

Sayı 9 / 2017

P



LARIS

KTÜ SDBF DUİM Öğrenci Dergisi

TÜRK BİLİM İNSANLARI ANTARKTİKA'DA

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

MUSTAFA KEMAL ATATÜRK

(01.11.1937)



Kolay
Bayrak Ve
Kullanımın
Nedenleri
Sy. 24'de



Psikolojik
Taciz
(Mobbing)
Sy. 34'da



Osmanlı
Seyir
Defteri
Sy. 36'de

EDİTÖR'DEN

Her yıl olduğu gibi bu yılda yeni bir POLARIS dergisiyle gerek okul çapında gerekse ülke çapında haberler ve dünya üzerindeki gelişmelerle karşınızdayız. Dergimiz bu yıl ağırlıklı olarak genel kültür konularını içermektedir. Denizcilik sektörünü tanımayan insanların da ilgisini çekebilecek konulara yer vermeye özen gösterdik. İlaçlılık aşamasında yerel ve güncel konuları ele alan ve buna ek olarak geçmişten günümüze kadar olan tarihi gelişimlerden bahsettik. Bu gelişmeleri birçok kaynaktan araştırıp daha anlaşılır biçimde okuyucularımıza sunmak istedik. Daha önce yayınlan dergilerden farklı olarak bazı çalışmalar yaptık, ilginize sunduğumuz bu çalışmalar arasında denizci hayatını kısmen de olsa anlatan Öğrenci Kulübü üyelerinin seçtiği dizi, film ve kitaplara yer verdik. Derginin hazırlanışında emeği geçen tüm arkadaşlarıma ve araştırma görevlisi olarak görev yapan hocalarıma ve bizlere sponsorluk edip destek veren herkese sonsuz teşekkür ederim.

Mehmet ŞAFAKLI



EDİTÖR: Mehmet ŞAFAKLI

YAZARLAR: Ahmet GÜNAY, Deniz YILDIZ, Eylül Sereri ÇETİNER, Fridevs KAHYA, Kübra ER, Mehmet ARSLAN, Timuçin AKTAN, Yalçın Koray CAN, İlknur UZUNHAN, Zeynep DEMİRCAN

ÖĞRENCİ KULÜBÜ BAŞKANI: Mert AKCAN

GRAFİK TASARIM: Faruk Bilen ÇELİK

ADRES: Muammer Dereli Caddesi, Muammer Dereli Kampüsü Sürmene/ TRABZON

TELEFON: +90 462 746 40 45

KAPAK

TÜRK BİLİM İNSANLARI ANTARKTİKA'DA



Derginin yapımında bizlerden desteklerini esirgemeyen Atilla TELLİ ve Fatih ERTEM'e K.T.Ü. D.U.İ.M. Öğrenci Kulübü olarak şükranlarımızı sunmaktayız.

GÜNDEM

- 06 ATATÜRK KÖŞKÜ
- 08 YAKAMOZ DENİZ VE KADIN SEMPOZYUMU
- 12 SON DÖNEMLERDE YAŞANAN KAZA HABERLERİ
- 16 BALAST SUYU YÖNETİMİ SÖZLEŞMESİ 12 YILLIK SÜREÇTE NİHAYİ SONA YAKLAŞILDI
- 14 GEMİADAMLARINA UYGULANACAK İDARİ YAPTIRIMLAR
- 32 HİNTLİ KADIN KAPTANIN BAŞARISI

SEKTÖREL

- 17 ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMESİNDE ROL OYNAYAN ÖNEMLİ ÖRGÜTLER
- 19 DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ YÜKLERE İLİŞKİN ULUSLARARASI KOD
- 20 GEMİLERDEN KAYNAKLI HAVA KİRLİLİĞİ VE SONUÇLARI
- 24 KOLAY BAYRAK VE KULLANIMIN NEDENLERİ
- 27 EGE SORUNU

RÖPORTAJLAR VE AKADEMİK ÇALIŞMALAR

- 04 TÜRK BİLİM İNSANLARI ANTARKTİKADA
- 07 HATİCE YILMAZ İLE RÖPORTAJ
- 29 PREVEZE DENİZ SAVAŞI
- 31 DENİZCİLİK İLE İLGİLİ HALK RÖPORTAJIMIZ
- 33 OKULUMUZU ZİYARETE GELEN PERSONEL MÜDÜRLERİYLE RÖPORTAJ
- 34 PSİKOLOJİK TAĞİZ (MOBBING)

KÜLTÜR-SANAT

- 36 OSMANLI SEYİR DEFTERİ
- 38 KORSANLIK VE DENİZ HAYDUTLUĞU KAVRAMLARI, DÜNYAÇA ÜNLÜ KORSANLAR
- 41 DENİZCİLİKLE İLGİLİ TAVSİYE ETTİĞİMİZ FİLM, DİZİ VE KİTAPLAR

Denizleriniz sizin için
Prüveniz neta olsun...



2017 yılı mezunlarına başarılar dileriz.

Deniz Ticaret Filosu

dtf@arkas.com.tr

www.arkas.com.tr



TÜRK BİLİM İNSANLARI ANTARKTİKA'DA

DOÇ. DR. ERSAN BAŞAR İLE RÖPORTAJ



Yaptığınız Antarktika seyahatinden ve bilimsel çalışmalarını genel olarak anlatır mısınız? Türkiye Cumhuriyeti Devleti bu çalışmalardan nasıl bir yarar sağlayacak?

Türkiye Cumhuriyetinin Antarktika ve Arktiklerde yeni politikaları var. Bu politikalar kapsamında Antarktika'da Türk üssünün kurulması planlanıyor. Bu kapsamda da üç tane planlı ekspedisyona düzenlenecek. Bu yaptığımız ekspedisyona birincisiydi. Bu andan itibaren Aralık ayında ikinci ekspedisyona ve Mart 2018'de üçüncü ekspedisyona düzenlenecek. Böylelikle üç ekspedisyona düzenlendikten sonra Türkiye, bilim politikasını oluşturarak Antarktika'da Türk üssünün kurulması için çalışmalara devam edecek. Türkiye Antarktika anlaşmalarını daha önce imzalamıştı. 2017 Mart ayında da antarktika ile ilgili çevre protokolü imzalandı. Ve üçüncü aşaması olan bu ekspedisyona da bilim üssü için yapılan çalışmalar kapsamında yer alıyor.

Yani Antarktika Kıtası'nda artık biz de söz sahibi mi olacağız?

Şöyleki; Antarktika aslında bir barış ve bilim kıtasıdır. Antarktika üzerinde şu anda bilim çalışmaları hariç hiçbir çalışma yapılamıyor. Herhangi bir ülke yok. Ancak kıta üzerinde bazı ülkelerin birtakım hak iddiaları var ancak Antarktika Komisyonu bu hak iddialarını dondurmuş durumda. 2049 yılında danışman kurul tekrar bu hak iddialarını tartışmaya açacak. Günümüzde Antarktika'da 29 adet danışman ülke var. Türkiye, Antarktika anlaşması imzalamış olmasına karşın, henüz danışman ülke değil. Danışman ülke olma yolunda da çalışmalar sürüyor. Danışman ülke olduğunda 2049 yılındaki masaya oturma şansımız var.

Siz bu çalışmalara Türk Dağcılık Federasyonu Başkanı sıfatıyla mı katıldınız ve bahsettiğiniz diğer iki ekspedisyona da siz yine görev

alacak mısınız?

Ben bu çalışmalara Türk Dağcılık Federasyonu Başkanı kimliğiyle değil, akademik kimliğimle katıldım ve henüz belli değil ama sonraki iki sefer katılma durumum var.

İlk çalışmaların sonucu nedir? Çalışmalar amacına ulaştı mı?

İlk çalışma amacına ulaşmıştır ve başarılıdır. Önceden planlanmış birtakım bilimsel çalışmalar yapıldı ve bizim daha önce belirlediğimiz alanlarda incelemeler ve ölçümler yapıldı. Biyoçeşitlilik açısından, fiziki haritalama yöntemleri açısından, deniz haritalarının çıkarılması açısından, gemi manevra yerlerinin, yaklaşma alanlarının tespiti, lojistik; özellikle benim üzerinde çalıştığım konu buydu ve o bölgedeki gemi hareketleri konularında çalışmalar yapıldı.

Bu çalışmalarını hangi kurum/kuruluş organize ediyor ve kimin sorumluluğunda?

Çalışmalar T.C.Cumhurbaşkanlığı tarafından or-





ganize ediliyor ve bu kapsamda İTÜ POLREC isimli kuruluş çalışmalarını sürdürüyor.

Auroralar ile karşılaştınız mı?

Auroralar ve kutup rüzgarları belli mevsimlerde oluşuyor. Bizim gittiğimiz mevsimde olmuyordu.

Sizce Antarktika Kıtası neden bu kadar önemli?

Antarktika, dünyanın büyük kıtalarından bir tanesi ve bir barış ve bilim kıtası, üzerinde ülkeler yok. Bilimsel çalışmalara çok yoğun devam ediliyor. Mutlaka o tip yerlerde yani Güney Kutbu, Kuzey Kutbu ve derin denizlerde Türkiye'nin bulunması gerekiyor. Bu konuda da bir irade var şuanda ve çalışmalar yapılıyor. Umarız Türkiye, Güney Kutbu'nda olduğu gibi Kuzey Kutbu'nda da yoğun bilimsel çalışmalara devam edecektir. Zaten o bölgede konuşlandırılmak üzere bir gemi inşa ettirilecek ve Güney ve Kuzey Kutbu'nda bilim adamlarımız sürekli çalışacaklar.

Antarktika Kıtası ve Kuzey Kutbu geleceğin dünyasına enerji olarak bir katkı sağlayabilir mi?

Antarktika, dünyadaki tatlı su rezervlerinin % 70-80'ine sahip ve dünyanın su dengesi oradan sağlanıyor. Mineral madde açısından çok zengin bir bölge. Yeraltı kaynaklarının zengin olduğu söyleniyor. Dünyadaki petrol ve petrol türevlerinin 70 yıllık bir ömrü var yani 70 yıl sonra yeni enerji kaynaklarına ihtiyacımız olacak ve bu kaynaklar Antarktika'da olabilir. Fakat şu an Antarktika'da herhangi bir sismik petrol arama çalışmaları yapılması yasak. Ancak mineral açısından, su açısından ve biyolojik çeşitlilik olarak çok zengin bir bölge. Özellikle balıkçılık açısından çok zengin. Ciddi kiril stokları var ve avcılığı yapıyor. Şuan Antartika anlaşması kapsamında kota veriliyor ve özellikle Çin çok yoğun avcılık yapıyor. Kuzey Kutbu ise deniz ticareti açısından çok önemli. Buzulların erime hızının artmasıyla birlikte yeni gemi rotaları ortaya çıkmaya başladı. Geleceğin deniz ticaretinde en önemli noktalardan bir tanesi olması hasebiyle önem arz ediyor.

Timuçin AKTAN

ATATÜRK KÖŞKÜ

Biz Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği bölümü öğrencileri 10 Kasım'da Büyük Önderi, vefatının 76.Yılında anmak için Muammer Dereli Kampüsü'nde tören düzenledik. Bütün öğrencilerin katılımıyla saat 09.05'te saygı durumunda bulduk ve İstiklal Marşı'mızı okuduk ve ardından Soğuksu'daki Atatürk Köşkü'nü ziyarete gittik. Ata'larımız için büyük bir kitle de köşke gelmişti. Burada rehberler tarafından köşk hakkında tarihi ve mimari bilgi aldıktan sonra köşkü gezmeye başladık. 10 Kasım'ı gerçekten dolu dolu geçirebilmenin mutluluğu içinde rehberlerimizle teşekkür edip gezimizi sonlandırdık. Bu eşsiz tören ve gezi için bütün hocalarımıza teşekkür eder bu tür gezilerin daimi olmasını dilerim.

Atatürk köşkü hakkında sizlerle şu bilgileri paylaşalım; Trabzon'a hakim Soğuksu sırtlarında, çam ormanları içinde yer alan bina, Kostantin Kabayanidis tarafından 1890 yılında yazlık olarak yaptırılmıştır. Avrupa ve Batı Rönesans mimarisinin etkilerini taşıyan binada büyük ve gösterişli Avrupa simgeleri kullanılmıştır. Köşkün dış cephesi taş işçiliği göstermekte olup, iç cephesi Bağdadî tekniğindedir. Yerler yine aynı akımın etkisi olarak dönemin fayanslarıyla döşenmiştir.

Atatürk, 15-17 Eylül 1924 tarihlerinde Trabzon'u ilk kez onurlandırdığında bugün Trabzon Müzesi olarak düzenlenen konakta ağırlandı. 15 Eylül günü Soğuksu semine yaptığı gezintide Köşkü

görmüş ve çok beğenmiştir. 27-29 Kasım 1930 tarihlerinde Trabzon'u ikinci kez onurlandırdığında da Eski Türk Ocağı binasında ağırlandı.

Daha sonra gerekli çalışmalar sürdürülerek bina 1930 yılında Trabzon Özel İdaresince tescil edilerek İl Daimi Encümeninin 18.5.1931 tarih ve 361 sayılı kararıyla Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerine "temlik" edilmiştir. Daha sonra Trabzon'dan oluşturulan bir heyet Ankara'ya giderek köşkün tapusunu ve anahtarını Atatürk'e teslim etmiştir. Atatürk, 10-12 Haziran 1937 tarihlerinde üçüncü ve son kez Trabzon'u onurlandırdığında ise, iki gece bu Köşkte kalmıştır.

Atatürk'ün ölümünden sonra Köşk, Ankara Asliye Hukuk Hakimliğinin 7.12.1938 tarih ve 938/2509 Esas ve 1627 sayılı kararı ile yasal varisi, kardeşi Makbule Boysan' a intikal ettirilmiştir. Köşkün müzeye dönüştürülmek amacıyla Trabzon Belediyesince Makbule Boysan'dan satın alınması, Trabzon Asliye Hukuk Hakimliğinin 6.8.1942 tarih ve 476/284 nolu kararıyla gerçekleştirilmiş olup; istimlak bedeli olarak 10.000 TL Makbule Boysan adına Ziraat Bankası hesabına 30.3.1943 tarih ve 673 sayılı makbuzla yatırılmıştır. Bina 1943 yılından itibaren müzeye dönüştürülerek hizmete açılmış olup halk arasında "Atatürk Köşkü" adıyla anılmaktadır.

Atatürk kendi ifadesiyle büyük mutluluk yaşayarak Köşkte geçirdiği iki gece, Trabzon ve Trabzonlular için olduğu kadar Türk Tarihi için de sonsuza denk unutulmayacak ve sürekli örnek teşkil edecek bir oluşuma tanık olmuştur. Atatürk 11 Haziran 1937 gecesi bu Köşk'te bütün mal varlığını canından çok sevdiği Türk ulusuna armağan etme kararı almış ve mal varlığının bir listesini hazırlayarak gereğinin yapılması için Başbakan' a göndermiştir.

Müzedede, 19.yy sonu ile 20.yy' a ait, mobilyalar, porselenler, halılar vb. ile Atatürk'e ait tablolardan oluşan etnografik nitelikli 344 adet eser sergilenmektedir. Müze, haftanın 7 günü ziyarete açıktır. Müzeye Atatürk Alanından her yarım saatte bir kalkan belediye otobüsleri ile ulaşım sağlanmaktadır.

Bayram AVCI





HATİCE YILMAZ İLE RÖPORTAJ

-Gemiye katılmak için kabul sorunu yaşadınız mı? Erkeklerin baskın olduğu çevrede kendinizi nasıl hissettiniz?

-Staj başvuru süreçlerinde kadın stajyer ya da kısa dönem stajyeri almadıklarını ifade eden firmalar olmuştur. Gemi ortamında kabulden bahsediyor iseniz, kadın olarak bir kabullenilmeme sorununun olmadığı. Elbette ortamda sıkıntı yaşamamak adına, çevremdeki kişilerin kültür seviyesi ve kişiliğine göre hareket etmem gerekti. Giyim, konuşma, tavır gibi konularda belli bir ciddiyette olmak gerekiyor. Kendimi kötü hissettiğim şeyler erkek baskınlığı veya bu konudaki önlemlerim ile ilgili değildi. Erkeklerin de karşılaştığında sıkıntı duyabilecekleri stajyer direncini ölçen psikolojik uygulamalarla ilgiliydi diyebilirim. Yani yönetimsel hatalarla ilgiliydi, ama kalifiye bir eleman olmaya başladıkça bunları da aşıyorsunuz.

İlk zabıtlığımda kendi adıma herhangi bir olumsuzluk yaşamadım ve olumsuz duygulara kapılmadım. Elbette bunda, staj sürecinde zabit görevlerini yürütmüş ve sorumluluk almış olmanın etkisi büyük. Ayrıca staj tecrübesine sahip olduğum gemi tipinde başlamış olmak, personel görevlerinin ve planlı bakım sistemlerinin takibine yönelik düzenlemeleri olan ve hiyerarşik olarak yapısı oturmuş kurumsal bir firmada başlamış olmak da bu noktada önemlidir.

-Yalnızlıkla mücadele ettiniz mi?

-Sonuçta geminiz sizin yuvanız, mürettebat ise ailenizdir. Aile bireyleri arasında geçimsizlik olduğunu farz edelim. Sabır gerektiren bir süreç olacağı kesin ancak ailenizi ve yuvanızı sevmekten vazgeçmediğiniz sürece sanırım kendinizi yalnız hissetmiyorsunuz.

-Gemide kadın olmanın sıkıntısını yaşadınız mı?

-Freud'un dediği gibi 'toplum insanı bir kere yargıladı mı, insan kendini zihinde sürekli yargılar'. Yaşamım boyunca toplumsal kodlamalar ile insanların cinsiyetlerine göre tabii tutulmaya çalışıldıkları 'düşünsel' kalıplara karşı yine 'düşünsel' çözümleri öngördüm. Bence karşımdaki kişinin önyargıları, onun kendisiyle olan problemlerinin sonucudur. Hiçbir zaman kişilerin tavırlarını cinsel kimliğimle bağlamak gibi bir hataya düşmedim. Karşımda ne kadar sorun çıkarmaya meyilli birisi olursa olsun, işiniz ile ilgili girişkenliğiniz, ciddi bir duruşunuz ve mesleğinize saygınız

var ise her zaman kazanan siz olursunuz. Sonuçta hepimiz aynı gemideyiz. Eğer siz bu gemiyi yürütmeye ve ona aşkla hizmet etmeye niyetliyseniz bir süre sonra insanlar sizinle kendilerini bu gemide güvende hissedecekler ve öz eleştiride bulunabileceklerdir. Mesnetsiz düşüncelere dayanan davranışları görmezden gelmek ve üzerinize alınmamak belki de en güzel çözümdür.

-Gemide zor bir olayla karşılaştınız mı?

-Gemi içerisinde birbiriyle sorunlu personeliniz var ise ya da ailesiyle problemler yaşayan ve bunu aşamayanlar var ise, alkol vb. maddelerin de etkisiyle kendine ya da çevresine zarar verme girişimi olanlar olabiliyor. Bu konuda uyanık ve temkinli olmak lazım. İnsan psikolojisini anlamalı ve ona göre davranmaya çalışmalısınız. Bu arada kendinizi de bu tür olumsuz faktörlerden uzak tutmalısınız. Bu tür hususlar iyi bir şirket organizasyonu ve personel yönetimi varsa minimuma iner.

