak, kaydetmek ve işleyerek

Kablosuz algılayıcı ağ kullanarak gemiler için geliştirilen bir Acil Durum Tespit ve Kurtarma Sistemidir. Buldukları ortamdaki fiziksel büyüklükleri algılayabilmeleri, küçük boyutları, bakım gerektirmeyen yapıları gibi özellikleri birçok uygulamada tercih sebebidir. Gözlem yapma, veri toplama gibi nitelikleri olduğundan, askeri kullanım amaçlı keşif/gözlem, sivil amaçlı yangın, sel, deprem gibi doğal afet izleme ve bina otomasyonu sistemleri gibi uygulamalarda kullanılabilir.

görselleştirmektir. İkincisi ise herhangi bir düğümün gemi sınırları dışına çıkması durumunda MOB acil durum tespit işlemi için sireni ve yüksek güçlü ışık kaynağını bölgeye yönlendirerek aktif etmesidir.Verici düğümler üzerinde ısı, ışık, akselerasyon, basınç, nem, sıcaklık sensörleri bulunmaktadır. Verici bu sensörlerden aldığı bilgileri içeren bir sinyal oluşturur ve radyo sinyaline benzeyen broadcast olarak her 10 milisaniyede bir yayımlar.Bunu geminin dört bir yanında bulunan çapa düğümleri alır üzerine aldığı sinyalin güç bilgisini ekleyerek merkez alıcı olan Kaptan bilgisayarına gönderir. Böylece merkezde bir vericiden 4 ayrı alıcı-verici üzerinden iletilmiş veriler olur. Merkez bilgisayardaki sistem her bir çapa düğümünden aldığı bilgileri trilaterasyon konum saptama yöntemi ile gerçek zamanlı olarak sürekli saptar. Bu şekilde henüz düşmekte olan personelinin havadayken konumunu kesin olarak belirler ve tespit edilen bölgeye yüksek güçlü ışık kaynağını yönlendirirken, mürettebatı bilgilendirir yüksek sesli sireni de aktif eder. Böylece geleneksel müdahalenin ilk aşaması mümkün olan en hızlı şekilde tamamlanmış olur.

Mervecan ÇAPKAN

2. SINIF

GELENEKSEL KAHVALTI GÜNLERİNDEN BİR KARE



Çatışma ve Temas Kazalarının İstatiksel Analizi

Dünya üzerinde en çok kullanılan taşıma şekli olarak da bilinen deniz taşımacılığı; riskli olmasına rağmen güvenli, uygun fiyatlı, çevreci ve gelişime açık bir taşıma türüdür. Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Dünya deniz ticaret filosunun toplam büyüklüğü 1,23 milyar DWT'e, dünya ticaret hacmi ise 8,17 milyar tona ulaşmıştır. Dünya deniz ticaretinden yılda 400 Milyar Dolar gelir elde edilmektedir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü). Bu da denizcilik sektörünün tüm dünya açısından ne kadar önemli bir noktada olduğunu göstermektedir.

Bu nedenle, deniz kazaları riskinin en aza indirilmesi ve emniyetli seyir adına gerekli bütün önlemlerin alınması için meydana gelen deniz kazalarının analizleri ve bu analizlerin değerlendirilmesi oldukça önemlidir. Bu nedenle, denizcilik şirketleri, kıyı ülkeleri, bayrak devletleri, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve üniversiteler bu tür kazaları olabildiğince azaltmak için araştırmalar yapmakta ve raporlar hazırlamaktadırlar. Bu konuyla ilgili çeşitli konvansiyonlar hazırlanıp, kurullar kurulmaktadır.

Deniz yolu ile taşımacılık şüphesiz riskli bir aktivitedir ve gemi operasyonlarının karmaşık olmasından dolayı yıllardır kaçınılmaz bir şekilde deniz kazaları meydana gelmektedir. Denizde çatışma ve çatma da etkilediği insan sayısı, yarattığı maddi manevi zarar ve çevre kirliliğinden dolayı deniz kazaları içinde önemli bir yere sahiptir.

