

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 alacaktır.<sup>1</sup>

## 1. Libya Cezaları Hakkında Güncelleme

Libya'nın doğusundaki Libya Sahil Güvenlik görevlileri, gemilerin aşağıdaki haritada gösterilen Yasak Bölge olarak adlandırılan bölgelerde seyri halinde para cezası uygulamaktadır. Gemilerin Yasak Bölgede veya sınır hattına yakın seyir halinde olması durumunda son derece dikkatli olmaları önerilmektedir.

Gemiler, güvenli rotayı almak için en yakın Sahil İstasyonu ile temasa geçerek konum, rota, hız, tahmini varış saati, kargo ve gemi acentesinin adını içeren bilgileri gönderecektir. Bilgiler 72 saat öncesinden ilgili istasyona iletilmeli ve her gün öğle saatlerinde tekrarlanmalıdır.

Para cezaları 225.000,00 LD'ye (yaklaşık 44.660,00 USD) kadar çıkarılmış ve gemilerin herhangi bir para cezasına çarptırılması halinde cezanın nakit olarak ödenmesi



gerekmektedir. Aksi halde gemilerin seyrine sahil güvenlik izin vermemektedir.

**Temsilcimiz Taher Shtewi, Shtewi Legal & Pandi'ye bu haberi bize ulaştırdığı için teşekkür ederiz.**



## 2. Süveyş Kanalı Geçiş Ücretlerinde Artış

1 Mayıs 2022'de Süveyş Kanalı geçiş ücretlerinde artış meydana gelmiştir.

- Süveyş Kanalı'ndan her iki yönde geçiş yapan yüklü "Petrol Ürünleri Tankerleri"nden alınan ek ücret, Süveyş Kanalı normal geçiş ücretlerinden %15 olarak artışa uğrayarak değiştirilmiştir.

- Süveyş Kanalı'ndan her iki yönde geçiş yapan boş "Petrol Ürünleri Tankerleri"nden alınan ek ücret ise Süveyş Kanalı normal geçiş ücretlerinden %5 olarak artışa uğrayarak değiştirilmiştir.



**Temsilcimiz Sarah Diaa, Eldib Pandi'ye bu bilgiyi bize sağladığı için teşekkür ederiz.**

### <sup>1</sup> Yasal uyarı

Bu haber kullanıldıkça verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmişsinizdir. TP&I ve ilgili yazarları (bundan sonra Tarafalar olarak anılacaktır) içerdiği bilgi ve materyallerin doğruluğu veya eksiksizliği konusunda hiçbir garanti vermez ve sorumluluk veya yükümlülük kabul etmez. Tarafalar hiçbir koşulda herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar kaybı, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) doğrudan veya dolaylı zararları dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onunla bağlantılı herhangi bir haberi kullanmadan veya kullanımdan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyallerin doğruluğunu veya doğruluğu olarak kaynakları zararlarından Tarafalar sorumlu tutulamaz. Bu bülten ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucular için bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafaların üçüncü şahıs siteleri üzerinde herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucuların bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Tarafalar, bu tür bağlantıları sağlarken, açık veya gizli hiçbir şekilde bağlantılı siteleri veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini önermez. 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 Tarafaların doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu veya yükümlü olmadığını kabul ve beyan eder.

## 3. Cezayir'deki Kargo Eksiklik İddiaları

### 3.1. Draft Sörvey

Cezayir limanlarında dökme yüklerin boşaltılmasıyla ilgili olarak alınan ihtiyati tedbirlerden biri genellikle taşıyanın ilk ve son draft sörvey raporları düzenlemesidir. Fakat gemi adına yapılan bu draft sörvey raporları, teslim edilen yükün miktarını belirleme avantajına sahip olmasına rağmen, bu raporlar tahliye edilen kargo miktarının kesin kanıtı olarak Cezayir Mahkemelerinde kullanılamamaktadır. Cezayirli kargo alıcıları genellikle draft sörvey incelemelerde yer almazlar.

Tüm Cezayir limanlarında uygulanan ve Cezayir mahkemeleri ve gümrük idaresi tarafından tanınan tek ağırlık belirleme prosedürü, yükün kıyı kantarı veya silo kantarı üzerinde tartılmasıdır.

### 3.2. Mahkeme tarafından yapılan draft sörveyler

Yukarıdaki nedenlerden ötürü taşıyanlar genellikle bir mahkeme tarafından yapılan draft sörveyi almaya çalışmaktadırlar. Fakat bu bağlamda, Cezayir mahkemeleri bir mahkeme eksperine başvurmayı haklı kılan fiili bir anlaşmazlık olmadıkça, mahkeme eksperlerinin atanmasına izin vermemektedir. Bu nedenle, kargo alıcıları adına resmi bir talep olmaması durumunda, hakim bu tür bir başvuruyu otomatik olarak reddedecektir.

Kabul edilse bile, mahkeme bilirkişilerinin ulaştığı tespitler/sonuçlar taraflar için bağlayıcı değildir. Hakimler tarafından sadece bir anlaşmazlığı incelerken kılavuz olarak dikkate alınırlar. Draft sörvey sonuçları yerel mahkemeler tarafından güvenilir bir ağırlık belirleme prosedürü olarak kabul edilmediğinden, mahkeme tarafından atanan bir sörveyörün draft sörvey raporunun bile, bir kargo eksikliği iddiası durumunda kantar rakamlarına karşı çok az bağlayıcılığı olacaktır.

### 3.3. Kantar sorunları

Birçok limanda, yüklü kamyonların kantardan geçmeden limanı terk etmesine izin verildiği için, boşaltma işlemlerin takibi ve boşaltma rıhtımından ayrılan kamyonların çetelesini yapmak/tahliyeyi kontrol etmek için bir sörveyör bulunması, kantar ölçeğindeki rakamların doğruluğu sağlamak için uygun bir yöntemdir.



Bu nedenle, herhangi bir gereksiz yük eksiklik iddiası olasılığını ortadan kaldırmak için boşaltma operasyonları boyunca yükün dikkatli bir gözetim altında tutulması tavsiye edilir.

### 3.4. İstif memuru sorunları

Kantarla ilgili sorunlara rağmen, Cezayir limanlarındaki yük eksikliği iddiaları esas olarak boşaltma operasyonları boyunca yoğun kargo dökülmesinden kaynaklanmaktadır. Bu genellikle aşağıdaki hususlardan dolayı neden olmaktadır:

- Aşırı yüklenmiş ve sızıntı yapan çelik kepçelerin kullanılması.
- Haznelerden kargo dökülmesine neden olan kepçenin özensiz kullanımı.
- Aşırı yüklenmiş alıcıların kamyonları.
- Gemi bordası ile rıhtım arasında koruyucu branda bulunmaması.
- Rıhtıma dökülen kargo, alıcılar/yükleyiciler tarafından alınmaz.

Cezayir deniz hukuku uyarınca, istif memurları taşıyanın çalışanları olarak kabul edilirler ve işlerini taşıyanın gözetimi ve nihai sorumluluğu altında gerçekleştirirler. Bu nedenle, boşaltma operasyonlarının veya tartım prosedürlerinin yürütülmesindeki herhangi bir kusur veya ihmal, taşıyan tarafından kargo alıcılarına karşı sorumluluğundan kaçınmak için ileri sürülemez.

**Bu bilgiyi sağladığı için temsilcimiz Zakia RAHALI, BUDD PNI'ye de teşekkür ederiz.**