

TP&I haberlerinin amacı armatörler, gemi kiralayıcıları 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. Dakar Limanı'na Giriş Kılavuzu

### 1.1. Liman Girişi ve Güvenlik

Dakar Limanı'na girişler güvenlidir ve geminin girişi için gerekli tüm hizmetler sunulmaktadır.Şu anda Dakar Limanı'nda ticarete ilişkin herhangi bir kısıtlama veya yaptırım bulunmamaktadır. Diğer Batı Afrika bölgelerindekinin aksine, Senegal sularında şu anda korsan/deniz haydutluğu veya silahlı soygun eylemlerine rastlanmamaktadır.

### 1.2. Armatörlere Uyarı

Armatörler buz, şeker ve mısır gibi emtiaları taşıyorsa söz konusu malların boşaltılmasından önce Gemi Sahiplerinin haklarını korumak için gemi yük donanımı altında tam bir çetele araştırması yapılması şiddetle tavsiye edilir.

### 1.3. Kaçak Yolcu

Kaçak yolcular genellikle Dakar Limanı'ndan ayrılan gemilerde karşılaşılan en büyük sorunlar arasında yer almaktadır. Gemi rıhtımdayken kaçak yolcuların gemiye binme riskini önlemek için, mürettebatın çok dikkatli olması gerekir. Tahliye operasyonlarından sonra mürettebat, gemide gizlenmiş herhangi bir kaçak yolcu olup olmadığını anlamak için etkin bir araştırma/arama yapmalıdır.

Gemiye kaçak yolcunun erişimini önlemek için, pilotun karaya çıkarılmasından sonra, mürettebat tarafından güvenlik önlemlerinin devam etmesi gerekir.

Mürettebatın kaçak yolcu araştırması konusunda gerekli özeni göstermediği kanıtlanırsa, kaçak yolcuların daha sonra keşfedilmesi durumunda Liman Başkanlığı tarafından para cezası uygulanacaktır.

### 1.4. Özel Cezalar

Gümrük cezalarıyla ilgili olarak, beyannamelerdeki herhangi bir hata veya tutarsızlık sonucu para cezası uygulanır. Yerel Gümrük Kanunu son derece katıdır ve iyi niyet hallerinde dahi herhangi bir istisnaya yer vermez. Yakın tarihli bir kararda, Gümrük boşaltma işlemleri sırasında nihai boşaltma ile beyan edilen miktar arasında önemli bir farklılık olması durumunda para cezası uygulamaya karar verildi. Bu nedenle, bağımsız bir



miktar gözetim metodu araştırması önerilir. Bir yükün eksik çıkması iddialarını ortadan kaldıracak en etkili gözetim yöntemi tally yöntemidir.

### 1.5. Gövde Boyama

Ayrıca, limana yanaşan birçok gemi gövdesi, genellikle yağ kalıntılarıyla karışan liman suları tarafından lekelenmektedir. Dakar Liman Yetkilileri asla sorumluluk kabul etmediğinden gemilerin neredeyse tamamı temizlik masraflarını doğrudan üstlenir. Bu nedenle, gemi sahipleri bu konuyu kiralyan ile birlikte değerlendirmelidir.

### 1.6. Yanaşma Manevraları

Son olarak, geminin yanaşma manevraları sırasında çok dikkatli olmasını tavsiye ederiz. Yerel pilotlar tarafından herhangi bir hasar meydana gelse dahi Kaptan sorumlu olacaktır. Yerel pilotlar hiçbir zaman herhangi bir hasardan sorumlu değildir. Gemi, bu gibi durumlarda, tahmini onarım masraflarının nakit olarak ödenmesine veya bir banka teminatı verilmesine kadar alıkonulacaktır.

Temsilcimiz Lamine Diakhaté'e, TCI AFRİKA DAKAR'a bu haberi bizimle paylaştıkları için teşekkür ederiz.

