

POLARIS

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ

SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ
DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ
ÖĞRENCİ KULÜBÜ DERGİSİ

100YILDA

BÜYÜKONUR

TÜRK LOYDU ARTIK

IACS ÜYESİ

STARLINK'İN DENİZCİLİK

SEKTÖRÜNE ETKİSİ

TEKNOLOJİYLE GELEN

FARKLI TİP GEMİLER

EN BÜYÜK KONTEYNER

GEMİSİ DENİZLERDE

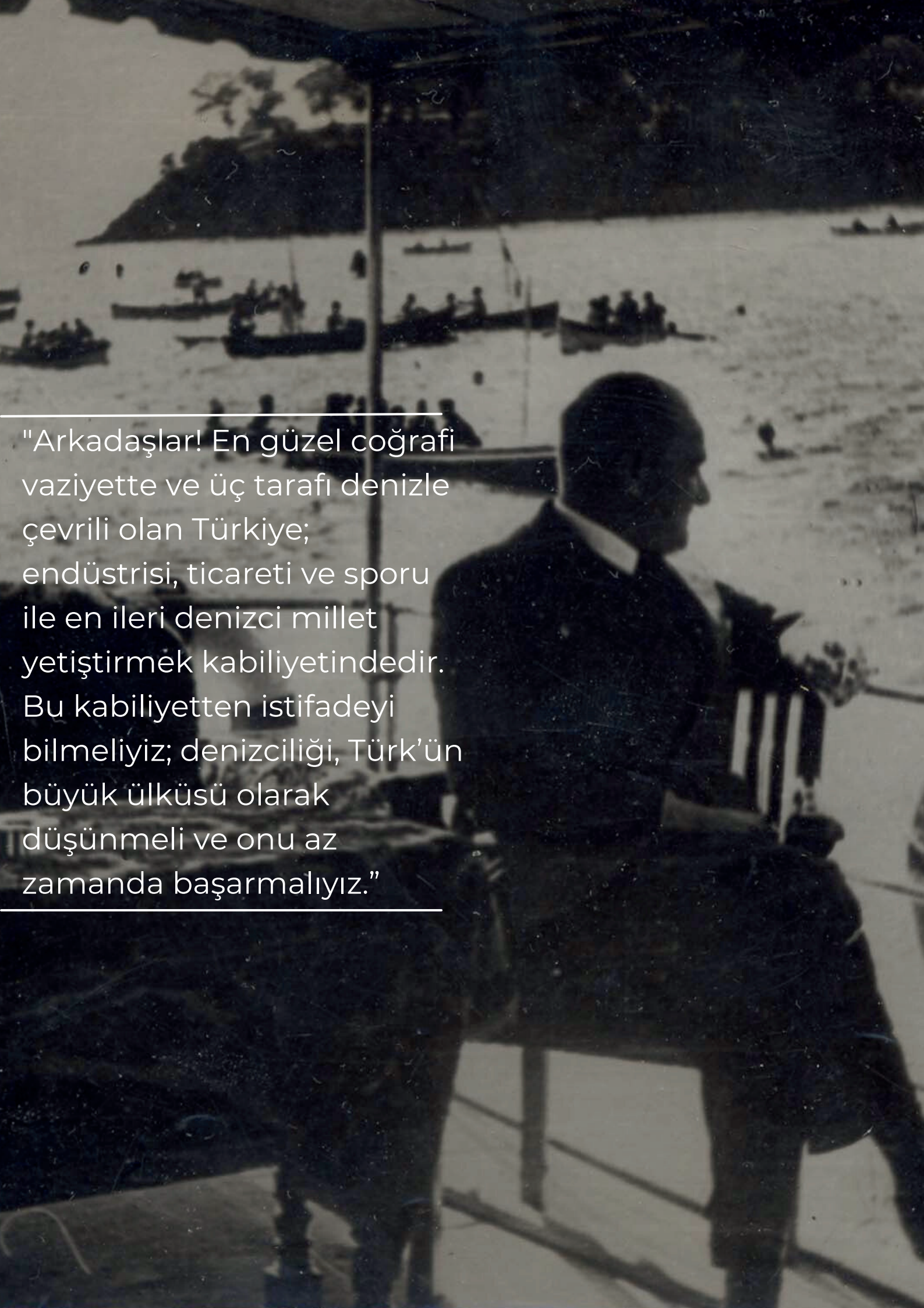
MSC TÜRKİYE GEMİSİ

SEKTÖRDEN
BÜYÜKLERİMİZ
İLE
RÖPORTAJLAR

MEZUN
KAPTANLARIMIZ
İLE
RÖPORTAJLAR



eski sayılarımıza
bakmak ister misiniz?



"Arkadaşlar! En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türk'ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız."

EDİTÖRÜN NOTU

Sevgili Okur,

Polaris Dergisi'nin 16. sayısını sizlere sunmaktan büyük mutluluk duyuyoruz.

Bu dergi, denizcilik mesleğine gönül vermiş, denizciliği seven ve denizcilik alanında bilgi edinmek isteyen herkes için hazırlanmıştır.

Denizcilik, dünyanın en eski ve en önemli mesleklerinden biridir. Denizciler, dünyanın dört bir yanındaki ülkeleri birbirine bağlamakta, küresel ticaretin ve ekonominin gelişmesinde kilit rol oynamaktadırlar. Denizcilik mesleği, zorlu şartlarda çalışmak anlamına gelir. Ancak denizciler, bu zorluklara göğüs gererek dünyanın neresinde olursa olsun her zaman görevlerinin başında durmaktadırlar.

Polaris Dergisi, denizcilik mesleğinin önemini ve denizcilerin özverisini vurgulamak amacıyla hazırlanmıştır. Dergide, denizcilik ve bölümümüz ile ilgili güncel haberler, röportajlar ve fotoğraflar yer almaktadır. Dergimiz, denizcilik alanında bilgi edinmek isteyen herkes için değerli bir kaynak olacaktır.

Polaris Dergisi'nin hazırlanmasında emeği geçen herkese teşekkür ederim. Dergimizin, denizcilik alanındaki bilgi ve farkındalığı artırmaya yardımcı olmasını diliyorum.

Saygılarımla,

EDİTÖR

Hasan Cibuk

Hasan Cibuk



Bugra Kaan Kale



İpek Aydoğdu

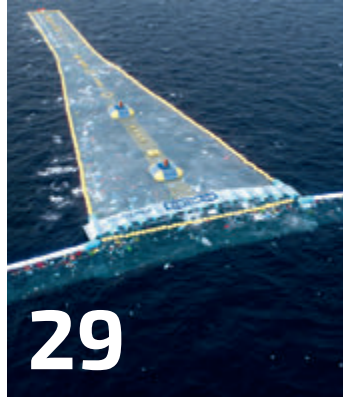
Ayhan Furkan Sarac



İÇİNDEKİLER



TARAMA GEMİLERİ



BÜYÜK PASİFİK ÇÖP ALANI !

TANITIM

- 01 BÖLÜMÜMÜZ
- 02 YERLEŞKELERİMİZ
- 03 AKADEMİK KADROMUZ VE ÖĞRENCİ VERİLERİMİZ

İÇERİK

- 05 MSC TÜRKİYE GEMİSİ
- 07 STARLINK VE GEMİLERDE KULLANIMI
- 11 DÜNYANIN EN BÜYÜK YELKENLİ KARGO GEMİSİ
- 14 İLK LNG YAKITLI PANAMAX SINIFI GEMİ
- 16 HİDROJEN TAHRİKLİ İLK GEMİ
- 19 FSRU GEMİLERİ
- 22 TÜRK LOYDU ARTIK IACS'A ÜYE
- 32 CEMRE TERSANESİ'NDE YAPILAN SIFIR EMİSYONLU FERİBOT DENİZE İNDİRİLDİ
- 35 ITF NEDİR? DENİZCİLER İÇİN ÖNEMİ NEDİR?

RÖPORTAJLAR

- 39 TANKMARİNE OPR. MÜDÜRÜ ORHAN KASAP İLE RÖPORTAJ
- 43 KILAVUZ KAPTAN ZAFER AKBULUT İLE RÖPORTAJ
- 47 TÜRDEF YÖNETİM KURULU BAŞKANI KAPTAN ARIF BOSTAN İLE RÖPORTAJ
- 50 KTÜ DUİM MD YÖNETİM KURULU BAŞKANI KAPTAN SEVİNÇ KÖRÜKLÜ İLE RÖPORTAJ

MEDYA



KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ

Bölümümüz 1996 yılında Güverte bölümü olarak kurulmuş ve aynı yıl denizcilik örf ve adetlerine bağlı olarak üniformalı eğitim öğretime başlamıştır. 1998 yılından itibaren İngilizce hazırlık uygulamasına geçilmiştir. Uygulama eğitimleri Sürmene Muammer Dereli ve Çamburnu Yerleşkesi'nde, teorik eğitimler ise Trabzon Merkez'deki Sahil Yerleşkesi'nde verilmektedir. Merkez yerleşkemizde teorik derslerin yapılabilmesi için donatılmış sınıfların yanı sıra makine dairesi simülasyonu, tanker işlemleri simülasyonu ve uluslararası standartlarda gelişmiş seviyede bir köprüüstü simülasyon merkezimiz bulunmaktadır. Muammer Dereli Yerleşkesi'nde teknolojinin güncel imkanlarını kullanan simülatörler (**2 Adet Köprüüstü, ARPA RADAR, Makine Dairesi, Sıvı Yük Elleçleme ve GMDSS Haberleşme Simülatörü**) ile seyir, denizde güvenlik, gemicilik ve bilgisayar laboratuvarları mevcuttur. Çamburnu Yerleşkesi'nde bölümümüze ait Yangın Eğitim Ünitesi ile gemi terk sisteminden oluşan Denizde Güvenlik Eğitim Merkezi bulunmaktadır. Sürmene Yerleşkesi'nde öğrencilerin barınma ihtiyacını karşılayan bir KYK yurdu ve kapalı bir spor salonu mevcuttur. Yeni bir Kız KYK yurda da inşaat halindedir.



YENİ STAJ PROGRAMINDAN İLK GERİ DÖNÜŞLER GELDİ!

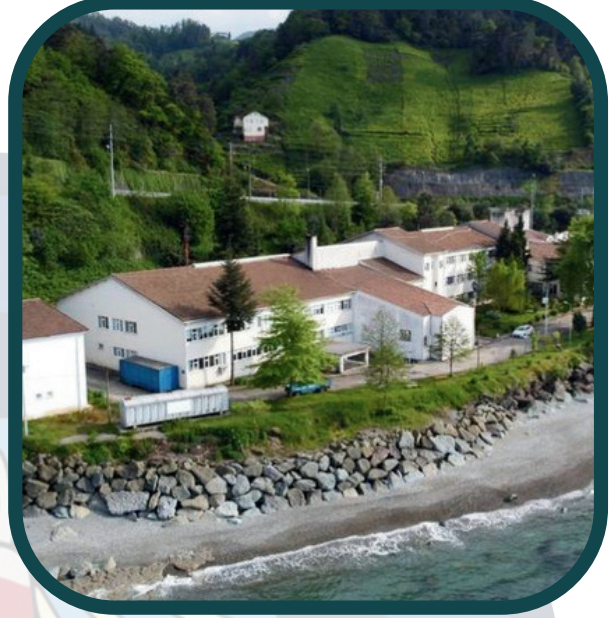
Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün girişimleri ve destekleri ile yapılan toplantılar sonrasında, deniz stajı imkanlarını artırmak amacıyla bölümümüzün staj mevzuatında yapılan değişiklik ile öğrenciler stajlarını 2,5 + 2,5 + 7 aylık periyotlar yerine, I. Açık Deniz Stajı ve II. Açık Deniz Stajı olmak üzere 6 aylık iki periyotta yapacaklar.

Böylece 1. Sınıfı başarı ile tamamlayan öğrenciler 2. Sınıf Güz döneminde 6 ay (180 gün) süreyle ilk stajları olan I. Açık Deniz Stajını tamamlayacaklar. II. Açık Deniz Stajı ise 3. Sınıf Güz döneminin bitiminde başlayarak 6 ay (180 gün) süreyle yapılacak. Tamamlanamayan stajlar için öğrenciler okul sonrasında Ek - I ve Ek - II olmak üzere iki periyotta stajlarını tamamlama hakkına da sahip olacaklar. 4. Sınıf döneminde 360 günlük deniz hizmetini tamamlamış olan Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü öğrencileri ise okulumuzdan alacakları onay yazısını liman başkanlıklarında onaylattıktan sonra Uzakyol Vardiya Zabitliği ehliyeti için GASM sınavına girmeye hak kazanacaklardır. Yeni staj mevzuatımız kapsamında ilk stajlarına çıkmış olan Alpha Devresi'ne ve onlardan sonra staja çıkacak tüm öğrencilerimize başarılar dileriz. Pruvanız neta ,rüzgarınız kolayına olsun.

YERLEŞKELERİMİZ



SÜRMENE
MUAMMER DERELİ YERLEŞKESİ



ÇAMBURNU YERLEŞKESİ



SAHİL YERLEŞKESİ



ÇAMBURNU YERLEŞKESİ
UYGULAMA MERKEZİ

AKADEMİK KADROMUZ



PROF. DR. ALİ MUZAFFER FEYZİOĞLU
DEKAN



DOÇ. DR. İSMAİL ALTIN
DEKAN YARDIMCISI



PROF. DR. SERCAN EROL
DEKAN YARDIMCISI



PROF. DR.
ERSAN BAŞAR



PROF. DR.
MUHAMMET BORAN



DOÇ. DR.
UMUT YILDIRIM
BÖLÜM BAŞKANI



DR. ÖĞR. ÜYESİ
İSHAK ALTINPINAR
BÖLÜM BAŞKAN YARDIMCISI



DOÇ. DR. DEVRAN
YAZIR



ÖĞR. GÖR.
METİN ÖZDEMİR



ÖĞR. GÖR.
SELİM BAŞTÜRK



ARŞ. GÖR.
EKREM EYÜBOĞLU



ARŞ. GÖR.
BURAK VARDAR



ARŞ. GÖR.
YUNUS EMRE NAZLIĞÜL



ARŞ. GÖR.
HÜROL HOCEK



ARŞ. GÖR.
DİLEK BALAMAN

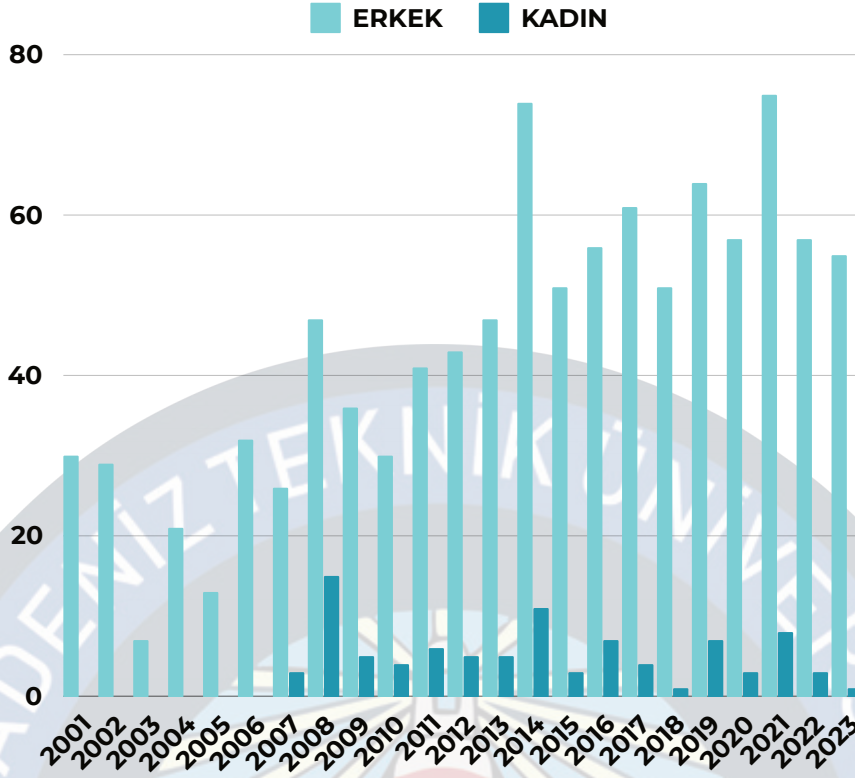


ARŞ. GÖR.
ARZU BAL



ARŞ. GÖR.
MEHMET ALİ
VAHDET YILMAZ

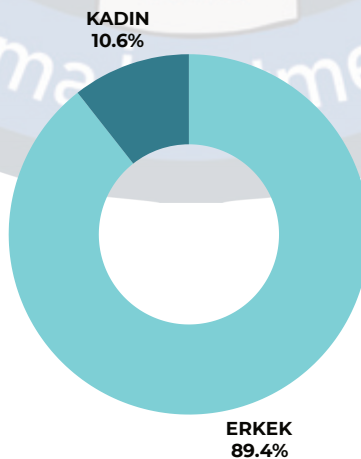
YILLARA GÖRE BÖLÜMÜMÜZDEKİ KADIN-ERKEK MEZUN VERİLERİMİZ



2000 yılında ilk mezunlarını veren Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği bu güne kadar 1102 öğrenci mezun vermiştir. Mezunlarımızdan 1006'sı erkek, 96'sı kadındır. Yıllara göre sayılar tabloda belirtilmiştir.

Hali hazırda eğitim öğretime devam eden erkek öğrenci sayımız 513 iken, kadın öğrenci sayımız 61'dir. Toplamda 574 öğrencimiz bölümümüze kayıtlıdır. Ayrıca bölümümüze devam edebilmek için zorunlu İngilizce hazırlık sınıfında da 9 kadın, 73 erkek olmak üzere toplamda 82 öğrencimiz eğitim almaktadır.

Kayıtlı Öğrencilerimiz:





ARTIK DENİZLERDE...

MSC TÜRKİYE

Dünya Devi 100. Yıl
Etkinlikleri Kapsamında
İlk Seferini Türkiye'ye
Düzenledi.

Mediterranean Shipping Company ("MSC") inşa tarihi itibarıyla dünyanın en fazla taşıma kapasitesine sahip ve yakıt verimliliği en yüksek gemilerinden birisi olan yeni inşa gemisine MSC Türkiye adını verdi.

Geminin isim koyma töreni Cumhuriyetimizin 100. Yılı olması sebebiyle 30 Ekim 2023 tarihinde düzenlendi. MSC Türkiye düzenlenecek olan tören için de ilk seferini Tekirdağ / Asyaport limanına gerçekleştirdi. Asyaport, aynı zamanda teknik yeterlilik açısından bu büyüklükte bir geminin yaşayabileceği Türkiye'deki tek liman olma özelliğini taşımaktadır.

MSC Türkiye, 29 Ekim 2023 günü sabah saatlerinde Çanakkale Boğazı'ndan geçiş yaptı. MSC Türkiye'nin geçişi sebebiyle boğaz 07.00 – 12.30 saatleri arasında çift yönlü olarak gemi trafiğine kapatıldı. Geminin geçişi esnasında Kıyı Emniyeti'ne bağlı römorkörler su takı ile dünya devini selamladı.

