

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. Fas: Armatörlerin Dikkatine

### 1.1. Yük eksiklik iddiaları

Tahıl kargolarında eksik yük iddiaları, esas olarak dikkatsiz taşıma / istifçinin neden olduğu dökülme nedeniyle sık karşılaşılan talepler arasındadır. Fas mahkemeleri yüklerin limandaki sahil kantarı rakamlarını dikkate aldığından, gemi sahiplerine tahliye operasyonu esnasında gözetim sürveyleri yaptırılmalarını ve tahliye esnasında ağır döküntü tespit edilirse bunun fotoğraflarla desteklenip sorumlulara protesto mektubu (LOP) verilmesini tavsiye ediyoruz.

### 1.2. Kaçak yolcular

Fas limanlarına uğrayan gemilere, özellikle son zamanlarda kaçak yolcuların geceleri sahilinden gemiye çıkmaya çalıştıkları vakaların olduğu Kazablanka'da sıkı bir gözetleme/gemi giriş kontrolü yapmalarını tavsiye ediyoruz. Jorf Lasfar, Safi ve Agadir limanlarında da dikkatli olunmalıdır.

### 3.3. Gemi tutuklama: Taahhüt (LOU) Sorunu

200 ülkeden Fas, dostane bir gemi tutuklama yargı yetkisine sahip bir ülkedir. Örneğin, yük sahipleri, yük hasarı veya yükte fazla eksiklik tespit edildiğinde gemiyi tutuklamak için hemen talepte bulunabilir. Rıhtımda hasar meydana geldiği takdirde ise liman başkanlığı veya terminal işleticisi de gemiyi tutuklamak için girişimde bulunabilir.



Böyle bir durumda, gemiyi serbest bırakmak için ilk aşamada geminin P&I sigortacısından garanti mektubu (LOU) kabul edilebilir, ancak genellikle 15 gün içinde bir Banka Teminatı (BG) verilmesi gerekmektedir. Fas yasalarına göre, yalnızca BG veya mahkemede nakit depozito uygun teminat olarak kabul edilir.

Bu nedenle, P&I sigortacısının garanti mektubu yalnızca geçici olarak kabul edilir.

**Temsilcimiz Maclains Maritime Morocco'ya bu haberi bize ulaştırdığı için teşekkür ederiz.**



## 2. Kolombiya'da Uyuşturucu Kaçakçılığı

Kolombiya Limanlarında genellikle uyuşturucu kaçakçılığı riski vardır. Bu nedenle, gemide, geminin ambarlarında ve konteynerlerin içinde saklanan uyuşturucuların bulunduğu dair haberlere sıkça rastlanmaktadır.

Gemilerde ve konteynerlerde yapılan uyuşturucu kaçakçılığı son zamanlarda önemli bir artış göstermiştir.

Bu yeni kaçakçılık yöntemleriyle, şüpheli paketlerin -soğutucu üniteleri de dahil olmak üzere- konteynerlerin içine yerleştirilmesi ve dökme yük gemilerinde bu paketlerin yük içerisine gömülmesi şeklinde olmakta ve sigortalılarımızın bu konuda ek bir önlem almasını önermekteyiz.

Kolombiya limanlarında gemide yasadışı bir maddenin gizlenme olasılığı nispeten düşük olsa da sigortalıların belirtilen tavsiyeleri dikkate almaları önemlidir.

<sup>1</sup> Yasal uyarı

Bu haber kaleminde verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmekteyiz. 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 şekilde herhangi bir sözlü, yazılı, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar kaybı, iskanisite veya bilgi kaybolması) doğrudan veya dolaylı zararları dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumluluk veya yükümlülük tutulamaz. Bu haber kaleminde herhangi bir haberi kullanmadan veya kullanılmadan önce bu haber kalemindeki bilgi ve materyallerin doğruluğunu veya eksiksizliğini kontrol etmeniz gerekmektedir. Bu haber kaleminde yer alan bilgiler, okuyucular için bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafaların üçüncü şahıs siteleri üzerinde herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafaların bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyallerden sorumlu veya yükümlülüğünü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Tarafalar, bu tür bağlantıları sağlarken, açık veya gizli 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 güvenilmesi bağlantılı olarak, okuyucunun neden olduğu veya uğradığı herhangi bir zarar veya kayıptan Tarafaların doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu veya yükümlülüğünü kabul ve beyan eder.

