

**Lisans Düzeyindeki Denizcilik Eğitimi:**  
Türkiye'deki Gelişim

**R / V KTU DENAR I**

**Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü**  
Genel Müdür Yrd.Caner Arseven ile  
Röportaj

**Deniz Taşımacılığında Kadın Denizciler**

**KTÜ DÜİM Mezunlar Derneği :**  
Doç.Dr Özkan Uğurlu ile Röportaj

*"Denizlerimizin sakin,pruvamız netta olsun"*



**20.DÖNEM MEZUNİYET  
TÖRENİNE DOĞRU :  
2011 DÖNEMİ ÖĞRENCİLERİ**





## EDİTÖRDEN...

**Editör**

Nebahat TAHRACI

**İçerik**

Tayfun Emre ZERDE

Nebahat TAHRACI

Utku ALTUNORDU

Gökhan İŞBAŞ

Ayyüce YURT

Yunus Emre AÇIKEL

Seyit DEVRANLI

Hande KEŞİR

Esra KARA

Nursu KARAKAÇAN

İbrahim İŞİT

Ahmet Melih ORAL

Firdevs KAHYA

Zeynep DEMİRCAN

Çağrı ÇETİN

Berke KURNAZ

**Fotoğraf**

Sinan YİRMİBEŞOĞLU

**DUİM Öğrenci Kulübü****Başkanı**

Kaan BİRCAN

**Yönetim Yeri**

KTÜ SDBF DUİM

Sürmene - TRABZON

Muammer Dereli Caddesi,

Muammer Dereli Kampüsü

Sürmene / TRABZON

Telefon : +90(539) 878 46 74

E-posta : ktupolaris@outlook.com

**Tasarım**

Kaan BİRCAN

Karadeniz Teknik Üniversitesi DUİM öğrencilerinin geleneksel olarak hazırlayıp okurlarımıza sunduğu POLARIS dergisi, 2016 sayısı ile bu yıl da denizcilik sektörüne bizlerden doğru bir köprü oluşturma gayesiyle hazırlandı.

Dergi Kulübü öğrencileri olarak bu sayımızda; denizcilik sektörünü takip ederken gözümüze çarpan konuları,güncel gelişmeleri hazırladık.Geçmişten günümüze denizcilik dünyasının ilgi çeken konularını irdeledik.Bölümümüzde gerçekleştirdiğimiz faaliyetleri sizlerle paylaştık.

Polaris 2016'nın hazırlanması aşamasında; kulübümüzdeki öğrencilerle ortak bir zemin üzerinde çalışmanın, denizcilik üzerine araştırmalar yapmanın,birlikte emek harçayarak ortaya verimli bir ürün çıkarmanın tadına vardık.Sizlerin de dergimizi okurken aynı verimi almanızı ve beğeninizi kazanmayı dileriz.Öncelikle emeği geçen tüm öğrencilerimize,derginin basımı için desteğini esirgemeyen şirketlerimize,röportaj ricalarımızı kırmayıp bize destek verenlere ve yardımcı olan öğretim elemanlarımıza teşekkür ederiz.

NEBAHAT TAHRACI

KTÜ SDBF DUİM IV.SINIF

DERGİ KULÜBÜ BAŞKANI

## İÇİNDEKILER

- 4 Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğrenci Kulübü
- 6 Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- 10 Lisans Düzeyindeki Denizcilik Eğitimi: Türkiye'deki Gelişim
- 12 2011 Dönemi Öğrencileri
- 14 R/V KTÜ DENAR I
- 18 Dünya Denizciliğinin Çatısı- IMO
- 23 Kıyı Emniyet Genel Müdürlüğü Genel Müdür Yardımcısı  
Caner ARSEVEN ile Röportaj
- 30 Balast Suları Yönetim Planı Nedir?
- 34 Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği  
Mezunlar Derneği Doç. Dr Özkan UĞURLU ile Röportaj
- 36 KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği  
Öğrenci Kulübü Etkinlikleri
- 42 Deniz Taimacılığında Kadın Denizciler
- 46 KTÜ DUİM 35. Uluslararası WİSTA Kadın Konferansı'nda
- 48 YAKAMOZ 2016: Deniz ve Kadın Sempozyumu
- 50 Mısır'a Yeni Süveyş Kanalı
- 52 KTÜ DUİM Maket Grubu
- 53 PRELUDE: Yüzen Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (FLNG) Platformu
- 56 Konteyner Taşımacılığında Deniz Kazaları
- 60 Denizcilerden..
- 63 Mercan Resifleri

Denizleriniz sakin,  
Pruvaniz neta olsun..



2016 yılı mezunlarına başarılar dileriz.

Orta Mahalle Üniversite  
Caddesi No:3 Orhanlı Tuzla,  
34956 İstanbul



<http://www.arkas.com.tr/>

Tel: +90 (216) 560 00 00

# Karadeniz Teknik Üniversitesi

## Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğrenci Kulübü



*DUİM öğrenci kulübü, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Öğrenci Etkinlikleri Birimi Yönetim Kurulu'nun denetiminde çalışmak üzere; 2010 yılında kurulmuştur. Kulüp adının kısaltması "KTUDUİM" dir. Kulübün kurucu başkanı Sertaç YILDIZ olup, 2013 yılından itibaren de bu görevi 4. Sınıf öğrencilerinden Kaan BİRCAN sürdürmektedir.*

*Kulübün başlıca amacı; öğrenciler arasında deniz kültürünün, deniz örf ve adetlerinin yaygınlaşması ve denizcilik bilincinin geliştirilmesidir. Amaçlar doğrultusunda denizcilik alanında uzman kişileri seminer ve konferanslara davet etmek, sosyal ve kültürel geziler sağlamak, denizcilik kültürünün gençler tarafından öğrenilmesi için tanıtım aktivitelerinde bulunmak ve eğitim vermek; yapılacak olan temel faaliyetlerdendir.*

*Her yıl yönetim kurulu tarafından hazırlanan faaliyet programı çerçevesinde görev dağılımı yapılır ve bu görevleri*

*yürütecek çalışma grupları belirlenir. Her çalışma grubunun bir başkanı vardır. Çalışma grupları çalışmalarını yönetim kurulunun gözetiminde sürdürür ve haftalık olarak çalışmaları hakkında bilgi verir.*

### **I. YELKEN GRUBU:**

*Yelken sporu alanında çalışmalar yapar. Yelken yarışları düzenlemek ve ulusal ya da uluslararası yelken yarışlarına katılmak amacındadır. Bu amaç doğrultusunda takım oluşturur, teorik ve pratik eğitimler düzenler.*

### **II. DERGİ GRUBU:**

*Grup ağırlıklı olarak denizcilik konularının işleneceği "POLARİS" isimli dergi veya bültenlerde görev yapacaktır. Güncel haberler, röportajlar, dış haberler ve istatistiklerin derginin ana bölümlerini oluşturması planlanmaktadır. Ayrıca okulu ve kulübümüzü ilgilendiren önemli etkinlikler ve konularda dergide yer alır. Her öğretim yılında en az bir sayı çıkarılmasını ve*

*içerik olarak her zaman kendini geliştirmeyi hedeflemektedir.*

### III. ORGANİZASYON/ FAALİYET GRUBU:

*Bölümde geleneksel olarak yapılan gezilerin, kariyer günlerinin ve diğer etkinliklerin organizasyonunu yapmayı amaçlar ve yerine getirilmesinde görevlidir.*

### IV. DERNEK GRUBU:

*Grup, temel olarak bölümümüz ile diğer denizcilik fakülteleri arasında kurulan derneğe üyeliğin gerektirdiği çalışmaları yapmayı amaçlar. Yurt dışında yüksek lisans imkanlarını araştırmak, yabancı şirketlerle ve okullarla bağlantı kurmak,vb. diğer amaçlarındandır. Bu çalışmalar için gereken donanıma sahip olunması amacıyla verilen görevleri yerine getirir. Üyelerin belirli bir İngilizce seviyesine sahip olmaları işlerini kolaylaştıracaktır.*

### V. KÜTÜPHANE GRUBU

*Grup, kütüphane düzeninin sağlanmasına, kütüphanenin geliştirilmesine yardımcı olmayı ve öğrencileri, kütüphaneden azami fayda sağlamaya yönlendirmeyi amaçlar. Temel görevleri;*

- *Kitapların raflara, sınıflarına göre tasnifi,*
- *İhtiyaç duyulan kitapların belirlenip, temin edilmesi için girişimlerde bulunulması.*

### VI. KANTİN GRUBU

*Bölüm kantinimiz, öğrenci kulübümüzce kermes düzeninde işletilmektedir. Grubun amacı kermes düzeninin ve devamlılığının sağlanmasıdır. Bu amaç doğrultusunda grup başkanı tarafından görev dağılımı yapılır. Temel görevler:*

- *Gelir- gider hesap takibi,*
- *Malzeme ve malların takibi,*
- *Öğrenci ve çalışanların istek ve şikâyetlerinin incelenmesidir.*

### VII. MAKET GRUBU

*Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğrenci Kulübü bünyesinde kurulmuş olan Maket Grubu, öğrencilerin sosyalleşirken el becerilerini ve yaratıcılıklarını geliştirmelerini amaçlamaktadır. Bunun yanında okulumuza görsel açıdan katkı sağlamaktadır.*

# KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

## DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ



Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü 1996 yılında Güverte Bölümü olarak kurulmuş ve aynı yıl eğitim öğretime başlamıştır. Lisans derslerinin % 30'u İngilizce olarak verilmekte olup diğerleri ise Türkçedir. Merkezi yerleştirme sistemi ile gelen öğrenciler, ayrıca mülakat ve beden yeterliliği testine tabi tutulmaktadır. Bölümümüzde eğitim-öğretim, denizcilik örf ve adetlerine uygun olarak yapılmaktadır ve öğrencilerin üniforma giyme zorunluluğu vardır. Mayıs 2016 itibarı ile toplam 657 mezunu olup 486 öğrenci eğitim öğretime devam etmektedir.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü müfredatı STCW 78 (2010 düzenlemeleri) düzenlemeleri (Gemiadamlarının Eğitimi Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları) Sözleşmesi'ne göre hazırlanmıştır. Bölüm öğrencileri toplam 12 aylık staj periyodunu tamamladıklarında eğitim-öğretimin ilk basamağı olan STCW 78'in A-II/1 Bölümünü tamamlamış olurlar. Bu duruma gelen öğrenciler GASM tarafından yürütülen Uzakyol Vardiya Zabitliği sınavına girmeye hak kazanırlar.





Bölümümüz ile bazı Avrupa Ülkeleri Üniversiteleri arasında 2005 yılından itibaren Erasmus+ programları çerçevesinde öğrenci değişimi uygulaması yapılmaktadır.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Trabzon'un Sürmene İlçesinde modern bir yerleşkede eğitim vermektedir. Yerleşkemizde öğrenci uygulamalarına yönelik, en son teknolojiyle donatılmış simülasyon sistemleri (Tam donanımlı Köprüüstü, ARPA radar, ECDIS, Makine, Sıvı yük elleçleme ve GMDSS haberleşme simülasyonu), seyir, denizde güvenlik, gemicilik ve bilgisayar laboratuvarları yanında, Çamburnu yerleşkesinde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'ne ait yangın eğitim ünitesi ile gemi terk sisteminden oluşan Denizde Emniyeti Eğitim Merkezi bulunmaktadır.



Ayrıca yerleşkemizde öğrencilerin barınma ihtiyacını karşılayan modern bir yurt binası ve sportif faaliyetlerini yerine getirebileceğimiz bir kapalı spor salonu mevcuttur. Bölümdeki eğitim öğretimin IMO STCW 78 sözleşmesine uygunluğu, Denizcilik Müsteşarlığı Bağımsız Denetleme Kurulu tarafından onaylanmıştır. Bölümde, Uluslararası Derecelendirme Kuruluşu olan RINA tarafından onaylanan ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi uygulanmaktadır. Bunun yanı sıra Uluslararası Denizcilik Üniversiteleri Birliği (IAMU)'nun da bir üyesidir.



Mezunlar; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma Genel Müdürlüğü gibi kamu kurumlarında, Türk ve yabancı bayraklı gemilerde, liman işletmelerinde ve çeşitli faaliyetlerde bulunan denizcilik şirketlerinde çalışabilmektedir.

Bölümümüzde lisans eğitiminin yanında, belgelendirmeye yönelik (STCW 78, A-II/2, A-II/1, A-II/3) kursları ile tayfa ve zabitan sınıfına yönelik tüm STCW 78 2010 düzenlemeleri kapsamında ve ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu) kursları verilmektedir.





## Lisans Düzeyindeki Denizcilik Eğitimi: Türkiye'deki Gelişim

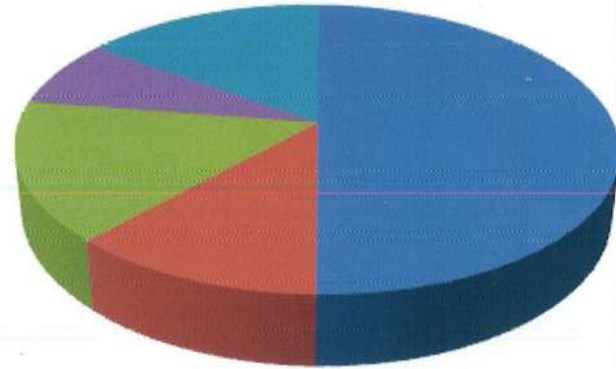


Ülkemizde lisans seviyesinde eğitim programlarının açılması, üniversitelerin Yükseköğretim Kurumu'na talebi ile gerçekleşmektedir. YÖK tarafından açılması uygun görülen bölümlerin bünyelerinde 3 öğretim üyesi bulundurması şartı ile öğrenci alımına izin verilmektedir. Ülkemizde farklı isimlerde denizcilik eğitimi veren Fakülteler ve Yüksekokullar bulunmaktadır. Bunların 13 tanesi Denizcilik, 3 tanesi Deniz Bilimleri, 4 tanesi Gemi inşaatı ve Denizcilik, 2 tanesi Mühendislik Fakültesi ve 4 tanesi Denizcilik Yüksekokulu'ndan oluşmaktadır (şekil 1).

Ülkemizde denizcilik eğitimi farklı eğitim seviyelerinde ve kurslarda farklı yeterlikler için verilmektedir. Genel olarak baktığımızda Uzakyol eğitimler üniversitelerin lisans programlarında, 3000GT / 3000KW kadar olan yeterlikler ön lisans programında ve sınırlı yeterlikler ise Denizcilik Meslek Liseleri ve kurslarda verilmektedir.

Ülkemizde son 10 yıl içerisinde tüm yeterlik düzeylerinde çok yoğun olarak eğitim kurumları açılmıştır. STCW 78 sözleşmesi kapsamında verilen eğitimler idare tarafından denetimden geçtikten sonra kurumlar yetkilendirilmektedir. Ancak ülkemizde yetki almadan eğitime başlayan kurumların olduğu görülmektedir. Bu gibi durumlardan mezun olan öğrencilerin hak kaybı ve yeterlik alamaması gibi hukuki bazı sorunlar oluşturduğu görülmüştür.

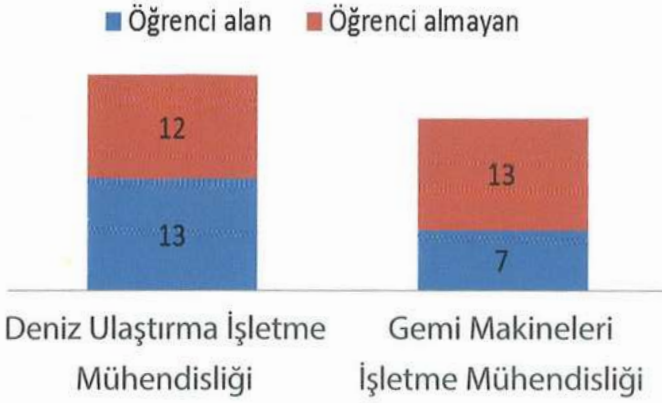
Fakültelerin Dağılımı



- %15 Denizcilik Yüksekokulu
- %50 Denizcilik Fakültesi
- %12 Deniz Bilimleri Fakültesi
- %15 Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi
- %8 Mühendislik Fakültesi

Bu eğitim kurumlarında Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği bölümleri bulunmakla birlikte bazılarında Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü ile Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümleri de bulunmaktadır. 2015-2016 eğitim öğretim dönemi itibarı ile bu okular içerisinde öğrenci alan ve almayanlar şekil 2'de verilmiştir.

### Eğitim Öğretime Başlama Durumları



Yukarıdaki veriler ışığında değerlendirildiğinde, 2000'li yılların başında 4 Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve 2 Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği bölümleri bulunmaktayken bugün toplamda 26 fakülte sayısına ulaşılmıştır.

Zabitan sınıfı gemiadamı sayısı 2002 yılından sonraki 9 yılda % 146,54 oranında artmış ve sayı 2011 yılında 18270'den 42365'e yükselmiştir. Fakat gemi adedi ve tonajı 2001 yılından 2011 yılına sırayla % 120,83 ve % 120,21 oranlarında artış göstermiştir (Gönen, 2013). Zabitan sınıfı gemiadamı sayısının gemi adet ve tonajı ile orantılı olarak değişmediği bilinmektedir. Ülkemizdeki tüm okullar öğrenci mezun verdiği takdirde gemiadamı artışı ile talep dengesi arasında bir uyum olmayacağı gerçeği ortaya çıkacaktır. Ülkemizde artan eğitim kurumlarının sayısı sektördeki daralma ile birlikte düşünüldüğünde, zabitan sayısındaki artışın yüksek olacağı açıktır.

Doç.Dr. ERSAN BAŞAR

KTÜ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ  
FAKÜLTESİ

DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME  
MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜM BAŞKANI

## 2011 Dönemi Öğrencileri



Bizler, KTÜ Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği öğrencileri olarak, 2011 yılında girdiğimiz bu yolda istikrar, hırs ve kendimize olan güvenimizle meslek hayatına atılmak için özveriyle çalışan geleceğin kaptanlarıyız.

Türkiye'nin dört bir yanından gelen kardeşlerimizle gerek gemide gerek okulda hocalarımızdan, ablalarımız ve abilerimizden öğrendiğimiz Türk Denizcilik Örf ve Adetlerini yaşatarak ve koruyarak öğrenim hayatımızı tamamlamak üzereyiz. Kıvançla gördük

ki dönemimiz öğrencileri olarak hem Dünya'da hem Türkiye'de yer edinmiş büyük ve önemli şirketler bünyesinde stajlarımızı tamamlamış ve meslek hayatımıza ilk adımımızı başarı ile atmış bulunmaktayız. Denizcilik doğrultusunda farklı hedefler belirlemiş olsak dahi her birimiz bu sektörde Karadeniz Teknik Üniversitesi ismini, elimizde olan tüm imkanları kullanarak; bütün gayretimizle en yukarı çıkartmaya, yüceltmeye ve yüksek saygıdeğerliğe ulaştırmaya çalışacağız.

Dönemimizde 5 öğrenci Erasmus programı ile bir yarıyıllarını Polonya,Litvanya ve Letonya'da öğrenim görerek tamamladı. Arkadaşlarımızdan 4'ü yabancı şirketlerde,diğer arkadaşlarımız Türkiye'de önemli denizcilik firmalarında stajlarını yapmış bulunmaktalar. Bunun yanı sıra çeşitli sosyal alanlarda da başarılarımız mevcuttur. Jimmy Key Cup Yelken Yarışlarında 3.lük ve Universail Yelken Yarışmasında aldığımız 2.lik dereceleri bunlardan bazılarıdır. Maket kulübümüz çalışmalarını tüm hızıyla sürdürmekte, okulumuzu güzelleştirmek adına güzel projeler yapmaktadır.Kimsesiz çocuklara çeşitli ziyaretler, köy okullarına yardımlar, lise öğrencisi kardeşlerimize okulumuzu anlatan seminerlerle okulumuzdan güzel hatıralarla ayrılacağız.

Hali hazırda bünyesinde bulunduğumuz şirketlerde devamlılığımızı sağlamak amacındayız. Bu doğrultuda bilgi ve donanım açısından kendimizi geliştirerek meslek hayatındaki yenilikleri ve gelişmeleri güncel bir şekilde takip ederek bu amacımıza ulaşmak hedefindeyiz. Bu meslekte istikrarın önemini kavramış bireyler olarak, en üst seviyelere yalnızca mesleki bilgi ve donanımla değil , aynı zamanda sosyal faaliyetlerimizle ulaşabileceğimizin farkındayız.

