

POLARIS

KTÜ SDBF DUİM Öğrenci Dergisi

**2012-2013
Öğretim Dönemi Kariyer Günleri**

Sürmene Belediyesi Ziyaret

Trabzon Liman Başkanı

Sayın Mustafa Kıran ile söyleşi yaptık

Gelecek İçin Bir Adım ERASMUS



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



Basım Tarihi

İstanbul, Haziran 2013

Ücretsizdir

Editör - Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Karabey Cemre SEVİNDİK**İçerik**Batu ŞENGÜL
Ali CEVİZ
Şerif ÇETİN
Samet PARS
Özge YAĞMUR YAMEN
Selahattin Emre KARGI
Mehmet UÇKUN
MusLafa Aykut AYAN
Yeliz AKKAYNAK
Merve SANGUR
Cüneyt ARAPBAK
Ülkü Naime ALTINDAL
Nebahat TAHRACI
Zehra UZUN**Kariyer Kulübü Başkanı**
Ahmet ÇETİNEL**Fotoğraf**
Mehmet UÇKUN**Yönetim Yeri**
KTU SDBF DUİM
Sürmene - TRABZONMuammer Dereli Caddesi,
Muammer Dereli Kampüsü
Sürmene / TRABZON**Telefon** : +90-545 344 89 89
E-posta : ahmet.cetinel@ogr.ktu.edu.tr**Tasarım / Baskı**
Ege Reklam Basım Sanatları San. Tic. Ltd. Şti.
Esatpaşa Mah. Ziyapaşa Cad. No:4
34704 - Ataşehir / İSTANBUL
Tel: 0216 470 44 70
Faks: 0216 472 84 05
www.egebasim.com.tr**Matbaa Sertifika No**
12468

EDİTÖRDEN

Öğrenci kulübümüzün bir geleneği olan POLARIS dergimizin yeni bir sayısı daha siz okurlarımızın karşısına çıkmakta. Röportajlar, araştırılan konular, hazırlanan yazılar ve dahası...

Bizler Karadeniz Teknik Üniversitesi DUİM öğrencileri olarak içinde bulunduğumuz denizcilik sektörünü her zaman güncel bir şekilde takip etmeyi, gelişmeleri yakalamayı ve sektörü daha da ileriye taşımayı kendimize ilke edindik. Kulüplerimizin ve okulumuzun göz bebeği olan "Dergi Kulübü"nün bu gayede önemi ise bizler için paha biçilemez.

Dört senelik kısa ama öz bir geçmişi olan POLARIS dergi kulübünün içindeyim birinci sınıftan beri. Bizler, o zamanlar temeli atılan dergimizi her zaman daha iyi yapmaya uğraştık. Araştırmalarımızı, yazılarımızı, konularımızı kısacası her şeyi daha da büyütme çabası yaptık. Yazılarımızı çeşitli konular içinden özenle seçtik. Nedeni ise; dergimiz adeta okulumuzdan, öğrencilerimizden, sektörden ve bulunduğumuz yöreden bilgileri sizlerle paylaşma aracı haline gelmiştir. Bizi tanıtan, bizi sizlerle buluşturan yüzümüz olmuştur. Bu nedenle dergimizin basımını bu sene üstlenen devre olarak dergimizin kalitesini bir adım daha -ki bunun gerçekten de büyük bir adım olduğuna inanıyorum- ileriye taşımaya karar verdik. Ortaya çıkan sonuç ise işte, karşınızda! Bu sayıyı POLARIS dergisi için bir dönüm noktası, bir kilometre taşı olarak değerlendirebiliriz. Umarım okurlarımızın ve desteği geçenlerin beğenisini kazanır. Emeği geçen tüm arkadaş ve kardeşlerime, desteğini esirgemeyen şirketlerimize ve bu olanakları bizlere sunan öğretim elemanlarımıza sonsuz teşekkürler!

KTÜ SDBF DUİM IV. Sınıf Öğrencisi
Dergi Kulübü Başkanı
Karabey Cemre SEVİNDİK

- 03** 2012 - 2013 ÖĞRETİM DÖNEMİ KARIYER GÜNLERİ (MLC 2006)
- 06** Maritime Labour Convention
Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 6
- 10** SÜRMENE BELEDİYE BAŞKANI:
Sayın Fikri USTA ile röportaj 10
- 13** Trabzon Liman Başkanı
Sayın Mustafa Kıran ile söyleşi yaptık 13
- 16** Saint Petersburg: Bir rüya kenti.... 16
- 21** Marine Environment Protection Committee: 64
Toplantısı (Deniz Çevresini Koruma Komitesi) 21
- 23** Sürmene İlçesi Tanıtım 23
- 28** KTU DUİM Öğrencilerinin Stajda Yaşamış Olduğu Kazaların İncelenmesi 28
- 30** Dinamik Konumlandırma Operatörlüğü
(DYNAMIC POSITIONING OPERATOR) 30
- 32** Gelecek İçin Bir Adım ERASMUS 32
- 37** KTÜ DUİM Öğrenci Yurdu 37
- 39** KTÜ DUİM Paintball Turnuvası ve Paintball 39
- 42** MALTA KUŞATMASI:
Kanuni'nin Amirali, Turgut Reis'in Son Seferi 42



2012-2013 ÖĞRETİM DÖNEMİ KARIYER GÜNLERİ



Her yıl olduğu gibi bu yıl da birçok şirket temsilcisi kariyer günlerimize gelerek bizleri şirketleri ve şirketlerinin deniz piyasası durumu hakkında bilgilendirdiler. KTÜ DUİM'e her yıl gelen şirket temsilcilerimizin yanında yeni şirket temsilcileri de katıldı.

Kariyer günlerinde şirketler hem yeni mezun olacak zabıtlar için hem de açık deniz stajına çıkacak öğrenciler için konuşmalarını ve sunumlarını yaptıktan sonra kendilerinden beklentilerimizi sordular. Öğrencilerimizin merak ettiği başlıca şeylerden birisi, bir şirket olarak bünyesinde çalışan stajyerin eğitimini nasıl sürdürdüğü ve ne gibi zorluklarla karşılaştığı

Günümüz deniz piyasasına zabıt yetiştiren ve bu piyasada önemli bir yer edinmiş olan Karadeniz Teknik Üniversitesi(KTÜ) Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği(DUİM) geleneksel kariyer günleri başlıklı faaliyetini bu yılda layığı ile tertip etmiştir.

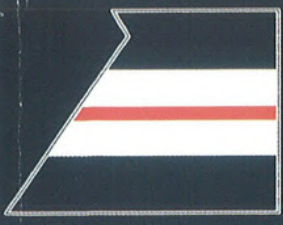
şeklinde sorular yöneltildi. Dördüncü sınıf öğrencilerimizin de genel olarak yönelttiği sorular ise şirketteki maaşların gecikmesi, kontrat bitiminde zabıtın gemiden çekilmesi, zabıt maaşları, gemilerinin durumları, çalıştıkları genel bölgeler vb. Buna ek olarak ise birinci ve ikinci sınıf öğrencilerinin de birinci ve ikinci deniz stajı stajyer politikaları hakkında soruları üzerine şirketler tarafından cevapların hep aynı olması ve birinci ve ikinci sınıf öğrencilerimizin kısa dönem stajlarında yine zor durumda kaldıklarını gösteren cevaplar almış olmaları onlarda alışıldık bir etki bıraktı.



Bu yıl bizleri ziyaret eden şirket temsilcilerine öğretim görevlileri ve öğrencilerimiz tarafından plaketler sunuldu. Kariyer günleri kapsamında okulumuza gelen şirketlerin listesi ;

Geden Lines
Transal
Kıran Holding
Turkon
Ice Tanker
İçdaş
Mardaş
Arkas
YaSa
Er Group Denizcilik
İDÇ
İnce Denizcilik
Beşiktaş
Densa
Finner Shipping
Armona





BESİKTAŞ GROUP

**REPUTATION IS A TRADITION
AND IT COMES FIRST**



Piyalepaşa Bulvarı Memorial Center A Blok Kat:15 Okmeydanı 80270 İSTANBUL / TURKEY
Tel: +90 212 210 99 10 (pbx) Fax: +90 212 210 99 20 e-mail: info@besiktasgroup.com
Telex: 26600 SUKA TR / 26601 RUKA TR

(MLC 2006) Maritime Labour Convention Denizcilik Çalışma Sözleşmesi



Düzenlemesinde ITF'in başlıca aktörü olduğu MLC 2006 olarak bilinen denizcilik sözleşmesi gemi çalışanlarının çalışma ve yaşam koşulları ile ilgili ILO sözleşmelerini güncelleme ve birleştirme, gemi çalışanlarının eğitim seviyelerini yükseltme, deniz taşımacılığı sektöründe kötü yaşam ve çalışma şartlarının finansal bir avantaj olmasını önleme ve eşit şartlar oluşturma çalışmaları sonucunda ortaya çıkan, denizcilik otoritelerince SOLAS, MARPOL ve STCW ile birlikte Uluslararası Deniz Hukukunun 4'üncü temel kaynağı olarak nitelendirilen bir sözleşmedir.

Sözleşmenin 30. Ülke olan Filipinler tarafından 20.08.2012 Tarihinde imzalanması sonucunda 20.08.2013 tarihinde Yürürlüğe girmesi kesinleşmiştir.

Sözleşme ile ilgili yapılması gereken çalışmaları ikiye ayırabiliriz.

1. Ülkemizde yapılması gerekenler:

Sözleşme ilgili gerekli hazırlıkların bir kısmı Şu

Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli olan "İmzalayan ülkelerin gemilerinin gross tonajlarının toplamının, dünyadaki tüm ticaret gemilerinin toplam gross tonajlarının yüzde otuzunu geçmesi" şartı 2009 yılında tamamlanmış olup, günümüzdeki rakam yüzde 59.85 tir.

anda Türkiye'nin sözleşmeyi imzalamamış olmasına rağmen yapılmaktadır.

Gerekli konular arasında:

- Gemide Şikâyet yöntemlerinin düzenlenmesi,
 - Eğitim (Örneğin aşçıların eğitilmesi),
 - Bu konuların denetlemesini yapacak personel yetiştirilmesi,
 - Donatanların sorumlulukları
- gibi konular zaman alacak konulardır.

2. Yabancı ülkelerle birlikte yapılması gerekenler:

Bu grupta Türk gemi adamlarının çalıştıkları yabancı gemilerin bayrak devletleri ile Türkiye arasında "gemi adamlarının gemide ve karada (Türkiye'de) yararlanabilecekleri Sosyal güvence ve tıbbi bakım sağlanması " konusu başta gelmektedir.

20.08.2012 den bu güne yapılanlara bakılınca 20.08.2013 e kadar hazırlıkların tamam-



lanması pek kolay görülmüyor.

Sözleşmenin en önemli hususlarından biri, gemi adamlarının iyi çalışma koşullarına ilişkin temel haklarının açıkça düzenlenmesidir. Bunlar;

- Gemi adamlarına güvenlik standartlarına uygun emniyetli ve güvenli bir çalışma ortamının sağlanması hakkı,
- Gemi adamlarının adil çalışma şartlarına sahip olma hakkı,
- Gemi adamlarının gemide iyi çalışma ve yaşama şartlarına sahip olma hakkı,
- Gemi adamlarının sağlık, tıbbi tedavi, sosyal yardım ve sosyal güvenlik imkânlarına sahip olma hakkı şeklinde belirlenmiştir. Üye devletler, Sözleşme'de aksi görülmedikçe, gemi adamlarına temel hakları sağlayan ve Sözleşme'de belirtilen standartlara uygun milli mevzuatı kendileri düzenler.

Konvansiyonun temel unsurları daha açık bir şekilde şöyle sıralanabilir:

- Bir gemi adamı, sözleşmenin kapsadığı türden bir gemide, herhangi bir görevle istihdam edilen, hizmet gören ya da çalışan her insan olarak tanımlanmaktadır. Bu tanıma göre teknik sevk ve idare dışında gemide istihdam edilen, örneğin turistik

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

yolcu gemilerinde çalışan kamarot, aşçı, silici, ütücü, sağlık ekibi de gemi adamı olarak kabul edilmektedir.

- Açıkça aksi belirtilenler dışında bütün gemiler bu sözleşme hükümlerine tabidir. Ana istisnalar, münhasıran iç su ve barınma sularında veya alanlarında kullanılan gemiler, balıkçılık gemileri, savaş gemileri, askeri ve yardımcı gemiler ve yelkenliler ve sallar gibi geleneksel yöntemlerle inşa edilmiş gemilerdir.
- Denizcilerin 16 yaşın üzerinde olmaları zorunludur ve görevlerini yerine getirecek ölçüde sağlıklı olduklarını gösteren bir doktor raporları olmalıdır.
- Konvansiyon istihdam koşulları, barınma, dinlenme tesisleri, yiyecek, sağlık, tıbbi bakım ve sosyal güvenlik gibi konularda düzenlemeler getirmektedir. MLC herkese çalışmaya ilişkin belirli temel hakların sağlanması gerektiğini hatırlatmaktadır. Bu haklar arasında;
- Örgütlenme özgürlüğü hakkı,
- Arzu edilen bir sendikaya üye olma hakkı,
- Toplu pazarlık hakkının etkin bir biçimde tanınması,
- Sendikanın üyesi adına bir Toplu İş Sözleşmesi pazarlığı yürütme hakkı yer almaktadır.



Maritime Labour Convention (MLC), 2006



MLC gemi adamları için pek çok hakkı garanti altına almakta ve geliştirmektedir. Öncelikle armatör/işveren, her gemi adamıyla kendisinin veya yetkili temsilcisinin imzalamış olduğu bir iş sözleşmesini düzenlemiş olmalıdır. Ve kuşkusuz bu sözleşme MLC hükümlerinin alt sınırını belirlediği koşulları sağlamış olmalıdır. Gemi adamlarına, yaptıkları ve sözleşmede belirtilmiş olan iş karşılığında, yine MLC'nin alt sınırını belirlediği düzeyde ücret, eksiksiz ve düzenli bir biçimde (çeşitli bahanelerle gecikmeler olmaksızın), aylık olarak ödenmelidir.

