

by Türk P&I Sigorta A.Ş.

## “WAKE”NE ANLAMA GELİR?

Denizcilik terminolojisinde, “wake”, hareket eden bir geminin arkasında bıraktığı suyun izidir. Bu iz, geminin geçtiği yolu gösterir ve gemi geçtikten sonra bir süre devam eder. Bir wake'in büyüklüğü ve yoğunluğu, geminin boyutunu ve hızını gösterebilir.

“In its wake” ifadesi ise, önemli bir olay veya eylemin ardından gelen etkileri veya olayları tanımlamak için kullanılır. Bu ifade, bir geminin arkasında bıraktığı iz gibi, bir olayın ardından gelen değişiklikleri ve etkileri vurgular.

## KARADENİZ'DE ARTAN TEHDİT

Son üç ayda, Rusya yaklaşık 60 saldırı gerçekleştirdi ve bu saldırılar sonucunda yaklaşık 300 liman tesisi ile 22 ticari gemi tahrip edildi veya hasar gördü. Son gelişmeler göz önüne alındığında, Karadeniz ticari gemiler için ciddi bir tehlike bölgesi haline geldi. Rus kuvvetleri bu bölgede ilerleyerek Ukrayna'nın sevkiyatlarını bozmayı hedefliyor. (Sf.3)



## 23 ARALIK 2024'TE YÜRÜRLÜĞE GİRECEK MLC DEĞİŞİKLİKLERİ

ILO'nun Cenevre'deki 110. oturumunda kabul edilen MLC 2006'ya ilişkin 2022 değişikliğinin 23 Aralık 2024 tarihinden itibaren yürürlüğe girmesi beklenen regülasyonlarını sizin için özetledik.

### Başlıca değişiklikler:

**Regülasyon 1.4 – İşe Alım ve Yerleştirme:** Denizcilerin, işe alım öncesinde ve sürecinde hakları konusunda bilgilendirilmeleri zorunlu olacak.

**Regülasyon 2.5 – Geri Dönüş (Repatriation):** Bayrak ve liman devletleri, terk edilen ya da değiştirilen denizcilerin geri dönüşünü ve haklarını güvence altına alacak.

**Regülasyon 3.1 – Konaklama ve Eğlence Tesisleri:** Gemide ve limanda denizcilere uygun iletişim hizmetleri, özellikle internet, makul bir ücret karşılığında sağlanacak.

**Regülasyon 3.2 – Gıda ve İlaç:** Gemide dini ve kültürel gereksinimlere uygun, besleyici gıdalar sağlanacak ve bu hizmetler ücretsiz olacak.

**Regülasyon 4.1 – Tıbbi Bakım:** Acil tıbbi yardıma ihtiyaç duyan denizcilerin karaya çıkarılmasını sağlamak ve karadaki tıbbi tesislere erişimlerini güvence altına almak zorunlu olacak.

**Regülasyon 4.3 – Sağlık ve Emniyet Koruması:** Kişisel koruyucu ekipmanların uygun boyutlarda temin edilmesi ve tehlikeli maddelere maruz kalma riskini azaltacak önlemler alınacak. Ayrıca, denizcilerin ölüm nedenleri yıllık olarak raporlanacak.

**Mali teminat hükümlerine ilişkin Eklerde yapılan değişiklikler:** Finansal güvence sertifikalarının sadece geminin kayıtlı sahibini belirtmesi yeterli olacak.



## ÇELİK YÜKLER İÇİN GEREKLİLİKLER

- Ambar kapaklarının çalışır durumda ve su geçirmez olduğundan emin olun.
- Tüm yükleme öncesi hasarları, bulunan hasarı dikkatli bir şekilde tanımlayarak ve hasarları açıkça belirterek “mate’s receipt” veya konşimentolara not edin.
- Eğer yük ıslak/nemli olarak yüklenmiş ise “wet before shipment” (yükleme öncesi ıslaklık) mutlaka not edilmeli.
- Yükün yolculuk esnasında kaymasını ve çelik ürünlere zarar vermesini önleyecek bir istif planına göre istiflenmesine özen gösterilmeli.
- Ambar ve dış havanın günlük çiğlenme noktası ölçümlerini yapın, gerektiğinde ambarları havalandırın veya nemini alın. Bu ölçümlerin ayrıntılı kayıtlarını tutmaya özen gösterin.
- Yüklemeden önce ambarları tatlı suyla yıkayın, tüm kalıntıları ve sert cisimleri çıkarın, ambarları tamamen kurutun.
- Doğru tip ve kalınlıkta yeterli daneç kullanıldığından emin olun.
- Sörveyörler kargoyu incelemek için ziyaret ettiklerinde, gemiye veya kargoya erişmelerine izin vermeden önce kimin adına hareket ettiklerini doğrulamak için kimlik bilgilerini doğrulayın.
- Çeliği yükleme öncesi hasar açısından incelemek için sörveyörle birlikte çalışın, hasarlı bulunan herhangi bir kargoyu iki kez kontrol edin. Sörveyörün ne aradığını anlamak için çaba gösterin.
- Yükün uygun şekilde takozlanması ve emniyete alınması gerektiğini ve Kaliforniya blok istifinde (CBS) sadece çelik bobinlerin ve yarı mamul çelik levhaların kendilerine bağlandığını unutmayın. Diğer tüm çelik yükleri gemiye sabitleyin.

