

Damen Daughter to Make up Radio Ship M/V Norderney

Damen Tersanesinin Şubesinde Radyo Gemisi M/V Norderney'e Makyaj

Amsterdam-based Oranjewerf Ship Repair, the Damen Shipyards branch, acquired the order to overhaul the former radio Veronica ship Norderney (built in 1949, length 50 metres, width 8 metres). The ship repair yard received the legendary vessel in Amsterdam IJ waters.



Oranjewerf commercial manager Jeen van der Werf said that the yard acquired the order from Entertainment International, the commission is limited to remove biofouling - in Dutch it is called 'clip & shear' literally translated - indicate the thickness of sheets of the ships' hull, and to apply a new layer of paint on that hull. When these jobs have been done, the Norderney will be towed to Northern Netherlands Groningen.

Once on the spot at Eemskanaal, the old radio ship - ran from a Hamburg slipway in 1949 as being the Iceland trawler M/V HH 294 Paul Müller - will be refurbished to become a multifunctional floating venue for radio and

TV broadcasting, Internet, song, dance and comedy performances.

Before that will actually happen, all eyes were set on the arrival of the Norderney. The Oranjewerf is situated in a curve opposite Central Station in Amsterdam. So quite a few spectators witnessed the Norderney arrival at the ship yard, particularly Veronica DJ Erik de Zwart of the former pirate radio-station Veronica (a Radio Caroline look-alike) was present to welcome 'his' radio ship.

The tugboat masters have taken public attendance into account as well. Departing from Antwerp, they have safely towed the Norderney into the port of Amsterdam.

Damen Tersanelerinin Amsterdam merkezli gemi onarım şubesi Oranjewerf Ship Repair, eski Radio Veronica gemisi Norderney'in (yapım yılı 1940, boyu 50 metre, eni 8 metre) overholüne yönelik bir sipariş aldı. Gemi onarım tersanesi, efsanevi gemiyi Amsterdam IJ sularında teslim aldı.

Oranjewerf ticaret müdürü Jeen van der Werf, siparişin Entertainment International şirketinden alındığını, işin gemi üzerinde biriken biyolojik kirliliğin temizlenmesi, gemi teknesindeki sac kalınlığının kontrolü ve tekne üzerine yeni bir boya tabakası uygulanmasıyla sınırlı olacağını belirtti. Bu işlemler tamamlandıktan sonra Norder-

ney, Hollanda'nın Kuzeyindeki Groningen'e çekilecek.

Eemskanaal bölgesine ulaştığında, denize 1949 yılında Hamburg tersanesinin kızığın-dan M/V HH 294 Paul Müller ismiyle bir İzlanda trol gemisi olarak inen eski radyo gemisi, radyo ve televizyon yayınları, İnternet, şarkı, dans ve komedi performansları için çok fonksiyonlu bir yüzer etkinlik merkezi olarak düzenlenecek.

Bütün bunların gerçekleşmesi öncesinde tüm gözler Norderney'in gelişine odaklandı. Oranjewerf gemi onarım tersanesi, Amsterdam'da Merkez Garın karşısındaki bir virajda bulunuyor. Bu nedenle oldukça çok sayıda izleyici geminin tersaneye girişine tanıklık etti. Özellikle, eski korsan radyo istasyonu Veronica'nın (Radio Carolina benzeri) DJ'i Erik de Zwart, 'radyo gemisini' karşılamaya geldi.

Römorkör kaptanları halkın ilgisini de göz önünde bulundurarak Norderney'i Antwerp'ten Amsterdam limanına güvenli bir şekilde getirdi.

New Dedicated Coating For Bulk Carrier Cargo Holds

Dökme Yük Gemilerinin Kargo Ambarlarına Yönelik Yeni Özel Kaplama

The coatings manufacturer Hempel launched a new dedicated coating for bulk carrier cargo holds, Hempadur Impact 47800. It offers high-end abrasion, impact and corrosion resistance, and completes the company's range of cargo hold coatings.

It is announced to be a high-performance cargo hold coating with a very attractive

price/performance ratio. The coating protects ship cargo holds from both mechanical damage and the severe abrasion caused when loading hard angular cargoes. With a 7.5-year major repair interval, it enables shipowners to extend drydocking periods between major cargo hold coating repairs and so reduce maintenance costs.

