

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 almaktadır.¹

1. Kızıl Deniz Krizi

I. Kızıldeniz'deki rota değişiklikleri Asya limanlarında sıkışıklığa neden oluyor.

Dalgalandan hizmet konfigürasyonları, beklenmedik olaylar ve yüksek hacimlerin birleşimi altyapı ve kara operasyonu üzerindeki baskıyı artırmış ve değişken hacimlerle başa çıkma kabiliyeti sınırlı bazı bölgelerde yığılmalara ve tikanıklıklara neden olmuştur.

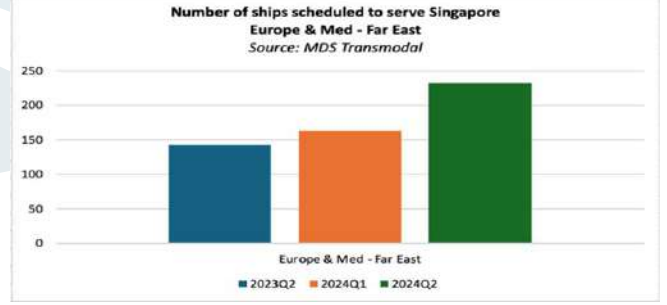
En kötü etkilenen pazarlarda daha az ana hat çağrısı görülüyor, ancak her çağrı daha uzun sürüyor. Bu durum da taşıyıcıların belirli pazarlara giden/gelen kargoları daha az sefer ile birleştirmesiyle ortaya çıkan daha yüksek bir kargo değişim hacmine işaret ediyor.

Sonuç olarak, 12.500 TEU'dan büyük gemiler için Jebel Ali'de bekleme süresi 2023'ün dördüncü çeyreğinde yaklaşık 1,5 gün iken 2024'ün birinci çeyreğinde 2,5 güne çıkmıştır. Ayrıca tahliye edilen yük hacminin, karayolu taşımacılığı ve konteynerlerin depolanması da dahil olmak üzere iç liman altyapısını zorladığı da görülmektedir. Bir DP World sözcüsü, limanların karşı karşıya olduğu zorlukları şöyle doğrulamaktadır: "Jebel Ali Limanı, son zamanlarda yaşanan şiddetli hava şartları ve bölgesel taşımacılık rotalarındaki değişiklikler nedeniyle gemi uğraklarında geçici bir artış yaşadı. Etkin operasyonlar gerçekleştirmek ve planlamalar üzerindeki etkileri en aza indirmek için ortaklarımızla birlikte özenle çalışıyoruz. Tüm büyük taşıma hatları Jebel Ali Limanı'na zamanında varışlarını sürdürüyor."

Jebel Ali sıkışıklık sorunu yaşayan tek tesis değildir ve son iki haftada Singapur ve Port Klang da dahil olmak üzere Güneydoğu Asya limanlarında gemi bekleme sürelerinde artış olduğu bildirilmiştir. Zira Hindistan Alt Kıtası/Orta Doğu ve Güneydoğu Asya bölgelerinin toplam küresel liman sıkışıklığının %15 ve %16'sını oluşturmaktadır.

MDS Transmodal, Asya'dan Avrupa'ya yapılan ticarete faaliyet gösteren gemilerin sayısını ve büyüklüklerini incelemiştir. MDS'ye göre, güneydoğu Asya'dan Orta Doğu'ya gelen gemilerin sayısı geçen yılın ikinci çeyreği ile 2024 yılının birinci çeyreği arasında sabit kalmıştır. Ancak MDS analisti Antonella Teodoro, Singapur'un Asya'dan Avrupa'ya yapılan ticarete elleçlediği gemi sayısının bu ilk çeyrekte 160 civarında iken ikinci çeyrekte yaklaşık 260'a yükseldiğini belirtmiştir.

Klang Limanı'ndaki dalgalanmalar ise oldukça yüksektir. 2023 yılının ikinci çeyreğinde Malezya'daki tesise 30'dan az gemi uğrarken, bu yılın ilk çeyreğinde bu sayı yaklaşık beş gemiye düşmüş, ancak daha sonra ikinci çeyrekte 50 gemiye yükselmiştir.