-Gemide psikolojik baskıya (mobbing) uğradınız mı?

Staj sürecinde bunu hissettiğim dönemler oldu ancak bunun bir kadın olarak yaşadığım bir durum olduğunu düşünmüyorum. Daha çok yönetimsel bir mantık hatası olarak görüyorum, yani benim yerimde bir erkek meslektaşımız da olsa sıkıntı duyacağı amir tavırları diyelim.

-Kara departmanlarında çalışan kişiler (denizden karaya geçen personel sayısı) gittikçe artıyor. Bu durum ne gibi sorunlar türetebilir? Bu konu hakkında ne düşünüyorsunuz?

Ben aslında bu durumun bir sorun olduğunu düşünmüyorum. Aksine olumlu bir gelişme çünkü kara organizasyonunda sizin dilinizden anlayan insanlara ihtiyacınız var. Karaya geçenler olduğu gibi, denizde çalışmaya başlayan insanlar da oluyor ve buna ne kadar çok alan tanırırsanız, o kadar mutlu bireylerle çalışırsınız. Fakat sorunun özü; yetişmiş denizcilerin karaya kaçışları manasını taşıyorsa, bu noktada denizde daha fazla kalmayı sağlayacak düzenlemeler yapılmasını tartışmalıyız. Bunlar kontrat ve izin süreleri, denizle paralel yapılabilecek bir kara işi vb. şeklinde olabilir.

YAKAMOZ DENİZ VE KADIN



Geçen yıl olduğu gibi 2017 yılında da yapılan sempozyuma bazı kadın öğrenciler ile katılan okulumuz araştırma elemanlarından Hatice YILMAZ sempozyum hakkında sorduğumuz sorulara cevap verdi ve biz de kendisinden aldığımız bilgiler doğrultusunda bu yıl yapılan sempozyum hakkında bilgiler vereceğiz.

Sempozyumdan kısaca bahsetmek gerekirse; Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası (GEMİMO) tarafından geçen yıl ilk defa düzenlenen "YAKAMOZ: Deniz ve Kadın Sempozyumu", sektöre etkili giriş yapmak adına çok çeşitli kollardan katılımcı ve konuşmacılarla ulusal çapta gerçekleştirildi. Bu yıl ikincisi düzenlenirken, uluslararası konuşmacılara da yer verildi, kapsam içerisine ulusal ve uluslararası fonlardan inovasyona kadar geniş bilgi hazinesi ve tecrübesi olan eğitimci ve sektör çalışanları da katıldı.

Bu kişilerin katkılarıyla, katılımcılara yönelik kısa süreli çalıştaylar da gerçekleştirildi. Böylelikle sosyal bir faaliyet olmanın yanı sıra daha akademik bir hava kazanmış oldu. Ayrıca, geçtiğimiz yıl daha çok sorun odaklı konuşmalar gündemde iken, bu yıl daha çok sevinç ve mutluluklar paylaşıldığı için sempozyumun sektörde gelişimi ön plana çıkaran olumlu bir havaya büründüğünü söyleyebiliriz.

Ayrıca katılım da oldukça güzeldi. Öyle ki sempozyum kayıt sayfasında 300 katılımcı hedeflenmiş iken, 500'e yakın katılım gerçekleşti. Sektörde öncü firmalar hem sponsor olarak hem de katılımcı olarak desteklerini devam ettirdiler.

Bu yıl sempozyumda, geçmişte geçirdikleri tüm sıkıntılı süreçlere rağmen sektörde başarıyı yakalamış meslektaşlarımızın çalışmalarına ve başarı öykülerine yer verildi. Kendi



KADIN SEMPOZYUMU

teknesini imal edenden tutun da, ebe hemşire iken deniz hukukçusu olmaya karar verip bu konuda önemli bir kuruluşun başına geçene kadar geniş bir yelpaze vardı. Ancak geçen yıla nazaran açık ara fark yaratan oturumlar, uzman kişilerin eşliğinde gerçekleşen inovasyon ve ulusal/uluslararası fon çalışmaları oldu. Bu çalışmalarda katılımcıların soru işaretleri aydınlatıldığı gibi, ayrıca öğrenci arkadaşlarımıza uygulamalı eğitimler de verildi.

Hocamıza sempozyumun sektöre nasıl bir katkı sağladığını sordüğümüzda şu cevabı aldık: "Bence sempozyumun en önemli faydası sektörde farkındalık yaratmasıdır." Geçen yıl düzenlenen ilk sempozyumda özellikle denizcilik öğrencilerinin staj yeri bulma sorunlarına değinilmişti. Bu konu sempozyumda dile getirildikten sonra, ülke genelinde denizcilik fakültelerinin öğrencilerine staj imkânı sağlayan "staj gemisi" fikri gündeme geldi ve hayata geçti. Daha mesleki yaşantısının başında olan öğrencilerin, sektörde üst seviyelere çıkmış başarılı isimlerle bir araya gelmesi, yadınmaz derecede önemli bir diğer katkıdır. Çünkü genç dimağların çok çeşitli problemlerle karşılaştıkları bu sektörde, bir zamanlar kendileri ile aynı yollardan geçmiş kişilerin geldikleri noktaları görmeleri, onlara azmetmek ve daha fazla çalışmak için nedenler veriyor.

Sempozyumda verilen 'en fazla kadın istihdamı sağlayan şirket' ödülüne bu yıl yine ARKAS DENİZCİLİK layık görüldü. Sayın Yılmaz'ın bu konu hakkındaki düşünceleri şöyleydi: ARKAS DENİZCİLİK, Türkiye'de uzun yıllardan beri kadın istihdamı sağlayan ve her iki sempozyumda da bu konuda birincilik ödülü alan firma oldu. Bunu İNCE Denizcilik ve YMN Tanker firmaları takip etti. Bu konuda sektörde bir etkilenme olduğundan söz edebilirim. Çünkü geçen yıla oranla bu ödülle layık görülen firma çeşitliliği

artmış oldu. Bunda elbette sektöre giren kadın çalışan sayısının artması da etkilidir. Bu tür kurumsal firmaların yöneticilerinin kadın çalışanlarından duydukları memnuniyeti tüm sektörün takipçisi olduğu bir platformda dile getiriyor olmaları, biz kadın denizciler için önemli ve değerlidir.

Anladığımız kadarıyla bu sempozyum geleneksel bir hal aldı ve gelecek yıllarda yapılacak olan sempozyumlar için daha değişik planlarımız var mı diye sorduk Hocamıza: Sempozyum, daha fikir aşamasındayken bile geleneksel hale geleceği öngörülüyordu, çünkü buna kesinlikle ihtiyaç vardı. Geçtiğimiz yıl düzenleme kurulunda da yer alma şansımız oldu. Bu yıl da resmi katılım gösteren üniversiteler arasındaydık. Geçen yıl ki format gereği KTÜ DUİM olarak öğrencilerimizin sesi olmayı uygun gördük. Kısıtlı sürede kendilerini yine en iyi kendileri anlatabilirdi. Bu yüzden bir video çalışması ve mezun istatistikleri ile katılım gösterdik. Bu yıl ise formatın zenginleştirilmesi ve sektörün değişik kollarındaki meslektaşlarımızın da kendilerini ifade şansı bulması düşüncesi ile katılımcı statüsünde yer aldık. Sempozyum çalışmaları, özellikle düzenleme kurulundaki arkadaşların çok yoğun çabaları ile başarıya ulaşıyor. Her yıl daha büyük hedefler koyuluyor. Bundan dolayı üçüncü sempozyumun bir yıl ara verilerek 2019'da yapılacağı duyurulmuş olsa da, bizler 2018 yılında bir araya gelebilme arzumuzu yoğun ısrarlarla GEMİMO'ya bildireceğiz. Ümit ederiz ki bu dileğimiz gerçekleşir. 2018 ya da 2019. Bu muhteşem organizasyon ne zaman gerçekleşirse gerçekleşsin biz yine öğrencilerimiz ile birlikte Karadeniz'in sesi olmaya ve sahada kalmaya devam edeceğiz. Yapacağımız çalışmaların mahiyeti, kişisel kanaatimce yine öğrenci arkadaşlarımızın aktif katılımı ve birlikte yapacağımız beyin fırtınası sonucu netlik kazanacaktır.





Ferit GÖKDENİZ
ARKAS Deniz Ticaret Filosu Personel Müd.

ARKAS DENİZ TİCARET FİLOSU

1902 yılında ithalat şirketi olarak kurulan, yüz yılı aşkın süredir gelişen, 2000'li yılların başında kurumsallaşarak yeniden yapılanan Arkas bugün 64 şirketi ile 7300 kişiye istihdam sağlıyor. Acentelik, Armatörlük, Limancılık ve deniz, kara, demir, havayolu taşımacılığını entegre ederek sunduğu Lojistik Hizmetleri gibi ana iş kollarının yanında; gemilere yakıt ikmalinden otomotive, sigorta hizmetlerinden bilgi sistemlerine ve kruvaziyer turizmine kadar birçok farklı sektörde faaliyet gösteriyor. Öncü yatırımları ile sektörde pek çok ilke imza atan Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Lucien ARKAS'ın da dediği gibi, "Yeni bir buluşumuz yok, taşımacılıkta bir sistem oluşturduk. Bu entegre sistem aslında iki etmen üzerine kurulu; birbirine eklenerek kartopu efekti yaratan yatırımlar ile yatırımların gücünü aldığı ve Arkas'ın birlikte büyüdüğü konteynerler..." Dünya çapındaki armatörlerin acenteliğini yaparken diğer taraftan 1996 yılında kendi gemi filosunun oluşturmaya başlayan Arkas'ın Deniz Ticaret Filosu bugün 49 gemisi ile Türkiye'nin en büyük konteyner gemi filosudur. Filosunda ayrıca 7 tane yakıt ikmal tankeri bulunuyor. Türkiye'de özel sektördeki ilk Türk bayraklı konteyner hat taşımacılığını gerçekleştirmek amacıyla kurduğu armatörlük şirketi Arkas Line, Akdeniz, Karadeniz ve Batı Afrika'da Arkas filosundaki konteyner gemileri ile düzenli servis veriyor. Dünyanın saygın denizcilik araştırma şirketlerinden Clarkson'un "Gemi Sahibi Armatörler" dünya sıralamasında 20. Sırada yer alıyor.

1996 yılında alınan ilk gemilerle bugün Türkiye'nin en büyüğü olan konteyner gemi filosunun temelleri atıldı. ARKAS Denizcilik Ticaret Filosu (DTF), Haziran 2017 itibarıyla 51 konteyner gemisi ve 7 yakıt ikmal tankeri ile 58 gemiye ulaşmıştır. 2017 sonu itibarıyla 100.000 TEU taşıma kapasitesine ulaşmayı hedefleyen deniz ticaret filosunda 1.524 deniz çalışanı görev yapmakta olup; Arkas Holding çatısı altındaki herkes gibi başarının temelinde güçlü bir aile olmanın yattığının bilincinde, bir aile ferdi olarak huzur ve güven içinde çalışmaktadır. Oldukça büyük bir oran olarak 58 gemiden 47 tanesi Türk Bayraklı

gemilerden oluşan filomuzda, gemiadamlarımızın sosyal güvenlik primleri ve maaşları düzenli olarak ödenmekte ve sosyal hakları kurumsal kriterlerle korunmaktadır. Yabancı bayraklı gemilerde görev yapan gemiadamları ise maaş ödemelerine ek olarak, SGK prim ödemelerini de almaktadırlar. Günümüz dünyasında ekonomik krizler ve ticaret dalgalanmaları, deniz taşımacılığında yadsınamaz derecede olumsuz etkiler meydana getirmekte ve maaşlefe bu etkiler gemiadamlarının temel haklarına kadar uzanmaktadır. Tabiri caiz ise bu ekonomik güvensizlik ortamında, gemiadamlarının hak edişlerini herhangi bir sektöre uğratmadan finanse etmiş olmak önemli bir başarıdır. ARKAS DTF'de, sektördeki alışlagelmişin dışında uygulanan bir sistem ile, ekonomik işletme istikrarı deniz çalışanının yüzünü daha da güldüren bir noktaya ulaşmış durumdadır. Gemi çalışanlarımızın maaşlarına ek olarak, ARKAS ailesine katıldıkları tarih esas alınarak hesaplanan ve yıldan yıla artış gösteren senyörite ödemeleri yapılmaktadır. Ayrıca kaptan ve başmühendislerimiz tüm bunlara ek olarak, çalıştıkları süreçlerde performans değerlendirme sistemine tabi tutulmaktadır. Performans sistemi 6 aylık dönemler halinde uygulanmakta olup, 2017 yıl sonu itibarıyla 14 dönem geride bırakılmıştır. Bu sistem sayesinde çalışanların performansı ile birlikte yapılan işlerin kalitesi de artmakta, gemi-ofis iletişimde süreklilik sağlanmaktadır. Böylelikle kaptan ve başmühendisler sadece denizde değil, karada da yönetimin bir parçası olmaktadır. Dolayısıyla bu sistemin aslında çalışanlara dinamizm kazandıran bir kalite kontrol sistemi olduğundan bahsedilebilir. ARKAS DTF'de dinamizmin bir diğer ayağı da, deniz çalışanlarının şirketin kara yapılanmasında uzmanlaşabilecek alan bulabilmesidir. Bugün ofis çalışanları arasında 186 denizci personelin bulunması da bunun bir göstergesidir. Gemi üzerinde gerekli tecrübeleri edinen personel, yeterliliğine uygun terfilerle denizdeki iş yaşantısına devam edebileceği gibi, bu tecrübeleri kara yapılanması içerisinde de değerlendirebilir. Gemi işletmeciliğindeki konuların operasyon, planlama, teknik bakım-onarım, malzeme tedariki ve insan



kaynaklarının yönetimi, işletme ve denetleme gibi çok geniş bir yelpazeye sahip olduğu düşünülürse; deniz çalışanın karada değerlendirebileceği alan da aynı ölçüde genişdir. ARKAS, ulusal ve uluslararası taşımacılık bağlantıları da göz önüne alındığında, bir denizcinin deniz yaşamı ile kara yaşamını entegre edebileceği ve çeşitli kariyer planlamaları yapabileceği dünya çapında bir havuza sahiptir. ARKAS gemilerinin Akdeniz havzasında Türk limanları uğraklı çalışıyor olması ve şirket yapılanmasının aile bütünlüğüne değer veren politikaları sayesinde, denizcinin belki de en büyük sosyal problemi olan “ailenin yokluğu”nun önüne geçilmiş olmaktadır. Her ne kadar konteyner taşımacılığı, zamana kafa tutan bir ticari koşu olsa da, diğer gemi taşımacılığı türlerinde olduğu gibi sosyal çevre ve aile ile iletişimde uzun süreli kopuşlar meydana gelmemektedir. Ayrıca dünyadaki limanlar arasında bir değerlendirme yapıldığında, konteyner gemilerinin uğrak limanlarının daha sağlıklı koşullara sahip olduğu görülecektir. Bu durum hem gemiadamı için hem de gemi üzerindeki aile bireyleri için avantajlı bir durumdur. ARKAS DTF gemilerinde gerek bayan çalışanlarımızın gerekse aile bireylerinin varlığı, denizin insan psikolojisi üzerindeki asosyalleştirici etkisini ortadan kaldırmakta, sıcak bir ev ortamındaki aile havasını hissettirmekte ve bunun sonucunda gemiadamının toplumun bir bütünü olarak kalması sağlanmaktadır.

Gemi içi yaşam koşullarına baktığımız zaman, denizcilik sektörünün son zamanlarda gündeminde olan Maritime Labour Convention (MLC-Denizcilik İş Sözleşmesi) denen uluslararası sözleşmede bahsi geçen standartların, gemilerimizde halihazırda var olduğunu görmekteyiz. Gerek gemi yaşam düzenlemelerinin, gerekse maddi hakkeşler ve çalışan sağlığının korunması ile ilgili sorumlulukların yerine getirilmesi hususunda, ARKAS DTF sektörde öncü bir konumda bulunmaktadır. “Turnover oranı” yani per-

sonel sirkülasyonu açısından bakıldığında da, ARKAS deniz çalışanlarının “kendilerini şirketlerine ait hissettikleri” kolaylıkla görülebilir. Sektörümüzde gemiadamlarından sık duyulan şikayet “kendini şirketine ait hissedememe” sıkıntısıdır. Ülkemizde DB. Deniz Nakliyat sonrası denizcilik, ilk çalışmaya başlanılan yerden emekli olunacak bir meslek olarak görülmemiştir. Çalışanların çalışmakta oldukları firmalara duydukları güven ile alakalı bu durum, sektörde turn over oranının yüksek olmasına neden olmaktadır. Sektöre kıyasla düşük turn over oranına sahip olan filomuzda personel memnuniyetine bir örnek vermek gerekirse; 2016 yılsonu verilerine göre, genel filo turnover oranı %17,47 olup, güverte departmanında %18, makine departmanında ise %15’dir. Avantajlar ve dezavantajlar birlikte düşünüldüğünde; sözleşmeli çalışan ortamlarda kazanımların maddi temelli ve etkilerinin kısa vadeli olduğu görülmektedir. Ancak makro ölçekte bakıldığında uzun vadedeki kayıplar kısa vadeli kazanımların üzerine çıkmaktadır. Şöyle ki; gemi yapımında ne kadar gelişmiş teknoloji kullanırsanız kullanın, bu gemilerde çalışacak personel gemisini sahiplenmedikçe geminin kondisyonunu muhafaza etmek mümkün olmayacaktır. Tasarruf düşünülüp düşük maliyetli personel çalıştırıldığında, kısa vadede kar edilmiş gibi görünse de uzun vadede karşılaşılabilecek sorunların maliyeti kısa vadeli tasarrufların üzerinde olacaktır. İşletmelerin başarısı, çalışanlarının işletmeye bağlılığı ile doğru orantılıdır. Şirkette kalış süresini uzatmanın en temel yollarından biri “aidiyet duygusu”dur ve çalışanlar açısından kendilerine sunulan maddi olanaklardan önde gelir. Sahip olduğumuz değerlere değer katmaya ve bu aidiyet duygusunu bizlerle birlikte yaşamaya gönüllü iseniz, sizlerin de ARKAS ailesinin bir ferdi olmanızdan mutluluk duyarız.

SON DÖNEMLERDE YAŞANAN KAZA HABERLERİ

28 Şubat 2017 tarihinde Türk bayraklı M/T Hacı Telli gemisine Libya açıklarında korsanlar saldırı. Gemiye çıkan korsanlar 4 kişiyi rehin alıp kaçmışlardı. Kaçırılan mürettebat bir çiftlik evinde alıkonulmuştu. 1. Zabit İsmail Eskiçırak da çiftlikte alıkonulan personelin arasında yer alıyordu. Günlerce bir odada elverişsiz koşullarda tutulan gemi adamları sonunda kurtulmuştu ve Hacı Telli gemisi Malta demir bölgesine intikal etmişti. Fakat gemi personelinin sorunları tamamıyla çözülmemişti. Uzun süredir maaşlar ödenmiyordu. İkinci kaptan Libya'dan kurtulmalarının ardından personelin uzun süredir ödenmeyen maaşlarıyla ilgili olarak armatörle yürütülen görüşmelere de önderlik ediyordu. Böylesine zorlu bir süreçte sadece kendisinin değil diğer gemi adamlarının da sorunlarını çözmek için çabalayan 1. Zabitin kalbi bu kadar strese ve basınca dayanamadı. Tüm denizci dostlarımızın ve ailelerinin başı sağ olsun.