Yüzey kaplamaları üreticisi Hempel, dökme yük gemilerinin yük ambarlarına özel kaplaması Hempadur Impact 47800'ü piyasaya sundu. Ürün üst düzey aşınma, darbe ve korozyon dayanıklılık sunuyor ve şirketin kargo ambarı kaplamaları ürün yelpazesini tamamlıyor.

Ürünün son derece çekici bir fiyat/performansına sahip yüksek performanslı bir kargo ambarı

kaplaması olduğu bildiriliyor. Kaplama gemilerin kargo ambarlarını, sert ve köşeli kargoların yüklenmesi esnasında meydana gelebilecek mekanik hasarlara ve ciddi aşınmalara karşı koruyor. 7,5 yıllık büyük onarım aralığına sahip ürün, armatörlerin büyük kargo ambarı kaplama onarımları arasındaki kuru havuzlama sürelerini uzatmalarına ve böylece bakım maliyetlerini azaltmalarına imkan sağlıyor.

Signs Point to a Continuation of the Uncertainty

Emareler Belirsizliğin Devam Edeceğine İşaret Ediyor

The Strike Club, the market leader in the niche area of delay insurance for the marine trades, reports continuing strong demand for its mutual and fixed-premium covers. Shipowners and charterers are boosting the club's mutual entries as shipping operations are stamped by uncertainty resulting from the widening economic crisis and growing civil unrest, such as the protests by millions against government austerity measures seen in some of Europe's largest countries. All this is fomenting industrial action which can and often does disrupt the maritime supply chain.

Bill Milligan, chairman and chief executive of S.C. Management, said that all the signs pointed to a continuation of the uncertainty that is undermining attempts to bring stability to the industrial scene. In particular, he pointed to the policy review on ports by the European Commission that could lead to plans to liberalise port employment conditions. "Not surprisingly," he said, "such threats have incensed dockworker unions, which have pledged to fight any such moves."

"In a further ominous sign we have seen increasing labour unrest in South America where there have been strikes and demonstrations by transport and other workers, particularly in Brazil, Chile and Argentina, marching in solidarity with European workers."

Like other mutual insurers, the club is suffering from low fixed income investment returns. However, at their recent board meeting in Luxembourg, the



directors noted the club's fixed-premium war risks and loss of earnings business continued to make a welcome contribution to offset investment negativity. More than 1,000 vessels are now covered for war risks and some 700 for loss of earnings. War risks provide cover up to usd 200m, and LoE cover up to usd 3,375m, using standard market wordings, for periods up to 180 days.

In addition, the club offers bespoke fixed-premium cover for other delay risks in excess of or outside the mutual rules, such as delays up to 180 days, plus expenses, caused by discovery of drugs or contraband on board.

In the 2012/13 policy year to date, the mutual business has seen normal levels of ship-related claims (Class III) from events such as collision, grounding, machinery damage, crew strikes, pollution and piracy. But there have been higher levels of shore-related claims (Classes I and II) from a wide range of causes, including general, port, land transport, customs and pilot strikes, port closures, blockades by fishermen, physical obstructions and mechanical equipment breakdowns, as well as political and civil unrest.

Arjantin gibi ülkelerde taşımacılık sektörü ve diğer sektörlerde çalışan işçilerin gerçekleştirdikleri grev ve gösterilerin söz konusu olduğu Güney Amerika'da artan işçi huzursuzlukları."

Diğer müşterek sigortacılar gibi Strike Club da düşük sabit gelirli yatırım getirilerinden mağdur durumda. Bununla birlikte, Lüksemburg'da düzenlenen son kurul toplantısında yöneticiler, kulübün sabit primli savaş riskleri ve kazanç kaybı faaliyetlerinin, yatırım olumsuzluğunun telafi edilmesine katkı sağlamaya devam ettiğini bildirdi. Halen 1,000'den fazla gemi savaş riskine, 700 gemi de kazanç kaybına karşı sigortalı. Standart piyasa ifade tarzları kullanılarak 180 güne kadar dönemler için savaş riskleri 200 milyon dolara kadar, kazanç kaybı riskleri de 3,375 milyon dolara kadar kuvertür sağlıyor.