Deniz kazasının genel anlamı denizde meydana gelen her türlü kaza veya beklenmeyen ve irade dışı oluşan ve sonucunda maddi kayıp veya hasar veya yaralanma veya can kaybına neden olan bir olaydır.

Tam anlamıyla bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak gerçekleşen ve; bir kişinin ölümü, yaralanması veya gemi üzerinde kaybolması, geminin batması, kaybolması, kayıp sayılması veya terk edilmesi, maddi hasara uğraması, manevradan aciz duruma düşmesi, karaya oturması, geminin kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çatması veya başka bir gemiyle çatışması, gemi veya gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay ya da olaylar silsilesine deniz kazası denmektedir.

Deniz kazası dendiğinde şu olayları belirtmek olasıdır:

*Çatışma (iki geminin birbirine çatması),

*Karaya oturma (bir geminin sualtındaki kısmının deniz dibine değmesi),

*Batma (bir teknenin yüzerliğini tümüyle yitirmesi),

*Bir geminin kısmen ya da tümüyle yanması,

*Bir geminin ters dönmesi (alabora olması),

*Bir teknenin büyük ölçüde su etmesi,

*Bir teknenin sac atması,

*Gemide patlama.

Çatışma (Çatma): Sualtındaki batıklara (gemi enkazlarına) çarpma durumu dışında, seyirde, demirli ya da bağlı olduğuna bakılmaksızın, bir geminin başka bir gemiye çarpması ya da başka bir gemi tarafından kendisine çarpılması durumuna denir.

Dokunma (Temas): Bir geminin, gemi sayılmayacak ya da deniz tabanı addedilmeyecek bir nesneye çarpmasına, ya da böyle bir nesnenin gemiye çarpmasına dokunma denir.

Ayrıca incelemede sıkça rastlanan en tehlikeli sorunlardan bazıları da COLREG kurallarına uygun manevra yapılmaması, kurallara gerektiği gibi uyulmaması, aykırı geçişler yapılması ve özellikle kısıtlı görüşte gerekli işaretlerin kullanılmamasıdır. Bu çalışma sonucunda kazalarda ortaya çıkan nedenler sırayla şu şekildedir:

- ⌚ Kaptan Hatası,
- ⌚ Zabit Hatası,
- ⌚ Hava Muhalefeti,
- ⌚ İletişim Eksikliği,
- ⌚ Pilot Hatası,
- ⌚ Donatma Hatası,

Diğer Nedenler.

Diğer olarak adlandırılan nedenler ise yorgunluk, serdümen hatası, eksik sefer planı, gerekli manevranın geç yapılması veya yanlış yapılması, etkili seyir vardiyası tutulmaması, eksik gözcülük ve radar gibi donanımların verimli

Araştırma 1994-2014 tarihleri arasında meydana gelen çatışma ve temas kazaları üzerine yapılmıştır. Kaynak kurumlarından ulaşılan detaylı raporlar incelenerek analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır. Bu yıllar arasında meydana gelen çok fazla kaza olmasına rağmen, bazı raporlara ulaşılamamış ve analiz için gerekli detaylı bilgi içermeyen bazı raporlar da çalışmada yer almamıştır.

Bu tür kazalar genelde kötü hava şartları, kısıtlı görüş ve gece saatlerinde gerçekleşmektedir. Köprü üstünde gözcü olmaması, vardiya zabitinin deneyimsiz olması veya etkin bir seyir vardiyası tutmaması ARPA, AIS gibi donanımlara aşına olamaması çatışma kazalarının yaşanmasında büyük faktörlerdendir.

kullanılmaması, köprü üstü kaynak yönetimi sorunları ve köprü üstü takımının iletişim sorunlarıdır.