Quebec dönemi öğrencileri olarak, okulumuzun 20.yıl mezunları olacağız. Bize destek veren ve eğitim ve öğretimimizi tamamlamamıza yardımcı olan tüm ailelerimize , hocalarımıza, ablalarımıza, abilerimize ve tüm denizcilik sektörüne teşekkür ederiz.



Gökhan İŞBAŞ

IV.SINIF

## R/V KTÜ DENAR I



Denizciliğin köklü okullarından KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'ne ait olan R/V KTÜ DENAR I 'in inşası 3 Nisan 2013 tarihinde Çalışanlar Denizcilik'te başlamış ve inşası adım adım üniversitemizin akademisyenleri ve öğrencileri tarafından takip edilmiştir. Nihayetinde gemi 9 Eylül 2014 tarihinde tamamlanmıştır. R/V KTÜ DENAR I denize indirilmesi 11 Eylül 2014 tarihinde gerçekleşmiştir.

çalışmalar için yakın seferlerde kullanılmaktadır. A1 ve A2 deniz alanlarında seyir yapabilme, 10 günlük sürede denizde kalabilme kabiliyetine ve geniş bir güverteye sahiptir. Balıkçılık ekipmanlarından, ırgat ve orta su trolü mevcuttur. Bu özellikleriyle, gemi Karadeniz ve Akdeniz sularında, her çeşit Ulusal ve Uluslararası çalışmalara iştirak edebilme kabiliyetine sahiptir. Gemi üzerinde bulunan 1 adet ıslak ve 1 adet kuru laboratuvar ile bir adet bilgisayar odasının yanında, gemideki bu alanlarda farklı deney düzeneklerinin de kurulabileceği büyüklükte hacimler mevcuttur.

R/V KTÜ DENAR I, Türk Loydu tarafından klaslanmış olup, navigasyon ve bilimsel



Bölümümüz öğrencileri denizcilik eğitimi anlamında eğitimimize katkı sağlamak amacıyla R/V KTÜ DENAR I'dan yararlanabilmektedir. Gemi terk, yangın talimleri eğitimleri, haberleşme cihazları ve modern seyir sistemlerini gerek okulumuzdaki laboratuvar ve simülatorlerden gerekse KTÜ DENAR I'nın bize sunduğu imkanlardan faydalanılmaktadır. Emniyet ekipmanları ve makine dairesini tanıma konusunda gemimizden yararlanılabilmektedir.



R/V KTÜ DENAR I araştırma gemisi, üzerinde bulunan donanım sayesinde 2000 metre derinliğe kadar su kolonundan istenilen derinlikte su alma kabiliyetine sahiptir. Bunun yanında 2000 m ye kadar CTD ile sıcaklık, tuzluluk, çözünmüş oksijen, Ph, yoğunluk ve ses hızı profilleri çıkartabilir. Hiperspectral radiospectrometre ile deniz optiği çalışmaları için 200 derinliğe kadar görünür ışığın dalga boylarını analiz yapabilme ve uydu verileri kalibrasyonu için yansıma oranlarını belirleyebilme kabiliyetindedir.



Bayrağı: T.C.

Bağlama Limanı: Trabzon

IMO Numarası: 8672304

Çağrı Adı: TC7226

İnşa Yılı: 1989- (2014 Yeniden İnşa)

Sahibi: Karadeniz Teknik Üniversitesi

Klas: Türk Loydu

Tam Boy 32,47 m.

Genişlik 9,60 m.

Yükseklik (Freeboard) 4000 mm.

Su Kesimi (Draft) 2,5 m.

Net Tonajı: 115

Gross tonaj: 384

Operasyon Bölgesi: A2 Cebelitarık Boğazına kadar olan yakın kıyısız sefer

Yakıt Kapasitesi: 30 m<sup>3</sup>

Su Kapasitesi: 30 m<sup>3</sup> +10 m<sup>3</sup>

Seyir Siası: 9 Knts / 1800 mil.

Ekonomik Sürati: 9 Knts.

Maksimum Sürati: 11 Knts.

Denizde Kalabileceği Süre: 10 Gün

Gemi Personeli Yatak Sayısı: 8 Adet

Bilim Adamı Yatak Sayısı: 11 Adet

Islak Laboratuvar: 2 Adet

Soğuk Muhafaza Odası: 1 Adet



**DEVAL TRANSPORT A.Ş.**



# DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ÇATISI- IMO



Konu denizcilik sektörü olduğunda şüphesiz akla ilk gelen kuruluş IMO (International Maritime Organization)'dur. Emniyetten çalışma koşullarına, çalışma koşullarından gemilerin işletimine, gemilerin işletilmesinden çevrenin korunmasına kadar denizciliğin neredeyse bütün kurallarını belirleyen merkezi Londra'da bulunan Birleşmiş Milletler'e bağlı köklü bir kuruluştur.Şu anki genel sekreterliğini Kitack Lim yapmaktadır.1948 yılında kurulması kararlaştırılan fakat 1959 yılında Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) adıyla faaliyete geçebilen kuruluş, günümüzdeki şekline 1982 yılında kavuşmuştur.

Böylesine önemli ve kapsamlı konularda çalışmalarını yürüten IMO'nun tek bir elden yönetilmesi mümkün olmayacaktı.Bunun için IMO'nun, genel kurul ile birlikte 6 ayrı

komitenin bir araya gelmesinden oluşmasına karar verilmiştir.Birbirinden bağımsız olan bu komiteler şunlardır:

- Genel kurul, konsey, sekretarya ile ana komiteler
- Deniz güvenliği komitesi (MSC/ maritime safety committee)
- Deniz çevresini koruma komitesi (MEPC/ marine environment protection committee)
- Hukuk komitesi (LEG/legal committee)
- Teknik iş birliği komitesi (TC/ technical co-operation committee)
- Kolaylaştırma komitesi (FAL/ facilitation committee) ve alt komiteler şeklindedir.

## Genel Kurul

IMO nun idare organı genel kuruldur. Şu anki genel sekreterliğini Kitack Lim yapmaktadır. Genel kurul 2 yılda bir toplanmaktadır. Bütün kararlar genel kurul tarafından seçilen 40 üye tarafından verilmektedir. IMO dahilinde ikisi gözlemci üye statüsünde olmak üzere toplam 171 üye bulunmaktadır.



## Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)

IMO' nun en önemli komitesi olarak nitelendirilmektedir. Personelin çalışma saatlerinden deniz trafik düzenine deniz trafik düzeninden deniz emniyeti konularında tüm kararlar ve çalışmalar bu komite altında yapılmaktadır. Deniz emniyeti komitesinde kendi içinde Eğitim ve Vardiya (STW), Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI), Seyir Güvenliği (NAV), Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma (COMSAR) gibi alt komiteleri bulunmaktadır. Bu komiteler sürekli olarak çalışmaktadır.

## Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)

Yakın gelecekte dünyamızın en büyük sorunu olarak küresel ısınma öngörülmektedir. Küresel ısınma beraberinde iklim

değişikliklerini, açlık sorununu ve içme suyu kaynaklarının önemli ölçüde azalmasını beraberinde getirmektedir. Su döngüsünün en önemli basamağını şüphesiz denizler oluşturmaktadır. Denizlerin ve okyanusların kirlenmesinde gemiler önemli rol oynamaktadır. Bunun önlenmesi için deniz çevresini koruma komitesi sürekli olarak çalışmalar yapmaktadır.

Geçmiş dönemde olan gemi kazaları sonucu çok ciddi çevre kirlilikleri yaşanmıştır. Bizim açımızdan en somut örnekler Independenta tankeri ve Nassia tankeri kazalarıdır. Bu kazalar sonucu İstanbul Boğazı ve Marmara'da bir çok canlı türü yok olmuştur.

Dünyada ise geçmiş senelerde yaşanan Meksika Körfezi'nde petrol sızıntısı buna en somut örnektir. Sızıntı sonucu önemli çevre felaketi yaşanmıştır.

#### Hukuk Komitesi (LEG)

IMO'nun yaptığı çalışmalardaki hukuki alt yapıyı sağlayan komitedir. 1967 yılında yaşanan Torrey Canyon kazasından sonra geçici olarak kurulan bu komite, daha sonra bu konuda sürekli bir komite bulunmasının da anlaşılmasıyla sürekli hale getirilmiştir. Örgüt hukuki konularda dışarıdan destek almak yerine doğrudan kendi içindeki bu komite sayesinde hukuki işlerinin devamlılığını sağlamaktadır.

#### Teknik İşbirliği Komitesi (TC)

Bu komite adından da anlaşıldığı gibi örgütün teknik konulardaki uzman koludur. Komitenin kurulma amacı, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki çalışmalara destek vermektir. Özellikle komitenin imkanların kısıtlı olduğu Doğu ve Batı Afrika'da önemli çalışmaları bulunmaktadır.

#### Kolaylaştırma Komitesi (FAL)

Adından da anlaşıldığı gibi bu komitenin amacı deniz ticaretinin daha az zorlukla gerçekleştirilmesi için çalışmalar yapmaktır. Gemi trafiğinden, liman prosedürlerine,

evrak işlerinden formalitelere kadar bir çok önemli konuda gemilerin minimum zorluk yaşamaları için çalışmalarını yürütmektedir. Ülkelerin uyguladığı yaptırımları standart bir hale getirmek için çalışmalarını sürekli olarak devam ettirmektedir.

IMO'nun kuruluşundan bu yana en büyük amacı deniz taşımacılığını uluslararası bir standarda bağlamak olmuştur. IMO kurulmadan önce bir çok ülke kendi karasularında kendi kurallarını uygulayarak korsanlığa varacak şekilde deniz ticaretini tehlikeye sokan ve zorlaştıran yaptırımlarda bulunmaktalardı.

Her ülkenin kendine göre kuralları olması sebebiyle de birçok kaza yaşanmaktaydı ve bunun sonunda ciddi can, mal kayıplarının yanında çevre kirliliği de yaşanmaktaydı. Bunları önlemek için deniz ticaretine, deniz trafiğine uluslararası kurallar getirilmesi gerekmektedir. Ülkeler arasındaki bu iletişim bozukluğunun çözülebilmesi için IMO içerisinde birçok sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmelerden en önemlileri SOLAS 74, STCW 10, LOADLINE, COLREG 72, MARPOL 73/78 sözleşmeleridir. Bu önemli sözleşmelerin yanında IMO 40'i aşkın sözleşme ile birlikte bine yakın kod ve düzenleme getirmiştir. Bu sözleşmeler deniz trafiğini düzene soktuğu gibi, yeni inşa edilen gemileri bir standarda sokmuştur. Bunun sonucunda deniz taşımacılığı her geçen gün daha düzenli, bununla birlikte daha güvenli bir hale gelmiştir.

## IMO'DAN GÜNCEL GELİŞMELER



•Son yıllarda özellikle Karadeniz'de de çokça yaşanan eski ve standardın altı gemilerde yaşanan kazalarla ilgili çalışmalar yapmaktadır.Eskimiş olan filoların yenilenmesi için hükümetlerin de desteğiyle önemli teşvik çalışmaları yapılmaktadır.Bunun paralelinde bu gemilere karşı liman denetimleri de artırılmaktadır.

•MARPOL 7. Ek Madde IMO çevre kirliliğinin önlenmesi kapsamında gemilerden çıkan zararlı gazlar,balast ve sintine suları konusunda çalışmalar yapmaktadır.Bunun kapsamında MARPOL sözleşmesinde 7. ek maddenin getirilmesi ve uygulanması konusunda önemli çalışmalar yapılmaktadır.

•IMO son yıllarda dünyanın da en büyük sorunu olan göçmen sorunuyla ilgili önemli çalışmalar yapmaktadır.Özellikle ülkemizin de içinde bulunduğu göçmenlerin geçiş noktalarında yaşanan kötü olayların önüne geçilmesi örgütün şu dönemdeki önceliğidir. İspanya ve İtalya'nın güney sahilleri ile Ege Denizi'nde önemli çalışmalar yapılmaktadır.

4-5 Mart 2015 tarihinde Londra'da hükümetler bazında denizlerdeki önlenemeyen emniyetsiz göç ile ilgili toplantı yapılmıştır.

Son olarak 6.sı Kanada'nın Montreal kentinde düzenlenecek GloBallast R&D forumunda bu konu görüşülmüştür. IMO görüşmelerinde geçtiğimiz sene yayımlanan önemli gelişmeler şunlardır:

•Kapalı Mahaller; 01.01.2015 tarihinde tüm gemiler için SOLAS Bölüm 3'e güncellemeler getirilmiştir:

SOLAS Kural III/19 paragraf 2.2 ve 2.3'te yapılan değişikliklerle yolcu gemilerinde sefer 24 saatten fazla olacaksa seyirden önce ya da hareketten hemen sonra yeni binen yolcular için toplanma talimi yapılmalıdır.

Yeni eklenen 3.3 paragrafına göre en az iki ayda bir kapalı mahallere giriş ve kurtarma talimi yapılması gerekmektedir.

Yeni eklenen 3.6 paragrafı; kapalı mahallere giriş ve kurtarma taliminin nasıl olması gerektiğini anlatmaktadır.

Buradan anlaşıldığı gibi tüm gemilerde kapalı mahallere giriş talimlerinin yapılması konusunda IMO katı kurallar getirmiştir. Son günlerde yapılan Liman Devleti denetimlerinde kapalı mahale giriş talimleri yaptırılmaktadır.

•BNWAS; 01.01.2015 tarihinde tüm mevcut gemilere BNWAS (Köprü üstü seyir takip ve alarm sistemi) ile ilgili yeni zorunluluklar getirmiştir:

SOLAS Bölüm V Kural 19 ;

SOLAS Kural V/19'da yapılan değişikle köprüüstü seyir takip ve alarm sistemi (BNWAS) gerekliliği 01.07.2002 öncesinde inşa edilmiş gemilere de uygulanacaktır. Uygulama:

- Büyüklük farketmeksizin yolcu gemileri 01.01.2016 tarihinden sonraki ilk sürveyde

- 3000 GT ve üzerindeki yük gemileri 01.01.2016 tarihinden sonraki ilk sürveyde

- "500 GT ve üzeri" - 3000 GT olan yük gemileri 01.01.2017 tarihinden sonraki ilk sürveyde

- "150 GT ve üzeri" - 500 GT arasındaki yük gemileri 01.01.2018 tarihinden sonraki ilk sürveyde

•Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesi;

14.04.2015 tarihinde Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesine ek olarak:

Bu sözleşmeye taraf devletlerin bayrağındaki 300 GT ve üzeri gemilerin kayıtlı sahibi sigorta ya da diğer finansal güvence sağlamakla yükümlüdür. Her 300 GT ve üzeri gemiye bu sözleşmenin gereklerine uygun olarak sigorta ya da diğer finansal güvencenin uygulandığını doğrulayan sertifika geminin kayıtlı olduğu devletin ilgili otoritesi tarafından verilmelidir hükmü getirilmiştir.

•01.07.2015 tarihinde Solas Bölüm 5'e ek olarak tüm gemiler için "Off Chengshan Jiao Promontory" için zorunlu raporlama sistemi tanımlanmıştır.

•ECDIS; 01.07.2015 tarihinde Solas Bölüm 5'e ek olarak tüm petrol tankerleri kimyasal tankerleri ve gas tankerlerine

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 3000 GR/ GRT ve üzeri, 01.07.2012'den önce omurgası kızağa konulan tankerler

SOLAS'a eklenen yeni paragrafla "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

Tayfun Emre ZERDE

IV.SNIF



## Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Genel Müdür Yardımcısı Caner ARSEVEN ile Röportaj



### Öncelikle kendinizden bahsedebilir misiniz?

1986 İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'nden mezun olduktan sonra uzun yıllar gerek devlet gerekse de özel sektör ticari gemilerinde zabıtlık ve gemi kaptanlığı yaptım.2002 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde göreve başladım. Yaklaşık 10 yıl çeşitli kademelerde yöneticilik ve idarecilik yaptım.02.10.2012 tarihinden bu yana da Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde Genel Müdür Yardımcılığı görevime devam etmekteyim.

### Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün genel yapısı hakkında bize bilgi verebilir misiniz?

1997 yılında kurulan ve temel amacı denizlerdeki seyir emniyetini artırmak olan Kuruluşumuz, tüm Türkiye kıyılarında ve özellikle de jeopolitik ve stratejik öneme

sahip boğazlar bölgesinde, Arama-Kurtarma, Gemi Kurtarma, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti, Kılavuzluk, Römorkaj, Seyir Yardımcıları ve Deniz Haberleşme Hizmetlerini 7/24 esasıyla yerine getirmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Genel Müdürlüğümüz, konusunda uzman ve tecrübeli personel kadrosuyla birlikte, modern teknolojiyle donatılmış ve bölgesinde güven veren bir kuruluş olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Kuruluşumuz, 3'ünde otorite olmak üzere 7 temel alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Bunlar;

- Belirlenen Saha İçerisinde Tekel Olmak Üzere Tüm Denizlerde Gemi Kurtarma,
- Tahlisiye (Can Kurtarma),
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi,
- Fenerler Otoritesi,
- Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi ve Navteks Yayın Koordinatörü,
- Kılavuzluk,
- Römorkaj Hizmeti.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Türk Boğazları ve Türkiye kıyılarında emniyeti ve güvenliği sağlamak için bünyesinde bulundurduğu teknik donanımlar hakkında bize bilgi verebilir misiniz?

Türk Boğazlarındaseyiremniyetininartırılmasına yönelik teknik altyapıyı güçlendirme konusunda atılan en büyük adım, Gemi Trafik Hizmetlerinin (GTH) kurulması olmuştur. Genel Müdürlüğümüz tarafından işletilen ve 2003 yılı sonunda faaliyete geçen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi marifetiyle Çanakkale girişinden Karadeniz çıkışına kadar 204 deniz millik alan içinde tüm gemiler izlenmektedir. Böylece, Boğazlarımızdaki seyir, can, mal ve çevre emniyeti önemli oranda artmış, kazalarda büyük oranda azalma sağlanmıştır. Bununla birlikte seyir emniyetinin ve güvenliğin en yüksek düzeyde olması ve risklerin asgariye indirgenmesi için gemi kaptanlarının da Türk Boğazlarını geçişleri sırasında GTH ile işbirliği ve uyumu büyük önem arz etmektedir.



Ayrıca, 2005 yılında planlamaya alınan ve Bakanlığımız tarafından devam ettirilen Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi tamamlanma aşamasına gelmiştir.





**DEVAL TRANSPORT A.Ş.**



## DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ÇATISI- IMO



Konu denizcilik sektörü olduğunda şüphesiz akla ilk gelen kuruluş IMO (International Maritime Organization)' dur. Emniyetten çalışma koşullarına, çalışma koşullarından gemilerin işletimine, gemilerin işletilmesinden çevrenin korunmasına kadar denizciliğin neredeyse bütün kurallarını belirleyen merkezi Londra'da bulunan Birleşmiş Milletler'e bağlı köklü bir kuruluştur.Şu anki genel sekreterliğini Kitack Lim yapmaktadır.1948 yılında kurulması kararlaştırılan fakat 1959 yılında Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO) adıyla faaliyete geçebilen kuruluş, günümüzdeki şekline 1982 yılında kavuşmuştur.

Böylesine önemli ve kapsamlı konularda çalışmalarını yürüten IMO'nun tek bir elden yönetilmesi mümkün olmayacaktı.Bunun için IMO'nun, genel kurul ile birlikte 6 ayrı

komitenin bir araya gelmesinden oluşmasına karar verilmiştir.Birbirinden bağımsız olan bu komiteler şunlardır:

- Genel kurul, konsey, sekretarya ile ana komiteler
- Deniz güvenliği komitesi (MSC/ maritime safety committee)
- Deniz çevresini koruma komitesi (MEPC/ marine environment protection committee)
- Hukuk komitesi (LEG/ legal committee)
- Teknik İş Birliği Komitesi (TC/ technical co-operation committee)
- Kolaylaştırma komitesi (FAL/ facilitation committee) ve alt komiteler şeklindedir.

## Genel Kurul

IMO nun idare organı genel kuruldur. Şu anki genel sekreterliğini Kitack Lim yapmaktadır. Genel kurul 2 yılda bir toplanmaktadır. Bütün kararlar genel kurul tarafından seçilen 40 üye tarafından verilmektedir. IMO dahilinde ikisi gözlemci üye statüsünde olmak üzere toplam 171 üye bulunmaktadır.



## Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)

IMO' nun en önemli komitesi olarak nitelendirilmektedir. Personelin çalışma saatlerinden deniz trafik düzenine deniz trafik düzeninden deniz emniyeti konularında tüm kararlar ve çalışmalar bu komite altında yapılmaktadır. Deniz emniyeti komitesinde kendi içinde Eğitim ve Vardiya (STW), Bayrak Devleti Uygulamaları (FSI), Seyir Güvenliği (NAV), Telsiz Haberleşmesi ve Arama-Kurtarma (COMSAR) gibi alt komiteleri bulunmaktadır. Bu komiteler sürekli olarak çalışmaktadır.

değişikliklerini, açlık sorununu ve içme suyu kaynaklarının önemli ölçüde azalmasını beraberinde getirmektedir. Su döngüsünün en önemli basamağını şüphesiz denizler oluşturmaktadır. Denizlerin ve okyanusların kirlenmesinde gemiler önemli rol oynamaktadır. Bunun önlenmesi için deniz çevresini koruma komitesi sürekli olarak çalışmalar yapmaktadır.

Geçmiş dönemde olan gemi kazaları sonucu çok ciddi çevre kirlilikleri yaşanmıştır. Bizim açımızdan en somut örnekler Independenta tankeri ve Nassia tankeri kazalarıdır. Bu kazalar sonucu İstanbul Boğazı ve Marmara'da birçok canlı türü yok olmuştur.

## Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)

Yakın gelecekte dünyamızın en büyük sorunu olarak küresel ısınma öngörülmektedir. Küresel ısınma beraberinde iklim

Dünyada ise geçmiş senelerde yaşanan Meksika Körfezi'nde petrol sızıntısı buna en somut örnektir. Sızıntı sonucu önemli çevre felaketi yaşanmıştır.

## Hukuk Komitesi (LEG)

IMO'nun yaptığı çalışmalarda hukuki alt yapıyı sağlayan komitedir. 1967 yılında yaşanan Torrey Canyon kazasından sonra geçici olarak kurulan bu komite, daha sonra bu konuda sürekli bir komite bulunmasının da anlaşılmasıyla sürekli hale getirilmiştir. Örgüt hukuki konularda dışarıdan destek almak yerine doğrudan kendi içindeki bu komite sayesinde hukuki işlerinin devamlılığını sağlamaktadır.

## Teknik İşbirliği Komitesi (TC)

Bu komite adından da anlaşıldığı gibi örgütün teknik konulardaki uzman koludur. Komitenin kurulma amacı, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerdeki çalışmalara destek vermektir. Özellikle komitenin imkanların kısıtlı olduğu Doğu ve Batı Afrika'da önemli çalışmaları bulunmaktadır.

## Kolaylaştırma Komitesi (FAL)

Adından da anlaşıldığı gibi bu komitenin amacı deniz ticaretinin daha az zorlukla gerçekleştirilmesi için çalışmalar yapmaktır. Gemi trafiğinden, liman prosedürlerine,

evrak işlerinden formalitelere kadar bir çok önemli konuda gemilerin minimum zorluk yaşaması için çalışmalarını yürütmektedir. Ülkelerin uyguladığı yaptırımları standart bir hale getirmek için çalışmalarını sürekli olarak devam ettirmektedir.

IMO'nun kuruluşundan bu yana en büyük amacı deniz taşımacılığını uluslararası bir standarda bağlamak olmuştur. IMO kurulmadan önce bir çok ülke kendi karasularında kendi kurallarını uygulayarak korsanlığa varacak şekilde deniz ticaretini tehlikeye sokan ve zorlaştıran yaptırımlarda bulunmaktalardı.

Her ülkenin kendine göre kuralları olması sebebiyle de birçok kaza yaşanmaktaydı ve bunun sonunda ciddi can, mal kayıplarının yanında çevre kirliliği de yaşanmaktaydı. Bunları önlemek için deniz ticaretine, deniz trafiğine uluslararası kurallar getirilmesi gerekmektedir. Ülkeler arasındaki bu iletişim bozukluğunun çözülebilmesi için IMO içerisinde birçok sözleşme imzalanmıştır. Bu sözleşmelerden en önemlileri SOLAS 74, STCW 10, LOADLINE, COLREG 72, MARPOL 73/78 sözleşmeleridir. Bu önemli sözleşmelerin yanında IMO 40'i aşkın sözleşme ile birlikte bine yakın kod ve düzenleme getirmiştir. Bu sözleşmeler deniz trafiğini düzene soktuğu gibi, yeni inşa edilen gemileri bir standarda sokmuştur. Bunun sonucunda deniz taşımacılığı her geçen gün daha düzenli, bununla birlikte daha güvenli bir hale gelmiştir.

## IMO'DAN GÜNCEL GELİŞMELER



•Son yıllarda özellikle Karadeniz'de de çokça yaşanan eski ve standardın altı gemilerde yaşanan kazalarla ilgili çalışmalar yapmaktadır.Eskimiş olan filoların yenilenmesi için hükümetlerin de desteğiyle önemli teşvik çalışmaları yapılmaktadır.Bunun paralelinde bu gemilere karşı liman denetimleri de artırılmaktadır.

•MARPOL 7. Ek Madde IMO çevre kirliliğinin önlenmesi kapsamında gemilerden çıkan zararlı gazlar,balast ve sintine suları konusunda çalışmalar yapmaktadır.Bunun kapsamında MARPOL sözleşmesinde 7. ek maddenin getirilmesi ve uygulanması konusunda önemli çalışmalar yapılmaktadır.

•IMO son yıllarda dünyanın da en büyük sorunu olan göçmen sorunuyla ilgili önemli çalışmalar yapmaktadır.Özellikle ülkemizin de içinde bulunduğu göçmenlerin geçiş noktalarında yaşanan kötü olayların önüne geçilmesi örgütün şu dönemdeki önceliğidir. İspanya ve İtalya'nın güney sahilleri ile Ege Denizi'nde önemli çalışmalar yapılmaktadır.

4-5 Mart 2015 tarihinde Londra'da hükümetler bazında denizlerdeki önlenemeyen emniyetsiz göç ile ilgili toplantı yapılmıştır.

Son olarak 6.sı Kanada'nın Montreal kentinde düzenlenecek GloBallast R&D forumunda bu konu görüşülmüştür. IMO görüşmelerinde geçtiğimiz sene yayımlanan önemli gelişmeler şunlardır:

•Kapalı Mahaller; 01.01.2015 tarihinde tüm gemiler için SOLAS Bölüm 3'e güncellemeler getirilmiştir:

SOLAS Kural III/19 paragraf 2.2 ve 2.3'te yapılan değişikliklerle yolcu gemilerinde sefer 24 saatten fazla olacaksa seyirden önce ya da hareketten hemen sonra yeni binen yolcular için toplanma talimi yapılmalıdır.

Yeni eklenen 3.3 paragrafına göre en az iki ayda bir kapalı mahallere giriş ve kurtarma talimi yapılması gerekmektedir.

Yeni eklenen 3.6 paragrafı; kapalı mahallere giriş ve kurtarma taliminin nasıl olması gerektiğini anlatmaktadır.

Buradan anlaşıldığı gibi tüm gemilerde kapalı mahallere giriş talimlerinin yapılması konusunda IMO katı kurallar getirmiştir. Son günlerde yapılan Liman Devleti denetimlerinde kapalı mahale giriş talimleri yaptırılmaktadır.

•BNWAS; 01.01.2015 tarihinde tüm mevcut gemilere BNWAS (Köprü üstü seyir takip ve alarm sistemi) ile ilgili yeni zorunluluklar getirmiştir:

SOLAS Bölüm V Kural 19 ;

SOLAS Kural V/19'da yapılan değişiklikle köprüüstü seyir takip ve alarm sistemi (BNWAS) gerekliliği 01.07.2002 öncesinde inşa edilmiş gemilere de uygulanacaktır. Uygulama:

- Büyüklük farketmeksizin yolcu gemileri 01.01.2016 tarihinden sonraki ilk sörveyde

- 3000 GT ve üzerindeki yük gemileri 01.01.2016 tarihinden sonraki ilk sörveyde

- "500 GT ve üzeri" - 3000 GT olan yük gemileri 01.01.2017 tarihinden sonraki ilk sörveyde

- "150 GT ve üzeri" - 500 GT arasındaki yük gemileri 01.01.2018 tarihinden sonraki ilk sörveyde

•Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesi;

14.04.2015 tarihinde Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesine ek olarak:

Bu sözleşmeye taraf devletlerin bayrağındaki 300 GT ve üzeri gemilerin kayıtlı sahibi sigorta ya da diğer finansal güvence sağlamakla yükümlüdür. Her 300 GT ve üzeri gemiye bu sözleşmenin gereklerine uygun olarak sigorta ya da diğer finansal güvencenin uygulandığını doğrulayan sertifika geminin kayıtlı olduğu devletin ilgili otoritesi tarafından verilmelidir hükmü getirilmiştir.

•01.07.2015 tarihinde Solas Bölüm 5'e ek olarak tüm gemiler için "Off Chengshan Jiao Promontory" için zorunlu raporlama sistemi tanımlanmıştır.

•ECDIS; 01.07.2015 tarihinde Solas Bölüm 5'e ek olarak tüm petrol tankerleri kimyasal tankerleri ve gas tankerlerine

SOLAS Bölüm V Kural 19.2.10 ve 19.2.11

Uygulama: Uluslararası sefer yapan, 3000 GR/GRT ve üzeri, 01.07.2012'den önce omurgası kızağa konulan tankerler

SOLAS'a eklenen yeni paragrafla "Elektronik Harita Görüntüleme ve Bilgi Sistemi (ECDIS)" ile donatılma zorunluluğu getirilmiştir.

Tayfun Emre ZERDE

IV.SNIF



## Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Genel Müdür Yardımcısı Caner ARSEVEN ile Röportaj



### Öncelikle kendinizden bahsedebilir misiniz?

1986 İ.T.Ü Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'nden mezun olduktan sonra uzun yıllar gerek devlet gerekse de özel sektör ticari gemilerinde zabıtlık ve gemi kaptanlığı yaptım.2002 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde göreve başladım. Yaklaşık 10 yıl çeşitli kademelerde yöneticilik ve idarecilik yaptım.02.10.2012 tarihinden bu yana da Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde Genel Müdür Yardımcılığı görevime devam etmekteyim.

### Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün genel yapısı hakkında bize bilgi verebilir misiniz?

1997 yılında kurulan ve temel amacı denizlerdeki seyir emniyetini artırmak olan Kuruluşumuz, tüm Türkiye kıyılarında ve özellikle de jeopolitik ve stratejik öneme

sahip boğazlar bölgesinde, Arama-Kurtarma, Gemi Kurtarma, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmeti, Kılavuzluk, Römorkaj, Seyir Yardımcıları ve Deniz Haberleşme Hizmetlerini 7/24 esasıyla yerine getirmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan Genel Müdürlüğümüz, konusunda uzman ve tecrübeli personel kadrosuyla birlikte, modern teknolojiyle donatılmış ve bölgesinde güven veren bir kuruluş olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Kuruluşumuz, 3'ünde otorite olmak üzere 7 temel alanda faaliyetlerini sürdürmektedir. Bunlar;

- Belirlenen Saha İçerisinde Tekel Olmak Üzere Tüm Denizlerde Gemi Kurtarma,
- Tahlisiye (Can Kurtarma),
- Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Otoritesi,
- Fenerler Otoritesi,
- Deniz Haberleşmede Hesaplaşma Otoritesi ve Navteks Yayın Koordinatörü,
- Kılavuzluk,
- Römorkaj Hizmeti.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün Türk Boğazları ve Türkiye kıyılarında emniyeti ve güvenliği sağlamak için bünyesinde bulundurduğu teknik donanımlar hakkında bize bilgi verebilir misiniz?

TürkBoğazlarındaseyiremniyetininartırılmasına yönelik teknik altyapıyı güçlendirme konusunda atılan en büyük adım, Gemi Trafik Hizmetlerinin (GTH) kurulması olmuştur. Genel Müdürlüğümüz tarafından işletilen ve 2003 yılı sonunda faaliyete geçen Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sistemi marifetiyle Çanakkale girişinden Karadeniz çıkışına kadar 204 deniz millik alan içinde tüm gemiler izlenmektedir. Böylece, Boğazlarımızdaki seyir, can, mal ve çevre emniyeti önemli oranda artmış, kazalarda büyük oranda azalma sağlanmıştır. Bununla birlikte seyir emniyetinin ve güvenliğin en yüksek düzeyde olması ve risklerin asgariye indirgenmesi için gemi kaptanlarının da Türk Boğazlarını geçişleri sırasında GTH ile işbirliği ve uyumu büyük önem arz etmektedir.



Ayrıca, 2005 yılında planlamaya alınan ve Bakanlığımız tarafından devam ettirilen Gemi Trafik Yönetim Sistemi (GTYS) Projesi tamamlanma aşamasına gelmiştir.



Bu proje; "İzmit Körfezi", "İzmir Körfezi ve Kuzey Ege" ile "Mersin ve İskenderun Körfezi" bölgelerini kapsayan 3 farklı Gemi Trafik Hizmetleri (GTH) sistemi ile Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) sisteminden elde edilecek verilerle tek bir resmin oluşturulacağı ve tüm bu sistemlerin bilgi akışını yönetecek Denizcilik Bilgi Sistemini içerecek olan Ankara'da konuşlu "Gemi Trafik Yönetim Merkezini (GTYM)" kapsamaktadır.

GTYS Projesi kapsamındaki GTH'lerin işletilmesi ve bakım-idamesi sorumluluğu, Bakanlar Kurulu'nun 21.10.2013 tarihli kararı uyarınca Kuruluşumuza verilmiştir.

GTYS Projesi kapsamında kurulan GTH'lerden İzmit GTH'nin Nisan 2013, İzmir GTH'nin ise Mayıs 2014 ayı içerisinde kısmi geçici kabulleri yapılmış ve düzenlenen protokollerle Kuruluşumuza devirleri gerçekleştirilmiştir. Mersin GTH'nin ise kurulum çalışmalarına halen devam edilmektedir.

İzmit GTH'nin de pasif izleme olarak adlandırılan evresine 15.05.2015 tarihi itibarıyla geçilmiştir.

Bundan başka yine seyir güvenliğinin artırılması noktasında, "AIS ATON" (SOTAS) projemizle seyir yardımcıları, artık uzaktan izlenip kontrol edilerek merkezler arası veri paylaşımı yapılabilecek ve olası durumlarda anında müdahale edilebilecek bir düzeye getirildi.

Ayrıca Uzak Mesafe İzleme Sistemi (LRIT) sayesinde gemilerin daha uzak mesafelerden

izlenmesini gerçekleştiriyoruz. Kuruluşumuz, emniyet haberleşmesini sağlayan bu sistemle birlikte ülkemiz kıyılarından 1000 mil mesafeye kadar uzakta olan gemileri, otomatik olarak sorgulamakta ve izleyebilmektedir.

Tüm bu imkânlar sayesinde Kuruluşumuz, gerek kendi denizlerimizi gerekse de uzak denizleri son sistem teknolojiyle 7/24 izlerken, seyir emniyetinden taviz vermediği gibi, uluslararası denizcilik alanında da söz sahibi bir konuma gelmiştir.

[Faaliyet alanlarınızda istihdam edilen personelin yetiştirilmesine yönelik eğitim süreçleri hakkında bilgi verebilir misiniz?](#)

Kuruluşumuz sadece yatırım noktasında değil insan kalitesi noktasında da eğitime her zaman gereken önemi vermiş, konusunda uzman nitelikli ve tecrübeli personel kadrosuyla bölgesinde güven veren bir kuruluş haline gelmiştir. Bu kapsamda Kurumumuzda istihdam edilen personel için;

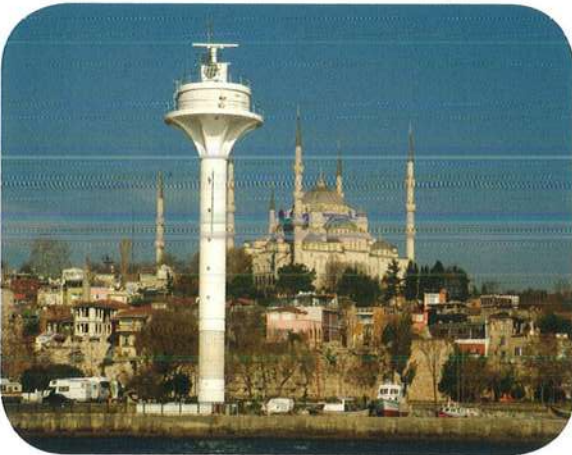
- Mevzuat gereği zorunluluk arz eden eğitimler örneğin iş güvenliği ve işçi sağlığı eğitimi,
- Her branşta çalışmamız için mesleki yeterlilik eğitimi,
- İhtiyaca matuf yani talep edildikçe kişisel performans geliştirici eğitimler,
- Periyodik hizmet içi yenileme eğitimleri
- Mevzuatımızda olagelen değişiklikleri telafi edici eğitimler verilmekte veya hizmet satın alma yolu ile verdirilmektedir.

## Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün önümüzdeki süreçte önüne koyduğu projeler nelerdir?

Temel maksadı, Türk karasularının tamamında deniz trafik emniyetini artırmak ve deniz çevresini korumak olan Genel Müdürlüğümüz, her zaman kamu kaynaklarını etkin kullanma mantığı içerisinde, denizcilik alanındaki gelişmeleri yakından takip edip, seyir emniyetinin artırılmasına katkıda bulunabilecek gerekli yatırımları gerçekleştiren bir kuruluş olmuştur.

Genel Müdürlüğümüz, bu amaca yönelik olarak birçok yatırım projesi planlamaktadır. Örneğin; Akıntı Ölçüm Sistemi, 2 adet Çok Maksatlı Hızlı Tahlisiye Botu, Yüzer Seyir Yardımcılarının Modernizasyonu, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistem Yükseltilmesi ve İlavesi, 2 adet Liman Römorkörü, 1 adet Kılavuz Transfer ve Hizmet Botu ve 6 adet Kılavuzluk Hizmet Botu gibi yatırımlar planlanmaktadır.

Yardımcılarının Modernizasyonu, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Sistem Yükseltilmesi ve İlavesi, 2 adet Liman Römorkörü, 1 adet Kılavuz Transfer ve Hizmet Botu ve 6 adet Kılavuzluk Hizmet Botu gibi yatırımlar planlanmaktadır.



Ayrıca 17.12.2015 tarihinde filomuza katılan, teknik özellik ve konfigürasyonlarıyla Türkiye'de ve bulunduğumuz coğrafyada ilk ve tek olan milli gururumuz ERV NENE HATUN gemisinde de bahsetmek gerekiyor.

16 deniz mili hıza ve 200 ton çeki gücüne ulaşan Acil Durum Müdahale Gemisi ERV NENE HATUN, ekonomik sürat ile 5 bin deniz mili seyir yapabilme imkanı sağlayan, dinamik konumlama DP II notasyonuna sahip olmakla birlikte, seyir ve haberleşme cihazları GMDSS A3 özelliklerini de bünyesinde bulunduran bir yapıya sahip.

Açık deniz kumanda-koordinasyon merkezine sahip ve güvertesinde bir helikopter pisti olan ERV NENE HATUN gemimiz, gemi kurtarma, çeki, yangın söndürme (Fi-Fi 3 standardında 9.600 metreküp/saat), 1.000 metreküp yakıt toplama kapasitesi, kazazede barındırma hizmetleri (20 kazazede kapasiteli), dalgıç hizmetleri, derin su hizmetleri, deniz kirliliğini analiz için laboratuvar gibi hizmetleri bünyesinde bulunduruyor.

## Türkiye'deki denizcilik eğitimini dünya standartlarına göre nerede görüyorsunuz?

Ülkemizde denizcilik eğitimi, Yüksek Öğretim Kurulu'na bağlı lisans ve ön lisans düzeyinde eğitim veren üniversiteler ile Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı ortaöğretim kurumları ve özel öğretim kurumları tarafından verilmekte.

Denizcilik eğitimi almak gerçekten bir ayrıcalık. Modern simülatörler ve gemideki staj imkanlarıyla uygulamalı eğitim almak, üniformalı bir eğitim sonunda görev yaptığı gemisinde bir sorumluluğunu üstlenmek ve dünya denizlerinde Türk milletini temsil etmenin ayrıcalığını taşımak son derece önemli.