İzmir'in 'Çeşme' ilçesi açıkları Pırasa Adası yakınında "M/V Lady Tuna" adlı geminin kayalıklara çarparak, karaya oturması sırasında gövdesinde oluşan yırtıktan denize sızan yakıt, geniş bir alana yayılarak, sahile kadar ulaştı.(23.12.2016)


Yeniköy'de sabah saat 08.20'de Ukrayna Odessa Limanı'ndan hareket ederek Mısır'a giden Panama bandıralı kuruyük gemisi 'M/V Star Hamony' karaya oturdu.(21.12.2016)

Tayland Boğazı'nda iki gemi çatıştı. 'Sinotrans Shipping' tarafından işletilen 907 TEU kapasiteli ve Hong Kong bayraklı 'M/V Sinotrans Xiamen', Tayland Boğazı'nda bir balıkçı teknesiyle çatıştı. Balıkçı teknesi kaza anında battı. Kazayı haber alan sahil güvenlik ekipleri kaza alanına ulaşarak balıkçı teknesinde bulunan 14 kişiden 3 kişiyi kurtarabildi. Gece boyunca devam eden arama kurtarma çalışmaları sonunda 11 balıkçının ise cansız bedenine ulaşıldı. Kaza, Tayland Boğazı'nın 50 deniz mili güney batısında gerçekleşti. Gemi trafiğinin oldukça yoğun olduğu bu bölgede balıkçı tekneleriyle yük gemileri arasındaki tehlikeli anlar sık sık yaşandı.(20.12.2016)

'M/V MSC Regulus' adlı Panama bayraklı konteyner gemisi Peru sahilinde 'Don Gerado 2' adlı küçük bir yolcu gemisiyle çatıştı. Kaza sonrası yolcu gemisi alabora oldu. Kazada 5 kişi hayatını kaybetti 6 kişi ise kayıp.(19.12.2016)

Deniz Haber Ajansı'nın edindiği bilgiye göre, Kaptanoğlu Denizcilik'e ait Malta bayraklı 148 metre boyundaki "M/T Puli" adlı tanker Nijerya açıklarında seyir halindeyken bugün Türkiye saati ile saat 04:00 sularında korsan saldırısına uğradı. Deniz haydutları "M/T Puli" adlı tankerdeki aralarında kaptanların da bulunduğu 6 Türk denizciyi kaçırdı. M/T Puli'de bulunan ve deniz haydutları tarafından kaçırılan mürettebatın kimlikleri şöyle: İlkay OLGUN (Kaptan), Haluk BURAN (2.Kaptan), Furkan TOPÇU (3.Kaptan), Mehmet BABACAN (Baş Makinist), Şükrü DÖMBEK (Elektrikçi), Eray FALAY (Usta Gemici) (11.04.2016)

Pakistan'da bir tersanede demirli olan ve hurdaya ayrılmak üzere bekletilen bir gemideki gaz silindiri ateş alarak havaya uçtu. Meydana gelen patlamalar silsilesinde 14 işçinin hayatını kaybettiği, 59 kişinin de yaralandığı belirtildi.(02.11.2016)



Meksika Körfezi'ndeki Veracruz Limanı açıklarında seyreden Pemeks Logistica devlet şirketine ait Meksika bayraklı "Burgos" adlı tankerde patlama meydana geldi. 168 bin varil petrol taşıyan tanker patlamanın ardından yanmaya başlarken, tankerdeki 31 mürettebat kurtarıldı.(26.09.2016)

"Dream II" adlı Panama bayraklı VLCC tanker ile "MSC Alexandra" adlı konteyner gemisi 3 Ağustos günü akşam saatlerinde Singapur Boğazı'nda çatıştı. Çatışma sonrasında "Dream II" adlı tanker baş bodoslamasından hasar görürken "MSC Alexandra" adlı konteyner gemisinin iskele kaç bordasından hasarlandığı bildirildi. Ayrıca, "Mediterranean Shipping" firmasına ait "MSC Alexandra" adlı 366 metre uzunluğundaki konteyner gemisinden 10 adet boş konteynerin çarpışma esnasında gemiden düştüğü; 6 sının denize 4' ünün ise gemiye çarpan "Dream II" tankerinin baş üstü güvertesine düştüğü öğrenildi.(05.08.2016)

Akdeniz'de mülteci faciası.. İtalya'dan yapılan açıklamaya göre Libya açıklarında mülteci taşıyan bir bot alabora oldu, 80 mültecinin boğulduğu açıklandı. İtalya açıklarında son 24 saat içerisinde ikinci tekne faciası yaşandı. (26.05.2016)

Almanya'nın Duisburg liman bölgesinde Ruhrorter Tersanesi'nde bulunan "Julius Rutgers" adlı petrol tankerinde saat 08:41'de bir patlama meydana geldi. Patlama sırasında iki kişinin öldüğü belirtilirken üçüncü bir kişinin de kayıp olduğu gelen bilgiler arasındadır.(31.03.2016)

M/V OCEAN HOPE İSİMLİ GEMİNİN İKİ MÜHENDİSİ HAPİS CEZASINA ÇARPTIRILDI: ABD mahkemesi iki gemi mühendisini, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın (USCG) yürüttüğü şüpheli su kirliliği ve yasadışı dumping soruşturmasını engellemeye çalışmaları nedeniyle hapis cezasına çarptırdı. ABD mahkemesi iki gemi mühendisini, ABD Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın (USCG) yürüttüğü şüpheli su kirliliği ve yasadışı dumping soruşturmasını engellemeye çalışmaları nedeniyle hapis cezasına çarptırdı. Filipinler vatandaşı olduğu öğrenilen iki mühendisin Japon World Marine Şirketi'ne ait olan M/V Ocean Hope adlı gemide görev yaptıkları temmuz 2015'de Kuzey Caroline Limanı'nda denizi kirlettikleri nedeniyle haklarında soruşturma açıldığı öğrenildi.USCG'den alınan bilgiye göre iki mühendis, gemiye teftiş gelen görevlilere yanlış beyan verdi ve gemi mürettebatını yanlış beyan vermeleri için zorladı. Gemiye denetleyen görevliler baypas hortumunu kullanarak yağ, çamur ve sintinenin denize yasal olmayan bir şekilde döküldüğünü tespit etti. Konuyla ilgili soruşturma sonucunda iki mühendis adaleti engelleme ve kirliliği önleme yasasını ihlalden mahkemeye çıkartıldı. ABD mahkemesi iki mühendisten biri olan Cassius Samson'a 12 ay, Rustico Ignacio'ya 9 ay hapis cezası verdi.

GEMİ ADAMLARINA UYGULANACAK İDARİ YAPTIRIM

Bu yazımızda yürürlüğe yeni giren gemi adamları yönetmeliği'nde gemi adamlarına uygulanacak idari yaptırımları ele alacağız.

Bu yönerge daha çok armatörleri koruyan bir düzenleme olarak karşımıza çıkıyor. Öyle ki Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı yetkilileri bir toplantıda bu yönerge hakkında çalışma yaptıklarını biraz bilgi vererek ifade ettiklerinde armatörler tarafından alkışlanmış ve takdir ile karşılanmışlardı. Fakat günümüzde gemi adamlarımızı koruyan bir yönergeye de ihtiyacımız var. Bugün deniz ticaret odasının resmi internet sitesi incelendiğinde 8960 civarında üyesi olduğu, bununla birlikte diğer kaynaklar incelendiğinde Türkiye'de 95000 civarında gemi adamı olduğu görülmektedir. Biraz bu konu hakkında düşünelim; Neden gemi adamlarının da korunmaya ihtiyacı var? Bunu bir ör-

nek ile açıklayabiliriz: 2013 yılında John Loftus isimli bir gemi kaptanının başına gelenleri tahlil edelim; Kaptan, gemisinin emniyetiyle ilgili problemler olduğunu düşünüyordu ve şirketle iletişime geçtiğinde şirket bu sorunları çözmeye yönelik herhangi bir adım atmamıştı. Bu nedenle Loftus, US Coastguard'ı ve klas kuruluşunu haberdar ederek gemiye davet etmişti ve gemiyi tutuklatmıştı. Bunun sonucunda Kaptan John Loftus işinden oldu. Ayrıca şirket, filosundaki gemilere bu olayı örnek göstererek kibarca tehdit etti. Kaptan, başka şirketlerde iş aramaya başladı ve bu olay sebebiyle reddedildi. Ardından Loftus, bu olayı mahkemeye taşıdı. ABD'de 'Seamans Protection Act' adı verilen gemi adamlarını koruma uygulamasının yardımıyla 2016 yılında 1 milyon \$'ın üzerinde bir tazminat almaya hak kazandı ve kendi danışmanlık şirketini kurdu

İdari yaptırımları uygulayacak olan Gemi Adamları Disiplin Komisyonu Kimlerden Oluşuyor?

- Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürü
- İlgili Genel Müdür Yardımcısı
- Daire Başkanı
- Uzakyol Kaptanı
- Uzakyol Başmühendisi
- İşçi Sendikası Temsilcisi
- İşveren Sendikası Temsilcisi Bakanlığa temsil eden üyeler hariç, Komisyon üyelerini Müsteşar, 2 yıllık bir süre için seçer. Komisyonun Başkanlığını Deniz ve İçsular Genel Müdürü yürütür.

Bu yönerge kimleri kapsıyor?

- Gemi adamlarını
- Kılavuz Kaptanları
- Denizci Eğitilmeleri
- Deniz Trafik Operatörlerini
- Profesyonel Sualtı adamlarını





Gemiadamları Disiplin Komisyonunun Görevleri Nelerdir?

- Kendisine bildirilen şikayeti incelemek
- Gemiadamının savunmasını incelemek
- Tüm bilgi ve belgeler doğrultusunda tavsiye raporunu idareye sunmak.

Şimdi bu sürecin nasıl işleyeceğini inceleyelim:

Gemide bir gemiadamı kusurlu olduğu düşünülürse tahkikatı gemi kaptanı yürütür. Şahitler, Deliller, İmzalar se-yir jurnaline detaylı bir şekilde not edilir. Daha sonra ilgili tüm bilgi ve belgeler şirkete iletilir. Şirket eğer isterse Gemiadamını bakanlığa şikayet eder. Aynı zamanda Tüm belgeleri Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğüne iletir. Ardından idare, gemiadamından yazılı savunma talepeder. Gemiadamının savunma yapmak için 30 günlük bir süresi bulunuyor. Ardından komisyon kurulur ve ihtiyaç duyulursa bir sonraki komisyona şirket yetkilileri, liman başkanlığı temsilcisi ve şikayet edilen gemi adamı davet edilir. Kurul 'tavsiye niteliğinde' ve salt çoğunluk kullanılarak bir karar alır ve bu karar Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne iletilir. Nihai karar Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü tarafından verilir.

Burada önemli iki nokta var. Birincisi; eğer şirket suçlu olarak gemi kaptanını görüyorsa gemi üzerinde hiçbir soruşturma yapmaksızın, kendisi idareye (Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü) gidebiliyor ve ikincisi ise; şirketin şikayet için olay üzerinden itibaren 3 aylık bir süresi var. Eğer bu süre geçerse şirket şikayette bulunamaz. Olayın gerçekleşme tarihine gemi jurnalinden bakılır.

Peki gemiadamı suçlu bulunursa nasıl yaptırımlarla karşı karşıya kalır?

- İhtar
 - Yeterlilik belgesinin 6 aya kadar askıya alınması
 - Bir alt yeterliliğe indirilmesi
 - Belirlenen konularda yeniden eğitime tabii tutulması
 - Yeterlilik belgesinin iptali
 - Denizde çalışmasının yasaklanması,
- Eğer bir gemi adamı aynı yıl içerisinde 2 kez ihtar alırsa yeterlilik belgesi 6 ay süreyle askıya alınır. Burada dikkat çeken bir madde daha var: Madde 11(2): Gemi adamlarının ceza hukukuna göre mahkum olması veya olmaması halleri, ayrıca disiplin cezasının uygulanmasına engel olamaz. Yani bu maddeye göre idarenin aldığı karar mahkeme kararından önce gelir.

Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi 12 Yıllık Süreçte Nihayi Sona Yaklaşıldı

Globalleşen dünyamızda ülkeler ve kıtalararası ulaşımın önemi gittikçe artmakta ve daha ucuz olması nedeni ile tercih sebebi olan deniz taşımacılığı birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Bu sorunlardan birisi de gemilerin denge ve mukavemetlerini arttırmaları için aldıkları suları bir yerden bir başka yere taşımalarıdır. Sadece bu operasyon için ayrılmış özel bölmelere alınan ve balast olarak nitelendirilen deniz suyu, birtakım zararlı sulcul organizmaları ve patojenleri içerebilmekte olup, uygun koşulların sağlanması ile bu istilacı ve zararlı türlerin başka denizlere taşınmasına olanak sağlamaktadır.

IMO (1998)'ya göre okyanuslar arasında yaklaşık olarak 10 milyar ton balast suları ile yılda 3000'den fazla tür yer değiştirebilmektedir. İstilacı türler gemilerin balast suları, yetiştiricilik ve ekosistemlerdeki değişiklikler sonucu doğal olarak buldukları bölgelerden başka bölgelere geçiş yapmaktadırlar. Hatta mevcut deniz ortamında zararlı olmayan türler başka deniz ortamlarına taşındığında baskın tür haline gelebilmekte ve bölgedeki ekosistemi kalıcı olarak bozabilmektedir.

Ekosistemlerdeki bu değişiklikler sonucunda IMO tarafından Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi yürürlüğü girmesi için gerekli işlemlere başlanmıştır. 12 yıllık süreç sonrası nihayet, sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gereken şartlar olgunlaştı. Sözleşme Eylül 2017'de yürürlüğe girecek.

Sözleşme, yerel ekosistemlerin bozulmasına ve zarar görmesine sebep olabilecek organizmaların yeni deniz alanlarına taşınmasını azaltmayı amaçlamaktadır. Bunu ise IMO'nun onaylamış olduğu balast arıtım cihazları ile sağlayacaktır. IMO, 2004 yılından bu yana kadar 60 kadar



firmaya tip onayı vermişken, USCG ilk tip onaylarını 2016 yılının Aralık ayında önce Optimarin firmasına daha sonra da Alfa Laval ve OceanSaver As firmalarının ürünlerine verdi. 2017 yılı içinde USCG'nin başka firmalara da tip onayı vermesi bekleniyor.

Sistem genel olarak balast suyunun tanklara alımı sırasında bir filtreden geçirilerek ilk aşama olarak büyük partiküllerden arındırılması, ikinci aşama olarak da tanktaki oksijen oranını ultraviyole ile sıfırlayarak balast suyu içindeki mikroorganizmaları yok etme aşamasından oluşur.

Şu anda 100.000 DWT bir gemi için ilk kurulum maliyeti seçtiği sistemlere göre 1,000,000 USD olabilecektir. İşletim maliyetleri, personel eğitim giderlerinin ne olacağı kesin olarak şu anda bilinmemektedir. Hal böyle olunca küçük firmaların denizcilik piyasasından çekilmesi ön görülmekte ve bu duruma karşı bir çözüm yolu bulunamamıştır.

Selçuk Bakçacı



ULUSLARARASI DENİZCİLİK SÖZLEŞMESİ'NDE ROL OYNAYAN ÖNEMLİ ÖRGÜTLER

Ticari uygulamaların yarattığı denizcilik reaksiyonlarında can emniyeti ve çevre kirliliği açısından güvenliği artırıcı faaliyetler yüksek seviyede önem taşır. Bu faaliyetler her ülkenin kendi çabalarıyla sadece tek taraflı olarak gerçekleşirse sürdürülebilirlik ve tatmin edilebilirlik bakımından başarısız olur. Neticede uluslararası düzeyde ele alınması kaçınılmaz bir gerekliliktir. İşte bu yüzden denizcilik uluslararası etkileşimlerin yoğun olduğu bir sektördür. Bu etkileşimler çerçevesinde 20.yy başlarından itibaren çok sayıda uluslararası antlaşmalar yapılmıştır. Zaman içinde birçok ülkenin katılımıyla planlı düzenli ve üst seviyelerde önemler alarak bunları koordine edebilecek sürekliliği olan organlara duyulan ihtiyaç artmış; ticari, hukuki, sosyal, toplumsal ve çevresel konularda faaliyet gösteren çeşitli örgütler kurulmuştur. Bu organizasyonlarda, denizcilik alanında aktif rol oynayan bazı oluşumlar şunlardır.



UNITED NATIONS
UNCTAD

UNCTAD: Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından ticaret ve kalkınma konusunda gerçekleştirilmiş bir konferanstır. Amaç, ticareti geliştirmek, gelişmekte olan ülkelerde yatırım ve ticaret olanaklarını belirlemek ve bu ülkelerin dünya ticareti ile kaynaşmalarını sağlamaya çalışmaktır. Bu konferansta, Uluslararası Gemicilik Mevzuatı Çalışma Grubu (Working Group on International Shipping Legislation) tarafından yapılmış deniz taşımacılığını doğrudan ilgilendiren antlaşmalar yürürlüğe konmuştur. Aynı grubun düzenlediği ve bu konferansta karara bağlanan Birleşmiş Milletler Gemilerin Tescili Şartları Sözleşmesi (UN Convention on Conditions for the Registration of Ships) ile bayrak devletini hukuki, idari, sosyal ve teknik anlamda gemi denetimlerini artırması ve etkin olması için gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bir bağ bulunmasını sağlamak amaçlanmıştır.



IMPA: Kılavuz Kaptan örgütlerinin, altında toplanacağı ortak bir çatı yaratmak ve uluslararası denizcilik forumlarında, özellikle de IMO'da üyelerini temsil et-

mek amacıyla 1971'de kurulmuştur. Kılavuz kaptanların can güvenliği ve eğitimi konularında çalışır. Kılavuzluk yapılan bölgenin özelliklerini bilmek açısından gerekli tecrübeyi kazandırma konusunda çalışmalar yapar.



BIMCO

BIMCO: 1905'te kurulmuş ve bugün için 2750'den fazla üyesi ile en büyük denizcilik örgütüdür. Üyeleri; armatör, broker, acenta, gemi işletenleri, koruma ve tazmin (P&I) klüpleri, class kuruluşları, bankalar ve sigorta şirketleridir. Kuruluşun amacı; uluslar ve uluslararası platformlarda üyelerinin hak ve çıkarlarını korumaktır. Deniz taşımacılığında kullanılan sözleşmeleri matbu hale getirerek ve formatlarını düzenleyerek, hukuka büyük katkılarda bulunur.



CMI: Deniz Ticaret Hukuku ve alakalı konularla ilgilenmek amacıyla 1897'de kurulmuştur. Bu alandaki ilk kuruluştur. Konşimento, deniz taşıma senetleri ve diğer taşıma dokümanlarının kullanımı, bunların e-ticaret sistemine uyumu için gerekli çalışmaları sürdürür. Taşımacılık ko-

nusunda standart bir hukuk metni hazırlamaya ve hukuki sorumluluğa ilişkin eksiklikleri tespit etmeye uğraşır.