## 2. Çin Karasularına Girmeden Önce Talep edilen Zorunlu Rapor

### 2.1. Rapor gerekliliği

27 Ağustos 2021'de Çin Deniz Trafik Güvenliği Yasası ve Deniz Güvenliği İdaresi (MSA), yabancı bayraklı gemilerin Çin karasularına (Çin suları) girmeden veya çıkmadan önce MSA'ya rapor vermesi şartını öngören bir bildiri yayınladı.

Çin Halk Cumhuriyeti Deniz Trafik Güvenliği Kanunu'nun 54. Maddesi 1 Eylül'de yürürlüğe girdi ve bu tarihten sonra yabancı gemilerin geminin adını ve taşıdığı yükü (tehlikeli yük) bildirmesi gerekmektedir.

Rapor aşağıdaki başlıkları içermektedir:

- (1) Dalgıçlar;
- (2) Nükleer güçle çalışan bir gemi olup olmadığı;
- (3) Geminin radyoaktif maddeler veya diğer zehirli ve tehlikeli maddeler taşıyıp taşımadığı;
- (4) Kanun, idari düzenlemeler veya Devlet Konseyi tarafından öngörüldüğü şekilde Çin'in deniz trafiği güvenliğini tehlikeye atabilecek diğer gemiler.

Geminin Çin'in ulusal güvenliğine tehdit oluşturduğunun tespiti halinde, MSA bir geminin Çin sularına girişini veya çıkışını engelleme veya reddetme yetkisine sahiptir.

Raporlama zorunluluğu, esas olarak gemi Çin sularına girmeden önce gereklidir. Başka bir deyişle, Çin sularına girdikten sonra geminin iyi durumda olduğu kabul edilir ve bir takip raporu gerekli olmaz. Ancak bu, Otomatik Tanımlama Sistemi (AIS) bulunan gemiler için geçerlidir. Geminin operasyonel bir AIS'i yoksa veya AIS düzgün çalışmıyorsa, gemi Çin sularına girdikten sonra çıkışına kadar iki saatte bir takip raporu vermesi gerekecektir.

### 2.2. Cezalar

MSA, rapor sunma yükümlülüğünün ihlali halinde geminin sahibine, işletenine veya yöneticisine 50.000 CNY – 500.000 CNY (7.700 USD – 77.000 USD) arasında ve kaptana 10.000 CNY – 30.000 CNY (1550 USD – 4.600 USD) arasında para cezası uygulayabilir.

### 2.3. Nasıl Rapor Edilir?

Üyeler, beyanlarını aşağıdaki kanalları kullanarak bildirebilirler:

Web sitesi: <https://www.sh.msa.gov.cn/chnshiprep>

E-posta: [chnshiprep@shmsa.gov.cn](mailto:chnshiprep@shmsa.gov.cn)



Faks: +86-21-66072764

Tel: +86-21-65089469

Bu kanallardan MSA, Web Sitesi aracılığıyla raporlamayı önermektedir. E-posta veya faks ile yapılan bildirim de kabul edilebilir ancak her iki taraf için de zaman alıcı olabilir. Ayrıca MSA, raporun e-posta yoluyla yapılması durumunda e-posta içeriğinin aşağıdaki örnekler gibi olması gerektiğini belirtmiştir:

a. Gemi adı, çağrı işareti, IMO numarası ve MMSI, örneğin:

SPRING/DFPH2/9365788/218846000//

B. Raporun tarihi, saati ve mevcut konum, örneğin:

202108/211450UTC/2933N/12312E//

C. Son bağlantı noktası, ETD, örneğin:

SİNGAPUR/202108/112150UTC//

NS. Sonraki bağlantı noktası, ETA, örneğin:

ŞANGAY/202108/251830UTC//

e. Inmarsat, örneğin:

00870773156389//

F. Gemideki BM Tehlikeli Kargo Kodu (geçerli değilse, lütfen NA'yı not edin), kirlilik türü (geçerli değilse, lütfen NA'yı not edin), yükün ağırlığı (ton), örneğin:

BENZEN/1114/Y/50000//

## 2.4. Çin karasularının tanımı

Çin karasularının genişliği taban çizgisinden itibaren 12 deniz milidir. Temel çizgilerin bir kısmı Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti'nin Çin Halk Cumhuriyeti Kara Denizinin Temel Hatlarına İlişkin Deklarasyonu ve Halk Cumhuriyeti Bildirisi'nde ilan edilmiştir ve buna göre Çin'in Diaoyu Adası ve ona bağlı adaların karasularının temel hatta sayılmaktadır.