Kaynak: Seatrade Maritime News

¹ Yasal uyarı

Bu haber kullanılmadan önce tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgilerin kullanılması riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmektedir. 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 şekilde herhangi bir iddia, zarar, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) kaynağından 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 kullanılmadan veya kullanılmadan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyalleri kullanmadan önce ilgili taraflardan izin alınmalıdır. Bu bülten ayrıca diğer internet sistemine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafların üçüncü şahıs siteden herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafların bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyallerden sorumlu veya yükümlü tutulmayacağı kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlanması, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf siteden 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.





Asya'dan Avrupa'ya taşınan yük kapasitesi 2023 yılının ikinci çeyreği ile 2024'ün birinci çeyreği arasında artış göstermiş, ana ticaret hattındaki hacim 3,5 milyon TEU'dan ikinci çeyrekte 4,5 milyon TEU'ya çıkmıştır. Bununla birlikte, Körfez ve Hindistan Alt Kitası ile Asya arasındaki kapasite, çok daha küçük bir ticaret hattı olmasına rağmen, aynı dönemde yaklaşık 200.000 TEU artmıştır.

Ancak Asya'dan Avrupa'ya yapılan ara liman seferlerinde kapasite bu yılın ikinci çeyreğinde yaklaşık 400.000 TEU artarak 3 milyon TEU'ya ulaşmış, daha sonra %30'dan fazla düşerek 2 milyon TEU'nun biraz altına gerilemiştir. Bu dalgalanmaların süreklilik arz eden ve yük elleçleyen limanları etkileyen bir yapısı bulunmaktadır. Özellikle Kızıldeniz'deki sapmaların hala geçiş sürecindedir. Başlarda Akdeniz'e giden gemiler önce Doğu Akdeniz'de yük tahliye edilecek şekilde yükleniyordu ve bu da Ümit Burnu'nun etrafından dolaşan gemilerin yükü boşaltmadan önce Akdeniz'e girip doğuya seyretmesi anlamına geliyordu. Şimdi ise batıdan doğuya doğru yükleme yapılmaktadır.

Bu değişikliklerin etkileri Kuzey Avrupa ve Akdeniz limanlarında henüz hissedilmemiş ve bu limanlar şimdiye kadar sıkışıklıkla karşı karşıya kalmamıştır.

Ancak ortaya çıkan durum "pandeminin yankılarını" taşımaktadır ve Asya'da ortaya çıkan sıkışıklığın eninde sonunda Avrupa limanlarına da ulaşması da muhtemeldir.

Nitekim kullanılan hacim, gemilerin büyümesi ve sayılarının artması, hatların bu gemileri Asya'ya daha hızlı döndürmek istediği anlamına gelmektedir ve bu durum da özellikle ana limanlar üzerindeki baskıyı arttırmaktadır. Bu limanların daha yoğun kullanılması daha fazla besleyici gemi gerektirecek ve bu da eninde sonunda Avrupa'da da sıkışıklık yaşanmasına neden olacaktır.

2. İsrail, IMO Marpol Ek IV Düzenlemelerini Yansıtan Atık Su Kirliliğinin Önlenmesine Yönelik Ulusal Düzenlemeleri Kabul Etti

İsrail 13 Mayıs 2024 tarihinde, atık su kirliliğinin önlenmesine ilişkin ulusal düzenlemeler yayımlamıştır. Söz konusu düzenlemeler IMO MARPOL EK IV düzenlemelerini yansıtmakta olup yayım tarihinden 45 gün sonra, yani 27 Haziran 2024 tarihinde yürürlüğe girecektir.