Kulüp ayrıca, gemide uyuşturucu veya kaçak mal tespit edilmesi nedeniyle ortaya çıkabilecek 180 güne kadar gecikmeler artı giderler gibi müşterek kuralardan fazla veya bu kurallar dışında diğer gecikme riskleri için de ısmarlama sabit primli sigorta imkanları sunuyor.

2012/2013 politikasında yılbaşından bugüne kadar müşterek sigorta işinde çatışma, karaya oturma, makine arızası, gemi personeli grevleri, kirlilik ve korsan faaliyetleri gibi olaylardan kaynaklanan gemi ile ilişkili hasar talepleri (Sınıf 111) normal seviyelerde seyretti. Ancak, genel, liman, kara taşımacılığı, gümrük ve pilot grevleri, liman kapatmaları, balıkçılar tarafından gerçekleştirilen abluka eylemleri, fiziksel engeller ve mekanik ekipman arızalarının yanı sıra siyasi ve sivil kargaşa gibi daha geniş çaplı nedenlerden kaynaklanan kıyı bazlı hasar talepleri (Sınıf 1 ve 11) daha yüksek bir düzeyde gerçekleşti.

"Kaygı verici diğer bir işaret de, özellikle Avrupalı işçilerle dayanışma içinde yürüyüşlerin gerçekleştirildiği Brezilya, Şili ve

BIMCO Released Standard Pooling Agreement

BIMCO Standart Havuz Sözleşmesini Yayınladı

After nearly three years of development work BIMCO has released for publication the industry's first standard pooling agreement for use by tramp pools operating in dry and liquid bulk trades primarily on a COA or spot basis. The POOLCON agreement is designed to provide users with a comprehensive and clearly worded contractual platform to establish pools that achieve the benefits of efficiency for the pool members and their customers without creating restrictions on trade. Under POOLCON the pool is operated by a pool manager, with members time chartering in their tonnage to the pool. The provisions of the agreement clearly set out the administrative and procedural requirements for operating the

pool while allocating liabilities and obligations as between the members of the pool and the pool managers.

POOLCON is designed to be a generic document that can be used internationally. Issues of competition law have been carefully considered during drafting, but it is essential for potential users to appreciate that assessing whether a pool arrangement is consistent with local competition legislation is dependent on a number of factors such as market share, market concentration, market structure and turnover. These are matters which need to be determined by the prospective parties before entering into a pool agreement as POOLCON cannot itself confer compliance with competition law.

BIMCO yaklaşık 3 yıllık geliştirme çalışmalarının ardından, esasen COA (Navlun Sözleşmeleri) veya spot bazda kuru ve sıvı dökme yük ticaretinde faaliyet gösteren tarifersiz havuzlarca kullanıma yönelik, sektörün ilk standart havuz sözleşmesini yayınladı. POOLCON adı verilen sözleşme kullanıcılara ticarete herhangi bir kısıtlama yaratmaksızın havuz üyeleri ve müşterilerine verimliliğin sağladığı faydalardan yararlanma imkan tanıyacak havuzların oluşturulmasına yönelik kapsamlı ve açık bir şekilde kaleme alınmış akdi bir platform sağlıyor. POOLCON altında oluşturulan havuzlar bir havuz yöneticisi tarafından işletiliyor ve üyeler sahip oldukları tonajı havuza zaman bazında kiralyor. Sözleşme hükümleri, havuzun işletilmesi ile ilgili idari

ve prosedürel şartları açık bir şekilde belirliyor ve ayrıca sorumluluk ve yükümlülükleri havuz üyeleri ve havuz yöneticileri arasında paylaşıyor.

POOLCON uluslararası alanda kullanılabilecek genel bir doküman olarak dizayn edildi. Rekabet yasası ile ilişkili konular taslak hazırlama aşamasında dikkatli bir şekilde değerlendirildi, ancak potansiyel kullanıcıların bu tür bir havuz uygulamasının yerel rekabet mevzuatına uygun olup olmadığının değerlendirilmesinin pazar payı, pazar yoğunluğu, pazar yapısı ve ciro gibi birçok faktöre bağlı olduğunu bilmelerinin önemli olduğunu altı çiziliyor. İlgili tarafların bir havuz sözleşmesine katılmadan önce bu hususları belirlemesi gerekiyor; zira POOLCON, rekabet yasalarına uyumu garanti edemiyor.

