

Mayıs 2011

KTÜ DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ

POLARIS



Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
Öğrenci Kulübü Dergisi



ktü duim

deniz hukuku sempozyumu!

dumlupınar



İÇİNDEKİLER



04 SEKTÖRDEN KISA KISA...

06 TARİH
DUMLUPINAR Denizaltısı ve
1953 Faciası

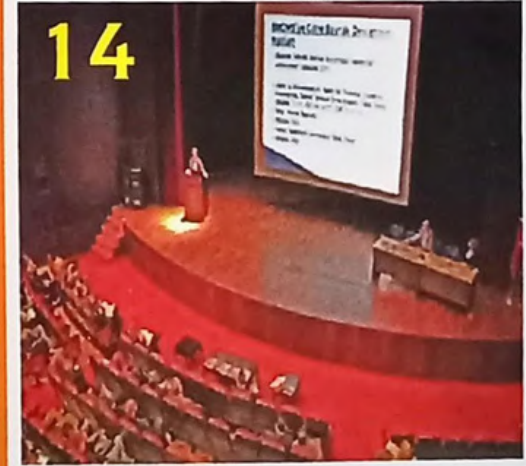
08 SÖYLEŞİ
Kaptan Ünal CELASİN ile
yaptığımız eşsiz sohbet

14 POLARİS ÖZEL
GEMİLERE EL KOYMA YETKİSİNİN
SINIRLARI PANELİ

18 POLARİS TANITIM
KTÜ Duim

24 DENİZ CANLILARI
Derin denizdekiler
ve Mars'tan gelenlar!

26 FOTOĞRAF



editörden...

2009-2010 döneminin bahar yarıyılında ilk sayısı çıkartılan, yalnız birtakım imkansızlıklardan dolayı bastırılmayan POLARIS dergimizin 2.sayısını siz değerli okuyucularımıza sunmaktan büyük mutluluk duyarız.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği öğrenci kulübünün tarafından hazırlanan dergimizde, denizcilik tarihi, sektörümüze ait güncel haberler, bu sektöre emeğini vermiş şahıslarla olan röportajlar gibi çeşitli konular ile okuyucularımızın beğenisine sunmaktayız.

Yine geçtiğimiz yıl başlatılan kulüp çalışmaları bu yılda hızını kesmeden çalışmalarına devam etmiş ve dönemin sonuna yaklaştığımız şu günlerde meyvelerini vermektedir. Sektörün merkezine uzak olmamızın vermiş olduğu dezavantaja rağmen, yapmış olduğumuz girişimlerle sektörün ilgisini başarmış bulunmaktayız. Bunun en önemli örneklerini dergimiz içindeki haberlerde de bulabileceksiniz.

Bizler; eğitim ve öğretimimizi geliştirebilmek, aynı zamanda sosyal ve kültürel anlamda ufukumuzu genişletebilmek için, öğretim görevlilerimizin de yardımı ile bu çalışmaları yaparak gelecek yıllardaki



kardeşlerimize örnek teşkil etmeye çalıştık. Amacımız geçmiş yıllarda başlatılan bu faaliyetlerin devamının getirilebilmesi ve hatta gün geçtikçe daha iyilerinin yapılabilmesidir.

DUİM Öğrenci Kulübü'nün bir geleneği haline getirmeye çalıştığımız bu dergimizde emeği olan bütün arkadaşlarımıza teşekkür ederiz.

KTÜ Duim Dergi Grubu

editör

yiğit yalçın - nihat karabiber

tasarım

karabey cemre sevindik

içerik

ishak altınpınar - utku genç
cem birkan inönü - fuat çelikel
şerif çetin - erhan öztürk - ahmet çetinel
ahmet tebelleş - ahmet said ber

kapak resmi

ismail enes

baskı

Gündüz Ofset Matbaacılık ve Yayıncılık
Cumhuriyet mah. Özgür Cad. No: 42
Tel: 0 462 321 61 00 TRABZON



Üniversite öğrencileri Polaris 2'ye daldı

BİRİNCİ Dünya Savaşı'nda Kahraman Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul Aker'in batırdığı Paris 2 savaş gemisini görmek için 17 üniversiteden 120 öğrenci dalış yaptı.

Antalya'nın Kemer İlçesi'nde bu yıl beşincisi düzenlenen Paris 2 dalış etkinlikleri başladı. 17 üniversiteden 120 öğrenci, Birinci Dünya Savaşı'nda Kahraman Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul Aker'in küçük bir topçu bataryası ile batırdığı Paris 2 savaş gemisini görmek için dalış yaptı. Akdeniz Üniversitesi, Kemer Belediyesi ve Kemer Türkiz Marina tarafından bu yıl 5'incisi düzenlenen Paris 2 dalış ve Mustafa Ertuğrul Aker'i anma etkinlikleri başladı. Etkinlikler kapsamında Kemer'e üniversiteden 120 öğrenci geldi. Öğrenciler sabah saatlerinde Kemer Türkiz Marina'da toplanarak, tekne ile Paris 2 gemisinin batığının bulunduğu alana gelerek dalışlara başladı.

Dalış sırasında öğrenciler, Paris 2

batığından görüntü ve fotoğraflar da çekti. Akdeniz Üniversitesi'nden Yrd.Doç. Dr. Mehmet Gökoğlu, 120 öğrencinin katıldığı organizasyonla Anadolu'nun kurtuluş mücadelesini anlatan bir tema işlediklerini dile getirdi. Yrd.Doç.Dr. Gökoğlu, "Öğrenciler, Kahraman Topçu Yüzbaşı Mustafa Ertuğrul Aker'in küçük bir topçu bataryası ile verdiği büyük mücadeleye tanıklık ediyor" dedi.



IMO Hukuk Komitesi 98'inci kez toplandı

ULUSLARARASI Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2006 yılında ve Uluslararası İşçi Örgütü'nün (ILO) ortak bir çalışması sonucunda oluşturdukları ve deniz kazalarında gemi adamlarına gerektiği gibi davranılmasını konu alan rehberin yol gösterici olarak kullanılmasını sağlamak için yapılan toplantıda yerli tanıtımın yapılması kararı alındı. Toplantıda oluşturulan taslakta bütün üye ülkelerden kanunlarını bu rehberin uygulanmasını kolaylaştıracak şekilde düzenlemeleri isteniyor. Ayrıca taslakta devletler gemi adamlarına eşit ve daha iyi koşullar sağlamak konusundaki rehberde saygı göstermeleri ve gemi adamlarının tutulduğu yerlerdeki koşulları düzeltmeleri konusunda uyarılıyor.



Taslakta gemi adamlarının yaşadığı kötü deneyimlere de yer verildi. 2006 yılında yayımlanan rehberden sonra yaşanan ve gemi adamlarını doğrudan etkileyen deniz kazalarında gemi mürettebatının çok uzun süreler tutulduğu ve bu durumun da gemi adamlarına rehberde yer aldığı gibi mi davranılıp davranılmadığı sorularını gündeme getirdiği belirtildi. Taslakta hazırlanan rehberin IMO'nun kabul ettiği genel kurallara da uyması gerektiği belirtildi. Taslakta üye ülkelere, özellikle gemi adamlarının yargılanması gibi olayların yaşandığı devletlere rehberin ne kadar önemli olduğu hatırlatılıyor ve bunun acil konular içinde ele alınması gerektiği belirtiliyor.

Denizcilik MYO'larının sistemi değişiyor

Poyraz'ın 15 Ocak'ta Deniz Ticaret Odası'nda Denizcilik öğrencileri Derneęi ile yaptığı toplantıdaki Denizcilik Meslek Yüksek Okulları hakkındaki açıklamaları ve akabinde taslak Gemiadamları Yönetmelięi değişikliğinin Denizcilik Müsteşarlığı'nın sitesinde askıya çıkması büyük yankı uyandırdı. Poyraz, yapılması tasarlanan düzenleme hakkında basına bilgi verdi.

Poyraz yaptığı açıklamada, "Ülkemizde hem makine ve hem de güverte zabitan yeterlikleri, Sınırlı (500GT/750KW), Vardiya yada Makine Zabıtlığı (3000GT-3000KW) ve Sınırsız Uzakyol yeterlikleri olarak sınıflanmıştır. Denizcilik Meslek Liseleri ve Denizcilik Meslek Yüksek Okulları aynı segmente yani 3000GT ya da 3000KW ile sınırlı olan yeterliklere mezun vermektedir. Sınırsız tonaj/makine gücünde gemi zabitanına dünya genelinde gereksinim olmasına rağmen, 3000 sınırları vardiyadan sorumlu zabitanlar açısından filomuzun gereksinimini karşılamadığı gibi bu segmentte büyük bir istihdam sorunu oluşturmaktadır. 2002-2009 arasında 4818 adet 3000GT ile sınırlı olan vardiya zabiti, 3657adet 3000KW ile sınırlı makina zabiti yeterlikleri üretilmiştir. Buna karşılık bu yeterliklere olan gereksinim filo yapımız düşünüldüğünde sadece yüzde 40 oranındadır. Ayrıca taraf olduğumuz STCW Sözleşmesine göre vardiya zabıtlığı yada makinistliği düzeyinde 3000 GT veya 3000KW sınırlamaları zaten mevcut değildir. Bu sınırlar 1.zabıtlık ve 2.mühendis/ makinistlik için söz konusudur." dedi.

