

TP&I haberlerinin amacı armatörlere, gemi kiracılarına ve dünya çapında faaliyet gösteren denizcilik sektöründeki tüm ilgililere en son haberleri iletmektir. TP&I haberlerinin her sayısında güncel konularla ilgili bilgiler yer alacaktır.¹

1. Çin Kıyı Sularında - 2023 Yazı Balık Avlanma Yasağı 16 Ağustos İtibari ile Kaldırılacaktır.

16 Ağustostan itibaren, Çin sularında uygulanıyan Yaz balıkçılığı yasağının kademeli olarak kaldırılacağı açıklanmıştır. Buna bağlı olarak çok sayıda balıkçı teknisinin denize akın etmesi ve Çin'in kıyı sularındaki trafik durumunun daha karmaşık hale gelmesi beklenmektedir. "Tarım ve Köyişleri Bakanlığı'nın Okyanuslarda Yaz Aylarında Balık Tutma Yasağı Sisteminin Ayarlanmasına İlişkin Tebliği"ne göre, 2023 yaz avlanma yasağı kademeli olarak kaldırılacaktır. 16 Ağustos'tan itibaren avlama yasağının kaldırılmasının ardından çok sayıda balıkçı teknesi denize akın edeceğinden Çin'in kıyı sularında trafik durumu daha karmaşık hale gelecek ve ticari gemiler ile balıkçı tekneleri arasında çatma riski önemli ölçüde artacaktır. Avlanma Yasağının Sona Erme Zamanları Aşağıdaki gibidir;



Kaynak: Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.

- 26°30'N and 12°N koordinatları arasında bulunan Doğu Çin Denizi ve Güney Çin Denizi bölgesi 16 Ağustos 2023 saat 12:00 itibariyle
- Bohai Denizi ve Sarı Deniz bölgesi 35 derece Kuzeyi 1 Eylül 2023 saat öğleden sonra 12:00 itibariyle
- 35°K ve 26°30'K arasındaki Sarı Deniz ve Doğu Çin Denizi bölgesi 16 Eylül 2023 öğleden sonra 12:00.

Ticaret Gemileri ile Balıkçı Tekneleri Arasında Yaşanabilecek Çatışmaları Önlemeye Yönelik Öneriler

Çin kıyı sularında seyreden ticari gemilerin avlanma yasağının bitiş tarihine dikkat etmeleri ve balıkçı tekneleriyle çarpışma riskine karşı dikkatli olmalarını öneriyoruz. Olası çarpışma kazalarını önlemek adına COLREG 1972'ye ek olarak MSA tarafından yayınlanan çarpışma önleme yönergelerine göre, aşağıdaki önlemler önerilmektedir:

i. Ticari geminin seyrüsefer zabiti, balıkçı teknisinin hareketi hakkında şüpheye düşerse, çatışmayı önleme hareketini koordine etmek için VHF 16 kanalından balıkçı teknesini araması ve birkaç aramadan sonra balıkçı teknesinden yanıt gelmezse, dikkatini çekmek için ALDIS lambasını en az 5 kez kısa ve hızlı bir şekilde çaktırmak veya sürekli bir ses sinyalinin kullanılması

ii. Ticari gemiler, bir balıkçı teknesinin COLREG 1972 uyarınca uzak durmama olasılığını tam olarak dikkate almalı ve bir balıkçı teknesine yakın mesafeden yaklaşırken koordinasyonsuz hareketlerin neden olduğu çarpışmalara karşı tetikte olmalıdır. Çarpışmayı önlemek için mürettebat rota değişikliğine ek olarak hızı düşürmeyi veya motoru durdurmayı düşüncelidir

iii. 122°45'D-123°D'ye yakın kuzey-güney mutad rota suları, ticari gemiler ve balıkçı tekneleri arasında yüksek oranda çarpışma meydana gelen alandır. Ticari gemilerin yukarıdaki sularda seyrederken daha dikkatli olmaları tavsiye edilir.

¹ Yasal uyarı

Bu haber kullanımda verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgilerin kullanımı riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmekteyiz. TP&I ve ilgili yazarları bundan sonra Taraflar olarak anılacaktır. İçerdiği bilgi ve materyallerin doğruluğu veya eksiksizliği konusunda hiçbir garanti vermez ve sorumluluk veya yükümlülük kabul etmez. Taraflar hiçbir koşulda herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) doğrudan veya dolaylı zararlar dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onunla bağlantılı herhangi bir haber kullanımdan veya kullanımdan önce veya bu haber bültenindeki bilgi ve materyallerin güncellenmesiyle ilgili olarak yayınlanan herhangi bir bildiriye karşı sorumlu tutulamaz. Bu bülten ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucular için bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafları üçüncü şahıs siteden herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafları bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyallerin sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlanan, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynaklardan veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf sitelerden elde edilen bilgi veya materyallerin herhangi bir şekilde kullanılması veya bunlara güvenilmesiyle bağlantılı olarak, okuyucunun neden olduğu veya uğradığı herhangi bir zarar veya kayıptan Tarafların doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu veya yükümlü olmadığını kabul ve beyan eder.



2. Rusya'nın Karadeniz Limanları – Son Gelişmeler

Karadeniz Sularında deniz dronelerinin kullanılmasıyla beraber Karadeniz'deki gerilim tırmanmaya başlamıştır.

Söz konusu yeni teknolojiler güç dengesini önemli ölçüde değiştiriyor.

Ukrayna Devlet Hidroloji Servisi, gemileri savaş nedeniyle birkaç Rus limanını kullanmamaları konusunda uyardı.



Kaynak: AXIS LTD.