New Guidelines for Inland Navigation and Natura 2000

Yeni İç Sularda Seyir ve Doğa Kılavuzu 2000

The European Commission published new guidelines on inland navigation and nature protection to assist the sector in applying EU environmental legislation.

The guidelines emphasise the development of inland waterway transport infrastructure as well as the conservation of rivers from the perspective of protecting Europe's rare species and habitats under the EU Birds and Habitats Directives and in the wider context of the Water Framework Directive.

The document provides guidance on how best to ensure that activities related to the development and management of inland waterways are compatible with EU environmental policy in general and nature legislation in particular. The document focuses on the construction, maintenance and upgrading of infrastructure projects related to commercial inland waterway transport. It was

written in consultation with members of the European Commission Working Group on Rivers.

Particular attention is given to explaining how to develop integrated projects which aim to take account of the river's ecological processes early on in the design process and which search for win-win solutions for both inland waterway transport and biodiversity wherever possible.

In the guidelines, the Commission confirms that maintenance dredging works normally only maintain a certain state of infrastructure and do not qualify as a project in the sense of Article 6(3) of the Habitats Directive. Maintenance operations may only be regarded as constituting distinct projects in cases of changing techniques, conditions or regularity under which they are carried out.

Avrupa Komisyonu, sektöre AB çevre mevzuatının uygulanması konusunda yardımcı olmak için iç sularda seyir ve doğanın korunması hakkında yeni bir kılavuz yayınladı.

Kılavuz, iç sularda taşımacılık altyapısının geliştirilmesine ve AB Kuş ve Yaşam Ortamları Direktifleri ve daha geniş bağlamda Su Çerçeve Direktifi altında bulunan Avrupa'nın nadir türleri ve yaşama ortamlarının korunması perspektifinden nehirlerin korunmasını da vurguluyor.

Kılavuz, iç su yollarının geliştirilmesi ve yönetimi ile ilişkili faaliyetlerin, genel olarak AB'nin çevre politikası ve özel olarak doğa mevzuatı ile uyumlu olmasının en iyi nasıl temin edilebileceği konusunda rehberlik yapıyor. Doküman, ticari iç su yolları taşımacılığı ile ilişkili altyapının inşası, bakımı ve modernizasyonuna yoğunlaşıyor. Kılavuz, Avrupa Komisyonu'nun Nehirlerle



ilgili Çalışma Grubunun üyeleriyle istişare edilerek kaleme alındı.

Kılavuzda nehirlerin ekolojik proseslerinin de dizayn sürecinin ilk safhalarında göz önünde bulundurulmasını sağlamayı hedefleyen ve mümkün olduğunca hem iç su yolları taşımacılığı hem de biyolojik çeşitlilik için kazanç sağlayacak çözümleri araştıran entegre projelerin nasıl geliştirilmesi gerektiği konusuna özel dikkat çekiliyor.

Komisyon kılavuzda bakıma yönelik taraklama çalışmalarının normalde yalnızca belirli bir altyapı durumunu muhafaza ettiğini ve Yaşam Ortamları Direktifinin 6(3) Maddesi anlamında bir proje niteliği taşımadığını teyit ediyor. Bakım faaliyetleri ancak bunların gerçekleştirilmesinde söz konusu olan teknikler, koşullar veya düzenlerde değişikliklerin meydana gelmesi halinde farklı proje teşkil ettiği kabul edilebilecek.

International Shipping Week in London Londra'da Uluslararası Denizcilik Haftası

London is to host its own International Shipping Week during the week of 9 - 13 September 2013.

'London International Shipping Week - Propelling World Trade' is organised by Shipping Innovation - a joint venture between Petrosport and Elaborate Communications - in association with Maritime UK partners The Baltic Exchange, Maritime London and the UK Chamber of Shipping, and with TheCityUK, the independent promotional body for UK financial and professional services.

The UK is the leading centre worldwide in the supply of a broad range of professional and business services to the international maritime community, accounting for 21% of premiums in

international marine insurance, over \$64bn in committed ship finance (or 15% of the world loan book) and it has the largest concentration of legal service firms specialising in the sector.

London is also the predominant supplier of shipbroking services worldwide and is the major player when it comes to maritime dispute resolution.