Denizcilik İdaresi olarak, gemiadamları yeterliklerini düzenlerken, başta STCW sözleşmesinin gerekleri olmak üzere, IMO Gemiadamları Sistemi Denetimi, EMSA gibi örgütlerin uygunluk belgesi onamalarını teminen yaptıkları kalite denetimleri, Mevcut Anayasa Mahkemesi kararı, nihayet ulusal gemiadamları mevzuatını dikkate aldıklarını belirten Poyraz, bunların kendileri için kırmızı çizgiler olduğunu ifade etti. Özkan Poyraz, tasarladıkları yeni düzenlemenin amacının; genellikle meslek lisesi çıkışlı olup, Meslek Yüksek Okullarına devam ederek toplam en az 5 yıl denizcilik eğitimi alan öğrencilerin, üniversitelerin lisans öğretimi veren Fakültelerinin kendi öğrencilerine beşinci dönem sonuna kadar uyguladıkları programlarını süre ve müfredat olarak karşılayacak ilave bir eğitime tabi tutularak sınırsız yeterlikler için yapılan sınavlara kabul edilmesini sağlamak olduğunu dile getirdi.



Deniz kirliliği midyelerle ölçülecek

ÇEVRE ve Orman Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, deniz kirliliğini midyelerle ölçülecek olan MIDYETÜRK Projesi'ni başlattı.

Proje kapsamında, belli büyüklükteki midyeler, İzmir ve Mersin'den toplandı. Toplanan midyeler gemide ayıklanarak aę kafeslere yerleştirildi. Proje amacıyla; Fransız L/Europe Araştırma Gemisi, İzmir Alsancak Limanı'ndan hareket etti. Ege Denizi'nde sırasıyla İzmir Körfezi, Çandarlı Körfezi, Edremit Körfezi, Çanakkale Boğazı, Saroz Körfezi, Kuşadası Körfezi, Güllük Körfezi, Gökova Körfezi'ne midye aę kafesleri yerleştirildi.

Midyeler, Ege-Akdeniz kıyılarında belirlenen ve 2 tanesi referans istasyon olmak üzere 17 istasyonda (8 Ege ve 9 Akdeniz istasyonu) kıyı sularına bırakıldı. Suyu bırakılan aę kafesler içindeki midyeler, 3 ay sonra dalğıçlar tarafından toplanacak. Laboratuvarlarda analiz edilecek olan midyelerdeki kimyasal kirlenme (kurşun, kadmiyum, nikel, civa, DDT, DDD, DDE, HCH, PCB, PAH, deterjan, dioksin, eter, vs.) seviyeleri belirlenecek. Sonuçlar, kıyılarda kimyasal kirlenme durumu için erken uyarı sistemi kurulmasında kullanılacak.

MIDYETÜRK'ten elde edilecek sonuçlardan ayrıca, deniz kirliliğine karşı Ulusal İzleme Sistemi'nde de yararlanılacak.



Hazırlayan
Ahmet Tebelleş - Ahmet Çetinel

6

Dumlupınar Denizaltısı

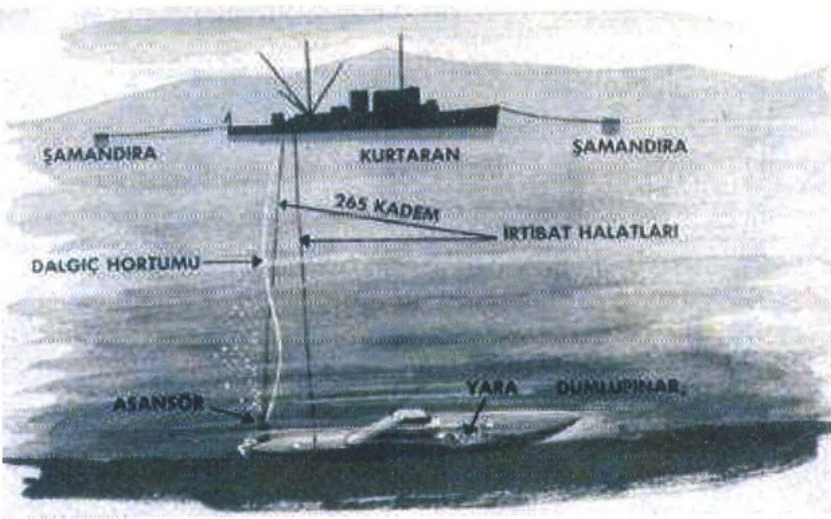
ABD'de 1944'te üretildi. Adı bir balık adı olan "Blower" olarak seçildi. Şnorkel sistemine sahipti. 23 Nisan 1944'te ilk defa suya indirildi. 10 Ekim 1944'te ilk görevini yerine getirmek üzere Panama'ya giderken, sis ve fırtına yüzünden bir Amerikan devriye botuna çarparak ilk kazasını yapmış oldu. Bu tarihten sonra uğursuzluk hiç peşini bırakmadı. II. Dünya Savaşı sona ererken bir tek gemi bile batıramamıştı. Marshall Yardımı kapsamında Bumber (Çanakkale) denizatısıyla beraber 1950'de Türkiye'ye devredildi. 19 Aralık 1950'de Dolmabahçe Sarayı önünde demirlemiş olan Yavuz Zırhlısının top atışlarıyla karşılaşır. 4 Nisan 1953 günü Ege Denizindeki NATO tatbika-

tından dönerken gece 02.15 sularında İsveç bandıralı Naboband şilebiyle çarpışarak tantanalı bir törenle Çanakkale'nin girişinde, Nara burnu açıklarında battı. Tesadüf müdür, kader midir bilinmez bu vakanın içinde üç şaşırtıcı olay vardır. Bunlardan birincisi; 1950'de gemi Amerikalılardan alınırken hazırda bulunan mürettebattan Hüseyin İnkaya'nın, 1953'de Dumlupınar batarken kurtulan beş denizciden biri olması, ikincisi; Amerikan yapımı Dumlupınar denizatısında en uzun süre çalışmış olan Hüseyin İnkaya'nın daha öncede İtalyan yapımı bir başka Dumlupınar isimli denizatıda çalışmış olmasıdır. Sonucusu ve en acı olanı ise, Dumlupınar'ın batmasına ne-

den olan kazada aldığı yarayı, ilk kazasında aldığı yarayla aynı yerden almış olmasıdır.

1952 Faciası...

Dumlupınar denizatısı, I. İnönü denizatısıyla beraber, 1 nisan gecesi gölcükten çıkarak katıldıkları NATO tatbikatından övgüler almış ve yorulmuş şekilde dönüyordu. Rota tekrar Gölcük'teki Denizaltı Komutanlığı Ana Üssüydü. Nara Burnuna yaklaşmışlardı. Çanakkale Boğazi denizciler için hep zor bir geçiş yeridir. Özellikle İstanbul istikametine giden deniz araçları Nara Burnu'na geldiğinde çok dikkatli olmalıdır. O gece Dumlupınar'ın başka bir şanssızlığıda etrafa sis



çökmüş ve görüş mesafesinin düşmüş olmasıdır. Ayrıca tatbikatlar sırasında iki gün boyunca su altında kalan personelin yorgunluğu da tüm bu aksiliklerin cabasıydı.

İşte tam bu sırada, az ötelelerinde Çanakkale'nin sessiz sularında sadece kendilerinin olmadığını anlatan bir karaltı belirdi. Bu karaltının ne tür bir gemi olduğunu anlayamamalarına rağmen, güverte ışıklarından geminin büyüklüğünü kestirebiliyorlardı. Dumlupınar denizatlısı 9 mili, daha sonra adının Naboland olduğunu öğrenecekleri İsveç bandıralı şilep ise 21 mil ile birbirlerine doğru ilerliyorlardı. Aralarında 1200-1800 metre arasında bir mesafe vardı ve maalesef denizde işler karadaki gibi işlemediği için, acele etmek zorundaydılar. Önce vardiya amiri Üsteğmen Hasan Yumuk'un sesi duyuldu: "Sancak 15." Bu Naboland'ın soluna giderek karaya oturmak demektir. Ardından Süvari Yüzbaşı Komutan Sabri Çelebioğlu'nun sesi işitildi: "Komuta bende. İskele alabanda." Bu emir bir önceki emrin tam tersiydi ve Naboland'ın sağına doğru ezilme riskine rağmen önünden geçip gitmeyi denemek demektir. Bu sırada güvertede iki gözcü ile Astsubay Şaban Mırtlı,

Astsubay Hüseyin Akış, vardiya amiri Üsteğmen Hasan Yumuk ve Süvari Yüzbaşı Komutan Sabri Çelebioğlu bulunuyordu. Peş peşe gelen birbirinin zıttı iki emirden şüphelenen seyir subayı Üsteğmen Kemal Ünver ve nöbeti iki saat önce bitmiş olmasına rağmen uyuyamayan Astsubay Hüseyin İnkaya güverteye çıktılar. Daha gözleri karanlığa alışmamışken, üzerlerine düşen gölgenin sahibine bakmak için kafalarını kaldırdıklarında, şaşkınlıktan donakalacaklardı!

