

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. IMO yeni dünya denizcilik temasını MARPOL olarak duyurdu

IMO'nun dünyayı ve okyanusları korumaya yönelik çalışmalarını teşvik eden bu tema, aynı zamanda BM 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi ve 17 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi (SKH) ile bağlantılı bir temadır. Bunlar arasında uygun fiyatlı ve temiz enerji (SDG 7); endüstri, yenilik ve altyapı (SKH 9); okyanusların, denizlerin ve deniz kaynaklarının iklim eylemi ve sürdürülebilir kullanımı (SKH 13 ve 14); ve bu hedeflere ulaşmak için ortaklıkların ve uygulamanın önemi (SKH 17) yer almaktadır.

Kaynak: IMO



2. İspanyol Limanları Hakkında Genel Bilgiler

İspanya, en uzun sahil şeridine sahip Avrupa Birliği ülkesidir. Dünyanın en önemli deniz yolunda konumlanan, uluslararası denizcilikte stratejik bir alanda olan ve güney Avrupa'da bir lojistik platformudur.

İspanyol devlete ait İspanyol Liman Sistemi, uygulamadan sorumlu Bayındırlık Bakanlığı'na karşı sorumlu bir kurum olan Puertos del Estado'ya karşılık gelen 28 Liman Otoritesi tarafından yönetilen 28 ilgiye ait 46 limanı içermektedir. Daha küçük olan ticari limanların geri kalanı, birkaç bölgesel özerk otorite tarafından yönetilmektedir.

İspanya limanları, Avrupa Birliği ile İspanya dış ticaretinin %53'ünü ve üçüncü ülkelerle olan %96'sını oluşturan ihracatın yaklaşık %60'ını ve ithalatın %85'ini gerçekleştirmektedir.



¹ Yasal uyarı

Bu haber bilginizi ve diğer tüm bilgileri "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) içerdiği bilgi ve materyallerin doğruluğu veya eksiksizliği konusunda hiçbir garanti vermez ve sorumluluk veya yükümlülük kabul etmez. Taraflar hiçbir şekilde herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar, iş kesintisi veya bilgi kaybolması) doğrudan veya dolaylı zararlar dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onunla bağlantılı herhangi bir haberi kullanmadan veya kullanılmadan önce veya bu haber bültenindeki bilgi ve materyallerin doğruluğunu veya doğruluğundan doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlarından Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu bülten ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar okuyucular için bir bilgi olarak sunulmaktadır. Taraflar üçüncü şahıs sitelerinde herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlanması, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteleri veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf sitelerden elde edilen bilgi veya materyallerin herhangi bir şekilde kullanılması veya bunlara güvenilmesinin 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.



TURKP&I

2.1. Yerel Mevzuat

İspanyol Deniz Hukuku esas olarak aşağıdaki kanunlarla düzenlenmektedir:

- Deniz Seyrüseferine ilişkin 24 Temmuz 2014 tarihli 14/2014 sayılı Kanun (Deniz Seyrüsefer Kanunu (MNL). Halihazırda, denizcilik ve liman yetkilileri dahil olmak üzere denizde can güvenliği, seyrüsefer ve deniz çevresinin korunması ile ilgili güncel önemli sorunları çözmek amacıyla Devlet Limanları ve Deniz Ticaret Hukuku (SPMML) ve MNL'nin Konsolide Metninde değişiklik yapan bir yasa taslağı bulunmaktadır. Bu yasa ayrıca birkaç yeni kurallar getirecektir.
- Devlet liman sisteminin yapısı ve yönetiminin düzenlenmesi, Devlet Limanları ve Deniz Ticareti Kanununun Gözden Geçirilmiş Kanun Metninin (İspanyolca baş harfleri nedeniyle TRLPEMM) 5 Eylül tarihli 2/2011 tarihli Kraliyet Yasama Kararnamesi'ne dayanmaktadır. Bu metin, yukarıda bahsedilen yeni MLN taslağı kanunu yürürlüğe girdiğinde değiştirilecektir.