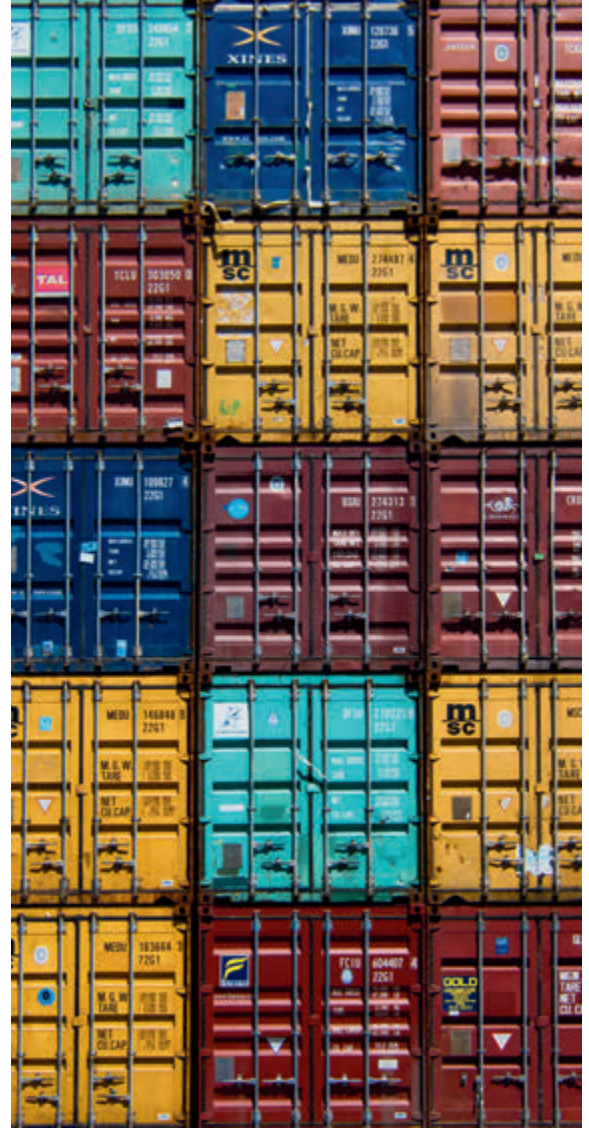
MSC Türkiye gemisi, 241.000 DWT ve 24.346 TEU konteyner taşıma kapasitesi ile Çin'in Jiangsu Yangzi Xinfu tersanesinde inşa edildi ve MSC bünyesine Ağustos 2023'te teslim edildi.

61 metrelik genişliğinin ve 400 metrelik uzunluğunun yanı sıra gemi, bünyesinde hem yenilikçi hem çevre dostu sistemler barındırmaktadır. Bunlardan biri gemi gövdesi ve deniz suyu arasındaki direnci azaltmaya olanak sağlayan "Air Lubrication System", bir diğeri ise hibrit baca gazı filtreleme sistemidir.

MSC Group Yönetim Kurulu Başkanı Diego Aponte tören sırasında yaptığı konuşmada, filonun şu ana kadar inşa edilen en büyük, en verimli ve en çevre dostu gemisi olan MSC Türkiye'nin, yakıt açısından en verimli bağlantı üzerinden dünyayı müşterilerinin kapısına getirmeye olanak sağlayacağını belirtti.

Tören sırasında bir diğeri açıklama da MSC Türkiye CEO'su Hasan Piroğlu tarafından geldi. Sayın Hasan Piroğlu açıklamasında şu sözlere yer verdi:

"Türkiye Cumhuriyeti için denizyolu, karayolu, demiryolu, depolama ve liman kuruluşlarına yaptığımız yatırımlarımız ile birlikte MSC Türkiye ailesi olarak yolculuğumuzun 28 yıllık sürecinde birçok ilki gerçekleştirdik. Bugün, bir başka dönüm noktasına daha tanıklık etmekteyiz. Dünya'nın en büyük konteyner gemisi olan MSC Türkiye'nin rüzgarının bol pruvasının neta olmasını diliyoruz, daha parlak bir geleceğe katkıda bulunarak hizmetlerimize ve büyümeye devam ediyoruz."



STARLINK'İN DALGALAR ÜZERİNDEKİ YANKISI

HIZLI VE HER YERDE İNTERNET

Hayatımıza girdiği andan itibaren kendi başına bir ihtiyaç haline gelen ve erişimi kritik önem taşıyan internetle ilgili son yıllarda büyük gelişmeler yaşandı. Tartışmasız bunlardan en büyüğü, SpaceX tarafından tanıtılan Starlink Projesi'dir. Yüksek hızlı ve neredeyse gecikmesiz internet bağlantısı sunan proje, Dünya'nın en ücra noktaları dahil olmak üzere küresel çapta erişim vaat ediyor.

Projenin ilk adımları 2018 yılında atıldı. Bir uydu takımıydı proje olan Starlink, birkaç büyük uydu yerine binlerce küçük uydunun yörüngeye yerleştirilmesi fikrine dayanmaktadır. İlk prototipler bu tarihlerde fırlatıldı ve sürecin hızla ilerlemesiyle, 2020 yılının sonlarına doğru "Better Than Nothing Beta" ismiyle duyurulan ilk beta test süreci başlatıldı. Test sürecinde Starlink'i deneyimleyen gruplardan alınan oldukça olumlu geri dönüşlerin ardından proje hızla devam etti ve yakın tarihte yörüngede dolaşan uydu sayısı 5000'i geçti.

Günümüzde gezegenimizin büyük bir kısmını kapsayan ve Starlink Takımıydızının erişim alanını genişletmek için çalışmalara devam eden SpaceX, kullanıcılara aktif olarak yüksek hızlı ve gecikmesiz internet hizmeti sağlamaktadır. Hızı, saniyede 200 megabit kadar çıkan bir bağlantı sunan proje küresel çapta yaygınlaşmakta ve tercih edilme oranı hızla artmaktadır.



"İnternet için yeni bir çağ."



*" Starlink Denizcilik
Sektörü İçin Ne Anlam
İfade Ediyor ? "*

Projenin en büyük özelliği, hiçbir kara tabanlı altyapıya ihtiyaç duymadan, kendine ait ve kullanıcıların kurabileceği bir anten aracılığıyla internet bağlantısı sağlayabilmesidir. Bu altyapının olmadığı kırsal bölgeler, uçaklar ve tabii ki okyanuslarda seyreden gemiler için büyük bir avantaj sağlamaktadır.

Starlink, filolar için yüksek hızlı ve güvenilir bir internet erişimi imkanı sağlayabilir. Geleneksel kara altyapısının kullanılmadığı ve bu nedenle filoya dağıtılan, veri aktarım hızı oldukça düşük uydu internetine mecbur bırakılan gemiler için önemli bir proje olarak öne çıkmaktadır

Proje sayesinde gemiler seyir halinde ve okyanuslardayken bile yüksek hızlı bağlantıya erişim sağlayabilir ve bu da gemi personelinin ailesi ve sevdikleriyle iletişimde kalmasına, eğitim ve eğlence ihtiyaçlarını karşılamasına olanak sağlar. Buna ek olarak, gemi operasyonları açısından kritik olan kara ofisi-gemi iletişimi daha sağlıklı hale gelir, veri transferi ve uzaktan takip gibi işlevler kullanılabilir olur.

"Denizdeki meslektaşlarımıza son teknoloji bağlantıyı sağlamak için Starlink ile yaptığımız yolculuğu duyurmaktan heyecan duyuyoruz. Yüksek hızlı bağlantı, denizdeyken meslektaşlarımızın sevdikleriyle bağlantıda kalmasını sağlayacak. Ayrıca, gemi operasyonlarımızı dijitalleştirme vizyonumuzu gerçekleştirmek için sorunsuz bulut çözümlerinin genişlemesini sağlayacak."

A.P. Moller - Maersk Filo Yönetimi ve Teknoloji Başkanı Leonardo Sonzio

Bu doğrultuda, yakın zamanda A.P. Moller - Maersk, Starlink ile bir anlaşma imzaladı. **Firmaya ait 330'dan fazla konteyner gemisinden oluşan filoya, Starlink uyduları kurulacak.** Dağıtımın 2024 yılının ilk çeyreğinde tamamlanması bekleniyor.



Starlink Nasıl Çalışıyor?

Starlink, düşük Dünya yörüngesinde (LEO) dolaşan binlerce küçük uydudan oluşan uydu takımı yıldızını kullanarak yüksek hızlı internet erişimi sağlayan bir sistemdir. Kullanıcı, Starlink antenleri aracılığıyla yer istasyonlarına bağlanır. Bu yer istasyonu, kullanıcı talebini uydu takımı yıldızına iletir ve bu uydu ağı kullanıcının talebini karşılar. Uyduların geleneksel uydulardan çok daha düşük yörüngede olmaları ve çok sayıda uydu bulunması, sinyallerin daha hızlı seyahat etmesini sağlar. Bu da çok daha düşük gecikme süreleri ve daha güçlü internet bağlantısı anlamına gelir.

Düşük Yörüngede Gezen Binlerce Küçük Uydu Risk Teşkil Ediyor mu?

Elbette, bu kadar yeni ve yabancı bir teknolojinin tanıtılıp kullanıma sunulması bazı endişelere ve tartışmalara neden oldu. Endişe edilen konulardan biri, görünen ışık kirliliğidir.

Gece gökyüzünde gezinen binlerce uydu, parlak ışık izleri bırakabilir ve bu, astronomik gözlemleri olumsuz etkileyebilir. Şu an proje kapsamındaki bütün uydular fırlatılmamış olsa ve henüz yalnızca 12.000 uydu için onay alınmış olsa da, SpaceX'in bu sayıyı 30.000'e çıkarmak istemesi, bu endişelerin artmasına sebep oluyor.

Bir diğer konu, uyduların yörüngede yaratabileceği frekans kirliliği ve frekans çakışması endişesiydi. Çok sayıda uydunun radyo frekanslarında potansiyel bir kirliliğe ve diğer uydu operatörleri/gözlem sistemleri için frekans çakışmalarına neden olabileceğine değinildi. Bunlara ek olarak, Starlink'in bu geniş uydu ağının aynı zamanda siber güvenlik tehditlerine karşı açık oluşturabileceğine yönelik tartışmalara sebep oldu.

Düşük Dünya yörüngesinde bu kadar çok uydunun varlığının, uyduların atmosferde çatışma riskini ve büyümekte olan uzay çöplüğünde sorunlara neden olabileceğine değinildi.



DENİZCİLİK
SANAYİ NAKLİYAT
VE TİCARET A.Ş.





V A L E M A X S I N I F I

ROTOR SAIL TEKNOLOJİSİ NEDİR?

Dünyanın önde gelen madencilik devi Vale ve Ummanlı armatör Asyad, dünyanın en büyük maden cevheri taşıyıcıları olan Valemax sınıfı gemilerine rotor-yelken sistemlerini kurmak için anlaşmaya vardıklarını açıkladı.

Peki nedir bu Valemax sınıfı gemiler?

Valemax sınıfı gemiler, 365 metrelik uzunlukları, 65 metrelik genişlikleri ile günümüz itibarıyla hizmete girmiş olan en büyük maden taşıyıcı gemilerdir (Very Large Ore Carrier). Valemax sınıfı gemiler, 400.000 metrik tonluk taşıma kapasitesine sahiptir.

Genel olarak gemiler, personel sayıları 21 ile 25 arasında tasarlanır.

Bir Valemax sınıfı dökme yük gemisi 7 adet ambara sahiptir ve yükleme operasyonlarını kolaylaştırmak, geminin stabilitesini geliştirmek ve daha sağlam bir gövde yapısı sunmak için farklı bir geometriye sahiptir.

Valemax sınıfı gemilerin su seviyesinden yükseklikleri ortalama olarak 30 metreye ulaşır, bu da 10 katlı bir binayla eşdeğerdir. 10,3 metrelik pervane çapına sahip olan Valemax sınıfı, ağırlıklı olarak Sabit Adımlı Pervane ile donatılmıştır.



Valemax sınıfı gemiler, terminal kapasitesine bağılı olarak değişmekle birlikte tersane değerlerine göre saatlik 16.000 metrik ton yük yüklemeye elverişli bir yapıya sahiptir.

Valemax gemiler yaklaşık 30 senelik hizmet ömrüne sahip olarak üretilmişlerdir.

Valemax sınıfı gemiler aynı zamanda CO2 emisyonlarında capesize bir dökme gemisine göre %35 oranında daha az emisyon değerine sahiptir.

Ortalama seyir hızları 15 knot
28 km/h değerine ulaşmaktadır.

Rotor Yelken Teknolojisinin Valemax Gemilere Adaptasyonu:

İngiliz üretici Anemoi firması, gemilere adapte edilmesi sonrasında entegre edilecek olan bir rüzgarlı tahrik sistemi geliştirdi.

Valemax sınıfı bu entegrasyon sonrasında, 35 metre yüksekliğindeki ve 5 metre çapındaki 5 silindirik rotor yelkeni ile dünya üzerinde rüzgar tahrik sistemi kullanan en büyük gemilere sahip sınıf olarak hizmet verecek.

Bu gelişme aynı zamanda Vale'nin deniz taşımacılığı departmanının başlattığı Ecoshipping uygulamasının da bir bileşeni olarak enerji verimliliğini artırmayı ve emisyonları önemli ölçüde azaltmayı amaçlıyor.

Firmanın hedefinin adaptasyon aşamasını 2024 senesinin ikinci çeyreğine kadar bitirmek ve ardından adapte edilen teknolojinin pratikte kullanımını değerlendirmek için deneme çalışmalarına başlamak olduğu açıklandı.

Verimlilik değerlerinin -Guaibamax gemilerinde kullanılan rotor yelkenlerinininkine kıyasla- genişletilen rüzgar alanı sayesinde %6'ya kadar artacağı bekleniyor.

Ayrıca bu uygulamanın, Vale'nin IMO idealleri doğrultusunda karbon emisyonlarını azaltma hedeflerine paralel olarak CO2 emisyonlarında gemi başına yıllık olarak 3000 ton kadar azalma sağlayacağı öngörülüyor.

Vale'nin Teknik Müdürü Rodrigo Bermelho, demir cevherinin deniz yoluyla taşınmasında karbon salınımının azaltılması için rüzgar enerjisinin stratejik bir önem taşıdığını, aynı zamanda Ecoshipping pilot uygulamalarından elde edilen bilgilerin gelecek Guaibamax sınıfı gemilerin oluşturulması için kritik bilgiler sağlayacağını belirtti.

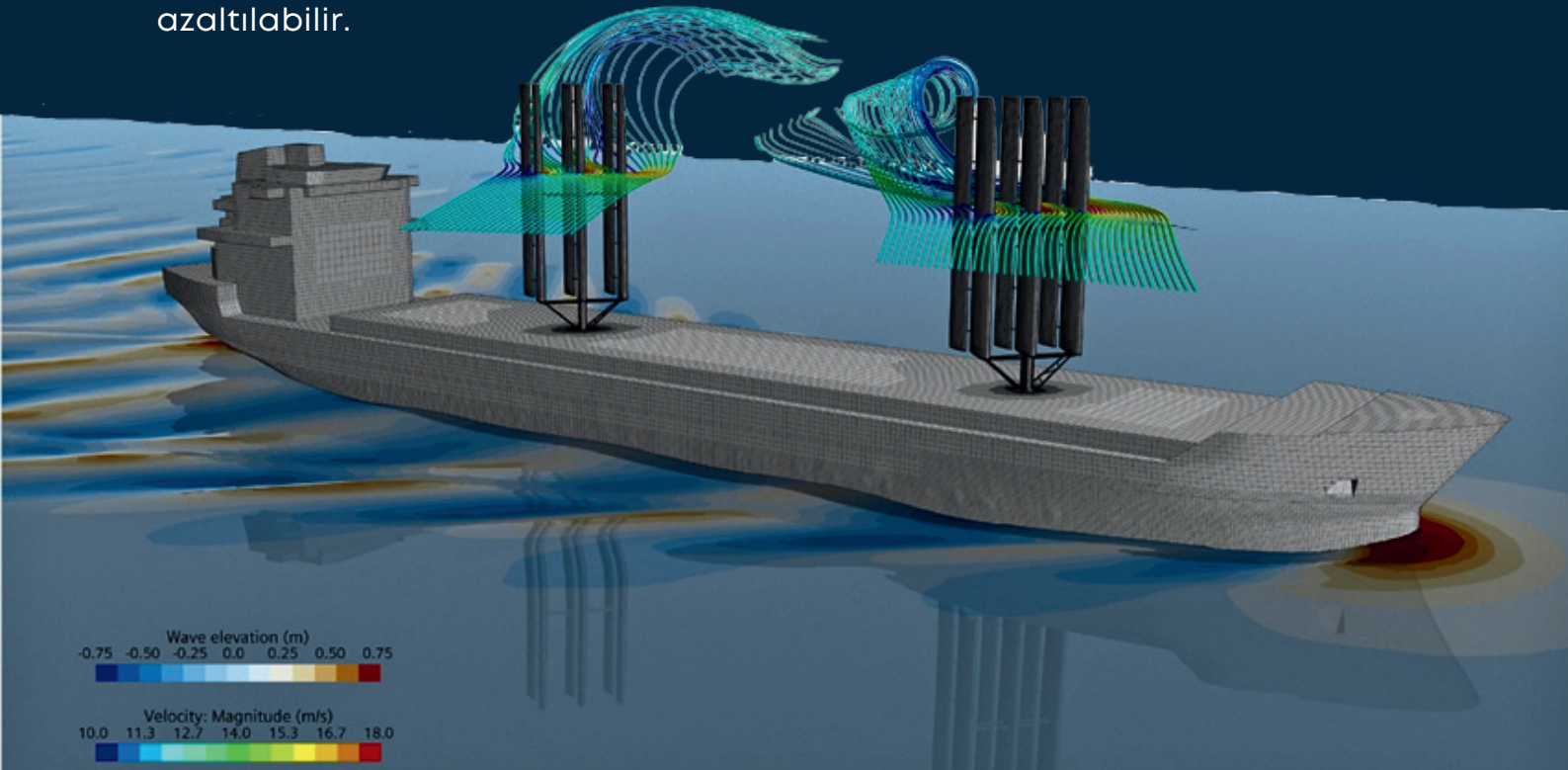
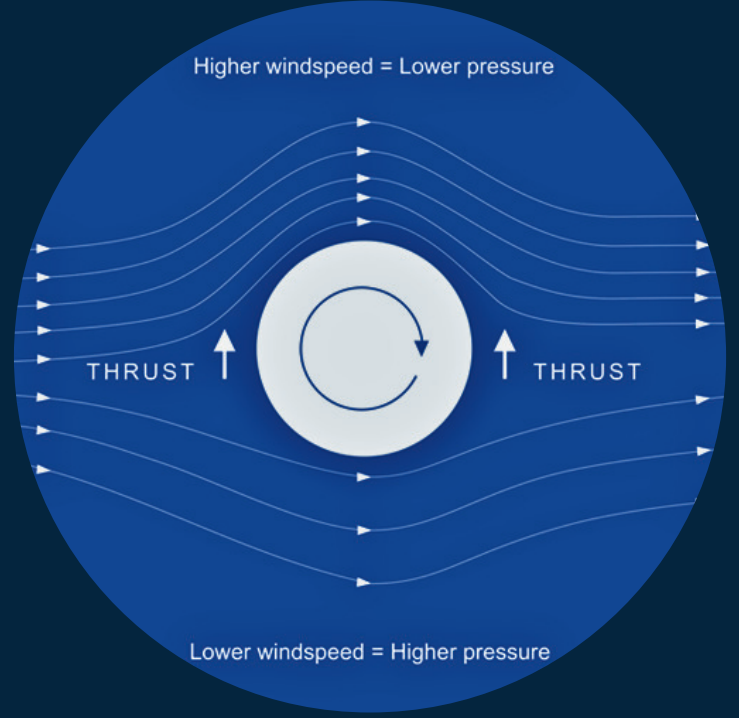
Rotor Yelken sistemi "Magnus Etkisi" sonucu elde edilen "Lift" adı verilen itme kuvveti ile geminin ileri hareketini sağlamaktadır. Elde edilen bu itme kuvveti ile ana makine üzerindeki yük azaltılır ve yakıt tasarrufu sağlanmış olur.

MAGNUS ETKİSİ NEDİR?

Rüzgar akımının, dönme hareketi yapan rotor ile buluşması sonucu saat yönünde dönen bir rotorun ön yüzeyinde hava akımı hızlanır ve alçak basınç alanı oluşur. Bu sırada rotorun arka yüzeyinde yavaşlayan hava akımı bir yüksek basınç alanı oluşturur. Bunun sonucunda iki yüzey arasında bir basınç farkı meydana gelir.

Bu basınç farkı rüzgarın akış yönüne dik bir eksende itme kuvveti meydana getirir. Bu sayede gemi bünyesinde ekstra bir itme kuvveti kazanılmış olurken yakıt tüketimi de azaltılmış olur.

Rotor yelken teknolojisi sayesinde yakıt tüketimi ve emisyon değerleri %5 ila %20 arasında bir skalada azaltılabilir.



Dünyanın İlk LNG Yakıtlı Panamax Sınıfı Dökme Yük Gemisi: Shoyo

"Büyük, Yeşil ve Güçlü."



Japonya, deniz taşımacılığında yeni bir çığır açıyor. 2 Ekim 2023 tarihinde, dünyanın ilk LNG yakıtlı Panamax sınıfı dökme yük gemisi olan Shoyo, Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK) ve Kyushu Electric Power Co., Inc. (Kyuden) ortaklığı tarafından teslim edildi.