Kazadan sonra derhal Gölcük Denizaltı Filosu Komutanlığı uyarıldı. Komutan Fahri Kורתürk'tü. Maltepe önlerinde demirlemiş olan Gölcük Muhribi



hemen Hereke'ye hareket etti ve Orgeneral Fahri Kורתürk'ü alıp, Çanakkale'ye doğru yola çıktı. Eceabat limanında demirli bulunan Gümrük Motoru personeli, birinin kaza haberini vermesi üzerine derhal kaza yerine gider. Denizin üzerini ararken tahsiliye sandalındaki beş denizciye rastlar. Onları alıp Çanakkale'ye götürür. Beş denizci buradan vasıtalarla Çanakkale Devlet Hastanesine götürülür. Saat 8 sularında, balıkçıların battı şamandırasını bulduğu haberi gelir. 10 Numaralı Gümrük Motoru derhal şamandıranın bulunduğu yere gider. Saat 11 gibi Kurtaran gemisi geldi ve çalışmalara başlandı. Çalışmalar Amiral Sadık Atılcı, Vali Safaeddin Karacacı, Savunma bakanı vs. devlet adamlarınca izlendi. Olay yerinde 1. İnönü denizatlısı, iki muhrip, Kurtaran, motorlar ve Naboland bulunuyordu. Manevralar için İstanbul'da bulunan Amerikan 6. filosuna ait bir gemide çalışmalara katılır. Kazadan yaklaşık 10 saat sonra olay yerine gelen Kurtaran, ancak 25 saat sonra Dumlupınar'ın üzerine sabitlenebilir. Dumlupınar'ın can kılavuz teli yoktur. Bunun için dalgıçlar şamandıra kablosunu takip ederek denizaltıya ulaşır, can kılavuz telini kaportaya takacak ve çan yardımıyla, sağ kalan 22 denizciyi kurtaracaktı. Fakat saat 15:00 sularında Kurtaran gemisi yanlışlıkla şamandıra kablosunu kopardı. İrtibat kesildi ve kurtarma umudu azaldı. Maalesef üç gün süren çalışmalardan hiçbir netice elde edilemedi. 7 Nisan sabahı Milli Savunma Bakanlığı olayla ilgili yayınladığı "Hayatından umut kesilen personelin" tebliğlerinin yedincisini, aynı zamanda sonuncusunu radyo aracılığıyla halka duyurdu ve tebliğ yayımını kesti.

“Viya Böyle”nin yazarı Kpt. Ünal Celasin ile hayatı ve denizcilik üzerine söyleşi :



“Kader kısmet size bir rota çizmisse bunu takip edeceksiniz...”

Kısaca sizi tanıyabilir miyiz?

Benim 2 doğum günüm var. Esas olan 14 Aralık (kitapta yazmıştım), diğeri ise yanlışlıkla nüfus kâğıdına yazılan 14 Ekim. Eğer bu tarihlerde farklı gemilerdeysen durumun farkına varan, değer veren yavrularım bazen aşçıya yaptırarak, bazen dışarıdan pasta alarak bana sürpriz doğum günü partisi düzenliyorlar..

Yani ben sadece ön dişlerimin ayrık olmasından şanslı değil, 2 doğum günü kutlanan olarak da bayağı şanslı sayılırım. Sonra bu pastanın yanında karınca kararınca zabıtlarımın aldıkları hediyeler de her kaptana nasip olmaz.

Rahmetli babam kara su-bayıydı. Teğmenliğini kendi memleketinde yaparken ben doğmuşum. Ben de baba memleketli, yani Trabzonlu olmuşum.

Daha sonra yüzbaşı ve binbaşılığında da o bölgede dolaştık. Ortaokul Bayburt ve Of, lise Trabzon oldu.

Anne tarafım İstanbul, Beşiktaşlıdır. Rahmetli dayım ile şimdiki Çırağan sarayı o zamanın Şeref stadının önünde çok denize girdik. Midye çıkarıp, tenke üzerinde pişirip yedik.

Hemen yüzdüğümüz yere bitişik, bir duvarla ayrılmış olan Yüksek Denizcilik Okulu dikkatimi çekmişti.

Ben o okulun ambiyansına

hayrandım. Değil Türkiye'nin, dünyanın en güzel okuluydu benim için. Saatte bir gemi geçirdi önümüzden. Şimdi 10 dakikaya kadar indi. Tekrar dünyaya gelsem gene aynı okula girerim..

1967 senesinde mezun olduktan sonra iş olanakları şimdiki gibi olmadığından askere gittim. Çok da iyi oldu. 6 aylık bir yedek subay eğitiminden sonra altıma 70 metre boyunda çift uskurlu bir çıkarma gemisi verdiler. Okulda, biraz da pazılarımızdan dolayı hep hamlacıydım kürek çekerken. Yani filikaya serdümenlik yapmak gibi bir tecrübem de yoktu. Başlangıçta heyecanlansam da o gemi bana bayağı bir tecrübe

kazandırdı. Toplam askerlik süresi 24 ay. Askerden sonra devletin işlettiği DB Deniz Nakliyat gemilerinde 4 sene hep 4.kaptanlık yaptım. O zamanlar bazı 2.kaptanlarımız kaptan bile olamadan emekli oluyorlardı kadrosuzluktan.

1971 senesinde Oya teyzemle evlendim. 1972 doğumlu bir oğlum ve 1975 doğumlu bir kızım oldu. Seneler geçti şimdi 3 torunlu dede bile olduk..

1973 senesinde Türk armatörlü Panama bayraklı gemiler furyası başladı. Ehliyetim Akdeniz içinde kaptanlık yapmaya yettiğinden kendimi birden 1.000 tonluk geminin kaptan köşkünde buldum. 4.kaptanlıktan kaptanlığa geçişim bu şekilde oldu. Yani üçüncülüğü ve ikinciliği atmıştım. Kader kısmet size bir rota çizmişse bunu takip edeceksiniz. Tabii mesleğimi kendi kendime daha zor şartlarda öğrenmek zorunda kaldım.

Koster kaptanlığıyla başlayan serüven dökmeçilerle ve son 3 senedir de konteyner

gemileriyle yoluna devam ediyor. Bizim sınıfın çoğu pilottu. Onlar geçtiğimiz yıllarda yaş haddinden emekli oldular. Ben ise sağlığım devam ettiği ve de iş verdikleri müddetçe gidebildiği yere kadar gideceğim. Denizden kopmak için kendime bir sınır çizmedim..

2-Kitabınız 'Viya böyle'den biraz bahsedebilir misiniz?

Kitap zaten kendinden bahsettiriyor. Ama farklı bir şeyler söylememi isterseniz ben bu kitap sayesinde, varsa o Nirvana denen yere çıktım diyebilirim. Nasıl mı? Kitabı okuyup da bana tebrik ve teşekkür mektubu gönderen onlarca talebeyle mail'leşmem, sürekli onların övgülerine ve takdirlerine muhatap olmam beni hiç beklemediğim başka dünyalara taşıdı. Ebedi gençliği yakaladım.

Kitaptan maddi olarak zaten bir beklentim yoktu ve de olmadı. Sadece belli sayıda kitap alıyorum. Ama manevi yönden çok büyük bir zenginlik yakaladım. Zaten onları da sizlerle paylaşıyorum..

Okulumuz KTÜ de örgençiler kitabınızı başucu kitabı olarak görüyor bu konu hakkındaki düşünceleriniz nelerdir?

Benimle iletişimde bulunan yavrularıma hep şunu diyorum: Evladım, kitabı alıp birinci sınıflara girin ve " Bu kitabı okumazsanız, zabıt olarak bir gemiye gittiğinizde kitabı okumuş denizcilik liseli bir stajyere MADARA olursunuz" deyin ve arkanıza dönüp çıkın. Ama sizin okulda buna hacet olmadığını öğrenmem beni mutlu etti. Mesleğin bir ucundan tutmuşsunuz. Artık gerisi gelir hiç merak etmeyin. Yalnız önemli bir ayrıntıyı atlamayalım. Kitabı 1 kere okumak yetmiyor. Her konunun, her satırın belleğinize iyice kazınması için defalarca okunması gerekiyor.

Sizin okula 2007 Aralık ayında Arkas'ın kariyer günü vesilesiyle gelmiştim. Seneler sonra ilk defa talebelerle haşır neşir olmak ne tatlı bir duyuydu..

Kitabımın arka kapağındaki resmi de o gün Ersan hoca çekmişti..

Kitap vasıtasıyla onlarca yavrum benimle iletişim kurdu. Bunların arasında en son 133.mektubunu gönderen sizin okulun 2001 mezunu ve fakülte birincisi Cem Kartoğlu abiniz de bana en fazla yazarlar arasında en başta, birincilik koltuğunda oturmakta. Yani hep ilklerin okulu oldunuz. Bu sefer de ilk defa sizin okula bir röportaj veriyorum.