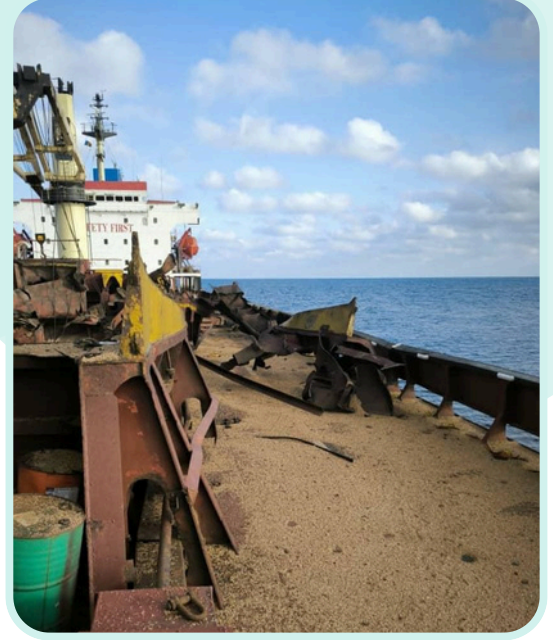


## KARADENİZ'DE ARTAN TEHDİT

Ekim ayının başından bu yana Ukrayna limanlarına gerçekleştirilen balistik füze saldırıları sebebiyle, yirmi üç kişi hayatını kaybederken dört geminin de saldırılardan dolayı hasara maruz kaldığı biliniyor. 5 Ekim 2024 tarihinde, St. Kitts&Nevis bayraklı *PARESA* gemisinin vurulması ile başlayan olaylar 7 Ekim tarihinde Palau bayraklı *OPTIMA* gemisinin vurulması ile devam etti.

Alınan son bilgilere göre 14 Ekim 2024 tarihinde Odesa limanına gerçekleştirilen balistik füze saldırısı sonucunda Belize bayraklı *NS MOON* gemisinin ve 7 Ekim tarihinde saldırılar sebebiyle hasar almış olan *OPTIMA* gemisinin vurulduğu, saldırıda bir kişinin öldüğü ve sekiz kişinin yaralandığı bildirildi.

Ukrayna limanlarında son haftalarda yaşanan olaylar neticesinde, bu limanlarda ticaretini sürdüren gemiler için risk seviyesi yükselmeye devam ediyor. Rusya'nın Ukrayna limanlarına olan balistik füze saldırıları sonucunda hasar gören gemi sayısı, yaralı ve ölü sayıları artışını sürdürmesiyle birlikte savaş riziko primlerinde 30% civarında artışlar görülmeye başladı.



(Bloomberg, 10.10.2024, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-10-10/russian-attacks-spark-surge-in-war-insurance-for-ukraine-grains>) (The Kyiv Independent, 07.10.2024, <https://splash247.com/two-ships-suffer-damage-in-russian-strikes-on-ukraines-odesa-port/>) (<https://splash247.com/two-ships-suffer-damage-in-russian-strikes-on-ukraines-odesa-port/>)

### Yüksek Risk Bölgesine Girilmeden Önce Yapılabilecekler

- Acil durumlarda gemi personelinin tümü, alınacak aksiyonlar ve toplanma alanları konusunda detaylı şekilde bilgilendirilmelidir. Özellikle köprüüstü ekibi, muhtemel senaryoları değerlendirerek acil durum prosedürlerine tam anlamıyla hakim olmalıdır.
- Yüksek riskli bölgelere girilmeden önce, geminin irtibat sistemleri mutlaka test edilmelidir. Acil bir durum esnasında tüm personelle aynı anda iletişim kurulabilmesini sağlayan dahili anons sisteminin çalışır durumda olduğu doğrulanmalıdır. Ayrıca, geminin bir saldırı sırasında tehlike altında olduğunu yetkililere bildiren SSAS (Ship Security Alarm System) sisteminin, yüksek risk bölgesine giriş öncesinde test edilmesi gerekmektedir.
- Bunlara ek olarak, geminin yüksek risk bölgesinde bulunduğu süre boyunca güvertede hareketler sınırlanmalı ve köprüüstünde ekstra bir gözcü bulundurulmalıdır. Bu önlemler, hem personelin hem de geminin güvenliğini artıracaktır.

