

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.Kısaca İspanyadaki Güncel İdari ve Yaptırım İşlemleri

### YAPTIRIM İŞLEMLERİ VE MALİ GÜVENLİK

İspanya'da PSC/MOU denetimlerinden geçen ve ciddi eksiklikleri bulunan gemiler alıkonulma ve yaptırımlara maruz kalma riski altındadır. Gerçekten de İspanya, Paris Mutabakat Zaptı ihlalleri için yaptırım davası açan birkaç Avrupa ülkesinden biridir. Bu durumlarda İspanyol mevzuatı Paris MOU düzenlemelerinin yerini alır. Yaptırım işlemleri normalde aşağıdaki modeli takip eder:



Kaynak: MEDPANDI P&I Correspondents

1) Yargılamanın başlatıldığına bildirilmesi – Normalde bir mali teminat talep edilecektir. Bu, banka garantisi, sigorta teminat mektubu veya nakit depozito yoluyla yapılabilir.

2) Savunma iddialarının sunulması – Liman Başkanı, savunma iddialarını sunmak için 15 günlük bir süre (22'ye kadar uzatılabilir) verecektir.

3) Çözüm önerisinin bildirilmesi – potansiyel olarak birkaç aylık bir sürenin ardından, Liman Başkanı bir çözüm önerisi yayınlayacaktır. Bu noktada, önerilen kararda ileri sürülen hususların yargılamanın başlangıcında belirtilenlerden farklı olması halinde ileri sürülen savunma iddialarını sunmak için ek bir 15 gün verilecektir.

4) Kararın bildirilmesi – işlemler, nihai kararı verecek olan Madrid'deki Denizcilik Müdürlüğüne (DoS) iletilir. Kararın tebligatı, yargılamanın başlamasından itibaren 12 ay içinde alınmalıdır, aksi takdirde mevcut yargılama karar verilmeden tamamlanmış sayılır. Bu durumda, ciddi suçlar 3 yıl, hafif suçlar ise yalnızca 1 yıl zaman aşımına uğradığından, denizcilik makamları yargılamayı yeniden açabilir ve açması muhtemeldir.

Bir geminin alıkonulmasının ardından, yaptırım işlemleri devam ederken geminin kalkışına izin vermek için mali teminat gerekecektir. Bu teminat nakit olarak, banka teminatı olarak veya alternatif olarak bir sigorta garanti mektubu şeklinde verilebilir. Özellikle teminat, yabancı bir bankanın talimat verdiği bir banka teminatı olarak verilecekse, prosedür yavaş olabilir. Bu durumlarda garantinin yerine getirilmesi 2 ila 4 iş günü sürebilir. Bununla birlikte, nakit teminat konulması durumunda tutuklamanın kaldırılması genellikle çok daha hızlıdır. PSC yaptırım işlemlerinin normalde P&I Kulüpleri tarafından karşılanmadığı göz önüne alındığında, gemi armatör/işletmecileri, tutukluluğun kaldırılmasını hızlandırmak ve faiz ve maliyetlerden tasarruf etmek için genellikle nakit teminat yolunu seçerler. Nakit depozito daha sonra tutuklanma tehdidi olmadan banka teminatı ile değiştirilebilir.

#### <sup>1</sup> Yasal uyarı

Bu haber kullanımda verilen 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 eksikliği konusunda hiçbir garanti vermez ve sorumluluk veya yükümlülük kabul etmez. Taraflar hiçbir şekilde herhangi bir iddia, zarar, kayıp, gider, maliyet veya yükümlülüğün kaybolması, iş kesintisi veya bilgi kaybolması kaynaklı doğrudan veya dolaylı zararları dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere hiçbir şekilde sorumlu veya yükümlü tutulamaz. Bu haber bültenini veya onunla bağlantılı herhangi bir haber kullanımdan veya kullanılmamasından veya bu haber bültenindeki bilgi ve materyallerin doğruluğu veya eksikliğiyle ilgili olarak kaynaklanan zararlarıdan Taraflar sorumlu tutulamaz. Bu haber ayrıca diğer internet sitelerine bağlantılar içerir. Bu tür bağlantılar, okuyucuların bir bilgi olarak sunulmaktadır. Tarafların kullanıcı şahıs siteden herhangi bir kontrolü bulunmadığından, okuyucu, Tarafların bu tür sitelerdeki herhangi bir içerik veya materyallerin sorumlu veya yükümlü tutulmadığını kabul ve beyan eder. Taraflar, bu tür bağlantılar sağlarken, 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 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.