Ülkemizde denizcilik eğitimi mühendislik, lojistik, ulaştırma, işletme yönetimi alanlarında ön lisans, lisans, lisansüstü ve doktora düzeyinde gerçekleştiriliyor. Bu bölümlerin birçoğu, deniz ticaret filosa uzakyol zabiti yetiştiren bölümler. Üniversitelerimizin ön lisans düzeyinde denizcilik bölümlerinden mezun olanlar ile meslek liseleri ise yine deniz ticaret filosu için daha küçük tonajlı gemilerde çalışacak zabitler yetiştiriyor.

Bunların yanı sıra her düzeyde tayfa ve zabitlere, denizde emniyet eğitimleri, mesleki gelişim eğitimleri ile yat kaptanlığı alanlarında kurslar düzenleyen özel eğitim kurumları yani gemi adamı kursları da bulunuyor.

Bakanlığımız bünyesinde de denizcilikle ilgili uluslararası kurallar ve ulusal mevzuatın daha etkili uygulanması ve teknik hizmetlerin daha verimli bir şekilde yapılabilmesi için

“UDHB Sertifikalı Teknik Eğitim Programı” (STEP) 2013 yılında kurulmuş olup, koordineli, eşgüdümlü ve düzenli aralıklarla da eğitimlerini sürdürmektedir. 2013-2015 yılları arasında toplamda 493 denizcilikle ilgili teknik personel 18 farklı konuda eğitim almıştır. STEP eğitimlerinin daha etkili, verimli ve doğru bir şekilde icra edilebilmesi için de yılda 2 kez bahar ve güz dönemi olarak eğitimlere devam edilmektedir.



Ülkemiz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yapılan değerlendirmelerde Beyaz Liste'de yani yeterli belgeleri dünyaca geçerli görülen ülkeler arasında yer alıyor. Aynı şekilde Türk gemi adamlarının Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesi için, denizcilik eğitim sistemimiz AB adına Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından yapılan denetimlerde STCW Sözleşmesi'nin gereklerine uygun olduğu değerlendirilerek AB tarafından da onaylandı. Söz konusu rapora istinaden gemi adamlarımızın tüm AB üyesi ülkelerin bayrağını taşıyan gemilerde çalışabilmesinin önü açıldı.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün DÜİM mezunlarına sağladığı istihdam alanları nelerdir ve bu alanlar için hangi koşullar aranmaktadır?

Bilindiği üzere Kuruluşumuz, denizcilik alanında faaliyette bulunan ve bu yönde personel ihtiyaçlarını denizcilik alanında yetişmiş kalifiyeli adaylar arasından ilgili mevzuatı dahilinde karşılamaya özen gösteren bir kamu iktisadi kuruluşudur.

Kuruluşumuz kadrolarında çalışan personel, 4857 sayılı İş Kanunu ve 854 sayılı Deniz İş Kanununa tabi işçi statüsünde istihdam edilmektedir.

Kuruluşumuzun işçi statüsündeki personel ihtiyaçları;

09.08.2009 tarih ve 27314 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Kamu Kurum ve Kuruluşlarına İşçi Alınmasında Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" hükümleri gereği Türkiye İş Kurumu tarafından gönderilenler arasından giderilmektedir.

Genel Müdürlüğümüzce bir meslek grubunda personele ihtiyaç duymamız halinde; bu ihtiyaç için tespit edilecek nitelikler Türkiye İş Kurumuna Kuruluşumuz tarafından bildirilir, Türkiye İş Kurumu ise bu talebimizi Yönetmeliğin "İşçi talebinin ilanı ve iş başvurusu" başlıklı 9 uncu maddesinde belirtildiği şekilde duyuru işlemini yerine getirir ve mevzuat doğrultusunda Türkiye İş Kurumu tarafından başvurusu kabul

edilen KPSS'ye tabi ve KPSS'den muaf olan adaylar Yönetmeliğin "Sınav" başlıklı 17 inci maddesinde belirtildiği üzere yazılı veya sözlü yöntemlerinden biri veya ikisi kullanılarak mesleki bilgi ve becerilere ilişkin konularda sınava tabi tutulmak üzere Genel Müdürlüğümüze gönderilir ve sınav neticesinde başarılı olanlar işe girmeye hak kazanırlar.

Genel Müdürlüğümüzün işçi statüsündeki personel alım ilanları Kuruluşumuz, Türkiye İş Kurumu ve Devlet Personel Başkanlığı web sitelerinde ilan edilmekte olup, alım ilanını gördüğünüzde, yukarıda belirtilen yönetmelikte belirtilen hükümlerde dahil olmak üzere ilanda belirtilen talep şartlarına da sahip olmanız halinde başvurunuzu Türkiye İş Kurumunun ilgili birimlerine şahsen ya da söz konusu Kurumun internet sitesine elektronik ortamda yapabileceğiniz imkanınız bulunmaktadır.



Denizciliğin pek çok alanına emek vermiş ve yükselmiş biri olarak bahsettiğiniz alanlarda çalışacak DUİM mezunlarından beklentileriniz nelerdir?

Denizcilikte, eğitim son derece önemlidir. Ancak okuldaki teorik bilgilerin mutlaka pratikle de desteklenmesi gerektiğini düşünüyorum.

Meslek içi ve meslek dışı tüm etkinliklerden de en üst düzeyde yararlanarak kendinizi çok yönlü bir biçimde yetiştirmenizi diliyorum.

Tüm denizci meslektaşlarıma ömür boyu başarı dilekleriyle beraber, "Rüzgârları sakın, denizleri durgun, pruvaları neta olsun, Allah selamet versin." diyorum.

Ayyüce YURT

Nebahat TAHRACI

IV.SINIF



## BALAST SULARI YÖNETİM PLANI NEDİR?



Deniz kirliliği etkisini azaltmak için sucul mikroorganizmaların bir bölgeden diğerine balast operasyonları yoluyla transferini, IMO tarafından benimsenmiş 13 Şubat 2004 tarihli bir konvansiyon ile düzenleme yoluna gidilmiştir.

Liman devleti otoriteleri tarafından , Dünya üzerinde kendi iç sularında seyir yapan gemilerin balast alma ve boşaltma operasyonlarının yerine getirilen gerekliliklerinden oluşur.

Balast suları sorununun kontrolünü kolaylaştırmak için, uluslararası sularda seyir yapan gemilerde kullanılmak üzere bir "balast suları yönetimi" sunulmuştur.

### Balast Suları Yönetim Planının İçeriği:

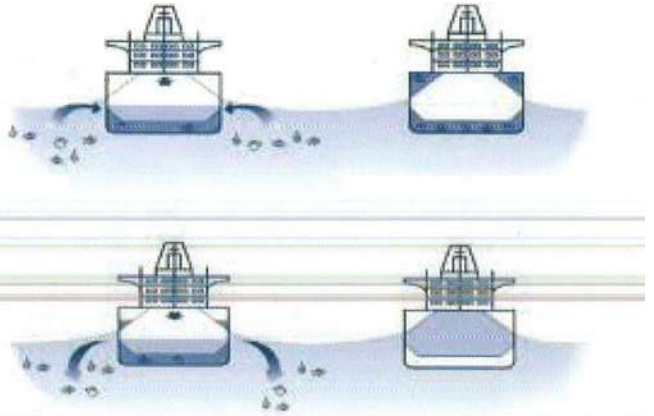
Balast Suları Yönetim Planı aşağıdaki maddeleri içerir:

- Dünyanın her yerindeki farklı Liman

Devleti kontrolleri için uluslararası kurallar ve yasalar

- Kıyı boşaltımı yeterliliği sağlayan limanların yerleşimi
- Balast operasyonunu yürüten gemi personelinin görevleri
- İşlevsel prosedür metodu ile balast işleminde kullanılmak üzere farklı kıyusal sularda balast değişiminin bu planda adı geçmelidir.
- Numune alma noktası ve işleme metodu, balast suları yönetim planında verilmelidir.

Eğer yanlışlıkla herhangi bir boşaltma olursa bu değişim girilmeli ve imzalanmalıdır. Aynı bilgi, yetkili liman devleti otoritesine verilmelidir.





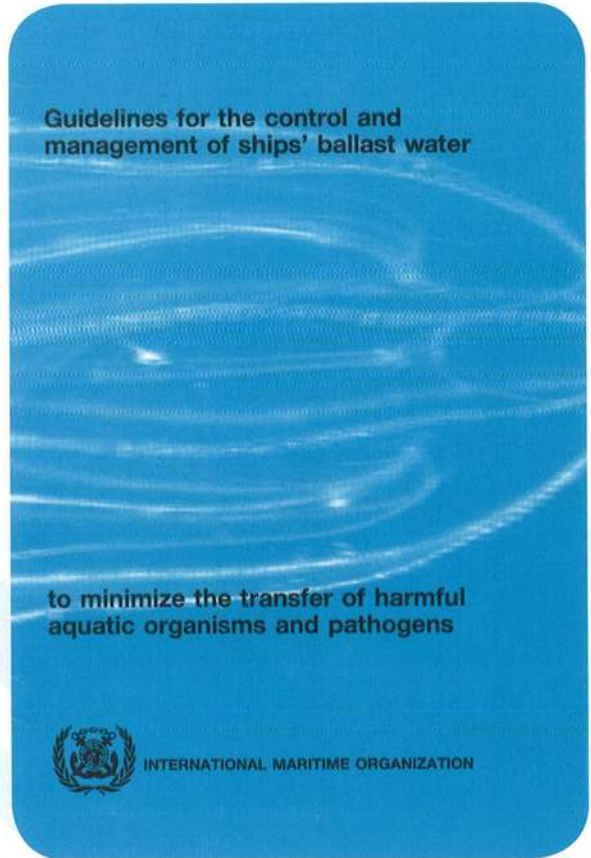
Balast sularının değişiminde aşağıdaki tüm bilgiler not edilmelidir:

- iřlem zamanı
- gemilerin operasyonda kullandığı balast tankları
- balast suyu sıcaklığı
- Suda milyonda birlik tuzluluk oranı
- Geminin konumu
- İlgili balast operasyonunun bedeli
- Girdilerin hepsi sorumlu zabıt tarafından imzalanmalıdır.
- Kaptan operasyondan tamamen sorumludur ve BMP jurnalini imzalarken balast alma ve boşaltma operasyonundan haberdar olacaktır.
- Tankın tanımlaması ve temizlenme zamanı.

### Balast Su Yönetim Planının Avantajı

Düztün bir Balast Yönetim Planı yardımıyla ve ek bilgilerle, işlevsel etkiler önlenir ve zaman-parasal açıdan kazanım elde edilir.Farklı Liman Devleti yetkilileri tarafından, gereklilikleri raporlama işlemleri kolaylaştırılmıştır. Bunun en önemlisi de şudur ki güvenli balast değişimi dünyanın her yerinde uygulanabilir.

6.sı Kanada'nın Montreal kentinde düzenlenen GloBallast R&D forumunda Balast Suları Yönetimi görüşülmüştür. Küresel katılımcılar arasında ballast suyu yönetimiyle ilgili AR-GE çalışmaları,son gelişmeler ve uygulanabilirliğe yönelik pratik yanıtlar paylaşılmıştır.



Esra KARA

Ayberk BALAMAN

II.SINIF



**Başarılarınızın**



**DENİZCİLİK  
SANAYİ NAKLİYAT  
VE TİCARET A.Ş.**

[www.ergroup.com.tr](http://www.ergroup.com.tr)



**vamını dileriz.**

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği  
Mezunlar Derneği

Doç. Dr Özkan UĞURLU ile Röportaj

-Öncelikle kendinizden bize bahsedebilir misiniz?

KTÜ Güverte Bölümü 2000 yılı mezunuyum. Denizcilik sektöründe aktif olarak kuru yük, tanker tipi gemilerde vardiya zabiti, 1. zabıt ve kaptan olarak çalıştım. KTÜ Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'nde 2006 yılında yüksek lisans, 2011 yılında doktora çalışmamı tamamladım, 2016 yılı itibarı ile Doçent olarak akademik çalışma hayatıma devam etmekteyim. Aynı zamanda KTÜ Güverte ve DUİM Bölümü mezunlarının sosyal alanda bir araya gelme ihtiyacını karşılama, bu birlikteliğin bölümümüze ve denizciliğe katkıda bulunabilmesi adına kurulan KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'nin kurucu üyelerinden biriyim. Derneğimizin diğer mezun üyeleriyle birlikte, faaliyet göstermeye devam etmekteyiz.

-KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'nin kuruluş amacı ve hedefleri nelerdir?

Derneğimiz 2013 yılında, Trabzon'da kurulmuştur.

Amaç ve hedeflerimiz; KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü mezunlarının bir araya toplanması, dayanışma ve manevi gelişimin sağlanması, böylece mezunlarımızın denizciliğe olan katkılarının arttırılmasıdır.



-Dernek kapsamında gerçekleştirilen faaliyetlerden bahsedebilir misiniz?

Derneğimiz, sosyal alanda yurt içinde ve yurtdışında faaliyet göstermektedir.

Çalışma konularımız;

Kurs, seminer, konferans ve panel gibi eğitim çalışmaları düzenlemek,

Dernek amacının gerçekleştirilmesine yönelik her türlü bilgi, belge, doküman ve diğer araç gereçlerin temin edilmesi,

Üyelerin Türk Denizciliğinin sorunlarından ve önerilen çözümlerden sürekli olarak haberdar olmasını sağlamak,

Yıllık olarak bölüm dergisinin yayınlanması ve dergiye sponsorluk yapılması,

Maddi durumu yetersiz öğrencilere burs imkanı sağlanması,

Kariyer günleri kapsamında, Türkiye'nin

seçkin denizcilik firmalarının okulumuza davet edilmesi ve bölümümüz ile sektör arasındaki bağın kurulması, Dernek adına yelken yarışları vb. sporyarışmalarına katılma konusunda ilgili bağlantıların kurulması ve desteğin sağlanması, Bölümümüzde mezuniyet organizasyonlarının yapılması ve finanse edilmesi konusunda destek sağlanmasıdır.

-Derneğin kuruluş aşamasından sonra, mezunlarla iletişim ve aldığınız dönüşler beklenen verimi karşılar nitelikte oldu mu? Bize bu süreçten bahsedebilir misiniz?

Mezunlarımız gemilerde çalıştığı için ilk yıl mezunlarımızın tamamına ulaşmak kolay olmadı. Şirketlerle temasa geçerek ulaşabildiğimiz kitleyi genişlettik. 2015 yılı ilk çeyreğinde derneğimizin yapısı ve üyeleri tam olarak oturmaya başladı. Şu anda da derneğimize üye 112 mezunumuz bulunmaktadır.

Mezunlarımızdan derneğin işleyişi ile ilgili aldığımız geri bildirimler olumludur. Mesleğin doğası gereği mezunlarımız, okul sonrasında kopukluk yaşadıklarını ancak dernek sayesinde okuldaki sosyal bağlarını geri kazandıklarını ifade etmiştir. Bu durum da bizleri memnun etmektedir.

- Mezunlar Derneği'nin DUİM öğrencilerine hangi yönlerde katkıları oldu? Bu gelişim aşamasını anlatabilir misiniz?

Öğrencilerimiz mezunlarımızla tanışarak sektörün işleyişi hakkında bilgi sahibi olabilmektedir. Ayrıca mesleğin doğası gereği, okulda verilen teorik ve uygulama

eğitimlerinin haricinde mezunlarımızın öğrencilerimizle birebir yapmış olduğu sohbetlerle öğrencilerimizin mesleki perspektifi gelişmektedir. Bu sayede mezun olmadan, deneyim paylaşımı yoluyla fikir sahibi olmaktadır.

Derneğimizin kariyer günleri organizasyonu gibi çeşitli etkinliklerde öğrencilere destek vermesi, öğrencilere mesleki örgütlenmenin gerekliliğini göstermiştir. Ayrıca şirketler ve öğrenciler arasındaki ikili ilişkinin tesisine de zemin hazırlamıştır. Böylece öğrenciler sivil toplum örgütü gibi çalışan derneklerin işleyişi ve kazandırdıkları hakkında bilgi sahibi olmuştur.

-Derneğin önümüzdeki süreçte önüne koyduğu projelerden bize bahsedebilir misiniz?

2016 yılı bölümümüz açısından önemli bir yıldır, bu eğitim-öğretim döneminin sonunda 20. yılını kutlayacak olan bölümümüz bugüne kadar 647 mezun vermiştir. 20. yıl anısına bütün mezunlarımızı bir araya getirecek bir organizasyon yapılacaktır. Bunun haricinde eğitime destek verdiğimiz öğrenci sayısı da her geçen yıl artmaktadır, bu projemiz önümüzdeki yıllarda da artarak devam edecektir. Derneğimizin sektördeki önemini ve gücünü arttırmak için bu yıl Türkiye Denizcilik Federasyonunun; "Güçlü Deniz Endüstrisi, Güçlü Ekonomi, Güçlü Türkiye" sloganıyla organize ettiği çalışmaya katıldık. Federasyona üye olarak derneğimizin tanınırlığını arttırmış olduk.

Nebahat TAHRACI

# KTÜ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ÖĞRENCİ KLUBÜ ETKİNLİKLERİ

## 2015 KIŞ KARIYER GÜNLERİ



Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nün bu sene 10.su düzenlenen 2015 Kış Kariyer Günleri, 8 Aralık 2015 tarihinde tamamlandı. Bu seneki kariyer günlerinin teması "Deniz Emniyeti" oldu. Deniz emniyetinin, çalışan ile şirket arasındaki bir bağlantı olduğu vurgulandı.

Kariyer günlerinde; gelen seçkin şirketlerin yetkilileri ile öğrenciler, şirketleri daha yakından tanımış ve geleceğin zabıt adayları olarak şirketleri tanıyıp staj bulmada fırsat yakalamış oldu. Gelen şirket yetkilileri sektörün güncel konuları, denizcilik mesleğinden edinilen tecrübeler, şirketlerinin tarihçeleri, stajyer politikaları, gemilerinin sefer bölgeleri, kontrat süreleri ve zabıtlere bakış açıları gibi konular hakkında bilgi verdi. Toplantı sonlarına doğru gelen şirketlere günün anısına katılım plaketleri verildi. Oturum bitiminden sonra düzenlenen kokteyllerde şirket yetkilileri ile



öğrenciler kendi aralarında birebir olarak görüştüler.

Bu seneki kış kariyer günlerine YASA Bulk, YASA Tanker, Beşiktaş, Atlantik, ER, Nemtaş, Negmar, TGM, İDÇ, VBG, Arkas, İnce, Armona, Çebi, UN RoRo, Düzgüt, Marinsa, Transal, Lucent ve Kıran Denizcilik şirketleri katıldı. Gelen tüm şirketlere teşekkürlerimizi sunarız.

## III. GELENEKSEL SATRANÇ TURNUVASI



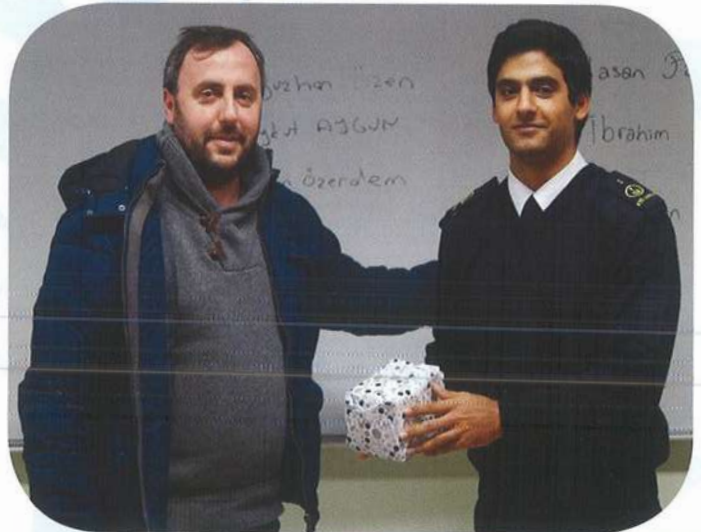
Okulumuzda Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Muammer Dereli Kampüsü'nde bu yıl ikincisi düzenlenen Satranç Turnuvası'nın ödül töreni 30 Aralık tarihinde değerli hocalarımızın katılımıyla yapıldı. Dereceye giren öğrencilerin ödülleri takdim edildi. Turnuvanın galibi 3. sınıflardan Hasan Fatih HAN oldu.