INTERTANKO

INTERTANKO: Bağımsız tanker sahipleri tarafından kurulmuştur. Hem petrol üreticisi hem tanker sahibi olanlar veya bir devlet yönetimine tabii olan tanker sahipleri bu kuruluşa üye olamazlar. Tam üyelik için tam bağımsızlık ön koşuldur. Bugün için dünya bağımsız tanker filosunun %75'i INTERTANKO üyesidir. Üç temel amacı vardır:

1. Güvenli Taşımacılık

2. Temiz Denizler

3. Serbest Rekabetin Korunması

Bu amaçlar için üyelerine; ISM'li olmak, Uluslararası Klas Kurumu (ACS) üyesi bir klas kurumuna kayıtlı olmak, P&I kulüp üyesi olmak, Petrol Kirliliğine Müdahale Planları geliştirmek ve sigorta kapsamında olmak gibi şartları koyar.



REMPEC: Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barcelona) ek diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak İşbirliğine Ait Protokol Sözleşmesi' uyarınca 11 Aralık 1976'da Malta'da kurulmuştur. IMO tarafından yönetilir ve finanslar ihtiyaçları Akdeniz Vakıf Fonu'ndan karşılanır.



ICS: Amacı, uluslararası platformda üyesi olan gemi sahiplerinin (armatörlerin) hak ve çıkarlarını korumaktır.

GREENPEACE

GREENPEACE: Çeşitli çevre hareketlerinde bulunur, deniz kirliliğinin önlenmesi ve deniz kaynaklarının korunması konularında çalışır. Özellikle denizde atık depolanmasını önleme konularında oldukça aktiftir. Denize endüstriyel ve radyoaktif atıklarının depolanmasının önlenmesi ve uygun kurallar ile yöntemlerinin geliştirilmesi için yapılan OSPAR Sözleşmesi ve protokollerin yapılmasında önemli rol oynamıştır.

DENİZ YOLUYLA TAŞINAN TEHLİKELİ YÜKLERE İLİŞKİN ULUSLAR ARASI KOD

Türkiye'nin de taraf olduğu 1974 tarihli Denizde Gan Emniyeti Sözleşmesi'nin (SOLAS) Tehlikeli Maddelerin Taşınması' başlıklı VII. Bölümüne eklenerek 2000'de bağlayıcı hale gelmiştir. IMO Gemilerde Paketli İşlanmış Nükleer Yakıt, Plutonyum ve Yüksek Seviyeli Radyoaktif Yakıtların Emniyetli Taşınması Hakkında Uluslararası Kod(INF)'yine,Solas Bölüm VII'ye (tehlükeli yüklerin taşınması) eklenmek suretiyle 2001 yılında bağlayıcı hale gelmiştir. IAEA (International Atomic Energy Agency) Nükleer Maddelerin Fiziksel Korunması Hakkında Sözleşme; Türkiye 1986 yılında taraf olmuştur. IAEA Bölüm 255/Kural 4 Nükleer Maddelerin ve Nükleer Tesislerin Fiziksel Korunması; Alınacak tedbir ve düzenlemeler hakkında devlet uzmanları tarafından yapılan toplantılarda oluşturulan tavsiye niteliğinde bir bel-

gedir.1988'de nükleer maddelere veya tesislere sabotaja (baltalama, zarar verme) karşı tavsiyelere ilişkin bir bölüm eklenmiştir. Bu tavsiyeler en son olarak 2011 de düzenlenmiştir. IAEA Radyoaktif Maddelerin Emniyetli Taşınması Kuralları:1966'da yayımlanan bu düzenlemeleri esas alan deniz yoluyla taşımada da uygulanacak olan 'Radyoaktif Maddelerin Güvenli Taşınması Yönetmeliği' başlıklı bir enerji bakanlığı yönetmeliği de bulunmaktadır. IAEA Emniyet Standartları, Emniyetli Taşıma Kuralları: Nükleer-maddelerin, nükleer madde konteynerlarının dizaynı, üretimi, hazırlanması, taşıma sırasındaki ve varış noktasındaki kabulüne dair paketleme standartları ve koruma şartlarını konu almaktadır. Son düzenlemeleri 2001'de yapılmış ve kabul edilmiştir.

The IMDG Code



GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİNİN SONUÇLARI

Gemi taşımacılığı günümüzde taşımacılık sektöründe %90'lık bir paya sahiptir. Bu nedenle dünya üzerindeki yaklaşık 100.000 geminin oluşturduğu kolaylıklar, ticaret hacminin yanı sıra başta hava kirliliği olmak üzere pek çok çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Bir insanın günlük ihtiyacı olan 15 m³ temiz havayı tek bir otomobilin sadece 10 dakikalık bir süre içerisinde tehlikeli hale dönüştürmesi, denizlerdeki binlerce geminin neden olduğu hava kirliliğinin boyutu hakkında bize yeterli bir fikir verebilir.

Günümüz gemi dizel motorlarında ve buhar kazanlarında ham petrolden elde edilen sıvı yakıtlar kullanılmaktadır. Bu yakıtlar fueloil, dizeloil ve nadir olarak da bu iki yakıtın karıştırılmasıyla elde edilen blendoil'dir. Genelde dizel motorlar ve diğer yakıt motorları tarafından tahrik edilen gemilerin bacasından yayılan egzoz gazlarında NOX, SOX, CO, CO₂, HC ve PM gibi kirleticiler (emisyonlar) bulunmaktadır. Bu kirleticiler asit yağmurları, ozon tabakasında incelmeye ve sağlık sorunlarına yol açması sebebiyle çevre üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. 'Taşınan yük ve mesafe başına gemilerin yaydığı emisyon değerleri göz önüne alındığında, deniz taşımacılığı, kara ve hava taşımacılığına göre en temiz taşımacılık şekli olmaktadır. Fakat, gemi başına düşen emisyon değerleri oldukça yüksektir. Örneğin, dünyadaki en büyük 15 konteyner gemisinin yaydığı yıllık emisyon değeri, dünya üzerindeki tüm otomobillerden yani 760 milyon otomobilden yayılan emisyon değerine eşittir.

Geçtiğimiz yıllarda İstanbul Teknik Üniversitesi'nde (İTÜ) görevli öğretim üyelerinin yaptığı araştırmalara göre;

İstanbul-Marmara Denizi ve boğazlardaki gemi emisyon kaynaklı hava kirliliğinin çevre ve insan sağlığı üzerindeki zararlı etkiler ilk defa rakamsal olarak belirlendi. Böylece bu kirliliğin kontrol altına alınması için ilgili kurumlarca kurulacak sistemlere bilimsel altyapı oluşturulması aşaması tamamlandı. Yılda 50 bin geminin geçtiği Türk boğazlarından yayılan gazların etkisini araştıran çalışma sonucu elde edilen veriler, sorunun ulaştığı ciddi boyutları gözler önüne seriyor. Yapılan bilimsel analizler; gemilerden kaynaklanan CO₂ emisyonlarının yıllık 30 milyon ton olduğunu ve artı kütle madde konsantrasyonlarında atmosferde 14 µg/m³ bir artışa sebep olduğunu ortaya koydu.



Diğer bir deyişle boğazlardan geçen tek bir tanker 100 aracın yaydığı emisyonla eş değer bir hava kirliliğine yol açıyor. Dünya Sağlık Örgütü'nün verileri kullanılarak yapılan hesaplamalar sonucunda gemi emisyonları sebebiyle yılda 280 akciğer kanserine bağlı ve 4200 kardiyovasküler hastalıklara bağlı erken ölüm olduğu tespit edildi. Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan alınan 1 yıllık AIS verileri analiz edildikten sonra her bir gemi için emisyonlar hesaplandı. Daha sonra ABD ve AB'de kullanılan son derece gelişmiş hava kalitesi modeli kullanılarak gemi emisyonlarının hava kirliliğine etkisi hesaplandı. Bu çalışmalar sonucunda gemi emisyonlarının hava kirliliği açısından en tehlikeli olan partikül madde oranlarında

KALİTETLİ HAVA KİRLİLİĞİ VE

yüzde 50'ye varan artışlara sebep olduğu bulundu. Dünya Sağlık Örgütü'nün verileri kullanılarak yapılan analiz sonucunda bu kirlenmenin yılda 4480 erken ölüme sebep olduğu ortaya konuldu.

ABD'de, Doğu ve Güneydoğu Asya'da gemi emisyonları yüzünden yılda 60 bin kişi hayatını kaybediyor. Avrupa Birliği'nin yaptığı çalışmada gemi emisyonları yüzünden ortalama ömür süresinin 2 yıl azaldığı hesaplandı. Öyle ki ABD'de kaliteli yakıt kullanmayan şilepler karaya 150 kilometre yaklaşmıyor. Özellikle Los Angeles Limanı bu konuda çok ciddi önlemler alıyor. Gemilerin rölantide çalıştığı zamanlardaki emisyonların azaltımı için enerji limandan elektrik hatları ile sağlanmakta. Yakıt açısından da ciddi kontroller gündemde.

Hava kirliliği ile mücadele için MARPOL Ek VI maddesi getirildi.

Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları (MARPOL)

MARPOL 73/78 Sözleşmesi'ni değiştiren 1997 Protokolü ile "Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar" isimli Ek VI Sözleşme'ye eklenmiş ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda, dünya tonajının % 88.90'unu oluşturan 63 ülke bu Proto-

kole taraf olmuştur.

MARPOL 1997 Protokolü uyarınca, ozon tabakasına zarar veren emisyonların salınımın önlenmesi ile gemilerin baca (egzoz) gazlarından çıkan azot oksit (NOx) ve kükürt oksit (SOx) içeren emisyonların sınırlandırılmasına ilişkin yeni düzenlemeler getirmektedir.

400 GRT ve daha büyük tonajda uluslararası sefer yapan tüm gemileri, sabit ve yüzer sondaj üniteleri ile diğer platformları kapsayan bu Ek ile gemi yakıtının kükürt ve sülfür oranı sınırlandırılmış, gemi bacalarının SOx emisyonunu sınırlandırmaya imkân veren sistemler ile donatılması zorunlu hale getirilmiş, 1 Ocak 2000 ve daha sonra inşa edilen gemilere takılmış olan 130 kW ve üstü güce sahip olan tüm yeni gemi dizel motorlarının NOx emisyonu bakımından gerekliliklere uygun olması şartı getirilmiş ve Ek kapsamındaki gemiler için "Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP)"nın düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. SOx, NOx ve partiküllerin salınımlarının daha sıkı bir şekilde sınırlandırıldığı özel emisyon kontrol sahaları belirlenmiştir. 2013 yılında yürürlüğe giren yeni kurullarla tüm sera gazı emisyonları salınım miktarlarında ciddi azaltımlara gidilmiştir.



Başarılarınızın



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

www.ergroup.com.tr



devamını dileriz.

KOLAY BAYRAK

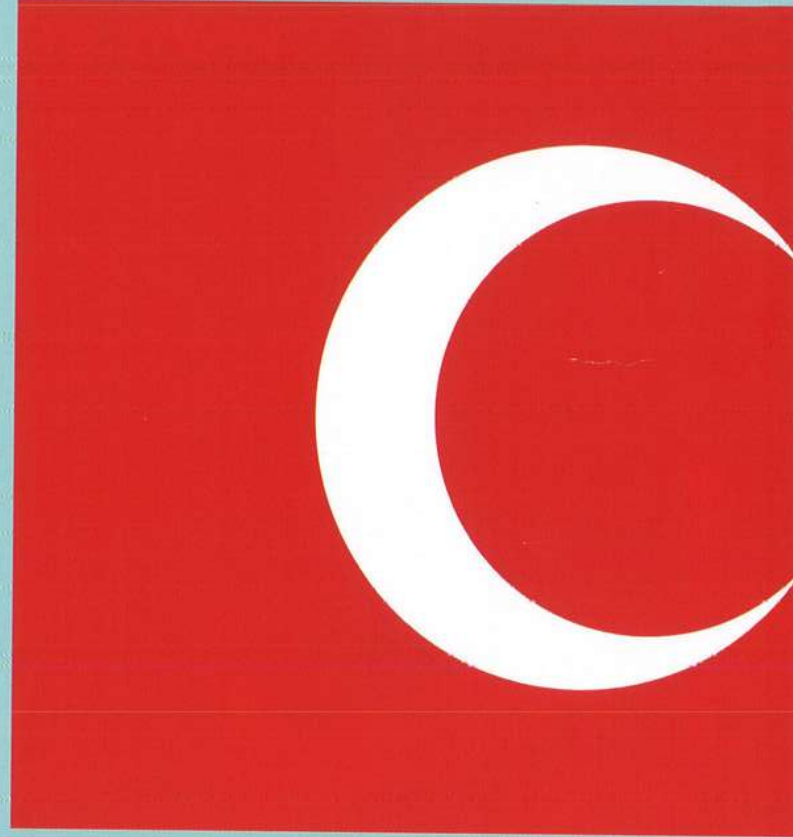
VE KULLANIMININ NEDENLERİ

Kolay Bayrak (Flag of Convenience) kavramı ilk olarak 1915 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin uygulamalarından dolayı gündeme gelmiş, uygulanması ise ilk defa 1949 yılının Mart ayında Stavros Niarchos'un 'World Peace' gemisini Liberya siciline kaydetmesiyle gerçekleşmiştir.

Kolay bayrak kullanımı herhangi bir ülke armatörünün gemisini kendi ülkesinin bayrağı altında çalıştırmak yerine kendince daha avantajlı olan başka bir ülkenin bayrağı altında çalıştırma uygulaması olup kökü Roma İmparatorluğu'na kadar uzanmaktadır.

Bu avantajlar ekonomik olabileceği gibi siyasi de olmaktadır. En basit ifadesi ile ekonomik avantaj işletme maliyetlerinden sağlanacak tasarruf ve vergi muafiyeti ya da düşük vergi ödemektir ya da yabancı bayrak tercihi kötü amaçlara da hizmet ederek deniz sahtekarlıklarına ve terör olaylarına da yardımcı olmaktadır.

Dünya Ticaret Filosu'nun bayrağa göre sıralaması Panama, Liberya, Marshall Adaları, Çin, Hong-Kong ve Yunanistan olmuştur.



KOLAY BAYRAK DEVLETLERİNİN SEÇİLMESİNİN NEDENLERİ

Kolay Bayrak Devleti Denetimleri;

Ülke armatörleri, Bayrak Devleti Denetimleri'nin gevşek olduğu Kolay Bayrak Ülkeleri'nin bayrağı altında gemi çalıştırmayı tercih etmişlerdir.

Denizlerin serbestçe kullanım ya da kullanım hakkı Antik Çağ'dan beri söz konusu olan bir husustur ancak zamanla denizde can ve mal emniyeti ve denizlerin gemilerden kirlenmesinin önlenmesi için bu hakkı kullanırken bazı kurallara uyulması zorunlu hale gelmiştir.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu (UNCLOS)(United Nations Convention on the Law of the Sea), 1994 yılında Bayrak Devleti Ülkeleri'ne, bayrağını verdikleri gemileri taraf oldukları ulusal yasalar bakımından denetleme görevi/hakkı vermiştir.

Günümüzde önemli 'Kolay Bayrak Ülkeleri' bu denetim-

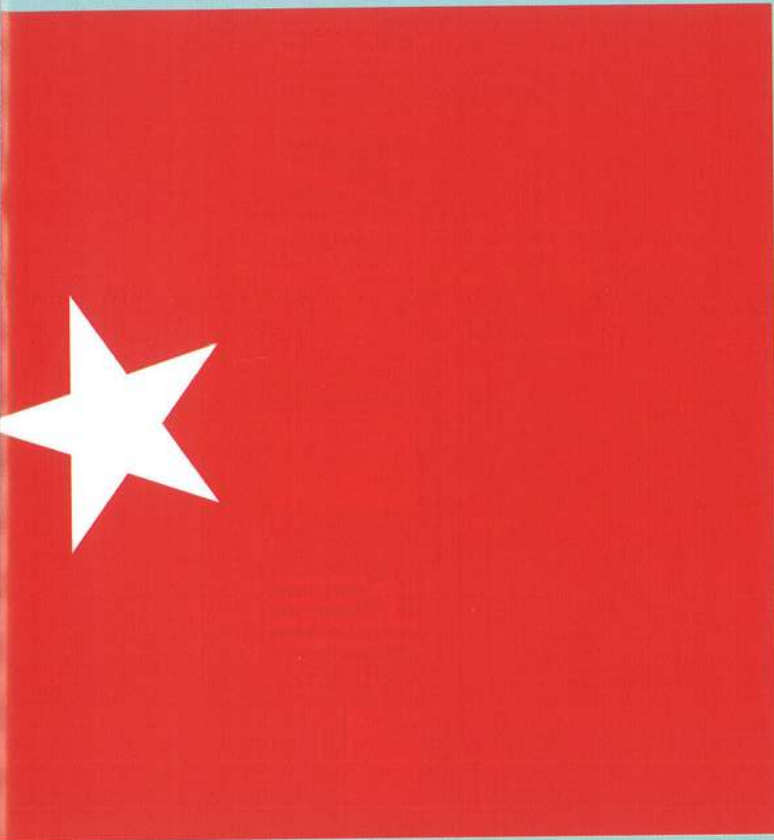
leri yapmakta ve bu konuda titiz davranmayan ülke bayrağı altında çalışan gemiler ise gittikleri limanlarda bunları sıkı bir şekilde uygulayan 'Liman Devleti Denetimleri' ve 'Paris Memorandum'u, 'Karadeniz Memorandum'u, 'Akdeniz Memorandum'u gibi bölgesel denetim işbirliği uygulamaları ile kontrol altında tutulmaktadırlar.

Siyasi Avantajlar;

17. yy. da savaş dönemlerinde, savaşan ülkelerin armatörleri bu savaştan etkilenmemek için gemilerini karşı tarafı kandırmaya yönelik bir davranış ile savaşın tarafı olmayan ülkelerin bayrağı altında çalıştırarak ya da bu ülkelerin bayrağını çekerek savaşın olumsuz etkilerinden kurtulmak istemişlerdir. Bunu II. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında ABD'de savaşa girmeyen ve tarafsız bir ülke olan Panama

bayrağı altında müttefiklere malzeme taşımış yine tarafsız bir ülke olan İsviçre bayrağı altında gemiler çalıştırılmıştır. Ekonomik Nedenler:

- Gemi personeline düşük ücret ödemek.
- Gemi adamlarının gemi üzerindeki yaşam koşulları ile ilgili minimum standartları vs. bakımından ve gemi adamlarının iktisadi refahı konusunda titiz davranmamak.



- Ücretli izin sürelerini kısa tutmak.
- Gemideki çalışma sürelerini uzun tutmak.
- Diğer bir ekonomik neden 'Gelir Vergisi' ödememektir. 'Yabancı Bayrak' altında gemi çalıştıran armatörler yurtdışında çoklukla bayrağını çektikleri ülkelerde bir kâğıt üzerinde var olan ya da 'Post Box' şirketi kurarak, yurtdı-

şındaki bankalarda da hesap açtırarak navlun gelirlerini bu hesaba getirerek kazançlarından vergi ödememekte ya da çok az vergi ödemekte veya sadece bayrağını kullandıkları ülkeye düşük bir yıllık gemi sicili kayıt ücreti ödemektedirler.