## 2.5. Öneriler

Çin sularına giren gemilere, giriş şartlarına aşına olmaları gerektiğini önemle hatırlatırız. Bildirimin artık zorunlu olduğunu ve bu yükümlülüğe uymayan

gemilerin para cezasına çarptırılacağını bir kez daha belirtmek isteriz.

Bu nedenle, üyeler, Çin karasularına girmeden önce ve/veya Çin karasularından çıkarken söz konusu gerekliliklere uyduklarından emin olmak için Çin'deki yerel acentelerle iletişime geçmelidir. Detaylı bilgi için Türk P&I websitemizde bulunan yerel muhabirlerimizle doğrudan temasa geçebilir, güncel durumu teyit edebilirsiniz.

Huatai Insurance Agency & Consultant Service Ltd.'den temsilcimiz Yves Zhou'ya bu bilgiler için teşekkür ederiz.

## 3. Elektronik Konşimento: Yeni bir dönem mi başlıyor?

### 3.1. Dijitalleşme

Önemli bir ticaret belgesi olarak kabul edilen konşimento, artık dijital olarak devredilebilir hale geliyor. Hapag-Lloyd, geçtiğimiz günlerde tedarik zinciri için dijital bir platform olan WAVE BL ile işbirliği içinde müşterilerine elektronik Konşimento (e-Konşimento) kullanımını sunmaya başladı.

### 3.2. e-Konşimento kullanımında dikkat edilmesi gereken konu

e-Konşimento kullanan müşterilerin dikkatli olmaları ve bu tür faturaların yasal statüsünün ülke kanunlarında geçerli bir elektronik belge olarak kabul edilip edilmediğini kontrol etmesi gerekmektedir.

### 3.3. Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında UNCITRAL Model Kanunu

Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında UNCITRAL Model Kanunu 2017 yılında kabul edilen ve elektronik aktarılabılır kayıtların hem yurtiçinde hem de dünya genelinde yasal kullanımını sağlayarak bir belgeyi veya aracı devredilebilir olarak nitelendiren tek tip bir model yasadır.



Singapur ve Bahreyn şimdiye kadar Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu Devredilebilir Elektronik Kayıtlar Hakkında UNCITRAL Model Kanunu'nu kabul etmiş ve bunu kendi iç mevzuatlarına dahil etmiştir iki ülkedir.<sup>1</sup>

### 3.4. e-Konşimento kullanımının avantajları

e-Konşimento, kağıt faturalara kıyasla daha hızlı olarak kabul edilir. Deniz ticaretinde en büyük sorun ve risk, orijinal konşimentonun gecikmesidir.

<sup>1</sup>Yakın zamanda Abu Dabi Global Market, 2021 Elektronik İşlemler Düzenlemelerini yürürlüğe koydu. Ayrıntılar için bkz. <https://adgmen.thomsonreuters.com/rulebook/electronic-transactions-regulations-2021> (en son erişim tarihi 29.09.21).

Şu senaryoyu ele alalım: A Limanı'ndan B Limanı'na malların sevk edildiğini ve B Limanı'na ulaştığını düşünelim. Orijinal konşimento boşaltma limanına zamanında ulaşmadıysa, ki çoğu zaman bu durum gündeme gelmektedir, armatörler konşimentonun aslı olmaksızın teminat mektubu düzenleyerek malları teslim etmeleri konusunda baskılanacaklardır. Ancak, bu şekilde armatör, P&I sigorta teminatı dışında olarak değerlendirilecektir. Böyle durumlarda, e-Konşimento müşterilerin belgelerini güvenli ve hızlı bir şekilde transfer etmelerini sağlayacaktır. Ek olarak, sistem müşterilerin kağıt versiyonunu göndermeden paketleme listesi gibi ilgili ek belgeleri eklemelerine olanak tanır. Bu nedenle, müşteriler zamandan ve paradan tasarruf edeceklerdir. Digital Container Shipping Association (DCSA), konteyner endüstrisinin %50'sinin e-fatura kullanması durumunda bunun yıllık 4 milyar ABD doları maliyet tasarrufu sağlayacağını tahmin etmektedir.