Satranç tahtasında tüm denizlerden daha çok macera vardır." Pierre MAC ORLAN



## 2015 FOTOĞRAF YARIŞMASI

Bu yıl ilki gerçekleştirilen KTÜ Duim fotoğraf yarışmasına, öğrenciler deniz stajlarında çektikleri fotoğraflarla katılım sağladı. Derece alan fotoğrafların sahipleri, okulumuzda gerçekleştirilen ödül töreninde ödülleri aldılar.



Yarışmada Dereceye Giren Üç Fotoğraf



1. Oğuzhan ÖZEL



2. Aykut AYGÜN



3.Çetin ÖZERDEM



## GELENEKSEL KTÜ DUİM KAHVALTISI



Geleneksel KTÜ DUİM kahvaltısı kötü hava şartlarına rağmen bu yıl da yoğun katılımı gerçekleştirildi.

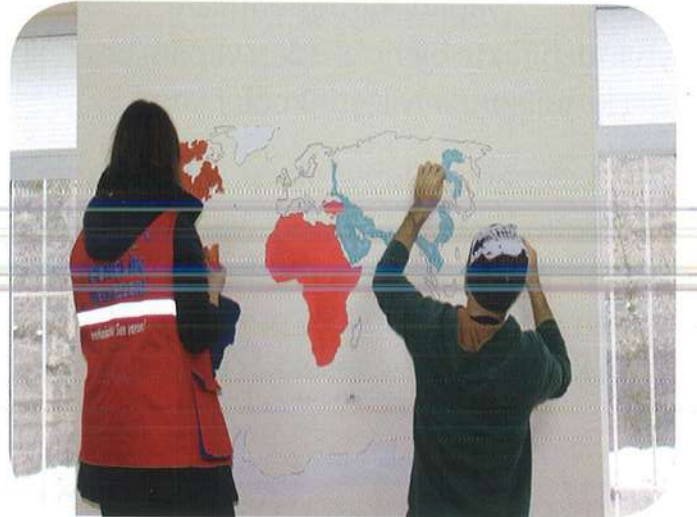
## ÇARŞIBAŞI YENİKÖY KARDEŞ OKUL ZİYARETİ

KTÜ Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğrenci Kulübü olarak Çarşıbaşı/Yeniköy'de bulunan Yeniköy İlkokulu ziyaret edildi. Ziyaret kapsamında denizcilik hakkında bir tanıtım sunumu yapıldı, kardeşlerimizle oyunlar oynandı, birlikte bir hobi odası yapıldı ve okulun fiziki koşullarında iyileştirilmeler yapıldı

DUİM Öğrenci Kulübü olarak bütün gönüllü kardeşlerimize, bize destek verip yanımızda olan Trabzon Gençlik Merkezi çalışanlarına ve aramızda olmayıp bu projeyi destekleyen bütün kardeşlerimize teşekkür ediyoruz.



Kardeş Okul Ziyaretimizden Kareler..



## YELKEN YARIŞLARI

Okulumuzun yelken takımı olarak 23-24 Nisan tarihlerinde 7.Jimmy Key ve 4. Universail Urla yelken yarışlarına katıldık. İki gün boyunca yat sahipleri ve 23 üniversite çeşitli sınıflarda kıyasıya mücadele etti. Yarışlar sonrasında ödül töreni yapıldı ve IRC-3 sınıfında 2.lık ödülü ile okula döndük. Bizlere bu fırsatı tanıyan okulumuz ve bu yarışları düzenleyen herkese teşekkürler.



İbrahim İŐT

Ayyüce YURT

Nebahat TAHRACI

## DENİZ TAŞIMACILIĞINDA KADIN DENİZCİLER

### Dünyadan..

Denizcilik mesleği, 2. Dünya Savaşı'nın ardından sosyal statüleri daha da güçlenen ve toplumsal yapı içerisinde etkin olarak rol almaya başlayan kadınların, son otuz yıldır var olmaya başladığı bir meslek haline gelmiştir. Dünyada denizcilik sektöründe çalışan 1,75 milyon kişiden kadınların bu sektördeki payı yaklaşık %2 olup, gelişmiş ülkelerde bu oran daha fazladır.

Politik, ekonomik ve sosyal kalkınmanın tüm seviyelerinde kadınların entegrasyonu 25 yıldan fazla süredir Birleşmiş Milletler'in ana amaçlarından birisi olmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1988 yılından beri denizcilik sektörüne kadının entegrasyonu için strateji geliştirmiştir. 1989'da IMO Kadın Geliştirme Programı (Women Development Programme, WED) kapsamında IMO'da daha fazla kadın çalıştırılmaya, denizcilik sektöründe üst düzey kadın yönetici sayısını arttırmaya ve kadınlara erkeklerle eşit eğitim fırsatı verilmeye başlanmıştır. Bu program kadınların mesleğe girişte eşit haklara sahip olmasına odaklanmıştır. Bu programın amaçları kadınları temel denizcilik aktivitelerine dahil etmek, kadınların denizcilik eğitimi ve teknoloji sektörlerine girişlerini arttırmak, denizcilik sektöründe üst düzey yönetici kademesindeki kadın oranını arttırmak, kadınların ekonomik özgüvenini geliştirmektir.



Kadın denizciler ile ilgili araştırmalar, kadınların bu süreçte denize karşı ilgisinin arttığını, bunun da iki ana faktöre dayandığı belirtmektedir. Bunlardan ilki, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council, BIMCO) ile Dünya Denizcilik Federasyonu (International Shipping Federation, ISF) tarafından hazırlanan raporda belirtilen ve denizcilik sektörünün son yirmi yıldan beri sıkıntısını çektiği nitelikli insan gücü açığıdır. İkinci ise, deniz iş gücü piyasasındaki stratejik tanıtım ve kampanyalardır. Bu kampanyaların başında IMO tarafından 2008 yılında organize edilen Haydi Denize (Go to Sea) kampanyası gelmektedir. Erkek kadın eşitliğini savunan akımların yanında, denizcilik alanında da Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention, MLC) ile gemi çalışanları arasında cinsiyet ayrımcılığının ortadan kaldırılmaya çalışılmasının önemli olduğu belirtilebilir.



Denizcilik endüstrisine kadınların katılmasının desteklenmesi,2010'da yapılan STCW Konferansında konu almıştır. Bu konferansta Gemiadamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Standartları (STCW 78) hakkında Uluslararası Sözleşmesinin günümüz teknolojileri, sektörün ihtiyaçları, gemiadamları eğitiminde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları belirlemek amacıyla 2006 yılından itibaren IMO, STCW alt komitesince başlatılan çalışmaları sonuçlandırmak üzere Filipinler/Manila'da toplandı.2010 Manila Konferansı, kadınların denizcilik sektörüne entegrasyonu için uzun ve orta vadeli planların IMO tarafından geliştirildiği dikkate alınarak, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 22 Şubat 2006 senesinde Uluslararası Çalışma Konferansı'nda kadın gemiadamlarının desteklenmesi için ilgili kararı da dikkate alarak, denizcilik eğitime ve gemide iş bulmak için, erkekler ve kadınlar için eşit fırsatlara sahip olmasını çok istediğini göz önünde bulundurarak hükümetleri davet eder.Bu konferansta kadınların denizcilik endüstrisine katılmasının desteklenmesi için

bazı kararlar alınmıştır;denizciliğin bütün sektörlerinde hem erkekler hem de kadınların eşit faydalanmalarını sağlamak için özel hususlar göz önünde bulundurulacaktır ve denizcilik sektörünün bütün kesimlerinde ve denizcilik eğitimlerine daha büyük katılımın desteklenmesinde, kadınların gemiadamları mesleğindeki rolüne önem verilecektir.Hükümet ve endüstriyi ayrıca davet ederek;eğitim gemilerinde bulunan kadınlar için hizmet ve tesislerin olmayışı gibi mevcut sınırlamaları uluslararası seviyede saptayarak üstesinden gelmek için gayret göstereceklerdir. İş eğitimi fırsatlarıyla ilgili hükmü destekleyerek kadınlar, profesyonel denizcilik becerilerini artırmak için gerekli seviyedeki tecrübeyi kazanabilirler.

Birçoksendikadakadınveerkekdenizcihaklarını korumaktadır. ITF (International Transport Workers Federation) ülkelerin gemilerinde çalışan gemi adamlarının haklarını koruyan ve arayan bir kuruluş olarak görülmektedir. Sendikanın yürüttüğü çalışmalar sayesinde, şirketlerin kadın denizcilere karşı ayrımcılık yapmalarına izin verilmemektedir.Bir sendika toplumsal cinsiyet sorunları ve bu işi seçmenin bir kadın için ne anlama geldiği konusunda erkekleri bilinçlendirmek dâhil, geniş bir yelpazede farklı konularda iyileştirmeler yapılmasını sağlamayı amaçlamıştır.

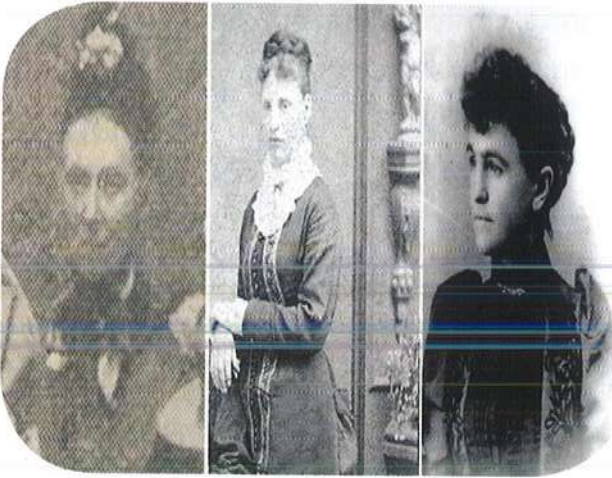
Kadınlar yüzyıllardır tüm engellemelere ve kısıtlamalara rağmen denizcilik sektöründe ayakta kalma mücadelesi vermiştir.16. yy'da"Deniz Kraliçesi" adıyla ünlenen İrlandalı Grace O'Malley, babasının ölümü üzerine ondan miras kalan büyük ticaret filosunun

başına geçmiştir.19.yy'a gelindiğinde ise birçok kadın, erkeklerin dünyasına ait görülen denizcilik alanında görev almaya başlamışlardı bile..

19.yy'ın ünlü kadın kaptanlarından Eliza Thorrold,kocasını 1893 yılında kaybedince, kocasına ait"Ethel and Marion" isimli 44 feetlik buharlı römorkörü işletmeye devam etmişti. Bayan Thorrold, 1897 yılında ilk lisanslı kadın kaptan olmuştur.

20.yy.'da yaşanan iki dünya savaşının ardından sosyal statüleri daha da güçlenen ve toplumsal yapı içerisinde daha etkin olarak rol almaya başlayan kadınlar, kısa zamanda denizcilik alanında da erkekler kadar başarılı olduklarını kanıtladılar.

Günümüz kadın denizcilerine yepyeni ufuklar açan Dee Caffari,2005 yılında 'Aviva' adlı yelkenlisiyle,dünya denizcilik tarihine adını başarılı ve renkli hikayesiyle kazımıştır. Şimdi sıra tüm dünyadaki yürekli kadın denizcileri bulup, düşlerinin peşinden gitmeleri için engelleri aşmakta...



## Türkiye'den..



Türkiye'de de denizcilik sektörüne kadınların girişi erkeklerden yıllar sonra gerçekleşmiştir. Gemiye ilk defa çıkan kadınlar 1960-1970 yıllarından itibaren denizci eşleri olmuşlar,eşleriyle aynı gemide bulunmak için kamarot, miço yeterliliklerinden başlamış ve aktif olarak çalışmaları dahi ilk defa 'gemide kadın' kavramının ortaya çıkmasını sağlamışlardır.Zaman zaman Telsiz Zabiti rütbesine yükselip yardımcı sınıf köprüüstü zabiti olarak çalışanlara da rastlanmıştır. Bu işin ülkemizde profesyonel olarak ilk icrası 1991 yılında İstanbul Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne kadın öğrenci alımıyla başlamış,1996 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'nden mezun kadın denizciler denizcilik sektöründe çalışmaya başlamıştır.Bundan sonrası ise çok hızlı gelişmiş,Türkiye çapındaki pek çok denizcilik okulu kadın öğrencilere kapısını açmıştır.Kadınların sektördeki varlıklarını desteklemek amacıyla çeşitli meslek odaları,üniversite ve sivil toplum kuruluşları tarafından birçok kongre,sempozyum çalışmaları düzenlenmekte;yapılan çalışmalar ülkemizde denizcilik sektöründeki kadın denizcilerin çalışmalarının önünü açmaktadır.

Ülkemizde bugün denizcilik sektörüne dahil olmuş kadın sayısı 3500 civarına ulaşmıştır. Bu alanda Tuğba AKAR, Berat Asuman EREL, Nil Deniz ŞEN, Seda TURHAN, Alime Kaptan ile Leyla Çarkçıbaşı gibi isimler, denizcilik mesleğinde başarıları ve 'ilk'leriyle gelecek nesillerin denizcilik sektöründeki varlığının önünü açmış ve Türkiye için birer gurur kaynağı olmuşlardır.

#### Karadeniz Teknik Üniversitesi'nden..

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü ilk olarak 1996 yılında eğitim-öğretim hayatına başlamış, 2000 yılından itibaren kadın öğrencilere kapısını açmıştır. Bölüme giriş yapmak için yeterli ÖSYM puanı, mülakat ve bedensel yeterlilik sınavına tabi tutulan kadın ve erkek öğrenciler başarılı olmaları durumunda eğitim-öğretim hayatlarına başlamaktadır.

KTÜ DUİM, 2006 yılında ilk kadın mezunlarını vermiştir. 2015 yılı ile birlikte toplam 647 mezun arasından 64 kadın öğrenci mezun olup denizcilik hayatına başlamıştır. Mezun kadın denizcilerimiz Kaptan, Uzakyol Vardiya

Zabiti, Uzakyol 1. Zabiti yeterlilikleriyle gemilerde ve üniversite, MEB, limanlar, özel şirketler gibi kara alanlarında çalışmaktadırlar.

Mezun kadın denizcilerin %90'ı iş hayatında aktif olarak çalışmaya devam etmekte ve %73'ü çalışma hayatlarını deniz alanında sürdürmektedirler.

2015-2016 eğitim-öğretim yılı içerisinde hazırlık öğrencileri dahil toplam 427 öğrencisi bulunan KTÜ DUİM, 27 kadın öğrenci mevcuduna sahiptir. Bölüm öğrencileri için 2 kısa, 1 açık deniz stajı olmak üzere toplam 12 ay gemide staj yapma zorunluluğu vardır. Kadın öğrenciler için eğitim periyodunun en zorlayıcı kısmı staj bulma evresi olmaktadır. Hazırlanan istatistiğe göre ilk 2 kısa stajda daha çok Ro-Ro ve kuruyük tipi gemilerde staj yapılmakta, kurumsal firmaların açık deniz stajında daha çok stajyere kontenjan ayırmasıyla bu yoğunluk kimyasal tanker, petrol tankeri, konteyner ve kuruyük gemilerine kaymaktadır.

Nebahat TAHRACI  
Esra KARA  
Hande KEŞİR  
Zeynep DEMİRCAN  
Firdevs KAHYA

## KTÜ DUİM 35. ULUSLARARASI WISTA KADIN KONFERANSI'NDA



07-10 Ekim 2015 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen 35.Uluslararası WISTA Konferansı'na Karadeniz Teknik Üniversitesi , Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencileri olarak katılımında bulunduk. Deniz Ticareti ile İştigal Eden Kadınlar Derneği'nin (Women's International Shipping & Trading Association- WISTA) Grand Tarabya Otel'de gerçekleştirdiği ' Denizciliğin Damarları – Veins of shipping ' konulu konferansa Trabzon'dan katılımımız konusunda bizlere destek olan Arkas Denizcilik, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Odası (GEMİMO) ve WISTA Türkiye komitesine sonsuz teşekkürlerimizi sunarız.

Konferansa katılımımız sonucunda deniz ticaretinin günümüzdeki durumu, ticaret rotaları , ülkemizin marketteki yeri ,Türk Boğazlarının Önemi, Ege, Akdeniz ve Karadeniz' deki ticari kanallar ve bu kanallarda taşımacılık yapan gemilerin marketteki geleceği hakkında bilgi sahibi olduk . Denizcilik alanında kendini yetiştirmiş ve deniz ticaretinin çeşitli departmanlarında görev almakta olan üst düzey yöneticilerle tanışma, sohbet etme , kendilerinden bilgi alma şansına ulaştık . Kadının sektördeki yeri ve gücü hakkında canlı örneklerle tanıştıktan sonra bizler de gelecekte başarabileceğimiz işler ve yer alabileceğimiz mevkilere dair hedeflerimizi daha geniş bir yelpazeye genişlettik. Çok uluslu bir ortama girerek dünyanın birçok bölgesindeki denizcilerin konumu ve kadınların ülkelere göre sektörde ki konumlarını çalışma şartlarını sosyal durumlarını daha yakından görerek vizyonumuzu genişletme ve aldığımız eğitimin etkilerini daha net görebilme fırsatı yakaladık .Konferansa katılımımız sırasında panelistlerle yaptığımız soru cevap şeklindeki fikir paylaşımlarımızla beraber aklımızda oluşan soru işaretlerini, eksik kalan yerleri tamamladık .



Konferansa katılımımız sırasında bizlerden desteklerini esirgemeyen bölümümüz başkanı DOÇ. DR. ERSAN BAŞAR , bizleri İstanbul sürecinde yalnız bırakmayan ve her aşamada yanımızda olup bize rehberlik eden AKADEMİSYEN HATİCE YILMAZ ve Trabzon'dan katılımımız konusunda bizlerden desteklerini esirgemeyen ARKAS Denizcilik adına Deniz Ticaret Filosu Genel Müdürü Sn. ALİ İBRAHİM KONTAYKETİN ve İnsan Kaynakları Müdürü Sn. FERİT GÖKDENİZ'e , GEMİMO adına Yönetim Kurulu Başkanı Sn. FERAMUZ AŞKIN ve kurul üyesi Sn. YAŞAR CANCA'ya, WISTA Türkiye adına Komite Başkanı Sn. HALİME CAN ve konferans sponsorlarından Armatör Sn. ŞADAN KAPTANOĞLU 'na eğitime



verdikleri desteklerden ötürü Karadeniz Teknik Üniversitesi DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ÖĞRENCİLERİ olarak tüm saygı ve sevgilerimizle teşekkürü borç biliriz.



Nursu KARAKAÇAN

II.SINIF

## YAKAMOZ 2016: DENİZ VE KADIN SEMPOZYUMU



8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde, Türkiye'de denizcilik sektörünün pek çok farklı alanında çalışan denizin ışıltısı kadınlar ilk defa bir sempozyumda bir araya geldiler. Denizcilik alanında faaliyet gösteren kadınların deneyimlerini gündeme taşımak ve emekçi kadın denizcilerle ilgili farkındalığı artırmak adına oluşturulan organizasyon; TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası önderliğinde, İMEAK Deniz Ticaret Odası, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, Türk Armatörler Birliği, Türkiye Denizcilik Federasyonu ve WISTA Türkiye'nin desteğiyle gerçekleştirildi

Başta TRANSBOS olmak üzere, Med-Marine, DTO, UZMAR, Türk Armatörler Birliği, ARKAS, İDO, ELKENZ Denizcilik, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, AVS, SANMAR, ONURSAN, DACHSER ve Türk Loydu değerli sponsorluklarıyla katkı sağladılar.



Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü olarak sempozyuma değerli hocamız Arş.Gör. Hatice YILMAZ'ın ilk oturumdaki aktarımları ve öğrencilerin 'Ne bir eksik, ne bir fazla!' sloganıyla hazırladığı video gösterimimizle katılım sağladık.

(<https://www.youtube.com/watch?v=KVq1m-NCb9A>)

## YELKEN YARIŞLARI

Okulumuzun yelken takımı olarak 23-24 Nisan tarihlerinde 7.Jimmy Key ve 4. Universail Urla yelken yarışlarına katıldık. İki gün boyunca yat sahipleri ve 23 üniversite çeşitli sınıflarda kıyasıya mücadele etti. Yarışlar sonrasında ödül töreni yapıldı ve IRC-3 sınıfında 2.lık ödülü ile okula döndük. Bizlere bu fırsatı tanıyan okulumuz ve bu yarışları düzenleyen herkese teşekkürler.