A highlight of the week will be the one-day London International Shipping Week (LISW) Conference and Gala Dinner, to be held on Thursday 12 September where high level Government and industry speakers will give their views and considered opinions on shipping's future and London's role in helping shipping emerge from economic crisis.

Londra, 9-13 Eylül 2013 tarihleri arasında kendi Uluslararası Deniz Taşımacılığı Haftasını düzenleyecek.

'Londra Uluslararası Deniz Taşımacılığı Haftası - Dünya Ticaretinin İtici Gücü', Petrosport ve Elaborate Communications arasındaki ortak girişim olan Shipping Innovation tarafından, Maritime UK ortakları, Baltic Exchange, Maritime London, İngiltere Deniz Ticaret Odası ve İngiltere'nin finansal ve profesyonel hizmetlerle ilgili bağımsız geliştirme kurumu olan TheCityUK ile birlikte organize ediliyor.

Uluslararası denizcilik camiasına son derece geniş bir yelpazede profesyonel ve işletme hizmetlerinin sunulmasında dünyanın önde gelen bir merkezi olan İngiltere, uluslararası deniz nakliyat sigortası primlerinde yüzde 21, özel gemi finansmanı ala-

nında 64 milyar dolarlık (veya dünya kredi defterinde %15'lik pay) bir paya sahip ve sektörde uzman hukuki hizmetler alanında faaliyet gösteren en fazla şirketin bulunduğu ülke konumunda.

Londra da aynı şekilde tüm dünyaya yönelik gemi brokerliği hizmetleri alanında hakim bir konuma sahip ve denizcilikle ilişkili anlaşmazlıkların çözümünde önde gelen bir oyuncu.

Hafta kapsamında 12 Eylül günü Londra Uluslararası Deniz Taşımacılığı Haftası Konferansı ve Gala Yemeği düzenlenecek. Üst düzey Devlet yetkilileri ve sektör temsilcileri, deniz taşımacılığının geleceği ve Londra'nın deniz taşımacılığı sektörünün ekonomik krizden çıkmasına yardımcı olunmasındaki rolü konusunda görüşlerini paylaşacak.

Germany Court Sentenced 10 Somali Pirates Alman Mahkemesi 10 Somalili Korsanı Mahkum Etti

The Hanseatic Higher Regional Court of Hamburg issued sentences for 10 Somalis who were involved in the hijacking of the German freighter M/V Taipan off the coast of Somalia two years ago. The defendants, ranging in age from 19-50, were found guilty on charges of kidnapping and conducting an attack on maritime traffic. They were sentenced to prison terms ranging from two to seven years. The trial was the first piracy trial in Germany in 400 years. It was also one of the longest trials in Germany since World War II, with language issues and age verification of the defendants delaying trial progress.

In July the International Chamber of Commerce International Maritime Bureau (IMB) reported that the number of global pirate attacks fell sharply in the first half of 2012, the IMB Piracy Reporting Centre (PRC) having received

reports of 177 incidents in the first six months of this year, compared to 266 incidents for the same period in 2011. In May a United Arab Emirates court sentenced 10 Somali pirates to 25 years in prison. Also that month six accused Somali pirates went on trial in a Paris court in connection with the 2008 hijacking of the cruise ship Le Ponant in the Gulf of Aden. The US government in March handed over 15 suspected Somali pirates it captured in January to the Republic of Seychelles for prosecution.

Last October the UN Security Council adopted a resolution encouraging states to criminalize and punish piracy after maritime piracy hit an all time high in 2010. The UN has also donated usd 9.3 million to fund piracy courts in Kenya and the Seychelles, the only two nations with such unique judicial bodies.

Hamburg Hanseatic Yüksek Bölge Mahkemesi, bir Alman yük gemisi olan M/V Taipan'ı iki yıl önce Somali açıklarında kaçırmak suçundan 10 Somalili korsan hakkında mahkumiyet kararı verdi. Yaşları 19 ile 50 arasında değişen davalılar, adam kaçırmaya ve deniz trafiğine saldırıda bulunma ithamıyla suçlu bulundu. Korsanlar, iki ila yedi yıl arasında hapis cezasına çarptırıldı. Dava, Almanya'da 400 yıldan bu yana gerçekleştirilen ilk korsanlık davası olma özelliği taşıyor. Ayrıca davalıların dil sorunu ve yaşlarının doğrulanması süreci nedeniyle 2. Dünya Savaşı'ndan bu yana Almanya'da görülen en uzun süreli duruşmalardan biri oldu.