Denizcilik üzerine çıkarılan kurallar ve düzenlemeler insanların o kurallara uyduğu kadar etkili ve işe yarar olacaktır. Kazaların çoğunda COLREG kurallarına uyulmaması, eğitimsiz ve mesleğe saygısız zabitelerin vardiyalarına gereken ciddiyet ve önemi vermemesi ciddi sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Personel seçiminde eğitilmiş ve kalifiye personel seçimine önem verilmesi, deneyimsiz zabiteler için gerekli eğitim planlamalarının artırılması ve tek başına vardiya tutmaması konusunda özen gösterilmesi kaza sayısının ve kaza risklerinin azalmasına yardımcı olacaktır.

AIS	Automatic Identification System
	Otomatik Tanımlama Sistemi
ARPA Aids	Automatic Radar Plotting
	Otomatik Radar Plotlama Desteği
COLREG	The International Regulations for Preventing Collisions at Sea
	Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü

Mustafa Aykut AYAN

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE AKADEMİK VE AKTİF DENİZ HAYATINDA YÜKSELME AKTİF DENİZ HAYATI İÇİN YÜKSELME

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Gemici, usta gemici veya güverte lostramosu yeterliği veyahut yat kaptanı veya balıkçı gemisi kaptanı yeterliği ile otuzaltı aylık deniz hizmetine sahip bulunmak ve Sözleşmenin öngördüğü müfredat programlarına uygun eğitimi idare tarafından uygunluğu onaylanan eğitimi eğitim kurumlarında görmek.

- Denizcilik Anadolu meslek liseleri, denizcilik meslek liseleri, denizcilik Anadolu teknik liseleri veya çok programlı liselerin denizcilik alanlarının gemi elektroniği ve haberleşme veya gemi yönetimi dallarından mezun olup, Sözleşmenin öngördüğü müfredat programlarına uygun eğitimi idare tarafından uygunluğu onaylanan eğitim kurumlarında görmek ve en çok dört ayı liman seferi olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimi onaylanmış bir staj defterine uygun olarak gemide tamamlamak.

- Sözleşmenin öngördüğü müfredat programını uygulayan ve idare tarafından uygunluğu onaylanan denizcilik Anadolu meslek liseleri, denizcilik meslek liseleri, denizcilik Anadolu teknik liseleri veya çok programlı liselerin denizcilik alanlarının gemi yönetimi dalı veya aynı müfredatı uygulayan ve idare tarafından uygunluğu onaylanan yükseköğretim kurumlarının önlisans veyahut lisans programlarından mezun olup, en çok dört ayı liman seferi olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimi onaylanmış bir staj defterine uygun olarak gemide tamamlamak.

İdarenin öngördüğü sınırlı vardiya zabiti sınavında başarılı olmak,

Son dönemde yapılan değişikliklere göre kaptan ve vardiya zabiti olabilmek ve yükselmek için olan kuarllar Ağustos 2013'te değiştirilmiş ancak bu kurallar Ağustos 2014'te geçerli olacaktır.

Kaptanlar ve Güverte Zabitleri:

1) Sınırlı Vardiya Zabiti; yakın kıyusal sefer bölgesinde sefer yapan 500 GT'den daha küçük gemilerde sınırlı vardiya zabiti olmak için müracaat edenlerden,
- Onsekiz yaşını bitirmiş olmak, en az ilköğretim okulu mezunu olmak ve en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

şartlarını sağlayanlar "Sınırlı Vardiya Zabiti" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

Ancak, 30/1/1997 tarihli ve 22893 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak liman kaptanı yeterliğine sahip bulunanlar, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla, sınavsız "sınırlı vardiya zabiti" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

Liman kaptanı yeterliğine dayalı olarak sınırlı vardiya zabiti yeterliğini alanlar, yüz ve daha fazla yolcu taşıyanlar da dahil olmak üzere yerel trafikte düzenli sefer yapan 200 GT'den küçük yolcu ve yük gemilerinde kaptanlık yapabilirler.