MLC'ye göre 18 yaşın üzerindeki gemi adamlarının (18 yaşın altındakiler için farklı koşullar söz konusudur) çalışma saatleri, herhangi bir 24 saat içinde 14 saati ve herhangi bir 7 günlük dönem içinde 72 saati aşmamalıdır. Başka bir deyişle, dinlenme süresi herhangi bir 24 saatlik dönem içinde 10 saatten ve herhangi bir 7 günlük dönem içinde 77 saatten az olmamalıdır. Gemi adamlarının yurda iadesi de her durumda (sağlık durumları, geminin kaza yapması, gemi sahibinin aciz duruma düşmesi, geminin satılması ve sicilini değiştirmesi durumlarında dahi) garanti altına alınmıştır. Tüm bu durumlarda yurda iade masraflarını işveren olarak gemi sahibi/donatan masrafları karşılamakla yükümlüdür.

Benzer şekilde gemi adamlarının, gemide çalıştıkları süre boyunca sağlıkları çabuk ve

İşveren veya donatan, gemi adamlarının insan onuruna yakışan barınma ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılayacak düzenlemeleri gemide yapmış olmalıdır. Bu şartlar MLC'de ayrıntılı biçimde belirtilmektedir. Bu hususta, yani odaların ve diğer mekânların boyutlarıyla, ısıtma ve havalandırma, gürültü ve titreşimle ve diğer çevresel etkenlerle, sıhhi tesisatla, aydınlatmayla ve hastane temini ile ilgili özel kurallar söz konusudur.

uygun tıbbi bakıma erişim yoluyla korunmak zorundadır. Kıyı tesislerindeki ve kıyıda denizcilerin tıbbi tedavilerini sağlamaya yönelik tesislerin de uygun koşullara sahip olması ve gerektiği biçimde kalifiye doktorlarla, personelle donatılmış olması gerekmektedir. Tüm bu önlemler ve kurallar gereği her gemi uygun bir sertifika ile sertifikalandırılmış olmak durumundadır. Bir Denizcilik Çalışma Sertifikası'nın ve Denizcilik Çalışma Uygunluk Beyannamesi'nin bayrak devleti tarafından çıkarılması ve liman teftişi sırasında gemide ibra edilmesi zorunlu hale getirilmiştir.

MLC 2006'nın gemi adamlarının barınmalarına ilişkin standartların ILO'nun ilgili sözleşmesinin standartlarından daha yüksektir.

Ama genel olarak MLC 2006, Türk Deniz İş Kanunu ve genel olarak diğer ülkelerin iş kanunları ile kıyaslandığında pek bir yenilik getirmemiştir. Var olan kanunlar ve bir asırdır verilen sendikal mücadeleler gemi adamları için bu çalışma haklarını iyileştirmiştir. MLC 2006'nın getirdiği asıl avantaj, var olan ilgili tüm ILO sözleşmelerini bir araya getirip kafa karışıklığına yol açmayacak uygulamaları ortaya koyması ve liman otoritesine denetim ve yaptırımda ciddi pratik ve etkili yetkiler vermesidir.

Hazırlayanlar : Nebahat Tahracı

Ülkü Naime ALTINDAL

SÜRMENE BELEDİYE BAŞKANI: Sayın **Fikri USTA** ile röportaj



1. Bize kendinizden bahseder misiniz?

1942'de Sürmene'nin Kahraman Köyü'nde dünyaya geldim. İlk ve orta öğrenimimi Sürmene'de liseyi ise Trabzon'da bitirdim. Üniversiteyi ise Ankara'da tamamladım. Üniversite eğitimimi iktisat üzerine yaptım. 1969-70 yılları arasında yedek subay olarak askerliğimi Tatvan'da yaptım. 1962 yılında ilk memuriyetime Ankara Ticaret Bakanlığında başladım. 1972 yılında Sosyal Sigortalar kurumuna müfettiş olarak girdim. 1984 yılında Sosyal Sigortalar Bölge Müdürü oldum. 2007 yılında aynı yerden emekli oldum. 2009 yılından bu yana da Belediye Başkanı oldum.

2. Asıl mesleğiniz nedir? Dünya'ya yeniden gelseniz ne yapmak isterdiniz?

Ankara Ticari İlimler Fakültesi Maliye bölümünden mezun oldum. Dolayısıyla meslek olarak İktisat ve Yöneticilik konusunda çalışmalarım oldu. Çalışma hayatımın büyük bölümünü üst düzey yönetici olarak Kamuda yaptım. İnsana hizmet etmek ve sürekli çalış-

Soğuksu mahallesinde sayıları az da olsa el yapımı bıçak imalatı sürmektedir. Bıçak imalatçılarının bir araya gelerek kurdukları şirketin modern tezgâhlarda bıçak imalatı da devam etmektedir. SÜRBİSA ve SÜRDÖVBİSA bıçak fabrikalarımız meşhur Sürmene bıçaklarını seri olarak üretmekte ve yurtiçi ve dışına satmaktadır. Bu işletmede onlarca kişi çalışmaktadır.

mak prensibine sahip olduğumdan, Dünya'ya tekrar gelsem yine insanlara hizmet için insanları memnun edici faaliyetler gibi görevler yapmak isterdim.

3. Sürmene'nin anlamı nedir? Nereden gelmiştir?

Sürmene'nin adı bazı kaynaklarda 'Humurgan' adıyla anılırken; suyunun ve tabii güzelliklerinden dolayı, güzellikten geldiği rivayet edilen sürmene adı verilmiştir.

4. Sürmene'nin genel durumu ve Okulumuzun Sürmene'mize katkıları nedir?

İlçe nüfusunun %80'i ziraatla geriye kalanı ise çeşitli meslek grupları ile iştiغال etmektedir. En çok gelir getiren ürün çay ve fındıktır. Yeniay Beldesi ve Balıklı mahallesinde önemli derecede balıkçılıkla iştiغال edilmektedir.

İlayvancılık daha çok yukarı kesimlerdeki köylerde yapılmaktadır. Diğer köy ve mahallelerdeki aile hayvancılığı diyebileceğimiz yalnız kendi ihtiyacı için sığır ve koyun beslenmek-



İlçemizde Hazine'nin Özel mülkiyetinde; Tes-cilli 779 adet 22.285.078,36 m² Tahsis-li 265 adet 8.358.451,32 m² Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler; 20 adet 822.087,36 m² Hazine ile ilişkili taşınmaz mallar; 49 adet 138.149,60 m² taşınmaz mal kaydı bulunmaktadır. Ayrıca muhtelif dairelere ait 7 adet lojman mevcuttur.

tedir.

İlçemizde; 2.826 büyükbaş, 4.360 adet küçükbaş, 2.600 adet arı kovanı mevcuttur.

İlçemizde; 2398 hektar alanda çay, 507 hektar alanda mısır, 3527 hektar alanda fındık üretimi, 107 hektar alanda çeşitli tarımsal üretim yapılmaktadır.

Yıllık; 95 915 ton yaş çay, 1014 ton mısır, 2.822 ton fındık üretimi yapılmaktadır.

İlçemiz Yeniay ve Çamburnu beldelerinde 8 firmanın faaliyet yürüttüğü tersanelerde balıkçı gemileri, kotra, yük ve diğer taşıma gemileri yapılmaktadır. Toplam 165 işçi bu firmalarda çalışmaktadır.

İlçemizde; 1 devlete ait (ÇAY-KUR), 9 özel çay fabrikası mevcuttur. Bu fabrikalarda mevsimlik olarak 511 kişi çalışmaktadır. Bıçak Yapımı Fabrikası 1 Tersane mevcuttur.

İlçemiz Yeniay ve Çamburnu beldelerinde 8 firmanın faaliyet yürüttüğü tersanelerde

Denizleriniz sakin
Pruvaniz neta olsun...



2013 yılı mezunlarına başarılar dileriz.



CANBAZ
SHIPPING GROUP

crew@canbaz.com.tr



balıkçı gemileri, kotra, yük ve diğer taşıma gemileri yapılmaktadır. Toplam 165 işçi bu firmalarda çalışmaktadır.

Okulunuz, Türkiye ve dünya denizciliğine uluslararası standartlarda nitelikli eleman yetiştirmekte olup. Ayrıca Türkiye ve Karadeniz çevresindeki ülkelerin denizcilerine çeşitli eğitimler vererek, denizcilerin hem eğitim bazında hem de sertifika bazındaki eksikliklerini gidermektedir. Türkiye ve dünya denizciliğinin gelişimine yönelik akademik çalışmalar yapılması ve bu çalışmalardan elde edilen sonuçların denizcilik sektörüne katkı sağlaması, ayrıca ilçemize eğitim amacıyla gelen öğrencilerimiz ve öğretim görevlilerimiz sayesinde hem ilçemizin tanıtımı yapılmakta ve ilçemize ekonomik olarak girdi sağlanmaktadır.

5. Okulumuza sağladığınız servis hizmetinden öğrenciler olarak çok memnunuz. Bu tarz girişimlerde bulunacak mısınız? Okulumuzla ilgili yeni projeler mevcut mudur ve yapılacak yeni şeyler var mıdır?

Eğitime destek olma konusunda Başkanlığımız döneminde birçok çalışma yaptık. Bu çalışmalarımızı sahil dolgu alanlarımızda sporla

Sürmene'yi eğitim alanında daha da ileriye getirmek için elbette bazı projelerimiz vardır. Bunlar içinde ilçemize yeni fakülteler kazandırılması konusunda ki çalışmalarımız devam etmektedir.



ilgili önemli tesisler açmayı hedefliyoruz, Fakülte yolunun ve çevresinin düzenlenmesini okuldan sahile kadar yolun ışıklandırılması, Okul yolunun parke yapılması gibi vardır. Öğrencilere yönelik olarak kafeterya ve sosyal alanlar yapmak amacıyla projeleri yaparak bunları yap-işlet modeliyle ilçemize kazandırdık.

Fikri USTA

Sürmene Belediye Başkanı

Trabzon Liman Başkanı Sayın Mustafa Kiran ile söyleşi yaptık



Buyurun söyleşimizin ayrıntılarına...

Bize kendinizden kısaca bahsedermisiniz?

1966 Beşikdüzü Trabzon doğumluyum. İlk ve orta öğrenimimi Trabzon'da, Üniversiteyi İstanbul'da bitirdim. 1987 İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşa Mühendisliği mezunuyum. 89-93 seneleri arasında özel sektörde tasarım mühendisi olarak çalıştım. 1993'ten itibaren ise Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürlüğü'nde uzaman olarak sonra 4 sene sorvey kurulu başkan yardımcısı olarak çalıştım. Son bir buçuk senedir ise Trabzon Liman Başkanı olarak görev yapmaktayım.

Deniz hayatına nasıl girdiniz? Sizi çeken neydi?

Karadenizli olmamız, denizci bir toplum içinde denizde büyümüş olmamız tabii ki en büyük etken. Ancak her dönemin bir trendi vardır.

Dergimiz Polaris çerçevesinde Trabzon Liman Başkanı Sayın Mustafa Kiran ile söyleşi yaptık. Randevu talebimizi kırmayıp bizi kabul ettiği için kendisine tekrar teşekkürleri borç biliyoruz. Söyleşimiz kapsamında çok keyifli anlar yaşandı ve Sayın Kiran sorularımızı içtenlikle cevapladı. Trabzon'dan, Türkiye'den, Türk denizciliğinden ve daha birçok konuda konuştuk, kendisinin fikirlerini aldık.

Nasıl ki şu aralar çeşitli kombine mühendislikler moda, o zaman da gemi inşası çok popülerdi. Örnek vereyim size, o zaman çevremdeki herkes gemi inşa okumak istiyordu, en başarılı öğrencilerin gözdelelerinden. Ben de istiyordum. Böyle girdim sektöre.

Türkiye'nin birçok yerinde yeni denizcilik okulları açıldı ve çoğunun eğitim düzeyi tartışılmakta. Bu konu hakkında neler düşünüyorsunuz?

Öncelikle artan okul sayısı ile mezun sayısı artmakta. Bu eksi gibi gözükse de bence bir artıdır. Artan mezun sayısı ile mezunlar yani öğrenciler arasında bir rekabet başlamıştır. Bu durum öğrencileri kendilerini daha iyi yetiştirmeye ve donatmaya zorlamaktadır. Böylece mezunların kalitesi de artmaktadır. Bu da Türk Denizciliği'ni ileriye taşır, geriye değil. Ancak şöyle bir durum var, bu tür adımlar yeterli personel sağlanmadıkça atılmamalıdır. Hem eğitim seviyesi hem de sayısal yeterlilik

olarak. Aksi takdirde mezun olan öğrenci yetersiz olacaktır. Bu da sadece onun ve okulunun değil tüm Türkiye ile Türk Denizciliği'nin eksisi olacaktır. Bunların yanında sadece eğitim kadrosunu da hesaba katmamak gerek. İstihdam olanakları da önemli bir etkidir. Bu zamanlarda olduğu gibi sektörün durgun, yeni gemi inşa sayılarının az olduğu dönemlerde fazla mezun sayısı iş olanaklarını azaltacak ve mezunların işsiz kalmasına neden olacaktır. Şöyle bir gerçek var ki: eğitilmiş işsizlik sıkıntısı eğitimsiz işsizlik sıkıntısından çok daha fazladır.

Genel olarak toplamak gerekirse, bu oluşturmalar sektör için tabii ki bir artıdır. Ancak bu adımların atılabilmesi için belirli minimum standartlar sağlanmalıdır ve bu standartlar sağlanmadan bu adımlar atılmamalıdır. Denizciliğimizin geleceği için bu konularda çok titiz davranılmalıdır.

Yabancı şirketlerde çalışan zabitan oranı gerçekten az. Siz bunu neye bağlıyorsunuz?