## 2.2. Kolombiya Limanlarındaki riskler nelerdir?

Kolombiya limanları, uyuşturucu kaçakçılığı açısından bazı riskler arz ediyor, ancak limanda polis memurları olmasına rağmen, bazı armatörler riskleri azaltmak için ekstra önleyici tedbirler almayı tercih etmektedir. Uyuşturucu denetimleri zorunlu değildir (zorunlu olduğu Puerto Bolívar ve Puerto Drummond hariç), ancak uyuşturucu kaçakçılığı riskleri yüksek olduğundan denetim tavsiye edilmektedir. Normalde söz konusu denetimler donanma veya özel dalış şirketleri tarafından yapılabilir.

## 2.3. Kolombiya Limanlarına girmeden önce ne yapılmalı?

a) Karaya çıkan mürettebat, Kolombiya'da uyuşturucu kaçakçılarının uyuşturucu kaçakçılığı konusunda iş birliğini sağlamak için kendileriyle arkadaş olmaya çalışabileceklerinin yaygın bir uygulama olduğu konusunda bilgilendirilmelidir.

b) Geminin limana varışından önce, Liman Acentesi gemi kaptanına Kolombiya Limanı ile ilgili güncellenmiş verileri sağlamalıdır. Liman Acentesinin bu verileri zamanında sağlayamaması durumunda, kaptan, Liman Acentesinden hızlı bilgilendirme talep etmelidir.

c) Gemi, limana varmadan önce, gemi kaptanı kalkış sırasında ve kalkıştan hemen sonra, gözlemlenen tüm faaliyetlerin ve yerel makamlar, yük gemileri ve diğer kıyıda görevli personel ve mürettebat tarafından gerçekleştirilen eylemlerin doğru kayıtlarını tutmalıdır.

## 2.4. Gemi Limandayken veya demirliken ne yapılmalı?

a) Geminin kalkışından önce, P&I temsilcinin huzurunda güvenilir bir özel Dalış Şirketi tarafından su hattının altında gemiye herhangi bir yasa dışı maddenin bağlı olmadığından emin olmak için bir su altı denetimi yapılabilir.

b) Terminallerin çoğu ISPS standartlarını karşılarsa da P&I temsilcisi tarafından gemide ekstra özel güvenlik sağlanması tavsiye edilir. Bu bağlamda, gemide iskele veya tamir teknisyenlerinin çalıştığı alanlarda daimî bekçiler bulunmalıdır. Karanlık saatlerde, faaliyetlerin görsel olarak izlenmesini kolaylaştırmak için tüm alanlar iyi aydınlatılmalıdır. Gemide üçüncü şahıslar tarafından gerçekleştirilen şüpheli faaliyetler gemi kaptanına bildirilmelidir. Gemiye yaklaşan küçük teknelere ve geminin çevresinde daha fazla araştırmayı gerektirebilecek herhangi bir şüpheli faaliyete dikkat edilmelidir. Karanlık



saatlerde projektör kullanımı düşünülmelidir.

c) Mürettebat, gemi limanda bulunduğu sürece düzenli gemi denetimleri yapmalıdır. Bölmeler, kilitle dolaplar, konteynerler vb. için kırık/eksik mühürler tespit edildiğinde bir araştırma yapılmalı ve herhangi bir şey bulunamazsa mühürler ekip tarafından değiştirilmelidir. Soruşturma/aramanın sonucunun bir özeti ve ilgili mühür numaraları ile seyir defterine bir kayıt yapılmalıdır.

## 2.5. Gemide uyuşturucu bulunursa ne yapılmalı?

a) P&I sigortacısına ve yerel P&I temsilcisine derhal bildirimde bulunulması tavsiye edilir.

b) Limandaki polise derhal bildirimde bulunulması gerekir. Bu, doğrudan kaptan tarafından veya geminin limandaki acentesi aracılığıyla yapılabilir. Bu, uyuşturucu bulunduğu kaptan ve mürettebatın Kolombiya Savcılığı tarafından yürütülen cezai soruşturmanın bir parçası olma riskini azaltacaktır.

c) Uyuşturucuya dokunulmamalıdır.

d) Uyuşturucuların bulunduğu gemi alanının fotoğrafının veya kamera görüntülerinin alınması önerilir, ancak el değmeden bırakılmalı ve yetkisiz erişimi önlemek için mühürlenmelidir.

e) Yetkililer tarafından gemide uyuşturucu bulunursa, mürettebat ve kaptan geçici olarak yetkililerin gözetimi altına alınacak ve ön soruşturmanın parçası olacaklardır. Gemi ayrıca daha fazla araştırma için limanda tutulacaktır. Bazen, konteynerler içinde uyuşturucu bulunduğu, bunlar cezai işlem kapsamında delil olarak kabul edildiğinden geminin tutuklanması mümkündür.