Uluslararası Ticaret Odası'nın Uluslararası Denizcilik Bürosu (IMB) geçtiğimiz Temmuz ayında, tüm dünyada korsan saldırıları sayısının 2012 yılının ilk yarısında hızlı bir düşüş sergilediğini, IMB Korsan İhbar Merkezinin (PRC) yılın ilk 6 ayında 177 olay ihbarı aldığını, bu rakamın 2011 yılının

aynı döneminde 266 olarak gerçekleştiğini bildirmişti. Mayıs ayında, Birleşik Arap Emirlikleri'nde bir mahkeme, 10 Somalili korsanı 25 yıl hapis cezasına mahkum etmişti. Yine Mayıs ayında 2008 yılında Le Ponant isimli kruvaziyer gemisinin Aden Körfezi'nde kaçırılmasından sorumlu tutulan 6 Somalili korsan da Paris'te mahkemeye çıkarılmıştı. ABD hükümeti de Ocak ayında yakalanan 15 şüpheli Somalili korsanı Mart ayında adli kovuşturma için Seyşeller'e teslim etmişti.

Geçtiğimiz Ekim ayında Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi, deniz korsanlık faaliyetlerinin 2010 yılında tarihinin en üst seviyeye çıkmasının ardından yakalanan korsanlara suçlu muamelesi yapılarak cezalandırılması konusunda ülkelere çağrıda bulunmuştu. BM ayrıca bu tür benzersiz yargı organına sahip yegane ülkeler olan Kenya ve Seyşeller'deki korsanlık mahkemelerine yardım için 9,3 milyon dolar bağışta bulundu.

60% of Market Unaware of SEEMP Fuel Saving Potential

Piyananın %60'ı SEEMP Yakıt Tasarruf Potansiyelinden Habersiz

A survey conducted by ship design software house NAPA Group, Finland, into preparation levels for the upcoming SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) has revealed that a majority of respondents were unaware of the potential fuel savings the plan could trigger.

The survey completed by over 50 ship owners, operators and charterers, revealed that the industry is taking responsibility for SEEMP compliance seriously and is optimistic about its benefits. However, the focus for most respondents was to ensure compliance and maintaining a business-as-usual approach, rather than implementing a SEEMP with significant potential fuel savings. The findings also revealed a significant variation in preparedness for SEEMP between small and large companies and between Europe and Asia.

Individual responses described SEEMP as "absolutely needed", "long overdue" and "one of the best practices"; an assertion reinforced by the fact that 79% of respondent organisations already have a system in place for SEEMP compliance. Company size was identified as a key factor in levels of preparedness - with 95% of those responsible for 30-plus vessels "prepared" with the remaining 5% in final stages, compared to companies with five to 15 vessels who had the lowest preparation rate at only 43%.

This was a key trend throughout the results - smaller companies were less prepared, less likely to conduct SEEMP through electronic means and significantly less likely to be aware of the potential 15-20% fuel savings that could be achieved through an effective electronic SEEMP, according to NAPA.

Esa Henttinen, vice president, business development at NAPA commented: "It is enormously



positive to find that the industry is so prepared for the upcoming SEEMP regulation - however it is important to understand that in utilising electronic SEEMP and modern software solutions savings of as much as 20% can be achieved. The survey results highlights that there is still scope for more education around SEEMP before it becomes mandatory."

Mandatory as of 1 Jan 2013

The Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) made mandatory by the International Maritime Organization (IMO) is a tool for shipowners and operators to use in outlining a program that continuously improves the energy efficiency of their vessels.

Starting as early as 1 January 2013, all shipowners and operators must identify and develop ship-specific energy efficiency measures for their vessels.

This ship-specific plan can serve as an element when developing a broader Company Energy Efficiency Management Plan (CEEMP), which incorporates all measures of efficiency company-wide, both onshore and offshore.

The SEEMP can be thought of as a catalog of best practices that can be implemented on a particular vessel to improve its energy efficiency. Each ship-specific plan is to be monitored, updated and improved upon frequently throughout the life of the vessel.