Buna ek olarak, bir AB Üye Devleti olarak, Avrupa Birliği tarafından yayınlanan yönetmelikler ve direktifler, doğrudan veya yasaların aktarılması yoluyla İspanya'da geçerlidir. Benzer şekilde, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın (ABAD) içtihat hukuku, İspanya iç hukukun değiştirilmesini ve uygulanmasını belirlemektedir. İspanya ayrıca, Konşimento ve Lahey-Visby Kurallarına taraftır. 1976 Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesi (LLMC Sözleşmesi), 1999 Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşmesine ve diğer önemli uluslararası denizcilik sözleşmeleri İspanya tarafından onaylanmış ve İspanya mevzuatında uygulanmaktadır.

2.2. Liman Trafiği

İspanyol limanları bazı önemli aktarma ve kruvaziyer limanlarına sahiptir.

Trafikteki artışın en büyük tetikleyicisi, katı dökme yük (+%26,2) ve sıvı dökme yük (+%14,9) olmaktadır, ancak genel ticari malların trafiğinde de bir artış (+%19,2) görülmektedir, bu da konteynerlerdeki genel mallardaki düşüşe yansımaktadır (-%4.4).

2021'in ikinci yarısında zaten yolcu gemilerinde bir artış olmakta, 1,2 milyon yolcu 2019'un ilk ayında, pandemi öncesi ulaşılan 2 milyon sayısından hala uzak olmasına rağmen ilerleme kaydetmektedir.

2.3. Covid-19 Önlemleri

Gemilerde artık zorunlu karantina süreleri yoktur. Gemide COVID-19 pozitif bir vaka tespit edilirse, bunun (gemi acenteleri aracılığıyla) Sağlık Otoritelerine bildirilmesi gerekir, ancak gemideki mürettebat için zorunlu izolasyon yoktur. Her halükarda, herhangi bir gemi/mürettebatın Covid'den etkilenmesi durumunda, acentelerden güncel bilgilerin alınması tavsiye edilir.

2.4. Kaçak Yolcular

İspanya'ya kaçak yolcularla gelen gemilere herhangi bir yaptırım uygulanmaz, ancak doğru belgelerin ibraz edilmesi dışında gemiden inmesine izin verilmeyecektir. Kaçak yolcunun geri dönüş mümkündür ancak çok kısıtlıdır ve vaka bazında değerlendirilmelidir.

(OCIMF) tarafından alınan karar IMO'ya bildirildi.

2.5. Kirlilik

Deniz/liman sularının kirlenmesine neden olan bir gemi olması durumunda, İspanyol yasaları çok katıdır ve temizlik masrafları ve etkilenen üçüncü şahıslara ödeme dahil olmak üzere ciddi yaptırımlar uygulanacaktır. İdari yaptırım davası açılacak ve geminin müzakereye izin vermeyerek denize açılması için teminat istenecek.

Hispania P&I'dan temsilcimiz Rosana Velasco'ya bu bilgileri sağladığı için teşekkür ederiz.



3. Pakistan Güncellemesi: Karaçi ve Qasim Limanı'na uğrayan gemiler

Karaçi ve Qasim Limanı'na uğrayan gemilerin genel durumu hem yaklaşma sırasında hem de rıhtımlardaki liman sahası içinde normal ve güvenli kabul edilir. Pakistan Deniz Güvenlik Ajansı, Pakistan karasularında devriyede bulunmakta ve bugüne kadar hiçbir korsanlık olayı veya başka herhangi bir şiddet olayı rapor edilmemiştir. Liman içinde, limana girmek için sıkı bir güvenlik vardır ve ilgisiz kişiler uygun izin olmadan giremezler.

Kanal boyunca navigasyon için zorunlu kılavuzluk ve kanalın dış ucundaki kılavuz panoları vardır.



Bu bilgileri sağladığı için temsilcimiz Kaptan S. Hashim Mujtaba., Indemnis Marine (Pvt) Ltd. Karachi – Pakistan'a teşekkür ederiz.