Siyası Avantajlar;

17. yy. da savaş dönemlerinde, savaşan ülkelerin armatörleri bu savaştan etkilenmemek için gemilerini karşı tarafı kandırmaya yönelik bir davranış ile savaşın tarafı olmayan ülkelerin bayrağı altında çalıştırarak ya da bu ülkelerin bayrağını çekerek savaşın olumsuz etkilerinden kurtulmak istemişlerdir. Bunu II. Dünya Savaşı'nın ilk yıllarında ABD'de savaşa girmeyen ve tarafsız bir ülke olan Panama bayrağı altında müttefiklere malzeme taşımış yine tarafsız bir ülke olan İsviçre bayrağı altında gemiler çalıştırılmıştır.

TÜRK BAYRAĞI VE KOLAY BAYRAK MUKAYESESİ

Yabancı bayraklar Türk armatörleri tarafından sürdürülebilir rekabet avantajı, bayrak devleti kurallarındaki esneklikler, sertifikasyon kolaylığı, liman denetimlerindeki ön yargıya maruz kalmama, uluslararası piyasanın daha cazip olmasının yanı sıra, kredi veren bankaların hukuki tercihleri gibi sebeplerden dolayı tercih edilmektedir.

Türk Bayraklı Gemilerde Personel Yükü

Türk Bayrağı'nda diğer bir dezavantaj ise gemide çalışması zorunlu personel sayısının diğer bayraklara göre daha fazla olmasıdır. Türk Bayrağı'ndan sonra en fazla tercih edilen iki bayrak olan Panama ve Malta arasında ise pek fark bulunmazken, diğer bayraklarda bu avantaj daha da fazlaşabilmektedir.

Türk Bayraklı Gemilerde Sigorta Yükü

TİP	Y.BAYRAKLI MÜRETTEBAT MALİYETİ	T.BAYRAKLI MÜRETTEBAT MALİYETİ	T.BAYRAĞI EK MALİYET	GEMİ GÜNLÜK EK MALİYETİ	EK MALİYET YÜZDESİ
5000 DWT	23.834 \$	32.950 \$	9.120 \$	2.25 \$	% 13.5
6500 DWT	31.970 \$	44.15 \$	12.18 \$	2.75 \$	% 14.7
8000 DWT	35.300 \$	48.70 \$	13.40 \$	3.15 \$	% 14.17

SEKTÖREL

Tabloda görüldüğü üzere Türk ve yabancı bayraklı gemiler arasında küçük gemilerde bile %15'lere varan ek maliyetler oluşabiliyor. Yabancı bayrakta zorunlu personel sayısının da düşük olması maliyeti düşürmekte ve ek avantaj sağlamaktadır.

TÜRK BAYRAĞI ÇEKMENİN AVANTAJLARI

Türk Bayrağı'nın da kendine has avantajları bulunmaktadır. Bu avantajların en başında kabotajda söz sahibi olma ve beyaz bayrak bulunmaktadır. Bunların yanı sıra avantajlar arasında Türk Loydu'nun sadece Türk bayrağı tarafından tanınması, özel tüketim tergisiz yakıt ve yerli bankalarla daha hızlı kredi ve ipotek işlemleri de yer almaktadır.











DENİZCİLİK İŞ SÖZLEŞMESİ (MLC 2006) & BAYRAK SEÇİMİNE ETKİSİ

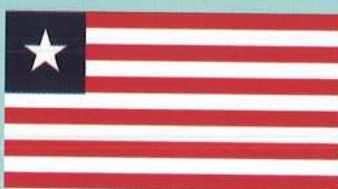
Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından 2006 yılında hazırlanan ve 57 ülkenin uygulama kararı alması ile birlikte 2013 yılında yürürlüğe giren "Denizde Çalışma Anlaşması"(Maritime Labour Convention-MLC) şartları uyarınca, sözleşmeye imza koyan liman devletlerindeki denetimlerde, imza koymayan bayrak devletlerine bir avantaj sağlanmayacağından, gemi bayrağının bu konuda bir etkisi bulunmuyor. Türk bayrağı, henüz MLC 2006 sözleşmesine imza atılmamasından dolayı bir dezavantaja uğramamış oluyor.

FİNANS AÇISINDAN BAYRAK

Yerli finans kurumları Türk bayrağı konusunda sıkıntı çekmemektedir. Yabancı bankalar, Türk Borçlar Hukuku ve Ticaret Kanunu'na her geçen gün daha hâkim olsalar da, bayrak konusunda yabancı bayrak şartları öne sürebilmektedirler. Sonuç olarak Türk bayrağının avantajları her geçen gün artsa da, eğilim hala yabancı bayrağa doğru yönelme sebebi olarak da Kolay Bayraklar'ın sürdürülebilir rekabet avantajı sağlaması görülmektedir. Türk armatörlerinin her halükarda gemilerine çekmek istedikleri bayrak kendi bayraklarıdır. Bu istek dikkate alınmalı, Türk bayrağına dönüşün özendirilmesi için kolay bayraklara kıyasla önemli dezavantaja sebep olan etkenlerin ortadan kaldırılmasına veya hafifletilmesine çalışılmalıdır.

Başlıca kolay bayrak devletleri

1)Panama	
2)Liberya	
3)Marshall Adaları	
4)Hong-Kong	
5)Singapur	
6)Yunanistan	
7)Malta	
8)Bahama	
9)Çin	
23)Türkiye	



EGE SORUNU

Son zamanlarda gündemden hiç düşmeyen, uzun dönemlerce hep merak konusu olan Ege Denizi sorunu nedir?

Türkiye ile Yunanistan arasında var olan Ege Denizi sorunu; karasular, kıta sahanlığı, FIR-hattı-hava sahası ve adaların silahlanması olmak üzere dört temel başlığa ayırabiliriz.

Karasuları

Karasuları egemen bir milletin kara topraklarına bitişik, genişliğini “uluslararası hukuka” göre kendisinin belirlediği, “hâkimiyeti” kıyı devletine ait olan deniz alanını belirler. Başka bir tanımla; karasuları, iç sular veya kıyı ile açık deniz arasında bulunan, genişliği her ülkenin kendi iç hukukuna göre kendisinin belirlediği deniz sularıdır. Karasuları iç sularla beraber ilgili devletin deniz ülkesini meydana getirir. Karasuları ile ilgili iki farklı bakış açısı vardır. Birinci görüş karasuları devletin ayrılmaz bir parçası, ülkenin sular altında kalmış toprakları olduğunu ifade eder. İkinci görüşte ise karasularının açık denizin devamı olduğunu, devletlerin ancak sahil kenarında faaliyet yapabileceğini kabul eder. Günümüzde devletler birinci görüşü kabul etmektedir. Devletler kara topraklarında sahip oldukları haklara, karasularında, karasularının, zemindeki hava sahalarında, deniz tabanında, tabanın altında da sahiptir. Karasularının bitiminden sonra “uluslararası sular” başlar.

Buna bizim açımızdan bakacak olursak; Lozan Anlaşması ile Ege'deki karasuları 3 mil olarak kabul edilmiştir. 17 Eylül 1936 tarihinde Yunanistan bir yasa ile karasularını 6 mile çıkarmıştır. O dönemde iyi olan Türk-Yunan ilişkileri nedeniyle Türkiye buna ses çıkarmamıştır. 6 mili ancak 1964 yılında uygulamaya başlayan Türkiye ise %8,8'lik paya ulaşmıştır.

Eğer Ege'deki karasuları 12 mile çıkarılırsa bu oranlar sırasıyla %63,9 ve %10'a yükselecektir. Bunun nedeni Ege'deki 12 mil olayının aslında adalar sorunu olmasıdır.

Ege'de, bir kısımda Türkiye'ye çok yakın yerlerde bulunan, 2383 ada bu ilkeye avantaj sağlamaktadır. 12 mil olayı sadece Türkiye'yi değil, Ege Denizi'ndeki “uluslararası su yolu” olarak kullanan bütün devletleri kapsamaktadır.

Yunanistan “1982 BM” sözleşmesinde 12 mile atıfta bulunmaktadır ama Türkiye ise bu sözleşmede taraf olmadığını vurgulamakta, Ege Denizi'nin yarı-kapalı deniz olduğunun altını çizmekte ve Ege'de sınır saptaması yapılırken hakkaniyet ilkesine göre hareket edilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Kıta Sahanlığı

Kıta sahanlığı coğrafi terim olarak ; deniz kıyısıyla genellikle -200m derinlik arasında uzanan, az eğimli, karadan taşınmış tortularla kaplı dip anlamına gelirken hukuki terim olarak; bir ülkenin kıyılarına bitişik olarak -200m derinliğe ya da bu sınırın ötesindeki su derinliğinin doğal kaynaklarının işletilmesine elverişli olduğu noktaya değin, karasularının dışında kalan denizaltı bölgelerinin, deniz yatağı ve toprak kesimlerinin tümü anlamına gelmektedir. Buna ekonomik önemi açısından bakacak olursak; biyolojik çeşitliliğin fazla olması, yani genel bir tabirle ekonomik değeri yüksek türlerin bu bölgede yaşam sürmeleri, kıta sahanlığında münhasır ekonomik bölgesini ilan etmiş olan ülkelerin ekonomisine avlanma ve yetiştirme faaliyetleri sonucunda gelecek katkılarının büyüklüğü kaçınılmaz bir gerçektir. Kıta sahanlığının bir diğer ticari boyutu ise bizim alanımıza uzak olmakla beraber deniz ve okyanus dibinin (bentik bölge) altında yatan fosil yakıtların varlığı veyahut olabilme ihtimalidir.

Ege'deki başka temel sorunlardan biri Türkiye ve Yunanistan arasında kıta sahanlığının henüz belirlenmemesi sorunudur. Şu anda ne Türkiye ne de Yunanistan Ege'deki 6 deniz mili mesafesindeki karasularının ötesine sınırlandırılmış bir deniz yetki alanına sahip değildir.

Adaların Silahsızlandırılması

Sorunlardan bir diğeri 1923 Lozan Anlaşması, 1947 Paris Anlaşması ve konuya ilişkin diğer uluslararası belgeler çerçevesinde Doğu Ege Adaları'nın silahlandırılması statüsüdür. Halen yürürlükte olan ve Yunanistan'ı yasal olarak bağlayan bu anlaşmalara rağmen Yunanistan ihlalleriyle 1960'lardan beri adaları silahlandırarak yükümlülüklerine uymamasıdır.

FIR Hattı (Flight Information Region)

İçinde uçuş bilgi hizmeti ve ikaz hizmeti verilen, hudutları belirlenmiş bir hava sahası anlamına gelmektedir.

Türkiye Yunanistan'ın 1931'e kadar 3 mil olan hava sahasını 10 mile çıkarmasına, iki ülkenin arasındaki iyi ilişkilerden ötürü tepki göstermemiştir. Uluslararası Sivil Havacılık

Örgütü 1952 toplantısında Türkiye Ege karasularını FIR hattı olarak kabul etmesi, Ege Denizi üzerindeki hava sahası kontrolünü büyük ölçüde Yunanistan'a bıraktı.

1974'e kadar problem oluşturmayan FIR hattı, Kıbrıs Barış Harekâtı sırasında Türkiye'nin güvenliğini tehdit etti. Türkiye NOTAM (Noticeto Airmen) bildirimini ile Türkiye yönüne uçuş yapan her uçak Türk kıyılarına 50 mil kala durumunu ve uçuş planını Türk yetkililerine bildirecekti.

Yunanistan ise Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan sonra 16 Ağustos'ta Ege Denizi'nin tümünü "tehlikeli bölge" ilan

ederek Ege semalarını uluslararası hava trafiğine dolayısıyla Türk askeri ve sivil uçaklarına kapattı. Türkiye'nin haklarını zedeleyen bu durum özellikle sivil havacılık yönünden çeşitli zorluklarla karşılaşılmasına ve iki ülke arasında yeni krize yol açtı.

NATO'nun Türkiye ve Yunanistan ile yaptığı temaslar sonucunda her iki tarafında daha önceden alınmış olduğu Ege hava sahası ile ilgili kararların yürürlükten kaldırılmalarıyla sorun çözüldü. Ege Denizi tekrar sivil trafiğe açıldı.





Preveze Deniz Zaferi

**Yrd. Doç. Dr. Miraç Tosun,
KTÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü**

Savaştan kısaca bahseder misiniz? Bu savaşın çıkış nedenleri nelerdir?

Preveze Deniz Savaşı Osmanlı donanması ile müttefik Haçlı donanması arasında 28 Eylül 1538'te vukuu bulmuştur. Kanuni Sultan Süleyman dönemiyle birlikte hız kazanan Akdeniz adalarını ele geçirme politikası sonucu bu sularda Hristiyan egemenliğinin tehlikeye düşmesi üzerine Papa III. Paolo önderliğinde İspanya, Papalık ve Avusturya'nın oluşturduğu ittifaka Venedik, Portekiz, Malta ve Ceneviz'in de katılımıyla birlik büyük bir Hristiyan donanması meydan gelmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa 1538 yazının başında İstanbul'dan ayrılmış, üç bin kadar yeniçeri ve Salih Reis'in de donanmaya katılımıyla Akdeniz'de yeni adalar ele geçirmiştir. Bu durum üzerine, İspanyol amiral Andrea Doria komutasına verilen Haçlı donanması Osmanlı ilerleyişini durdurmakla görevlendirilmiş ve 25 Eylül 1538'de iki donanma Preveze açıklarında karşılaşmıştır. Haçlı donanmasının sayıca üstünlüğüne rağmen Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki Osmanlı donanması, üç gün üst üste gelen saldırıları bertaraf etmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa 27 Eylül'de Preveze körfezinden açılmış ve hilal şeklinde konuşlanan gemilerle savaş nizamı almıştır. 28 Eylül'de aynı savaş düzeniyle ikinci kez saldırıya geçen Osmanlı donanması müttefik Haçlı donanmasını yenilgiye uğratmış ve Andrea Doria geri çekilme kararı almıştır.

1538 yılı Osmanlı tarihinde benzeri emsalsiz bir yıl ola-

rak kayıtlara geçmiştir. Bir taraftan Kanuni kara ordusuyla Bender'i fethederken, Barbaros Akdeniz'de müttefik Haçlı donanmasına karşı Preveze zaferini kazanmış yine aynı sene Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa 80 gemilik bir donanma ile Kızıldeniz'e açılmış, Yemen'i fethetmiş Hind Okyanusuna açılarak Gücerat sahillerine çıkarma yapmıştır.



Osmanlı devleti açısından bu savaşın önemi neydi?

Burada öncelikle söylenmesi gereken Hakanu'l-Bahreyn yani Karadeniz ve Akdeniz'in hakani olan Kanuni'nin hakimiyet sahası olarak denize affettiği önem üzerinde durulmalıdır. Batıdan gelen ve Katolik dünyayı temsil eden İspanya'ya karşılık doğudan gelen ve İslam dünyasını temsil eden Osmanlı'nın mücadele alanı Orta ve Batı Akdeniz'dir.

Yine Barbaros'un 1534 yılı başlarında Osmanlı Devleti'nin Derya Beylerbeyliğine(mirimiran-ı bihar) getirilmesi ve denizlerin yönetimi için yeni bir eyalet kurulması(Cezayir-i



Bahr-ı Sefid) Osmanlı Denizciliğinde ve deniz politikalarında önemli bir dönüm noktası olmuştur. Barbaros'un yeniden teşkil ettiği Osmanlı donanmasının İspanya için tehdit oluşturması ve Cezayir'i üs edinip Tunus'u ele geçirme düşüncesi iki imparatorluk arasındaki çatışmanın merkezini oluşturmuştur.

Osmanlı Devleti'nin 16. yy boyunca batı yönünde devam eden yayılma politikalarının doğal bir sonucu da Akdeniz'de hâkimiyet kazanma çabasıdır. Doğu Akdeniz kıyılarına sahip olan Osmanlı Devleti zengin deniz ticaretini kontrol etmek de istemiştir. Yunanistan'ın Adriyatik kıyısında yer alan Preveze açıklarında meydana gelen bu savaşın sonunda alınan galibiyet devletin politikalarının başarısını açıkça ortaya koymaktadır. Birleşen Hristiyan dünyanın deniz gücünü dağıtan Osmanlı donanması için artık Akdeniz'de kendine denk bir rakip kalmamıştır.

Savaş sırasında Osmanlı donanması gerek gemi gerekse asker sayısı bakımından kendisinden 3-4 kat daha büyük bir donanmaya karşı aldığı bu zaferde nasıl bir strateji uyguladı. Savaşın kazanılmasında ki en büyük etken neydi?

Farklı bilgiler olmakla birlikte kaynaklarına göre, 140 kalyon, 168 kadirga ve fazlaca nakliyat gemileriyle birlikte 55.000 askerden oluşan müttefik Haçlı donanmasına karşılık Osmanlı donanması 122 kadirga ve 20.000 askerden oluşmaktadır. Osmanlı başarısı açıklanırken büyük bir payın döneminin oldukça tecrübeli ve bilgili kaptanlarından olan Kaptan-ı derya Barbaros Hayreddin Paşa'ya veril-

mesi gereklidir. Bununla birlikte teknik açıdan bakılacak olursa Osmanlı donanmasında bulunan kadirgalar durgun bir iklime sahip olan Akdeniz sularında savaş için daha elverişliydi. Yelkenli gemiler bu durgun hava nedeniyle küçük koylarda kullanışsız hale geliyordu. Konu olan savaş da bir kadirga savaşı olmuştur. Buradaki kadirga başarıları sonucunda Osmanlı donanması uzun yıllar kadirgalardan oluşmuştur.

Akdeniz'in Türk gölü haline gelmesinin avantajları neler oldu? Osmanlı donanması bu savaşı kaybetmiş olsaydı ne gibi sonuçlar ortaya çıkardı?

Preveze Deniz zaferinin kazanılması Osmanlı denizciliğinde bir dönüm noktası olarak kabul edilebilir. Bu savaşla birlikte 16.yy'a kadar büyük oranda bir kara devleti olan Osmanlı İmparatorluğu deniz siyasetinin içine girmiştir. Dağılan haçlı kuvvetleri İnebahtı (1571) Savaşı'na kadar kendilerini toparlayamamış ve Osmanlı devleti otuz üç yıl Akdeniz'in hâkimi konumunda kalmıştır.

Tarihçilerin, tarihi olaylara karşı yaklaşımında "-saydı" gibi olasılıklar mevcut değildir. Bu gibi gerçek dışı olasılıklar üzerinde konuşmak tarih ilmine bir kazanım sağlamamaktadır. Buradan çıkacak sonuçlar tahminden öteye gidemeyeceği sebebiyle konuyu bu yönden ele almanın pek bir faydası yoktur.

Sözlerimi konuyla alakalı okuma tavsiyeleriyle bitireyim: Türk Denizcilik Tarihi ile alakalı olarak Prof. Dr. İdris Bostan ve Prof. Salih Özbaran Hocaların çalışmaları önemli bir rehber vazifesi görmektedir.

DENİZCİLİK İLE İLGİLİ HALK RÖPORTAJIMIZ

Öncelikle röportajımız klasik röportajlardan ziyade halkımızın görüşleriyle bütünleşerek sohbet havasında gerçekleşmiştir.

Trabzon'un Ortahisar (Meydan, Merkez Kampüs, Kalkınma) ve Sürmene ilçelerinde karşımıza çıkan insanlara bazı sorular yönelttik. Bunun yanında belirtmemiz gereken bir hususu daha sizinle paylaşmak istiyoruz; bize karşı kibar yaklaşımlarından ve güzel iltifatlarından dolayı röportajı gerçekleştirdiğimiz insanlara teşekkürlerimizi sunuyoruz.