Shoyo, 235 metre uzunluğunda ve 38 metre genişliğinde, 95.233 DWT, karbon emisyonlarını azaltmak için tasarlanmış, çevre dostu, dev bir gemi.

Shoyo'nun kalbinde, LNG yakıtlı bir motor yer alıyor. LNG, doğal gazın sıvılaştırılmış halidir. Geleneksel yakıtlara kıyasla daha temiz bir yanma üretir ve SO_x, NO_x ve CO₂ emisyonlarını önemli ölçüde azaltır.

Shoyo, aynı zamanda son derece verimli bir gemi. 12 knot'luk bir seyir hızında, geleneksel yakıtlı bir gemiye kıyasla %20 daha az yakıt tüketiyor. Bu, yakıt maliyetlerini düşürmeye ve çevresel etkiyi azaltmaya yardımcı oluyor.

Shoyo, deniz taşımacılığında LNG yakıtının kullanımının yaygınlaşması açısından önemli bir gelişme. Bu gemi, deniz taşımacılığının çevresel etkilerini azaltmak için yeni bir yol sunuyor.



SHOYO'NUN ÇEVRESEL ETKİLERİ:

Shoyo, deniz taşımacılığında önemli çevresel etki yaratabilecek bir gemi. LNG yakıtının kullanılması, SO_x, NO_x ve CO₂ emisyonlarını önemli ölçüde azaltır.

- **SO_x emisyonlarında %80'e varan azalma**

SO_x, havadaki asit yağmurlarına neden olan bir kirlenendir. Shoyo'nun LNG yakıt kullanması, SO_x emisyonlarını %80'e varan oranda azaltabilir. Bu, deniz taşımacılığının hava kirliliğine olan katkısını azaltmaya yardımcı olur.

- **NO_x emisyonlarında %30'a varan azalma**

NO_x, havadaki ozon oluşumuna neden olan bir kirlenendir. Shoyo'nun LNG yakıt kullanması, NO_x emisyonlarını %30'a varan oranda azaltabilir. Bu, deniz taşımacılığının hava kirliliğine olan katkısını azaltmaya yardımcı olur.

- **CO₂ emisyonlarında %30'a varan azalma**

CO₂, küresel ısınmaya neden olan bir sera gazıdır. Shoyo'nun LNG yakıt kullanması, CO₂ emisyonlarını %30'a varan oranda azaltabilir. Bu, deniz taşımacılığının küresel ısınmaya olan katkısını azaltmaya yardımcı olur.



SHOYO'NUN GELECEĞİ:

Shoyo, deniz taşımacılığında LNG yakıtının kullanımının yaygınlaşmasında önemli bir rol oynayabilir. Bu gemi bizlere deniz taşımacılığının çevreye verdiği zararı azaltmak için yeni bir yol sunuyor.

NYK ve Kyuden, Shoyo'nun teslimatının ardından yaptıkları açıklamalarda, ilerleyen dönemlerde de farklı projelerle teknolojik gelişmelerde öncü olacaklarını ve çevreye zararı azaltacak faaliyetlerde bulunacaklarını belirttiler.

Shoyo'nun başarılı olması, deniz taşımacılığında LNG yakıtının daha yaygın olarak benimsenmesini sağlayabilir. Bu, deniz taşımacılığının çevresel etkilerini azaltmaya yardımcı olacak önemli bir gelişme olacaktır.



Maintaining the highest quality with increasing our

knowledge
experience





Power Of Hydrogen



HİDROJEN HÜCRELİ İLK GEMİ DENİZLERDE



*“Three Gorges Hydrogen Boat No. 1”
isimli gemi Çin’in üretmiş olduğu
hidrojenle tahrikli ilk gemi olarak
denizcilik tarihine adımı yazdırdı.*

Dünya’da alternatif enerji kaynaklarının kullanımı her sektörde olduğu gibi denizcilik sektöründe de etkisini her geçen gün artırmakta.

Sektörümüzde alternatif enerji kaynaklarının başında elektrik, LNG, Hidrojen ve rüzgar enerjileri geliyor.

Günler geçtikçe örnekleri çoğalan kullanımlara bir yenisi de Çin Halk Cumhuriyeti’de eklendi.

“Three Gorges Hydrogen Boat No. 1” isimli gemi Çin’in üretmiş olduğu hidrojenle tahrikli ilk gemi olarak denizcilik tarihine adını yazdırdı.

Three Gorges; 49,9 metrelik boyu, 10,4 metrelik bordadan bordaya genişliği ve 3,2 metrelik su çekimi yüksekliği ile çelik – alüminyum bir gövde yapısına sahip olarak üretildi

*“Fosil yakıtlarla çalışan
gemilerle
karşılaştırıldığında,
hidrojenle çalışan bu
geminin yaklaşık 103,16
ton akaryakıtın
tasarrufunu sağlayarak
karbondioksit
emisyonlarını her yıl
343,67 ton azaltması
öngörülüyor.”*





Ana makine kısmına geldiğimizde ise bizleri şaşırtıcı bir değer karşılamakta, **500 kW** güç üretebilen tamamen hidrojen yakıt hücresi ile çalışan ve yaklaşık olarak **108 deniz mili - takriben 200 kilometre-** menzile sahip bu gemi boyutlarına göre oldukça kuvvetli bir makineye sahip olarak karşımıza çıkıyor.

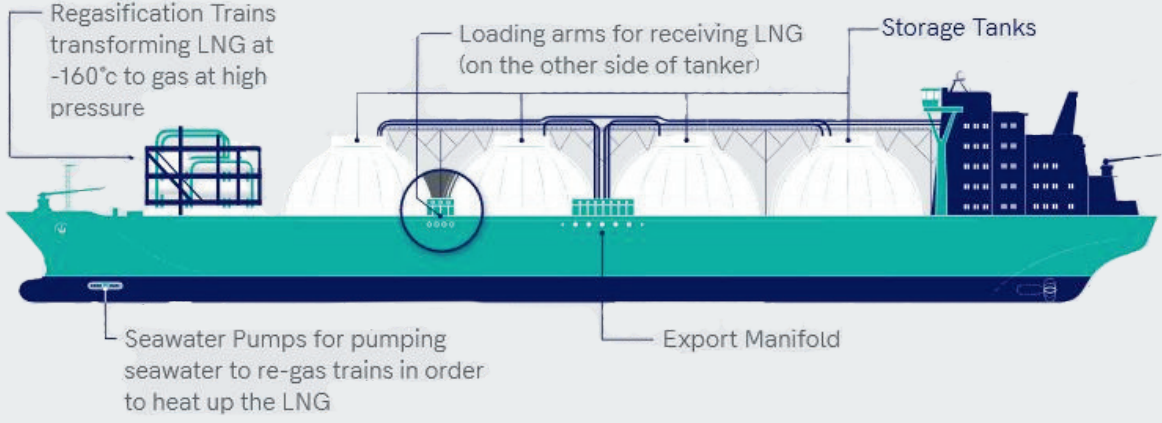
Güncel olarak da Three Gorges gemisinin, Three Gorges-Gezhouba barajları arasında ulaşım, acil müdahale ve devriye görevi için kullanılmakta olduğu verilen bilgiler arasında. Gemi, China State Shipbuilding Corporation, Jianglong Shipbuilding, China Yangtze Power Corporation, Three Gorges Navigation Authority ve Wuhan Changjiang Ship Design Institute kurumları tarafından. Three Gorges aynı zamanda Çin klasi tarafından onaylanan ilk hidrojenle çalışan tekne olma özelliğini de taşımaktadır.

H₂

Gemide kullanılan yakıtın özelliklerine bakacak olursak;

Hidrojen enerjisi çevreyi kirlenme etkisi bulunmayan oldukça verimli ve yenilenebilir bir enerji çeşididir. Hidrojen yakıt hücreleri aynı zamanda enerji verimliliğini yüksek ölçüde artırabilir, sıfır emisyon ölçümlerini sağlayabilir ve seyir konforunu arttırarak onları çevre dostu gemi projeleri için mükemmel güç tahrik elemanları haline getirilebilir.

Fosil yakıtlarla çalışan gemilerle karşılaştırıldığında, hidrojenle çalışan bu geminin yaklaşık 103,16 ton akaryakıtın tasarrufunu sağlayarak karbondioksit emisyonlarını her yıl 343,67 ton azaltması öngörülmüyor.



“

FSRU GEMİLERİ NEDİR? VE TEKNİK ÖZELLİKLERİ NELERDİR?

Son yıllarda ülkemizde denizlerinde yapılan sondaj faaliyetlerinin bir sonucu olarak birçok insanın hayatında belki de ilk defa duymuş olduğu yeni bir terim ortaya çıktı, FSRU. Hadi gelin bu terimin denizcilik jargonunda karşılığının ne olduğuna bakalım.

Öncelikle FSRU (Floating Storage - Regasification Unit) Türkçe karşılığı ile “Yüzer Depolama ve Gazlaştırma Ünitesi” adından da anlaşılabilen üzere LNG yakıtının depolanmasına ve yeniden gaz haline getirilmesine olanak tanıyan oldukça gelişmiş güverte ve kargo sistemlerine sahip bir gemi türüdür.

LNG yakıtının tedariki genel hatlarıyla iki aşamadan oluşmaktadır. İlk olarak LNG yakıtı -162 °C sıcaklıkta soğutulmuş sıvı haliyle taşınır ardından sisteme aktarılırken tekrar gaz haline döndürülmesi gerekmektedir. Bu tür bir işlemin gerçekleşmesi maliyetli ve uzun süreye dayanan bir periyottur. İşte FSRU gemileri tam olarak burada devreye girmektedir.

Ekonomik açıdan bakıldığında yeniden gaz hale getirme işlemi için bir kara terminalinin kurulması FSRU inşa etmeye kıyasla maliyetleri ciddi oranda arttırmaktadır.

Bununla birlikte harcanacak zaman da bu maliyetle doğru orantılı olarak artacaktır. Bunun yerine ülkeler ve işletmeciler FSRU gemilerini kiralama ya da satın alma yolunu tercih etmektedirler. FSRU sistemlerinin kara ünitelerine göre bir diğer büyük ve önemli avantajı ise MOBİLİTE özellikleridir.

FSRU GEMİLERİ SAHİP OLDUKLARI TASARIMA GÖRE İKİYE AYRILIRLAR:

1-GEMİ

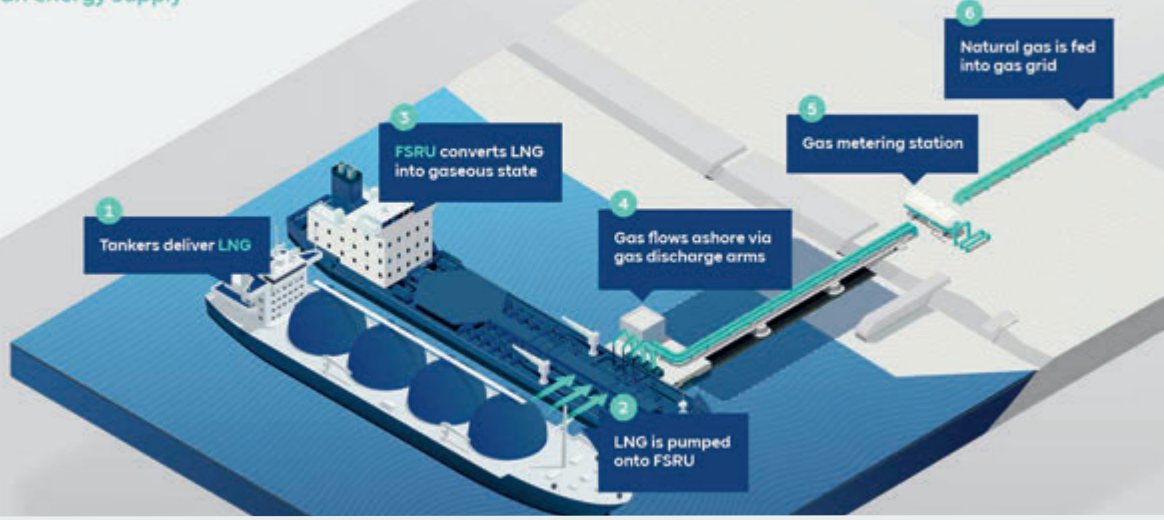
2-AÇIK DENİZ TESİSİ

Birinci yöntemde bir LNG gemisinin üzerine sonradan FSRU ünitesi monte edilmesi ile gerçekleşmektedir. Bu tür bir kurulumun en büyük avantajı, ısıtma ve sıvılaştırma işleminin, yakıtı yarı donmuş sulu halde boşaltmak zorunda kalmadan geminin kendi içinde gerçekleştirilebilmesidir. Bir diğer avantajı ise bu yöntem ile evrilmiş bir LNG ünitesi istendiğinde LNG tankeri olarak ticari faaliyetlerine devam edebilir.

Floating LNG terminal (FSRU)

For a more independent
German energy supply

FSRU - Floating Storage and Regasification Unit
LNG - Liquefied Natural Gas



İkinci yöntemde ise eski bir LNG tankeri açık deniz tesisatları ile yüzer LNG ünitesi olarak değiştirilir. Bu ünite tahrik ünitesi ile (mobil) veya tahrik ünitesi olmadan (sabit açık deniz ünitesi) kullanılabilir. Ancak bir gaz taşıyıcısını Yüzer Depolama ve Yeniden Gazlaştırma Ünitesi olarak kullanırken, belirli bir limanda veya liman yakınında herhangi bir acil durumun ortaya çıkmasını önlemek için uygun şekilde konumlandırılmasına dikkat edilmesi gerekir.

Kolların avantajları :

Daha yüksek hızlarda tahliye.
Operasyonel kolaylık .

Hortumların avantajları :

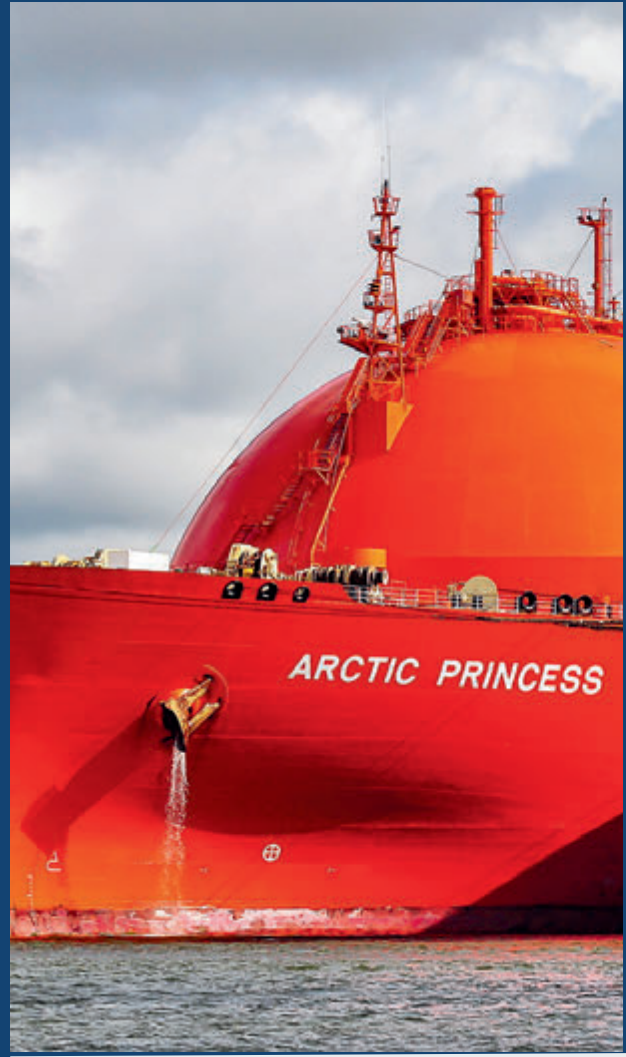
Kurulumu ve depolanması kolaydır.
Boşaltma koluna göre daha az yer kaplar ve daha az maliyete sahiptir.

FSRU Gemilerinin Temel Güverte ve Kargo Donanımları:

Tanklar: Storage terimine karşılık gelen “S” harfi sistemdeki depolama görevini temsil etmektedir. Bu depolama görevini gemi bünyesinde bulunan Membran ya da Moss tipi tanklar üstlenmektedir. Genel anlamda Membran tanklar gemi üzerinde daha fazla taşıma kapasitesi sağlamaktadır.

Yeniden Gazlaştırma Ünitesi: “R” harfi sistemdeki Regasification terimine karşılık gelmektedir. Bu ünite, -162 °C (-260 °F) sıcaklıkta ve basınç altında depolanan sıvılaştırılmış LNG yakıtı tekrardan atmosferik basınçta gaz haline dönüştürmek için kullanılır.

LNG Boşaltma Kolları / Hortumları: LNG yakıt kargosunu getiren tankerlerden yük transferi için kullanılan bağlantı elemanlarıdır. Bununla birlikte kollar veya hortumlar kendilerine göre avantajlar sağlarlar.



Isıtma Ortamı:

a) Alım terminallerinde genellikle LNG yakıtını ısıtmak ve buharlaştırmak için ısı kaynağı olarak deniz suyu kullanılır. Bu sistem açık döngü sistemi olarak bilinmektedir.

b) LNG yakıtı kriyjenik durumundan ısıtmak için kullanılan bir diğer yöntem ise geminin kazanlarından sağlanan buharla ısıtılan tatlı su / glikol karışımının dolaştırıldığı kapalı döngü sistemdir.

c) Üçüncü ve son yöntem ise diğer iki yöntemin birleştirildiği bir sistem olarak düşünülebilir. Bu yöntemde iki aşamalı bir Intermediate Fluid Vaporizer (IFV) kullanılmaktadır. İlk aşamada LNG yakıtı yoğunlaştırmak için propan buharı kullanılır ve ikinci aşamada bir ısıtma aracı kullanılarak soğutulur.

IFV sisteminin sağladığı önemli iki avantaj mevcuttur :

- 1-LNG'nin deniz suyu ile temasının önüne geçilmesi sebebi ile donma riskinin azaltılması.
- 2-Isı eşanjörünün ağırlığının ve boyutunun azaltılması.

Boil-off-Gas Yönetimi: LNG tanklarının doldurulması sırasında kaynamadan kaynaklanan bir gaz basıncı oluşmaktadır. Aşırı basınçlanmayı önlemek için bu gaz basıncının kontrol edilmesi gerekir ve bu noktada Boil-Off-Gas sistemi devreye girer. Boil-off-Gas yönetimi sistemi, kaynayan gazı tahliye edip yükleme veya püskürtme hatlarını kullanarak tanklara geri aktarımını sağlamaktadır.

Gaz İhraç Kolları / Hortumları: FSRU'ların çoğunda gaz, yüksek basınçlı bir gaz ihraç kolu aracılığıyla dışarıya verilir. Kol yerine bu iş için hortumlar da temin edilebilir.

FSRU Sistemlerinin Türkiye'de Sektördeki Yansımaları

Güncel olarak dünya üzerindeki en büyük FSRU platformu **MOL Challenger FSRU platformudur.** Bu FSRU aynı zamanda Şubat 2018 yılında Botaş Dörtyol FSRU adıyla kiralanmıştır ve Türkiye'nin ilk FSRU platformu olma özelliği taşımaktadır.

MOL Challenger FSRU kendi güvertesinde 263.000 m³ depolama kapasitesine sahiptir. FSRU'nun orijinal nominal yeniden gazlaştırma kapasitesi 540 milyon ft³ ve maksimum 720 milyon ft³ idi. Ardından geminin yeniden gazlaştırma ekipmanının geliştirilmesiyle birlikte bu değerler günde 600 milyon ft³ nominal ve maksimum 800 milyon ft³ yeniden gazlaştırma kapasitesine yükselmiştir.

Takvimler 2021 senesini gösterdiğinde ülkemiz ilk milli FSRU gemimiz olan Ertuğrul Gazi FSRU gemisini filosuna katmıştır ve bu tarihten beridir LNG taşımacılığı Ertuğrul Gazi ile yapılmaktadır.

“Ertuğrul Gazi gemimiz 295 metrelik uzunluğu, 63 metrelik yüksekliği ile kış aylarında ülkemizin günlük doğal gaz tüketiminin yaklaşık %10'unu tek başına karşılayabilmektedir.”