Belki böyle büyük bir organizasyon yapılmadığı takdirde bu, İngilizce olacağını ise sanmıyorum aslında. Çoğu okulumuzda kaliteli İngilizce eğitimi hiç olmazsa standartlar çerçevesinde veriliyor. Ama bunun en büyük etkeninin iyi okullardan mezun olanların Türk şirketlerinde işlerinin hazır olduğuna dayanıyorum. Ancak sektör böyle devam ettikçe bu taraflara bir kayma kaçınılmazdır.

Sizin olduğunuz dönemden bu yana değerlendirirseniz, Türkiye'deki denizcilik eğitimi nasıl gidiyor?

Kötüye gitmiyor. Eskiden şartlar çok zordu. İnsanlar yoksulluk ve imkânsızlıklar içinde çabalıyordu. Eskiden bir insanın sizin şu anki konumunuza gelmesi çok daha zordu. Bu tür şeyler tamamıyla insanların kendi çabalarıyla oluyordu. Artık imkânlar genişledi. Herkes her istediği bilgiye internet üzerinden saniyesinde ulaşabiliyor. Okullarda verilen hizmetin kalitesi de çok arttı. Ayrıca yeni nesil daha



İstihdam olanakları da önemli bir etkidir. Bu zamanlarda olduğu gibi sektörün durgun, yeni gemi inşa sayılarının az olduğu dönemlerde fazla mezun sayısı iş olanaklarını azaltacak ve mezunların işsiz kalmasına neden olacaktır. Şöyle bir gerçek var ki: eğitilmiş işsizlik sıkıntısı eğitimsiz işsizlik sıkıntısından çok daha fazladır.

bilinçli. Zaten bu bilinç imkânların artmasıyla oluştu. İşte bu yüzden eğitim iyiye gidiyor ve daha da iyiye gideceğine inanıyorum. Ancak şu var, demin de söylediğim gibi eskiden insanlar bir yerlere gelebilmek için gerçekten çok uğraşıyordu. Şimdi ise bu iş daha kolay ve bu öğrencileri biraz rahatlatıyor. İyi gibi gözükse de aslında bu iyi değil. Öğrencilerin o zamanki gibi mücadele etmesi şart. Her şey yine öğrencide bitiyor. Öğrencinin kendini geliştirmesi ve donatması yine kendisine bağlıdır.

Türkiye'nin IMO'dan çıkan kararları benimsemesinde güçlük çektiğine inanıyor musunuz?

Kesinlikle hayır. 2006'ya kadar Türk bayrağı kara listedeydi. O zamanlar PSC'lerin hedefiydik. Her limanda gemilerimiz sıkıntılarla karşılaşılıyordu. O dönemki mücadeleleri çok iyi bildiğim için size rahatlıkla söyleyebilirim. Çok kapsamlı çalışmalar başlatıldı. Çok büyük bir mücadele... Gemilerin limanda tutulma oran-



kişi ehliyetini kazanmasına rağmen yeterliliğe sahip olmuyordu. Böylece yükselen zabıtlar artık branşında daha yeterli ve daha başarılı olacaktır. Bu da, tabii ki denizciliğimiz için bir artıdır.

Mezun olacak ve ilk defa zabıtlığını yapacak arkadaşlarımıza tavsiyeleriniz nelerdir?

Kesinlikle kendinizi çok iyi yetiştirmelisiniz. Nerede işe başlarsanız başlayın çok iyi olmalısınız. Okul isminiz yahut bu tür diğer şeyler size sadece ilk bakışta bir etiket sağlar ancak gerisi size kalmıştır. Filonun artış göstermesi, okul sayılarının ve doğal olarak mezun sayısının artması iş olanaklarını zorlaştıracaktır. Bu da şunu gösterir ki muhakkak gemide kendinizi göstermelisiniz. İngilizce bu kapsamda büyük önem taşıyor. PSC'lerde artan personel kaynaklı maddeler şunu gösteriyor ki, artık her zabıtlı kuralları ve kanunları çok iyi bilmelidir. Sözleşmelere ve kuralları kendinizi güncel tutun.

Ayrıca her önünüze gelene direkt imza atmayın. Örneğin bir remark yediniz ve bununla ilgili belgeye imza attınız. Daha sonra şirket yetkilileri kitapları karıştırdılar, araştırdılar ve baktılar ki aslında gemi bu kurala tabii değil. O zaman şirket size hesap sormaz mı? Türk denizciliğinin gelişmesini istiyorsak herkes üstüne düşeni yapmalı. Siz de zabıtlar olarak kendinizi iyi donatın.

Meslek hayatınızda unutmadığınız bir an var mı? Varsa bize bahsedebilir misiniz?

Özel sektörde çalışırken 4000 tonluk bir gemi yaptık. İnış dizaynını da ben yapmıştım. Bu öyle bir hesap ki, gemi suya inerken metre metre aşamalarda neler olacağını hesaplıyorsunuz. Geminin inişini izlemek beni çok heyecanlandırmıştı. Bu kapsamdaki ilkimdi ve hesaplarımın tutmuş olması, geminin inişini hiçbir sıkıntı olmadan gerçekleştirmesini izlemenin verdiği haz gerçekten müthişti. O anı kesinlikle unutuyorum.

ları büyük ölçüde azaltıldı. 2006'da gri listeye, 2008'de beyaz listeye girdik. 2000'lerde yılda 100'ün üstünde gemi tutuluyordu. Bu sayı filonun neredeyse üçte birine denk. Şimdi bu rakam yirmi, otuz arası. Dolayısıyla uyum yönüyle hiçbir şekilde IMO'nun tavsiyeleri olsun, kuralları olsun sıkıntı olmaz.

Bir de şu var, gemi kaynaklı sıkıntılar giderildi personel kaynaklı sıkıntılar başladı. Eksikliklerin çoğu personel yetersizliğinden kaynaklanmaya başladı. Alınan remarkların çoğu artık zabıtlı yetersizliğinden. İşte bu yüzden şirketler artık zabıtlarını seçerken çok daha dikkatli.

Hizmet sürelerinin uzaması sizce piyasayı ve zabıtlarını nasıl etkileyecektir?

Şirketlerin personel planlamasını büyük ölçüde etkileyecektir. Bunun dışında sektöre çok büyük bir etkisi olacağını düşünmüyorum. Şöyle bir durum var, eskiden bir zabıtlı iki senede 1. Zabıtlı oluyordu ve genelde birçok

Sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli olan "İmzalayan ülkelerin gemilerinin gross tonajlarının toplamının, dünyadaki tüm ticaret gemilerinin toplam gross tonajlarının yüzde otuzunu geçmesi" şartı 2009 yılında tamamlanmış olup, günümüzdeki rakam yüzde 59.85 tir.

Saint Petersburg

Bir rüya kenti....



Her Polaris sayımızda yaptığımız bir gelenek haline gelen, gidilen limanların tanıtımının en son üyesi: Saint Petersburg. Bir rüya kenti... Kesinlikle inanılmaz... 7gün/24 saat ayakta! Rusya'nın en büyük 2. şehri Avrupa'da da 4. sırada. Moskova'nın yaklaşık 700 km. uzağındadır ve Çar I. Petro (Tsar I. Peter the Great) tarafından "Rusya'nın Avrupa'ya açılan kapısı" olma amacıyla 1700'lerde kurulmuştur. Aslında kökeni çok eskilere dayanır ancak I. Petro zamanında esas şehirleşmenin temelleri atılmıştır. Rusya'nın Avrupa'ya açılma amacını da bu gün güzel bir şekilde gerçekleştirmektedir.

Dediğimiz gibi Rusya'nın en büyük 2. şehri olmasına karşın belki de en önemli şehridir. Çünkü şehir Avrupa'ya bir kapı, dünyaya açılan bir liman niteliğini taşır. Petrol ve doğal gaz açısından önemli bir liman kenti olduğu kadar, endüstrisi ve tabii ki turizmiyle de önemli bir merkezdir. Baltık'ta çalışan birçok

Şehir 200 yıl Rus çarlığının başkenti olmuştur (1924-1991). İlk ismi "Petrograd - Peter'in Şehri" idi. İkinci dünya savaşı sırasında 872 günlük Nazi kuşatmasına dayanmıştır ve Rusya'nın kahraman şehirleri arasına girmiştir. Lenin'in ölümü üzerine "Leningrad" ismini almıştır.

tankercinin uğrak noktasıdır, gönül yarasıdır Petersburg. Bir defa gidildi mi derin izler bırakan, unutulmayan, unutulamayan limandır Petersburg.

Şehirden bahsedelim birazda. O kadar büyük bir şehir değil öncelikle. Ancak kalabalık. Beş milyondan fazla insan yaşamaktadır. Bunların önemli bir kısmını da diğer ülkelerin vatandaşları oluşturur. Şehirde gezerken, metroda, limanda hatta barlarda ve shoplarda birçok yabancıya rastlarsınız. Uzak doğulular, Afrikalılar ve özellikle eski doğu bloğu ülkelerinin vatandaşları için bir geçim kapısı olmuştur şehir. Tabii bunun nedenleri Baltık için önemli bir liman kenti ve doğu Avrupa'nın önemli bir ticaret merkezi oluşu ve tarihidir. Bu kadar faktörün kesiştiği şehirlerde multi-nasyonallık kaçınılmazdır aslında. İnsanlar hem gezmek için, hem istihdam hem de iş yapmak için gelirler. Doğal olarak birçok Rus kentinin aksine sokaklarda ve dükkânlarda insanların İngilizce



konuşma oranları çok daha fazladır.

Pahalı bir şehir denir Petersburg için. Moskova gibi Petersburg ta Rusya'nın diğer birçok kentine göre pahalı, evet. Ancak Türkiye ortalamasının çok da yukarısında değil bu pahalılık. Bunu şöyle açıklayabilirim size: evet maksimum harcama nokتانız çok fazla artabiliyor, ancak minimum sınırınız belli. Yani, örneğin İstanbul'da çok pahalı restoranları da çok ucuz restoranları da bulabilirsiniz. Ancak Petersburg'da bu çok mümkün değil. Minimum sınırınız biraz yüksek. İlla dışarıda yiyecekseniz kesenin ağzını açmanız şart. Bir kere kafelerden 2-3 arkadaş iseniz birer içecek ile 50\$'dan aşağı kalkmayı ummayın. Restoranlar zira genel olarak ucuz değil. Hele taksiler... İki tane hava alanı var şehirde. Ancak bunlardan sadece "Pulkovo International Airport" uluslararası hava ulaşım imkânı veriyor. Şehir içi ulaşım içinse kesinlikle en kolay yol metro. Limanın yakınına kadar gidiyor

Ancak bu İngilizce beklentiniz diğer Avrupa ülkeleri gibi hele hele Baltık ülkeleri gibi olmasın. Zira Batı ile yapılan "sürtüşme" İngilizceyi pek bir önemsiz yapıyor Ruslar için. "Benim ülkemde sen benim dilimi konuşmalısın!" düşüncesi var genelde insanların aklında. Ancak sokakta illaki konuşup anlaşabileceğiniz, en azından derdinizi anlatabileceğiniz birilerini bulursunuz.

metro hattı. Şehrin metro şeması inanılmaz. Kesinlikle metro ile ulaşamayacağınız bir yer yok Petersburg'da. Hatta öyle bir durum var ki, bazen iki ayrı metro hattının durakları bir birine çok yakın-yürüme mesafesinde- olabiliyor. Metro hatlarını ve duraklarını içeren şemalara internetten yahut metro istasyonlarından ulaşabilirsiniz. Ancak unutulmamalıdır ki metro gece 24:00'dan sonra çalışmamaktadır. O saatten sonra tek ulaşım seçeneğiniz taksi. Korsan taksiler de çok yaygın şehirde. Lada'ları Rus "Şahin"ler olarak düşünebilirsiniz. Caddede veya sokak üstünde park etmiş bir ladaya el edin, çat pat İngilizceleri ile hemen gelirler zaten yanınıza. Gitmek istediğiniz mesafeyi söyleyin. Pazarlık yapmayı sakın unutmayın! Trolleybüs ve hydrofoiller de çok yaygın şehirde. Trolleybüsler zaten genel olarak tüm Rusya'da yaygın diyebiliriz. Minibüs taşımacılığı da öyle... Oteller ise çok pahalı. Hele erken rezervasyonunuz yoksa... Kesinlikle şirketler (ya da turist olarak giderseniz



sizlerin) şikâyet ettiği en büyük nokta bu olacaktır. Konaklama genel olarak çok pahalı. Bunun aslında en büyük nedeni vergiler. Ancak turizmin ve gece hayatının canlılığı da bir o kadar etken.

Sokaklarda ve metroda her köşede bir çalgıcı ya da dilenci bir çingene görebilirsiniz. Gençler futbol topuyla ilginç hareketler yaparak, topu adeta dans ettirerek sokaktan geçenlerin beğenisini kazanmaya çalışmakta, sokak müzisyenleri bir birinden değişik repertuarlarını "dinleyicilerine" sunmakta, 100 dolar karşılığı fotoğraf çektiren cicili bicili giyinmiş şeker kızlar, ilginç kıyafetlere burunmuş göstericiler, pantomimciler, ressamalar, dilenciler ve daha neler neler! Her köşede biri, oturmuş canlı tutuyorlar şehri!