SORU: Bilindiği üzere okulumuz denizcilik örf ve adetleri gereği üniformalı eğitim vermektedir. Bizleri üniforma içinde gördüğünüzde aklınızda oluşan düşünceleri bizimle paylaşır mısınız?

Genellikle öğrenci olduğumuzu tahmin etmelerine rağmen farklı cevaplar aldık. Örneğin, Hüseyin Bey bizi gördüğünde pilot sanmış, Müberra Hanım ise polis memuru zannetmiştir. Hasan Amca bizim zabıta olduğumuzu, Sakine Nine ise asker olduğumuzu, her gördüğünde gözlerinin dolduğunu belirtti. AVM'de karşılaştığımız bir üniversite öğrencisi bizi üniformalıyken çok beğendiğini ve fotoğraf çekilmek istediğini belirtti.

SORU: Gemi kaptanının sorumluluklarını biliyor musunuz? Gemide bulunan vardiya zabiti sayısı ve gemideki günlük yaşantıları hakkında bir fikriniz var mı?

Hemen hemen herkes kaptanın gemideki en önemli görevinin gemisini güvenli bir şekilde bir limandan diğer bir limana taşıması gerektiğinin farkında. Fakat gemide kaç Vardiya Zabiti bulunduğu ile ilgili ve görevlerinin neler olduğuna dair yeterli bilgilere sahip olmasalar da gayet güzel çıkarımları vardı. Örneğin, en az kaptana yardım eden bir veya iki personelin(vardiya zabitinin)bulduğunu ve hiyerarşik bir düzen ile sınıflandırılmaları gerektiğini söylediler. Yapılan işi tam olarak bilmediğini ama gemi içindeki günlük yaşantılarının oldukça sıkıcı olabileceğini (aynı insanlar, aynı sesler) söyleyen Harun Bey'e karşılık veren Osman Bey yüksek bir sesle; 'Biliriz o sıkıntıların limana yanaştıktan sonra nasıl unutulduğunu.' dedi. "Her limanda bir sevgili" olduğunu iddia eden Osman Bey'e ne kadar

aksini savunsak da inandıramadık. Bu minik tartışma bizleri kahkahaya boğmaya yetti.

SORU: Peki maaşları ile ilgili fikirleriniz nedir? Aldıkları maaşı hak ettiklerini düşünüyor musunuz? Gelen cevaplar gülümseyen yüz ifadesiyle " denizde kum sizde para" cümlesiyle özdeşleşebilecek cevaplardı. Ülke şartlarına göre fazla maaş aldıklarını ve bunun yanında denizciliğin oldukça zor olduğunu dile getiren vatandaşlarımıza aldığımız maaşın ticari gemilerin sınıflarına göre (kuruyük, tanker, konteyner gemileri gibi) değişiklik gösterdiğini belirttik. Maaşlarımızı hak edip etmediğimizle ilgili soruya verilen yanıt ise "Daha fazlasını bile hak ediyorsunuz." oldu.

SORU: Denizcilerin aile yaşantısı ile ilgili görüşleriniz nelerdir?

Bu duygusal sorumuza öyle güzel cevaplar aldık ki... Mesela Rana Hanım, eğitimci Aytaç Bey, esnaf Murat Bey ve diğer değerli insanlarımız dünyanın en sabır gerektiren mesleği olduğunu ilk cümlelerinde dile getirdiler. Müberra Hanım babasının da kendisi çocukken gemi personeli olarak çalıştığını ve o dönemlerde sabrı da korkuyu da hasreti de iliklerine kadar yaşadığını anlattı. Her gün, 'Anne, babam ne zaman gelecek?' diye soruyordum dedi.Bu cümleleri dile getirirken oldukça hüznüldü. Aile hasretine dayanabilmenin en büyük formülünün mesleğince tutkun bir denizci olunması gerektiğini söylediler.

SORU: Kadın denizciler hakkındaki düşüncelerinizi alabilir miyiz?

Her vatandaşımız gemide bir kadının olmasının en büyük etkisinin geminin daha tertipli ve düzenli olacağını dile getirdi. Bir erkeğe göre daha çok zorlanabileceklerini söylemelerine karşın, kadınların gemide daha rahat söz geçirebileceklerini ifade ettiler.Özellikle Sürmene'de esnaf olan Bahadır Bey pek çok kez gemilerde çalıştığını belirterek kadın kaptanların sektörde daha çok yer almalarını gerektiğini belirtti.İnsanlarımız bir kadının denizci olmasının kolay verilebilecek bir karar olmadığını ,kadın kaptanların çok güçlü karakterlere sahip olduklarını söylediler.

HİNT'Lİ KADIN KAPTANIN BAŞARISI

Londra'da Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından, 116. oturumu gerçekleştirilen konseyde, 2016 yılı Denizde Üstün Cesaret Ödülü Hintli kadın kaptana verildi.

Hindistan'ın ilk kadın kaptanı olan Radhika Menon, aynı zamanda IMO Denizde Üstün Cesaret Ödülü'ne sahip olan ilk kadın kaptan oldu. 22 Haziran 2015 günü; 32.950 DWT'lik Oil Product M/T Sampurna Swarajya tankerinin kaptanı Radhika

Menon'a, Hindistan Hükümeti'nden makinesi arızalanan ve kötü hava koşullarından dolayı süriiklenmeye başlayan bir balıkçı teknesi olduğu bilgisi geldi. Bengal Körfezi'nde batmakta olan balıkçı teknesindeki yedi balıkçıyı zorlu bir kurtarma operasyonundan sonra güvertesine sağ sağlim aldı.

Kurtarma operasyonunda gösterdiği kararlılık ve cesareten dolayı IMO Konseyi tarafından 21 Kasım 2016 günü IMO Genel Sekreteri KitackLim'in elinden aldı. Ödülü aldıktan sonra RadhikaMenon;

“Ben sadece işimi yapıyordum. Tüm denizcilerin ve gemi kaptanının en ciddi görevi alınan bir acil durum çağrısında kazazedelerin imdadına yetişmektir. Rotamızı değiştirmek anlık bir karardı fakat bu kararı alırken tüm risk faktörlerini gözden geçirerek kararımı verdim. Uzun uğraşlar sonunda batmakta olan Durgamma isimli balıkçı teknesine yaklaştık ve yedi denizciyi pilot çarmıhından gemiye almayı başardık. Abartılacak bir şey yok. Benim yerimde kim olsa aynısını yapardı.”



OKULUMUZU ZİYARETE GELEN PERSONEL MÜDÜRLERİYLE RÖPORTAJ

-Gemide çalışan personellerinizde ne gibi psikolojik değişimler oluyor?

-Psikoloji denilen olgu aslında kişiye bağlıdır. İster gemide çalışsın, ister karada bulunsun kişinin yapısıyla alakalı bir durumdur.

Gemideki çalışanlara gelindiğinde; dünyanın dörtte üçlük kısmında yaşayacağı, belli bir zaman aralığında belli metrekarelik alanın evi olacağı hayatına ailesinden, sevdiklerinden uzakta idame ettireceği gerçeğini kabullenmişse ve kendini bu duruma göre yetiştirmişse, psikolojik anlamda çok fazla değişim olmadığı gözlemleniyor.

Karadaki yaşamdan kopamayanlar; özellikle aile konusunda gereğinden fazla hassas bir yapı sergileyenlerde demoralizasyonlar oluşuyor. Örnek vermek gerekirse; bazı insanlar ailesinden birini kaybettikten sonra dahi bir hayatının olduğunu ve bunu devam ettirmek gerektiğini farkedirken; bir diğer türlü eşinin başı ağrıdığına kıyameti kopartan yapılarda psikolojilerde bulunuyor.

Bu değişimler tamamen kendini bilmekle ve geliştirmekle paralel ilerlemektedir. Kişiler denizcilik ruhunu ve maneviyatını benimseyerek bu yolda ilerlerse yaşadıkları psikolojik değişimleri en aza indirgeyebilir. Bu da iş hayatlarını ve iç dünyalarını olumlu etkiler.

-Tanker sektörü büyürken diğer sektörlerin dalgalanmasını neye bağlıyorsunuz?

-Global krizin yaşanması, uluslararası ticaretin durması, barışın sağlanamaması her camiayı etkilediği gibi denizcilik sektörünü de etkileyip, dalgalanmalara sebebiyet vermiştir.

Denizcilik sektöründeki tanker tipi ticari gemilerin, kuru yüke göre sayılarının piyasada daha az olması bunun en önemli sebebidir.

Diğer bir sebep; yeni tanker gemilerinin yapılmaması, mevcut gemilerin satın alınıp bir elden diğer ele geçmesi, ekonomideki büyüme ve daralma, düşüş konjonktüleri olarak düşüşten dolayı tanker gemilerinin uygun fiyata satılmasıdır.

Şu zamandaki tanker sektörünün hızlı gözükmemesinin sebebi budur.

-Doların yükselmesi navlunu nasıl etkiliyor?

-Dünya'ya yönelik navlun piyasasını düşünerek açıklamak gerekirse; doların yükselmesinin ve ya artmasının bir etkisi yoktur. Dolar üzerinden çalışan armatör ve ya şirket dolar üzerinden kazanıp dolar ödendiği için bir etki söz konusu değildir. Fakat taşıma ücreti (navlun) Türk Lirası üzerinden yapılıyorsa doların yükselmesi dezavantaj; alçalması ise avantaj olarak karşısına çıkıyor.

-Türklerin denizcilik sektöründeki kalitesi hakkında ne düşünüyorsunuz?

-Geçmiş dönemde çalışmış Türk Denizciler, genelde gemilerini ve işini sahiplenen ve daha çok koşturmaya ile işi çözen insanlardır. Yeni nesil Türk Denizciler ise durağan olmalarına rağmen çözüm odaklı ve daha üretkenler. Özellikle Türkleri tercih eden firmalar da var. Denizcilik bakışı olarak daha ileriye gidiyor. Ortak payda Türk Denizciliğinin daha yüksek yerlere gelmesidir.

-Okulların çoğalması hakkında ne düşünüyorsunuz?

-Okulların çok olması durumunda arz talebi geçiyor. Türkiye'de şirket sayısı ve öğrenci sayısı artık birbirini karşılamıyor ve yeterli düzeyde değil. Okulların ve öğrenci sayısının artması Türk denizciliğinin gelişmesi için iyi bir durum. Bu fazla olan kısım illaki kendini bir yerde değerlendirecektir. Bu da yurtdışı firmalarına kaymalar şeklinde gerçekleşecektir. Çoğalmalar durumunda rekabet durumu oluşacaktır. Diğer bir açıdan düşünmek gerekirse şirketlerin azaldığı bu dönemde okulların artması doğru gelmiyor. Okulların yeterli sayıda olduğu düşünülüyor. Daha fazla okulun açılması tasvip edilmiyor.

Okuldan mezun olan her güverte öğrencisi genelde denizden başka yerde çalışmalarını pek mümkün olmuyor. Piyasanın bu kadar sıkıntılı olduğu bir dönemde sırf okul açmış olmak için açılan okullara karşıyız. Eğitim düzeyi bellibir kaliteyi yakalayan okulların yanındayız ve tercihimiz o yöndedir.



PSİKOLOJİK TACİZ (MOBBİNG)

Denizcilik esasları, insani vasıflara dayanır. Denize saygı, mesleğe saygı, örf ve adetler, güven ve ahlak bu vasıfların başında gelir. Toplum içinde güven duygusu geliştikçe, ahlak zayıfladıkça örf ve adetler terk edildikçe, saygısızlık artıkça insani temeller üzerine oturtulmuş milli ülkümüz bir çöküş içerisine girecektir.

Denizde yaşamak; hayatınızı belirlenmiş bir alanda, denizin ortasında belli kurallar ve görevler içerisinde hayati idame etmektir. Ailesinden uzak, sevdiklerinden belki tam anlamıyla haberi olmadan yaşayan insanların psikolojileri ne kadar sağlam kalabilir? Kişiler için bu tabii ki kişilik ve karakter bakımından farklılık gösterir ama şartların zorluğu ve yükü bir gerçektir.

Biz size milli ülkümüz denizciliği olumsuz etkileyen “Denizcilik ve Mobbing” konusundan bahsetmek istiyoruz. Öncelikler sizlere mobbing kelimesinden bahsedeceğiz. İngilizce “mob” sözcüğü aşırı şiddetle ilişki ve yasaya uymayan kalabalık manasına gelmektedir. Sözcük Latince “mobile vulgus” kelime grubundan türemiştir. İş yaşamında maddi ve manevi çok büyük arara yol açan duygusal taciz, yakın geçmişte başlı başına bir olgu olarak tanımlanmıştır.

TDK’ye arattığımızda “bezdiri” kelimesi çıkar. TDK’deki karşılığı “iş yerinde, okullarda vb. topluluklar içinde belli bir kişiyi hedef alıp çalışmalarını sistemli bir biçimde engelleyip, huzursuz olmasına yol açarak yıldırma, dışlama, gözden düşürme” olarak karşımıza çıkar. Genel bir çıkarımla psikolojik taciz-baskı da diyebiliriz. Kişilerin iş yerinde psikolojik tacizden hukuken korunmaları 4857 sayılı iş kanunu sağlamaktadır.

Bilindiği üzere denizde çalışan insanlar bir hiyerarşi ve üst-üst ilişkisi içerisinde yaşamaktadır. Bu hiyerarşi kavramı denize has bir konu değildir. Birçok meslek grubunda müdür, sekreter gibi terimler arasında da bir hiyerarşi vardır. Hiyerarşide mobbing Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’nın iş yerinde psikolojik taciz (mobbing) bilgilendirme rehberinde açıklamıştır; “üstlerden astlara yönelik, aynı zamanda iki yönü de olabilen psikolojik taciz türüdür” olarak yazmaktadır.

Gemi için örnek vermek gerekirse sadece kaptan ve kıdemi kişilerden alt kademeye yapılan baskı şeklinde algılanmamalı, alt kademe kişilerin toplu hareket ederek yapmış oldukları psikolojik taciz de mümkün görünmektedir.

Gemi Adamları Disiplin Komisyonu'na belirtilen Ek Madde 8'de "gemi adamlarının hizmetleri sırasınca herhangi bir şekilde tespit veya rapor edilen mesleki yetersizlikleri sırasında, disiplinsizlikleri, denizcilik örf ve adetlerine, temüllerine, denizcilik terbiyesine ve çalışma disiplinine uygun olmayan davranışları Gemi Adamları Komisyonu'na incelenir" yazmaktadır.

Bu maddeyi değerlendirirken kimlere inisiyatif yüklenebilir? Denizcilik terbiyesi, örf ve adetleri dediğimiz zaman bunlar ucu açık kavramlardır. Hayatın getirmiş olduğu tabii ki bir saygı çerçevesi içinde kişiler görevini yerine getirmelilerdir. Bu eke göre kişilere inisiyatif yüklenerek, mobbing uygulamak kolay olabilir. Öte yandan bu inisiyatif alan kişinin; kişiliği ve karakteri ile ilgilidir. Bu konunun ne derece samimi olduğu ise en büyük çözümsüzlüktür. Sonuç olarak deniz hayatı farklıdır.

GERÇEK HAYATTAN MOBBİNG

Maalesef bu duruma maruz kaldığımı üzümlere belirtmek isterim. Mesleki hayatımda bir yıl aşkın hizmetim ile İkinci Zabıt olarak katıldığım gemide ilk andan itibaren Birinci Zabıtın cinsel kimliğim üzerinden negatif yaklaşımlarına maruz kaldım. Kendisi bana gemide kadınlarla çalışmaktan hoşlanmadığını, diğer tüm personele biz denizci kadınların külfet olduğunu ve imkân olsa beni hemen gemiden indirmek istediğini defalarca beyan etti. Kadınların olduğu ortamda huzur ve istikrarı sağlamanın mümkün olmadığından bahsediyordu. Elbette daha önce hiç karşılaşmadığım bu durum gemiye katıldığım ilk zamanlarda bocalamama sebep oldu. Bir asker kızı olarak yetiştiğim ve okuldan da iyi bildiğim disiplinli eğitimi aldığım için hiçbir konuda bu muameleyi hak etmediğimi düşünüyordum. Mesleki olarak attığım her adımda eleştirilerek kendimi yetersiz hissetmem sağlanmak isteniyordu. Tabii ki bu durum bende kendimi ispatlama içgüdüleri yaratıyor, daha fazla işgücü anlamında çabalamama vesile oluyordu. Bunun neticesinde fiziksel ve ruhsal yorgunluklar hiç olmadığı kadar beni etkilemeye başlamıştı. Elbette baskılar sadece mesleki değil, sosyal alanda da kendini göstermekteydi. İş arkadaşlarımla girdiğim diyaloglar kendisini rahatsız etmekte ve beni insanlardan soyutlama eğilimine girmektedir. Herkesin bana cinsel kimliğimden ötürü kendisiyle aynı önyargıyla yaklaşmasını istiyordu. Git gide yalnızlaşmaya başlamış ve anlamlandırılmadığım bir durumun içinde kendimi bulmuştum. Her ne kadar çabalarsam çabalayayım Birinci Zabıt tarafından takdir edilmediğimi, kadın kimliğim ile değerlendirilmekten kurtulamadığımı ve aksine bedenim ve ruhen kendimi daha fazla yıpratılarak diğer personelin nazarında

olumsuz, mutsuz ve yalın bir algı yarattığımı fark etmeye başladım. Bununla beraber suçu ve sorunu kendimde aramaktan sıyrılarak daha sağlıklı adım atmam gerektiğini idrak ettim.

Neticesinde görevime olan bağlılığım ve aslında gurur duyduğum cinsel kimliğim ile üzerime düşen tüm sorumlulukları önce kendimi önemseyerek diğer tüm kontratlarımda olduğu gibi eksiksiz ve layıkıyla yerine getirmeye çabaladım. Kendi vicdanım ve mantığımla doğrularımın sapsamam gerektiğini bir kez daha deneyimlemiş oldum. Bu durum gerek mesleki gerek sosyal anlamda içinde bulunduğum negatif durumdan beni çıkartarak pozitif açıdan bir bakış açısı sağladı, yani olumsuzlukları olumlu duruma çevirdi. Aslında yaklaşımların tamamen şahsın önyargıları ve anlamsız ithamlarından kaynaklandığı anlaşılmaktaydı. Kendisiyle verdiğim psikolojik savaş elbette beni yıprattı ancak diğer insanları kazanmamı fazlasıyla sağlamış oldu. Kendime olan güvenimle ve mesleki çabalarımla gerek diğer üslerim gerekse iş arkadaşlarım tarafından kabul gör

rülere, takdir edilerek ve aslında hepimizin birer kimliksiz emektar olduğu iş ortamımızdan görevimi sonuna kadar gerçekleştirerek ayrıldım. Devamında daha birçok gemide özveri ile çalışarak Uzakyol Birinci Zabıtlığa kadar yükseldim ve son olarak kendimi akademik anlamda geliştirmeye yöneldim. Şuan alanımda yüksek

lisansımı tamamlayarak doktora eğitimime devam etmekteyim.