## 2.6. Gemide uyuşturucu bulunursa Kolombiya Kanunlarına göre cezası nedir?

### a) İdari soruşturma

Denizcilik yönetmeliklerine aykırılık nedeniyle soruşturma açılmaya karar verilirse, yargılama 3 yıl kadar sürebilir ve soruşturma sonunda armatöre para cezası verilmesi mümkün olabilir. Bu para cezası 10.000 ABD dolarından fazla olmamalıdır (teoride bu para cezaları 50.000 ABD dolarına kadar çıkabilse de pratikte neredeyse hiçbir zaman 10.000 ABD dolarından yüksek değildir).

### b) Cumhuriyet Savcısı tarafından cezai soruşturma

Geminin/mürettebatın cezai soruşturmaya dahil olması durumunda, gemi limanda alıkonulabilir ve mürettebat hapsedilebilir (eğer farklı bir mürettebat varsa, o zaman

sadece gemiyi alıkoyma uygulanır). Ek olarak, Kolombiya Ceza Kanunu, yasadışı uyuşturucuların ticaretine, üretimine veya taşınmasına karışan herhangi bir kişinin sekiz (8) ila yirmi (20) yıl hapis cezasına ve aylık 1.000 ila 50.000 ABD doları arasında para cezasına çarptırılacağını belirtmektedir. Aynı kanunda, yasadışı uyuşturucu maddelerin üretimi, depolanması veya taşınması için kullanan veya kullanımına izin veren herhangi bir kişinin altı (6) yıldan on iki (12) yıla kadar hapis ve altı (6) yıldan on iki (12) yıl hapis cezasına çarptırılacağı ifade edilmektedir. Armatörün uyuşturucu ticaretine karıştığı kanıtlanırsa eğer, gemiye Kolombiya makamları tarafından kalıcı olarak el konulabilir.

**Temsilcimiz A&A Multiprime'a bu bilgilendirme için teşekkür ederiz.**

## 3. Singapur'da Omicron Varyantı

Singapur Denizcilik ve Liman Otoritesi (MPA), Omicron varyantının Singapur'da yayılmasını sınırlamak için, kıyıda görev yapan personel için ek önlemler getirmiştir.

Singapur Limanı'na gelen gemilerin sahipleri, kaptanları ve acentelerine, tüm operasyonların, 2021 tarihli Liman Deniz Genelgesi 40 (COVID sırasında Singapur Limanı'na Varan Gemiler) ilan edildiği gibi temassız olarak yürütülmesini sağlamaları hatırlatılır.

Genelgede belirtilen şartlar, mürettebatın gemiye katıldıktan sonra en az üç kez PCR testi yaptırmasıdır. Bu şart son 14 gün içinde 10 Afrika ülkesine giden (i) gemiler veya (ii) mürettebat (gemiye yeni katılan) için geçerlidir.

a) Güneyde 8 ülke - Güney Afrika, Lesoto, Eswatini, Mozambik, Malavi, Zimbabve, Botswana, Namibya ve,

b) Batı Afrika'da 2 ülke - Nijerya ve Gana.

Sorun öncelikle Güney Afrika'da yakıt ikmali yapan gemilerle ilgili olacaktır, ancak bu aynı zamanda Gana ve Nijerya'da veya belki Namibya, Güney Afrika veya Mozambik'te yük yüklemiş gemiler de olabilir.



Gemideki herhangi bir mürettebatın son 14 gün içinde bu ülkelerden herhangi birine gitmiş olması halinde, mürettebatın daha sonra ekstra testlerden geçmesi gerektiğinin unutulmaması gerekir.

Sigortalılarımızın herhangi bir açıklama için Andrew Leong (Tel: 6325 2478; e-posta: andrew\_leong@mpa.gov.sg) ile iletişime geçmeleri önerilir.

**Temsilcimiz Spica Services (s) Pte Ltd Singapur'a bu bilgilendirmeyi bizimle paylaştıkları için teşekkür ederiz.**