Kendi kategorisinde dünyanın önde gelen gemilerinden birisi olup 110 milyon m³ depolama ve 28 milyon m³ gazlaştırma kapasitesine sahiptir.





ABS
American Bureau of Shipping



BV
Bureau Veritas



CCS
China Classification Society



CRS
Croatian Register of Shipping



DNV



IRIS
Indian Register of Shipping



KR
Korean Register



LR
Lloyd's Register



NK
Nippon Kaiji Kyokai



PRS
Polish Register of Shipping



RINA
RINA Services S.p.A.



1962 yılında Gemi Mühendisleri Odası tarafından kurulan Türk Loydu bugüne kadar yaklaşık 3000 adet geminin klaslama hizmetinin yanısıra, Türkiye ekonomisinin can damarı olan dünyaya mal olmuş projelere de imza atıyor

Türk Loydu'nun IACS'a Kabul Edilmesi:

Dünya genelinde çeşitli klas kuruluşlarının aynı çatı altında toplanması amacıyla kurulan bir organizasyon olan IACS (International Association of Classification Societies), denizcilik alanındaki düzenleme ve regülasyonların geliştirilmesi konusunda öncü bir organizasyon olarak faaliyet göstermek hedefiyle ortaya çıkmış olup gemilerin ve denizcilikle ilgili diğer tesislerin tasarımı, inşası, bakımı ve sövreyi ile ilgili standartları oluşturmak, bu standartları denetlemek, standartları uygulamaya teşvik etmek ve bunları geliştirmek konusunda uluslararası karar mercilerine yardımcı olmak misyonu ile yoluna devam etmektedir. Günümüzde IACS bünyesinde toplamda **12 adet** onaylanmış ve dünya denizlerinde görev yapan ticari gemilere hizmet vermekle yetkilendirilmiş klas kuruluşu bulunmakla birlikte, her klas kuruluşunun uluslararası standartlara dayanmak koşuluyla kendine özgü ulusal standartları da bulunabilmektedir.

Klas Kuruluşu Nedir ?

Gemi klas kuruluşları, gemilerin inşasından başlayarak hizmet verdikleri süre boyunca denetimlerini yapmakla görevlendirilmiş bağımsız denetçi kuruluşlardır. Bir geminin inşasına başlandığında tersane süreci boyunca, belirli bir klas kuruluşundan gemiye atanan denetçi veya denetçiler (surveyor) yapılan her işlemi takip etmekle yükümlüdür. Bu işlemlerin uluslararası standartlarda olup olmadığının tespit edilmesi oldukça önemlidir.

Bir klas kuruluşunun denetlediği ulusal ve uluslararası kurallar kabaca:

- Dayanıklılık,
 - Çevre kirliliğine karşı uygunluk,
 - Emniyet,
 - Sağlık,
- Konularını kapsamaktadır.

Ayrıca dünya denizciliğini oluşturan gemilerin yaklaşık %95'lik kısmı IACS bünyesindeki klas kuruluşları tarafından klaslanmıştır.

Bu açıdan bakıldığında verilen yüzdeler değer aslında bizlere IACS organizasyonunun denizcilik sektöründeki önemini gösterir niteliktedir.

IACS'a üye olan klas kuruluşları:

IACS Kalite Sistemi Sertifikasyon Şemasına uygun ve bağımsız Akredite Sertifikasyon Kuruluşları tarafından doğrulanan iç kalite yönetimi sistemlerinin etkin bir şekilde uygulanması ve

IACS Üyelik Kriterlerine uygunluğun değerlendirilmesi ve periyodik olarak doğrulanması yoluyla profesyonel düzeyde birlik ve yüksek kalite standartlarının sürdürülmesi üzerinde güvence sağlamakla sorumludurlar.

Teknik destek, uyumluluk doğrulaması ve araştırma ve geliştirme yoluyla deniz güvenliği ve düzenlemelerine benzersiz bir katkı sağlamaktadır. Dünyanın kargo taşıma tonajının %90'ından fazlası, IACS üyelerinin belirlediği sınıflandırma, inşaat ve ömür boyu uyumluluk kuralları ve standartları kapsamındadır.

2001 yılında SWEDAC'tan ISO 17021 standardına göre akreditasyon olarak bu kapsamda akredite edilen ilk ulusal kuruluş olan Türk Loydu Vakfı, 2006'ya gelindiğinde Paris Mou Yüksek Performans Listesinde ilk kez yer alan ve Avrupa Birliği'nden onaylanmış kuruluş olarak tescil edildi. 2011 yılında da Küresel Klaslama pazarının en önemli kuruluşu olan IACS tarafından klas kuruluşu statüsü ile tescil edildi. Bugün resmi olarak IACS üyeliğine hak kazandı.

Günümüzde Türk Loydu, denizcilik sektörü başta olmak üzere enerjiden imalata, savunma sanayiinden lojistiğe kadar tüm sektörlerde; klaslama, denetim, kalite yönetim ve ileri mühendislik gibi birçok alanda hizmet veriyor. Çok sayıda bilimsel ve teknik konferanslarda yer almanın yanı sıra aynı zamanda eğitimler veriyor, çok sayıda öğrenciye burs desteği sağlıyor.

1962 yılında Gemi Mühendisleri Odası tarafından kurulan Türk Loydu bugüne kadar yaklaşık 3000 adet geminin klaslama hizmetinin yanısıra, Türkiye ekonomisinin can damarı olan dünyaya mal olmuş projelere de imza atıyor. 61 yıllık tarihinde altmış bir aşkın dev proje, Türk Loydu'nun da imzası ve çalışmalarıyla hayata geçti. İstanbul Havalimanı, Akkuyu Nükleer Güç Santrali, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osman Gazi Köprüsü, 1915 Çanakkale Köprüsü, Yüksek Hızlı Tren, TCG Anadolu Gemisi, Nene Hatun Sondaj Gemisi, Rize-Artvin Havalimanı, birçok futbol stadyumu bunlardan sadece birkaçıdır.

Klaslama, yasal sertifikasyon, test, muayene, belgelendirme ve onaylanmış kuruluş hizmetlerini 2017 yılından itibaren Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. bünyesinde yerine getiren Türk Loydu Vakfı, fiziki alanlarının yeterliliği ve gelişmeye açık oluşu ile büyüme yolunda hızla ilerliyor.

Türk Loydu, Türkiye'nin milli kuruluşudur. Yetkisi olan alanlar hemen hemen Türkiye'nin ekonomisine katkı sağlayan sektörlerin tamamını içermektedir ve IACS üyeliğimiz ile büyümenin, gelişmenin ve ülkemize katkı sağlamanın faydası ve gururu 100. Yılında Türkiye Cumhuriyeti'nindir.

01.11.2023 TARİHLİ TÜRK LOYDU'NA AİT HABERE GÖRE, TÜRK LOYDU KURULUŞUNUN HENÜZ 6. YILINDA IACS'A 12. ÜYE OLARAK SEÇİLDİ VE KENDİSİNİ DÜNYA DENİZLERİNDE DE GÖSTERME FIRSATINA ERİŞTİ. PAYLAŞILAN HABERİN TAMAMI ŞU ŞEKİLDE:

Bugün dünyaya hakim ülkelerin gelişimi denizcilik güçlerinin katkısıyla olmuştur.

Türk Loydu olarak denizcilik alanında başlayan serüvenimiz de tüm alanlara yayılmış ve güçlü, birbirini destekleyen bir omurga meydana getirmiştir.

Kuruluş hikayesi 1930'lı yıllara dayanan ve resmi olarak 11 Eylül 1968 yılında kurulan IACS, güvenli gemilere ve temiz denizlere adanmış ve aynı zamanda Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün danışmanı statüsünde uluslararası bir kuruluştur.

IACS KONSEYİ DEKLARASYONU İLE (1 KASIM 2023) DÜNYA'YA DUYURULAN KARAR İLE ARTIK MİLLİ KURULUŞUMUZ TÜRK LOYDU BİR DÜNYA MARKASI...

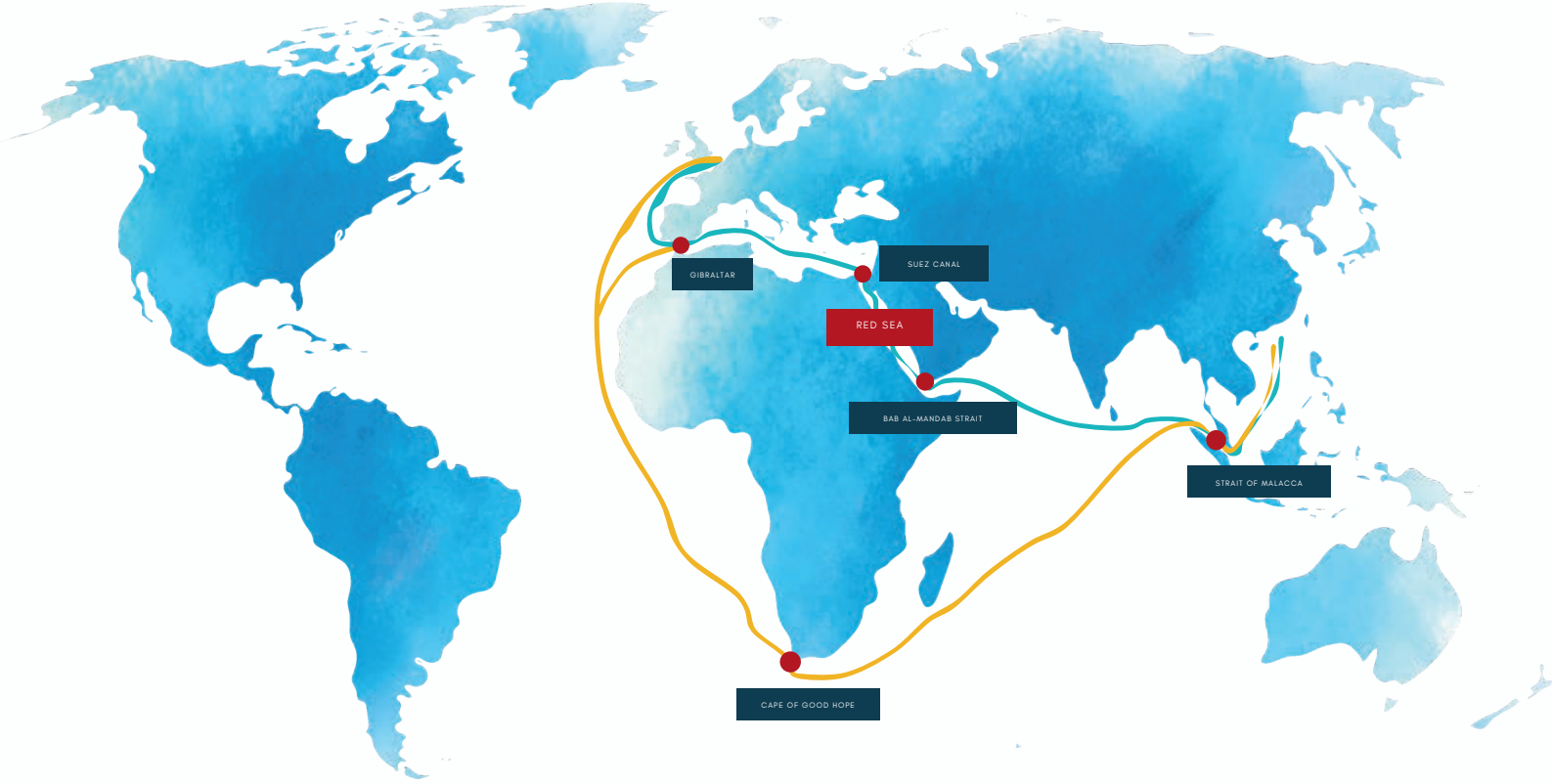
DÜNYA'NIN LOJİSTİK DEVLERİ SÜVEYŞ KANALI'NDAN KAÇINMAYA BAŞLADI !



Geçtiğimiz haftalarda patlak veren ve bölgedeki deniz ticaretini büyük ölçüde etkileyen İsrail – Filistin çatışmaları, denizcilik firmalarında güvenlik önlemleri alınmasına sebep olmaya başladı. Husi teröristlerin Kızıl Deniz'de seyreden ticari gemilere karşı yoğunlaşan saldırılarının ve tacizlerinin ardından MSC de dahil olmak üzere dünyanın en büyük konteyner filoları 16 Aralık 2023 itibarıyla Süveyş Kanalı'nı kullanmaktan kaçınacaklarını ve bölgedeki rotalarında değişikliğe gideceklerini açıkladılar. İran'ın desteklediği Yemen'deki Husi hareketi, Gazze Savaşı'na tepki olarak, Doğu-Batı blokları arasındaki ticaretin sağlanmasında kilit özelliğine sahip olan gemilerin Afrika Kıtası çevresinden dolaşmasının önüne geçerek hem masraflarını düşüren hem de sefer sürelerini önemli ölçüde kısaltan Süveyş Kanalı'nı kullanımlarını önlemeye yönelik saldırılara başlamış durumda.

Husi merkezli kaynaklar, geçtiğimiz Cuma günü (15.12.23) Yemen açıklarında, Kızıldeniz'in güney ucundaki Babül-Mendeb Boğazı'nda bir insansız hava aracının Liberya bayraklı MSC Palatium III'ü hedef aldığını belirtti. Danimarka'dan A.P. Moller-Maers, Babül-Mendeb üzerinden gerçekleşen konteyner taşımacılığını Cuma günü askıya alırken, Fransız nakliye devi CMA CGM ve İsviçre merkezli MSC Cumartesi günü aynı kararı aldıklarını açıkladı. CMA CGM yaptığı açıklamada durumun daha da kötüleştiğini ve herkesin güvenliğine yönelik endişelerin arttığını belirtti. Bir Alman konteyner devi Hapag Lloyd, kendisinin de bu örneği takip edebileceğini işaret etti.

Kızıldeniz ile Süveyş Kanalı'nın ticari gemi trafiğine kapatılması navlun bedellerini yükseltebilir !



Kızıldeniz'in ve Süveyş Kanalı'nın kullanımı ile Ümit Burnu'nun kullanımı sonucu oluşan mesafe farkları gösterilmektedir.

İsrail – Filistin Savaşı sonrasında bölgede oluşan hareketlilik ve saldırılar gün geçtikçe dünya ticaretine darbe vurmaya devam etmekte. Denizcilik otoritelerinden yapılan açıklamalara göre 2023 Şubat ayına göre bu sene Süveyş Kanalı'nı kullanan gemi sayısı %37 oranında azalma gösterdi. Aden Körfezi ve Süveyş Kanalı üzerinden gerçekleştirilen konteyner sevkiyatları ise %70 oranında azalma gösteriyor.

BIMCO'nun yapmış olduğu açıklamaya göre Süveyş Kanalı'ndan yapılan sevkiyatlar bölge ticaretinin bel kemiğini oluştururken dünya ticaret filosunun da %10'unu oluşturuyordu.

Kızıldeniz'deki gemilere yapılan saldırılar ise bölgedeki ulusların ithalat ve ihracat yapma kabiliyetini doğrudan etkilemekte. Üstelik alternatif ticaret rotalarını kullanmak mümkün olsa bile gemilerin sefer sürelerini uzatması, taşıma maliyetlerini artırması gibi dezavantajları söz konusu. Kızıldeniz'deki bu yüksek tansiyondan ötürü savaştan bu yana Süveyş'te gemi trafiği azalırken, okyanus aşırı sefer yapan ticari gemiler Ümit Burnu'ndan seferlerini devam ettirmektedir.



TARAMA GEMİSİ NEDİR?

Tarama gemisi su yollarındaki ve deniz dibindeki fazla tortu alüvyon ve kum yapısını su yüzeyine çıkarmak için kullanılan bir faaliyet aracıdır. Bu gemiler göl, kanal, deniz ve okyanus tabanı çökeltilerini kazar ve yok edilmek veya geri dönüştürülüp kullanılmak üzere gün yüzüne çıkartılmaktadır.

Tarama Gemisine Neden İhtiyaç Duyulur?

Tarama operasyonları düzenli periyotlarla yapılması gereken deniz ticaretinin aksamadan devam edebilmesi için büyük önem arz eden bir faaliyettir. Bunun sebebi ise günümüzde artan tonaj kapasitesiyle daha büyük tonajlı ve draftı yüksek olan gemiler inşa edilmektedir ve bu gemilere emniyetli su yolları sağlamak amacıyla özellikle kanal ve liman bölgelerinde su derinliğinin artırılması gerekmektedir. Bu durumda tarama gemileri devreye girer. Ve bu derinleştirme çalışmalarının tek seferlik yapılmayıp düzenli periyotlarla yapılıyor olması tarama gemilerinin sürekliliğini arttırmaktadır.

Tarama Gemilerinin Çevresel Etkileri ?

Tarama gemileri bu derinleştirme çalışmalarını yaparken deniz dibinde toplanmış olan şehir atıkları, kimyasal atıklar gibi çevreye ve biyolojik su yapısına zarar veren maddeleri dipten temizleyerek çevre ve ekosisteme de pozitif yönde katkıda bulunmaktadır.



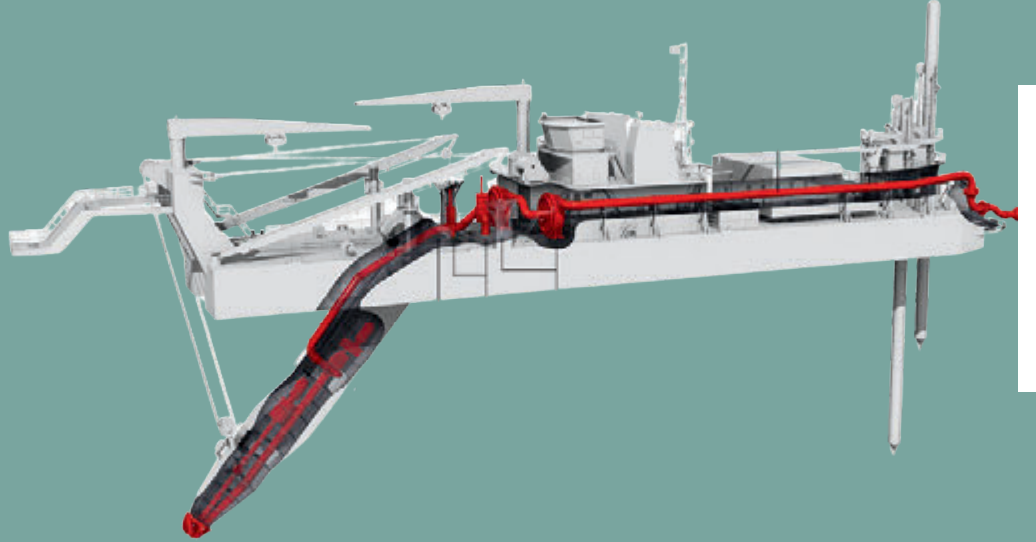
Tarama Gemilerinin Kara Sektöründeki Önemi?

Bazı tarama gemileri ise inşaat agrega malzemeleri sağlamak amacıyla nehir ve deniz yataklarından kum kaynaklarını çıkarmak için inşaat sektöründe çalıştırılmaktadır. Buna ek olarak optik ve cam yapımında kullanılmakta olan değerli taşların optik ve cam fabrikalarına gönderilmek için deniz dibinden çıkartılmasında tarama gemilerinin operasyonlarından yararlanılmaktadır.