2) Sınırlı Kaptan; yakın kıyusal sefer bölgesinde sefer yapan 500 GT'den küçük gemilerde sınırlı kaptan olmak için müracaat edenlerden,

- Yirmi yaşını bitirmiş olmak, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Sınırlı vardiya zabiti yeterliği ile yirmidört ay deniz hizmetine sahip olmak,

- İdarenin öngördüğü sınırlı kaptan sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Sınırlı Kaptan" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

Ancak, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak kıyı kaptanı yeterliğine sahip bulunanlar, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla sınavsız "sınırlı kaptan" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

3) Vardiya Zabiti; 500-3000 GT arası gemilerde vardiya zabiti olmak için müracaat edenlerden,

- Onsekiz yaşını bitirmiş olmak, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak.

- Sözleşmenin öngördüğü müfredat programlarını uygulayan ve İdare tarafından uygunluğu onaylanan 4 yıllık Denizcilik Anadolu Meslek Liseleri, Denizcilik Anadolu Teknik Liselerinin denizcilik alanlarının gemi yönetimi dalı veya aynı müfredatı uygulayan ve İdare tarafından uygunluğu onaylanan yükseköğretim kurumlarının önlisans programlarından mezun olmak ve liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde, altı ayı köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam on iki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

- Enaz lise mezunu olmak şartıyla Sözleşmenin öngördüğü müfredat programlarını uygulayan ve İdare tarafından uygunluğu onaylanan dört semestr süreli kurslardan mezun olup, liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde altı ayı köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

- Sınırlı kaptan yeterliği veya Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun kıyı kaptanlığı yeterliği ile yirmidört ay deniz hizmeti yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü müfredat programına uygunluğu

Ancak, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak yakınyol vardiya zabiti, yakınyol birinci zabiti ve sınırlı vardiya zabiti yeterliğine sahip bulunanlar, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla sınavsız "vardiya zabiti" yeterliğini almaya hak kazanırlar. Deniz Harp Okulunu bitirmeden ayrılanlardan, Sözleşmenin öngördüğü müfredatını eğitim ve öğretimleri sırasında gördüklerini belgeleyenlere, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmaları ve liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde altı ayı köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam oniki ay deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamaları şartıyla sınavla vardiya zabiti yeterliği verilir.

idare tarafından onaylanan bir eğitimi tamamlamak,

- İdarenin öngördüğü vardiya zabiti sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Vardiya Zabiti" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

Sözleşmenin öngördüğü müfredatını eğitim ve öğretimleri sırasında görenek vardiya zabitliği yeterlik belgesini alanlar, Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet Belgelerinde iki uzakyol vardiya zabiti yeterlikli personel ile donatılması öngörülen gemilerde uzakyol vardiya zabitlerinden birinin yerine gemide görev alabilirler.

Bu alt bendte belirtilen şartları sağlayarak sınırlı kaptan yeterliğinden vardiya zabiti yeterliğine geçmek için başvuran gemiadamlarının, sınırlı kaptan yeterliği ile alt yeterliklerde yapmış olduğu deniz hizmetleri geçerlidir.

4) Birinci Zabit; 500-3000 GT arası gemilerde birinci zabit olmak için müracaat edenlerden,

- En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Vardiya zabiti yeterliği ile 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında otuzaltı ay vardiya zabitliği yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü müfredat programını tamamlamak ve idarenin öngördüğü ve "Eğitim-Sınav Yönergesinde" başarı ve muafiyet esasları belirtilen İngilizce yeterliğini sağlamak,

- İdarenin öngördüğü birinci zabitlik sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Birinci Zabit" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

Ancak, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak yakınyol

Denizleriniz sizin için
Prüvanız neta olsun...