Gelelim gece hayatına. Dünyaca ünlü birçok kulüp var şehirde. Eğlence kesinlikle sabaha kadar sürüyor, hatta bitmiyor. Bu mekânların en güzelleri dünyaca ünlü Petersburg cad-

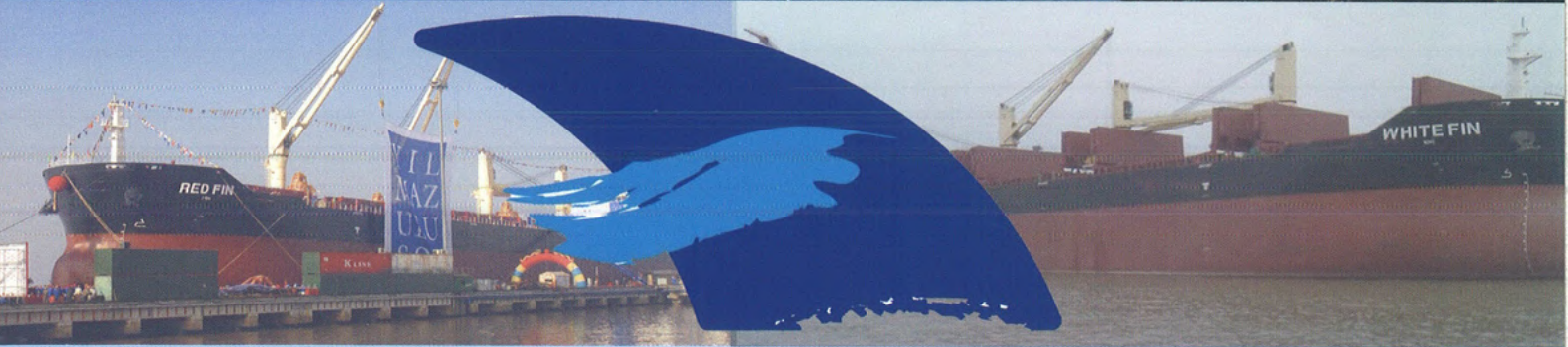
Hepsi dünyaca ünlü ve hepsi göz alıcı! Petersburg'un Bağdat Caddesi diyebiliriz. Ancak planlaması daha güzel ve caddede yürüyenleri kesinlikle boğmuyor, içine kapatmıyor. Aradığınız her şeyi bulabilirsiniz bu cadde üstünde. Bu caddede görmeye dayanamayacağınız tek bir şey vardır: o da fiyatlar!

desinde: Nevsky Prospekt'te bulunmakta. Bu cadde kesinlikle şehrin en ünlü ikonu. Neredeyse kentin başından sonuna kadar gitmekte. Sağlı sollu dükkânlar, kafeler, gece kulüpleri, restoranlar... Evet, burası pahalı bir kent olan Petersburg'un en pahalı yeri. Caddede üstünde ya da caddeye bağlanan sokaklar üstünde bir çok metro durağı var. Caddeye ulaşım gerçekten çok kolay. Şehirde vaktiniz kısıtlı ise kesinlikle gitmeniz gereken tek adres!

Bunların yanı sıra şehir önemli bir kültür-sanat merkezi. Birçok ünlü yazar, ressam, artist ve çizer bu şehirde yaşamış ya da ilham kaynağı olması için ziyaretinde bulunmuş. Örneğin "Suç ve Ceza" bu şehirde geçer. Korsakov birçok eserini burada yazmıştır ve bu şehirde yaşamıştır. Şehirde ayrıca dünyaca ünlü Hermitage Müzesi bulunmaktadır. Bu müze o kadar büyük ve şaşalıdır ki, gezmeniz kesinlikle 1 günden fazla sürer. İçinde kaybolma-



FINNER SHIP MANAGEMENT LTD.



FINNER SHIP MANAGEMENT LTD.

Levent Cad. No:53 1. Levent İstanbul / Turkey

T: +90 212 325 25 18

<http://www.finnership.com>

**YIL
MAZ
ULU
SOY**



Gidilmesi gereken diğer yerlere Field of Mars'ı, bu devasa alanı da ekleyebilirsiniz. Bunların yanı sıra, sürekli opera yahut orkestra konserlerini dinleme şansı bulabilirsiniz şehirde. Her türden birçok ünlü müzisyen sürekli şehre konser vermek için gelir. Kısacası sanat, müzik ve eğlence bu şehirde asla bitmez!



manız için size müzenin kroki planı olan bir broşür tutuştururlar zaten. Kesinlikle, Nevsky Prospekt'ten sonra gidilmesi gereken en önemli ikinci yer. Umarız şehri size bir nebze tanıtabilmiş olduk. Yüzde yüz gidilmesi gereken bu muhteşem şehir için size şunları özetleyebilirim: ulaşım rahat, insanları relax ve eğlenmesini bilen için harcadığı paranın her kuruşuna değer bir yer. Bir sonraki sayımızda başka bir liman şehri ile görüşmek dileğiyle...

Hazırlayan: Karabey Cemre SEVİNDİK

Marine Environment Protection Committee: 64 Toplantısı

(Deniz Çevresini Koruma Komitesi)



Komite en son toplantısını (64) 1-5 Ekim tarihleri arasında Londra'da yaptı. Bu sunumda toplantıdan çıkan kararları sizlere aktarmak istedik. 9 ayda bir toplanan IMO'nun bu komitesi denizcilik çevresini ilgilendiren bir çok konu hakkında konvansiyonlar çıkartır, kararlar alır ve uygulamaları kabul eder.

Balast sularındaki sucul organizmalar

"International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004" BWM Konvansiyonu'na Danimarka, Niue adası ve Rusya'nın da katılımıyla 36 ülke taraf olmuştur. Bu 36 ülke dünya deniz ticareti filosunun %29.07'sine sahiptir. Bu sözleşmenin yürürlüğe girme koşullarını tamamladıktan sonra yürürlüğe girmesinden 17 ay sonra zorunlu hale gelecektir. IMO bu süreci hızlandırmak için BWM'yi halen imzalamamış olan devletlerin bu sözleşmeyi imzalamalarını şiddetle tavsiye etmiştir. Türkiye bu sözleşmeye halen taraf değildir.

Bilindiği üzere gemilerin bu sistemleri sertifikalı olarak kullanabilmeleri için IMO tarafından onaylı BWM sistemleri kullanmaları gerekmektedir. Bu sistemlerden piyasada 28 adet mevcuttur.

Bu kararın ardından ise Almanya, Belçika ve Arjantin ülkelerinde bu konvansiyonun yürür-

Bu sözleşmenin metni 3.5 yılda hazırlanmıştır ve çok yeni bir sözleşmedir. Sözleşme gemilerin yapım aşamasından itibaren "Tehlikeli Madde Envanteri" taşıması, belirli zamanlarda (yapım aşamasında, etkin zamanında ek olarak ve geri dönüşüm aşamasında) bu maddeleri belirlemek amacıyla sörveylere tabi tutulması, gemi geri dönüşüm tersanelerinin "Gemi Geri Dönüşüm Planı" yapmaları ve uygulamaları gibi maddeler içermektedir.

lüğə girmesinin çok yakın tarihte gerçekleşeceğini duyurmuştur.

Gemi geri dönüşümü

Komite Hong-Kong konvansiyonu kararlarını kabul etmiştir.

The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (the Hong Kong Convention), 11-15 Mayıs 2009 tarihleri arasında 63 ülkenin delegelerinin katılımıyla gerçekleştirilmiştir. Konvansiyonun amacı nihai geri dönüşümünü tamamlayan gemilerin insan sağlığına ve çevreye zarar vermelerini engellemek/minimize etmektir.

Türkiye gemi geri dönüşümünde dünyada önemli bir yere sahip olduğu için bu konu bizi yakından ilgilendirmekte. Ancak sözleşme çok genç olduğu için Türkiye dahil hiç bir ülke bu sözleşmeye henüz imzasını atmamıştır.

Hava Kirliliği ve Enerji Verimi

Komite, Ocak 2013'te yeni gemiler için zorunlu olarak yürürlüğe girecek Enerji Etkinliği Dizayn İndeksi'ni ve Gemi Enerji Etkinliği Yönetim Planı'nı (SEEMP) içeren MARPOL Ek VI'nin kısımlarını kabul etmiştir.

Bu plan geminin seferi boyunca karşılaşılabileceği durumlara karşı en verimli hızını belir-

ler ve CO2 emisyonunu azaltmayı hedefler. 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren 400GRT üstü Tanker, Dökme yük, Konteynır, Dondurulmuş kargo gemileri ve Yolcu gemileri için zorunlu olacaktır.

Enerji etkinliği konusunda ise, komite EEDI'nin şaft-jeneratör gücü ve şaft-motor gücü hesaplama metodunu kabul etmiştir.

Ayrıca komite bu başlık altında gemi yakıtlarındaki sülfür oranlarını da tartışmıştır. Uygun yakıtların araştırılması ve konunun daha detaylı incelenmesi için komite bu maddeyi 2014'e ertelemiştir.

Gemilerden Salınan Sera Gazı Emisyonunun Azaltılması

Komite sera gazlarından doğan emisyonları değerlendirmek ve tahminde kullanılacak metodların tartışılması için 2013 yılında bir uzmanlık semineri gerektiğine değinmiştir. En güncel GHG envanteri 2009 yılına ait olup daha günceli bulunmamaktadır. Yeni yapılacak bu çalışma 100 GRT üzeri tüm uluslararası taşımacılık yapan gemileri kapsayacaktır.

2009'daki çalışma artan sera gazı emisyonunu hangi gaz türlerinin ne kadar etkilediğini, geçmiş yıllara oranla gemiler kaynaklı bu etkinin nasıl arttığını, hangi tip gemilerin daha çok etkilediği ve bu etkilerin küresel ısınmaya yansımalarını içermiştir. Bu açıdan yeni yapılacak çalışma 2009'dan günümüze nelerin değişip değişmediğini yahut nasıl değiştiğini gösterecek aydınlatıcı bir çalışma olacaktır.

Komite GHG emisyonlarını azaltan MBM (market based measures) yöntemlerinin tartışılmasına bir sonraki toplantıda devam edilmesi kararına vardı. Bu yöntemler gemilerden doğan GHG emisyonlarını kesmeyi ve daha ekonomik yakıt tüketimini amaçlar.

Özel Hassas Deniz Alanlarının Korunması ve Belirlenmesi

Saba Bank bölgesi özel hassas deniz alanı kabul edilmiştir.(PSSA)

*Pis Su Arıtma Sistemi Kılavuzu

Marpol Ek IV özel alanlarda seyir edecek yolcu gemilerine teçhiz edilen pis su arıtma sistemi için yeni gerekliliklerin uygulanabilmesine rehberlik etmesi amacıyla güncellenmiştir.

Sonuç olarak; 64. toplantıda yukarıda bahsedildiği üzere birçok önemli konu konuşulmuş ve tartışılmıştır.

Birçoğu da gelecek toplantılara bırakılmıştır. Bütün bu gelişmeler ışığında özellikle GHG ve BWM maddeleri-IMO her geçen gün, yapılan her toplantı akabinde deniz çevresini koruma amacını daha çok maksimize etmektedir. Ancak alınan kararlara bakıldığında IMO'nun esas sorumluluğun kendisinde değil, şirketlerin ve devletlerin elinde olduğunu açıkça göstermektedir. Yapılan teşvikler, alınan zorunlu kararlar ne olursa olsun pratikte denizlerimizi ve çevremizi korumak yine bizlerin elindedir.

Bu bölge IMO tarafından kabul edilen 13. Bölge olup diğer bölgeler ise;

- Great Barrier Reef – Australia
- Sabana – Cuba
- Malpelo Island - Columbia
- Florida Keys – USA
- Paracas – Peru
- Wadden Sea – Denmark Germany Netherlands
- Western Europe Waters
- Canaria Islands – Spain
- Galapagos – Ecuador
- Baltic Sea
- Papahānaumokuākea – USA
- Strait of Bonifacia – France Italy

Bu alanlar özel koruma önlemlerinin alınması gerektiği ve gemilerin demirlemesi yasak, seyirden kaçınılması gereken bölgelerdir.

Ek Maddeler;

*IBC Kod değişiklikleri

Komite IBC kodda yapılan bazı ürünlerle ilgili değişiklikleri kabul etmiştir. Bu değişiklikler gemilerin Certificate of Fitness'lerini etkileyeceği için komite armatörlerin, gemi yapımcılarının ve liman devletlerinin bu konuda revizyon çalışmaları gerekiyorsa yapmalarını istemiştir.

*MarPol ve ilgili dokümanların değişimi

Komite katı dökme yüklerinin geçici sınırlandırmasını karar kılıp, IOPP sertifikasındaki Form A ve B'deki taslak değişikliklerini 65. Toplantıda kabul etmek üzere onaylamıştır.

Hazırlayan : Karabey Cemre Sevindik

Sürmene İlçesi Tanıtım



Sürmene ilçesi Doğu Karadeniz kuşağında olup Trabzon'dan 40 km Rize istikametinde yoğun Karadeniz ikliminin görüldüğü 29247 nüfuslu Doğu Karadenizin en önemli ili olan Trabzon'a bağlı bir ilçedir.

Sürmene Doğu Karadeniz sahasında bulunduğu için bol yağışlı ve ılıman bir iklime sahiptir. Çay bahçeleri, pidesi, bıçağı ve yeşil doğası ile Turistlerin ilgi odağı olmaktadır.

Sürmene halkı geçimlerini %80 ziraat ile sağlamaktadır. Karadeniz ilçesi olması sebebiyle en çok gelir fındık ve çaydan sağlanmaktadır. Türk kültürü olan hayvancılık ise daha çok yukarı kesimlerdeki köylerde yapılmaktadır. Yeniay Beldesi ve balıklı mahallesini balıkçılık önemli derece de işgal etmektedir. Türkiye'ye ismini bıçak ve pideyle duyuran Sürmene'de az da olsa el yapımı bıçak imalatı ile uğraşan ve geleneğini devam ettiren küçük işletmeler mevcuttur. Diğer işletmelerde birleşerek kurdukları büyük işletmeler ve modern tesislerde

Yine Karadenizin göz bebeğinden biri olan çay, çay bahçeleri ve çay fabrikaları sürmende ilçesin de büyük oranda bulunmaktadır. Sürmene belediyesinden aldığımız verilere göre yıllık sürmende 95915 kuru çay ve 19183 ton kuru çay üretimi yapılmaktadır. İşte bu verilerden de anladığımız gibi ilçenin çay üretimi oldukça yüksektir.

adeta Sürmene markası olan bıçak üretimine seri şekilde devam etmektedirler. Sürmene bıçakları sadece ülke içine değil yurtdışına da satılmaktadır. Bıçak üretimi daha modern tezgâhlarda ve hızlı bir şekilde üretilmeye başladığı için müşterilere daha hızlı ulaşarak ilçenin adının hızlı yayılmasında önemli rol oynamaktadır.