Tarama Gemilerinin Fonksiyonlarına Göre Sınıflandırılması;

- 1.Trailing Suction Hopper Dredger
- 2.Cutter Suction Dredger
- 3.Bucket Ladder Dredger
- 4.Grab Dredger
- 5.Split Hopper Barge



Trailing Suction Hopper Dredger Gemi Tipinden bahsederseniz;

Günümüzde en yaygın kullanımda olan Trailing Suction Hopper Dredger gemi tipinin çalışma prensibi şöyledir;

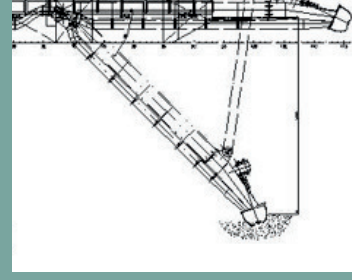
Bu gemi tipleri ağırlıklı çalıştırılacağı bölgeye göre her boyda üretilebilmektedir. Ama genel anlamda 70-120 metre boyları arasında gemiler sektörde yaygın kullanılmaktadır. Gemilerde operasyon yönetimi PLC sisteme bağlı olarak operatör yönetiminde yarı manuel bir şekilde yürütülmektedir. Taranılacak bölgenin kara ekibi tarafından derinlik ölçümleri yapılarak gemiye gönderilmesi ile operasyona giriş yapılmaktadır. Gemi köprüsünde bulunan operasyon yürütme sistemlerine, gelen derinlik değerleri yüklenerek tarama yapılacak bölge bilgileri güncel bir şekilde ekrana yansıtılmaktadır. Daha sonrasında bu bilgiler ışığında zabitan ekibi ve tarama operatörleri ile kaptan önderliğinde toplantı yapılır. Çünkü yapılan operasyonda kullanılmakta olan gemi tarama ekipmanları dip yapısına ve derinliğe göre hasar almaya müsait yapıdadır ve bunun önüne geçilmesi için toplantı sırasında dikkat edilmesi gereken hususlara değinilmektedir. Bu adımlardan sonra güverte ekibiyle operasyon planı oluşturulur.

TSHD Geminin Tarama Operasyonuna Başlangıcı Nasıldır?

Gemi üzerinde tarama operasyonunun ana hatları olan iki adet emici kol bulunmaktadır bu kollar geminin baş tarafından göğüs önüne kadar sancak iskele olarak konumlandırılmıştır.

Her bir kolu kontrol eden 3 adet gantry kreyin mevcuttur. Bu kreyinler ile kolların deniz dibine ve yüzeye çıkarılması sağlanır. Kollar PLC sistem sayesinde köprüüstünde bulunan operatör kontrolündedir. Bu kolların emiciliğini sağlayan iki adet emici pompa geminin baş altında mevcuttur ve bu pompalar ile deniz dibine vakum sağlanır.

Bu şekilde dipten taranılan kum, gemi boyunca bulunan hopper diye isimlendirilen ambar içine tarama kolları sayesinde aktarılır.



Köprüüstünde Yönetilen Operasyon Nasıldır?

Köprüüstü operatör koltuğunun sancak iskele tarafında bulunan tarama operasyon kontrol kumanda sistemleri sayesinde operasyonu yönlendirir.

Bu kumanda sistemleri tarama kollarını denize indirip çıkarılmasını sağlayan 3 adet gantry kreyini yöneten joystickleri, kum emiş pompalarının kontrolünü, jet pompasının kontrolünü ve valflerin kontrolünü yönetmeye olanak verir.





NEREDEYSE YÜZEN BİR ADA...

BÜYÜK PASİFİK ÇÖP ALANI

Büyük Pasifik Çöp Alanı (Great Pasific Garbage Patch), Pasifik Okyanusunda bulunan ve genellikle "Pasifik Çöp Adası" olarak adlandırılan büyük bir çöp yığınının verilen genel ismidir. Bu alan, karşımıza dünya genelindeki plastik kirliliğinin büyük bir semptomu olarak çıkmaktadır. Bu çöp adası, sulardaki atıkların okyanus akıntıları ve rüzgarların birleşimiyle bir araya gelip kümeleşmesinden oluşmuştur.

Adanın ana bileşeni plastik atıklardır. Bilinçsizce denizlere bırakılan çöplerin ve endüstriyel atıkların yanı sıra, her yıl nehirler aracılığıyla 1.15 ila 2.14 milyon ton arası plastiğin okyanuslara gittiği tahmin edilmektedir. Büyük Pasifik Çöp Alanı ve buna benzer çöp birikim alanları, her geçen gün biraz daha büyümektedir ve kütlelere yeni atıklar eklenmektedir. Unutmamak gerekir bir plastiğin çözünme süresi 20 yıl ile 500 yıl arasında değişirken, yok olmazlar ve yalnızca daha küçük parçalara bölünerek mikroplastiklere dönüşürler.



Ada, Kuzey Pasifik'te bulunmaktadır; tam sınırları belirlenememiş olsa da Havai Adaları ile Kaliforniya arasında ve Japonya ile Amerika'nın batı kıyısı arasında yer aldığı düşünülmektedir. 1.6 milyon kilometrekarelik bir yüzey alanını kapladığı ve 100.000 ton ağırlığında olduğu tahmin edilmektedir.

“Türkiye'nin yüzölçümünün 783.562 kilometrekare olduğunu göz önünde bulundurarak, alan Türkiye'nin iki katından daha fazla yüzey alanı kaplamaktadır.”

Balıklar, kaplumbağalar ve kuşlar gibi deniz ekosistemindeki canlılar bu atıkları besin olarak algılayabilmekte ve sindirebilmektedir. Plastiklerin içinde bulunan toksik kimyasallar bu canlıların sağlığını ciddi şekilde etkilemekte ve hatta ölümlerine neden olabilmektedir. Sosyal medyada da sıkça gördüğümüz üzere canlıların üzerine, boğazlarına ve çeşitli uzuvlarına da dolanabilen plastikler doğal yaşamı ciddi şekilde tehdit etmektedir.

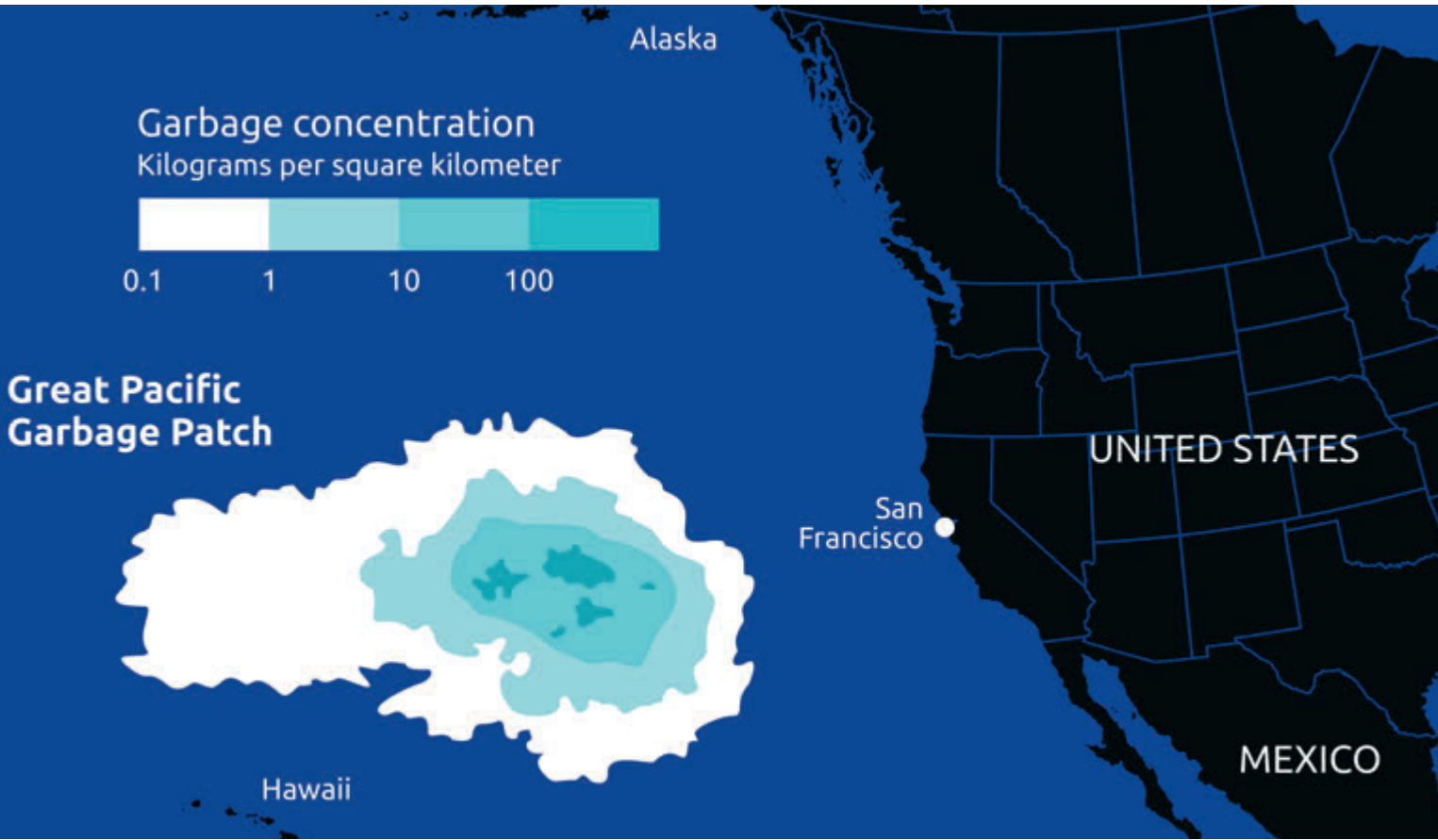
Canlıların bireysel fiziksel sağlıklarının haricinde, hem beslenme hem de üreme alanlarını tehdit eden ve yok eden bu plastik yığınları ekosistemin genel sağlığını da tehdit etmektedir. Plastik kirliliği, sulardaki biyoçeşitliliği azaltabileceği gibi ekosistemin dayanıklılığına da hasar vermektedir.

Araştırmalar 700 farklı türün bu atıklarla yüz yüze geldiğini, bu türlerin %92'sinin de plastiklerle etkileşime geçtiğini göstermektedir. Plastiklerden etkilenen bu türlerin %17'si ise IUCN (Dünya Doğa ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği) tarafından açıklanan “Nesli Tehlike Altında Olan Türlerin Kırmızı Listesi” içerisinde yer almaktadır.

Bölge içerisinde ve çevresinde gerçekleşen balıkçılık faaliyetleri sonucunda yakalanan deniz kaplumbağalarının diyetleri %74'e kadar plastiklerden oluşabilmektedir. Kure Atoll ve Oahu Adası'ndaki albatros yavrularının ıslak kütlelerinin ise %45'i alanın yüzey sularından gelen plastiklerden oluşuyor. Bu plastiklerin ise %84'ünün, en az bir Kalıcı Biyobirikimli Toksik (Persistent Bio-Accumulative Toxic – PBT) kimyasala sahip olduğu tespit edilmiştir. Yani bu kalıntıları tüketen hayvanlar, aynı zamanda bu plastiklere bağlı toksik kimyasalları da sindirmektedir.

Peki bu bizim için ne anlama geliyor?

Biyobirikim adı verilen bir süreç aracılığıyla, plastikle beslenen hayvanın vücuduna bu kimyasallar girecek ve beslenen hayvan av haline geldikçe, kimyasallar avcıya geçecektir. Bu şekilde insanları da içeren besin zincirinde ilerleyen kimyasallar kaçınılmaz bir şekilde insanları da etkileyecek ve henüz kestiremediğimiz sağlık sorunlarına yol açacaktır.





Ne Yapılıyor ve Ne Yapabiliriz?

Pasifik Çöp Adası ve dünya genelindeki genel plastik kirliliği için çeşitli organizasyonlar çalışmalar yürütmektedir. Devletlerin ve özel sektörün de destekleriyle Büyük Pasifik Çöp Alanı ve benzer alanlar temizlenmeye çalışılıyor olsa bile, yığınlar sürekli yeni atıklar eklenmektedir. Bu yüzden deniz ve sahilleri temizleme gibi etkinlikler, çevre eğitimleri ve sosyal medya kampanyaları gibi çeşitli araçlarda toplumu plastik atıklar konusunda bilinçlendirmek üzere çabalar sürmektedir.

Plastik atıkların daha efektif bir şekilde geri dönüşümüne yönelik ve plastiğe alternatif malzemelerin üretimine yönelik çalışmalar devam etmektedir. Bu alanda biyo-plastikler, biyo-çözünür plastikler ve döngüsel ekonomi gibi konu ve kavramlar öne çıkmaktadır. Sualtı gözlemleri sürmekte; mikroplastik analizleri yapılmakta ve deniz canlılarına etkileri, sonucunda ise insan sağlığına verebileceği muhtemel zararlar araştırılmaktadır. Bu çalışmalar plastik kirliliği sorununu daha iyi anlamak ve kalıcı çözümler üretilmesine ilişkin önemli bilgiler sağlamaktadır.

Ayrıca bazı ülkeler tek kullanımlık plastiklere çeşitli yasaklar ve kısıtlamalar konusunda adımlar atmıştır.

Örneğin; plastik pipetler, poşetler, tabaklar ve çatal-kaşıklar hakkında düzenlemeler yapılmıştır. Bunların yerine yıkanabilir ve yeniden kullanılabilir metal/cam pipetler, bez çantalar ve geleneksel tabaklar önerilmektedir. Ya da diş macununun içine koyulduğu tüpün dışındaki, plastik kutu ve kutuyu sarmalayan ambalajın da paketlenmesinin durdurulmasına, diş macununun yalnızca tüpüyle satılmasına yönelik düzenlemeler de geçmişte yapılmıştır. Bunlar gündelik hayattan çok küçük örnekler olsa ve endüstriyel atık problemini çözemesse de sorunun genelinde büyük rol oynayan elementlerdir.

Çalışmaların hepsinin ortak amacı plastik kirliliğini ve kullanımını azaltmak, daha sürdürülebilir bir tüketim ve atık yönetimi uygulamak, gelecek nesillere daha yaşanılabilir bir çevre bırakmaktır.





Cemre Tersanesi Norveç'in En Büyük Sıfır Emisyon Değerine Sahip Feribotunu Denize İndirdi.

6 Aralık 2023 Çarşamba günü Yalova'da bulunan Cemre Tersanesi iki taraftan rampalı ve sıfır emisyon değerlerine sahip araç - yolcu taşıyıcı feribotu NB1091 Hinnøy için denize indirme töreni gerçekleştirdi. Feribot geçtiğimiz senenin Nisan ayında Torghatten Nord AS isimli Norveç menşeli feribot işletmecisi tarafından sipariş edilmişti.

Norveç'in kuzeyinde kalan Bognes – Lødingen rotasında hizmet verecek olan gemi, olağan operasyonlarını karadaki yüksek kapasiteli otomatik şarj istasyonlarından elde ettiği güç ile batarya ve elektrik kullanarak sürdürecektir.

Kıydan herhangi bir elektrik kaynağının olmadığı durumlarda biodizel jeneratörler devreye girerek operasyonun tamamlanması için gerekli olan gücü sağlayacak.

Hinnøy aynı zamanda Norveç'te bulunan elektrikle tahriklenmiş feribotlar arasında bir saatlik seyahat süresi ve hızı en yüksek feribot olma özelliğine sahip bir gemi olarak inşa edilmekte.

117 metrelik uzunluğa sahip olan Ro-Pax feribotu, 399 kişilik yolcu taşıma kapasitesiyle birlikte DNV sınıfına uygun olarak inşa edilmektedir.



Hinnøy



Bu zincirin her halkasında "ARKAS" var...



Deniz taşımacılığında liman hizmetlerine, acenta hizmetlerinden lojistik hizmetlerine kadar uzanan geniş bir entegre hizmet anlayışı...



“ITF”

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS FEDERATION

Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu (ITF), ulaştırma işçileri sendikalarından oluşan uluslararası bir sendika federasyonudur. Hedefleri arasında;dünya çapında sendikalara ve insan haklarına saygıyı teşvik etmek,sosyal adalet ve ekonomik ilerlemeye dayalı barış için çalışmak,bağlı sendikaların üyelerinin çıkarlarını savunmalarına yardımcı olmak,bağlı kuruluşlarına araştırma ve bilgi hizmetleri sağlamak ve zor durumdaki ulaşım işçilerine genel yardım sağlamak gibi konular yer almaktadır.

ITF NASIL OLUŞTU ?

Nisan 1896 yılında Hollanda'nın Rotterdam limanında bir işveren, limanda çalışan personelin maaşında %25'lik bir düşüş yapacağını açıkladı. Ardından bunu öğrenen liman işçileri grev kararı aldılar. İngiliz gemiadamlarının da destek vermesiyle olumlu bir karar çıkana kadar yükleme-boşaltma işlemleri durduruldu. Bu durum işçilerin lehine sonuçlandıktan sonra aynı sektörde bulunan insanların birleşmesi ve sendikalaşması sonucunda da uluslararası bir federasyon kurulmuş oldu.

ITF SADECE DENİZCİLER İÇİN Mİ ?

Tanımdan da anlaşılacağı üzere tüm nakliye çalışanları için kurulmuştur. Gemi adamları, Karayolu taşımacılığı, Demiryolu taşımacılığı, iç sularda seyrüsefer, Sivil havacılık, Limanlar, Turistik hizmetler, Balıkçılık alanlarında hizmet vermektedir.





ITF'İN İLKELERİ ŞUNLARDIR;

Dünya çapında sendikalara ve insan haklarına saygıyı teşvik etmek, sosyal adalet ve ekonomik ilerlemeye dayalı barış için çalışmak, kendisine bağlı sendikaların üyelerinin çıkarlarını savunmasına yardımcı olmak, iştiraklerine araştırma ve bilgi hizmetleri sağlamak, zor durumdaki işçilere genel yardım sağlamak.

Gemi personeli, hakkı olup alamadığı bazı haklardan dolayı armatörü veya gemi şirketini şikayet etme hakkına sahiptir.

Personel maaşının zamanında ve kontratta belirtilen miktarda yatırılmaması,

Kumanya yetersizliği veya yokluğu,

Mesai ücretlerinin olmaması ve çalışma saatlerinin fazlalığı,

Dinlenme saatlerinin ve izinlerin kullanılmaması gibi sebepler **ITF'e şikayet etmeye yeterli sebeplerdir.**

ITF'i gemiye çağırarak için tüm deliller ve şahitlerin olması durumunda ilk limanda, liman yetkililerine ITF enspektörü ile görüşmek istediğinizi bildirmelisiniz. İngilizce seviyeniz yeterli olmasa bile ITF demeniz liman personelinin ne istediğinizi anlaması için yeterli olacak ve yetkilinin en kısa sürede gemiye gelmesi sağlanacaktır

ITF YAPTIRIMLARI NELERDİR ?

Gemi personelinin yaşadığı olumsuz bir durumu ITF'e bildirmesinin akabinde sendika ilk önce o anki liman başkanlıkları ile iletişime geçerek, elindeki kanuni yetkilerle beraber sorun çözülene kadar geminin seyir yapmasına engel olabilir. Olay ITF'e geldikten sonra sorunun sadece çözülmesi yeterli olmamaktadır. Ayrıca gemi insanların haklarının eksiksiz olarak alındığına dair bir dilekçe sendikaya verilmelidir. Bu durumda gemi insanı bulunduğu limandan evine gitmek isteyebilir

ITF'in genel aktiviteleri kendisine üye olan sendikaların üyelik ödenekleri ile finanse edilir. Üyelik ücretinin boyutu, sendikanın üyelik boyutuna bağlıdır. Azaltılmış üyelik oranları daha az kaynaklı sendikalar için geçerli olabilir. ITF bu fonu kendi aktiviteleri ve üye sendikaları desteklemek için kullanır. Denizcilik faaliyetlerinin FOC 'Flag of Convenience' (Elverişli Bayrak) kampanyasını destekleyen kendi özel finansmanı vardır ve dünya çapındaki denizciler için refah desteği sağlar.



ELVERİŞLİ BAYRAK KAMPANYASI

Kurumsal denilebilecek denizcilik şirketlerinde çok fazla sıkıntılı durum olmadığından dolayı ITF'in özellikle ilgilendiği olaylar genellikle elverişli bayrak olarak da bilinen bayraklı gemilerin personeli ile alakalı olmaktadır. Elverişli bayrak gemilerinde çalışmak üzere istihdam edilen denizcilere çoğunlukla ITF ile temas etmemeleri sıkı sıkıya tembih edilir. Bazı gemilerde de ITF ile temas etmeyeceklerine ilişkin hükümler içeren sözleşmeler imzalatılır. ITF ile toplu iş sözleşmesi imzalayıp ardından daha düşük ücret ödeyerek mürettebatının hakkını yiyen işverenler dahi vardır. Bu duruma da çifte muhasebe adı verilmektedir.

