

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.¹

1. Süveyş Kanalı, Panama Kanalı ve Karadeniz Gibi Önemli Küresel Deniz Rotalarında Meydana Gelen Aksaklıklar

Süveyş Kanalı, Panama Kanalı ve Karadeniz gibi önemli küresel deniz rotalarında meydana gelen karmaşalar ve aksaklıklar, küresel ticareti benzeri görülmemiş zorluklarla karşı karşıya bırakarak her bölgeden milyonlarca insanın etkilenmesine neden olabilir.



Kaynak: UNCTAD

Uluslararası ticaretin belkemiği olan deniz taşımacılığı, küresel eşya taşımının %80'ini oluşturuyor.

Karadeniz'de denizyolu rotalarını etkileyen jeopolitik gerilimlere ve şiddetli kuraklık nedeniyle Panama Kanalı'ndaki denizyolu taşımacılığının sektöre uğramasına, şimdi bir de Süveyş Kanalı'ndaki denizyolu taşımacılığına yönelik saldırılar eklendi.

BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) "Bulanık Sularda Seyir: Kızıldeniz, Karadeniz ve Panama Kanalı'ndaki Denizyolu Taşımacılığı Rotalarının Sektöre Uğramasının Küresel Ticarete Etkisi" isimli raporunu yayınlamıştır. Raporda Süveyş Kanalı'ndan geçişleri ciddi şekilde etkileyen Kızıldeniz'deki saldırıların, mevcut jeopolitik ve iklimle ilgili zorluklara eklenmesiyle birlikte dünyanın ticaret rotalarını nasıl yeniden şekillendirdiğine işaret edilmiştir.

Dünyanın hayat damarlarının kesilmesi

Denizyolu taşımacılığına yönelik son saldırıların ardından, Süveyş Kanalı üzerindeki deniz ticaret yollarının ciddi şekilde kesintiye uğraması, küresel ticareti daha da etkilemektedir. Ukrayna ve Rusya arasındaki savaş nedeniyle Karadeniz'de süregelen aksaklıklar daha da derinleşmiş, petrol ve tahıl ticareti rotalarında kaymalara yol açmıştır.

Ayrıca, Atlantik ve Pasifik Okyanuslarını birbirine bağlayarak kritik önem taşıyan Panama Kanalı da ayrı bir sorunla karşı karşıyadır: azalan su seviyeleri. Kanaldaki su seviyesinin azalması, küresel tedarik zincirlerinin direncine dair endişeleri artırmakta ve dünya ticaret altyapısının kırılganlığını göstermektedir.

UNCTAD, Süveyş Kanalı'ndan geçişlerin zirve noktasına kıyasla %42 oranında azaldığını tahmin etmektedir. Denizcilik sektöründeki büyük oyuncuların Süveyş'ten geçişleri geçici olarak askıya almasıyla, haftalık konteyner gemisi geçişleri %67 oranında düşmüş, konteyner taşıma kapasitesi, tanker geçişleri ve gaz taşımalarında önemli düşüşler yaşanmıştır. Bu arada, Panama Kanalı'ndan yapılan toplam transit geçişler de zirve noktasına kıyasla %49 oranında düşmüştür.

¹ 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 etmektediriz. 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, 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 onunla bağlantılı herhangi bir haberi kullanılmadan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyalleri güncellenmeden önce kontrol etmeniz önerilir. Bu haber bülteninde yer alan bilgiler, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafların kullanıcı şahıs siteden herhangi bir şekilde kullanılmadığından, okuyucu, Tarafların bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyallerden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlanma, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynaklardan veya bunların ilgili içeriğini sağlamaz. Okuyucu ayrıca, kullanıcı taraf siteden 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

Gelişmekte olan ekonomiler üzerindeki baskı

Özellikle gelişmekte olan ülkeler bu aksaklıklara karşı savunmasız kalmaktadır.

Kuruluş, küresel ticaretin hızla yeniden şekillenebilmesi için gereken denizcilik sektörünün adaptasyonuna ve uluslararası iş birliğine duyulan ihtiyaca vurgu yapmaktadır. Mevcut zorluklar, küresel ticaretin jeopolitik gerilimlere ve iklimle ilgili zorluklara maruz kaldığı göstermektedir. Bu darbelerle karşı daha savunmasız olan ülkeleri desteklemek üzere sürdürülebilir çözümler üretmek için ise müşterek çabalar gerekmektedir.

2. TOGO: Ceza Uyarısı!

Lomé'ye (Togo) uğrayan gemilerin, yerel halkla ve özellikle balıkçılarla eşya alışverişinde bulunmaması tavsiye edilmektedir. Aksi halde 130 milyon Euro'nun üzerinde para cezası ve 3 ay ile bir yıl arasında hapis cezasıyla karşı karşıya kalabilirler.

Bilinen üç olayda, demirdeki gemiler balıkçılara deniz ürünleri ve sim kart karşılığında su şişeleri ve hurda gibi düşük değerli eşyalar vermiştir.



Kaynak: BUDD PNI

Balıkçılar Lomé limanına döndüklerinde tutuklanmış ve gemiler alıkonulmadan önce Polis tarafından ifadeleri alınmıştır. Gümrük Müdürlüğü, gemilerin seferini engelleyerek, gayri resmi alışverişlerin kaçakçılık teşkil ettiği gerekçesiyle gemilere 60 ila 130 milyon Euro arasında para cezası kesilebileceğini söylemiştir.

Bugüne kadarki yaşanan olaylarda Gümrük Müdürlüğü,

Ceza tutanakları ("Procés Verbal de Constat" veya "PV") gemi adına resmi yetkili biri tarafından imzalanmadığı sürece para cezalarını görüşmeyi reddetmekte, ve imza yetkilisinin "Haklarımıza Halel Getirmeksizin" veya "Sadece Teslim" gibi sorumluluğu reddeden standart ifadeleri kullanmasına izin vermemektedir.