Yazmış olduğunuz viya böyle kitabı çok tutuldu yeni bir kitap yazmayı düşünüyor musunuz?

Eşime armağan edeceğim ikinci kitabım "28"i yazmaya başladım. 28 Eylül 2011 bizim 40.evlilik yıldönümümüz oluyor. İnşallah o tarihe kadar bitiririm. Konusu sevgi ve mutluluk.. "Tavuk suyuna çorba" hikâyeleri tadında bir çırpıda okunacak 228 sayfalık bir kitap olacak.

"Viya böyle"nin üçüncü basımını da 628 sayfada keseceğim. Konular hazır. Sadece yayıncı kuruluşun aramasını bekliyorum.

Artık müteakip "Viya böyle"ler siz yavrularımdan gelecek değişik halkalarla yoluna devam edecek..

Meslek hayatınızda keşkeleriniz ve iyi ki yapmışım, yapmasaydım pişman olurudum dediğiniz eylemler var mıdır, varsa nelerdir?

Bugüne kadar yaşadığım hayatı son derece keyif alarak yaşadım. Yeni baştan hayata başlasam gene aynı yolu izlerdim. Yalnız KEŞKE, zamanında ŞEKERin ne olduğunu biri bana anlatsaydı. Bakın bir meslek kitabında o yüzden şeker konusunu işledim.

1979 mezunu bir pilot abiniz İskenderun'da beni yemeğe götürdü. Ona kitabımı hediye etmiştim. Bana gönderdiği e-mail'i okuyalım mı?

Ünal abi,

Kitabı dün gece bitirdim.

Önce binlerce kez eline sağlıklık...

Bence senin bu kitabın

dünya denizcilik literatüründe de bir ilk, anılarla birlikte bilgilendiriyorsun, ders veriyorsun, nasihat ediyorsun, keşke ben kaptanlığı almadan önce bu kitabı yazsaydın...

Sevgiler, selametler

Henüz mesleğimizin ilk basamaklarında olan sizler, Pilot abiniz gibi KEŞKE demeyeceksiniz. Ne mutlu bana!

Staj yapan arkadaşlarımıza tavsiyeleriniz nelerdir?

Gemiye yeni gelen bir makine stajyerinin ilk sorusu kime nasıl hitap edeceğim oldu. Makineci kardeşlerimizin de kitabı okumasında yarar var. Çünkü müşterek konu çok.

Bu arada işletme müdürümüz "Abi sen makineyi de yazsana" demez mi? İlk önce itici konuştum. Ben kaptan olarak makineden ne kadar anlarım, ne yazarım! Sonra düşündüm. Gemiye yeni katılan bir makine stajyerinin ve de zabitin bilmesi lazım gelen bilgileri gemide çalışacağım Baş mühendislerden alabilirim, sonra elimin yazma tadıyla o bilgileri toparlayıp "Viya böyle makine" yazabilirim diye düşündüm. Ama sadece düşündüm. Kitabı çok iyi okumuş ve içine sindirmiş bir güverte stajyeri gemiye gittiğinde amirleri tarafından hemen fark edileceklerdir. Zira bunun örnekleri çoğalmaya başladı. Eğer gemide yaşadıklarını, varsa resimleyerek yazabilirlerse sonra bana dua ederler.

Yeni zabıt arkadaşlarımıza ne gibi önerilerde bulunursunuz?



Artık uzun stajlarınızda zabıt gibi kullanıldığınız için stajyerler için ne öğüt vermişsem aynı onlar için de geçerli..

Denizcilik sektörünün Türkiye'deki ve dünyadaki geleceğini nasıl görüyorsunuz ?

Baltic Freight Index diye bir grafik var. Dünya denizcilik ticaretinin ne durumda olduğunu anlamak için bu indeksteki grafiğe bakmak yeterli olur. 2008 Temmuz ayında zirve yapan endeks zamanında, hurda gemiler armatörler tarafından kapış kapış alınıp yüksek navlun ücretleriyle birkaç seferde parasını çıkartıyordu. Dünya tersanelerinde 5-10 sene sonrası için bile siparişler kapanmıştı.

Sonra birden hepimizin bildiği kriz patladı. 2008 sonunda yerlerde sürünen indeks hali içler acısı..



Geleceğimizi her zaman parlak görmek zorundayız. 2 ay öncesine kadar Wikileaks diye bir kuruluşun varlığından hangimizin haberi vardı? Acaba Wikileaks dünya deniz ticaretini etkiler mi? O konular bizi aşar. Biz dersimize çalışıp iyi bir zabıt olmaya gayret edelim. Bu sektörde işsiz kalmak gibi bir sorununuzun olmadığını bilmek size yeter.

Bakın 14 Aralık'ta Sayın Hıncal Uluç köşesinde "Üniversite gençliğinin esas sorunu" başlıklı yazısında neler yazmış?

Üniversite gençliğinin ortak bir sorunu var.

Umutsuzluk.

"Ben ne olacağım" sorusuna cevap arıyor, bulamıyorlar. Üniversite yıllarıyla birlikte hayatlarının aileye bağlı bölümleri sona eriyor. Diplomayı aldıkları günden itibaren kendi hayatlarını,

kendileri kazanacaklar. Öyle gerekiyor.. Gerekıyor da..

Hani iş?.. Nerde?.

Oysa o üniversiteye girebilmek için, çocukluklarını, gençliklerini yaşamadılar. Hayatları bir sınav dehşeti içinde geçti. Yaşamlarının en güzel yılları beş harfe düğmelendi..

a mı, b mi, yoksa, c, d, e mi?.

Doğru harfi seçebilmek için okul saatleri biter bitmez ders-hanelere koştular. Gece gündüz, yağınla soru cevap kitabını ezberlediler.. Ailelerinin son paralarını, bu sınavları kazanma uğruna harcadılar..

Ve de bu çabayı gösterenlerin onda biri kazanabildi üniversiteyi. Yani üniversiteye girebilenlerin mutlu azınlık içinde olmaları gerekiyor aslında..

Oysa mutsuzlar.. Çünkü umutsuzlar.. Çünkü o diplomaların onlara bir yaşam getireceğine inançları yok..

Okul bitene, diploma alana kadar idare edecekler. Peki, o son yaklaşıyor.. Keplerin havaya atıldığı gün aslında yaşamın en heyecanlı, en mutlu anı olmalı. Ama benim üniversitem için, kepi havaya atmak, ayağının altındaki sandalyeyi tekmelemek gibi.. Boynuna geçirilmiş yaşam ipini taşıyacak gücü yok. Çünkü ne olacağını bilmiyor.. Yarıncından emin değil.

Bu gerçekleri sizler de biliyorsunuz. Sizlerin işsiz kalmak gibi bir probleminiz yok. Ayrıca hatırı sayılır bir ücretle de işe başlıyorsunuz. Sahip olduğunuz hazinenin kıymetini bilin. Sesinizi çıkarmayın. Sizin bu mesleği seçmekte katkısı olanları unut-

mayın. İlk maaşınızdan onlara bir hediyeye alın..

Denizcilik sektöründeki yerel ve global eksiklikler nelerdir?

Ülkemiz için konuşursak benim ilk aklıma gelen bir "Denizcilik bakanlığı"ımızın olmaması.. Şayet olursa da orada ses getirecek işler yapacak doğru kişilerin yer alması..

Zabıt yetiştiren onca okul olmasına karşın, gemici ve yağcı yetiştiren bir okul yok. Yatılı olarak istihdam edilecek, 6 aylık bir kurstan mezun olacak fiziksel durumu oldukça iyi, İngilizce'den 500 kelime ve 500 cümleyi belleğinde tutabilecek, sigara ve içki kullanmayan, temizlik ve ahlak notu 7'nin altına düşmeyen Leventler yetiştirdik mi, bu hem kendi filomuz için, hem de dünya denizciliği için bir hazine olur. Kurs, bir döner sermaye ile başlar. Girenler para ödemez, ama mezun olup sefere çıkınca girdiği şirketten bir para alınabilir. Filipinler bu işi yapıyor, biz niye yapmayalım, üstelik ortada o kadar işsiz genç varken. Ben bir şey söyleyeyim de gelecekteki denizcilik bakanı işe başlarken gözlerini açsın "İngilizce 1'den 10'a kadar saymasını bilmeyen gemicilerle 43 senemi geçirdim"

Global duruma gelince; Siz hiç limanlarda Amerikan ticaret gemisi gördünüz mü? Ama bütün yaptırımlar en başta ISPS olmak üzere onların dayatmasıyla uygulanıyor. Bence öncelikle Somali korsanlarını hizaya getirmeleri lazım. O bölgeden geçecek gemilere kimse gitmese, bakın nasıl önlemler

alınır anında. Bence SOLAS ihlal edilmiştir. IMO'nun acilen konuya somut çözümler getirmesi gerekir.

Denizcilik alanında tanınmış birisi olarak mesleğimizi sizin gözünüzde tanımlar nedir?