İş hayatında yaşadığımız bu üzücü durumlar maalesef ki ne ilk ne de son olacaktır. Ancak burada önemli olan denizin aslında bizler için geniş çapta bir sınav ve tecrübe olduğunu unutmamaktır. Bu sınavın içindeki en önemli unsur ise düşünülenin ve sanılanın aksine insan faktörüdür. Biz denizci kadınların benim nazarımda dikkat etmesi gereken en önemli şey mesleki normlara uygun, adaleti benimsemiş bir yetkiyle hareket etmeleri, mesleklerine sadakat duymaları ve her ne olursa olsun önce kendilerine değer vererek ötekileştirilmeye olanak tanımamalarıdır. Cinsel kimliğimize yönlendirilen ve bunun üzerinden gerçekleştirilen hiçbir tavır ve önyargı tolere edilmemeli ve bertaraf edilmelidir. Bunun yanında iş ortamında pozitif de olsa beklenecek her ayrımcılık ve imtiyaz bizleri ve geleceğimize yön verecek denizci kadınları olumsuz yönde etkileyecektir. Bu nedenle denizde çalışmaya karar verdiğimiz an kendimize olan güvenimizin, iş ahlakımızın ve sorumluluklarımızın bilincinde olmamız gerekmektedir. Tüm bunlar sağlandığında nereden gelirse gelsin engellerin bizleri yıldırmayacağına inanmaktayım.

Pelin ÜLKÜ Araştırma Görevlisi



OSMANLI SEYİR

Başbakanlık Osmanlı Arşivi 'ndeki belgeler den ulaşılan "Seyir Defteri" 1775-1776 yıllarında yapılan 5 sefer dönemi, Osmanlı donanması ve Akdeniz'deki hakimiyeti hakkında bilgiler vermektedir. Limni'nin Ruslardan alınmasında büyük başarılar göstermiş olan gazi hasan paşanın kaptanlığında tutulan bu kayıtlar iki açıdan ele alınmış; izlenen rota, sefer süreleri ve seferde yaşanan olaylar anlatılmıştır.

Korsan saldırılarını önleyip deniz güvenliğini sağlamak amacıyla ilkbaharda sefere çıkan donanma için hazırlıklar kış aylarından yapılmaya başlanır ve geleneğe göre Hıdırellez günü denize açılmaya hazır hale getirilirlerdi. Osmanlı donanmasındaki geleneklerden bir tanesi de sefere çıkmadan önce yapılan padişahın ve devlet adamlarının da katıldığı merasimlerdi. Kış aylarında bir yandan hazırlıklar sürdürülürken bir yandan da korsan ve olası düşman saldırılarına karşı ada ve kıyılara bazı gemiler görevlendirilirdi. Genellikle Mayıs ayında Akdeniz'e açılan donanma yaklaşık yedi ay seferde kalır, sefer dönüşünde geminin gerekli bakımları yapıldıktan sonra savaş durumu yoksa yelkenleri çıkarılarak, ambarlara kaldırılırdı.

1775 ilkbaharında Akdeniz'e çıkacak olan on beş donanma gemisinden biri kapudane-i hümayun (kalyon-u Fetih-ül-fettah), ikincisi patrona-i hümayun (kalyon-u İnfak-ı Bahri), üçüncüsü riyale-i hümayun (kalyon-u Maurta) kalyonları idi. Bunların dışında altı kalyon ve altı tane de firkateyn vardı. Toplam on beş gemiden oluşan donanmada adam sayısı 6625 kişi idi.

Sefere çıkan gemiler genellikle aynı rotada gidip aynı yerlerde mola vermiş, bu gidilen güzargahı etaplara ayırıp seyir sürelerini karşılaştırmayı kolaylaştırmıştı.

Birinci etap tersaneden Ege Denizi'ne çıkışa kadar, ikinci etap Ege Denizi'nin başlangıcı olarak kabul edilen Bozcaada'dan Rodos Adası'na kadar ve üçüncü etap ise bu adadan seferin son noktası olan Hayfa'ya kadardı. Her iki yılda yapılan Akdeniz seferi, donanmanın tersaneden ayrılmasından geri dönüşüne kadar yaklaşık 1775 yılında 222 gün, 1776 yılında 215 gün sürmüştü. Donanmanın bu iki seferinde etaplar içindeki hareketi karşılaştırıldığında demirleme noktalarının ve etap içi mesafelerin gidiş ve dönüşlerinin birkaç küçük değişiklik dışında aynı olduğu görüldü.

Sefer dönüşlerinde boğazda donanma askerlerinin kontrolü tayin edilen yoklamacı tarafından yapılır, askerlerin eksik olup olmadığına bakılırdı.

Donanmanın gerek İstanbul'dan Marmara'ya çıkışı gerek bu noktadan sonraki hareketi hava koşullarına büyük oranda bağlıydı. Boğazlardaki akıntı ve rüzgarlar gemilerin

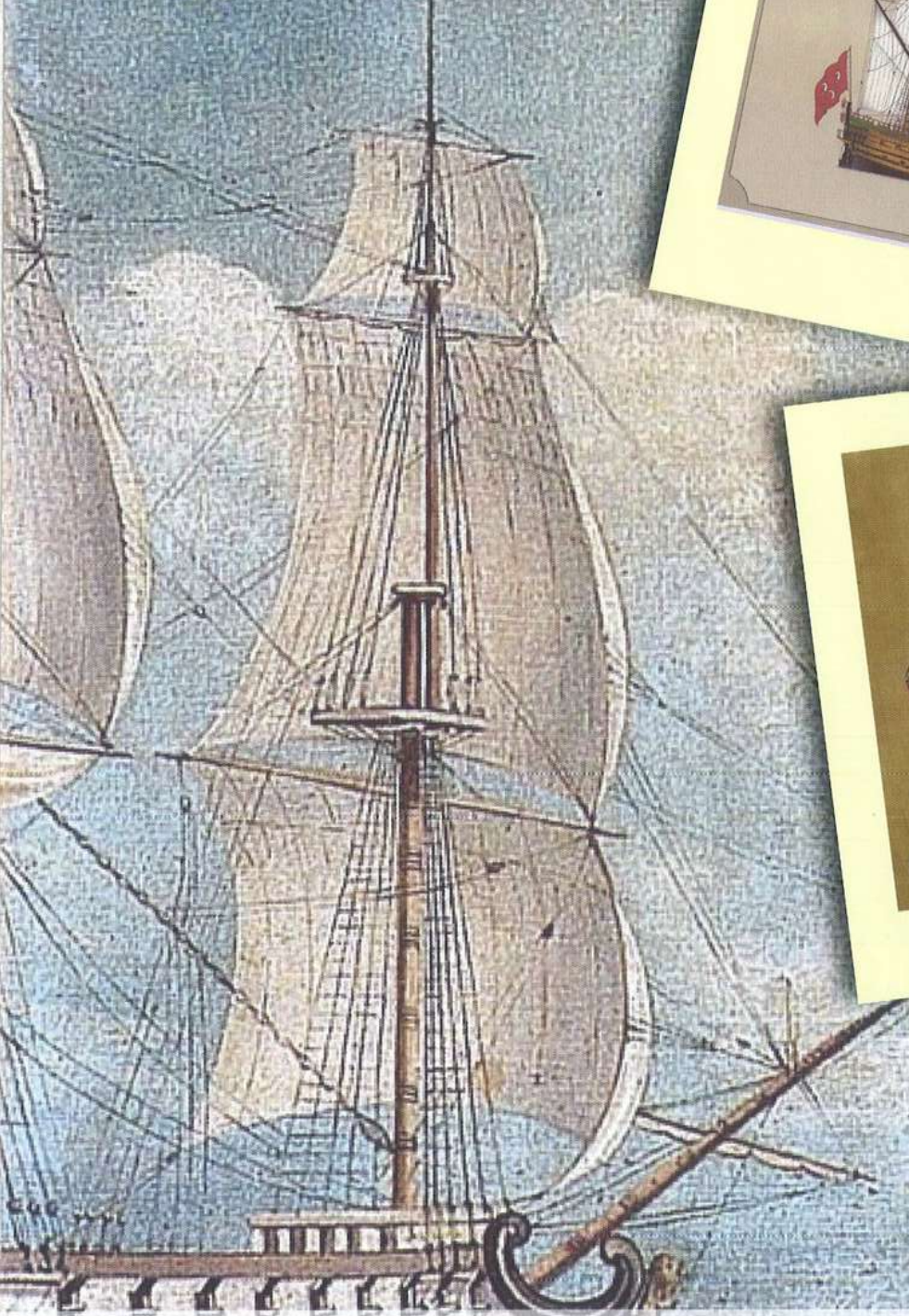


seyirini etkiliyordu. Örneğin Marmara tarafına gitmek için kuzeyden, Karadeniz tarafına gitmek için ise güneyden esen rüzgar beklenirdi.

Yaz mevsiminde Akdeniz'de kuzeybatıdan kuzeydoğu doğrultusuna esen rüzgarlar, deniz boyunca kuzeyden güneye ve batıdan doğuya olan yolculukları kolaylaştırıyordu.

Ege Denizi'nden Mısır ve Filistin'e doğru ise 'meltem' rüzgarı ile ulaşıyordu. Rüzgarlar dışında ulaşımı etkileyen bir diğer faktör de deniz akıntılarıydı. Bu akıntılar özellikle ada ve kıyılarının birbirine yakın olduğu

DEFTERİ



Ege Denizi'nde görülüyordu. Ada ve kıyılar arasındaki sığlıklar, gemilerin ani akıntılar ile bu bölgede kaza yapma riskini artırıyordu.

Osmanlı idaresi, donanmanın başında Akdeniz seferine çıkan kaptan-ı deryanın görev ve sorumluluklarını denize açılmadan önce kendisine gönderdiği bir emirle bildiriyorsa da donanmanın İstanbul'dan ayrılışından sonra ortaya çıkan durum ve gelişmeler doğrultusunda yeni görev ve emirleri de donanmanın arkasından gönderilen ulak ve gemilerle bildiriyordu, donanmanın hareketi sırasında merkez ile donanma

arasında emir ve soru-cevap şeklinde bir diyalog devam ediyordu. İrtibatın bu şekilde sürekliliği merkezi olayların gelişiminden haberdar ederken, kararların da bu gelişime uygun olarak değiştirilmesini ve uygulanmasını sağlıyordu.

* Firkateyn: Buharın icadından evvel kullanılan harp gemilerindedir. Bu gemiler, güvertelerinin altında bir batarya topu hâvi olup hızlı giderlerdi. Bu gemilerin üç dirckleri vardı ve içlerinde mürettebatının bin beş yüzü bulanları da vardı.

KORSANLIK VE DENİZ HAYDUTLUĞU KAVRAMLARI DÜNYACA ÜNLÜ KORSANLAR

Nitelikleri ve hukuki sonuçları itibarıyla birbirinden farklı kavramlar olan “korsanlık (corsair/privateering)” ile “deniz haydutluğu (piracy)” arasında uzun bir süre kesin bir ayırım yapılmamış, her iki kavram da aynı anlamda kullanılmıştır. Bu nedenle korsanlık ve deniz haydutluğu arasındaki farkı ortaya koymak ve uluslararası hukuk açısından korsanlığın ne anlama geldiğini kısaca açıklayarak çalışmaya başlamak yerinde olacaktır.

Korsanlık Kavramı

İngiltere Kraliçesi Elizabeth (1533-1603), İngiliz korsanları Kraliyet Donanması'nın bir parçası gibi görmüş ve onlara İspanyollar'ın deniz ticaretine engel olabilmek için hükümet izniyle korsanlık yetki belgesi vermiştir. Böylelikle korsanlara yarı resmi bir statü tanınmıştır. İlk kez 1243'de İngiltere Kralı III. Henry tarafından verilen bu belgelerde korsanlar tarafından uyulması gereken kurallara da yer verildiği görülmektedir. Karşılıklı menfaat paylaşımının olduğu bu ilişkide, korsanlar sunmuş olduğu hizmete karşılık zapt ettiği gemiler ve yük üzerinden belli bir pay

almışlar, henüz bir donanmaya sahip olmayan ya da yeterli bir deniz gücü bulunmayan devletler de deniz savaşı için ihtiyaç duydukları asker ve savaş araçlarını korsanlar sayesinde elde etmişlerdir. Tüm bu bilgilerin ışığında bir devletin müsaadesi altında özel kişilerce donatılmış gemiyle düşman gemilerine saldırmak korsanlık; bağlı olduğu hükümetin müsaadesiyle düşman gemilerine ve topraklarına saldıran kişi korsan; bu tür faaliyetlerde kullanılan gemiler de korsan gemisi olarak isimlendirilmiştir. Öte yandan 16. yüzyılın sonlarından itibaren İngilizler'in ve Hollandalılar'ın Akdeniz'e inmeleriyle birlikte korsanlık yayılma dönemine girmiştir Korsanlığı meşru bir savaş yöntemi olarak kabul eden ve belirli kurallar çerçevesinde düzenleyen bu müsamahakâr yaklaşımdan 18. yüzyıldan itibaren vazgeçilmeye başlanmıştır.

Korsanların sahip oldukları yarı-resmi statüyü kötüye kullanarak deniz haydutluğuna kaymaları ve deniz ticaretine verdiği zararlar bu vazgeçişte oldukça etkili olmuştur. nihayet 1856 tarihli Paris Beyannamesi ile birlikte yasaklanmıştır. Bu tarihten itibaren devletler arasındaki savaşlarda bir daha görülmemeyen korsanlığın günümüzde uygulama alanı kalmamıştır. Halen devam eden ve uluslararası deniz taşımacılığını tehdit eden şiddet hareketleri ise, günlük kullanımda ve basın yayın organlarında ifade edilen aksine korsanlık değil, deniz haydutluğudur.

1. Deniz Haydutluğu Açısından Dünya Denizlerindeki Riskli Bölgeler

Güvenlik uzmanlarına göre; deniz haydutları genellikle ticari açıdan stratejik su yollarında saldırı yapmakta olup, saldırıların çoğu Somali yarımadası, aden körfezi ve Güneydoğu Asya'da meydana gelmektedir Diğer yüksek riskli bölgeler; Nijerya açıkları başta olmak üzere Batı Afrika, Tanzania, Peru, Bangladeş, Malezya, Malakka ve Singapur Boğazları, Crystal, Radisson Seven Seas and Silverscas da dahil Güney Çin Denizi'dir.

DENİZ HAYDUTLUĞUNA YOL AÇAN SEBEPLER

-Artan ticaret hacmine paralel olarak deniz ticareti ve dolayısıyla deniz trafiğinin ve dünyadaki limanların artması,
-Artan deniz ticaretinin Malakka Boğazı, Bab el-Mendeb Boğazı, Hürmüz Boğazı, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi yoğun kullanılan, sıkışık ve dar olan ticari su yollarından geçmesi ve ticaret rotalarının bu riskli bölgeler üzerinde olması,

-Asya mali krizinin Güneydoğu Asya üzerinde devam eden etkisinin, düşük ücretlerin, yüksek gıda fiyatlarının, işsizliğin bu bölgelerde deniz haydutluğu ve diğer suçları arttırması,

-Yetersiz kıyı/liman gözetim ve denetimi,

-Bölgedeki siyasi istikrarsızlık ve yozlaşma, rüşvet, hukuk sistemindeki boşluklar, imtiyazlı davranma,

-Saldırganların etkin bir şekilde yararlandığı teknolojik imkânlar; Deniz haydutluğunun denizcilik sektörüne getirdiği ek maliyetler şu şekildedir;

- Güzergâh değişimleri
 - Güvenlik teçhizatı ve özel koruma
 - Güvenli geçiş için hız arttırılmasından ileri gelen fazladan yakıt tüketimi
 - Personeli kurtarmak için ödenen fidyeler
 - Personel için ödenen tazminatlar
 - Riskli bölgeler geçişinde sigorta primlerinin artması ve ilave sigortalar
 - Personele riskli bölge geçişi için ödenecek ilave ücretler
- Deniz haydutluğunun devletlere getirdiği ek maliyetler ise şu şekildedir
- Yargılama ve hapsedme masrafları
 - Askeri operasyonlar
 - Deniz haydutluğuna karşı oluşturulan çok uluslu organizasyonlara yapılan katkılar





DÜNYACA ÜNLÜ KORSANLAR

Kafası Dumanlı Deniz Şeytanı. Blackbeard (Karasakal) Bilindiği gibi Karayipler -veya eski adıyla Batı Hint Adaları- korsanların üssü konumundaydı. Dünyanın her yerinden korsanın bulunduğu bu bölgenin en efsanevi korsanlarından biri ise Karasakal'dı. Edward Teach nam-ı diğer Karasakal korsanların altın dönemi olarak adlandırılan yıllarda yaşadı.

"Queen Anne Revenge" adlı gemisi zamanın en güçlü korsan gemilerinden biri olarak görülüyordu. Anlatılanlara göre Karasakal her zaman 'tricorn' şapka giyer, göğsünde de birkaç farklı silah bulundururdu ve girdiği tüm çatışmalardan evvel sakalında sakladığı Hint kenevirli piposunu çıkartıp yakardı. Onun karşısında savaşanlar onu gördüklerinde kafasından duman tüten şeytanı gördüklerine inanırlardı. Zira kendisi oldukça acımasız bir savaşçıydı. Ancak ilginçtir adı daha yaşarken efsane olan Karasakal'ın hiçbir resmi raporda adam öldürdüğüne dair herhangi bir yazı bulunmamaktadır. Kaptan Karasakal'ın ölümü ise diğer korsanların aksine mürettebat isyanından veyahut resmi donanmalardan değil, para avcılar tarafından olmuş. Karasakal'ın durumu ve konumu onun başına oldukça yüksek bir miktar ödül konmasına neden olmuş; bu da onun sonunu getirmiş. Efsaneye göre başı koparılmış şekilde denize atılan Karasakal'ın başsız bedeni gemi etrafında 3-4 kere yüzerek tur attıktan sonra ortadan kaybolmuş.

Kaptan-ı Derya Kızıl Sakal:

Barbaros Hayrettin Paşa

Film veya dizilerden görmüşsünüzdür, korsan kaptanların çoğu onları takip edecek bir mürettebatı ve bir gemileri olduğunda kendilerini çok daha iyi ve güçlü hissederler. Ancak Barbaros Hayrettin Paşa bu korsanlardan biraz farklıydı. Çünkü onun, bırakın onu takip edecek bir mürettebat ile gemiyi; kendi filosu, hatta kendi devleti bile bulunuyordu. Bu da Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın büyüklüğüne dair bir fikir verebilir.

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

Ağabeyi Oruç Reis ile birlikte Akdeniz'de büyük vurgun-

lar yapan kardeşler bunlarla yetinmeyip toprak edinmeye başladılar ve çok geçmeden Cezayir vilayetinin kontrolünü sağladılar. Zaten tek başlarında birçok devletin donanmasına boyun eğdiren Barbaros ve kardeşleri, Hayrettin Paşa'nın Osmanlı donanmasına katılması ile Akdeniz'i "Türk gölüne" çevirdi.

Denizlerin Babası: Oruç Reis

Barbaros Hayrettin'in ağabeyi Oruç Reis de kardeşi gibi Midilli adasında doğdu. Vardari Yakup Ağa'nın dört oğlundan biri olan Oruç, zamanın standartlarına göre iyi bir eğitim aldı ve Akdeniz'in olmazsa olmazı olan İtalyanca, Fransızca, İspanyolca ve Rumca'yı öğrendi.