Bunun bir diğer göstergesi de ilçede bulunan devlete ait bir adet ÇAYKUR ve 9 adette özel çay fabrikaları ile ilçenin çaya ilgili olduğunu bir kat daha arttırmıştır. Her yıl mayıs ayında başlayan ve yılda 3 kez hasat edilen çay eylül ayında son bulur. Hasat edilen çay devlet ve özel fabrikalarda kurutulup işlendikten sonra yurdun dört bir tarafındaki mağazalara gönderilir ve tiryakilerin ardağında ki yerini alır.

Faydası saymakla bitmeyen çayı her türlü hazımsızlık, mide ağrısı, cilt kuruluşuna, öksürüğe vb. birçok rahatsızlığa iyi geldiği tüm dünyaca bilindiği gibi bunların bilimsel açıkla-



malarından biride Avustralyalı bilim adamları, belirli ölçülerde düzenli çay tüketiminin tansiyonu düşürdüğünü ispatladı. Dr. Jonathan M. Hodgson başkanlığındaki ekibin yaptığı, araştırmada, 35 ile 75 yaş arasındaki, tansiyon değerleri normal denekler kullanıldı. Deneklere önce dört hafta boyunca her gün üç fincan çay içirildi. Dört haftanın ardından deneklerin yarısı aynı miktarda çay içmeye devam ederken, diğer yarıya, tat ve kafein miktarı açısından aynı olan placebo çay verildi. Çay içenlerde üç ay sonra sistolik basıncı (büyük tansiyon) 2,7 mm Hg, altı ay sonra 2 mm Hg düştüğü görüldü. (Archives of Internal Medicine dergisinden alınmıştır). Karadenizin markası ve Karadenizlinin ekonomik kaynağı olan adeta vitamin ve enerji deposu olan fındıktır. İlçede bulunan 3527 hektar alanda fındık üretimi yapılmaktadır. Faydası saymakla bitmeyen Fındık ağustos ayında toplanıp yurtiçi ve yurt dışındaki insanlarımızın sağlığı ve ağız tatları için ilçemizden dağıtılır. İlçemizin bir

Ülkemizin dört bir yanında olduğu gibi Sürmende toplum hayatında kendine özgü özellikleri vardır. Eğitim-Öğretime verilen önem, gelir düzeyinin artması, Sanayi kuruluşunun artması gibi birçok değişimden Sürmende toplum hayatı da etkilenmiştir. Bu değişim geniş aile olgusundan çekirdek aile olgusu zamanla artmasının basit bir göstergesidir.

diğer geçim kaynağı da Çamburnu ve Yeniyay tersaneleridir. Bu tersanelerde 8 adet firma faaliyette bulunmakta ve balıkçı gemileri, yük gemileri ve diğer taşıma gemileri yapmaktadırlar.

Ama ne kadar dünya değişse de insanlarda değişmeyen bazı toplum hayatı vardır. Bu değişmeyen toplum hayatı Sürmene'de de değişimle beraber basit bir örneği olarak İmece usulü ile köy yollarının, okulların, camilerin yapılması ve yine İmece usulü ile fındık toplama ve çay kırımının yapılması değişen ve gelişen olaylara rağmen değişmeyen toplum hayatını gösterir. Sürmene insanı çalışkanlıkla ve yardımseverliği ile ön planda bulunmaktadır. Toplum yaşantısında ev işleri ile çocuk büyüme ile bahçe işleri kadınlar ilgilenir, erkekler ise çay fabrikalarında tarlalarda vb. daha ağır işlerde çalışmaktadır. Düğün, cenaze, bayram gibi törenlerde insanların birbirlerine olan yardımları da yardımseverliğini göster-



mektedir. Yaylalar ahşap evleri, taş duvarlarla çevrilmiş bahçeleri ve kendine özgü kuymağı ile bir yaşam kaynağıdır. İşte bu yüzden de Sürmene halkı yaz aylarında sıcaktan uzaklaşmak, daha sağlıklı ve doğal yiyeceklerle beslenmek ve şehir stresinden uzaklaşmak, için yine ismi Karadeniz'le özdeşleşen yaylalara çıkarlar. Yaylada bulunan Sürmeneliler yayla şenlikleri en büyük eğlencesidir. Yaylarda veya şehir merkezlerinde az da olsa el sanatları varlığını sürdürmeye çalışmaktadır.

İlçemizde ticarete gelişmiştir, kurulan pazarlarda üretilen ve dışarıdan gelen ürünler satılmaktadır. Karadeniz'in bir ilçesi olmasından dolayı Sürmene'de giyim kuşamda da Karadenizin etkileri görülmele beraber son yıllarda yükselen yaşam seviyesi ile birlikte giyim kuşamında da değişiklikler olmuştur. Günümüzde

İlçemizde ikamet eden öğrencilerde Sürmene esnafı için büyük bir gelir kaynağı olmaktadır. İlçe Belediye başkanımız öğrencileri sürmene ilçesinde ikamet ettirmek ve ilçenin gelişimi için birçok projeler geliştirmiştir.

orta yaşlı ve yaşlı insanımız eski giyim kültürünü devam ettirirken gençlerimiz ise gelişen çağdaş giyime yönelmiştir. Giyim kuşamda ne kadar insanın kendi istek ve arzusu ön planda olsa da ekonomik koşullar ve dinin inançlarında etkilerinin görmek mümkündür. Kısacası Sürmene'de toplumsal hayat eskiye bağlılığın yanında modern yaşamın gerekleriyle birlikte sürüp gitmektedir.

Ve ilçemiz için büyük nimetlerden biri olan denizcilik fakültesinin bir bölümü Çamburnu da ve Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ilçemizin soğuksu mahallesinde bulunmaktadır. Deniz ulaştırma işletme mühendisliği binasını Sürmeneli iş adamı merhum Muammer Dereli tarafından yaptırıp eğitim öğretime açılması için üniversite bünyesine katmıştır. Spor salonu ve yurt imkânı bulunan bölümümüz bünye-



sinde 400 öğrenci eğitim öğretim görmekte ve en az 100 öğrenci ilçe sınırlarında ikamet etmektedir. İlk önceliği okulumuz bünyesinde bulunan yurdu ziyaret ederek öğrencilerin dertlerini, istek ve arzularını dinleyerek onlara yardımcı olmaya çalışmış ve spor salonumuzun eksiklerini gidererek öğrencilere olan ilgi ve alakasını göstermiştir. Ülkemizin dört bir yanından gelen öğrenciler ilçe tanıtımı için büyük bir rol oynamaktadır. İlçemizde ikamet eden öğrencilerde Sürmene esnafı için büyük bir gelir kaynağı olmaktadır. İlçe Belediye başkanımız öğrencileri sürmene ilçesinde ikamet

Fakültemizin bulunduğu Sürmene gelişen dünya teknolojisi artan eğitim ve öğretimle daha çok tanınmış ve gelişmiş bir ilçe pozisyonunu alacaktır.

ettirmek ve ilçenin gelişimi için birçok projeler geliştirmiştir. İlk önceliği okulumuz bünyesinde bulunan yurdu ziyaret ederek öğrencilerin dertlerini, istek ve arzularını dinleyerek onlara yardımcı olmaya çalışmış ve spor salonumuzun eksiklerini gidererek öğrencilere olan ilgi ve alakasını göstermiştir. Bizlerde Öğrenciler olarak Belediye başkanımız Sayın Fikri Ustaya teşekkürlerimizi sunarız.

Hazırlayan: Cüney APAPBAK



MARDAŞ

Limn İşletmeciliği
Armatörlük
Gemi Kiralama
Gemi İşletmeciliği
Acentelik

Biz;

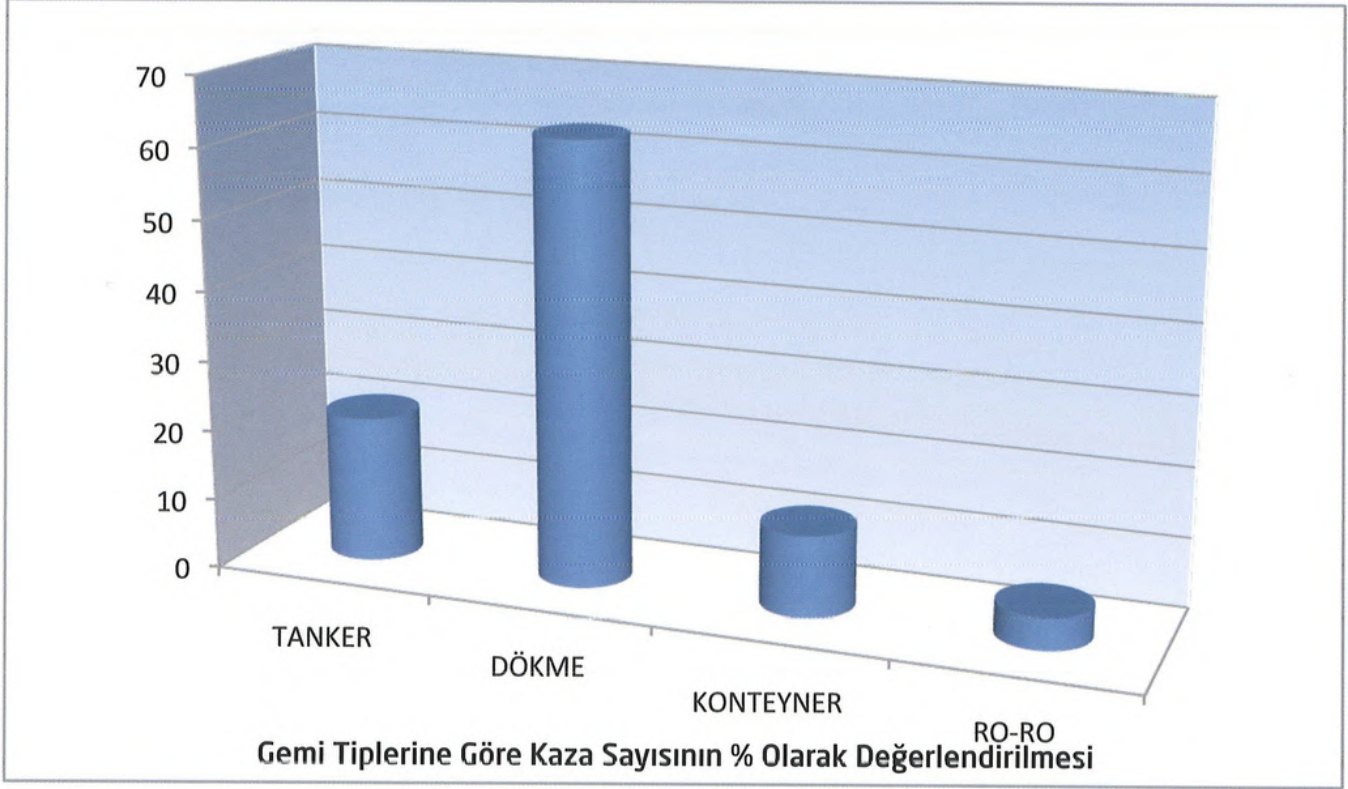
**Müşterimize verdiđimiz
sözleri tutmanın
en büyük kazanç
olduğunu biliriz.**



Mardaş Marmara Denizcilik İşletmeleri A.Ş.
Ambarlı Liman Tesisleri Mardaş İskelesi Yakuplu Beylikdüzü / İstanbul
Tel: + 90 212 875 27 32 (pbx) - Faks: + 90 212 875 27 38-39 (pbx)

www.mardas.com.tr

KTU DÜİM ÖĞRENCİLERİNİN STAJDA YAŞAMIŞ OLDUĞU KAZALARIN İNCELENMESİ



Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bölümü öğrencilerinin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ün STCW 78/95 konvansiyonuna göre 12 ay staj yapma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu stajların ilk bölümü 75'er günlük 2 stajdan oluşmaktadır. Toplam 5 aylık stajını tamamlayan öğrenciler 7 aylık Açık Deniz Stajını genellikle Türk şirket ve çok düşük oranda dahi olsa yabancı şirket gemilerinde yapmaktadırlar.

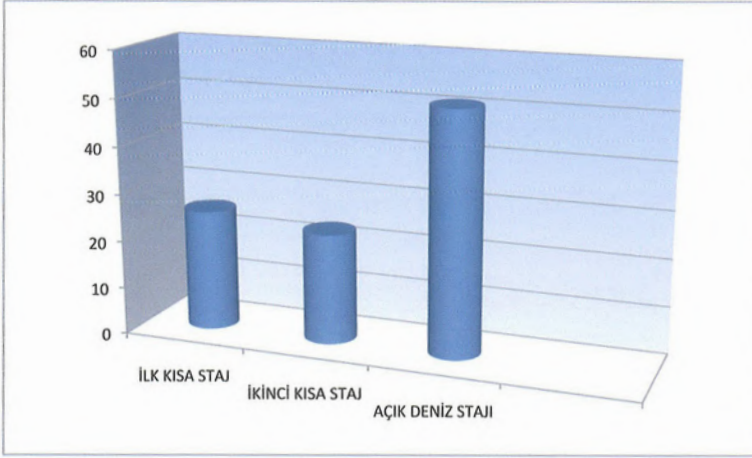
Staj süresince ve okul bittikten sonra çalışacak olduğumuz gemilerin çalışma standartlarına ve çalışma zorluğuna bakarak, en önemli şeyin ilk olarak kendi can emniyetimizin ön planda tutulması olduğunu göstermektedir.

Bu çalışma okulumuzdan mezun olan büyüklerimiz ve halen okumakta olan arkadaşlarımızdan 50 kişi arasında yapılmıştır ve sadece staj döneminde yaşanan kazalar dikkate alınmıştır. Tüm çalışmaya katılan arkadaşlarımıza ve büyüklerimize teşekkürlerimizi sunuyoruz.

