

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. Rus Petrolüne Yaptırım

Aralık ayının başında, AB'nin Rus petrolüne yönelik yaptırımlarının uygulanmasının ardından, yeni Türk mevzuatı gereklilikleri nedeniyle İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan — Türk Boğazları — geçen tüm ham petrol gemilerden, petrol sızıntısı ve çarpışma gibi olayları kapsayan geçerli sigortaları olduğunu kanıtlayan bir belge talep edilmesi, İstanbul Boğazı'nda bir sıkışıklığa neden olmuştur.

Bu gereklilik, Rus ham petrolü taşıyan gemilerin, petrolün varili 60 dolardan daha düşük bir fiyata satılmadığı sürece Avrupa deniz sigortasına erişimini engelleyen yeni AB yaptırımlarına bir yanıt niteliğinde olmaktadır.



Kaynak: Deniz Ticaret Odası



2. River Plate ve Parana De Las Palmas'ta Hız Düzenlemesi

2.1. Genel Bakış

Parana, 550 Km'ye kadar ulaşan okyanusa giden gemilerle yaklaşık 4.880 km uzunluğunda alüvyonlu bir nehirdir. Keskin virajlar, güçlü akıntılar, kayan tortular ve sınırlı seyir genişliğinden oluşmaktadır. Yoğun bir trafiğe ve kısıtlı navigasyona yol açan çeşitli diğer faktörlere sahiptir. Nehrin yanında altmışın üzerinde Liman Terminali bulunmaktadır. Bu nedenle, Liman ve Nehir Kılavuz Kaptanlarının kullanılması, bu kısıtlı kanallarda güvenli bir geçiş için sadece zorunlu değil, aynı zamanda şarttır.



¹ Yasal uyarı

Bu haber kullanırken verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmekteyiz. TP&I ve ilgili yazıları (bundan sonra "Taraflar" olarak anılacaktır) içerdiği 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) sorumluluğünden 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 önce veya bu haber bültenindeki bilgi ve materyalleri kullanmadan önce doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlarıdan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu haber ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafları üçüncü şahıs siteden herhangi bir kontrol kullanılmadıkça, okuyucu. Tarafları bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyallerden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıları sağlarken, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynakları 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.

2.2. Genel Kural

REGINA VE'ye (Deniz, Nehir ve Göl Seyir Rejimi) göre, tüm gemilerin (i) yakınlarda seyreden diğer gemiler, deniz taşıtları veya deniz araçları için risk oluşturması; (ii) rıhtımlara, kıyı yapılarına veya tesislerine zarar vermesi; (iii) yanaşmış veya demirlemiş gemilere, deniz taşıtlarına veya deniz araçlarına zarar verme veya riskli duruma getirmesi veya (iv) Sahil Güvenlik tarafından belirlenen maksimum hızların üzerinde gitmesi yasaktır. Herhangi bir limanın içinde, gemilerin minimum hızda hareket etmesi gerekmekte, ancak asla 6 deniz milini geçmemesi gerekmektedir.

2.3. Belirli Kısıtlamalar

a. Nehir plakası

Ing. Emilio Gönye Kanalı, Buenos Aires erişim kanalının 12. Km'sinden Parana de las Palmas Nehri'nin ağızına kadar 50.37 Km uzanmaktadır.

Geminin draftına bağlı olarak aşağıdaki limitler geçerlidir:

- Su çekimi 8,84 m veya daha fazla olan gemilerde: 40 ila 47 Km arası 8 deniz mili.; ve 12 ile 40 Km arasında 10 deniz mili.
- Su çekimi 8,84 m'den az olan gemiler: 12 ila 48 Km arasında 12 deniz mili.

b. Parana Nehri

Parana Nehri boyunca gemiler dikkatli bir şekilde seyretmelidir. Diğer gemiler veya deniz taşıtları yanaştığında, manevra yaparken, rıhtımların ve liman terminallerinin yakınında veya nehir üzerinde geminin hızı minimuma düşürülmelidir.

c. Köprüler

Köprülerden geçerken gemiler, demir atmaya hazır minimum hızlarında seyretmelidir.