İbrahim İŞİT  
Ayyüce YURT  
Nebahat TAHRACI

## DENİZ TAŞIMACILIĞINDA KADIN DENİZCİLER

### Dünyadan..

Denizcilik mesleği, 2. Dünya Savaşının ardından sosyal statüleri daha da güçlenen ve toplumsal yapı içerisinde etkin olarak rol almaya başlayan kadınların,son otuz yıldır var olmaya başladığı bir meslek haline gelmiştir. Dünyada denizcilik sektöründe çalışan 1,75 milyon kişiden kadınların bu sektördeki payı yaklaşık %2 olup, gelişmiş ülkelerde bu oran daha fazladır.

Politik,ekonomik ve sosyal kalkınmanın tüm seviyelerinde kadınların entegrasyonu 25 yıldan fazla süredir Birleşmiş Milletler'in ana amaçlarından birisi olmuştur.Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1988 yılından beri denizcilik sektörüne kadının entegrasyonu için strateji geliştirmiştir. 1989'da IMO Kadın Geliştirme Programı (Women Development Programme, WED) kapsamında IMO'da daha fazla kadın çalıştırılmaya,denizcilik sektöründe üst düzey kadın yönetici sayısını arttırmaya ve kadınlara erkeklerle eşit eğitim fırsatı verilmeye başlanmıştır. Bu program kadınların mesleğe girişte eşit haklara sahip olmasına odaklanmıştır. Bu programın amaçları kadınları temel denizcilik aktivitelerine dahil etmek, kadınların denizcilik eğitimi ve teknoloji sektörlerine girişlerini arttırmak, denizcilik sektöründe üst düzey yönetici kademesindeki kadın oranını artırmak, kadınların ekonomik özgüvenini geliştirmektir.



Kadın denizciler ile ilgili araştırmalar, kadınların bu süreçte denize karşı ilgisinin arttığını, bunun da iki ana faktöre dayandığı belirtmektedir. Bunlardan ilki, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council, BIMCO) ile Dünya Denizcilik Federasyonu (International Shipping Federation, ISF) tarafından hazırlanan raporda belirtilen ve denizcilik sektörünün son yirmi yıldan beri sıkıntısını çektiği nitelikli insan gücü açığıdır. İkinci ise, deniz iş gücü piyasasındaki stratejik tanıtım ve kampanyalardır. Bu kampanyaların başında IMO tarafından 2008 yılında organize edilen Haydi Denize (Go to Sea) kampanyası gelmektedir. Erkek kadın eşitliğini savunan akımların yanında, denizcilik alanında da Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Maritime Labour Convention, MLC) ile gemi çalışanları arasında cinsiyet ayrımcılığının ortadan kaldırılmaya çalışılmasının önemli olduğu belirtilebilir.



Denizcilik endüstrisine kadınların katılmasının desteklenmesi,2010'da yapılan STCW Konferansında konu almıştır. Bu konferansta Gemiadamlarının Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Standartları (STCW 78) hakkında Uluslararası Sözleşmesinin günümüz teknolojileri, sektörün ihtiyaçları, gemiadamları eğitiminde ortaya çıkan yeni ihtiyaçları belirlemek amacıyla 2006 yılından itibaren IMO, STCW alt komitesince başlatılan çalışmaları sonuçlandırmak üzere Filipinler/ Manila'da toplandı.2010 Manila Konferansı, kadınların denizcilik sektörüne entegrasyonu için uzun ve orta vadeli planların IMO tarafından geliştirildiği dikkate alınarak, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 22 Şubat 2006 senesinde Uluslararası Çalışma Konferansı'nda kadın gemiadamlarının desteklenmesi için ilgili kararı da dikkate alarak, denizcilik eğitime ve gemide iş bulmak için, erkekler ve kadınlar için eşit fırsatlara sahip olmasını çok istediğini göz önünde bulundurarak hükümetleri davet eder.Bu konferansta kadınların denizcilik endüstrisine katılmasının desteklenmesi için

bazı kararlar alınmıştır;denizciliğin bütün sektörlerinde hem erkekler hem de kadınların eşit faydalanmalarını sağlamak için özel hususlar göz önünde bulundurulacaktır ve denizcilik sektörünün bütün kesimlerinde ve denizcilik eğitimlerine daha büyük katılımın desteklenmesinde, kadınların gemiadamları mesleğindeki rolüne önem verilecektir.Hükümet ve endüstriyi ayrıca davet ederek;eğitim gemilerinde bulunan kadınlar için hizmet ve tesislerin olmayışı gibi mevcut sınırlamaları uluslararası seviyede saptayarak üstesinden gelmek için gayret göstereceklerdir. İş eğitimi fırsatlarıyla ilgili hükmü destekleyerek kadınlar, profesyonel denizcilik becerilerini artırmak için gerekli seviyedeki tecrübeyi kazanabilirler.

Birçoksendikadakadınveerkekdenizcihaklarını korumaktadır. ITF (International Transport Workers Federation) ülkelerin gemilerinde çalışan gemi adamlarının haklarını koruyan ve arayan bir kuruluş olarak görülmektedir. Sendikanın yürüttüğü çalışmalar sayesinde, şirketlerin kadın denizcilere karşı ayrımcılık yapmalarına izin verilmemektedir.Bir sendika toplumsal cinsiyet sorunları ve bu işi seçmenin bir kadın için ne anlama geldiği konusunda erkekleri bilinçlendirmek dâhil, geniş bir yelpazede farklı konularda iyileştirmeler yapılmasını sağlamayı amaçlamıştır.

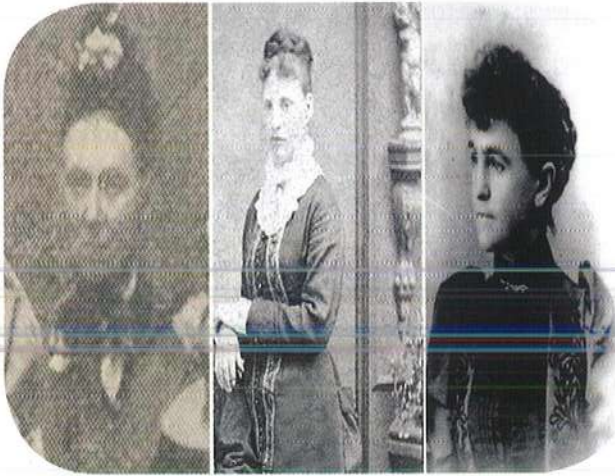
Kadınlar yüzyıllardır tüm engellemelere ve kısıtlamalara rağmen denizcilik sektöründe ayakta kalma mücadelesi vermiştir.16. yy'da"Deniz Kraliçesi" adıyla ünlene İrlandalı Grace O'Malley, babasının ölümü üzerine ondan miras kalan büyük ticaret filusunun

başına geçmiştir.19.yy'a gelindiğinde ise birçok kadın, erkeklerin dünyasına ait görülen denizcilik alanında görev almaya başlamışlardı bile..

19.yy'ın ünlü kadın kaptanlarından Eliza Thorrold,kocasını 1893 yılında kaybedince, kocasına ait "Ethel and Marion" isimli 44 feetlik buharlı römorkörü işletmeye devam etmişti. Bayan Thorrold, 1897 yılında ilk lisanslı kadın kaptan olmuştur.

20.yy.'da yaşanan iki dünya savaşının ardından sosyal statüleri daha da güçlenen ve toplumsal yapı içerisinde daha etkin olarak rol almaya başlayan kadınlar, kısa zamanda denizcilik alanında da erkekler kadar başarılı olduklarını kanıtladılar.

Günümüz kadın denizcilerine yepyeni ufuklar açan Dee Caffari,2005 yılında 'Aviva' adlı yelkenlisiyle,dünya denizcilik tarihine adını başarılı ve renkli hikayesiyle kazımıştır. Şimdi sıra tüm dünyadaki yürekli kadın denizcileri bulup, düşlerinin peşinden gitmeleri için engelleri aşmakta...



## Türkiye'den..



Türkiye'de de denizcilik sektörüne kadınların girişi erkeklerden yıllar sonra gerçekleşmiştir. Gemiye ilk defa çıkan kadınlar 1960-1970 yıllarından itibaren denizci eşleri olmuşlar,eşleriyle aynı gemide bulunmak için kamarot, miço yeterliliklerinden başlamış ve aktif olarak çalışmaları dahi ilk defa 'gemide kadın' kavramının ortaya çıkmasını sağlamışlardır.Zaman zaman Telsiz Zabiti rütbesine yükselip yardımcı sınıf köprüüstü zabiti olarak çalışanlara da rastlanmıştır. Bu işin ülkemizde profesyonel olarak ilk icrası 1991 yılında İstanbul Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ne kadın öğrenci alımıyla başlamış,1996 yılında İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği'nden mezun kadın denizciler denizcilik sektöründe çalışmaya başlamıştır.Bundan sonrası ise çok hızlı gelişmiş,Türkiye çapındaki pek çok denizcilik okulu kadın öğrencilere kapısını açmıştır.Kadınların sektördeki varlıklarını desteklemek amacıyla çeşitli meslek odaları,üniversite ve sivil toplum kuruluşları tarafından birçok kongre,sempozyum çalışmaları düzenlenmekte;yapılan çalışmalar ülkemizde denizcilik sektöründeki kadın denizcilerin çalışmalarının önünü açmaktadır.

Ülkemizde bugün denizcilik sektörüne dahil olmuş kadın sayısı 3500 civarına ulaşmıştır. Bu alanda Tuğba AKAR,Berat Asuman EREL ,Nil Deniz ŞEN, Seda TURHAN,Alime Kaptan ile Leyla Çarkçıbaşı gibi isimler,denizcilik mesleğinde başarıları ve 'ilk'leriyle gelecek nesillerin denizcilik sektöründeki varlığının önünü açmış ve Türkiye için birer gurur kaynağı olmuşlardır.

#### Karadeniz Teknik Üniversitesi'nden..

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü ilk olarak 1996 yılında eğitim-öğretim hayatına başlamış,2000 yılından itibaren kadın öğrencilere kapısını açmıştır.Bölüme giriş yapmak için yeterli ÖSYM puanı,mülakat ve bedensel yeterlilik sınavına tabi tutulan kadın ve erkek öğrenciler başarılı olmaları durumunda eğitim-öğretim hayatlarına başlamaktadır.

KTÜ DUİM, 2006 yılında ilk kadın mezunlarını vermiştir.2015 yılı ile birlikte toplam 647 mezun arasından 64 kadın öğrenci mezun olup denizcilik hayatına başlamıştır.Mezun kadın denizcilerimiz Kaptan,Uzakyol Vardiya

Zabiti,Uzakyol 1. Zabiti yeterlilikleriyle gemilerde ve üniversite,MEB,limanlar,özel şirketler gibi kara alanlarında çalışmaktadırlar.

Mezun kadın denizcilerin %90'ı iş hayatında aktif olarak çalışmaya devam etmekte ve %73'ü çalışma hayatlarını deniz alanında sürdürmektedirler.

2015-2016 eğitim-öğretim yılı içerisinde hazırlık öğrencileri dahil toplam 427 öğrencisi bulunan KTÜ DUİM , 27 kadın öğrenci mevcuduna sahiptir.Bölüm öğrencileri için 2 kısa ,1 açık deniz stajı olmak üzere toplam 12 ay gemide staj yapma zorunluluğu vardır. Kadın öğrenciler için eğitim periyodunun en zorlayıcı kısmı staj bulma evresi olmaktadır. Hazırlanan istatistiğe göre ilk 2 kısa stajda daha çok Ro-Ro ve kuruyük tipi gemilerde staj yapılmakta,kurumsal firmaların açık deniz stajında daha çok stajyere kontenjan ayırmasıyla bu yoğunluk kimyasal tanker,petrol tankeri,konteyner ve kuruyük gemilerine kaymaktadır.

Nebahat TAHRACI  
Esra KARA  
Hande KEŞİR  
Zeynep DEMİRCAN  
Firdevs KAHYA

## KTÜ DUİM 35. ULUSLARARASI WİSTA KADIN KONFERANSI'NDA



07-10 Ekim 2015 tarihinde İstanbul'da gerçekleştirilen 35.Uluslararası WİSTA Konferansı'na Karadeniz Teknik Üniversitesi , Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrencileri olarak katılımında bulunduk. Deniz Ticareti ile İştigal Eden Kadınlar Derneği'nin (Women's International Shipping & Trading Association- WİSTA) Grand Tarabya Otel'de gerçekleştirdiği ' Denizciliğin Damarları – Veins of shipping ' konulu konferansa Trabzon'dan katılımımız konusunda bizlere destek olan Arkas Denizcilik, Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Odası (GEMİMO) ve WİSTA Türkiye komitesine sonsuz teşekkürlerimizi sunarız.

Konferansa katılımımız sonucunda deniz ticaretinin günümüzdeki durumu, ticaret rotaları , ülkemizin marketteki yeri ,Türk Boğazlarının Önemi, Ege, Akdeniz ve Karadeniz' deki ticari kanallar ve bu kanallarda taşımacılık yapan gemilerin marketteki geleceği hakkında bilgi sahibi olduk . Denizcilik alanında kendini yetiştirmiş ve deniz ticaretinin çeşitli departmanlarında görev almakta olan üst düzey yöneticilerle tanışma, sohbet etme , kendilerinden bilgi alma şansına ulaştık . Kadının sektördeki yeri ve gücü hakkında canlı örneklerle tanıştıktan sonra bizler de gelecekte başarabileceğimiz işler ve yer alabileceğimiz mevkilere dair hedeflerimizi daha geniş bir yelpazeye genişlettik. Çok uluslu bir ortama girerek dünyanın birçok bölgesindeki denizcilerin konumu ve kadınların ülkelere göre sektörde ki konumlarını çalışma şartlarını sosyal durumlarını daha yakından görerek vizyonumuzu genişletme ve aldığımız eğitimin etkilerini daha net görebilme fırsatı yakaladık .Konferansa katılımımız sırasında panelistlerle yaptığımız soru cevap şeklindeki fikir paylaşımlarımızla beraber aklımızda oluşan soru işaretlerini, eksik kalan yerleri tamamladık .



Konferansa katılımımız sırasında bizlerden desteklerini esirgemeyen bölümümüz başkanı DOÇ. DR. ERSAN BAŞAR , bizleri İstanbul sürecinde yalnız bırakmayan ve her aşamada yanımızda olup bize rehberlik eden AKADEMİSYEN HATİCE YILMAZ ve Trabzon'dan katılımımız konusunda bizlerden desteklerini esirgemeyen ARKAS Denizcilik adına Deniz Ticaret Filosu Genel Müdürü Sn. ALİ İBRAHİM KONTAYKETİN ve İnsan Kaynakları Müdürü Sn. FERİT GÖKDENİZ'e , GEMİMO adına Yönetim Kurulu Başkanı Sn. FERAMUZ AŞKIN ve kurul üyesi Sn. YAŞAR CANCA'ya, WISTA Türkiye adına Komite Başkanı Sn. HALİME CAN ve konferans sponsorlarından Armatör Sn. ŞADAN KAPTANOĞLU 'na eğitime



verdikleri desteklerden ötürü Karadeniz Teknik Üniversitesi DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ ÖĞRENCİLERİ olarak tüm saygı ve sevgilerimizle teşekkürü borç biliriz.



Nursu KARAKAÇAN

II.SINIF

## YAKAMOZ 2016: DENİZ VE KADIN SEMPOZYUMU



8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde, Türkiye'de denizcilik sektörünün pek çok farklı alanında çalışan denizin ışıltısı kadınlar ilk defa bir sempozyumda bir araya geldiler. Denizcilik alanında faaliyet gösteren kadınların deneyimlerini gündeme taşımak ve emekçi kadın denizcilerle ilgili farkındalığı artırmak adına oluşturulan organizasyon; TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası önderliğinde, İMEAK Deniz Ticaret Odası, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, Türk Armatörler Birliği, Türkiye Denizcilik Federasyonu ve WISTA Türkiye'nin desteğiyle gerçekleştirildi

Başta TRANSBOS olmak üzere, Med-Marine, DIO, UZMAR, Türk Armatörler Birliği, ARKAS, İDO, ELKENZ Denizcilik, Gemi ve Yat İhracatçıları Birliği, AVS, SANMAR, ONURSAN, DACHSER ve Türk Loydu değerli sponsorluklarıyla katkı sağladılar.



Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü olarak sempozyuma değerli hocamız Arş.Gör. Hatice YILMAZ'ın ilk oturumdaki aktarımları ve öğrencilerin 'Ne bir eksik, ne bir fazla!' sloganıyla hazırladığı video gösterimimizle katılım sağladık.

(<https://www.youtube.com/watch?v=KVq1m-NCb9A>)

Sektördeki farklı çalışma gruplarının sorunlarının dile getirildiği beş oturum boyunca 300'den fazla katılımcıyla birlikte, konuşmacıların başarı hikayelerini kendi ağızlarından dinleme fırsatı yakaladık. Oturum aralarında denizcilik sektörünün değerli isimleri ile tanışmamızı sağlayan ve sempozyum boyunca bizleri cesaretlendiren deneyimleri dinleme imkanını sağladıkları için destek olan herkese teşekkür ederiz.



Nebahat TAHRACI

IV.SINIF

## MISIR'A YENİ SÜVEYŞ KANALI

### Süveyş Kanalı'nın Tarihi



Akdeniz ve Kızıldeniz'i birbirine bağlayan 193 kilometre uzunluğundaki Süveyş Kanalı'nın inşasına Fransız diplomat Ferdinand De Lesseps'in Hidiv Said ile anlaşmasının ardından 1859 yılında başlandı. 10 yılda tamamlanan kanal, Hidiv İsmail'in daveti üzerine dünya liderlerinin de aralarında bulunduğu binlerce davetlinin katıldığı büyük bir törenle 16 Kasım 1869'da hizmete açıldı.

Uluslararası deniz ticareti açısından hayati önem taşıyan kanalın inşasına başlanmasından bir yıl önce, 1858 yılında kurulan "The Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez (Uluslararası Süveyş Kanalı Şirketi)"nin, 99 yıl boyunca işletmesi sonrasında kanalın Mısır hükümetine devredilmesine karar verildi. Kayıtlar, yapımı on yıl süren kanalın inşaatında kötü şartlar altında yaklaşık bir milyon Mısırlı çiftçinin çalıştırıldığını, bunlardan 125 binin çeşitli

nedenlerle hayatını kaybettiğini gösteriyor. Mısırlı ve Fransız yatırımcıların hissedar olduğu şirket, özel bir Mısır kurumu olarak tesis edildi. Mısır'da 1875 yılında yaşanan mali krizin ardından şirketin hisselerinin bir kısmı İngilizlere devredildi. Kanal, 1956 yılında millileştirilene kadar şirket İngilizlerin ve Fransızların kontrolünde kaldı.

Süveyş Kanalı, Mısır hükümeti tarafından millileştirilmesinin ardından İsrail, Fransa ve İngiltere'nin Mısır'a karşı saldırıya geçmesi sonucunda 1957 yılına, ikinci kez de 1967 yılında Arap-İsrail Savaşı nedeniyle 1975 yılına kadar deniz trafiğine kapatıldı.

Maliyetine ilişkin resmi bir veri bulunmayan Süveyş Kanalı projesinin, dönemin rakamlarıyla 20 milyon İngiliz sterline mal olduğu tahmin ediliyor. Resmi istatistikler, son on yılda 182,3 bin geminin geçtiği kanalın gelirinin, son 10 yılda 47 milyar dolara ulaştığını, ortalama yıllık 4,7 milyar dolar gelir sağladığını gösteriyor.

### Yeni Süveyş Kanalı

Mısır, tarihi Süveyş Kanalı'na paralel olarak yapılan 'Yeni Süveyş Kanalı'nın inşaatını 1 yılda tamamladı...Bu proje, Mısır ekonomisini canlandırmak için kilit proje olarak görülüyor.

Mısır halkına tahvil satışı ile fonlanan yaklaşık 9 milyar dolarlık proje ile tarihi Süveyş Kanalı büyütülerek, iki yönlü trafiğe açıldı. Kızıldeniz'i Akdeniz ile bağlayan Süveyş kanalının orta kesimlerinde 35 kilometre uzunluğunda yeni

deniz geçidi açılırken, kanalın, bazı bölümleri de çift yönlü gidiş-geliş imkânına sahip olacak şekilde genişletildi ve derinleştirildi. Böylece gemilerin ortalama transit süresinin kısalması ve daha çok geminin geçmesi hedefleniyor.