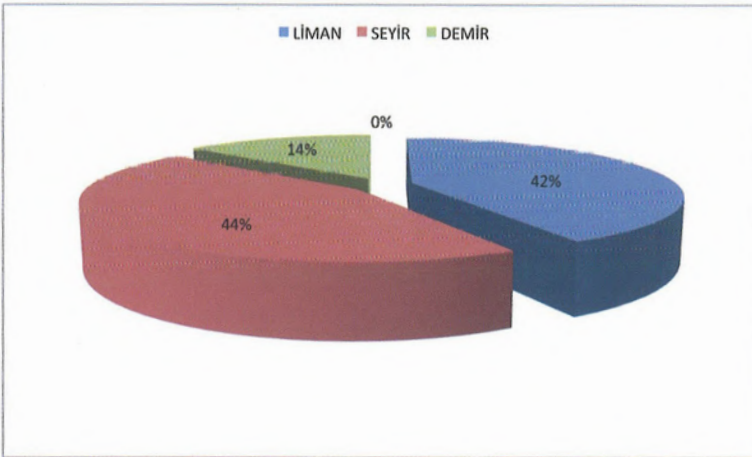
Bu yapılan çalışmanın amacı ise staja gidecek olan öğrencilerin gidecekleri ortamda ne gibi kazalar yaşandığını birinci ağızdan öğrenmeleri, anket sonucunda ortaya çıkan kaza nedenlerine dikkat çekerek, yapılan hataların tekrarlanmamasını sağlamak ve kaza sonucunda meydana gelen yaralanmaların insanlarda ne gibi bir etki bıraktığının gösterilmesidir.

Kaza nedenleri	Tekrarlanma sayısı
Ekipman eksikliği	2
Emniyet ekipmanlarının eksik kullanılması	16
Uykusuzluk	3
Acecelilik	10
Dikkatsizlik	23
Kendine fazla güven	3
Yorgunluk	11
Tecrübe eksikliği	9
Açlık	1
Yetkili zabıt tarafından uyarılmama	6
Zorunlu iş verilmesi	2
Panik	2
Aşırı iş temposu	4
İş planlamasının acil durumlar için yapılmamış olması	1

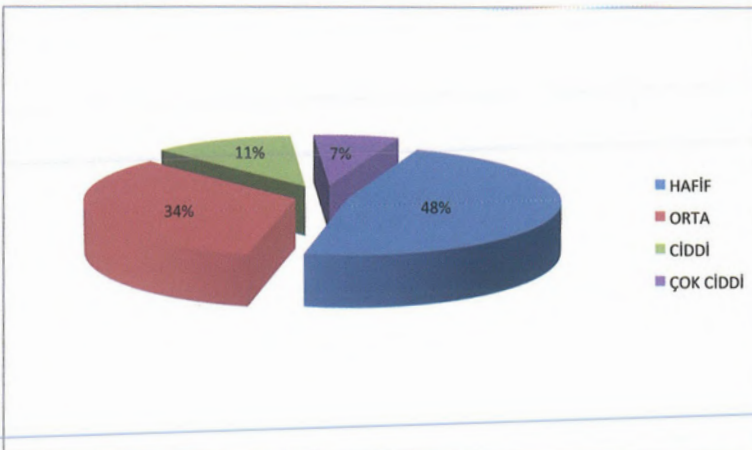
Staj Süresine Göre Kaza Sayısının % Olarak Değerlendirilmesi



Kaza Mevkine Göre Kaza Sayısının % Olarak Değerlendirilmesi



Kaza Derecesine Göre % Olarak Değerlendirme



SONUÇ

Yapılan çalışmanın sonuçları göz önüne alındığında; dikkat çekilmesi gereken nokta kaza nedenleridir. Gemide emniyet ekipmanlarının olmasına rağmen neden kazalar hala meydana gelmekte ve bunun önüne geçilememektedir. Bunun nedeni de kazaların büyük çoğunluğunun insan kaynaklı olmasıdır. Kaza nedenleri değerlendirmesinde görüldüğü gibi dikkatsizlik, kaza nedenleri arasında ilk sıradadır. İkinci sırada ise emniyet ekipmanlarının eksik kullanılması yer almaktadır. Emniyet ekipmanlarını kullanmaya gerek duymayan gemi aramları yaptıkları işler esnasında kazaya maruz kalmışlardır. Kazaları etkileyen en önemli unsurlardan biriside gemilerin çalışma yoğunluğudur. Çalışma yoğunluğu bakımından sıralama yapacak olursak tanker, konteyner, ro-ro ve kuruyük gemileri taşımış oldukları yükün özellikleri ve limanda kalma sürelerine göre çalışma temposu sıralanmıştır. Ancak gemi tipleri konusunda anket sonuçlarına baktığımızda oluşan kazalarda ilk sırayı kuruyük gemileri almaktadır. Bunun nedeni ise anket yaptığımız kişilerin öğrenci olması ve staj bulmada sıkıntı çekilmesi nedeniyle yakın sefer çalışan kuruyük gemilerini mecburi seçiminden kaynaklanmaktadır. Bu mecburi seçimler sebebiyle öğrenciler özellikle kısa stajlarında eski gemilere gitmektedirler. Eski gemilerde ise çalışma ve yaşama koşullarının kötü olması sebebiyle kazalar daha sık görülmektedir.

**Hazırlayanlar: ALİ CEVİZ
DURSUN BEBEK**

Karadeniz Teknik Üniversitesi
IV. Sınıf Öğrencileri

DİNAMİK KONUMLANDIRMA OPERATÖRLÜĞÜ (DYNAMIC POSITIONING OPERATOR)



//Dinamik Konumlandırma Sistemi" (Dynamic Positioning System) ya da kısaca DK (DP) sistemi ilk olarak demir atmanın mümkün olmadığı derinliklerde petrol kuyusu açan sondaj gemilerinde kullanılmaya başlandı. Ancak özellikle 1990'lı yıllarla beraber bilgisayar teknolojisinde ki hızlı ilerlemeler bu sistemi daha da mükemmel hale getirerek çeşitli hizmet gemilerinde ve özellikle uzaktan kumandalı denizaltı (Remotely controlled underwater vehicles-ROV) taşıyan dalış destek gemilerinde de yaygın kullanım alanı bulmasını beraberinde getirdi. DP sistemi bu gemilerin yanı sıra belli bir hat boyunca deniz dibine kablo ve elektrik döşeyen gemilerde, askeri kullanımda ki Mayın Avlama, Denizaltı Kurtarma [MoShip] ve Doklu Çıkarma Gemiler [LPD] de kullanılmaktadır.

DP SİSTEMİNİN TEMEL PRENSİPLERİ:

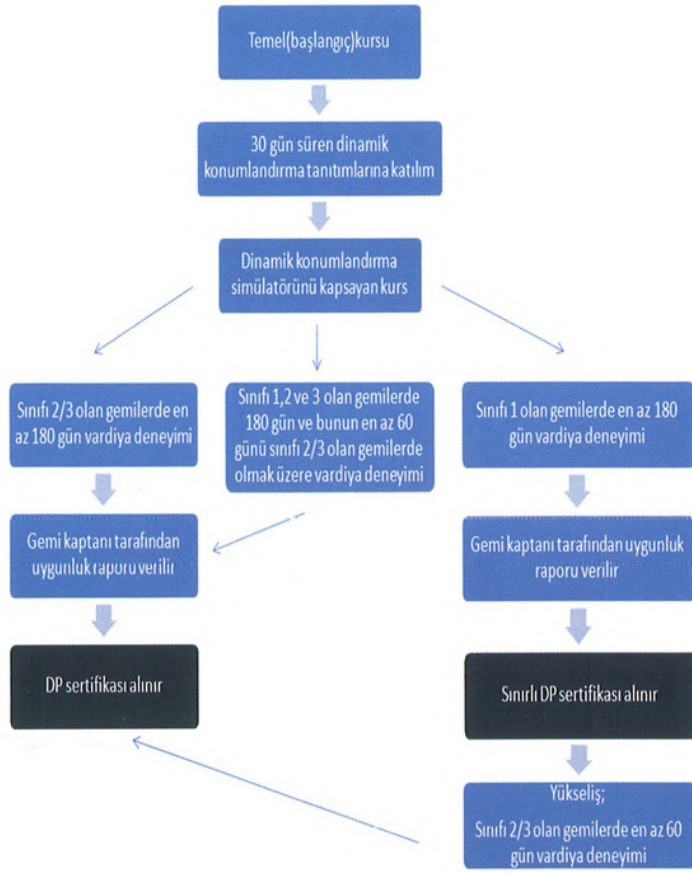
DP sistemi genel bir tanımlamayla gemiyi verilen bir mevki ye yönlendiren, ya da bir mevki

DP sistemi ve köprü üstünde kullandığımız bir seyir yardımcısı olan oto pilotun çalışma prensipleri temelde birbirine benzer. Fakat sistem sadece rota hatasını değil aynı zamanda bordasal hareketi (sway), ileri-geri hareketi (surge) ve yalpa (yaw) hareketini de kontrol etmek durumundadır. DP Sistemi sayesinde gemi hava ve deniz şartlarından etkilenmeksizin konumunu hassas bir biçimde koruyabilmekte ve gerektiğinde tıpkı bir tank gibi nokta dönüşü yapabilmektedir.

üzerinde sabit kalmasını sağlayan merkezi bir bilgisayar sistemidir. DP sistemi bu görevi gerçekleştirirken sadece bir kaynaktan değil, birçok kaynaktan her an mevki bilgisi alır ve aldığı bu bilgileri rüzgâr, akıntı vs. gibi çevresel faktörleri de hesaba katarak geminin ana makinesi ve çok sayıdaki baş ve kış iterlerini istenilen manevrayı gerçekleştirmek üzere harekete geçirir. Tüm bu bilgilerin sistem içinde işlenmesi ve gereksinen hareketin manevra araçlarına iletilmesi hemen her saniye otomatik olarak gerçekleştirilen oldukça karışık matematik hesaplar sayesinde gerçekleşir.

KURS MERKEZLERİ VE İZLENMESİ GEREKEN ADIMLAR:

Dinamik Konumlandırma Operatörlüğü kursları Türkiye 'de henüz bulunmamakla birlikte İngiltere, Singapur, Norveç, Avustralya gibi çeşitli ülkelerde kurs merkezleri yer almaktadır.



Ve dinamik konumlandırma operatörü adayı sertifika almak için şu yolları izlemelidir:

-DP temel (basic) kursu ve ardından en az 30 günlük olan DP tanıtımlarına katılmalıdır.

Simülator (advanced) kursunu tamamlamalıdır.

Bu sistemin yaygınlaşmasıyla birlikte Dynamic Positioning Operator (DPO, Dinamik Konumlandırma Operatörlüğü) adı altında bu sistemin kullanıldığı gemilerde çalışma alanları giderek artmasıyla geleceğin gözde mesleklerinden olmaya aday gösterilirken, yüksek ücretleri de ilgi görmesini sağlayan diğer etkenlerdir.

-Adaylar bu aşamadan sonra üç seçeneği olan vardiya deneyimlerinden birini seçerek belirtilen günleri tamamlamaları gerekir.

- 1) Sınıfı 2/3 olan gemilerde en az 180 gün,
- 2) Sınıfı 1,2 ve 3 olan gemilerde 180 gün ve bunun en az 60 günü sınıfı 2/3 olan gemilerdeki vardiya deneyimlerinden sonra gemi kaptanı tarafından uygunluk raporu verilir. Ve DP sertifikası alınır.
- 3) Sınıfı 1 olan gemilerde en az 180 gün vardiya deneyiminden sonra gemi kaptanı tarafından uygunluk raporu ile sınırlı DP sertifikası alınır. *Bu sertifika sınıfı 2/3 olan gemilerde en az 60 gün vardiya deneyimiyle birlikte yükseltilip gemi kaptanın yükseliş uygunluk raporu ile DP sertifikası alınabilir.

Hazırlayan: Özge Yağmur YAMEN

11. Kredi Yurtlar Kurumu'ndan kredi alıyorum. Erasmus Programı'na kabul edilirse, kredim kesilir mi?

Hayır, krediniz kesilmez. Erasmus programından yararlanan öğrencilerin başka kurumdan aldığı hiçbir burs/ kredi kesilmez.

12. Erasmus Öğrencisi olarak giderken tamamlamam gereken belgeler nelerdir?

Bunun için ofisimizin internet sayfasındaki ilgili belgeler ve formlar linkine bakabilirsiniz.

13. Belgelere nelere dikkat etmem gerekir?

Eksiksiz doldurma, tarih, imza, isim, gerekliyse mühür.

14. Pasaport ve vize işlemlerini kendim mi yapmak zorundayım?

Evet. Pasaport ve vize işlemleri sizin kendi sorumluluğunuzdadır.

15. Vize için ne kadar zaman önce başvurmam gerekiyor?

Erasmus öğrencisi seçildikten hemen sonra gideceğiniz ülkenin konsoloslukunu veya büyükelçiliğini arayınız, bazı ülkelerde vizenin verilmesi 5 aya kadar çıkabilmektedir.

16. Gittiğim üniversite bana kalacak yer bulmak zorunda mıdır?

Gittiğiniz üniversite kalacak yer bulmak zorunda değildir ama genelde Erasmus öğrencilerinin kalacak yer bulmalarına ve sorunlarına yardım edebilir.

17. Hangi sağlık sigortasını yaptırmalıyım?

Uluslararası geçerliliği olan sağlık sigortasını tercih ediniz. Gittiğiniz ülkenin sigortasını da yaptırabilirsiniz. Sigortaların içerikleri ve kapsamı dikkatlice araştırılıp yapılmalıdır.