Eksik olmayın, sizlerin gözünde değerli olabilirim, ama denizcilik camiamızda değil..

Bir sınıf toplantımızda bir arkadaşım "Bizim sınıftan armatör çıkmadı" dedi. Ona cevabım "Ama 2 tane kitap yazan çıktı" oldu.

Kankam diyeceğim sınıf arkadaşım Kaptan Yücel Sügen'in "Kaptanın kılavuzu" kitabıyla İnternet sitelerinde yan yana, alt alta isimlerimizin çıkması, benim için ayrı bir övünç kaynağı oluyor. Okul zamanında bizim sıralarımız yan yana, yataklarımız da alt altaydı.

Denizcilik benim gözümde bir meslek değil, bir yaşam tarzıdır.

Bazen soruyorlar ne zaman emekli olacaksın diye. "Ne emeklisi! Dün okulu bitirdim. Yarın ilk gemime çıkmanın heyecanıyla yüreğim pırpır" diyerek insanları şaşırtıyorum."

Başka bir yakıştırmam ve imrendirmem de " Biz demirden yapılmış bir cennet adasında yaşıyoruz" demem oluyor.

Birçok gemi tipinde çalışan bir kaptan olarak hangi gemi tipini tavsiye edersiniz neden?

Bu, kişiye, zamana, alışmaya

ve de ücrete göre değişiklik gösterir. Bakın mesela 2000 senesinde kısa dönem çalıştığım bir konteyner macerasından sonra kitabımda ne demişim:

"1 kontrat konteynerde çalıştım, kâfi deneyimi aldım. O ne yorucu çalışma şartları öyle. Bunun karşılığında alınan para da para olsa. O tip gemilerde çalışanlara Allah kuvvet versin, ancak sevilirse çalışılır. 2.Kaptanım bayılıyordu yaptığı işe. Tamam dedim, aman sen başka gemi tipine kayma, Kaptanlığını da bu gemilerde yap."

Aradan 10 sene geçti ben son 3 senedir Arkas'ın konteyner gemilerinde nonestop seferler atmaktayım. 7 ay, 8 ay kesintisiz çalışmak beni hiç yormuyor. Çünkü alıştım, çünkü mesleğimi, gemide olmayı çok seviyorum. Eşim de sürekli yanımda olduktan sonra bana denizde ölüm yok. Ama karada? Sudan çıkmış balık oluyorum!

Denizciliğe gönül vermiş bu alanda ilerlemek isteyen arkadaşlarımıza önerileriniz nelerdir?

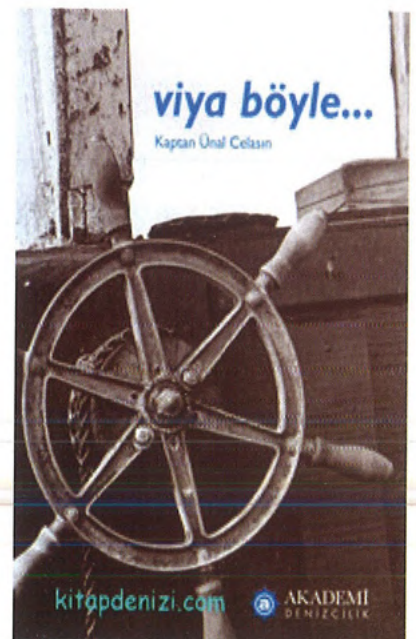
Denizciliğin karada da çok iş kolu var. Eğer bir süre denizde çalışıp sonra karaya geçmeye niyetli arkadaşlar olursa biriktirecekleri parayla gitsinler dışarıya, yapacakları işle ilgili bir eğitim alsınlar. Bu arada İngilizcelerini de en üst seviyeye taşınsınlar.

Beybabamıza teşekkürlerimizi sunarak, biraz da benden birşeyler eklemek isterim...

Kitap bir hazine ise Sn. Ünal CELASIN'ın kendisi bir maden. Bir fener misali herkese yol gösteren, mutluluğu herkese aşılarmayı amaç edinmiş birisi kendisi. Bazı anlar vardır, denizcilikten soğutur insanı, sebebi ise muammadır. İşte o anların hiç olmadığı bir gemi düşünün? Gerçekten, Beybabanın var olduğu gemi demirden yapılmış bir cennet adası...

Ayrıca okulumuzun her adımda öncü olması beni gururlandırdı, herkese ilgisi için teşekkürler. Bizlerin ilgisi arttıkça, paylaştıkça, daha çok bilgi birikimi bizleri bekliyor olacaktır. Belki yazdığınız anıları "Viya böyle" nin yeni baskısında görebilir, bir kitaba dahil olabilirsiniz.

Dergi ile ilgilenen tüm kardeşlerime çok selamlar...



Hazırlayan
Muhabir Burak KAYNAK
Düzenleyen Karabey Cemre SEVİNDİK

transal



Dünyanın dörtte üçü artık sizin...

Transal Denizcilik, Türk Denizciliği'nin yeni mücevherlerine ömür boyu başarılar diler.

ULUSLARARASI
DENİZ HUKUKU'NDA
KIYI DEVLETİNİN GEMİLERE
EL KOYMA YETKİSİNİN SINIRLARI
25 MART 2011 CUMA SAAT : 10.00 - 17.00
PROF. DR. OSMAN TURAN KÜLTÜR VE KONGRE MERKEZİ



KTÜ, Trabzon Sanayi ve Ticaret Odası ve Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi'nin birlikte düzenlediği 'Uluslararası Deniz Hukukunda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları' konulu sempozyum yapıldı.

Açılış konuşmaları ORSAM Başkanı Hasan Kanbolat, Trabzon Sanayi ve Ticaret Odası Başkanı Mustafa Suat Hacısalıhoğlu ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve KTÜ Rektörü Prof.Dr. İbrahim ÖZEN tarafından yapılan sempozyum 3 oturumda yapıldı. Ağırlıklı olarak Karadeniz'de son dönemde Gürcistan tarafından gerçekleştirilen karasuları dışında gemilere el koyma eylemlerinin uluslararası hukuk açısından durumu ele alındı. Sempozyumun oturum programı ise şu şekilde gerçekleşti;

1.Oturum : Prof. Dr. Kadir Seyhan başkanlığında , Dr. Jale Nur Ece ve Av. Aslıhan Erbaş Açık Ulusal arası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletlerinin El Koyma Yetkilerinin Sınırları ve Hukuksal

boyutu hakkında bilgi ve birikimlerini paylaştılar.

2.Oturum : Prof. Dr. Ercan Köse başkanlığında , Prof. Dr. Necmettin Akten (İstanbul Üniversitesi), Kapt. Cahit İstikbal (Dünya Kılavuz Kaptanlar Birliği Başkan Yardımcısı), Yrd. Doç. Dr. Ersan Başar (KTÜ) , Prof. Dr. Gökhan Koçer (KTÜ) katılımlarıyla Karadeniz'de Deniz Emniyeti ,Trafik rotaları ve Karadenizin Jeopolitiği konuları ele alındı .

3.Oturum : Prof. Dr. Necmettin Akten başkanlığında, Yrd. Doç. Dr. Derya Aydın Okur (İstanbul Kültür Üniversitesi) , Av. Gürbüz Sarı , Yrd. Doç. Dr. Ersel Zafer Oral ve Gökçe Çiçek Ceyhun (Dokuz Eylül Üniversitesi) katılımlarıyla Uluslar arası Hukukta Devletlerin Açık Denizde Bulunan Gemilere Müdahale Yetkisinin Kapsamı , Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi kapsamında mülkiyet hakları ve Türkiye'nin Deniz Alanlarındaki Sınır Anlaşmaları ve Güncel Durum hakkında bilgi ve birikimlerini paylaştılar .



Yer yer hararetli tartışmalarla geçen oturumlar slayt sunumları ve bilgi birikimlerinin cömertçe ortaya konarak zenginleştirilmesiyle katılanlara unutulmaz anlar yaşattı.

15



Oturumlar arasında verilen çay araları ve oturumların bitmesiyle birlikte başlayan sıcak kokteyl ortamında panel sonuca giden yolda adeta "bir üst seviyeye atladı".

SONUÇ BİLDİRGESİ

20. Yüzyılın başlarında dünya denizleri kapalı deniz döneminden geçerek özgür denizler seviyesine ulaşmıştır. Dünya limanları arasında özgürce sefer yapan gemiler dünya ticaretine önemli katkılar sağlamaktadırlar. Dünya denizcililiği Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün de katkıları ile standartlar bakımından evrensel bir boyut kazanmıştır. Dünya ticaretinin temel unsurlarından biri, sefer bölgesi sınırlaması olmayan gemiler aracılığı ile taşımacılığın sağlanmasıdır. Böylelikle dünya ticareti sınırsız olmakta ve gelişmektedir.