2015 yılı mezunlarına başarılar dileriz.

dtf@arkas.com.tr
www.arkas.com.tr



kaptan klas III, yakınyol kaptan klas IV, sınırlı birinci zabıt ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığından ayrılan ve yakınyol birinci zabıt yeterliğine sahip bulunanlar, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla sınavsız "birinci zabıt" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

5) Kaptan; 500-3000 GT arası gemilerde kaptan olmak için müracaat edenlerden,

- En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Birinci zabıt yeterliği ile otuzaltı ay 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında birinci zabıtlık yapmak,

- İdarenin öngördüğü kaptanlık sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Kaptan" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

Ancak, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak yakınyol kaptan klas-I, yakınyol kaptan klas-II, sınırlı kaptan ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığından ayrılan ve yakınyol kaptan klas-III yeterliğine sahip bulunanlar, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla sınavsız "kaptan" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

6) Uzakyol Vardiya Zabiti; 3000 GT ve daha büyük gemilerde uzakyol vardiya zabiti olmak için müracaat edenlerden,

- Onsekiz yaşını bitirmiş olmak, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Bir yıllık İngilizce hazırlık eğitiminden sonra, Sözleşmenin öngördüğü ve İdarenin onayladığı müfredat programını uygulayan

Ancak, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak uzakyol vardiya zabiti yeterliğine sahip bulunanların belgeleri, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla sınavsız olarak yeniden düzenlenir.

İngilizce hazırlık sınıfı başarı ve muafiyet şartları ile öğrenci yerleştirme önceliği idare tarafından belirlenen ve Eğitim-Sınav Yönergesinde belirtilen esaslara göre yapılır.

dört yıllık fakülte ve yüksekokulların güverte veya deniz ulaştırma işletme mühendisliği bölümlerinden mezun olmak ve liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde altı ay köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam oniki aylık deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

- Bir yıllık İngilizce hazırlık eğitiminden sonra, Sözleşmenin öngördüğü müfredat programlarını müşterek uygulayan dört yıllık fakülte veya yüksekokulların güverte veya deniz ulaştırma işletme mühendisliği bölümü öğrencisi olarak altıncı sömestri sonunda A-II/1 müfredatını başarı ile tamamlamak ve liman seferi dışında çalışan 500 GT'den büyük gemilerde altı ay köprü üstünde eğitim olmak üzere toplam oniki aylık deniz eğitimini onaylanmış bir staj defterine uygun olarak başarı ile tamamlamak,

- İdarenin öngördüğü uzakyol vardiya zabıtlığı sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Uzakyol Vardiya Zabiti" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

7) Uzakyol Birinci Zabiti; 3000 GT ve daha büyük gemilerde uzakyol birinci zabıt yeterliği almak için müracaat edenlerden,

- En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Sözleşmenin öngördüğü müfredat programını müşterek uygulayan dört yıllık fakülte veya yüksekokul mezunu olup, uzakyol vardiya zabiti yeterliği ile otuzaltı ay 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında vardiya zabıtlığı yapmış olmak,

- Uzakyol vardiya zabiti yeterliği ile otuz altı ay 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında vardiya zabıtlığı yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü A-II/2 müfredat programını idare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda

tamamlamak,

- İdarenin öngördüğü uzakyol birinci zabiti sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Uzakyol Birinci Zabıt" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

8) Uzakyol Kaptanı; 3000 GT ve daha büyük gemilerde uzakyol kaptanı olmak için müracaat edenlerden,

- En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesi bulunmak,

- Aşağıdaki şartlardan birini yerine getirmiş olmak;

- Uzakyol birinci zabıt yeterliği ile 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında otuzaltı ay birinci zabıtlık yapmak,

- Kaptan yeterliği ile yakın kıyusal sefer dışında çalışan gemilerde veya yakın kıyusal sefer yapan 500 GT'den büyük gemilerde yirmidört ay en az birinci zabıtlık ve oniki ay kaptanlık yaptıktan sonra, Sözleşmenin öngördüğü A-II/2 eğitim programını İdare tarafından uygunluğu onaylanan bir eğitim kurumunda tamamlamak ve idarenin öngördüğü ve "Eğitim-Sınav Yönergesinde" başarı ve muafiyet esasları belirtilen İngilizce yeterliğini sağlamak,

- İdarenin öngördüğü uzakyol kaptanlık sınavında başarılı olmak,

şartlarını sağlayanlar "Uzakyol Kaptanı" yeterliğini almaya hak kazanırlar.