Finlandiyalı gemi dizayn yazılım şirketi NAPA Group tarafından önümüzdeki günlerde uygulamaya konacak olan SEEMP (Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı) ile ilgili hazırlık seviyeleri konusunda gerçekleştirilen bir anket, katılanların büyük bir çoğunluğunun planın ortaya çıkarılabileceği yakıt tasarruf potansiyelinden habersiz olduğunu ortaya çıkardı.

50'den fazla armatör, işletmeci ve kiracı tarafından cevaplanan anket, sektörün SEEMP uyumu ile ilgili sorumluluğu ciddiye aldığını ve sağlayacağı faydalar konusunda iyimser olduğunu gösteriyor. Ancak, ankete cevap verenlerin birçoğu için odak noktası, önemli yakıt tasarrufu sağlayacak bir SEEMP'in uygulanmasından ziyade, uyumluluğun temini ve işin her zamanki gibi yürütülmeye devam etmesi teşkil ediyordu. Bulgular aynı zamanda küçük ve büyük şirketler arasında ve Avrupa ile Asya arasında SEEMP'e hazır olma konusunda büyük farklılıklar olduğunu da gösterdi.

Bireysel cevaplar SEEMP'i "kesinlikle gerekli", "geç kalmış" ve "en iyi uygulamalardan biri" olarak tarif ediyor. Bu açıklamalar, ankete cevap veren kuruluşların %79'unun SEEMP uyumluluğuna yönelik bir sisteme zaten sahip olması gerçeğiyle destekleniyor. Şirket büyüklüğü, hazır olma seviyelerinde kilit öneme sahip bir faktör olarak öne çıkıyor. 30'dan fazla gemiden sorumlu olanların %95'i "hazır" iken, kalan %5 bu hazırlıkta son aşamalarda. Diğer yandan 5 ile 15 arası gemiye sahip olan şirketler, yalnızca %43 ile en düşük hazır olma oranına sahip.

Küçük şirketlerin daha az hazır olması ve SEEMP'i elektronik yollarla gerçekleştirmesi daha az olması ve NAPA'ya göre etkin bir elektronik SEEMP uygulaması yoluyla ulaşılabilecek %15-20 potansiyel yakıt tasarrufundan çok daha az haberdar olması, sonuçların tümünde yaygın olarak görülen bir eğilim.

NAPA'da iş geliştirme başkan yardımcılığı görevini yürüten Esa Henttinen konuyla ilgili olarak şunları söyledi: "Sektörün yakın bir zamanda yürürlüğe girecek olan SEEMP yönetmeliğine bu kadar hazır olduğunu görmek son derece olumlu. Ancak, elektronik SEEMP ve modern yazılım çözümlerinden yararlanmanın %20'ye varan oranlarda tasarruf sağlayabileceğini anlamak önemli. Anket sonuçları, zorunlu hale gelmeden önce SEEMP konusunda daha fazla eğitim verilmesinin gerekli olduğunu ortaya koyuyor."

1 Ocak 2013'te Zorunlu

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından zorunlu kılınan Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP), armatör ve işletmecilerin gemilerinin enerji verimliliğini sürekli olarak geliştiren bir programın ana hatlarının belirlenmesinde kullanmalarına yönelik bir araç niteliği taşıyor.

1 Ocak 2013 gibi yakın bir tarihten itibaren, tüm armatör ve işletmeciler gemileri için gemiye özel enerji verimliliği önlemleri belirlemek ve geliştirmek zorunda.

Gemiye özel bu plan, hem kara hem de denizde olmak üzere şirketin tamamına yönelik tüm verimlilik önlemlerini kapsayan daha geniş bir çerçevede Şirket Enerji Verimliliği Yönetim Planının (CEEMP) geliştirilmesinin bir unsuru olarak görev yapabilecek.

SEEMP, bir geminin enerji verimliliğinin arttırılmasına yönelik olarak uygulanabilecek bir en iyi uygulamalar Kataloğu olarak düşünülebilir. Her bir gemiye özel plan, geminin ömrü boyunca takip edilecek, güncellenecek ve sık sık geliştirilecek.

FOR GENERATIONS...



KAPTANOĞLU HOLDING

www.kaptanoglu.com