Yapılan sempozyum sonucunda;

- Kıyı ve bayrak devletlerinin uluslararası antlaşmalara ve düzenlemelere uyması gerektiği,
- Gemi tutuklamalarında gemi kaptanı ve mürettebata yapılan olumsuz davranışların insan hakları açısından değerlendirilmesi gerektiği,
- Kaptan ve mürettebat bakımından hapis işlemlerinin, ancak gerekli hukuksal dayanaklara dayandırılarak yapılabileceği,
- IMO kuralları kapsamında zorunlu olan "AIS cihazının açık olması" ilkesinin tutuklama yapan liman devleti tarafından hassasiyetle uygulanması gerekliliği,
- Kıyı devletinin gemiye el koyduğu takdirde hızlı bir şekilde bayrak devletine eldeki tüm bilgi ve belgeleri iletmesi gerektiği, Gemilere haksız el koymaların, Karadeniz güvenliğine, Karadeniz'e kıyası olan 6 ülkenin ticaretine, ekonomisine ve ilişkilerine zarar vereceği,
- Karadeniz'de Gürcistan'ın gemilere el koyması eylemlerinin uluslararası deniz hukuku ve Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi'nin ilgili hükümlerini ihlal ettiği,
- Gemilere el konulması sırasında ve sonrasında oluşabilecek deniz kazalarının çevre kirliliğine neden olmasının Karadeniz gibi kapalı bir denizdeki ekosisteme olan olumsuz etkisinin uzun ve tehlikeli olacağı,
- 6 kıyıdaş ülkesi ve paydaşları ile önceden de olduğu gibi Karadeniz'in BARIŞ GÖLÜ olma özelliğini koruması gerekliliği,

Sempozyum sonuç bildirgesi olarak konuşmacı ve katılımcılar tarafından kamuoyuna duyurulmuştur.



Hazırlayan
Utku Genç - Karabey Cemre Sevindik

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



2011 yılı mezunlarına başarılar dileriz.

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





DENİZ Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü 1996 yılında Güverte Bölümü olarak kurulmuş ve aynı yıl eğitim öğretime başlamıştır. 1998 yılından itibaren ise İngilizce hazırlık uygulamasına geçilmiştir. İngilizce hazırlık Karadeniz Teknik Üniversitesi Kanuni (Merkez) Yerleşkesi'ndeki Yabancı Diller Yüksek Okulu tarafından yürütülmektedir. Lisans derslerinin % 30'u İngilizce olarak verilmektedir. Merkezi yerleştirme sistemi ile gelen öğrenciler, ayrıca mülakat ve beden yeterliliği testine tabi tutulmaktadır. Bölümde eğitim-öğretim, denizcilik örf ve adetlerine uygun olarak yapılmakta olup, ayrıca öğrencilerin üniforma giyme zorunluluğu vardır.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü müfredatı STCW 78/95 (Gemi adamlarının Eğitimi Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları) Sözleşmesi'ne göre hazırlanmıştır. Bölüm öğrencileri I. Sınıfı tamamladıklarında 2.5 ay süreli I. Deniz Stajını, II. Sınıfı tamamladıklarında yine aynı süreli olan II. Deniz stajını yaparlar. III. Sınıfın II. Yarıyılında yaz tatili ile birlikte 7 ay süreyle 28 kredilik Açık Deniz Stajını yapan öğrenciler,

eğitim-öğretimin ilk basamağı olan STCW 78/95'in A-II/1 Bölümünü tamamlamış olurlar. Bu duruma gelen öğrenciler Gemi adamları Sınavları Merkezi tarafından yürütülen Uzakyol Vardiya Zabıtlığı sınavına girmeyi hak kazanırlar. 7. ve 8. yarıyllara devam edip başarıyla bitirenler STCW 78/95'in A-II/2 eğitimini tamamlamış olurlar.

Bölümümüz ile bazı Avrupa Ülkeleri Üniversiteleri arasında 2005 yılında itibaren Erasmus-Socrates programları çerçevesinde öğrenci değişimi uygulaması yapılmaktadır.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Trabzon'un Sürmene İlçesinde modern bir yerleşkede eğitim vermektedir. Yerleşkede öğrenci uygulamalarına yönelik, en son teknolojiyle donatılmış simülator sistemleri (Köprüüstü, ARPA radar ve GMDSS haberleşme simülatorü), seyir, denizde güvenlik, gemicilik ve bilgisayar laboratuvarları yanında, Çamburnu Yerleşkesi'nde Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümüne ait yangın eğitim ünitesi ile gemi terk sisteminden oluşan Denizde Güvenlik Eğitim Merkezi

bulunmaktadır. Ayrıca Yerleşkemizde öğrencilerin barınma ihtiyacını karşılayan modern bir yurt binası ve sportif faaliyetleri yerine getirebilecekleri bir kapalı spor salonu mevcuttur. Bölümdeki eğitim öğretimin IMO STCW 78/95 konvansiyonuna uygunluğu, Denizcilik Müsteşarlığı Bağımsız Denetleme Kurulu tarafından onaylanmıştır. Ayrıca Bölümde, Uluslararası Derecelendirme Kuruluşu olan RINA tarafından onaylanan ISO 9001:2000 Kalite Yönetim Sistemi uygulanmaktadır.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümünde lisans eğitiminin yanında, Belgelendirmeye yönelik (STCW 78/95 A-II/2, A-II/1, A-II/3) kursları ile tayfa ve zabitane sınıfına yönelik tüm STCW 78/95 ve ISPS (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu) kursları verilmektedir.

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

LABORATUVARLAR

Seyir laboratuvarı

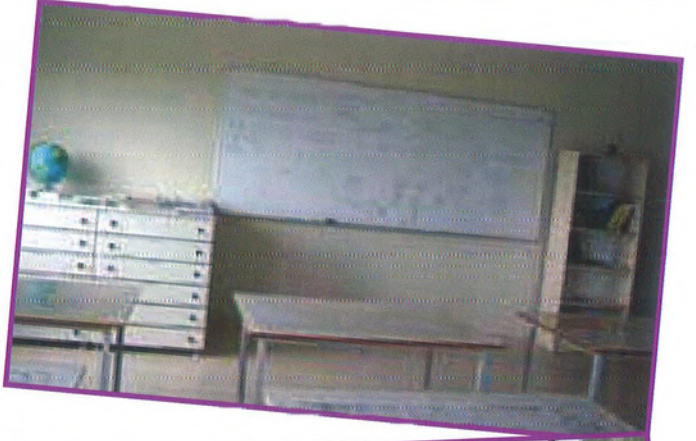
Seyir laboratuvarı, Seyir derslerinin uygulamalarının yapıldığı laboratuvardır. Seyir ile ilgili kitap harita ve diğer dokümanları bulunmaktadır.

Gemicilik Laboratuvarı

Modern gemi donanım ve işlemlerinin öğrencilerin pratiğini artırmaya yönelik uygulamaların yapıldığı laboratuvardır. 35 öğrenciye aynı anda eğitim yapabilecek kapasitede olup gemicilikle ilgili malzemeler bulunmaktadır.

Denizde Emniyet Laboratuvarı

Denizde Emniyet Laboratuvarında, gemilerde kullanılan emniyet ekipman ve malzemeleri bulunmaktadır. Bu laboratuvardaki malzemeler öğrenci uygulamalarında kullanılmaktadır. Emniyet malzemelerinin kontrolü bakımı gibi uygulamalar burada yapılmaktadır.



Denizcilik Kimyası Laboratuvarı

Denizcilik kimyası laboratuvarında temel kimya uygulamaları yapılmaktadır. Bununla birlikte su analizleri ve gemilerde gerekli olan ölçüm işleri yapılmaktadır.

Petrol Kirliliği Laboratuvarı

Petrol Kirliliği laboratuvarında, gemilerden petrol dökülmesi ve dağılımı, temizleme teknikleri ve kullanılan ekipman ve malzemeler tanıtılmakta ve öğrencilere kullanılmaktadır. Bunun yanı sıra bu laboratuvarda bilisel amaçlı olarak petrol dökülmesi simülasyonları yapılmakta olup risk tespiti ve yönetimi konularında çalışılmaktadır.

Bilgisayar Laboratuvarı

Öğrenciler için hazırlanmış olan bu salonda 26 adet internet bağlantısı olan bilgisayar bulunmaktadır. Bu bilgisayarlarda denizcilikle ilgili bazı simülasyonlar ve programlar bulunmaktadır. Öğrenciler bu program ve simülasyonları kullanarak gerekli çalışmalarını yapmaktadır.