Ukraynalı yetkililer, Kerç Boğazı'ndaki köprüyü ve Rusya tarafından kontrol edilen Ukrayna karasularında seyreden gemileri hedef almaya devam edeceklerini söylüyor. Son saldırılar ve resmi açıklamalar, Rus limanları bölgesindeki ticaret güvenliği konusundaki endişeleri artırıyor.

Bu bültenimizde, Rusya ve Ukrayna arasındaki çatışmadan dolayı Karadeniz'de ticaret yapan gemilerin karşılaştığı riskleri özetleyeceğiz.

Ayrıca, gemilerin mevcut koşullarda Rus limanlarına uğramalarının hala güvenli olup olmadığını olası tehlikeleri göz önünde bulundurarak değerlendirmeye çalışacağız.

Belirtmek isteriz ki, Şubat 2022'de Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ilk günlerinde hedef alınan gemiler bu risk değerlendirmesinde dikkate alınmamıştır.

Özetle, Serseri mayınlar gibi rastgele bir faktörle kaza meydana gelme olasılığının, şimdiye kadar herhangi bir kaza yaşanmadığı göz önüne alındığında Çok Düşük olduğu değerlendirilmektedir.

Sürecin tamamen kontrol altında olduğu deniz insansız hava araçlarının olası saldırıları için, olgu ve olayların analizine dayanan sonuç, riskin öncelikle Rus bandıralı gemileri ilgilendirdiği, diğer tüm devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler için ise tehlikenin şu anda Çok Düşük olarak değerlendirildiği yönündedir.

Risk faktörleri

- Mart 2022'den bu yana serseri mayınlarla karşılaşma riski söz konusudur. Henüz sivil bir gemide mayın nedeniyle bir kaza meydana gelmemiştir.
- 04.08.2023 tarihinde Kavkaz'da Rus ticaret gemisine yapılan saldırıdan sonra deniz droneleri yeni bir risk faktörü haline gelmiştir.
- Şu ana kadar füzeler, insansız hava araçları ve mayınlarla ilgili herhangi bir risk oluşturacak kaza meydana gelmemiştir.

• Deniz mayınları

Mart 2022'de, fırtına sonucunda eski mayınların Ukrayna kıyılarından sürüklenmesiyle birlikte serseri mayınlara karşı ilk uyarılar yapılmıştı.

Haziran 2022'de, Ukrayna, deniz kıyılarından Rus işgalini önlemek için kıyıya deniz mayınları yerleştirdiğini duyurdu.

Fakat, mayınları su altında tutan zincirler fırtınalarda serbest kaldığından ve koptuğundan Karadeniz'de güçlü gelgitler ve akıntılar olmasa da, yüzen mayınlar yine de uzun mesafelere sürüklenebilmekte ve bölgede ticaret yapan gemiler için tehdit oluşturmaktadır.

Hatta 2022 yılında bir dizi mayın Türkiye kıyılarına ulaştığı bilinmektedir.

Uzmanlar, Karadeniz'in mayınlardan temizlenmesinin yıllar alabileceğini düşünmektedir. Dolayısıyla mayın riskinin uzun bir süre daha devam edeceği düşünülmektedir..

Risk ne kadar büyük?

Mart 2022'den bu yana ticari gemilerde herhangi bir kaza yaşanmadığı göz önüne alındığında, deniz mayınlarından kaynaklanan tehlikenin çok düşük olduğunu söyleyebiliriz.

Çeşitli ülkelerin deniz filoları mayınları etkisiz hale getirmek için devamlı olarak çalışmaktadır. Şimdiye kadar 30'dan fazla mayının imha edildiği bildirilmiştir.

Mayınlarla ilgili rapor edilen son olaylar ise aşağıdaki gibidir;

- 19 Temmuz 2023'de, Rus devriye gemisi Sergey Kotov, İstanbul Boğazı'nın kuzeydoğusunda sürüklenen bir mayını Ka-27 helikopteri kullanarak imha etmiştir;

- 06 Ağustos 2023'de, Karadeniz'in kuzeyinde, Sivastopol açıklarında sürüklenen bir mayın görülmüştür.(Tüm olaylar değerlendirildiğinde Risk olasılığı Çok Düşüktür.)

- 2022 yılında İstanbul Boğazı'ndan 35000'den fazla gemi geçmiş olup herhangi bir kaza yaşanmamıştır. 2023 yılında halihazırda boğazdan geçiş yapan gemiler hesaba katılmadığında, risk olasılığı 35000'de 1'den az veya 0,00003'ün altındadır.

(Risk olasılığı < 0.00003)

Sonuç

- Rus bayraklı gemiler deniz droneleri tarafından hedef olma riski altındadır.
- Mayınların ve Dronelerin diğer devlet bayraklarını taşıyan gemilere yönelik yarattığı risk çok düşüktür.
- Daha fazla saldırı olması durumunda, kasıtsız isabet riski her zaman mevcuttur.

3. Türk Bayraklı Gemilerin Güvenlik Seviyesi En Üst Düzeye Çıkarıldı

Rusya Federasyonu (RF) ve Ukrayna arasında çıkan savaş nedeniyle, Ukrayna ve RF'nin Karadeniz limanlarına uğrak yapacak ve anılan limanların bulunduğu kıyıların açıklarında seyir yapacak Türk Bayraklı gemiler için; "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod) Uygulama Yönetmeliği" hükümleri doğrultusunda, "ISPS Kod Güvenlik Seviyesi" en yüksek güvenlik tedbirlerini içeren seviye 3 (üç) olarak belirlenmiştir.



Kaynak: ESENEL HUKUK BÜROSU