Mısırlı yetkililere göre, daha önce bazı noktalarda geçiş için bekleyen gemiler artık çift yönlü gidiş-geliş imkânına sahip olacağı için, bekleme süresi 11 saatten 3 saate düşecek. Böylece kanalın üzerinden geçiş yapan gemi sayısı 2023'e kadar ikiye katlanarak, günlük ortalama 97'ye çıkacak. Mısır'ın Süveyş Kanalı'ndan elde ettiği gelir yüzde 250 artarak, yıllık 13 milyar dolara ulaşacak. Fakat gelirler 2023 yılından sonra netleşecek.

Mısır'da deniz taşımacılığı alanında çalışmaları bulunan Hamdi Bergut, yaptığı açıklamada, Deniz Taşımacılığı Ekonomisi ve dünya pazarının durumuyla ilgili yapılan araştırmaya göre, yeni Suveyş Kanalı projesi gelirlerinde beklenen artışın 2023'ten önce gerçekleşmeyeceğini belirtti.



Suveyş Kanalı idaresinin, ilk beş yıl yeni kanalın geliriyle borçları ödeyeceğini ifade eden Bergut, kanalın gelirini artırmak için tek yolun, gemilerin yüklerinin artması olduğunu ancak bunun da dünya ticaretinin büyümesine bağlı olduğunu dile getirdi.

Suveyş Kanalının yönetiminden sorumlu heyette görev yapan Deniz Taşımacılığı Ekonomi Sektörü Başkanı Yahya Raşdi, Yeni Süveyş Kanalının gelirinin, yatırım maliyetlerinin karşılanacağı 2023 yılından sonra net olarak ortaya çıkacağını söyledi. Yeni kanaldan geçmesi beklenen gemi sayısı ve hacmini şimdiden tahmin etmenin zor olduğunu kaydeden Raşdi, bununla beraber yeni kanalın, bölgesel kalkınma projelerinin geliştirilmesi açısından büyük önem taşıdığını belirtti.

### 60 Milyar Dolarlık Özel Ekonomik Bölge

Yeni Süveyş Kanalı sıfırdan kurulacak yeni bir endüstriyel bölgenin de kalbi olacak. Bölgenin, üretimden lojistiğe, gemi tamiratından daha fazlasına pek çok yeni iş koluna ev sahipliği yapması tasarlanıyor. Kanalın kullanımından gelecek maddi gelirden çok, kanal çevresinde kurulacak "Süveyş Kanalı Özel Ekonomik Bölgesi" olarak tanımlanan söz konusu bölgenin ekonomiye güçlü bir katkı sağlaması bekleniyor. 50 ila 60 milyar dolarlık yatırımla tamamlanması öngörülen bu aşamada liman genişletmeleri, yeni lojistik merkez, sanayi bölgeleri ve reeksport merkezi kurulması hedefleniyor.

Ahmet Melih ORAL

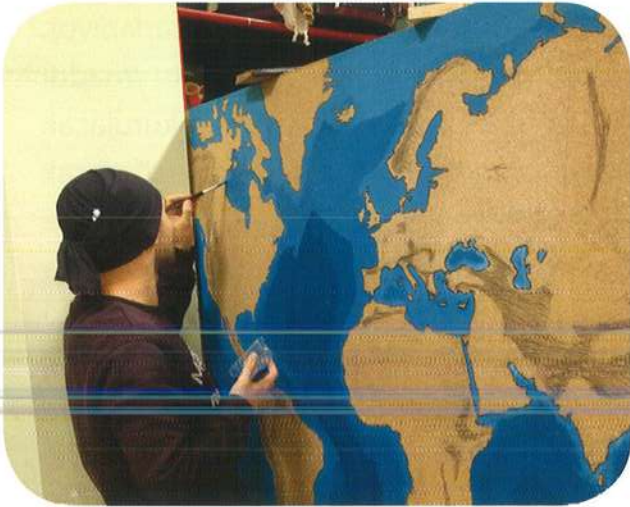
I. SINIF

## KTÜ DUİM MAKET GRUBU



Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Öğrenci Kulübü bünyesinde kurulmuş olan Maket Grubu, öğrencilerin sosyalleşirken el becerilerini ve yaratıcılıklarını geliştirmelerini amaçlamaktadır. Bunun yanında okulumuza görsel açıdan katkı

sağlamaktadır. Kulübümüz , 4.sınıf öğrencilerinden Sinan Yirmibeşoğlu tarafından 2015 güz döneminde faaliyete geçirilmiştir. Şuan aktif olarak 12 öğrenciyle çalışmalarını sürdürmektedir. Çalışmaların büyük bir kısmı okulumuz kantininde sergilenmektedir.



Berke KURNAZ

Seyit DEVRANLI

I.SINIF

II.SINIF

## PRELUDE: Yüzen Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (FLNG) Platformu



Yüzen Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (FLNG) platformu "Prelude" Shell'in açık denizdeki gaz rezervuarlarına erişimini sağlayan devrim yaratan bir teknolojidir. Bu şekilde gaz rezervuarlarına ulaşmak eskisi gibi zorlu ve masraflı olmayacaktır. Prelude FLNG dünyanın ilk FLNG atılımıdır.

Prelude Batı Avustralya kıyısındaki Browse Basın'da yaklaşık 250 metre derinlikte sondaj çalışmalarına başlayacaktır. Böylece yılda 5.3 milyon ton likit: 3.6 milyon ton Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (LNG) , 1.3 milyon ton kondensat ve 0.4 milyon ton Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) elde edecektir.

### Gelişim Süreci

- 20 Mayıs 2011'de Shell son yatırım kararını Prelude FLNG için aldı.
- Yüzen Sıvılaştırılmış Doğal Gaz (FLNG) platformunun Avustralya açıklarında sıvılaştırılmış doğal gaz üretmek ve ihraç etmek için yapımına başlandı.
- Mühendisler Prelude FLNG'nin mühendislik ve dizayn aşaması boyunca 1.6

milyon saatten daha fazla çalıştı.

- Son yatırım kararından bu yana bu projeye 3 iş ortağı katıldı.
- Prelude FLNG projesinin yapım aşaması hala devam etmekte. Proje sahipleri her aşamanın güvenli ve doğru bir şekilde yapıldığından emin olmak istiyor. Bu da emniyetli, sağlam, güvenilir ve sürekli, kalıcı bir şekilde LNG üretmek için yüksek elverişliliği olan bir tesis anlamına gelmektedir.
- Proje alanlarında tüm ekipman ve materyalleri kontrol etmek için 250 enspektörden oluşan bir takımı vardır.
- Prelude, fabrikasyonundaki parçaları dünyanın her yerinden gelen küresel bir projedir. Bir önemli kilit nokta Prelude FLNG'nin çelik konstrüksiyonunun inşa edildiği Geoje - Güney Kore'deki Samsung Heavy Industries(SHI) tersanesidir. Burası, böylesine büyük bir gövde inşası yapabilecek sayılı tersanelerden birisidir.



• Kasım 2013'de Prelude'ün gövdesinin tamamlanıp suya indirilişini kutlandı. Bir sene boyunca binlerce işçi Samsung tersanesinde bu zamana kadar yapılmış en büyük gemi gövdesini inşa etmek için tonlarca sacı birbirine kaynakladı. Yapısal olarak bittiğinde ağırlığı yaklaşık olarak 200,000 tondu ve Geoje rıhtımındaki yeni yerine 9 römorkörle götürülüp 32 güçlü halatla bağlanmadan önce kuru havuzda yüzdürülmüştür.

• Şu an Geoje'de, birçoğu neredeyse tipik bir açık deniz platformu ağırlığında olan topside modülleri, gövdeye yerleştirilip entegre edilmektedir.

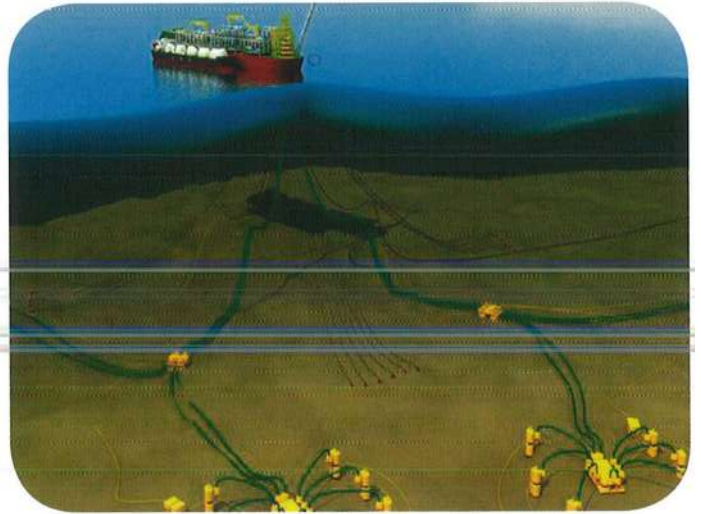
• 5000 insan kadar iş gücü her gün Geoje'de Prelude FLNG için çalışıyor. Orta Doğu'da, Dubai'de Prelude'ün Kule Bağlanma Sisteminin yapımı hala devam etmektedir. Montajı yapıldığı zaman, 100 metre boyu ile dünyanın en yüksek kule sistemi olacaktır. İlk kule modülü Eylül 2013'de yapılip Geoje'ye nakledilmiştir ve Prelude yüzdürülmeden

montesi yapılmıştır. Ağustos 2014'ten beri dört tane daha kule modülü Geoje'ye deniz yoluyla nakledilmiş ve çelik gövdeye entegre edilmiştir.

## Prelude FLNG'nin Kule Bağlanma Sistemi (Turret Mooring System) modüllerinden birisi

• The Noble Clyde Boudreaux sondaj platformu Ağustos 2013'te Batı Avustralya kıyısındaki Prelude FLNG'nin yerinde getirilmiştir ve o tarihten beri üretim kuyularının sondajına devam etmektedir. İlk kuyunun bitimi Aralık 2014 sonlarına doğru gerçekleşmiştir.

• Malezya Proje'nin denizaltı sistem dizaynı ve denizaltı Christmas ağacı, manifold ve kontrol ekipmanı inşası ile kilit noktalardan birisidir. 2014'ün sonlarına doğru iki Christmas ağacı Prelude'ün çalışma alanına entegre edilmiştir.



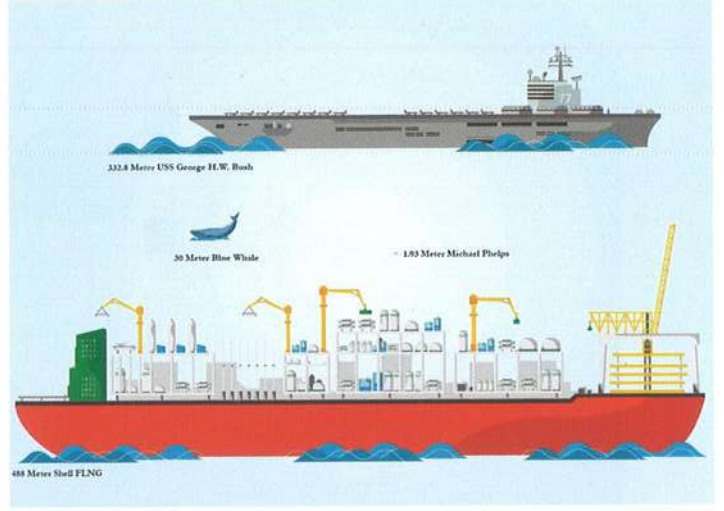


## Subsea Christmas Trees

- Prelude'ün yükleme kolları Fransa - Sens'teki FMC imalat tesisinde yapım aşamasındadır, Şubat 2014'te Prelude'ün ilk yükleme kolu test edilmiştir. Okyanus koşulları ve LNG'nin aşırı soğukluğu simüle edilip test edilerek başarıya ulaşılmıştır.
- Shell Prelude'e özel Avustralya Broome'da, üstün eğitimli pilot,paramedik, mühendis ve personelden oluşan bir Arama ve Kurtarma helikopter hizmetiyle anlaştı. 24 saat beklemede olan bu hizmet , gündüz 15 dakika geceleri ise 30 dakikada acil müdahale edebiliyor.

## Teknoloji

- Prelude, üretilen doğal gazı -162 °C'ye kadar soğutacak ve böylece hacmini 600 defa küçülterek dünyanın farklı yerlerine taşınmasını kolaylaştırmış olacak.
- Prelude FLNG platformu 488 metre uzunluğunda, 74 metre genişliğinde ve yaklaşık 600,000 ton ağırlığında olacaktır. Dünyadaki en geniş yüzen açıkdeniz platformu olacaktır.
- İnşa edildiği zaman, Batı Avustralya - Broome'un 475 kilometre kuzey doğusuna, çalışma alanına römorkörlerle çekilecektir.
- Çalışma yerine geldiği zaman platform, tüm üretim sisteminin yerleştirildiği denizaltındaki altyapıya bağlanacaktır.



- Prelude FLNG platformu en şiddetli (category 5 tropical cyclone) tropik fırtınalara karşı koyacak şekilde dizayn edilmiştir.
- Gittiği yerde denetim ve bakım için tersaneye gitmeden önce 20 ila 25 yıl devamlı bağlı pozisyonda kalacaktır.
- Üretilen LNG, LPG ve kondensat platformun gövdesindeki tanklarda depolancaktır.
- LNG ve LPG tankerleri yanaşıp bağlanarak bunkering yapabilecektir.
- Prelude FLNG Asya'nın sürekli artan doğal gaz talebine yardımcı olacaktır.

Yunus Emre AÇIKEL

II.SINIF

## KONTEYNER TAŞIMACILIĞINDA DENİZ KAZALARI



Konteyner taşımacılığı, çeşitli konteyner türleri sayesinde yapılan taşımacılığı anlatır. Konteynerler standart ölçülerde üretildikleri için çok çeşitli şekilde yüklenebilir, farklı araçlara aktarılabilir, bu sayede verimli bir taşıma sağlarlar. Konteynerlerin açılmaksızın gemilere, kargo uçaklarına, trenlere veya karayolu taşımaya uygun araçlara yüklenebilmeleri uluslararası alanda yaygın olarak kullanılmalarını sağlamıştır.

### Konteyner Gemileri

Sadece konteyner taşınan ilk sevkiyat 1951 yılında Danimarka'da gerçekleşmiştir. Aynı yıl Seattle ile Alaska arasında konteyner taşımacılığı için ilk üretilen özel gemi Clifford J. Rodgers 1955 yılında Montreal'de üretilmiş ve ilk yolculuğunda Vancouver-Alaska hattında 600 konteyner taşınmıştır.

### Günümüz

Günümüzde kargo taşımacılığının neredeyse tamamına yakını konteyner taşımacılığıyla yapılmaktadır. Konteyner taşımacılığının en yoğun olduğu ülke Çin Halk Cumhuriyeti olurken en yoğun liman ise Singapur olmuştur. Konteyner taşımacılığının yük taşımacılığında ve ticari hayattaki değiştirici etkisi öngörülemediği, toplam ticaret hacminin artmasına yol açarak gelişmeye olumlu yönde katkı sağlamıştır. Bunun yanı sıra konteyner ölçülerinin standartlaşması taşımacılık alanındaki araçların da standartlarının oturmasına yol açmıştır. Konteynerin kapalı ve içeriğini göstermeyen yapısı hırsızlığı azaltmış, konteyner kapılarının elektronik aletlerle tüm yolculuk boyunca izlenebilmesi mal güvenliğini artırmıştır.

## Deniz Kazaları

Konteynerler denizyolu taşımacılığı sırasında fırtınalı havalarda veya deniz kazaları sonucu denize düşüp kaybolabilmektedir. Dünyada her yıl yaklaşık 2 ila 10 bin konteyner denizde kaybolmaktadır. Denize düşen çoğu konteyner derhal batmakta, yükünün durumuna göre batmayan konteynerler de deniz taşımacılığı için tehlike arz eden engeller haline gelmektedir. Kaza sonucu denize düştükten sonra içindeki yükü dağılan konteynerler "Oyuncak Ördek Olayı" örneğinde olduğu gibi bilimsel çalışmalar için önemli veri sağlamıştır.

## Oyuncak Ördek Olayı

Her yıl ortalama 20 bin konteyner fırtına gibi nedenlerle herhangi bir yük gemisinden okyanusa düşüyor. Bu klasikleşmiş bir kaza fakat 10 Ocak 1992'de yaşanan ve ilk bakışta komik ve önemsiz gibi görülen bir kaza okyanus bilimi alanına çok önemli bir katkıda bulundu. Bu kazanın adı da "Moby-Duck" ve "Oyuncak Ördek Kazası" olarak isimlendirilmişti. Bilime açılan kapının bulunmasına sebep olan ve kulağa sempatik gelen bu kazanın detaylarını aktaralım.

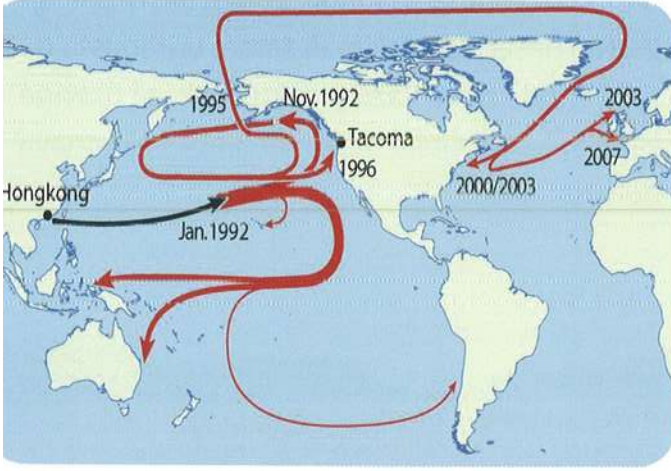
1992'de Çinli bir şirket tarafından plastikten üretilen sarı oyuncak ördekler, Hong Kong limanından ABD'nin Washington eyaletinde bulunan Tacoma'ya gönderilmek üzere konteyner gemisine yüklenmişti. Ancak 10 Ocak'ta Pasifik Okyanusunun ortalarında yakalandığı büyük bir fırtına neticesinde denize 12 konteyner düştü. Bu konteynerlerde toplam 29 bin oyuncak vardı. Birbirine çarparak düşen ve açılan konteynerlerden 29 bin sarı

ördek okyanusa dağıldı. Oyuncak ördekleri üreten firma ciddi bir mali zarara uğramışsa da yıllar içinde bilim kazanacaktı. Bu kaza üzerine yapılan araştırmalar nasıl bir bilimsel çalışmaya dönüşmüştü?