AKADEMİK OLARAK YÜKSELME

YÜKSEK LİSANS

Üniversiteler arasında bazı ufak değerlendirme kriter farklılıkları olsa da mezuniyet ortalaması, ALES, yabancı dil, yazılı ya da sözlü sınav yüksek lisansa başlamadan önce başarı ile geçilmesi gereken aşamalar. En azından başvuranlar arasında iyilerden olunması gereken durumlar. Son yıllarda yüksek lisansa başvuru sayıları hızla artmakta o nedenle ne kadar

Ancak, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik şartlarına uygun olarak uzakyol kaptanı yeterliğine sahip bulunanların belgeleri, en az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine haiz olmak şartıyla sınavsız olarak yeniden düzenlenir.

Gördükleri eğitim nedeniyle ilk defa yeterlik belgesi alanlar, oniki ay deniz hizmeti yapmadıkça kaptan olarak görev yapamazlar.

yüksek puan ve ortalamaya sahip olunursa o kadar iyi. Yüksek lisans aşaması aslında öğrencinin araştırma kabiliyetinin pekişme aşaması olarak düşünülebilir. 1 yıllık ders aşamasını başarılı ile tamamladıktan sonra 1 yıl da yüksek lisans tezinizi hazırlamanız gerekiyor. İbni tez ve ders aşaması uzayabilir. Bir ara bırakıp sonra yeniden kaldığınız yerden devam edebilirsiniz. Eğer bitmemişse yüksek lisans tezi öğrenciliğin de bitmesi gerekir. Yüksek lisans bittikten sonra uzman unvanına sahip olursunuz. Üniversitelerin ilgili yönetim kurulları tarafından belirlenecek olan, yükseltme ve atanma jürilerinde görev yapacak öğretim üyelerinin, bu Yönetmelikte belirtilen asgari nitelikleri sağlamış olmalarına veya ulusal-uluslararası bilimsel düzeydeki çalışmalarını alanlarında temayüz etmiş olmalarına özen gösterilir.

DOKTORA

Araştırma konusunda yüksek lisans aşamasında tecrübe kazandıktan sonra asıl uzmanlık alanı olarak doktora aşaması başlar. 1 yıllık ders sonrasında, yabancı dil sorunu yok ise yeterlilik sınavına girilir. Yeterlilik sınavını da başarı ile geçtikten sonra uzmanı olmak istediğiniz alanda doktora tezinizi hazırlamaya başlarsınız. Doktora aşaması akademik kariyer en önemli aşamalarından biri bu süreci ne kadar iyi değerlendirilirse kariyerin sonraki aşamalarında başarılı olma ihtimali de o derece iyi olur. Tezi başarı ile bitirdikten sonra Dr. unvanına sahip olursunuz.

Yardımcı Doçentliğe Başvurma ve Atanma

Yardımcı doçentliğe başvurabilmek için doktora yapmış, tıpta uzmanlık unvanını almış veya Üniversitelerarası Kurulun önerisi üzerine Yükseköğretim Kurulunca tespit edilecek sanat dallarının birinde yeterlik kazanmış olmak şarttır.