## 2. Senegal ve Dakar Limanlarında Gümrük Kontrollerinin ve Cezalarının Yükselme Riski

Yerel muhabirimiz TCI Africa, gemideki herhangi bir malın (herhangi bir yakıt eksikliği dahil), mürettebatın ve yükün yanlış beyan edilmesi nedeniyle oluşacak gümrük cezalarının arttığını bildirdi.

Sirkülerin içeriği ise şöyle:

**GEMİLERİN DAKAR LİMANINA VARILIŞINDA GÜMRÜK TARAFINDAN BEYANNAMESİ İSTENEN EŞYA LİSTESİ** (miktarları Mt, litre, Kg... vb. cinsinden belirtilmelidir)

1. Konşimento
2. Geminin Uğrak Limanları
3. Mürettebat listesi
4. Mürettebat Kişisel Eşya Beyannamesi
5. Bonded Store Listesi
6. Gıda Stok Listesi
7. Narkotikler
8. Boyalar
9. Kimyasallar
10. Yangın söndürücüler
11. Foam Analizi
12. CO2 (sabit ve taşınabilir)
13. Yakıt beyannamesi
14. Akaryakıt
15. Dizel yağı
16. Madeni yağ beyanı
17. Tanklardaki yağ (karter tankları dahil)
18. Varillerdeki yağ
19. Teneke kutularda yağ
20. Kullanılan yağ (motorlarda, vinçlerde, vinçlerde, kış boruda...vb.)
21. Tortu (çamur)



### Kaynak: TCI AFRICA DAKAR

Gümrük beyannamesi çoğunlukla, IMO tarafından düzenlenen gemi ihtiyaçları listesinde belirtilen şekilde küresel miktarlar ve belirtilen her kalem için ayrıntılı envanter ile beyan edilir. Beyan ve entavanter arasında farklılık olması yasaktır. Örneğin, her kalem için yağlama yağı / bunkerlerin toplam miktarı, ilgili ayrıntılı envanter ile teyit edilmelidir. Beyan edilen miktar ile envanter arasındaki herhangi bir tutarsızlık cezalandırılacaktır.

Gümrük idaresi genellikle iskandil ile teyit talep ettiğinden, beyan edilen madeni yağ / bunker miktarı gemi yanaşmasındaki tanklardaki gerçek miktar ile aynı olmalıdır.

Ayrıca Gümrük Beyannamesi'nin geri alınamaz ve Kaptan'ın iyi niyetinin mazeret olarak kabul edilmez. Bununla birlikte, hiçbir ek beyan, düzeltme veya tadile izin verilmez, Bu nedenle, belgeler Gümrüğe sunulmadan önce dikkatlice kontrol edilmelidir.

Hatalardan kaçınmak için, Kaptan yanaşmadan önce Gümrük beyannamelerini hazırlamalı ve ardından iskandilden sonra madeni yağ / bunker rakamlarını güncellemelidir. Beyan ayrıca, Gümrüğe biniş görevlilerine sunulmadan önce gemi acentesi tarafından iki kez kontrol edilmelidir.

## GEMİLERİN DAKAR LİMANINA VARIŞINDA GÖÇ İDARESİNE BEYAN EDİLMESİ GEREKEN HUSUSLAR LİSTESİ

1. Mürettebat listesi.
2. Yolcu listesi
3. Uğrak Liman Listesi önceki ve sonraki limanlar)
4. Silah listesi
5. Kaçak yolcu listesi (varsa)

Göçmenlik Makamlarından alınan para cezaları, Gümrüklere kıyasla daha seyrek ve genellikle büyük miktarlar değildir. Ancak para cezası riskini sınırlamak için mürettebatın pasaportlarının geçerli olması gerekir. Ayrıca gemi defterleri de ilgili mürettebatın doğru rütbelerini ve giriş / çıkış tarihlerini göstererek doğru bir şekilde doldurulmalıdır. Göçmenlik Makamlarıyla yaşanan hadiselerin çoğunda, geminin motor gücünün güverte mürettebatının belgelerinde belirtilmemesi gerektiği tavsiye edilmiştir.

### 3.Türk Boğazları'ndan Uğraksız Geçen Gemilere Uygulanmakta Olan Vergi ve Harç Bedelinde Değişiklik Yapıldı.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan açıklamada Montrö Türk Boğazları Sözleşmesi uyarınca Türk Boğazları'ndan uğraksız geçen gemilere uygulanmakta olan vergi ve harç (fener, tahlisiye ve sağlık denetimi) katsayılarına esas Altın Frank değeri 1 Temmuz 2023'den geçerli olmak üzere 4,42 \$ (% 8,3 artış) olarak belirlendiği belirtilmiştir.



**KAYNAK: ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI / [www.uab.gov.tr/](http://www.uab.gov.tr/)**