Bu enteresan hikayenin devamı şöyle;

Hawaii Adasının kuzey batısında gerçekleşen kaza ile birlikte okyanusa 29 bin sarı plastik oyuncak ördek döküldü. Ancak dökülen ördeklerden 10 bini okyanusun kuzeyine 19 bini güneyine doru yol almaya başladı. Kaza ile pek ilgilenilmemiş olsa da ABD'li iki okyanus bilimci oyuncak ördeklerin okyanusta hangi yönere doğru dağılacığı konusunda bir inceleme başlattılar. Yol aldıkları ve ulaştıkları her yeri bilgisayar sistemine girerek detaylı bir okyanus haritası çıkartmayı hedeflemişlerdi. Böylece henüz detaylarıyla bilinmeyen okyanuslardaki akıntıları çözebileceklerine inanıyorlardı. Kazadan 10 ay sonra Alaska sahillerinde yüzlerce sarı ördek görülmeye başlar. Araştırmacılar ulaşacakları yerleri tahmin etmeye çalışacaklardır. Şaşırtıcı biçimde güneye yönelen 19 bin oyuncak ördek binlerce kilometre uzaklıkta ve



birbirlerine zıt yönlerde yer alan Avustralya, Endonezya ve Güney Amerika sahillerine vurmuştur. Yani 19 bin oyuncakın binlercesi kazanın olduğu yerin ters istikametinde yol alarak Asya sahillerine geri dönerken geri kalan binlercesi Güney Amerika'ya ulaşır. Tahmin edildiğinden de eğlenceli bir hal alan araştırmayı yürüten okyanus bilimciler kuzey istikametine yönelen 10 bin oyuncaktan yüz küsürünü Alaska'da gördükten sonra 1996'da geminin ulaşmak istediği Tacoma kıyılarında binlerce ördeğe rastlanır. Böylece kuzeye yönelen oyuncakların bir daire şeklinde dönerek yine aynı noktaya ulaştıkları keşfedilir. Asya ile Kuzey Amerika'yı birbirine bağlayan Bering Boğazından on binlerce oyuncak ördeğin yoluna devam ederek Kuzey Buz Denizine geçtikleri gözlemlenir. Kuzeye giden ördeklerin sırasıyla 1994, 1998, 2000 ve 2003 yıllarında çeşitli kıyılara vurarak yine bir daire şeklinde Kuzey Buz Denizinde döndükleri görülmüştür. Böylece hem Pasifik'te hem de Arktik Okyanusu'nda iki devasa daire şeklinde akıntı olduğu anlaşılır. Bir akıntı haritası çıkartmaya başlayan uzmanların esas şaşkınlığı kuzeydeki ördeklerin kendi eksenlerinde

yıllardır döndükten sonra iki ayrı yöne yani Greenland'in kuzey ve güneyine dağılmak suretiyle Atlantik Okyanusu'na girdikleri zaman artar. Greenland'in kuzeyinden dolaşan ördekler Avrupa sahillerine, güneyinden dolaşanlara ABD kıyılarına vurmuştur. Hatta 2004'te de sahillere vurdukları tespit edilmiştir. Aynı şekilde yol alan oyuncakların Atlantik'te de geniş bir dairesel akıntıya kapılarak 2007'de İngiltere sahillerine vurduğu görülür. Bu sevimli oyuncak ördeklerin 1992-2007 yılları arasında devam eden maceralı okyanus yolculuğu bilim insanlarına özellikle okyanus bilimcilere bir dünya akıntı haritası çıkartma imkanı sağlamıştır. Günümüzde dünya hakkında en az bilinen konu başlığı okyanuslar olarak kabul edilirken bu kaza sayesinde en azından okyanusların %10'una dair bilgi edinilmiş gibidir. Hala oyuncak ördeklerin bir bölümünün okyanusta olduğu tahmin edilirken bu araştırma okyanus yüzeyindeki ciddi dairesel akıntılarının varlığına ve bu akıntıların isimlendirilmesine yardımcı olmuştur. Bu yolculuğun sürdüğü 15 yıl boyunca ördeklerin sarılı olduğu ambalajların eriyerek yok olduğu görülmüştür

### Sahile Vuran Lego Parçaları



13 Şubat 1997 günü Tokio Express adlı gemi maruz kaldığı dev dalgalar sonucunda 62 adet konteynerini İngiltere'nin Cornwall bölgesi açıklarında denize düşürdü. Dev dalgalar nedeniyle okyanusa düşen konteynerler arasında New York'a götürülmek üzere yüklenmiş içinde yaklaşık 4.8 milyon lego parçası olan konteynerler de bulunuyordu. Olaydan kısa bir süre sonra kayıp lego parçaları Cornwall sahilinin kuzey ve güney kıyısına vurmaya başladı. Olay günü gemide görevli olan kaptan, konteynerlerin denize düşmesine sebep olan dalgayı, "100 yılda bir gerçekleşecek fenomen" olarak tanımlamıştı. Denize düşen diğer 61 konteynerin içinde ne olduğu ve nerede olduklarına dair ise bir iz yok.

### Sahile Vuran Cipsler

Amerika Kuzey Carolina'da hangi limana gittiği ya da hangi gemiden düştüğü belirlenemeyen içi binlerce farklı çeşit doritos cipsle dolu olan bir konteyner az bir hasarla sahile vurdu. Hava geçirmeyen özel paketlerde bulunan cipslerin durumu ise gayet iyi.



Seyit DEVRANLI

Hande KEŞİR

II.SINIF

### Sahile Vuran Deterjanlar



Poldhu sahiline vuran pembe deterjan şişeleri, dalgaların rengini de değiştirdi. Bir önceki Mayıs ayında konteynerlerinden birkaçını kaybetmiş olan Blue Ocean isimli nakliye gemisinden geldiği düşünülüyor. Kaybolan konteynerlerden birinde 27 ton Vanish deterjan vardı. Konteynerler, kış fırtınalarının yarattığı kuvvetli rüzgar ve dalgalar sonucunda sahile vurmadan önce, mayıstan beri deniz tabanında yatıyor olmalı. Asıl kaygı veren durum, şişelerin içindeki deterjanın denize yayılarak denizaltı yaşamı etkilemesidir.

### Sahile Vuran Ayakkabılar

1990 yılında Hansa Carrier isimli konteyner gemisi Kuzey Pasifik Okyanusu'nda yakalandığı fırtına sonucu 21 konteynerini denize düşürdü. Düşen konteynerlerin 5 tanesinde yaklaşık 80.000 adet ayakkabı vardı. Bu ayakkabılardan yüzlercesi ertesi yıl Queen Charlotte Adalarında, Vancouver Adasının batısında, Washington ve Oregon'da sahile vurdu. Okyanusta bir yıl geçirmelerine rağmen ayakkabılar yıkandıktan sonra giyilebilecek kadar sağlamdı.

## DENİZCİLERDEN..

SADUN BORO; Dünya'yı kendi yelkenlisiyle gezen ilk Türk.



1928 yılında İstanbul'da doğan Sadun Boro ilk ve lise eğitimini Galatasaray Lisesinde tamamlamış olup,çocukluğu ve gençliğinin büyük kısmını Caddebostan sahilinde geçirmiştir. Önceleri sandalla başlayan macerası,Galatasaray lisesine girdiği ilk sene aldığı teknesiyle devam etmiş ve o tekneyle Marmara'yı gezmiştir.Galatarasay Lisesi'ni bitirdikten sonra Manchester Üniversitesi'nin Tekstil Mühendisliğinde eğitimine devam eden Sadun Boro ,okulu bitireceği son senesinde nasıl gezerim diye düşünürken, bir yelken dergisinin son sayfasında Yeni Zelanda'ya gidecek tekne için mürettebat aranıyor ilanını görür. Hemen harekete geçen Sadun Boro gidip yelkenliyi görür,başvuru yapar ve başvurulan 220 kişi arasından seçilen 3 kişiden biri olur.Daha yolculuğa başlamadan seçilen diğer 2 kişi bu yolculuktan vazgeçer. Sadece Teknenin sahibi ve Sadun Boro yolculuğa başlarlar ve 6 ay sonra teknenin sahibi yolculuğu Barbados'ta bitirme kararı

alır.Sadun Boro daha sonra bu gezinin anılarını 'Bir Hayalin Peşinde' adlı kitabında bizlerle paylaşır.

İlk İngiltere'ye oradan da İstanbul'a dönen Sadun Boro yol boyunca bu geziyi ne kadar çok sevdiğini düşünür ve bir gün gönderinde Türk bayrağı olan bir yelkenliyle kendisinin de böyle bir yolculuk yapmak istediğini tekrarlayıp durur.Ülkeye döndükten sonra çeşitli devlet fabrikalarında memurluk yaparak gezi için gerekli olan parayı biriktirmeyi amaçlar ve bu arada böyle bir yolculuk için sponsor arayışına girer.Fakat o dönemde böyle bir şey hiç duyulmadığı için kimse ona destek olmak istemez.

1958 yılında sonradanda eşi ve yol arkadaşı olacak Oda'yla tanışır.Onun da desteğiyle birlikte 1963 yılında Salacak'ta 'KISMET' adlı yelkenlilerini kızağa koyarlar.Sadun Boro Kısmeti kızağa koyduktan sonra Hürriyet gazetesine sponsorluk için başvurur. Hürriyet Gazetesi eğer kendi imkanlarıyla tekneyi bitirebilirse Sadun Boro'ya yolculuk masraflarının tamamını gazetenin üstleneceğini söyler nitekim de öyle olur.



1965 yılında hemen hemen hazır olan Kısmet, 22 Ağustos 1965 yılında Sadun ve Oda Boro çiftini sessiz sedasız bir yolculuğa çıkarır.Gidişte sadece yakın arkadaşları onları uğurlar ve kimsenin böyle bir olaydan haberi yoktur.2 kişi başladıkları bu yolculuğa Kanarya Adaları'ndan aldıkları 'Miço' isimli kedi de eşlik eder.Yol boyunca ;İstanbul,Cebelitarık , Atlantik , Panama , Pasifik , Torres Boğazı,Singapur,Malaca boğazı,Seylan adası ,Arap denizi,Kızıldeniz ve son olarak Akdeniz rotasını izleyerek 2 yıl 10 ay sonra ;15 Haziran 1968 yılında İstanbul'a tekrardan dönerler. Yol boyunca yaşadıklarını,anılarını mektup olarak Hürriyet gazetesine gönderirler ve gazete bunları yayınlar.Bu yazılar sayesinde tüm ülkede tanınan Sadun ve Oda Boro çiftini dönüşte Onbinler Caddebostan sahilinde karşılar.Daha sonra bu anılarını ben ve benim gibi binceler gence ilham kaynağı olsun diye 'Pupa Yelken' adlı kitabında toplar.

1977-79 yılları arasında o zaman 8 yaşında olan kızları Deniz ve Kedileri Miço'yla birlikte Boro çifti Atlantik ve Amerika'nın Doğu kıyılarını gezerler ve bu anılarını da 'Fora Yelken' adlı kitaplarında toplarlar.

1980den sonra Bodruma yerleşen Sadun Boro özellikle Ege kıyılarının korunması için büyük uğraşlar vermiştir

5 Haziran 2015 tarihinde Marmaris'te tedavi gördüğü hastanede tüm müdahalelere rağmen kurtarılamamıştır.

Türk gençlerine ilham kaynağı olup, onların yelkenliyle tanışmasına vesile olduğu ve böyle güzel eserler bırakıp,kıyılarımızı korumak için

verdiği çaba için herhalde ne kadar teşekkür etsek azdır üstadımıza,nurlar içinde uyusun..

**SALVADOR ALVARENGE ; 15 ay denizde sağ kalan,arkadaşını yemekle suçlanan deniz kazazedesi**



Mexico'nun Chiapas kıyısından talihsiz balıkçılık gezisine çıkan, yamyamlık ile suçlanan ve 1 milyon dolar için dava edilen, ailesinin zalim oğlu olarak dönen Salvador Alvarenga'nun ilgi çekici hikayesi..

Alvarenga küçük balıkçı botunda sürüklenerek geçirdiği 15 aydan sonra tanındı.İşçisi ile başlattığı 2 günlük ton balığı avı gezintisinde motorun bozulması ile acı bir şekilde rota dışına çıktılar.Sonunda Alvarenga idrar ve kaplumbağa kanı içerek ve eliyle yakaladığı deniz kuşlarını yiyerek kurtuldu

50 dolara kiraladığı genç yol arkadaşı Ezequiel Cordoba'ın ailesi, Alvarenga'ın Cordoba'yı hayatta kalmak için yediğini iddia ediyor.Aile Alvarenga'nın, hakkındaki "438 Gün: Denizde Kurtuluşun Sıradışı Hikayesi" başlıklı kitaba müsaade etmesinden birkaç gün sonra Alvarenga'a dava açtı.

## POON LİM ; cankurtaran botunda 133 gün hayat mücadelesi



Çin asıllı ABD'li denizci. 1942 yılında 2. Dünya Savaşında İngiliz erzak gemisinde çalışırken gemiye yapılan baskın sonucu Atlantik'te bir sal tipi cankurtaran botunda 133 gün hayatta kalmıştır. 55 mürettebatın içinden sadece o hayatta kalmıştır. Elinde hayatta kalmak için çok kısıtlı malzemeler vardı.

Hayatta kalmayı da bazen kendi dışkısını yiyerek ve kan içerek başarmıştır. Elektrik kablosundan yaptığı ipiyle balıkçılığa başvurdu. Bir keresinde köpek balığı yakaladı ve onu botun içine çekip hemen kafasını kısmen dolu su bidonuyla ezdi. Balık stoku azalmaya başladığında, sık sık orada uçan kuşlardan birini yakalamaya karar verdi. Denizden topladığı yosunla bir kuş yuvası yaptı. Ölü balıktan bir parça oraya koyarak kuşları yuvaya çekti yakaladı.

5 Nisan 1943'te (yalnız geçen 130 günün sonunda) ufukta bir balıkçı teknesi görüldü, işaretini fark eden tekne onu kurtardı. Dört hafta boyunca hastanede tedavi gördü. Aslında vücudu iyi durumdaydı. Sadece on beş

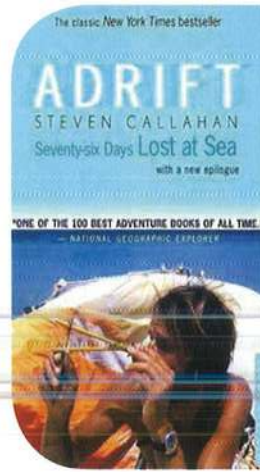
kilo kaybetmişti. Pek iştahı yoktu ve uzun süre sadece süt içebildi.

İngiliz konsolosu, Miami ve New York üzerinden İngiltere'ye dönmesini ayarladı. ABD Deniz Kuvvetleri, hayatta kalma başarısından o kadar etkilenmişti ki, yaşadıklarını yeniden canlandıran kısa metrajlı bir belgesel film bile hazırladılar.

## STEVEN CALLAHAN ; can salında 76 gün

Steven Callahan; Atlantik Okyanusu'nda bir can salında 76 gün boyunca hayatta kalmış, Amerikan bir denizcidir. Callahan, çetin sınavını Adrift: 76 Days Lost At Sea kitabında anlattı.

2012'de 'Pi'nin Yaşamı' filmi yapımında yönetmen Ang Lee, Callahan'dan gerçek bir can salında danışmanı olmasını istedi. Ang Lee, Callahan'a 'Bu filmde okyanusu gerçek bir karakter yapmak istiyorum.' dedi. Callahan filmde görülen yemleri ve diğer aletleri yaptı.



Utku ALTUNORDU IV.SINIF

Ayberk BALAMAN II.SINIF



## MERCAN RESİFLERİ



### Mercan Nedir?

Doğanın bize sunduğu binlerce ihtişamlı eserden sadece biridir 'mercan resifleri'.

Dünyanın %76 sını ,biz denizcilerinse hayatının büyük kısmını kaplayan okyanus ve denizlerin ,görünmeyen yüzüyle görünen yüzünün kesiştiği yerdeki bu oluşumlar ,genellikle ekvatorun 30 0 kuzey ve güneyindeki sıcak denizlerde bizi karşılarlar.

Mercan resifleri çoğu kişi tarafından birer kaya parçası ya da bitki olarak bilinmelerine karşın aslında gerçek birer hayvandırlar.'Polip' denilen her bir mercan bireyin bir araya gelmesiyle dal,çiçek,ağaç,kaya vb. şekillerde koloniler oluştururlar ve mercanlar aldıkları bu şekle göre adlandırılırlar.Denizin sığ olduğu yerlerde yüzlerce yıl boyunca ,sert mercanların yılda sadece 1-2 cm gibi küçük

değişimler izleyerek birikmesiyle mercan resifleri oluşurlar.Uygun iklim veya besin durumuna göre bu büyüme de buna paralel daha fazla olabilir.

Mercan resiflerinde birçok deniz canlısının bir arada yaşadığı eşsiz bir ekosistem yaratılır. Burada binlerce balık ve deniz canlısı çeşidine rastlamak mümkündür. Bunlar içersindeki en büyük mercan resifi Avustralya'nın kuzeydoğu kıyısındaki 'Great Barrier Reef' diye adlandırılan Büyük Set Resifidir.

### Keşfedilmesi,

İngiliz Kaptan James Cook 1770 yılında Endeavour gemisiyle gerçekleştirdiği ve Avustralya'nın doğu kıyısının haritasını çıkardığı yolculukta kaza eseri Büyük Set Resifine sıkışıp kaldı.Kaptan bunu umursamayarak resif boyunca ilerlemeye

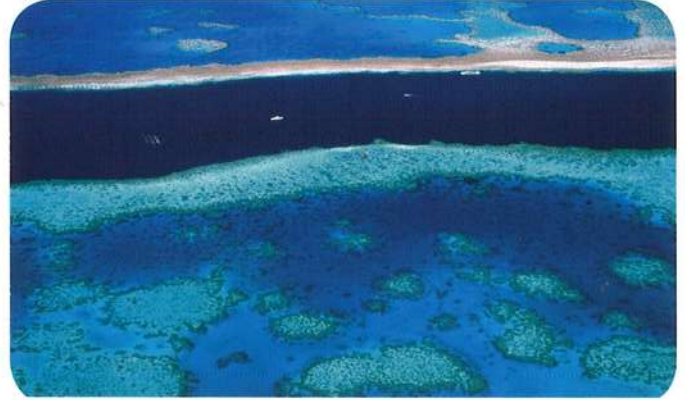
devam etti.Cape Tribulation'a gelince Resifleri fark etmişti ama iş işten biraz geçmişti. Endeavour buharlı gemisi 12 Haziran 1770'te Cape Tribulation'da karaya oturdu ve karinada yırtıklar vardı.Kaptan Cook ve mürettebat tam 7 hafta uğraşarak tüm silah,yiyecek,cephane su ve aşıları denize attı ve koyun gübresinden tıkaç yapıp geminin hasarlı yerine dolduruldu ve 13 Ağustos'ta Kaptan Cook ,Mürettebat ve Endavour resiften tamamiyle kurtuldu ve bu olayla birlikte Büyük Set Resifi keşfedilmiş oldu.

## Büyük Set Resifi Nedir?

Yaklaşık olarak günümüzden 17 milyon yıl önce Avustralyanın kuzeydoğu kıyılarında yerleşmeye başlayan mercan resifleri bugün canlı bir yapının oluşturduğu en büyük alana sahip olmasının yanında dış uzaydan görülebilen en büyük canlı yapıdır.1981 yılında Unesco Dünya Mirası listesine giren büyük set resifi bugün birbirinden ayrı 2,900 resif ve 900 adadan oluşan, 2,600 km genişliğe yayılmış 344,400 km<sup>2</sup> alanı ile dünyanın en büyük resif sistemidir.

Büyük Set Resifi'nde 400 çeşit sert ve değişik mercan türü yaşar.Sert ve resif yapıcı mercanlar birçok farklı boyutta ve şekilde karşımıza çıkar.Renkleri canlı kırmızıdan, göz alıcı sarıya ve siyaha kadar uzanır.Aralarında kilitonlar,salyangozlar, deniz tarakları ve ahtapotlar yaşar.Aynı zamanda sayısız sünger ,denizalesi, kurtçuk, kabuklular ve dikenliler de varlıklarını burada sürdürmektedir. Büyük Set Resifi'nin çevresinde 1500 tür balık yaşamaktadır.Bunlar bir renk ve desen cümbüşü oluştururlar.Resif pek çok balina

türüne ev sahipliği yapma açısından da önemlidir.Bu sular iri balinalar için oldukça önemli bir çiftleşme alanıdır.Bölgede yavruları ile birlikte anne balinalar sıkça görülmektedir. Yedi deniz kaplumbağası türünün altısına burada rastlanır.Hepsinin soyu tükenme tehlikesi altındadır ve bu uzak adaları güvenli yuvalama bölgeleri olarak seçerler.Alçak kum ve mercan adalarında 240 tür kuş ve deniz kuşu yuvalar.Bunların arasında yelkovan kuşları, tropikal kuşlar, firkateyn kuşları, gül rengi balıkçıl dahil olmak üzere altı tür balıkçıl, balık kartalları ve deniz kırlangıçları da yer alır.



Günümüzde izinsiz balıkçılık,iklim değişikliği ve küresel ısınmanın getirmiş olduğu tropikal fırtınalar,bazı deniz canlıları,insanoğlunun çevreyi ve denizleri kirletmesi gibi konular yüzünden resifler tehdit altındadır, bu durumun önüne geçebilmek için ise bizlere düşen çevreye ve doğaya daha saygılı bireyler olup her türlü kirliliğin önüne geçerek Büyük Set Resifi , diğer doğal güzelliklerimizi ve dünyamızı koruyarak daha güzel bir dünyada yaşayıp, sonraki nesillerimize bu güzellikleri aktarmaktır.

Utku ALTUNORDU

IV.SINIF



*Deniz Varsa, Hayat Var..*