DOÇENTLİK

Doçentlik sınavı, Üniversitelerarası Kurulun tespit edeceği esaslara göre bu kurul tarafından yılda bir defa açılır. Aynı zamanda bir unvan olarak da karşımıza çıkan doçentlik



OKULUMUZUN YANGIN EĞİTİMİ MERKEZİNDEN BİR KARE

akademik kariyerin en zor aşamalarından biridir. Doçentlik sınavlarına Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarında aranan kriterleri sağlamaları koşuluyla yabancı ülke vatandaşı olanlar da başvurabilir. Bu adayların talepleri halinde doçentlik bilim (sözlü) sınavları, görev yaptıkları bölüm ya da programda bir yabancı dilde eğitim-öğretim yapıyor ise, bu dilde de yapılabilir. Doçentlik "YÖK" tarafından verilir daha sonra üniversiteler ilgili kadroyu açar. YÖK tarafından alanınız ile ilgili oluşturulan juri tarafından önce yayınlarınız incelenir. Yayından geçtikten sonra yine aynı juri tarafından sözlü sınava tabi tutulursunuz. Her ikisinde de başarılı olduktan sonra doçent olarak akademik kariyerinize devam edebilirsiniz.

Profesörlüğe Yükseltme ve Atanma

Rektörler, üniversitede veya yüksek teknoloji enstitüsünde profesörlük kadroları boşaldığında boş kadroları, bilim dallarını ve aranan nitelikleri, kadronun devamlı veya kısmi statüde olduğunu da belirterek, en yüksek tirajlı beş gazeteden birinde Türkiye ölçüsünde ve Resmi Gazete'de ilân eder. İlânda en az onbeş gün olmak üzere başvuru süresi ve bitiş tarihi belirtilir. Bu durum, ayrıca, rektörlerce bütün üniversitelere ve yüksek teknoloji enstitülerine duyurulur. Adaylar, özgeçmişlerini, bilimsel yayınlarını kongre

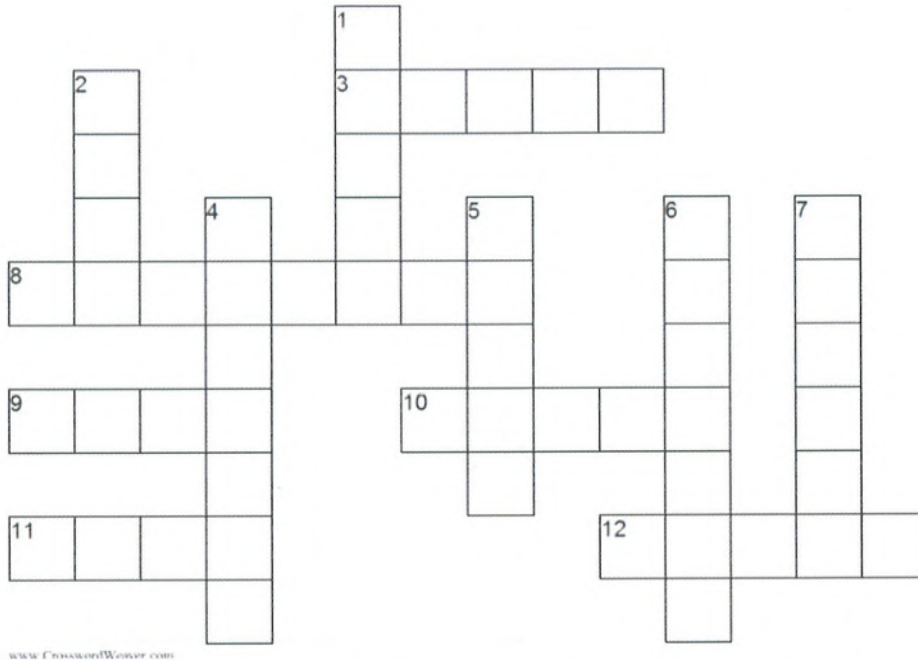
Ayrıca yardımcı doçent adaylarının yabancı dilden senatolarca belirlenen ve Düzce Akademik Kadrolara Öğretim Elemanı Dışındaki Kadrolardan Naklen Yapılacak Atamalarda ya da Açıkta Atamalarda Uygulanacak Merkezi Sınav ile Giriş Sınavlarına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğinde öğretim elemanları için belirlenen taban puanından az olmayan bir puan almaları zorunludur.