ELVERİŞLİ BAYRAK OLARAK İLAN EDİLEN BAZI ÜLKELER:

Bahamalar ,Barbados ,Belize ,Bermuda ,Bolivya ,Kamboçya ,Kamerun ,Cayman Adaları ,Komorlar,Cook Adaları,Curacao,Kıbrıs,Ekvator Ginesi,Faroe Adaları,Fransız Uluslararası Gemi Sicili (FIS),Alman Uluslararası Gemi Sicili(GIS),Gürcistan,Cebelitarık,Honduras,Jamaika, Lübnan,Liberya, Malta, Madeira, Marshall Adaları,Mauritius,Moldova,Moğolistan,Myanmar, Kuzey Kore,Palau,Panama,Sao Tome ve Principe,Sierra Leone,St Kitts ve Nevis,Vincent Sokağı,Sri Lanka,Tanzanya (Zanzibar),Tonga,Vanuatu

ITF KİM VEYA KİMLER TARAFINDAN YÜRÜTÜLÜR ?

ITF, üye sendika birlikleri tarafından yürütülür. Temel politik organı her dört yılda bir toplanan kongredir. Tüm üyeler kongreye oylama hakkı olan delegeler gönderir.

Delegeler, bir başkan ve biri kadın olmak üzere beş başkan yardımcısı, tam zamanlı çalışanlar ve ITF sekreterliği sorumlusu genel sekreter ile üyelerinden 40 temsilcinin oluşturduğu yönetim kurulundan oluşur.



KAPTAN ORHAN KASAP İLE RÖPORTAJ

Kaptan Orhan Kasap Kimdir?

Doğma büyüme Rizeliyim. Eğitimimin ilk ve lise yılları yine Rize’de geçti ve daha sonra Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi’nde Güverte bölümünü okudum.

Bizim zamanımızda ismi Güverte olarak geçiyordu daha sonrasında Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği oldu. Kayıtlarda 2004 dönemi olarak görünüyor fakat aslında 2005 yılının güz döneminde mezun oldum.

Mezun olduktan sonra önce kuru yük gemisi tecrübem oldu. Saygıdeğer bir firmada 2 kontrat, yani yaklaşık 1 yıl çalışarak zabıtlığımı geliştirmiş oldum. Bana çok faydası oldu. Fakat o dönem kuru yükten ziyade tanker merakım vardı. Aslında sektörde bu çok önemlidir. Geçişleri zamanında yapmak daha sonraki kariyer planlamasında ciddi anlamda katkı sağlıyor. Zabıtlığının başında tanker firmalarıyla görüşüp kariyerime tankerde devam etme kararı aldım. Sonrasında 2005 ile 2013 yılları arasında zabıt olarak çeşitli gemilerde genellikle de yabancı gemilerde yabancı personel ile çalıştım. 2013 yılından 2017 yılına kadar tankerlerde gemi kaptanı olarak görev aldım. Ağırlıklı olarak ürün tankeri ve kimyasal tanker tecrübem var. Bu şekilde kariyerime devam ettikten sonra 2017 ile 2018 yılının yarısına kadar Türkiye’de Cargo Expeditor olarak Türk limanlarını ziyaret eden tanker gemilerine expedition hizmeti sağlamak adına bir kara tecrübem oldu.

Ardından yine denizi özledim galiba tekrar denize çıktım. Yine kimyasal tanker firmasında 2023 yılının başlarına kadar kaptan olarak görevime devam ettim. 2023 yılının başından itibaren şimdiye kadar sizin de bildiğiniz gibi Tankmarine Ship Management firmasında operasyon müdürü olarak görev yapıyorum.

Kariyerinizin en önemli dönüm noktaları/kararları nelerdir?

Aslında bu güzel bir soru. Benim dönüm noktam şuydu, okuldan mezun olduktan sonra 2005 yılında bana o zaman Denizcilik Müsteşarlığı’nda çalışan bir abimiz gemiye çıkmadan - deniz tecrübesi olmadan karada işe başlamam için fırsat sunmuştu. O karar benim için kritikti. Hiçbir zaman da bu kararımdan pişman olmadım açıkçası.

Deniz tecrübesi edinmeden karada görev almak istemediğimi belirtip 2005 yılından itibaren 18 yıl gemilerde çalışıp o tecrübeyi edindikten sonra karaya geçmem aslında benim için bir dönüm noktasıdır.

Peki neden pişman olmadım?

Karada çalışmak için uzun yıllar gemide çalışmaya gerek yok. Bu bir temel kural değil fakat benim hissiyatım ve öngörülerime göre belli tecrübeye sahip olmak için özellikle bizim sektörde bir süre denizde çalışmak faydalı olabiliyor. Fakat az önce belirttiğim gibi bu genel bir kural değil. Gerçekten farklı sektörlerden gelen ve hiç deniz tecrübesi olmadan da çok başarılı olabilen arkadaşlarımız mevcut. Genel bir kriter olmayan fakat kendi adıma belirlediğim ve uyguladığım bir madde oldu kariyerimde. Dediğim gibi bugüne kadar hiç pişmanlık duymadım. Çünkü denizcilik gerçekten çok enerjik, çok farklı birikimleri olan, insanın çok farklı anılar biriktirmesine yol açan bir sektör. O birikimler ve tecrübelerle kara kısmına geçince aslında işler biraz daha kolay oluyor diyebilirim.

tankmarine
Ship Management

OPERASYON MÜDÜRÜ

Uzun yıllar denizde çalıştıktan sonra neden kara ayağına geçtiniz , konfor alanınızı terk edip yeni bir işe girişirken sizi düşündüren etkenler oldu mu ?

Aslında bu denizde de karşınıza çıkan bir şey. Mesleğe zabıt olarak başlıyoruz. 3. veya 2. zabıt olarak belli bir süre devam ettikten sonra eğer deniz kariyerimize devam etmek istiyorsak 1.zabıt olarak ilerliyoruz. 1. zabıtın görev tanımı ile 2. Ve 3. zabıt arkadaşlarımızın görev tanımları tamamıyla birbirinden farklı. Aslında bu düelloya orada başlıyorsunuz. Daha sonrasında 1. zabıtlığı bir süre yapıp kendinize bir konfor sağlıyorsunuz. Tecrübe ve konfor ile birlikte sonrasında kaptanlık serüveni başlıyor. O da kendi içinde bir düello. Tamamıyla iş tanımı ve aldığınız sorumluluklar değişiyor. Denizde uzun yıllar çalışmanın kattığı şey bu. Bu kadar birbirinden farklı düellolara deniz üzerinde gemi üzerinde alışılıyorsunuz. Ondan sonra kara ayağı tamamıyla farklı bir alan. Yine yaptığınız işler, aldığınız görev ve sorumluluklarınız farklı oluyor ama aslında gemideki tecrübeleriniz o düelloya hazır olmanızı sağlıyor. En önemli şey de bu. Karaya geçmemdeki belirleyici olan etken "Evet, artık karaya geçmem gerekiyor." dediğim noktaydı. Bunun bir dönemi yok. Belki zabıtlığınızın başında oluyor belki de benim gibi yıllarca tecrübe edindikten sonra oluyor. Bu herkesin kendi içinde oluşan bir durum. Benim için aslında kolay oldu diyebilirim. Çünkü yıllarca elde ettiğim birikimi karada kullanıyorum ve şu an için her şey yolunda.

Tankmarine Ship Management'ta Operasyon Müdürü olarak görev yapmaktasınız, göreve gelirken varsa, aldığınız eğitimlerden ve geçiş sürecinizden bahsedebilir misiniz ?

Şöyle ki, alınan kurslar deniz hayatı boyunca devam ediyor. Çok pro-aktif bir sektör bizimkisi, fazla durağan değil. Çalışan kişiler de vardır. Biliyor ve görüyorsunuz eğitimler hiçbir zaman bitmiyor her geçen gün eğitimlere bir yenisi ekleniyor. Yıllar bazında zaten belli bir tecrübeye ulaştırıyor sizi.

Tabi ki çeşitli kurslara kendimi geliştirmek adına gittim. Karaya geçerken özellikle şu kursa gitmeniz lazım diye bir şey söz konusu değil. Mesela bir dönem gemide çalışırken izinde olduğum zaman gemi kiralama ve brokerlik kursu aldım. Onun dışında yine tankerci olduğum için işimle alakalı SIRE ve CDI ile alakalı özel kurslara katıldım kendime bir şeyler katabilmek için. Bunun bir sınırı yok ama asıl belirleyici olan tecrübemiz ile tecrübemize dayalı olarak göstereceğiniz performans ve bilgi birikimimiz. Deniz tecrübesi çok işe yarıyor bu kısımda. Ayrıca şöyle bir durum da söz konusu; denizde ne yaptığınız da çok önemli, nerede çalıştığınız da. Genelde kabotaj çalışan gemilerimiz var ama yurt dışına çalışan gemilerimiz de mevcut. Farklı gemi türlerinde çalışmak veya farklı bölgelerde çalışmak insana çeşitli tecrübeler katıyor. Hepsinin de kendi içinde ayrı tecrübe ve faydaları var.

Sizi takip eden meslektaşlarınıza , izinizden gitmek isteyen kardeşlerinize mesleki olarak önerileriniz nelerdir ?

Aslında ben gemiye gelen stajyer arkadaşlarıma da çok tavsiye ederdim. Kariyer planlamanız ve kariyer yaşantınız boyunca sürekli not almak sürekli farklı kaynaklardan bilgi edinmek çok önemli. Fakat not almaktan kastım gerçek anlamda not almak. Belli bir kağıt üzerine not almak. Hatta bunu dijitalleştirebiliriz bir sürü yöntemi vardır bunun. Not almak o tecrübeleri sürekli güncel tutmak ve fihristlemek önemli. Ayrıca kendi yaşadığınız tecrübelerin yanında arkadaşlarınızın yaşadığı tecrübeler de çok önemli. O yüzden arkadaşlarınızın ve çevrenizdeki insanların tecrübelerinden faydalanmak için çok iyi gözlemci olmanız gerekiyor. Gözlem çok önemli. Farklı hikayelerden okuduklarınızdan duyduğunuz hikayelerden de tecrübe edebilirsiniz. Meslek hayatımda bundan çok yararlandım. Benden çok daha tecrübeli ağabeylerimi ve ablalarımı gözlemleyerek tecrübe edindim.

Onun dışında neyi istediğiniz neyi sevdiğiniz de önemli. Çünkü insan sevdiği işe gerçekten bütün zorluklarıyla katlanabiliyor ve hiçbir zaman bundan şikayet etmiyor. Kendi belirlediğim yolda zorluklarla karşılaştım belli dönemler gerçekten çok yıpratıcı geçti. Hayat da hiçbir zaman direkt bir ivmeyle yukarıya çıkmıyor, dalgalı seyir yapıyor. İşte o aşağıya indiğim dönemlerde de sevdiğim şeyi yaptığım için "Bu oldu bunları yaşadın ama devam et" diyebildim kendime.

Denizciliğin farklı kolları var farklı kollarda çok güzel işler var. Sadece gemi kaptanlığı olarak düşünmeyin bunu. Kara ayağı da var, devlet ve özel sektör ayağı da var.

Bu yüzden bu alanlarda kendinize en yakın hissettiğiniz şey neyse onun peşinde koşmanızı tavsiye ederim. Elbette günümüzde İngilizce çok önemli. Fakat bunu sadece İngilizce olarak sınırlandırmayın. Nerede çalışmak istediğinize göre yabancı dil çok önemli. Bu Fransızca da olabilir İspanyolca da olabilir. En az bir dili çok iyi bilip ikinci veya üçüncü dili öğrenmeye çalışmak gerek. Birden fazla yabancı dile yatırım yapmamış olmak bir pişmanlıktır benim için. Bence hala zamanınız varken bunun hakkında planlama yapabilirsiniz.

Yenilenebilir enerji kaynakları ve bunların gemilere entegrasyonu hakkında neler düşünüyorsunuz? Özellikle dergimizde de yer verdiğimiz Rotor Sail teknolojisi ve alternatif yollar hakkında düşünceleriniz nelerdir ?

Farklı modeller üretiliyor. Hatta birkaç tanesine ben de şahit oldum. Mesela ticari bir yelkenli gemi gördüm denizde çalışırken. Elektrik motorlu bir gemiydi. Onun da yakıt tasarrufunun azaltılması yönünde ciddi katkıları var. Tabi bunun test edilip finalde "şu kadar yakıt tasarrufumuz oldu , emisyonu bu kadar azaltıyoruz" denilebilmesi için belirli bir süre daha geçmesi gerekiyor.

Fakat bu tür yollar deneniyor ve işin aslı şu ki denenmek zorunda. Çünkü cendere daralıyor . Sera gazı salınımı, karbon salınımı, emisyonlar bizi artık bunu yapmaya mecbur kılacak. O açıdan biraz umutluyum.

Gerçekten yaşadığımız dönemdeki bu küresel ısınma şu an yıllık 2 derece civarında. Bunun 1,5 derecelere inmesi hatta daha da altına düşmesi gerekiyor ki yaşanabilir bir dünyada olalım.

Siz de şahit oluyorsunuzdur. Ben yaklaşık 20 yıllık deniz tecrübem boyunca, son 3-4 yılda yaşadığım deniz üzerindeki meteorolojik olayları daha önce hiç yaşamadım.

Ciddi anlamda sert meteorolojik olaylarla karşılaşıyoruz. Hiç beklenmedik bölgelerde beklenmedik şekillerde farklı olaylarla karşılaşıyoruz. Bunun sebebi de küresel ısınma, yüksek derecede artan sıcaklık deniz yüzeyini ve deniz suyunu ısıtıyor doğal olarak ve bu da ciddi anlamda sert fırtınalara neden oluyor denizde. İşte bu da bizim artık başka bir çaremizin olmadığını gösteriyor.

Son dönemde ülkemizde artan deniz kazaları için görüşleriniz nelerdir ? Önlemek için neler yapılabilir?

Aslında yerel bakarsak Denizcilik Genel Müdürlüğümüzün özellikle son 10 yıldır çok ciddi anlamda ülkemizin standartlarını, gemilerimizin standartlarını, Türk Bayrağı'nın standartlarını yükseltmek için yaptığı girişimler, aldığı kararlar ve uygulamalar çok yerinde. Yaşanan kazalara baktığımızda da genelde üçüncü sınıf bayrakların gemilerinde olduğunu görüyoruz, ciddi ve ölümlü kazalardan bahsediyorum. En son Karadeniz'de olan kaza da dahil. Bununla alakalı yapılabilecek şeyler basit. Liman devleti kontrollerinin artırılması. Türkiye'de gerçekten çok ciddi anlamda yapılıyor ama bu gemilerin Karadeniz'deki uğrak limanlarındaki aktiviteleri, bunların klas kurumlarından onay alması gibi faktörler etkili oluyor.



Dediğim gibi IACS'a bağlı klaslar bu işe aslında çok ciddi önem veriyorlar ama onun dışındaki klaslar bazen bazı standartları sağlayamıyorlar. Bu da ciddi kazaların sebebi oluyor istenmeyen bir şekilde.

Ben bu kazaların gittikçe azaldığını ve ilerleyen dönemlerde tamamen ortadan kalkacağına inanıyorum aslında. Tabii bu sadece Türkiye'yi bağlayan bir problem değil, bölgesel bir sorun. Tek bir ülke olarak bakamayız. Tüm ülkelerin standardı sağlaması gerekiyor. Bu da kazaların azalmasında etkili olacaktır.

Yıpranma payı haklarının geri getirilmesi konusunda neler düşünüyorsunuz ?

Evet, aslında bununla alakalı yakın zamanda gala yemeğimizde de Türkiye Denizcilik Federasyonu Başkanı ile görüştüm.

Onların fikirleri de aynı. Genel olarak denizcilik camiasının yaklaşımı ve isteği tek. Sonuçta diğer ağır işlerde çalışan tüm insanların olduğu gibi yıpranma payı denizcilerin de hakkıdır.

Neden bu hakkın alındığı konusunda bir bilgim yok ama benim de umudum var bu konuda. Birçok paydaşın da çalıştığını görüyorum, şahidi oluyorum. Hep birlikte denizcilik camiası olarak buna destek vererek tüm deniz çalışanlarının emeklerinin, haklarının geri alınması için ben de desteğimi veriyorum. Gerekli mercilerle yeri geldiği zaman biz de konuşmalarımızı sürdürüyor, fikirlerimizi sunuyoruz bu konuda.

Röportajımızın sonuna gelirken; değerli mezunumuz, ağabeyimiz, kıymetli meslek büyüğümüz Kaptan Orhan Kasap bizlere şu tavsiyede bulundu:

Benden size tavsiye, pandemiyi gemide yaşanan bir kaptan olarak çok zorlu bir süreç atlattım. Özellikle pandemiden sonra deniz tarafında bazı şeyleri kaybetmeye başladık. Bilhassa denizcilik örf ve adetleri gibi bazı kriterlerimizi kaybetmeye başladık.

Bence bunları unutmamalıyız. Bir denizciyi denizci yapan örfüdür, adettir ve saygıdır. Her şeyden öte denizci olduğunu bilip nerede nasıl davranacağını bilen insanlar olmalıyız. Bunu bilip bu bilinçle gerçek bir denizci olarak kariyerinizi devam ettirmenizi ve ortak kariyerimizi bu şekilde inşa etmemizi tavsiye ederim.

KILAVUZ KAPTAN ZAFER AKBULUT İLE RÖPORTAJ

Kılavuz Kaptan Zafer Akbulut kimdir ?

1974 Sivas doğumluyum. İlk ve orta öğrenim ile liseyi İstanbul Fikirtepe'de okuduktan sonra 1993 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesine girdim. 1998 yılında mezun oldum. Güverte zabıtlığımı yerli ve yabancı firmalarda yaptıktan sonra 2008 yılında karaya geçme teşebbüsünde bulundum. Daha sonra 1-2 sene kara tecrübesi edindikten sonra 2012 yılında tekrar İDO feribotlarında gemi kaptanı olarak denize döndüm. Yaklaşık 4 yıl civarında da İDO'da gemi kaptanlığı yaptıktan sonra 2017 yılının Şubat ayından itibaren sizinde bildiğiniz gibi Safiport Derince Limanı'nda çalışmaktayım bu sene de yedinci yılım. Son 2 yıldır da baş kılavuz kaptan olarak görev yapmaktayım. Aynı zamanda yaklaşık 2008 yılından itibaren Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği yönetim kurulundayım. Genel sekreterlik ve ikinci başkanlık yaptım. Son 4 yıldır da yönetim kurulu başkanı olarak devam ediyorum. Bildiğiniz gibi Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği olarak Uluslararası Gemi Kaptanları Derneği'ne üyeyiz. Çeşitli üniversitelerin danışma kurulundayız.

Yıpranma Payı kaldırılmadan önceki koşullar ile günümüz koşulları arasındaki temel farklılıklar nelerdir ? Denizde aktif çalışan bir kaptan olarak bunu tecrübe etme fırsatınız bulundu mu ?

Normalde 2008 yılından önce denizcilerin de yıpranma hakları vardı. Bu 2008 yılında çıkan kanunla bütün meslek gruplarının elinden alındı. Sonrasında yeniden bu meslek gruplarına hakları geri verildi. Ancak 2008 yılından sonra biz denizcilere yıpranma payı hakları geri verilmedi. 2008 yılından önce her 5 yılda 1 yıl yıpranma hakkınız oluyordu.



Şöyle söyleyeyim:

20 yıl çalıştığınız zaman 25 yıl çalışmış gibi emekli oluyordunuz ve hayatınızda yaklaşık 5 yıl kazanıyordunuz. Düşünün, 20-25 yıl üzerinden EYT ile 48-49 yaşında emekli olunuyordu. Ben de o yaşlarda emekli olanlardan biriyim. Yani aslında 43 yaşındayken 48 yaşındaymış gibi gözüküp emekli olacaktınız.

Dediğim gibi 2008 yılında maalesef nedeni bilinmeyen olaylardan dolayı yıpranma hakları elimizden alındı. Ben bu olay için şöyle söylüyorum: "Her halde 2008 yılına kadar denizciler yıpranıyordu 2008 yılından sonra yıpranmamaya başladılar. Aslında doğru, yıpranmıyorlar daha hızlı ölüyorlar."

Halihazırda sizlerin de yürüttüğü çalışmalar ne seviyede ?

Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği olarak yaklaşık 8-9 yıldır çalışmalar yapıyoruz. Sizler de takip ediyorsunuzdur sosyal medyadan. Bununla ilgili olarak kitapçık hazırladık. Çalışma bakanlıklarına ve bütün sivil toplum kuruluşlarının hepsine gönderdik. Biz yaklaşık 3 yıldır TÜRDEF (Türkiye Denizcilik Federasyonu) çatısı altında çalışmalarımıza TÜRKKAPDER ve TÜRDEF olarak devam ediyoruz. TÜRDEF yönetimi de bizim desteklediğimiz, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği'nden gelen kaptanların ve onların oluşturduğu bir grubun şu anda. Onlarla iyi ilişkiler içerisindeyiz. Biz Ankara'ya bu çalışmaları götürdük. Bütün milletvekillerine götürüldü bütün partilerin başkanlarına gönderildi ve en sonunda bildiğiniz gibi 1,5 - 2 ay önce bizim üyemiz olan bir abimiz tarafından TBMM'de de okundu. Ve artık bu yazı her yerde okunmaya görüşülmeye başlandı. Ankara'da Çalışma Bakanlığına ve Ulaştırma Bakanlığına da bu yazıyı gönderdik. Ben daha önceden bunu bu kadar dillendirmiyordum ama 2024 yılında hakkımız olan yıpranma haklarının tekrar alınacağını düşünüyorum. Bununla ilgili büyük bir umudum var. Bu da bildiğiniz gibi bizler için yapılan bir çalışma değil. Ben geçen sene Mart'ta emekli oldum.

Biz; Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ün önem verdiği genç neslin, sizlerin, analarının ak sütü gibi hakkı olan yıpranma payı haklarını alıp sizlere teslim edebilmek için uğraşıyoruz.

Yıpranma Payı hakkının geri getirilmesinde armatörlerin ve diğer paydaşların etkisi ne ölçüde önemli ?

Armatörler Birliği Başkanımız, Deniz Ticaret Odası Başkanımız ve KOSDER Başkanımız da bu konuda 1,5-2 yıldır bizimle beraber. Daha öncesinde tabi ki bu bir külfet getiriyordu yaklaşık %50 maliyeti arttırıyordu. Çünkü 25 yılda emekli olacak birini 20 yılda emekli ediyorsunuz ve bunun için otomatik olarak sigorta primlerini daha fazla yatırmak zorunda kalıyorsunuz. Eskiden bu kadar destek görmüyorduk. Şu anda Armatörler Birliği'nden, KOSDER'den ve Deniz Ticaret Odası'ndan tam destek alıyoruz. O yüzden biz 2024 yılında geri alacağını düşünüyoruz. "Denizciler yıpranmıyor,ölüyor." başlığı altında elimizden alınan hakların geri verilmesiyle ilgili sosyal medyada da TÜRKKAPDER olarak yayınladık bunu. Son 1 yıldır inanılmaz bir destek var. Çünkü COVID-19'la beraber denizciliğin ne kadar zor olduğunu, denizcilerin ne kadar zor iş yaptığını, denizcilerin hayatlarını idame edilebilmesi için dünyanın dönebilmesi ve var olabilmesi için ne kadar önemli olduğunu pandemide gördük. Okullar, işyerleri kapatıldı, uçaklar uçurulmadı ama denizcilerin hepsi hiç durmadan çalıştı. 6 ay gemiden inemeyenler 1 yıl 1,5 yıl daha gemide durmak zorunda kaldılar. Vatanlarından ailelerinden uzak kaldılar. Ölen ailelerinin cenazelerine bile katılamadılar. O yüzden denizciliğin ne kadar zor olduğunu, "-miş gibi" yapamayacağınızı gördükleri için şu anda bize tüm sosyal STK'lardan ve özellikle meslek kuruluşlarından tam destek var.

Bazı yabancı ülkelerde kılavuz kaptan olmak için gemi kaptanı olma şartı aranmıyor. Türkiye’de kılavuz kaptan olmak için uzakyol kaptan ehliyeti ve kaptan olarak denizde hizmet şartı aranıyor. Gemi kaptanı olmanın kılavuzluk üzerinde nasıl bir artışı var ?

Sizce neden değerli kılavuz kaptan olmak ? Sayısı az olduğu için değil mi ? Herkese kılavuz kaptanlık verseler inanın seviye yerlerde sürüklenirdi. Aldığımız paraları alamazdık, çalışma şartları yerlerde olurdu.

Bu iş ulaşılmaması zor olduğu için bu kadar değerli. Lise mezunlarına verildiğini düşünün size ve bana ihtiyaç duyulmazdı. Binlerce yüz binlerce lise mezunu olurdu. Meslek yüksekokullarına verseler 20-30 bin kişi olurdu. Tüm uzakyol vardiya zabıtlarına verseler ve kaptanlık şartı aramasalar şu anda 40-50 bin tane kılavuz kaptan olurdu. O yüzden bu kadar değerli olmazdı, hiçbiriniz yapmak istemezsiniz.

“Kaliteyi korumakla alakalı o zaman ?”

Tabii ki , Bizim derneğin kuruluşunda 4 yıllık üniversite mezunu olmak, Uzakyol Gemi Kaptanı olmak, 7 kişilik yönetim kurulundan 4 kişinin onay vermesi gerekiyor. Kaliteli şeyler değerli olan ve az bulunan şeylerdir. Şöyle düşünün demiri her yerde bulursunuz ama inciyi her yerde bulamazsınız.Çok az ve nadir bulunduğu için değerlidir.

Örneğin bir uzakyol gemi kaptanı ile manevra yaparken düşünsene gemi kaptanıyım ve sen kılavuz kaptansın ama zabıtsin. Sen bana öneride bulunabilecek misin ? Benim bildiğimi sen biliyor musun ? Senin beni yönlendirebilmen için senin benden daha iyi olabilmen lazım. Bizi okutanların, bizi yönetenlerin bizden daha bilgili olması lazım.

Ben şu an baş kılavuz olarak görev yapıyorum. Neden baş kılavuz olarak görev yapıyorum ? Çünkü eskiyim, bilgiliyim ve daha deneyimliyim. Yeni birini de baş kılavuz yapabilirlerdi... Anlatabiliyorum değil mi ? O zaman usta çıraklığın hiçbir değeri kalmazdı.

Denizcilere yeşil pasaport verilmesiyle alakalı düşünceleriniz nelerdir?

Sizce bu çalışma 2024 yılında tamamlanır mı?

Daha önce size ‘Neden yabancı bayraklı gemilerde yabancı personel çalıştırılıyor.’ gibi bir soru sorulmuş. Siz de bu soruya ‘Türk denizcilerinin vize ve pasaport işlemleri uzun sürdüğünden yabancı personel daha kolay gemiye alınıyor. Denizcilerin ayrıca bir pasaportu olup avantajlar sağlanması gerekiyor. Vizelerimiz daha kolay yapılmalı ve denizcilerin işleri kolaylaştırılmalı.’ demişsiniz. Bununla alakalı çalışmalar ne seviyede, 2024 yılında bununla ilgili bir sürpriz görebilir miyiz ?

Biz yıpranma payı hakları ve yeşil pasaport çalışmalarını 7-8 yıldır aynı çatı altında yapıyorduk. Hatta yaklaşık 14 sayfalık oluşturduğumuz kitapta iki konu var.

Bir Filipinler örneğini bir de Çin örneğini gönderdik. Ne kadar istihdam yaptıklarını ne kadar insan ihracat ettiklerini her yerde dile getirdik. Şimdi özellikle Ukrayna -Rusya savaşından sonra Türk denizcilerine inanılmaz derecede rağbet oldu ama bunu fiiliyata geçiremedik. Çünkü pat diye gemilere denizci göndermemiz gerekiyordu. Gemi insanı gönderemedik. Bu da vizelerden. Hatta biliyorsunuz şu anda vize başvuruları 2-3 ay sürüyor ve aldığınız vizeler 10-15 günlük vizeler. O yüzden bunun ismini yeşil yada kırmızı pasaport olarak adlandırmıyorum ama denizciler için özellikle bir pasaport oluşturulması lazım dünyada. Dünyada bunun için bir çalışma yapılması lazım ve denizcinin gittiği her limanda, gideceği her limanda özel olması gerekiyor. Havaalanında özel barkodla geçilmesi gerekiyor, gemilere giderken vize problemlerinin oluşmaması gerekiyor. Bu işlemleri hızlandırmak gerekiyor. Çünkü Denizcilik hızlı bir iştir. Bugün geminin kaptanından zabıtlarından ya da mühendislerinden biri hastalanıyor aniden hastaneye personel göndermeniz gerekiyor.

Ne yapacaksınız vize ile mi uğraşacaksınız ?
O yüzden ne yapıyor insanlar. Bunu bulamadıkları için yabancı personel gönderiyor gemiye.

Bazen görüyorum Türk gemi insanı arayanlar şunu diyor. Yeşil pasaportu olan ve vize problemi olmayan zabıt arıyorlar. Ne kadar kötü...

Yeşil pasaportlu, ailesinden ya da doğum yerinden dolayı ikinci bir pasaportu varsa sizden öncelikli oluyor. İsteddiği zaman gemiye katılıp istediği zaman gemiden inebiliyor. Diyelim ki siz enspektörsünüz ya da yöneticisiniz geminize gitmek zorunda kalıyorsunuz ama vizeyle uğraşıyorsunuz. O yüzden adı yeşil – kırmızı ya da mavi ne olursa olsun denizcilere özgü, dünyanın her yerinde geçerli sadece denizcilik hizmetleri için kullanılacak vize uygulaması olmayan bir pasaport olmalı, istiyoruz.

Bununla da ilgili çalışmalarımız var. Tüm denizciler için konuşacak olursak şu anda Türkiye’de deniz insanı 130 bin civarında. Herkese pasaport vermeleri çok zor. Bununla ilgili olarak zabitan kısmı daha çok yurt dışına çıkıp yurt dışından gemilere katılım sağlıyorlar, yabancı dilden dolayı. Personel ihracatı çok fazla yapamıyoruz ama zabitan, kaptan, mühendis ve baş mühendis ihracatını daha fazla yapıyoruz. Gönül isterdi ki denizcilerimizin hepsine alabilelim. Bu kısa sürecek bir çalışma değil. Bunun içine Çalışma bakanlığı giriyor, Ulaştırma Bakanlığı ve İç İşleri Bakanlığı giriyor, Dış İşleri Bakanlığı giriyor. 5-6 bakanlık girdiği için kısa sürede olacak bir iş değil. Birkaç yıl daha sürecek gibi.

Yıpranma payı için umudum var dediğim gibi “Herkes için pasaport imkanı” doğduğunda da umudum var dediğimde sosyal medyadan bunun duyurusunu yapacağım.

Bununla ilgili çalışmalarımız devam ediyor. Sayılarına kadar çıkarttık. Uzak yol gemi kaptanı 4250 kişi, baş mühendis 2500 kişi, uzakyol 1. Mühendis 1850 kişi, uzakyol 1.zabıt 2000 küsur kişi var. Toplamında 10 binlerce kişi var.

Neden olmasın ?

On binlerce mali müşavir veya avukat veya öğretmene verilebiliyorsa 10-15 bin üst düzey denizciye de verebilirler. Zabıtlardan başlayıp gemi kaptanına kadar. Şunu da yapabilirler :

Belli bir süre denizde çalışma şartı ile buna bir kota koyabilirler sayıyı azaltmak adına. Belirli bir kısmı bile pasaport olsa bu bile bir başarıdır bizim için.

TÜRKKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Kaptan Zafer Akbulut’a yoğun iş programı ve kişisel hayatı içerisinde bizlere vakit ayırdığı için ve sorularımıza vermiş olduğu birbirinden bilgilendirici cevapları için çok teşekkür ederiz.



TÜRDEF YÖNETİM KURULU BAŞKANI KILAVUZ KAPTAN ARIF BOSTAN İLE RÖPORTAJ



Kaptan Arif Bostan kimdir?

Eğitimci bir ailenin çocuğuyum. İlk ve orta öğretim ile lise yıllarımı doğup büyüdüğüm şehir olan Trabzon'un İskefiye ilçesinde geçirdim. Üniversite sınavı ile yerleştiğim Yüksek Denizcilik Okulu'nu 1992 yılında bitirdim. Ülkemizin güzide denizcilik firmalarında zabıt, 1.zabıt ve kaptan olarak çalıştım. Evliyim ve isimleri Kuzey ve Güney olan iki çocuk babasıyım. Halen GISAŞ Kılavuzluk Hizmetleri'nde faal olarak kılavuz kaptanlık yapmaktayım, aynı zamanda Aralık 2021 tarihinden beri **TÜRDEF** Yönetim Kurulu Başkanlığını yürütmekteyim.

Yıpranma Payı kaldırılmadan önceki koşullar ile günümüz koşulları arasındaki temel farklılıklar nelerdir? Denizde aktif çalışan bir kaptan olarak bunu tecrübe etme fırsatınız bulundu mu?

Geçmiş ve günümüz kıyaslaması ile ilgili olarak eski denizcilerin kullandığı bir tabir var. Derler ki "... Eskiden tahtadan gemiler demirden denizciler vardı, şimdiyse tahtadan denizciler demirden gemiler var..." Belki bu söylem denizci kalitesini eleştirmek için söylenmiş olsa da denizcilerin de çalışma şartlarının nasıl da hızlı değiştiğini ortaya koyuyor.

Evet aslında gemilerin teknolojik açıdan gelişmesiyle insan gücüne olan ihtiyacın daha da azaldığı düşünülerek gemilerdeki personel sayısının indirilmesine sebebiyet vermiştir. Teknolojik gelişmeler ile gemilerin limanda kalış süreleri kısalmış ve süratleri de eskiye nazaran ciddi oranda artmıştır. Ancak unutmamak gerekir ki seyir esnasında zaten yorulmuş olan personel, limanda kalış süresinin kısalması ve üzerine limanlardaki iş yoğunluğu sebebiyle daha da fazla yorulur hale gelmiştir.

Sizlerin sorusuna geri dönecek olursak Fiili Hizmet Zammı (Yıpranma Payı Hakkı) ilk verildiği tarih olan 1987 yılından elimizden alındığı tarih olan 2008 yılına kadar denizciler yine ağır şartlar altında ve yüksek riskli ortamlarda çalışmaya devam etmekteydi. 2008 yılından günümüze kadar olan süreçte de halen aynı şartlar devam etmektedir.

Halihazırda sizlerin de yürüttüğü çalışmalar ne seviyede? Bu kıymetli çalışmalarınız sektörde ne kadar destek görmekte, başlangıca kıyasla şu anda yeterli desteği aldığınızı düşünüyor musunuz?

Yıpranma Payı Hakkının iadesi ile ilgili her platformda denizcilerin sesi olmaya ve bu hakkın en çok hak edeni olan sektör çalışanlarımızın sesini duyurmaya çalışıyoruz. Bu konu ile ilgili en son yaptığımız faaliyet olarak Sosyal Güvenlik Kurumu'nu ziyaret ettik. Aynı zamanda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nı hem yıpranma payı hakkının iadesi hem de yeşil pasaport konuları ile ilgili olarak ziyaret ettik. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na denizcilerin yıpranma payı hakkı ile ilgili farklı ülkelerdeki emsal uygulama ve kanunları gösteren bir dilekçe göndereceğiz. Aynı zamanda her iki konu ile ilgili olarak son yaptığımız Deniz Ticaret Odası ziyaretimizde Deniz Ticaret Odası ile birlikte ve desteklerini de alarak hareket etme kararı almış bulunmaktayız.

Her iki çok önemli konu ile ilgili çalışmalarımız ve çabalarımız devam etmektedir.

Yıpranma Payı hakkının geri getirilmesinde armatörlerin ve diğer paydaşların etkisi ne ölçüde önemli ? Birlik olmak bu kararın alınmasını ne ölçüde etkileyebilir, hızlandırabilir veya geciktirebilir mi?

Türkiye Denizcilik Federasyonu olarak Türk Armatörler Birliği, Deniz Ticaret Odası ve Koster Armatörleri İşletmecileri Derneği gibi pek çok kurumu/derneği konu ile ilgili olarak ziyaret ettik. Yaptığımız görüşmelerde her kurum Türk denizcisinin bu hakkının geri iade edilmesi gerektiği hususunda hemfikir olduklarını ifade ettiler. İşveren tarafının desteği yıpranma payı hakkının iadesi için sektörün tamamının aynı ortak paydada olduğunu göstermesi açısından oldukça önemlidir.

Denizcilik sektörü paydaşlarının bir arada ve aynı amaç doğrultusunda hareket ediyor olması sektörümüzdeki güç birliğini sembolize etmektedir. Her bir paydaştan farklı ses çıkması devlet nezdinde her türlü süreci uzatacaktır. Bu sebeple birlikte hareket etmenin ehemmiyetinin farkında olarak ortak hareket etmeye özen gösteriyoruz.

Son olarak Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun 7. Olağan Genel Kurulu'nda iki önemli gündeminiz olduğunu belirtmişsiniz. Yeşil pasaport ve yıpranma payı hakkı. TÜRKKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Zafer AKBULUT geçtiğimiz sene içerisinde İTÜ DENARK'a verdiği bir demeçte: "2024 yılında bu işin çözümleneceğini düşünüyorum." diyerek yıpranma payı hakkı ile ilgili fikrini belirtmiş. Siz de bu konuda Zafer Kaptan ile aynı düşüncede misiniz? Önümüzdeki dönemde sizce süreç nasıl ilerleyecek?

TÜRDEF çatısı altında yer alan her bir derneğimizin desteği ile yıpranma payı hakkının iadesi ve yeşil pasaport konuları ile ilgili ortak çalışmalarımız devam etmektedir. TÜRKKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı değerli meslektaşım Zafer Akbulut'un öngörüsüne katılmakla beraber ülke olarak zor zamanlardan geçmemiz sebebiyle yıpranma payı hakkının iadesinin ötelenme ihtimalini de göz önünde bulundurmamız gerekmektedir. Ancak şunu da belirtmek isterim ısrarlı bir şekilde makam ziyaretlerimiz hız kesmeden devam edecek ve haklı davamızı her yerde dile getireceğiz.

Yeşil pasaport ile ilgili çalışmalarınız ne düzeyde? Yeşil Pasaport çalışmalarının sonuçlarını yıpranma payı hakkı ile eş zamanlı almak sizce mümkün mü?

Denizciler için yeşil pasaport talebimiz ile ilgili olarak, yeşil pasaportun bizler için neden gerekli olduğunu yaptığımız makam ziyaretlerinde anlatmaya devam ediyoruz. Belki farkında değilsinizdir ancak yeşil pasaport son yıllarda sadece memurlara tanınan bir imtiyaz olmaktan çıkmış ve avukatlar, mali müşavirler gibi bazı meslek gruplarına da verilmiştir. Hal böyle olunca aslında yurt dışına işi sebebiyle çıkması gereken bizler göz ardı edilmiş bulunmaktayız.

Yaptığımız ziyaretlerde yeşil pasaportun aslında denizcilere verilmesi gerektiğini ama halihazırda çok fazla kişiye verildiği için de denizcilere verilmesinin pek de mümkün olmadığı yönünde değerlendirmeler mevcuttur. Ancak TÜRDEF olarak bıkmadan usanmadan yeşil pasaportun gerek bizler gerekse armatörler için özellikle acil personel değişimlerinde ne kadar önemli olduğunu anlatmaya devam edeceğiz.



KAPTAN SEVİNÇ KÖRÜKLÜ İLE RÖPORTAJ



Bize kendinizden bahseder misiniz ? Panama Başkonsolosluğu Gemiadamları Servisi Müdürü Kaptan Sevinç Körüklü Kimdir ?

1983 Mersin Tarsus doğumluyum. Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği 2007 mezunuyum. Yaklaşık 8,5 yıldır Panama Başkonsolosluğu'nda Panama Denizcilik Otoritesi'ne bağlı olarak Gemiadamları Operasyon Müdürü olarak çalışıyorum. Bu alana beni iten ise Genel Denizcilik'te tanker gemilerinde ve aynı zamanda personel departmanında çalışmış olmamdı. İnsan ilişkilerindeki iletişim becerimi mesleğimdeki tecrübelerimle birleştirmek bana Denizcilik Otoritesi'ndeki kariyer kapısını aralamış oldu. 2023 Haziran ayından itibaren de KTÜ DÜİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanım ve aynı zamanda Türkiye Soroptimist Federasyonu Marmara Kulübü Yönetim Kurulu Yedek Üyesiyim. O da bir Kadın Çalışanlar Derneği.

