

Hazırlayan: Bahadır Tonguç
Supramar Shipping



GEMİNİZ 'DAİMA YÜZER' Mİ 'YÜZMEZ' Mİ?

İlk olarak 1930'lerde kullanılmaya başlanan ve nispeten yüksek maliyetli olan Teleks iletişimi denizcilik sektöründe kısaltmaların kullanılmasını bir zorunluluk haline getirdi. Her ne kadar günümüzde internetin yaygın bir şekilde kullanılmasıyla birlikte iletişim maliyetleri ciddi oranda düşse de, teletekli yıllardan miras kalan kısaltmaları denizcilik sektöründe bir alışkanlık olarak hala kullanıyoruz. Kimi zaman hayati önem taşıyan bu kısaltmaların anlamları tam olarak bilinmediğinden veya dikkatlice uygulanmadığından dolayı sorun yaşanabiliyor.

Örneğin mukavelenin FIOS (Free in, out, stowed) kısaltması yerine, yanlışlıkla FIOST kısaltması barındırdığı takdirde, haplama (Trimming) de konuya dahil olup, üstlenen taraf için büyük maliyetler doğurabilmektedir.

Dolayısıyla bu yazımızda charter-party denilen navlun mukavelelerinde yaygınca kullanılan ve sıkça gözden kaçan ya da ihmal edilen AA (Always Afloat) ve NAABSA (Not Always Afloat But Safely Aground) kısaltmalarından bahsedeceğiz. Charter-Party'ye "AA" ibaresi dahil edilerek, kiracı (charterer)

geminin sadece "daima yüzer halde" bulunabileceği limanlar arasında çalıştırılacağını taahhüt eder. Buna zıt olarak "NAABSA" terimi belli başlı gelgit limanlarına ilişkin olarak, geminin 'daima yüzer halde bulunmayacağını ve emniyetli bir şekilde karaya oturacağı' anlamına gelir ve karaya oturan gemi genellikle yük operasyonunu tamamlamasını takiben bir sonraki met ile rıhtımdan ve limandan ayrılabilir.

Bu limanlarda ya da rıhtımlarda denizin dibi çoğunlukla balçık veya kum olduğu için geminin oturmasına elverişlidir fakat armatör tarafından deniz tabanının tipi, engebeli olup olmadığı ve eğimi gibi niteliklerinin öğrenilmesi önem taşır. Ayrıca öncelikli olarak geminin bu uygulamaya fiziken uygun olup olmadığına saptanması ve bununla birlikte tekne ve makine sigortası ile (H+M Insurance) NAABSA uygulanması durumunun geminin sigorta kapsamını etkileyip etkilemeyeceği kontrol edilmelidir. Charter-Party'ye ise ilgili kdzları dikkatlice dahil etmeliyiz. Bu kdzlar ile zaman sayımı, sorumlulukların saptanması, geminin tek limanda kaç kez oturmasına izin verileceği, gemi oturmuşken manevra talebinde bulunulmayacağı gibi düzenlemeler yapabilmek şansını elde ederiz.