Simulatör Merkezi

Köprü Üstü Simulatörü

Bölümü öğrencileri ve gemiadamları için teorik bilgilerin simülasyon tekniği kullanılarak yönetim seviyesinde bilgi ve becerilerinin geliştirilmesi amacı ile kurulmuş bir eğitim merkezidir. Değişik gemi modelleriyle, dünyadaki değişik seyir bölgelerinde gemi köprüüstü simülasyonu ile operasyon ve işletmeye yönelik kabiliyetlerin teoriden pratiğe aktararak geliştirilmesi amaçlanmıştır. Öğrenci ve kursiyerler için Köprüüstü cihaz tanıtımı, Köprüüstü Vardiya Tutma Standartları ve Köprüüstü Takım Yönetimi Eğitimi, ARPA Radar kullanma, ECDIS (Elektronik Harita Gösterim ve Bilgi Sistemi) Eğitimi, Köprü üstü acil durum yönetimi, Gemi manevrası ve farklı meteorolojik şartlarda gemi kullanma eğitimleri verilmektedir. Senaryolar ders veya kurs içeriklerine göre farklı niteliklerde hazırlanmaktadır. Yapılacak eğitime göre önceden hazırlanmış senaryolar öğrencilere uygulanır. Bu uygulamalar sırasında yapılan tüm işlemler ve haberleşme kayıt altına alınır

ve sonrasında öğrencilerle öğretim elemanları tarafından değerlendirilir. Simulatör sistemi aynı zamanda GMDSS ünitesi ile ortak çalışmakta olup ortak senaryo hazırlama şansı sağlamaktadır.

GMDSS Simulatörü

SINDEL marka GMDSS ünitesi bünyesinde gemiden gemiye, karadan gemiye ve gemiden karaya haberleşme yapabilecek bir sistemdir. Senaryolar gereği hazırlanan haberleşme simülasyonları öğrenci ve kursiyerlere uygulanmaktadır. Bu simülasyonlar aynı zamanda gemi yönetimi uygulamalarında haberleşme sistemlerini aktif kullanımını sağlamaktadır.

Tanker Simulatörü

Tanker TRANSAS LCHS 4000 Simulatörü sıvı yük tankerlerinin ve gaz taşıyıcı gemilerinin güvenli ve verimli bir şekilde fonksiyonlarını yerine getirmeleri için eğitim kısmını içerir. Sıvı yük elleçleme simulatörü tanker genel donanımlarının, sistemlerinin ve tankerin çalışma prensiplerinin öğrenilmesi ve pratik eğitimi için

kullanılmaktadır. Sistemin pratik eğitimi ve mekanizmanın kontrolü acil durum istasyonu ve standart operasyon durumlarındaki yük elleçleme performansı için doğrulanabilir ve ayrıca uygulanabilir. Bu simülasyonun standart IMO kurslarının istekleri doğrultusunda tanker sistemlerinin çalışmasını amaçlamıştır. - IMO 2.06 "Ham Petrol Tankeri ve Balast Elleçleme Operasyonu" - IMO 1.01 "Tanker Tanıtım" - IMO 1.02 "Petrol Tankeri İşlemleri" - IMO 1.04 "Kimyasal Tanker İşlemleri"

YÜKLEME KONTROL SİSTEMİ

Simulatörde gemi yükleme ve tankların hesaplanması ve gemi omurgasının gücü yükleme control sistemi tarafından bulunur. Bu programın dahiline STCW - 95, B 1/12, 1 10 (2,3) 'ün gerekleri yüklenmiştir. Transas LCHS gerçek gemi yükleme hesapları, dünya çapında 4000 gemi operasyonlarını bire bir aynı olmasıyla övünmektedir. Bu program, gemi yüklemedeki gerekli olan stabilite hesaplarını sağlam ve güvenli bir şekilde sağlamaktadır.

Makine Dairesi Simulatorü

Makine Dairesi TRANSAS ERS 4000 Makine simülatörü STCW 95 konvensiyonu ve kodlarının gerekleri ile uyumludur. Bu simülatörün eğitim maddelerinin kapsamı makine dairesi personelinin STCW'95 'in bölüm 3 deki, IMO Model 2.07; 2.08; 7.02; 7.04 'unda tanımladığı şekilde olmasına yardımcı olmak ve ayrıca çarkçıların operasyon eğitimlerini kolaylaştırma için gerekli eğitimlerin verilmesine olanak sağlar şeklindedir. ERS 4000 Det Norske Veritas in A class ile sertifikalandırılmıştır.

ERS 4000 'in gerçeğe uygun davranmanın ve hareket etmenin mümkün olduğu yüksek seviyesi, çarkçı eğitimlerinin birbirini takip eden seviyelerle ilerletilmesine ve geliştirilmesine imkan vermektedir.

- Öğrenim ve makine dairesini tanıma - Standart operasyon eğitimi alma ve makine vardiyasını öğrenme

- Tavsiye edilen ve ikinci operasyonları görme ve uygulama

EĞİTİM

- Temel bölümler ve teknik bilgiler

- Makine dairesini oluşturan donanımların tanıtımı

- Sistem takımları ve akış diyagramları bilgileri

- Kontrol, otomasyon, alarm ve güvenlik sistemleri

- Operasyonu kullanma eğitimleri

- Makine vardiyası tutma prosedürleri

UYGULAMA | EĞİTİM

- Uzak yol makine çarkçısının bilgilerinin güncellenmesini sağlama,

- Çarkçıların ehliyetler niteliklerinin ilerlemesini sağlama,

- Doğrultularında yenilenme sağlamak.



Gemi Terk Eğitim Merkezi

Gemi Terk Eğitim Merkezi KTÜ Deniz Bilimleri Fakültesi Çamburnu Yerleşkesi'nin bulunduğu Çamburnu limanında bulunmaktadır. Bu eğitim merkezinde 1 adet kapalı filika, 1 adet can salı mayna istasyonu ve 1 adet açık filika bulunmaktadır. Kapalı filika elektrik ve elle çalışan birmatafora sistemine sahiptir. 24 kişilik olan kapalı filika makine ve dümen donanımına sahiptir. Bu merkezde öğrencilere ve kursiyerlere uygulamalı gemi terk eğitimleri yapılmaktadır. Filikanın maynaya hazırlanması personelin güvenli filikaya alınması ve mayna işlemlerinin yanı sıra filikanın güverteye alınması ve vira işlemleri uygulamalı olarak yapılmaktadır. Gemi Terk Eğitim Merkezinde bulunan cansalı mayna istasyonu, cansalının maynaya hazırlanması ve mayna edilme işlemlerinde kullanılır. Ayrıca bu istasyonda cansalına binmek için şeytan cırmılı donanımları bulunmaktadır. Cansalı

istasyonunda cansalı donanımlarının doğru olarak hazırlanabilmesi için gerekli malzemeler bulunmaktadır.

Spor ve Etkinlikleri

Öğrencilerin spor etkinliklerini yapabilmeleri ve beden yeterliklerini koruyabilmeleri için hazırlanmış olan bir merkezdir. Spor Salonu 300 kişilik tirübüne sahip olup müsabakalar için gerekli olan 2 adet soyunma odası ve duşlar bulunmaktadır. Öğrencilerin Beden Eğitim derslerinde kullanılması yanı sıra diğer boş zamanlarda serbest olarak öğrencilerin hizmetine sunulmaktadır. Spor salonu Olimpik karşılaşmaların yapılabilmesine imkan verecek teknik özellikleri bünyesinde barındırmaktadır. Spor salonu bünyesinde öğrencilerin kültür fizik ve ağırlık çalışmaları yapabilmelerini sağlayan bir salon bulunmaktadır. Her yıl KTÜ tarafından düzenlenmekte olan Bahar Şenlikleri programında yer alan Fakülteler arası Spor Oyunları'na katılan Fakültemiz

spocuları düzenli olarak Spor Salonu'nda antrenmanlar yapmaktadır. Yüzme sporu öğrencilerin rağbet ettiği spor etkinliklerinden biridir.



Yangın Eğitim Merkezi

Yangın Eğitim Merkezinde, Denizde Emniyet dersleri bünyesindeki Yangın Önleme ve Mücadele ile İleri Yangın Eğitimleri verilmektedir. Aynı zamanda acil durum uygulamalıda yapılmaktadır. Gemi planları okunarak gemi içerisinde kazazedelinin bulunması, güvenli noktalara taşınması ve ilk yardım işlemleri uygulanabilmektedir. Bununla birlikte sedye operasyonları ve tahliye operasyonları yapılabilmesine imkan veren sistemler bulunmaktadır. Yangın Eğitim Merkezinde öğrenci ve kursiyerlere uygulamalı eğitimler verilmekte olup Eğitim programları STCW 78/95 Sözleş-

mesinin ilgili kısımlarının eğitim modellerini kapsamaktadır. Dersliklerde teorik olarak verilen yangın eğitimlerinden sonra öğrenciler uygulamaları bu merkezde yapmaktadırlar.

Teknik Özellikler

Yangın Eğitim merkezi 2 katlı olup gemi modeli tipinde dizayn edilmiştir. İçerisinde 1 kapalı kamara, koridorlar, acil durum kaçış kaportaları, 1 adet açık alev tankı, 1 adet kapalı duman tankı, sabit sprinkler sistemi, basınçlı su devreleri, görsel ve işitsel alarm sistemlerinden oluşmaktadır. Aynı zamanda Yangın Eğitim Merkezinde yangına müdahalede kullanılan Köpük ve CO2 sistemlerinin kullanılabilmesi için seyyar donanımlar bulunmaktadır.