### 3.5. Peki ya siber riskler?

e-Konşimentonun kullanımı, içerdiği verilerle ilgili

olarak sistemin arızalanması durumunda risk içerir. Bu, deniz dışı bir risk olarak kabul edildiğinden armatörün P&I kapsamı dışında kalmasına yol açacak ve armatörün gerektiğinde ek teminat talep edip etmemesi konusunda dikkatli olmasını gerektirecektir. Armatörlerin sistem arızası durumunda e-Konşimento sistemlerine rücu hakları saklıdır. Ancak bu hakkın kullanılması için sistem sağlayıcı sözleşmesinin ve garanti ve tazminatlarına ilişkin politikalarının incelenmesi önemlidir.

Örneğin, bu bağlamda, Hapag-Lloyd, bir kargo gönderi rezervasyonuna dahil olan tüm tarafların, belgeler aracılığıyla belge düzenlemesini, aktarmasını, onaylamasını ve yönetmesini sağlamak için WAVE BL sistemini kullanır. WAVE BL güvenli, merkezi olmayan bir ağ olarak kabul edilmektedir.

Kaynaklar: Hapag-Lloyd, World Cargo News, HFW, Digital Ship, Uncitral



## 4. Devasa Konteyner Vinçler Baltimore Limanı'nda

### 4.1. Çevre Dostu Tam Elektrikli Vinçler

Baltimore Limanı Seagirt Deniz Terminali, 9 Eylül'de dünyanın en büyük dört vinçini Çin'den satın aldı. Bu dört devasa vinç tamamen elektrikli ve konteyner terminalinin kapasitesini ikiye katlamaya yardımcı olacak. Yeni vinçler tamamen elektrikli olduğundan ve dizel emisyonu yaymayacağından bu, çevre kirliliğinin azaltılmasına da yardımcı olacaktır.

### 4.2. Limanın Konteyner İşinin Büyümesi

Baltimore, e-ticaret pazarına giden ürünler için ana kapıdır. Limanın konteyner işi son yıllarda etkileyici bir şekilde büyümüş ve bu yeni vinçlerin gelişimiyle daha da büyümeye hazır olduğu belirtilmektedir. Yeni vinçlerin 2022 yılının başlarında tam olarak faaliyete geçmesi bekleniyor.<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Richrad Scher, Jillian Ball, Maryland Liman İdaresi Basın Bülteni, 9 Eylül 2021, s.1.



### 4.3. Vinçler ne kadar kaldırabilir?

Maryland Liman İdaresi Basın Bülteni'ne göre, her bir vinç yaklaşık 1.740 ton ağırlığında olmakta ve Seagirt rıhtımına bağlı bir konteyner gemisi boyunca 23 konteynere ulaşabilmektedir. Her vinç 187.500 pound yük kaldırabilir, bu da her vincin kabaca 85.048569375 kg kaldırabileceği anlamına gelmektedir.

Kaynaklar: Baltimore Limanı, Baltimore Sun, The Maritime-Executive.



Aylık sirkülerimize göz atmak için internet sitemizi ziyaret edebilirsiniz  
Daha fazla bilgi için [info@turkpandi.com](mailto:info@turkpandi.com) adresine e-posta gönderebilirsiniz.

Tel: +90 850 420 8136

Tasal uyum  
Bu haber bülteninde verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgilerin kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmekteyiz. TP&I ve ilgili yazarları (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, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar kayıp, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) kaynağından doğrudan veya dolaylı zararları dahi ancak bunlarla sınırlı olmak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onunla bağlantılı herhangi bir haberi kullanmadan önce veya kullanmadan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyallerin güvenirliğinden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu kilitlenmiş içerik için bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafların üçüncü şahıs sitelerinde herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafların 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 siteleri 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 olmayacağını kabul ve beyan eder.



**TURKP&I**