Kaynak: Harpaz P&I

Uluslararası denizyolu taşımacılığında genel olarak halihazırda EK IV'ün gereklerine uyulduğundan, İsrail tarafından söz konusu düzenlemelerin kabul edilmesinin İsrail limanlarına uğrayan gemiler için önemli bir etkisi yoktur. Yalnızca 27 Haziran 2024 tarihinden itibaren gemiler tarafından talep edilmesi halinde, İsrail'deki tüm liman ve terminallerin, atık su için liman atık kabul tesisi sağlaması gerekmektedir. Bunun için gemilerin ilgili limana varmadan 24 saat önce bildirimde bulunması gerekmektedir.

EK IV'ün gerekliliklerine ek olarak, artırılmış atık suyun İsrail liman sınırları içinde denize deşarj edilmesine izin verilmemektedir.

1 Yasal uyarı

Bu haber kullanımda yer alan tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmektedir. TP&I ve ilgili yazıları bundan sonra Taraflar olarak anılacaktır. İleriye doğru 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 bu haber bültenindeki bilgi ve materyallerin güvenirliğinden 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 materyalden sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Haber ve bültenler, bu tür bağlantılar sağlarken, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynaklardan veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf siteden elde edilen bilgi veya materyallerin herhangi bir şekilde kullanılması veya bunlara güvenmesiyse 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.

3. Husi Saldırıları

1. Husi saldırı menzili genişlerken gemilere Hint Okyanusu'nda rotalarını değiştirmeleri tavsiye edildi

Hint Okyanusu'nda bir MSC konteyner gemisine yönelik Husi insansız hava aracı saldırısı, AB Kuvvetlerinin gemilere Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nden kaçınmaları tavsiyesinde bulunmasına yol açtı.



Kaynak: Seatrade Maritime News

AB Deniz Kuvvetleri Operasyonu ATALANTA, gemilerin insansız hava araçlarının (İHA) saldırı tehdidinden kaçınabilmesi için mevcut trafik rotasının en az 150 mil daha doğusunda seyretmelerini önermiştir.

MSC Orion, Umman'ın Salalah şehrine Hint Okyanusu'nda kuzeye doğru seyir halindeyken, Socotra Adası'nın Güneydoğusunda bir İHA tarafından hedef alınmıştır.

AB ATALANTA tarafından, " Bu saldırı, Yemen'de Husi kontrolü altındaki bölgelerden 800 deniz mili uzaklığa kadar Hint Okyanusu'nda olası saldırıların gerçekleşebileceğini teyit etmektedir." açıklaması yapılmış ve bu saldırı ışığında değerlendirilen İHA menzili ve son kamu açıklamaları göz önüne alındığında, mevcut trafik rotalarının en az 150 deniz mili doğusunda bir alternatif deniz rotası belirlenmesi önerilmiş ve gemilere rastgele hız ve rota değişiklikleri yapmaları ile daha kısıtlayıcı bir AIS politikası benimsemeleri tavsiye edilmiştir.

Ayrıca AB ATALANTA, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde, özellikle de Somali Sahili'ne 700 deniz mili mesafede faaliyet gösteren gemilerin BMP5 tavsiyelerine uymalarının ve her türlü olayı rapor etmelerinin "hayati önem taşıdığı" belirtmiştir.

Husi'ler, bölgedeki ticari gemilere karşı saldırı menzilini genişletirken, müttefik deniz kuvvetleri bölgede yanıt verme konusunda giderek daha fazla zorlanmaktadır.

Husi'ler ayrıca, İsrail limanlarına uğrak yapan Doğu Akdeniz'deki gemilere karşı da saldırı tehdidinde bulunmuş ve silah menzili dikkate alındığında bu tehdidin göz ardı edilmemesi gerektiği değerlendirilmiştir.

1 Yasal uyarı

Bu haber bölümünde verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmektedir. 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) kaynağından doğrudan veya dolaylı zararlar dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bölümünü veya onunla bağlantılı herhangi bir haberi kullanmadan veya kullanılmadan önce bu haber bölümündeki bilgi ve materyale güvenmeden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlardan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu haber ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafların kullanıcı şahıs siteden herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafların bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıdan sağlanan, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, kullanıcı 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.



TURKP&I