## İSRAİL KIYILARINDA SAVAŞIN ETKİSİ

İsrail temsilcimiz Harpaz P&I, savaşın deniz taşımacılığı üzerindeki etkileriyle ilgili olarak aşağıdaki bilgileri bizlerle paylaştı:

- Ashdod'daki ve Haifa'daki tüm limanlar her zamanki operasyonlarına devam etmektedir.
- Türk P&I sigortalılarının gemilerinin İsrail limanlarına uğramasında herhangi bir sorun görmüyoruz.
- İsrail kıyılarında GPS uydu sinyali alımındaki arızalar devam etmektedir.

İsrail kıyılarında GPS sinyallerine müdahale edilmesi nedeniyle, sigortalılarımızın bu bölgede seyir halindeyken yalnızca elektronik seyir ekipmanlarına güvenmemelerini tavsiye ediyoruz.

Bir GPS arızası durumunda;

- Kaptan'a haber verin ve GPS'ten alınan son koordinatları not edin.
- Mevkii koyma sıklığını arttırın ve geminin konumunu göksel veya düzlemsel seyir yöntemleriyle belirleyin.
- ECDIS'in Konum Sensörlerini DR moduna (Dead Reckoning) alın. Ayrıca, Hız sensörünü GPS'ten DLOG'a değiştirin. Eğer Hız GPS'ten DLOG'a değiştirilmezse, DR mevkiisi hatalı hız girdisinden dolayı bozulacaktır.
- Kıyı seyri esnasında mevkiinizi belirlemek için şamandıra, ada vb. cisimleri, kağıt ve elektronik haritalarla karşılaştırabilirsiniz. ECDIS üzerinde RADAR katmanını devreye almak bunu hızlı ve kolay bir şekilde yapabilmenizi sağlayacaktır.
- ECDIS üzerindeki AIS katmanını devre dışı bırakmayı unutmayın. Diğer gemilerin AIS verileri de hatalı olduğundan dolayı, hatalı AIS bilgileri yalnızca kafa karışıklığına sebep olacaktır.



## KÖRFEZ'E NEFES ALDIRACAK PROJE: RÖMORKÖR BARINAĞI

Kocaeli Belediyesi, Körfez bölgesindeki deniz trafiğini rahatlatmak amacıyla önemli bir projeye adım atıyor. Özellikle acente botlarının ve diğer hizmet teknelerinin yoğun kullanımından kaynaklanan liman trafiğini azaltmayı hedefleyen proje kapsamında, bir "römorkör barınağı" inşa edilecek. Bu barınak, gümrük hizmeti, personel değişiklik hizmeti, survey hizmetleri, kumanya ve teknik malzeme hizmeti gibi çeşitli işlemlerin tek bir noktada yapılmasına olanak tanıyacak, böylece gemilerin 14 limanı kullanarak oluşturduğu yoğunluğu önemli ölçüde azaltacak.

Proje, Körfez Atalar Mahallesi'nde gerçekleştirilecek ve iki ayrı iskeleden oluşacak. İskeleden biri 60 metre uzunluğunda, diğeri ise 24 metre uzunluğunda olacak.

Proje kapsamında ayrıca 1004 metrekarelik bir alan doldurulacak. Yılda 100 teknenin bu iskeleyi kullanması planlanıyor. Toplam maliyeti 56 milyon 595 bin lira olarak belirlenen projede, inşaat aşamasında 15, işletme aşamasında ise 35 kişi istihdam edilecek. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) başvurusu yapılan proje, "ÇED gerekli değildir" kararıyla ilerliyor. Yapım çalışmalarının yakın zamanda başlaması bekleniyor.

Bu proje, Körfez'deki deniz trafiği ve limanlardaki hizmetlerin daha verimli hale gelmesini sağlayarak bölgenin lojistik kapasitesine katkıda bulunacak.

(Koz,17.10.2024,<https://www.kocaelikoz.com/haber/22104188/romorkor-barinagi-yapilacak-izmit-korfezindeki-gemi-trafigi-icin-onemli-proje>)