18. Erasmus öğrencisi seçildikten sonra ne

Elinizde şehir haritası, sırtınızda erzak ve kıyafetlerle dolu sırt çantası ile çıkılan keşif turlarında karşılaşılan sorunlara göğüs gerebilmeyle bireyin kendine olan özgüveni gün gün artmaktadır. Aynı zamanda, başka bir toplumda, kültürde yaşarken kendi ülkemizi, kültürümüzü daha iyi değerlendirme fırsatı buluruz. Bu sayede, toplumca yaptığımız yanlış ve doğruları tüm çıplaklığıyla gösterebilir hale geliyoruz.

Erasmus programının kişilerin kabuğundan çıkmak için farklı kültürleri kendi kültürüyle birleştirmesi ve yeni ülkeler görmesi için fırsat olduğunu düşünmekteyim. Bu deneyimi yaşamamı sağlayan Ulusal Ajans'a ve Erasmus koordinatörlerine teşekkürü bir borç bilirim. Kendini ve hayatı seven tüm bilinçli insanların bu maceraya katılmasını umarım.

zaman Erasmus Hibesini alacağım?

Erasmus Hibesinin %80'ini değişime gitmeden hemen önce, geri kalan %20 ise Erasmus öğrencisi olarak eğitiminizi tamamlayıp döndükten ve gerekli belgeleri tamamlayıp Dış İlişkiler Ofisine teslim ettikten sonra alacaksınız.

19. Erasmus öğrencisi olarak gittiğim üniversitede Oryantasyon programına katılacak mıyım?

Evet. Neredeyse her üniversite gelen Erasmus öğrencilerine Oryantasyon programı hazırlamaktadır. Oryantasyon programı sizin, o üniversite ve eğitim sistemi hakkında bilgi almanıza yardımcı olur.

20. Öğrenim Anlaşması tamamlandıktan sonra alacağım derslerde yurtdışına gitmeden ya da gittikten sonra değişiklik yapabilir miyim?

Evet, Bölüm koordinatörünüzle görüşerek derslerinizde değişiklik yapabilirsiniz.

21. Gittiğim üniversiteden 5 ders alıp 3'ünden başarılı 2'sinden başarısız olduğumda ne olur?

Başarısız olunan dersler döndükten sonra kendi üniversitenizde tekrar alınır.

22. Gittiğim üniversitenin kendi öğrencileri ile benim sahip olacağım teknik ve sosyal imkânlar aynı olacak mı?

Evet. Örn: Laboratuvar imkânlarından eşit olarak faydalanabilirsiniz. Dikkat = Diğer öğrenciler için ücrete tabi olan olanaklar (fotokopi vs.) sizin için de aynı ücret karşılığını ödemeniz koşuluyla geçerlidir.

23. Ne kadar Erasmus Hibesi alabilirim?

Misafir olacağınız üniversitede alacağınız aylık hibe miktarı ülkeden ülkeye değişmektedir, fakat bu miktar tüm ihtiyaçlarınızı karşılayacak düzeyde olmayabilir. Gideceğiniz ülkeye göre hibe miktarını Dış İlişkiler Ofisi internet

ALL AROUND THE YEAR, ALL AROUND THE CLOCK

**FEEL THE CONFIDENCE
TO SAIL SAFELY**



SHIP AGENCY • SHIP OWNING • CHARTERING • SHIP MANAGEMENT

Küçükbakkalköy Mah. Çiçek Sok. No:4 Aksoy Plaza Ataşehir / İstanbul - TÜRKİYE

Tel: +90 216 576 26 66 (pbx) Fax: +90 216 572 71 95 - 96

web: www.akmar.com.tr

e-mail: akmar@akmar.com.tr - info@akmar.com.tr - agency@akmar.com.tr

operations@akmar.com.tr - chart@akmar.com.tr - personnel@akmar.com.tr

ca edindiğim tecrübeler ve yapmış olduğum gözlemlerdir.

Öncelikle yurt düzen demektir. Yurtta kalan bir öğrenci ister istemez belli bir düzene girmektedir. Buna en basit olarak her gün aynı saatte yediğimiz yemeği veya duş almak için her gün belirli bir saatte verilen sıcak suyu örnek gösterebiliriz. İkinci olarak, yurtta ki yaşamının, öğrencileri gemiye ve gemi ortamına alıştırmaya, birbiriyle olan ilişkileri geliştirmeye, mesleğimizin getirdiği ve gerektirdiği hiyerarşi bilincini oluşturmaya, belki de gelecekte aynı gemide görev yaparak, alt ve üst devrelerin birbirini daha iyi tanınması ve aralarındaki diyalogun gelişmesi gibi konularda da fayda sağlanmasını örnek verebiliriz. Çünkü KTÜ Muammer Dereli Yurdu deniz örf ve adetlerinin geçerli olduğu, uygulandığı, hatırlatıldığı ve bunlar üzerine sürekli bir şekilde eğitim verildiği bir yurt olma özelliğini taşımaktadır. En basit ve somut örnek olarak yemekhaneye girip çıkan öğrencilerin "Afiyet Olsun" demesi gösterilebilir. Sanırım Türkiye de başka herhangi bir öğrenci yurdu yemekhanesinde böyle güzel bir adet bulunmamaktadır. Bu ve bunun gibi pek çok ufak ama gerekli ayrıntılar sayesinde öğrenciler, okulda almış oldukları teorik ve pratik eğitimlerin yanı sıra dersten sonrada yurtta aynı teorik ve pratik eğitimlere devam etme imkânı bulmaktadır. Bu eğitimler belli gün ve saatlerde üst devrelerin alt devrelerine verdiği dersler, stajlarında ve gemide yaşadıkları olayları anlatmaları, mesleği tanıtmaları, derslerinde takıldıkları yerlerde yardımcı olmaları, alt devrelerin üst devrelerine sorular sormaları ve bu toplantılar dışında, odalarda, hobi odasında veya yurt bahçesinde gerçekleşen günlük sohbetleri içermekte-

Biraz da yurt imkânları ve yurtta gerçekleştirilen sosyal faaliyetlerden bahsedelim. Yurdumuzun en alt katında yurt kapasitesine yetecek büyüklükte ders çalışma salonu ve ders amaçlı kullanılmak üzere internet erişimine açık ve KTÜ e-kütüphanesine doğrudan bağlı bilgisayarlar bulunmaktadır. Gene yurdun en alt katında öğrencilerin oynayabileceği satranç, tabu ve masa tenisi gibi oyunlar, okuma kitapları ve dergilerin bulunduğu hobi odası ve televizyon odası bulunmaktadır. Bunlar dışında bence en önemlilerinden bir tanesi spor salonumuzdur. Öğrencilerin basketbol, voleybol ve futbol oynamasına uygun bir sahası olan salonumuzun girişinde de ağırlık aletleri ve çalışma istasyonu bulunmaktadır. Pek çok öğrenci spor salonundan verimli bir şekilde faydalanmaktadır. Bu sayede öğrenciler, eğitimlerinin yanı sıra, fiziksel olarak gelişim ve psikolojik olarak rahatlama imkânı bulabilmektedirler.

dir. Tüm bunlar sayesinde öğrenciler meslek kariyerlerine ilk adımı attıkları, stajyerlikten itibaren gemi yaşantısına daha kolay uyum sağlayabilmektedirler. Bu durumun başka ve en önemli getirilerinden biride yurttaki güven, huzur ve kardeşlik ortamıdır. KTÜ Muammer Dereli Yurdunda hiçbir kapı veya dolap kilidi yoktur, çünkü kilide ihtiyaç yoktur. Ayrıca, bir üniversite öğrencisinin karışmaması gereken, istenmeyen türden olaylar yaşanmamaktadır.

Ayrıca pinpon masası ve buzdolabı gibi öğrencilerin kullandığı eşyaların bazıları mezun öğrenciler tarafından yurdumuza hediye edilmiştir. Ağabey ve ablalarımıza hunlar için tekrar teşekkür ederiz. Bu arada, Sürmene Belediyesi ve Sürmene Belediye Başkanı Sayın Fikri USTA' ya da teşekkürlerimizi bir borç biliriz. Zira kendisi yurdumuza gelip, bizlerin sıkıntılarını dinleyip, onları anlamaya çalışmış, maddi ve manevi yardımlarda bulunacağını belirtmiş ve çok kısa bir süre içerisinde bu yardımları sağlamıştır. Spor salonumuzu, sağlamış olduğu modern spor aletleriyle yenilemiştir. Daha önce belirttiğim gibi spor aktiviteleri bizler için çok önemlidir ve pek çok öğrenci spor salonunu aktif olarak kullanmaktadır. Bu yüzden bu durum, yurdumuz için çok önemli bir gelişme olmuştur. Ayrıca, Sürmene ilçesinden okulumuza her sabah ücretsiz öğrenci servisi konulmuştur.

Yurdun en büyük avantajlarından bir tanesi ise okul binasıyla entegre olmuş olması, yurt kapısıyla okul kapısı arasında 50 metrelik bir mesafe oluşu, derse gidiş gelişte zaman ve para kaybı olmaması örnek olarak gösterilebilir.

Sonuç olarak yurtta kalmak artı ve eksileriyle uzun uzadıya irdelenebilir bir konudur ve bu konuda kişinin kendi isteği ve zevki de elbet önemlidir. Fakat DUİM öğrencilerinin, gemi ortamına adaptasyonunu bu yurt ortamından daha iyi sağlayabilecek herhangi bir yer bulunmayacağı da aşikârdır.

Hazırlayan: Batu ŞENGÜL



KTÜ DÜİM PAINTBALL TURNUVASI VE PAINTBALL



Paintball'un nasıl bir oyun olduğuna biraz değinmemiz gerekirse; paintball'da her oyuncunun yüzünde, kırılmaz camlı özel bir maskesi ve elinde ise özel gazlı silahları vardır. Bu silahlar görünüşleriyle gerçek silahları andırır, ancak farklı olarak bunlar öldüren mermiler değil; boyayan kapsüller atar. Kapsüller görünüm olarak masketten farklı değildir, üstleri plastik (ilaç kapsülleri benzeri) bir malzeme ile kaplıdır, doğa dostudur ve çevreyi kirletmeden kendiliğinden yok olur. Kapsülün içindeki boya ise gıda boyasıdır; yani doğaya ve insanlara zararlı değildir, ayrıca giysilerden de ıslak bir bezle dahi kolayca çıkabilir.

Paintball Nasıl Oynanır?

Aşağıdaki kurallar uluslararası paintball kurallarının amatör oyuncular için basitleştirilmiş halidir. Oyun kuralları ve genel düzen hakkında ayrıntılı briefing oyun öncesinde verilmektedir.

Oyunun amacı ise verilen görevi gerçekleştirmektir! Buna "senaryoyu uygulamak" denir. Amacınız, belli bir süre içinde karşı takımın kalesindeki bayrağı ele geçirmek, bir rehineyi kurtarmak, başkanınızı güvenli bir şekilde hedefe ulaştırmak, karşı takımın tamamını elemek, tek başına vurulmadan kalan son kişi olmaya çalışmak, bir kaçağı yakalamak, bir tepeli savunmak veya ikili timlere ayrılıp diğer timleri elemek, gibi birçok seçenekten oluşabilir.

1. Bir boya topu üzerinize çarpıp patladığında "vuruldu" diyerek oyun dışı kaldığınızı belli edersiniz ve en yakın güvenli bölgeden oyun sahasının dışına çıkarsınız. Bunu yapmadığınız takdirde takımınız ceza puanı alır.

2. Üzerinizde patlayan boyanın büyüklüğü eğer bir bozuk paradan küçükse buna "sıyrık" denir. Aynı zamanda başka bir yerden üzerinize sıçrayan veya bulaşan boyaya da "sprey" denir. Her iki durumda da hakem sizi oyunda tutabilir ya da üzerinizdeki boya miktarına bakarak oyun dışına alabilir.

3. Eğer vurduğunuzu düşündüğünüz bir oyuncu oyuna devam ediyorsa en yakınınızdaki hakeme o oyuncuyu gösterip, "paint-check" veya "vurdum" diyerek o oyuncuyu kontrol ettirebilirsiniz.

4. Oyun esnasında herhangi bir problemle karşılaştığınızda (CO2 tüpünüzün bitmesi vb.) "kontrol" diyerek size en yakın hakemden yar



dım isteyebilirsiniz.

5. Hem "paintcheck" hem de "kontrol" durumlarında kontrol edilen oyuncuya "etkisiz" denilir. Bu esnada bu oyuncuya ateş edilmez ve bu oyuncu da ateş edemez. Her iki durumda da yapılan vuruşlar geçersiz sayılır.

6. Herhangi bir sebepten dolayı oyunun durduğu süre zarfında oyuncular yerlerini değiştiremezler.

7. Oyun esnasında oyuncular aralarında her türlü malzeme alışverişini yapabilirler fakat oyun dışı kalmış bir oyuncudan malzeme almazlar.

8. Oyuncular oyun alanının güvenlik bantlarıyla belirtilmiş sınırlarından dışarı çıkamazlar. Çıkarlarsa oyun dışı kalmış sayılırlar.

9. Oyun dışı kalmış oyuncular söz veya hareketlerle karşı takım oyuncularının yerlerini veya niyetlerini belli edemezler.

10. Paintball oyunundan önce veya oyun esnasında alkol alınması yasaktır.

Güvenlik Kuralları

1. Oyun alanının içerisinde koruyucu maskeleri çıkarmak kesinlikle yasaktır.
2. Oyun alanının dışında silahların emniyet kilitleri kapalı tutulmalıdır.

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü olarak gerçekleştirdiğimiz Paintball etkinliğine, 6'şar kişilik takımlar halinde toplam 8 takım katılmıştır. Paintball'un ülkemizde henüz çok yeni ve amatör bir spor dalı olarak görülmesine rağmen yüksek motivasyon ve mücadele gerektiren bu oyun da 3 günün sonunda, kupaya ulaşan ekip "DENİZ YILDIZLARI" oldu. Bölümümüz bayan öğrencilerinin de yüksek katılım gösterdiği bu etkinlikte şampiyon takıma ödülleri takdim edildi.