Kariyerinize zabıt olarak başladktan sonra Geden Lines'ta Tanker Ops. Manager olarak devam ettiniz ve sonrasında Panama Başkonsolosluğu'nda çalışmaya başladınız.

Bu süreçlerde kariyer planlamanız nasıldı? Kariyerinizin en önemli dönüm noktaları/kararları nelerdir ?

Açıkkçası gemide çalışırken bu bakış açısında bir değişiklik olmamamıştı. Her şey karada çalışmaya başladıktan sonra şekillendi. Panama Gemi Sicili'nde Otorite Temsilcisi olarak çalışmak kariyerimi çok farklı bir konuma taşıdı. 100 yılı aşkın bir süredir deniz ticaretini teşvik eden ve destekleyen bir kurumda çalışıyor olmak hem mesleğe karşı vizyonumu hem de kariyer gelişimimi olumlu etkiledi. Bunun sayesinde büyük derecede bağlantılarım oluştu bu da benim kariyerimde gerçekten değişim noktası diyebilirim.

Ben bu mesleğe başladığımda da kendimi çok ait hissediyordum. Çok değişken faktörler var. Çok hareketli bir alan o yüzden yaptığım iş, daha önce çalıştığım pozisyonda ya da şu an çalıştığım pozisyonda bana hiç yabancı gelmiyor veya hiç yadırgamıyorum. Tamamen benim kişiliğimi yansıttığını düşünüyorum.

Panama Başkonsolosluğu Gemiadamları Servisi Müdürü olmak size farklı bir bakış açısı kattı mı ?

Farklı bir bakış açısı tabii ki de kattı. Bir kere otoritede çalışmak daha önce de bahsettiğim gibi benim vizyonumu biraz daha geliştirdi. Bu mesleğin her dalında farklı işler, her dalda farklı özellikler isteyen gerektiren bir meslekteniz. Bunu kullanmayı ve bu vizyonu almayı seviyorum. Hala bir şeyler öğreniyorum ve kariyer gelişimimde bitmeyen bir süreç olduğu için her geçen yıl kendimi daha da geliştireceğime inanıyorum.

İnternetteki verilere göre Panama Bayrağı dünya denizcilik filosunun yaklaşık %18'lik bir kısmını kapsamakta. Panama'nın diğer bayraklara göre tercih edilmesinin nedenlerini sizden öğrenebilir miyiz?

Şu anda dünya filosunun %17'sini oluşturuyoruz. Panama gemi siciline, Panama Bayrağı'na geçiş yapma niyetinde olanların -armatör ve donatan kısmı için konuşuyorum- faydalanabileceği çeşitli vergi alanları var. Teknik sertifikaların avantajları, filo bazında indirimler ve imtiyazlar var. Buna ek olarak da dünyanın birçok ülkesinde başkonsoluklarda deniz ticaret filosu ofisleri var. Şu anki benim çalıştığım birim de Panama başkonsolosluğu içinde ayrı bir birim. Bu yüzden de müşterilerine, donatanlara hızlı hizmet sunuyor. Bundan kaynaklı da tabii ki tercih edilen bir bayrak ve dünya filusunda en büyük tonajlı gemi sicili.

Kıyaslama yapmak biraz zor. Çünkü tamamen farklı işleyişler söz konusu. Bunun gibi bir sürü kalem var. Vergi imtiyazları, filo bazında indirimler, gemiadamlarının sosyal hakları bu tarz şeylerde de farklılıklar söz konusu. Gemi sicili tescilinden tutun da bir sürü farklılıklar oluşuyor. Bu tamamen donatanın tercihine kalmış seçenekler.

Denizcilerin yıpranma hakları hakkındaki görüşleriniz nelerdir? Yıpranma Payı hakkının geri getirilmesinde armatörlerin ve diğer paydaşların etkisi ne ölçüde önemli ?

Yıpranma hakkı hakkında şunları söyleyebilirim. Evet, gemiadamlarının maruz kaldığı gerçekten çok zor çalışma koşulları var. Bu koşullar nedeniyle yıpranma haklarının geri verilmesi gerektiğini düşünüyorum. Aynı zamanda tüm gemiadamlarının bu özlük haklarından yararlanması gerektiğine inanıyorum. Çalışma ortamlarımız hem fizyolojik hemde psikolojik olarak oldukça zorlayıcı. Sesimizi duyurmak için özellikle sivil toplum örgütlerinin bu konuda çalışmalar yapması oldukça elzem.

Yıpranma Payı kaldırılmadan önceki koşullar ile günümüz koşulları arasındaki temel farklılıklar nelerdir? Bunu tecrübe etme fırsatınız oldu mu ?

Koşullar deniz sektöründe her geçen yıl gemiadamları için daha da zorlayıcı hale geliyor. 1987 yılındaki yasa ile şu anki yasanın aynı olmaması lazım. Tamamen revize geçilmesi gerekmekte. Çünkü oldukça değişken bir mesleğimiz var. Ticari kaygıların artması, teknolojiyle gelişen daha hızlı operasyonlar, gemiadamlarının üzerine düşen aşırı baskı ve stres... Bu tarz şeyler 40 sene öncesine bir olamaz. Bu yasanın 2008 yılında kaldırıldığı zamandan itibaren çok büyük değişiklikler oldu.

Tabii bunu deneyimleme fırsatım olmadı çünkü 2007 yılında mezun oldum. Gördüğüm ve yaşadığımız şartları göz önünde bulundurursak tabii ki de aynı yasanın değil de daha da iyileştirilmiş bir yasanın getirilmesini isterim.

KTÜ DUİM Mezunlar Derneği Başkanı olmak planlarınız arasında yer alıyor muydu?

Açıkçası dernek başkanı olmak planlarımın içinde değildi. Ben de çok uzun zamandır okula ve derneğe uzak kalmıştım. Aslında iletişim halindeydim ama ani bir kararla dernekte aktif rol oynamam beni ön plana çıkardı. Beni bu göreve layık gördükleri içinde tüm dernek çalışanlarımıza çok teşekkür ederim. Aktif rol almak çok güzel bir şey. Düşüncelerinizi anlatabileceğiniz, planlarınızı paylaşabileceğiniz bir ortamda fark edilmeniz daha kolay oluyor.

KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'nin kuruluşunun 10. yıldönümüne özel "Gala Yemeği'ni" organize ettiniz. Bu yemekte birçok özel konuk vardı. Bu sayede ilk mezunlarımız ve son mezunlarımız bir araya geldi. Bu denli eşsiz bir geceye ev sahipliği yapmak size neler hissettiriyor ?

Öncelikle şunu söylemek istiyorum ki yönetimi yeni devralmışken bu kadar büyük bir organizasyona kısa zamanda imza atmam benim için çok heyecan ve gurur verici bir şeydi.

Bazı anlar oldu yapabilir miyiz diye düşündüm, bazı anlar oldu desteğe ihtiyacım oldu. Ama yönetim kurulundaki bütün üyelerimiz bu konuda çok destekleyici ve yardımcı oldular. Okulumuz mezunlarımızı harika bir etkinlikle denizcilik paydaşlarıyla birleştirmek harika bir şey oldu. Uzun zamandır da beklenen bir şeydi galiba. Cumhuriyetimizin 100. yılına denk gelmesi, 2003 yılı mezunlarımızın meslekte 20. yılı ve derneğin kuruluşunun 10. yılını aynı anda kutladık. Bu üç özel günün bir arada kutlandığı bir etkinlik benim için çok güzel ve onur vericiydi.

Mezunlarımız ve bölüm öğrencileriyle alakalı planlarınızdan kısaca bahseder misiniz ?

Mezunlar derneği tamamen mezunlarımıza yönelik bir çalışma. Öğrencilerimiz için yapılan çalışma kariyer günleri. Tabi ki önceliğimiz mezunlar olmak zorunda mezunlarımızı tanıtmak olmalı. Öğrencilerimizi tanıtmak için de kariyer günlerini düzenliyoruz. Bu seneki kariyer günlerimiz 2 hafta süreyle ve yoğun bir tempoyla devam etti.

Mezunlarımızla öğrencilerimiz arasındaki köprüyü kurma görevini 4.sınıf öğrencilerimize veriyoruz. Hatta tüzüğümüze de açıkça geçirilmiş bir yöntem. 4. sınıflar her iki tarafı da anlayabilecek pozisyonadaki öğrencilerimizden oluşuyor. 1. sınıftaki halinizle 10 sene sonraki vizyonunuz aynı olmayacağından ötürü arada birilerinin köprü kurması gerekiyordu. Biz de bu görevi okulumuz 4. sınıf öğrencilerine verdik.

KTÜ DUİM Mezunlar Derneği'nin bir sonraki hedefi nedir ?

Misyon olarak konuşmak istiyorum. Derneğimizin misyonu mezunlarımızın çeşitli etkinliklerle iletişimini güçlendirmek. Yani ilk mezunlarımızla son mezunlarımızla ve 4.sınıf öğrencileriyle aralarında köprü görevi görmek. Bir diğer misyonumuz ise mezuniyet sonrası birliğimizi devam ettirmek. Mezunlarımız arasında mesleki paylaşımı ve kariyer gelişimi gibi konularda paylaşımlarda bulunmak. Denizcilik örf ve adetlerini koruyarak ülkemiz denizciliğine katkıda bulunmak. Uluslararası denizcilik platformlarında mezunlarımızla proje bazında ortak çalışmalarda bulunmak, sosyal sorumluluk projelerine katılmak ve bölüm öğrencilerimize burs sağlamak gibi misyonlarımız var. Bu misyonlar dışında da faaliyetlerimiz devam edecek.Fakat şu anki en önemli hedefimiz mezunlarımızın ve 4.sınıflarımızın kariyer gelişimi. Şu an onun üzerinde yoğunlaşıyoruz .



***KTÜ DUİM Mezunlar Derneğine
Yardımlarından Dolayı Teşekkürlerimizi
Sunarız.***

MEDYA

10 KASIM

**KTÜ ATATÜRK'Ü ANMA PROGRAMI
VE SEVDİĞİ MÜZİKLER DİNLETİSİ**

29 KASIM

ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER ZİRVESİ

04 ARALIK

MEZUNLAR DERNEĞİ GALA YEMEĞİ

04 ARALIK

2.GELENEKSEL BALIK GÜNÜ ETKİNLİĞİ

09 ARALIK

GELENEKSEL KARIYER GÜNLERİ

08 OCAK

DOKKAF KARIYER FUARI

saygı
ve
özlemle



ATATÜRK'Ü ANMA PROGRAMI VE SEVDİĞİ MÜZİKLER DİNLETİSİ

Üniversitemizde gerçekleşen Atatürk'ü Anma Töreni, 10 Kasım 2023'te, saat 09.05'te, büyük bir katılımı ile düzenlendi. Türkiye Cumhuriyeti'nin öncüsü Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü anma programı, Atatürk Gençlik Anıtı önünde gerçekleştirilen çelenk sunma töreniyle başladı. Bu önemli etkinliğe, Rektör Yardımcıları Prof. Dr. Halil İbrahim Okumuş, Prof. Dr. Akif Cinel ve üniversitemizin birçok değerli öğretim üyesi katılım gösterdi.

Atatürk'ü Anma Programı, daha sonra Prof. Dr. Osman Turan Kültür ve Kongre Merkezi'nde devam etti.



Üniversitemizin Edebiyat Fakültesi'nden Prof. Dr. Hikmet Öksüz, "100. Yılında Atatürk ve Cumhuriyet" başlıklı derinlemesine bir sunum gerçekleştirdi, katılımcılara tarihsel bir perspektif sunarak Cumhuriyet'in önemini vurguladı.

Program, Güzel Sanatlar Bölümü Başkanı Öğr. Gör. Murat Burçin Derçin ve Güzel Sanatlar Bölümü'nden Öğr. Gör. Eylem Derçin'in ve Trabzon Üniversitesi Devlet Konservatuvarı Müzik Bölümü'nden Dr. Öğr. Üyesi Koray Ilgar'ın sunumu olan "Atatürk'ün Sevdiği Şarkılar Dinletisi" ile devam etti.

Bu gün, üniversitemizin birlik ve beraberlik duygularını pekiştirdi ve Atatürk'ün mirasına olan saygımızı bir kez daha tazeledi.

ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER ZİRVESİ

Karadeniz Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü öğrencilerimiz 9 Aralık 2023 tarihinde Denizci Öğrenciler Derneği tarafından düzenlenen Ulusal Denizci Öğrenciler Zirvesine katılım sağladı. Ülkemizin dört bir yanından yoğun katılımın gerçekleştiği zirvede Prof. Dr. Nazif Arıca, Kpt. Cihat Yavuz Güler ve Uzakyol Baş Mühendisi Teoman Mustafa Akyol tarafından gerçekleştirilen "Türk Denizcilik Eğitiminin Pruvası" ve Belgesel Yönetmeni Sibel Göloğlu tarafından sunulan "Denizden Gelen" adlı paneller ile sorularına cevap bularak diğer denizci öğrenciler ile tanışma fırsatı yakaladılar. Böyle bir organizasyonun gerçekleştirilmesinden dolayı Denizci Öğrenciler Derneği adı altında bütün denizci öğrencilere ve konuşmalarından ötürü bütün katılımcılara teşekkür ediyoruz.



ULUSAL DENİZCİ ÖĞRENCİLER ZİRVESİ



2. GELENEKSEL BALIK GÜNÜMÜZ



Geleneksel Kariyer Günleri'nin ilk günü kapsamında Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Muammer Dereli Yerleşkesi'nde KTÜ DUİM Mezunlar Derneği ile bölümümüz tarafından organize edilen ve bu sene ikincisini gerçekleştirdiğimiz Balık Günü Etkinliği akademisyenlerin, sektörün önemli noktalarında görev alan mezunların, şirket temsilcilerinin, sivil toplum kuruluşlarının ve öğrencilerin katılımı ile gerçekleştirildi.

Balık Günü Etkinliği, bölüm başkanımız Doç. Dr. Umut Yıldırım'ın ve KTÜ DUİM MD Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Sevinç Körüklü'nün konuşmaları ile başladı. Balık Günleri Etkinliği'ne katılımın oldukça yüksek seviyede olmasının yanı sıra, öğrenciler mezun üst dönemleri ve önemli sektör temsilcileri ile tanışma, sohbet etme fırsatı buldular.

Katılım sağlayan tüm davetlilere katkılarından dolayı teşekkürlerimizi sunarız.



18.

GELENEKSEL KARİYER GÜNLERİ PROGRAMI



10+3

04 ARALIK PAZARTESİ



11 ARALIK PAZARTESİ



05 ARALIK SALI



12 ARALIK SALI



06 ARALIK ÇARŞAMBA



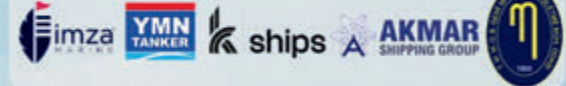
13 ARALIK ÇARŞAMBA



07 ARALIK PERŞEMBE



14 ARALIK PERŞEMBE



08 ARALIK CUMA



15 ARALIK CUMA



KTÜ DÜİM Mezunlar Derneği, İnce Denizcilik, DFDS ve Milestone'a Sponsorlukları İçin Teşekkür Ederiz.

GELENEKSEL KARIYER GÜNLERİ



“4 - 15 Aralık tarihleri arasında yapılan 18.Geleneksel Kariyer Günleri görkemli bir açılışla başladı.”

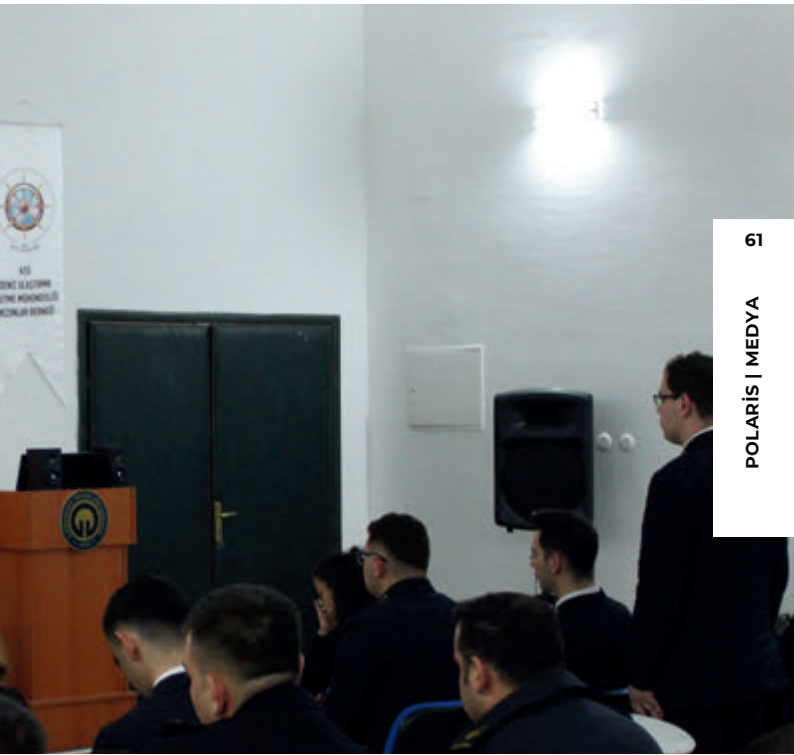
KTÜ DUİM Mezunlar Derneği, Milestone Gemi İşletmeciliği, İnce Denizcilik ve DFDS sponsorluğunda yapılan kariyer günlerinin ilk gününde **TÜRDEF** Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Arif Bostan ve **TÜRKAPDER** Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Zafer Akbulut öğrencilerimizle bir araya geldi. Öğrencilerimize kendi denizcilik deneyimlerinden bahsedip tavsiyelerde bulunan konuklarımız ardından öğrencilerimizin sorularını cevapladı.

Ardından gerçekleştirilen oturumda Anka Chartering temsilcisi Sn. Şinasi Onur öğrencilerimize brokerlikten ve brokerlik tarihçesinden bahsetti. Ardından gerçekleşen oturumlarda KTÜ DUİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Sn. Sevinç Körüklü , Tankmarine Ship Management Operasyon Müdürü Sn. Orhan Kasap öğrencilerimizle bir araya gelip sorularını cevapladı. Konferanslar konuklarımıza yapılan plaket takdimiyle son buldu.

Kariyer günlerinin ilk günü sektörün önemli yerlerinde görev alan mezunlarımızın, sektör temsilcilerinin, sivil toplum kuruluşlarının, akademisyenlerin ve öğrencilerin katılımıyla gerçekleştirilen Geleneksel Balık Günüyle son buldu.

Samimi bir ortamda gerçekleşen etkinlikte öğrenciler ve sektör temsilcileri arasında denizcilik sektörü üzerine keyifli sohbet gerçekleştiren mezunlar ve öğrenciler arasında sıcak ve samimi bir ortam oluştu











Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi koordinatörlüğünde, Karadeniz Teknik Üniversitesi ev sahipliğinde “Doğu Karadeniz Kariyer Fuarı (DOKKAF) 2024” Trabzon Teknoloji Geliştirme Bölgesi, Biyoteknoloji ve İnovasyon Merkezi (BİOİNOVAS) binasında gerçekleştirildi.

Her bölümden öğrencilere ve mezunlara yönelik yüzlerce firmanın yer aldığı bu kapsamlı fuarda, mezun ve mezun adayları için iş imkânı, öğrenciler için staj imkânı bulabilecekleri bir ortam oluşturuldu.

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği öğrencileri olarak katıldığımız fuarda Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Sahil Güvenlik Komutanlığı, Trabzonport standı ve çeşitli tersanelerin standları en çok ilgi gösterilen standlar oldu.





TEŞEKKÜRLER

Dergimizin hazırlanışından yayınlanışına kadar bizlere yol gösteren bölüm başkanımız

Doç. Dr. Umut YILDIRIM başta olmak üzere tüm öğretim görevlilerimize,

Dergimizin basımı için finansal kaynak sağlayan saygıdeğer sponsorlarımıza,

Fikirlerini ve görüşlerini esirgemeyen sınıf arkadaşlarımız ve kardeşlerimize,

Dergimizi iyileştirmek için yapıcı eleştirilerini paylaşan tüm sektör çalışanlarına,

teşekkür ederiz.

Geleceğin zabitleri olarak Türk denizciliği için yaptığımız her işten büyük keyif alıyor, gurur duyuyoruz.

**YANKEE Devresi Adına
Polaris Dergisi**



İNCE DENİZCİLİK