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

Şelizade Korkut tarafından 24 gemi verilen Oruç Reis, böylece Akdeniz'de gitmedik yer bırakmayarak birçok baskın yaptı ve birçok gemi ele geçirdi. Küçük gemilerle büyük savaş gemilerini alt etmesi Oruç Reis'in tüm Avrupalı denizciler tarafından tanınmasını sağladı. Cezayir'in kontrolünü sağlayan Oruç Reis o bölgede güç durumda olan Emeviler'e birçok yardımda bulundu ve bundan dolayı Baba Oruç lakabını aldı. Oruç Reis, Tilimsan'da İspanyollar'a karşı verdiği savaşta son ana kadar savaşarak hayatını kaybetti.

İngiliz yönetimini çıldırtan korsan: CalicoJack

Sıradaki ünlü korsanımız "Black Sail" dizisinden yakından tanıdığımız John Rackham, nam-ı diğer CalicoJack. Kendisi korsanlığından çok, özel hayatı ve mürettebat stratejileri ile bilinir.

Kaptan CalicoJack zamanın en ünlü korsanlarından Charles Vane'in mürettebatındaydı. Ancak mürettebatın kaptan Vane'e karşı isyan etmesi kaptan CalicoJack'ın geminin yeni kaptanı olmasına sebep oldu. Kaptan CalicoJack o dönemin en ünlü iki kadın korsanı olan Anne Bonny ve Mary Read'in mürettebatına katılmasını sağladı ve bu durum Kaptan Jack ve gemisinin ününe ün katmayı başardı.

Ancak Kaptan CalicoJack'ın bu ünü onun sonu olmuştu. Zira İngiliz yönetimi bu korsanın verdiği zararlardan dolayı fazlasıyla sinirlenmişti. Sadece bu ekibi yakalamak için Nassau'ya bir savaş gemisi gönderip Kaptan'ı yakalattı ve kellesini uçurdu. Anne Bonny ile Mary Read'in canları bağışlanıp -ikisi de hamile olarak- hapse atıldı.



DENİZCİLİKLE İLGİLİ TAVSİYE ETTİĞİMİZ FİLM, DİZİ VE KİTAPLAR



THE LAST SHIP

Başta 4 aylık bir görev için kutuplara gidecek olan Nathan James mürettebatı yanlarında sözde kuşlarla ilgili bir araştırma yapacak olan virologlar Rachel Scott ve Quincy Tophet le yola çıkarlar. 4 ay iletişim yasağı uygulanmıştır. Virologlar kutupta çalışma yaparken Rusların saldırısına uğramıştır. Ele geçirilen bir Rus asker kaptan Chandler'a tedaviden söz eder. Bu durumda her şeyi söylemek zorunda kalan Dr. Scott onlara 4 ay önce Mısırda ortaya çıkan ve onların gemide olduğu sıralarda dünyanın %80'ni yok eden virüsten bahseder. Kutuplarda virüsün ilk halinin bulabileceğini sandığı için geldiklerini söyler. Bu araştırmadan Amerikan hükümetinin de haberi vardır. Artık dünya için tek umut Amerikanın kalan son savaş gemisi Nathan James ve Dr. Scott'tur. Dr. Scott gemide kurulan laboratuvarında virüsün aşısını bulmaya çalışırken gemi mürettebatında aşığı ele geçirmek isteyen düşmanlarla mücadele etmektedir.

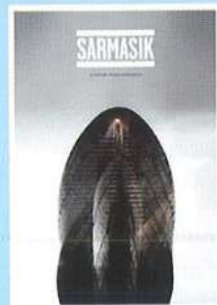


IN THE HEART OF THE SEA

Owen Chase (Chris Hemsworth) ve arkadaşları gemileriyle balina avına çıkarlar, ancak dev bir İspanyol balinasının saldırısına uğradıktan sonra gemileri batar. Gemilerini kaybeden mürettebatın en yakın karaya ulaşabilmek için önünde binlerce mil vardır. Sadece 8 kişinin canlı olarak kurtulduğu bu olay.

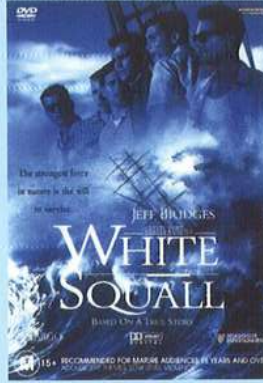
ADMIRAL

Birinci Dünya Savaşı'nda Rus Kralliyet Donanması'nda görevli Amiral iken Bolşevik Devrimi'nin ardından Beyaz Ordu'nun komutasına geçip Bolşevik'lere karşı savaşan Aleksandra Vasiliyevich Kolchak'ın duygusal ilişkisini konu edinirken aynı zamanda Rus Tarihi'ne farklı bir açıdan yaklaşıyor.



SARMAŞIK

Bir armatör iflas eder ve o sırada seferde olan gemisindeki mürettebat gemide mahsur kalır. Zira deniz hukuku gereği gemide kalmak zorundadırlar ve hiçbir yere kıpırdayamazlar. 5 gemici ve bir de kaptandan oluşan mürettebat bu huzursuz bekleyişte hiyerarşik güç mücadelesine girecektir.



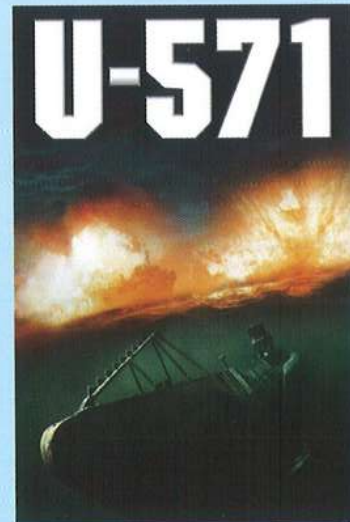
WHITESQUALL

1960'ta yaşanmış gerçek bir olaydan yola çıkan film, Albatros isiminde iki direkli bir yelkenlinin trajik batış öyküsünü anlatıyor. Geminin kaptanı Christopher 'Skipper' Sheldon (Bridges) ve eşi Doktor Alice eldon (Goodall), ülkenin değişik yerlerinden gelen genç öğrencilerle beraber denize açılırlar. Gençler, yolculukları boyunca denizcilği, ekip çalışmasını ve birbirlerine saygı duymayı öğreneceklerdir.



CAPTAIN PHILLIPS

2009 senesinin Nisan ayında yola çıkan MV Maersk Alabama isimli Amerikan kargo gemisi, Somali'nin doğu kıyılarında korsanlar tarafından saldırıya uğrar. Bu durum Amerikalıların yaklaşık 200 yıldır başına gelmeyen türden bir korsan saldırısıdır. Geminin dümenindeki deneyimli kaptan Richard Phillips, tayfasını kurtarabilmek için kendini rehine olarak feda eder. Korsan grubuyla, özellikle de liderleri Muse ile psikolojik bir savaşın içerisinde yer aldığı bu süreç, kendisini kurtarmaya çalışan bir kurtarma ekibinin de eşzamanlı çabasıyla oldukça yüksek tansiyonlu anlara neden olur.



U-571

Nisan 1942 Hitler'in U-Boatları Atlantikte müttefik gemilerini yok etmekte ve Amerika'nın doğu kıyılarına ilerlemektedir. U-Boatların radyo frekansları kırılmadığı için S-33 mürettebatı özel bir göreve gönderilecektir. S-33 Mürettebatı Alman radyo şifreleyici aleti Enigma'yı ele geçirmekle tehlikeli bir bir maceraya atılırlar. Planları Alman kılığında bir Alman

gemisine girip Enigma'yı çalmak olacaktı fakat bunu çok tehlikeli sularda yapmak zorunda kalacaklardı.

Denizcilikle İlgili kitaplar

Bir Kayıp Denizci - Gabriel Garcia Marquez

Doludizgin Bir Denizci - Jack London

Denizi Yitiren Denizci - Yukio Mişima

Amat - İhsan Oktay Anar

Deniz Kurdu - Jack London

Denizdekiler - Babür Hüseyin Özbek

Meltemle Esen Deniz Damlaları - Yalçın İsmail Gürkan

Yaşlı Adam ve Deniz - Ernest Hemingway

Denizler Altında 20.000 Fersah - Jules Verne

İlk Defa Tek Başına - Joshua Slocum

Dünya Varmış - Ekrem İnözü

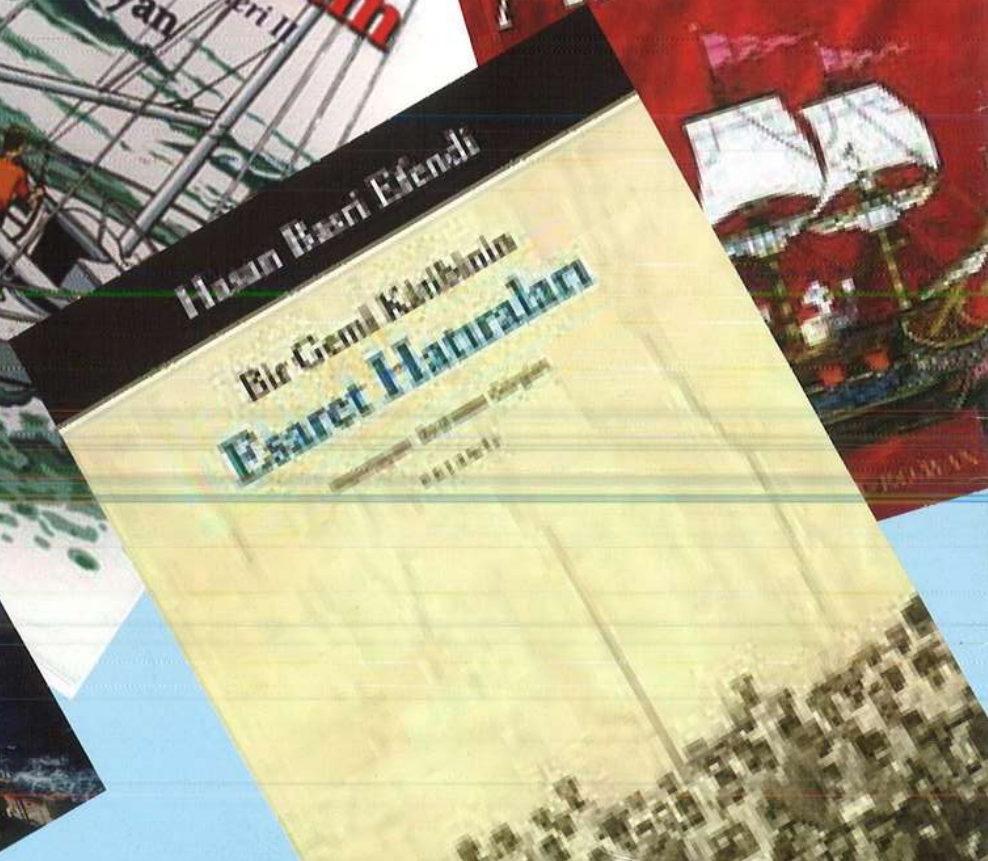
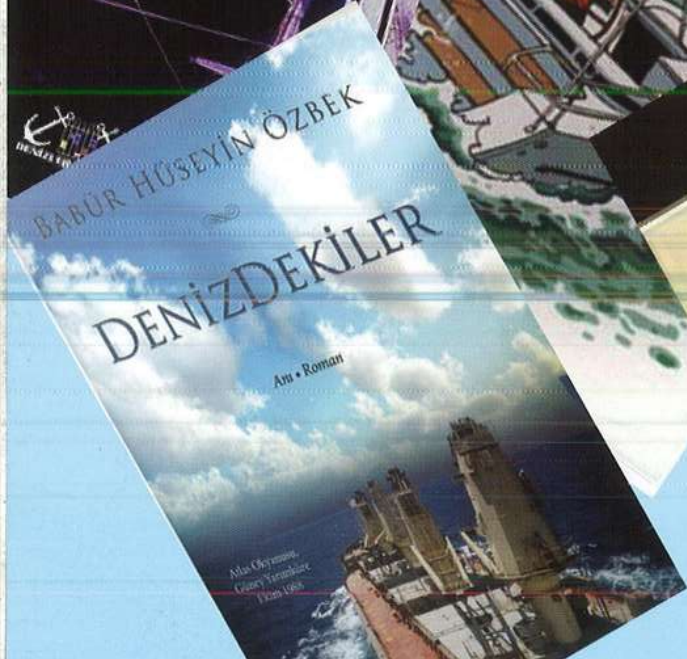
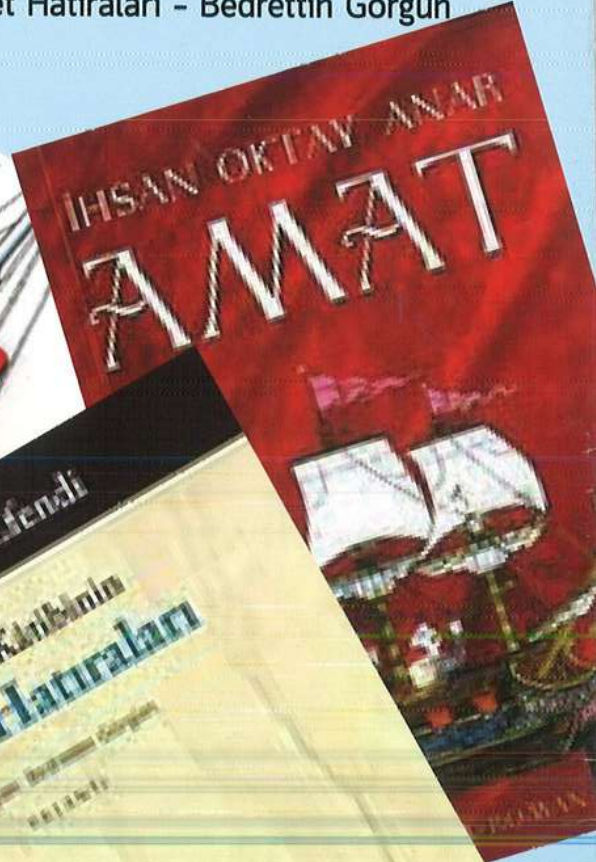
Hayallere Yelken Açtım - Alim Sür

Dünya Gerçekten Yuvarlakmış - Tanıl Tuncel

Kısmet'in Dümen Suyunda - Sadun Boro

Denizden Gelen Kadın - Turgay Noyan

Esaret Hatıraları - Bedrettin Görgün



1930'dan beri tam yol ileri!

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

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

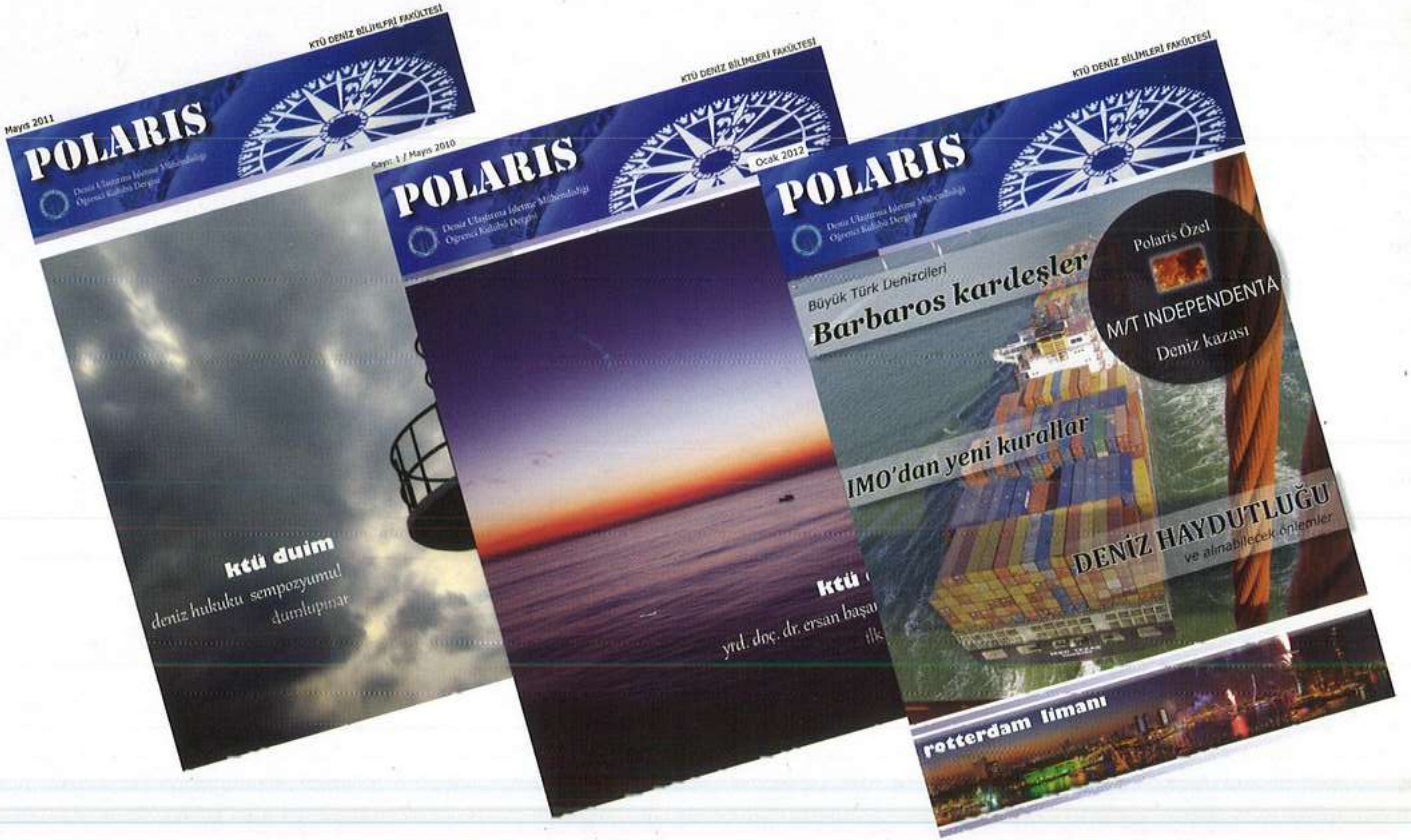


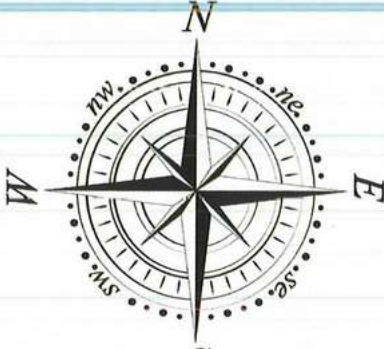
İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

45608 DWT 2001 M/V İNCE ATLANTIC
45608 DWT 2001 M/V İNCE PASIFIC
52376 DWT 2002 M/V İNCE İNEBOLU
76500 DWT 2009 M/V İNCE ANADOLU
76579 DWT 2010 M/V İNCE ILGAZ
56925 DWT 2010 M/V İNCE KASTAMONU
56955 DWT 2010 M/V İNCE KARADENİZ
56877 DWT 2010 M/V İNCE AKDENİZ
57373 DWT 2010 M/V İNCE EGE
57293 DWT 2010 M/V İNCE FORTUNE
28189 DWT 2010 M/V İNCE HAMBURG
106677 DWT 2011 M/V İNCE ANKARA
61429 DWT 2012 M/V İNCE BEYLERBEYİ
28100 DWT 2014 M/V İNCE EVRENYE
61500 DWT 2016 M/V İNCE TOKYO

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

YOLUMUZA DEVAM EDİYORUZ



P  L A R I S