3. Oyun esnasında rakip takım oyuncularıyla itme, çekme gibi her türlü fiziksel temas yasaktır.

4. Rakibe namluyu dayayarak ya da benzeri şekilde yaralayıcı şekilde ateş etmek yasaktır.

5. Oyun dışı kalmış, teslim olmuş veya hakemler tarafından kontrol edilen oyunculara ve hakemlere ateş etmek yasaktır. Aynı zamanda güvenli bölgelerdeki insanlara doğru da ateş edilmemelidir.

6. CO2 tüpünüz bittiğinde veya tüple ilgili bir problem olduğunda - ki bu çok küçük bir ihtimaldir, hakemlerden yardım isteyiniz. Karbondioksit dondurucu bir gaz olduğundan, uzun süre temas ettiği bölgede lokal donmaya yol açabilir.

7. Paintball oyununu işletmenin size vereceği üniformalarla veya vücudunuzu tamamen örten kıyafetlerle oynamalısınız .



ATLANTİK DENİZCİLİK



OUR VISION

To reflect our international credibility and credentials to the Turkish shipping and increase our contribution to the national economy by establishing new employment fields;
And to prove the high competitive power of the Turkish shipbuilding industry based on high quality and safety standards together with its renowned cost efficiency in international markets.

Head Office: Hakkı Yeten Cad. Selenium Plaza, No: 10/C, Kat: 11 Beşiktaş, 34349 İstanbul - TURKEY

Tel: +90 212 288 50 31 Fax: +90 212 211 65 71

atlantik@atlantikdnz.com

www.atlantikdnz.com

MALTA KUŞATMASI

KANUNİ'NİN AMİRALİ, TURGUT REİS'İN SON SEFERİ



Osmanlı Donanması'nın Maltaya Gelişi

1 565 Malta Kuşatması dünya askerlik tarihinde büyük lojistik savaşlardan biri olarak tanımlanabilir.



Hıristiyanlığın fanatik savunucuları olan Saint Jean Şövalyeleri Kudüs'ten, Kıbrıs Adası'ndan, Bodrum'dan, Rodos'tan sürülmüş olmalarının intikam duyguları içerisinde son olarak yer-

leştikleri Malta Adası'nda tüm Avrupa ile birleşerek Osmanlı İmparatorluğuna karşı amansız bir direniş göstermiş ve zafer kazanmışlardır.



Onlara Knights Hospitalier de denilmekte. Hospitalier Şövalyeleri ya da Saint Jean Şövalyeleri XI. Yüzyılda kurulmuş bir şövalye tarikatıdır. Hıristiyanlık dünyasına

yardım etmek amacıyla Kudüs'te kurulmuştur. Zamanla Bodrum'da, Rodos'ta, ve son olarak

Turgut Reis komandasında Malta'ya ilk taarruz 1551 yılında yapılmıştı. Turgut Reis'in donanması ve doksan kadirgadan oluşan filo Malta'yı kuşatmış fakat daha sonra Kapudan-ı Derya Sinan Paşa ile Turgut Reis arasında bir anlaşmazlık çıkmış Malta yerine beraberce Trablusgarp'ı kuşatmışlardır. Burası da Malta Şövalyeleri'nin elindeydi.

Malta Adası'nda bağımsız bir devlet olarak güçlü bir ordu ve donanmaya sahip olmuştur.

Denizden ve karadan yapılan taarruzlar ve kuşatmayla 14 Ağustos 1551'de Trablusgarp alındı.

Katip Çelebi "Tuhfetü'l-Kıbar fi esfari'l-Bihar" adlı eserinde Turgut Reis için "Muğla'nın Serdaloz nahiyesi köylerinden birinde Veli adında bir köylünün oğlu olan Turgutça gençliğinde ziraatla meşgul olmayarak ok atmak ve pehlivanlık etmek gibi spor hareketleriyle vakit geçirmiş ve sonra Ege mıntıkasında adet olduğu üzere gönüllü olarak bir Türk korsan (Levend) gemisine yazılmış ve orada iyice yetiştikten sonra kendi hesabına bir Levend gemisi donatarak reis olmuştur." Diye anlatır.

Yine Osmanlının ünlü amirali Kapudan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa (Hızır Reis), Turgut Reis için divanda "Bu bende yararlıdır." Diyerek Turgut Reis'i övmüştür.



DENİZCİLİK
SANAYİ NAKLİYAT
VE TİCARET A.Ş.

www.ergroup.com.tr



Başarılarınızın devamını dileriz.

Turgut Reis (Dragut)

1565 yılı ilkbaharında Türk kuvvetlerinin Malta'ya saldıracakları artık biliniyor hale gelmişti. Çoğunluğu Venedikli gemicilerden seçilen casuslar



İstanbul'a gönderilmiş, Haliç'teki ve Gelibolu'daki tersanelerde yoğun bir gemi inşaatının sürdürüldüğü haberleri Malta'ya ulaştırılmıştı ve böylece Türklerin savaş hazırlığı içinde oldukları Sicilya'dan tüm Avrupa'ya yayıldı.

Avrupa Osmanlı'ya karşı hep birleşmiş ve tek bir düşmanla savaşmıştır. Ezeli düşman Türkler ya da Osmanlı İmparatorluğu'dur. Bu savaşların tamamının kökleri Hıristiyanlık-Müslümanlık gibi dinler savaşına dayanır.

Kanuni Sultan Süleyman gençlik çağında yaklaşık 500 parça gemiden oluşan dev bir donanmanın ve 14000'i Yeniçeri olan 100000 kişilik ordusunun başına geçip, Saint John Şövalyeleri'ni Rodos Adası'ndaki kalelerinden söküp atmış ve Rodos'u imparatorluğunun hudutları içine katmıştı.

Derler ki Sultan Süleyman Han Hazretleri, Saint John Şövalyeleri'nin nankörlüklerine çok kızmış ve şöyle demiş; "Bu köpekleri kırk üç yıl önce Rodos Adası'nda yenen ve yaşamlarını bağışlayan bendim. Artık hayasızca devam eden saldırıları ve kötülükleri son bulacak ve bunlar tamamıyla ortadan kaldırılacaktır."

1565 Saint Elmo kalesinin kuşatılması

La Valette Türklerin Saint Elmo kalesi'ne saldırı yapacaklarını casusları vasıtasıyla haber almıştı. Ancak Mustafa Paşa diğer kumandanlarıyla ordunun Malta'nın kuzeyini ve aynı süreçte Gozo Adası'nı ele geçirmeyi planlamıştı. Bu amaca uygun düşen yer donanmanın halen demirli olduğu Marsasirocco Koyu'ydü. Ne yazık ki bu başarılı planlama Piyale Paşa

Malta Seferi için serdar Vezir Mustafa Paşa tayin edilirken Donanma Komutanlığı'na Piyale Paşa atanmıştır fakat her ikisine de Sultan Süleyman Han Hazretleri "Adanın tethine ait bütün işleri Turgut başarabilir. Katiyen onun kararlarından aykırı hareket etmeyiniz!" diye nasihat etmiştir. Bu büyük filo 29 Mart 1565'te 240'a yakın gemi ve 35000 kişiden oluşan büyük bir ordu ile Malta'ya hareket etti.

19 Mayıs'ta donanma Malta'ya vardı ve ordu birkaç gün içinde toplar dahil bütün ağırlıklarını karaya çıkardı. Türk donanması Malta'ya vardığı sırada Malta kalelerinin ardında 2500'ü çeşitli uluslardan bir araya gelmiş şövalyelerden oluşan 9000 kişilik bir güç mevzilenmişti.



tarafından reddedilmiş ve şövalyelerin lehine büyük bir kolaylık sağlanmıştı.

24 Mayıs sabahı Saint Elmo'ya bombardımana başlandı. Bu çağda topçuluk tekniği Türklerde pek ileriydi. Mayıs ayının son günleri yitirdi ve Saint Elmo duvarları çeşitli yerlerden zayıflamıştı. Türk topçusu amansızdı ve soluksuz bir şekilde kaleyi dövmeyi sürdürüyordu.

Bu sırada kuşatmaya katılacağı bilinen ve korkuyla beklenen Turgut Reis 15 gemilik filosuyla Malta'ya varmıştı. Turgut Reis'te Mustafa Paşa gibi kuşatmanın kuzeyden yapılması görüşünde idi fakat savaş artık başlamıştı o yüzden zafere ulaşılmasında yardım etmeye karar verdi.

18 Haziran günü Turgut Reis, her zamanki gibi askerin başındaydı. Ancak Saint Angelo



Şövalyelerinin attığı gülle Mustafa Paşa ile Turgut Reis'in çevresinde patladı. Merminin düştüğü yerden fırlayan kaya parçalarından biri Turgut Reis'in başına çarparak büyük Türk denizcisini ağır yaraladı.

22 Haziran Cuma günü Saint Elmo hemen hemen 2000 şehit veren Türklerin eline geçmiş gibiydi. Yeniçeriler, leventler korkunç bir atılımla hücum ediyordu. Türklerin kale-



yi ele geçirmeleri tam altı saat sürdü. Saint Elmo'nun zaptı sayesinde Osmanlı donanması adanın en korunmuş limanı olan Marsa Muscat'a girdi. Kuşatmanın Malta Kalesi'ne çevrilmesi ile mücadele Birgu ve Senglea şehirlerine yöneldi.



Türk Birlikleri Birgu'yu bombardimana tutuyor



Dünyanın en korunaklı adası Malta ve Valetta tahkimatları

Türk topçusu geniş çapta atışlarını sürdürürken orduda genel saldırıya hazırlanıyordu. Türklerin bombardmanı gece bile devam etmekteydi. Kaleler öyle sağlam yapılmış, şövalyeler öylesine kayalıklar arkasına mev-

Malta kuşatması sırasında yaklaşık 20000 asker Şehit düştü.

1565 bozgununda Turgut Reis'in Şehit düşmesi Osmanlı deniz gücünün maneviyatının bozulmasında etkili olmuş ve sonunda Türk kuşatması başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'deki son kuşatması olup ada bir daha Türklerin hücumuna maruz kalmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun Malta'daki yenilgisi Avrupa'nın maneviyatını yükseltmiştir.

1565 Malta Kuşatması bir yönüyle İslam'ın cihadi ise, diğer yanı da Haçlı Şövalyeleri'nin Hıristiyan fanatizmini korumak ve bütününde Avrupa'nın Osmanlı orduları tarafından işgalini önlemek için verdiği amansız direniş oldu.

zilenmişlerdi ki, bunun insanoğlunun dağları yenmeye kalkışmasından hiçbir farkı yoktu. Türk askeri son derece ustalikle cenk ediyordu. Yenemedikleri ise Malta'nın kayalıkları, doğal dehlizleriydi.

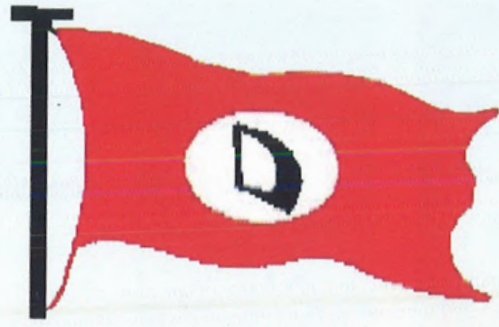
Mustafa ve Piyale Paşalar ustaca bir girişimle Turgut Reis'in Cerbe Adası'ndaki başarısından esinlenerek 40 kadar gemiyi karadan yürütüp Malta Kalesi'ni denizden de kuşatmış fakat pek başarılı olamamışlardır.

Osmanlı ordusunun ve donanmanın Malta Kalesi'ni kuşatması

Mustafa Paşa ve Piyale Paşa'nın aralarında kuşatmanın uzaması, Avrupa'dan haçlı yardımının gelme ihtimalinin artması hem de artık fırtınaların başlayacağı ve Türk donanmasının tehlikeye düşeceği gibi sebeplerden ötürü görüş ayrılıkları başlamıştı. Eylül ayı geldiğinde Türk ordusu yiyecek, su, silah, barut ve güle gibi ikmal malzemelerinde zorluk yaşamaya başlamıştı. Mustafa Paşa bu kadar aydır yapılan kuşatmanın zafere ulaşması için Malta'da kışlamayı bile düşünüyordu. Piyale Paşa ise donanmanın kışı Malta'da geçirmesinin çok tehlikeli olacağını belirtiyordu ve fırtınalar başlamadan donanma Malta'dan ayrılmalıydı. Bu sırada Haçlı yardımı Malta adasına ulaşmış ve karaya çıkmıştı. Edinilen yanlış istihbarat sonucu haçlı kuvvetlerinin sayısının 16000 civarında olduğu sanılmıştı. Mustafa Paşa bu haberle birlikte kuşatmayı ordu ve donanmanın daha kötü bir durumda kalmasını önlemek için kaldırmaya karar verip adayı hızlı bir şekilde bütün kuvvetleriyle tahliye etmeye başlamıştır. Mustafa Paşa'nın gözcü birlikleri gelen yardımın 28 gemiden ibaret olduğunu ve bütün kuvvetin 8000 dolayında olduğunu tespit etmiştir. Mustafa Paşa acele ettiklerini anlamış tahliyeyi durdurmak istemişti fakat önemli bir kuvvet donanmaya intikal etmiş ve denize açılmıştı. Donanma tahliye tamamlandıktan sonra İstanbul'a doğru yelken açtı.

Hazırlayan: Samet PARS

Kaynak: Turgut Reis'in son seferi
MALTA KUŞATMASI (Osman ÖNDEŞ, 2011)



DEVAL TRANSPORT A.Ş.



1930'dan beri tam yol ileri!

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

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



İNCE DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş.

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

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

Do better, do more, for safety and future.



Densa  Tanker®

SHIP MANAGEMENT & BROKERAGE

Cenap Sahabettin Sokak No:42 34718 Kosuyolu
Kadikoy - Istanbul - Turkey
P +90 216 327 4437 F +90 216 428 5157
chartering@densatankers.com

Denizleriniz sizin için
Prüveniz **neta** olsun...



2013 yılı mezunlarına başarılar dileriz.

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