Barınma

Karadeniz Teknik Üniversitesi'ne bağlı olarak 125 kişilik öğrenci yurdu Dereli yerleşkesinde bulunmaktadır. Kız ve erkek öğrenci (Karma) yurduudur. Yurt idaresine başvuru yapan öğrenciler idare tarafından istenen gerekli evrakları temin ettikten sonra kayıtları yapılmaktadır. Yurt ücretleri KTÜ Yönetim Kurulu tarafından her yıl akademik takvime göre tespit edilmektedir. Yurt akademi takvimde belirtilen sürelerde hizmet vermektedir. Yurt başvurusu için şahsi başvuru yapılmalıdır. Yurt içerisinde bulunan çamaşırhane de öğrenciler jeton ile çamaşırlarını yıkayabilmekte ve kurutma makinaları yardımı ilede kurutabilmektedirler. Aynı zamanda ütü işlerinde kolaylıkla yapabilmelerine imkan sağlanmaktadır. Çamaşırhane için jetonlar yurt idaresinden makbuz karşılığı temin edilebilir. Yurt binasında temizlik işlemleri Üniversitenin anlaşmalı özel temizlik şirketi tarafından temizlenmekte ve idare tarafından kontrol edilmektedir. Yurt binasında her bir oda oda 4 kişilik olarak düzenlenmiştir. Tüm odalarda telefon bağlantısı ve sınırsız internet bağlantısı bulunmaktadır.



1930'dan beri

Tam yol ileri!



GEMİLERİMİZ :

M/V INCE ATLANTIC	45600 DWT
M/V INCE PACIFIC	45500 DWT
M/V INCE INEBOLU	52400 DWT
M/V INCE KASTAMONU	57000 DWT
M/V INCE EGE	57400 DWT
M/V INCE KARADENİZ	57000 DWT
M/V INCE ILGAZ	76500 DWT
M/V INCE ANADOLU	76600 DWT
M/V INCE AKDENİZ	57000 DWT
M/V INCE FORTUNE	57000 DWT
M/V INCE HAMBURG	28000 DWT
M/V INCE BEYLERBEYİ	61000 DWT (2011)
M/V INCE ANKARA	105000 DWT (2011)
M/V INCE İSTANBUL	105000 DWT (2011)



İNCE
DENİZCİLİK VE TİC. A.Ş.



Mantis Karidesleri

24

Kabuklu canlılar ailesinin üyesi olan Mantis karidesleri, görüş yeteneği en gelişmiş canlılar olarak biliniyor. Gözleri sayesinde hayvanlar âleminde diğer hiçbir canlıda olmayan bir özelliğe sahipolan Mantis karidesleri Dairesel polarize filtre (CPL) olarak bilinen ışığı algılayabiliyorlar.CPL,

Karideslerin böyle muhteşem bir özelliğe sahip olması, bilim insanlarının onlara "Mars'tan gelen karides" adını takmalarına sebep oldu. Mantis karideslerinin gözleri en az 100 bin rengi algılaması sağlayan çok sayıda hücreye sahip bulunuyor.

Bu rakam insan gözünün algılayabildiği renk sayısının 10 katı.Sahip olduğu algı gücü sayesinde, canlılarda kabul edilen görüş alanı Mantis karideslerinde yüzde 33 daha fazla. Çünkü karides sadece siyah-beyaz, renkli ve doğrusal polarize ışığı

bir ışık doğrusunun ekseni etrafındaki elektromanyetik dalgaların, 360 derece dönmesiyle oluşuyor. Dünyada CPL algısına sahip tek canlı olan Mantis karidesinin bu yeteneği 2008 yılında keşfedildi. Bu noktadan ilham alan mühendisler, Mantis karideslerinin CPL algılama yeteneği

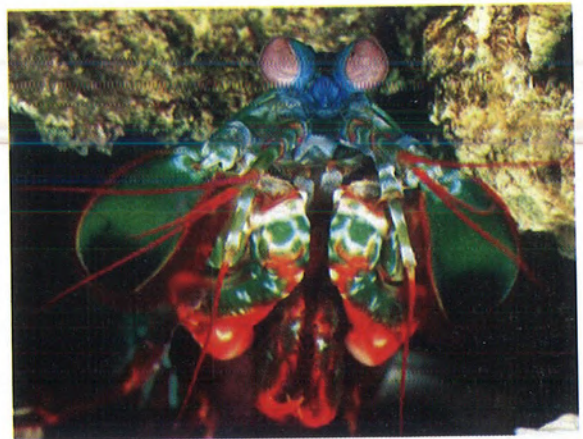


değil, dairesel polarize filtreyi de algılayabiliyor.

Mantis karidesi uzmanı Tom Cronin, bu hayvanların kesinlikle uysal olmadığını, tam tersine son derece vahşi bir hayvan olduğunu da belirtiyor. Mantis karidesi birçok deniz canlısının aksine avını kalbine sapladığı zırhlı dokunaklarıyla öldürüyor veya vurarak parçalara ayırıyor.

sayesinde, ışığın çok daha etkin kullanılabileceği ileri teknoloji iletişim sistemleri geliştirmeyi hedefliyor. Mühendisler, ışığın CPL'de olduğu gibi serbest dönüş hareketinden faydalanılması sayesinde, çok daha güçlü çözümlük elde ederek görüntü kalitesini arttırmayı amaçlıyor.

Ayrıca, karideslerin avlanırken kurbanlarına vurma hızı, canlılar âlemindeki en hızlı ikinci hareket olarak biliniyor.



Derin Denizdekiler...

Denizlerin yüzlerce, binlerce metre altında, masmavi dünyanın da altında neler olduğunu düşünmüşüzdür zaman zaman...

19. Yüzyılda bilim insanları kadar esrarengiz ve gizemli olan denizin derinliklerini keşfetmeyi arzu ediyorlardı; ancak doğanın acımasız ve zorluğu bilim adamlarının araştırma yapma alanını kısıtlıyor, gizemli sırların açığa çıkmasına izin vermiyordu... Ancak teknolojinin hızlı gelişimi, merakları, keşiflere olan hedefe bir adım daha yaklaşıyordu. Gelişen teknoloji sayesinde, deniz kameraları ile 600 metreden 10 000 metreye kadar derinlerdeki canlıları inceleme fırsatı bulmuşlardı. Böylece doğanın keşfedilme arzusu, kainatın bir parçasını olan derin deniz canlılarının mükemmel yaratılış örneklerini ve o derinliklerin gizemini gözler önüne serilmişti. Amerikalı ekolojistler derin denizde yaklaşık on milyon tür bulunuyor. Bu ekolojistler "Topladığımız örnekler gösterdi ki okyanus tabanı, gerçekte, mevcut tür sayısı açısından tropikal yağmur ormanlarıyla yarışabilir. Okyanus dişi fiziksel olarak bir çölü andırabilir, fakat tür çeşitliliği açısından daha çok tropikal bir yağmur ormanı gibidir." sözleri ile derin denizi tropikal bir ormana benzetiyor



Nerede ve Nasıl Yaşarlar...

En derin noktası 11.000 metre, ortalama derinliği ise 5.000 metre olan okyanuslarda, 100 metrenin altına güneş ışığı ulaşmaz. Dolayısıyla buralarda fotosentez imkanı yoktur. Yüksek bir basınç, 2-4°C gibi düşük bir sıcaklık ve sürekli karanlık vardır. Kıt besin kaynakları, üst tabakalardan yağın atıklar ve organik maddelerden oluşur. Kısacası söz konusu olan, insanların alışkın olduğundan tamamen farklı bir ortamdır. Tüm bu zor koşullara rağmen, okyanusların derinliklerinde çeşitli balıklar, birbirlerinden çok farklı omurgasız hayvanlar ve mikroorganizmalar yaşarlar.

ATLANTİK DENİZCİLİK

*Leading edge in shipbuilding...At the
core of the legends.*

*The founders of modern sciences, Ionians of
Anatolia and the Aegean islands,asserted
that four basic elements stand for the
structure of everything.*

Earth,Water,Air and Fire



Atlantik Denizcilik Tic. Ve San. A.Ş. İtri sokak No: 10/A
Balmumcu 34349 İstanbul - Türkiye
Tel: + 90 212 - 288 5031
Fax: +90 212 - 211 6571
E-Mail: atlantik@atlantikdnz.com

www.atlantikdnz.com



Fahrettin Kerim Gökay Cad. No: 33 Altunizade - İSTANBUL
Tel: 0216 544 18 00



Eski İskele Arkası Sk. No :13 Salacak M. 34668 Üsküdar - İSTANBUL
Tel: 0216 391 19 74 - Fax: 0216 391 05 89 - 391 05 96



K I R A N

H O L D I N G A . Ş .



SURELY GOES WELL



MARDENİZ



MARDAŞ



KARDENİZ

- *Ship Owning and Ship Management • Chartering and Brokering Services*
- *Port Management • Bonded Warehouse Services • Agency Services*

Ambarlı Liman Tesisleri, Mardas İskelesi, Yakuplu, Beylikduzu, 34524
Istanbul - TURKEY

T: +90 212 875 27 32 pbx F: +90 212 875 27 38-39

Tlx: 31702 mrds tr / e-mail: info@mardas.com.tr

www.mardas.com.tr