

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 almaktadır.<sup>1</sup>

## 1. Türk Bayraklı Gemiler Tarafından Paris Mou İçin Alınması Gereken İlave Önlemler

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü 20.08.2024 tarih ve 2087483 sayılı yazısı ile Türk Bayraklı gemilerin son yıllardaki Paris MoU (Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı) denetim performansını özetlemiş ve Paris MoU kapsamındaki gemi tutulmalarının önlenmesi/azaltılması ve Türk Bayrağının Beyaz Listedeki varlığının sürdürülmesi amacıyla Türk Bayraklı gemilerin liman devleti denetimlerine (PSC) hazırlıklı olması gerektiğine dikkat çekmiştir.



**Kaynak: Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği**

Bu kapsamda, PSC denetim aralığında bulunan gemilerin, denetimlere mümkün olduğunca DPA/ enspektörün eşliğinde katılması gerektiğini ve denetimler öncesi geminin klas kuruluşundan ya da SMC belgesini düzenleyen kuruluştan teknik destek alması gerektiğini hatırlatmaktadır.

Bunun yanı sıra, Türk Bayrağının Paris MoU Beyaz Listedeki varlığının sürdürülebilmesi adına ilave önlemlerin alınması gerektiğini belirtmiştir.

Paris MoU'da "Öncelik I (PI) ve II (PII)" denetim aralığında bulunan gemilerin denetim listelerinin 31/12/2024 tarihine kadar her ay gemi kaptanları tarafından doldurulmasını, DPA tarafından onaylanmasını ve müteakip her ayın ilk haftası içerisinde bakanlığına iletilmesi gerektiği ifade etmiştir.

Buna ek olarak, Paris MoU'da "Öncelik I (PI)" denetim aralığında bulunan gemilerin, denetimlere şirketin teknik görevlilerinin (DPA/Enspektör) katılması ve bu kapsamda gerekli vize vb. işlemleri için önceden gerekli hazırlıkların yapılmış olması gerekmektedir.

Dahası, söz konusu denetimlerin öncesinde İdare ile irtibata geçilerek, verilecek talimat gereği, geminin klas kuruluşu tarafından verilen ve gemiye katılım sağlayan yazının ekinde bulunan, gemi ilgilileriyle birlikte doldurulmuş olan kontrol listesinin bakanlığa iletilmesi gerektiği belirtilmiştir.

<sup>1</sup> Yasal uyarı

Bu haber kullanılmadan önce tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmektedir. TP&I ve ilgili yazıları (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, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) doğrudan veya dolaylı zararlar dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onayla bağlantılı herhangi bir haberi kullanmadan veya kullanılmadan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyale güvenmeden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlarından Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu haber ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafların kullanıcı şahıs sitelerini ziyaret ederken herhangi bir kontrolü kullanmadığından, okuyucu, Tarafların bu tür sitelerdeki herhangi bir içeriğe veya materyale sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlarken, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteler veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf sitelerden elde edilen bilgi veya materyallerin herhangi bir şekilde kullanılması veya bunlara güvenmesiyse bağlantılı olarak, okuyucunun neden olduğu veya uğradığı herhangi bir zarar veya kayıptan Tarafların doğrudan veya dolaylı olarak sorumlu veya yükümlü olmadığını kabul ve beyan eder.



## 2. Kızıldeniz Krizi: Sözleşmeye Dayalı Çözümler Taraflar İçin Mevcut

Yemenli Husi grubu, son dokuz aydır Kızıldeniz'den geçen gemilere çok sayıda saldırı gerçekleştirerek deniz ticaretinde önemli aksamalara sebep olmuştur.

Husiler, şimdiye kadar insansız hava araçları, balistik füzeler, kaçırma ve benzeri yöntemlerle Süveyş Kanalı'ndan geçen ticari gemilere 100'den fazla saldırı düzenlemiştir.



**Kaynak: Lester Aldridge**

Husi grubunun bu artan agresifliği, denizyolu taşımacılığı ile ilgilenen şirketlerin çoğunu Süveyş Kanalı'nı kullanmaktan kaçınmaya zorlamaktadır. Saldırıların ne zaman sona ereceği ise öngörülememektedir.

Bu sebeple denizyolu taşımacılığı ile iştigal eden şirketlerin çoğu, gemilerini Süveyş Kanalı yerine Afrika'nın güney ucu olan Ümit Burnu etrafında yönlendirmeyi tercih etmektedir. Bu dolambaçlı yol, her bir sefere yaklaşık 3.500 deniz mili ve fazladan 15-20 gün eklemektedir. Özellikle çabuk bozulabilen yükleri taşıyan gemilerde bu tür gecikmeler önemli olabilir. Ancak şirketler, Husi saldırısı riskinden bu tür riskleri almayı tercih etmekte.