ve konferans tebliğleri ile bunlara yapılan atıfları, sanat eserlerini, icralarını ve bunlara ilişkin dokümanı, eğitim-öğretim faaliyetlerini, yönetimlerinde devam eden ve biten doktora, sanatta yeterlik veya yüksek lisans (bilim uzmanlığı) çalışmalarını, üniversite veya yüksek teknoloji enstitüsüne katkılarını kapsayan ve belgeleyen bir dosya ile birlikte bir dilekçeyi ilgili üniversite veya yüksek teknoloji enstitüsü rektörlüğüne ilânda gösterilen sayıda en az beş nüsha olarak teslim ederler. Adaylar, bu başvurularında yayınlarından birini başlıca araştırma eseri olarak gösterirler.

Profesörlüğe yükseltilmek için aşağıdaki şartlar aranır:

- Doçentlik unvanını aldıktan sonra en az beş yıl açık bulunan profesörlük kadrosu ile ilgili bilim alanında çalışmış olmak,
- Kendi bilim alanında uluslararası düzeyde orijinal eserler vermiş olmak ve uygulamaya yönelik çalışmaları bulunmak,
- Bir profesörlük kadrosuna atanmak.

BERKAY UZUNAY



www.CrosswordWolver.com

1-Sancak çekmekte kullanılan ince halatlara verilen isim

2-Demirin loçaya oturduktan veya zincire yeteri kadar kaloma verildikten sonra zincir ve demirin ağırlığını ırgat üzerinden kaldırmak için güverte üzerindeki mapalara kilitlenmiş uçları maça kilitli kısa zincir

3-Gemilerde demirin fundaya hazır duruma ve demir memesinin suyla temas etme durumu

4-Fırtınalı havalarda yelkenlerin yüzeyini küçültme işlemi

5-Küçük deniz araçlarında sintinede biriken suyun tahliyesi için omurgaya yakın yere açılmış deliklerdir

6-Geminin su kesimi altında, gemi içinden sızan sularla makine, kazan dairelerinden akan yağ artıklarının toplandığı kısım

7-Gemilerde kemereleri alabandalara bağlayan ve muhtelif şekillere yapılan ağaç veya madeni levha

8-Gemi vasıtalarını denize indirmek veya almak için kullanılan , uç kısımlarına palanga donatılmış dikmelere denir

9-Bir yere bağlanmış donatılmış halat veya donanımın çözülmesi/dağıtılması anlamına gelen komut

10-Demirli gemilerin zincirini almada, sahile verilmiş halatların boşunu almada kullanılan motor, elektrik veya elle çalışan güverte makinelerine denir.

11-Demiri loçaya oturduktan veya zincire yeteri kadar kaloma verildikten sonra zincir ve demirin ağırlığını ırgat üzerinden kaldırmak için güverte üzerindeki mapalara kilitlenmiş uçları maça kilitli kısa zincirdir.

12-Mapaların içerisinden geçirilmiş hareketli halkalara denir

MERT SARI 1. SINIF

Çözüm

1-salvo

2-bosa

3-akova

4-camadan

5-lavra

6-sintine

7-praçol

8-matafora

9-fora

10-ırgat

11-bosa

12-anele



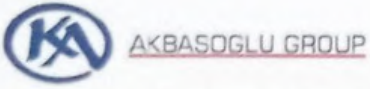
Çebi Denizcilik; dünya denizlerinde gururla ve daima...



Kaptan Grup ve Çebi Denizcilik
2015 yılı mezunlarına başarılar dileriz.



Her zaman yanımızda olan ve bize maddi, manevi desteklerini esirgemeyen tüm şirketlerimize teşekkür ederiz.



DEVAL TRANSPORT A.Ş.