d. Pasaje Talavera

- 181 ila 205 Km'de hız sınırı 9,5 deniz milidir.

e. Parana de las Palmas

Aşağıdaki istisnalar dışında hız sınırı 10 deniz milidir:

- 114 ila 180 Km hız sınırı 13 deniz milidir.
- 68 ila 72 Km hız minimum olmalıdır.
- 73,5 ila 75,5 Km minimum hız.
- 92 ila 114 Km minimum hız.

f. Parana

- 406 ila 435 Km (Arroyo Seco / Rosario), geminin rotasına ve nehir seviyesine bağlı olarak: +0,70 m veya daha yüksek: nehir aşağısında 10 deniz mili, nehir yukarısında 9 deniz mili. +0,70 m'den az: her iki yönde 9 deniz mili (nehir aşağısı ve yukarısı).

Liman terminallerinin yüksek yoğunluğu ve yıkama hasarlarının çoğunun meydana geldiği yerlerde bir şekilde sınırlı genişlik nedeniyle Canal de los Muelles (Rıhtım Kanalı) olarak bilinen bu alana özel dikkat gösterilmelidir. Kaptan geçiş esnasında hız sınırlarına dikkat etmelidir. Belirli alanlarda belirli bir maksimum hız uygulandığında, geminin yukarıda belirtilen genel kurallara uymaktan muaf olmadığı dikkate alınmalıdır. Bu genel kurallar, belirli bir azami hız limiti geçerli olsa bile, diğer gemilere, kıyı yapılarına yönelik risklerden kaçınmak genellikle kaptanın geminin iyi yönlendirmesiyle uyumlu minimum hızda seyretmesini gerektirir.

Temsilcimiz Sebastian A. Trigub'a, Pandi Liquidadores'a bize bu bilgileri sağladıkları için teşekkür ederiz.



3. BIMCO CII maddesi yayınlandı

1 Ocak 2023 tarihinde, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO'nun) Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme (MARPOL) kapsamında MEPC 328(76) Kararı biçimindeki Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) rejimi (ilgili kılavuzlarla birlikte) ("MARPOL Karbon Yoğunluğu Düzenlemeleri") yürürlüğe girmiştir ve 5.000 grostonun üzerindeki gemiler için geçerlidir.

Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII), geminin yıllık karbon yoğunluğunun önceden tanımlanmış belirli bir eşiği aşmamasını gerektirerek gemi operasyonunun enerji verimliliğini artırmayı amaçlar ve gemiler daha sonra yıllık karbon yoğunluğu sonuçlarına göre A ile E arasında derecelendirilir.

CII, bir geminin karbon yoğunluğunu zaman içinde ölçen ve kargo taşıma kapasitesi ve seyahat edilen deniz mili başına salınan CO2 gramı cinsinden ifade edilen bir operasyonel verimlilik göstergesidir.

MARPOL Karbon Yoğunluğu Yönetmeliği, zaman charterini de etkileyecektir. Armatörlerin ve gemi kirayalanların bir zaman charteri sözleşmesi bağlamında farklı rolleri olsa da CII rejiminin doğası bu geleneksel ilişkiyi kesmekte, öyle ki kaçınılmaz olarak her iki tarafın da bir araya gelip iş birliği yapmasını gerektirecektir.

Mevcut (değiştirilmemiş) zaman charter partileri, CII rejimi ile başa çıkmak için uygun değildir. Bu nedenle, BIMCO Zamanlı Charter Tarafları için CII Operasyonları Maddesi'ni yayınlamış, bu sayede tarafların gemileri işletmesi için gerekli yapı taşlarını sağlamayı amaçlamaktadır. Madde, özellikle kiracılar tarafından belirlenen ve geleneksel olarak gemi sahibinin kontrolü dışında olan bir geminin ticari faaliyetlerinin ve istihdamının doğrudan ve önemli bir etkiye sahip olmasının muhtemel olduğu durumlarda, taraflar arasında iş birliğini, şeffaflığı ve esnekliği teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

Kaynak: BIMCO