Saldırıları ayrıca tedarik zincirinde ciddi aksamalara neden olmakta, bunun sonucu olarak da, taşıma sözleşmelerinin tarafları arasında anlaşmazlıklar ortaya çıkmaktadır. Uzun süreli gecikmelerden etkilenen bu taraflar, kendilerine çözüm yolu aramaktadırlar. Bu yollardan mücbir sebep klozu aşağıda açıklanmıştır.

### Mücbir Sebep Klozu

Taşıma sözleşmelerinde genellikle "mücbir sebep hükmü" bulunmaktadır. Bu madde ile, taraflardan birinin belirli ve kendi kontrolünün dışındaki durumlar sebebiyle sözleşmede öngörülen yükümlülüklerini yerine getirememesi halinde bundan sorumlu tutulamayacağını düzenlenmektedir. Bu durumda, Husi saldırıları da sözleşmelerde bu tür bir mücbir sebep olarak listelenebilir.

Ancak tedarik zincirindeki gecikmelerin çoğu doğrudan Husi saldırılarının kendisinden değil, saldırıya uğramak endişesinden kaynaklanmaktadır. Bu durumu özellikle dikkat etmek gerekir. Çünkü Mücbir sebep klozu "saldırı riskini" kapsamıyorsa, taraf yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde mazur görülmebilecektir.

Diğer tartışılması gereken sorun, mücbir sebep maddesinin uygulanması için söz konusu olayın yükümlülüğün yerine getirilmesini imkânsız hale mi getirmesi gerektiği yoksa yalnızca maliyetini yükseltmesinin yeterli mi olacaktır. Sözleşmelerde bazen mücbir sebep hükmünün uygulanması için öngörülen eşik yüksek tutularak, olayın yükümlülüğün yerine getirilmesini imkansız hale getirmesi beklenmektedir. Bu halde yükümlülük yalnızca daha maliyetli hale gelirse, taraf yükümlülüğü yerine getirmediği takdirde mazur görülemeyecektir.

#### <sup>1</sup> Yasal uyarı

Bu haber kullanılmadan önce tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şekilde" sağlanmaktadır ve bu bilgilerin kullanılma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmekteyiz. TPI ve ilgili yazıları (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, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) kaynağından doğrudan veya dolaylı zararlar dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onayla bağlantılı herhangi bir haber kullanmadan veya kullanılmadan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyale güvenmeden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlarıdan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu haber ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucular için bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafları üçüncü şahıs siteden herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafları bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmayacağı kabul etmelidir. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlanırken, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden 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 olmadığını kabul ve beyan eder.



## 3. Çin Yapımı Gemilere %100 Gümrük Vergisi Talep Edildi

Kanada Deniz Endüstrileri ve Gemi İnşa Derneği, Çin yapımı gemilere yüzde yüz gümrük vergisi konulması çağrısında bulundu.

Talep, Kanada'nın Çin yapımı elektrikli araçlara benzer bir gümrük vergisi duyurmasının ardından ve Amerikan sendikalarının Çin gemi inşa endüstrisine karşı yaptığı bir ticaret şikayetini incelemesi sırasında geldi.

Kanada Deniz Endüstrileri ve Gemi İnşa Derneği (CMISA), açıklamasında Çin'in deniz genişlemesine ve komşularıyla olan ilişkilerine değiniyor. Dahası, Çin gemilerinin Kanada'nın Arktik sularında görüldüğüne dair raporlara işaret ediyorlar.

Ticaret birliği açıklamasında, "CMISA acil ve kararlı bir eylem çağrısında bulunuyor. Kanada'ya ithal edilen tüm Çin yapımı gemilere yüzde yüz ek vergi uygulanmasını öneriyoruz ve herhangi bir hükümet kuruluşunun Çin yapımı gemileri satın almasının veya kiralamasının açıkça yasaklanmasını talep ediyoruz." dedi.



**Kaynak: Denizhaber**

### <sup>1</sup> Yasal uyarı

Bu haber bölümünde verilen tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şeklide" sağlanmaktadır ve bu bilgileri kullanma riskinin tamamen size ait olduğunu kabul etmektedir. TPI 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 koşulda herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar, iş kesintisi veya bilgi kaybolduğundan kaynaklanan doğrudan veya dolaylı zararlar dahil) ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bölümünü veya onları bağıntılı herhangi bir haberi kullanmadan veya kullanılmadan önce bu haber bölümündeki bilgi ve materyale güvenmeden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlarından Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu haber ayrıca diğer internet sistemine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafları üçüncü şahıs siteleri üzerinde herhangi bir kontrol bulunmadığından, okuyucu, Tarafları bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlarken, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağıntılı siteler 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 olmayacağı kabul ve beyan eder.