Bir olayda ancak Gümrük Müdürlüğü ile haftalarca süren görüşmelerden sonra bu ifadelerden biri eklenebilmiştir.

Bu süre zarfında gemi alıkonulmaya devam etmiş ve ceza miktarına ilişkin herhangi bir müzakere başlatılamamıştır.

Kaçakçılık cezalarının bu kadar yüksek olmasının nedeni, cezaların aşağıdaki kıstaslara göre hesaplanmasıdır:

- takas edilen ürünlerin değeri
- artı olaya dahil olan tüm gemilerin tahmini değerlerinin iki katı
- artı hem takas edilen eşyalar hem de gemilerin tahmini değerleri üzerinden hesaplanan ve %28 ile %49 arasında değişen gümrük vergileri.

1 Yasal uyarı

Bu haber kullanırken tüm bilgiler "olduğu gibi" ve "mevcut olduğu şeklide" 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 koşulda herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) kaydedilmesini doğrudan veya dolaylı olarak dahi ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onunla bağlantılı herhangi bir haberi 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 sistemine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir birini olarak sunulmaktadır. Tarafların üçüncü şahıs siteden herhangi bir kontrol bolumsuz olduğu, okuyucu, Tarafların bu tür sitedeki herhangi bir içerik veya materyale sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıdan sağlanan, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf siteden 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 olmayacağını kabul ve beyan eder.

Togo Gümrük Kanunu'nun İlgili Maddeleri

Gümrük Müdürlüğü'nün uyguladığı para cezaları, Togo Gümrük Kanunu'nun (2018-007 sayılı Kanun) aşağıdaki maddelerine dayanmaktadır.

Madde 60 - Fıkra 2

Gümrükten yazılı izin alınmadan hiçbir mal tahliye edilemez veya nakledilemez.

Tahliye ve nakil işlemleri, Gümrük Müdürü tarafından kararlaştırılan zamanlarda ve koşullarda Gümrük nezdinde gerçekleştirilecektir.

Madde 340- Fıkra 1

Gemilerin ve deniz ve hava araçlarının kaptanları, kargo manifestolarında bulunan eksik veya yanlış bilgilerden ve genel olarak gemilerinde veya hava araçlarında gerçekleşen ihlallerden sorumlu kabul edilecektir.

Madde 372 - Fıkra 1

Aşağıdakiler, yasaklı mal beyanı olmaksızın yapılan ithalat olarak kabul edilecektir: 369. maddenin 2. fıkrasında belirtilen eşyaların hileli olarak karaya çıkarılması;

Madde 369 – Fıkra 2

Aşağıdakiler beyan edilmeden yapılan ithalat olarak kabul edilecektir:

Gemilerde bulunan ve denetim öncesinde yük ve gemi ambar beyannamelerinde usulüne uygun olarak beyan edilmemiş olan, girişi yasak veya ağır vergilendirilmiş veya dahili vergilere tabi maddeler.

Madde 359 - Fıkra 1

Herhangi bir kaçakçılık veya girişi yasaklanmış veya ağır vergilendirilmiş veya çıkışı yasaklanmış veya vergilendirilmiş mallar kapsamındaki malların, beyan edilmeden herhangi bir ithalat veya ihracata konu edilmesi halinde, failler suça konu eşyanın müsaderesi, taşıma araçlarının müsaderesi, suçu gizlemek için kullanılan eşyaların müsaderesi, suça konu eşyanın değerinin iki katına eşit para cezası ve üç aydan bir yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

Kaçakçılık, ithalat veya ihracat fiillerinin Maliye Bakanlığınca belirlenen kamu sağlığı, ahlakı veya güvenliği için tehlikeli olan mallarla ilgili olması halinde, hapis cezası en fazla on yıla çıkarılır ve para cezası suça konu eşyanın değerinin beş katına kadar arttırılabilir.

Tavsiyeler

Gemi demirde olsa dahi herhangi bir eşyanın takasından kaçınılması gerekmektedir. Zira kimin izlediğini bilmek mümkün değildir.

Gümrükle ilgili bir sorunla karşılaşıldığında derhal P&I temsilcisiyle iletişime geçilmesi gerekmektedir.

1 Yasal uyarı

Bu haber kullanırken 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 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 koşulda herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar, iş kesintisi veya bilgi kaybetme) kaydedilen kayıtlardan 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 zararlardan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu bülten ayrıca diğer internet sistemine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafları üçüncü şahıs siteden ziyade herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafları bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmayacağı kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıların sağlarken, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynaklardan 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.



3. Dibba Limanında Ticari Faaliyetlerin Başlaması

Dibba Limanı 01 Mart 2024 Cuma gününden itibaren ticari olarak faaliyete geçmiştir.



Kaynak: Fujairah Port Authority

¹ 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 koşulda herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün (karar kaybı, 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 onunla bağlantılı herhangi bir haberi kullanılmadan veya kullanılmadan önce bu haber bültenindeki bilgi ve materyale güvenmeden doğrudan veya dolaylı olarak kaynaklanan zararlardan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu bülten ayrıca diğer internet sistemine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafları üçüncü şahıs siteden herhangi bir kontrol kullanılmadıkça, okuyucu, Tarafları bu tür sitedeki herhangi bir içerik veya materyalden sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantıdan sağlanan, açık veya zımnen hiçbir şekilde bağlantılı siteden veya kaynakları veya bunların ilgili içeriğini onaylamaz. Okuyucu ayrıca, üçüncü taraf siteden elde edilen bilgi veya materyallerin herhangi bir şekilde kullanılması veya bunlara güvenmesiyle 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.

