



İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

EYLÜL / 2018

**TBMM BAŞKANI BİNALİ YILDIRIM'A ÜSTÜN HİZMET NİŞANI VERİLECEK
CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN
BALIK AV SEZONUNU AÇTI**



IMO Bunker 2020 kurallarının zaman çarteri sözleşmesine (Time Charterparty) olası etkileri



AV. MEHMET HAKAN TÜFEKÇİ^{1*}

edilerek tanımlanmış ECA bölgeleri için bu oran halihazırdaki % 0,10 oranında devam edecektir).

IMO tarafından kabul edilen ticari gemilerde kullanılan deniz yakıtı oranının (ECA bölgeleri dışında) % 0,50'ye düşürülmesi doğal olarak teknik konular² kadar³, hukuki konular da bu yeni MARPOL düzenlemesi sonucunda gündeme gelecektir.

ZAMAN ÇARTERPARTİLERİ ÇERÇEVESİNDE DEĞERLENDİRMELER

Zaman çarteri sözleşmesinde (time charterparty) genel prensip olarak geminin işletilmesi için gereken yakıt zaman çartereri⁴ (gemi tahsis olunan) tarafından karşılanır. Bu durum Türk Ticaret Kanunu'nda m.1135'de açıkça: *"1135-(1) Geminin ticari işletilmesinden doğan, özellikle makinelerinin düzenli şekilde işlemlerini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması için gerekli giderlere olduğu gibi, tüm giderlere tahsis olunan katlanır."*

şeklinde düzenlendiği gibi deniz ticareti pratiğinde referans alınan matbu zaman çarteri sözleşmelerinde uygulanacak hukuk olarak seçilen İngiliz ve diğer Anglo-Sakson sistemi hukuklarında da aynı şekilde kabul edilmiştir. Keza Gentime, NYPE 1946, Shelltime 4 gibi zaman çarteri sözleşmelerinde bu husus net biçimde ifade edilmiştir. Örnek olarak NYPE 1946 çarter partisinin 2. klozunda: *"That the Charterers shall provide and pay for all the fuel except otherwise agreed..."* şeklinde ifade edilmiştir.

Yine deniz ticareti pratiğinde, matbu zaman çarteri sözleşmelerinde geminin işletilmesi için kullanılacak yakıtın özelliğini gösteren ayrıca klozlar/ hükümler eklenmek suretiyle zaman çarterlerine gemide kullanılacak yakıtın spesifikasyonuna ilişkin yükümlülük getirilmektedir. Eklenen bu hükümler de yine deniz ticareti pratiğinde BIMCO

klozları çerçevesinde ya "Bunker Fuel Sulphur Content Clause For Time charterparties 2005" ya da "Bunker Quality and Liability Clause" hükümleri eklenerek hayata geçirilmektedir. Lakin bahse konu BIMCO'nun deniz yakıtlarına ilişkin (BIMCO bunker clauses) matbu hükümleri dahi şu an inceleme konumuz olan ticari gemilerin % 0,50 kükürt oranında deniz yakıtı tüketmelerine yönelik özel hükümler içermemektedir. BIMCO Bunker Sulphur Content Clause for Time charterparties 2005'de hususen emisyon kontrol alanlarına (emission control zones) atf yapılmaktayken, BIMCO Bunker Quality and Liability Clause'da ise yakıtın ISO 8217 speklerine uygun olup-olmadığı ve buna dönük hukuki sonuçlar hüküm altına alınmıştır.

Bu noktada, gemilerini zaman çarteri sözleşmesi çerçevesinde tahsis edecek donatanlar (armatörler) ya da gemi işletme müteahhitleri (bare-boat charterers), akdedecekleri zaman çarter partilerinde gemilerini tahsis edecekleri zaman periyodunun 01 Ocak 2020 içermesi durumunda, yukarıda belirttiğimiz gibi, kullanılacak yakıtla ilişkin özel hüküm koymaları, ileride yaşanması muhtemel hukuki sorunların önüne geçilmesini sağlayacaktır. Öyle ki, bu durum ayrıca zaman çarteri sözleşmelerinde "bunker delivery" ve "bunker redelivery" klozları çerçevesinde değerlendirildiğinde, gemiyi 01 Ocak 2020'den önce yani kısaca yüksek kükürtlü (% 3,50 kükürt oranlı) bir dönemde zaman çarterlerine tahsis eden armatör, gemiyi 01 Ocak 2020 tarihinden sonra ki bir dönemde ve tahsisin sona ermesi akabinde, "bunker re-delivery" klozunun hangi yakıt spesifikasyonu üzerinden işleme alınacağına açıkça belirtilmemesi, ciddi hukuki problemlere de ayrıca kapı aralayabilecektir. Zira 01 Ocak 2020'den sonra yüksek kükürt oranlı yakıt bu gemi için kullanılmayacak bir yakıt halinde gelebilecektir (gemide

Bir Birleşmiş Milletler kurumu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organisation, kısaca IMO) inisiyatif ve gayretleri sonucu, Türkiye'nin de tarafı olduğu "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (ya da sektörde ve literatürde bilinen adı ile MARPOL 73/78 Sözleşmesi) birçok devlet tarafından imzalanarak, kabul edilmiş ve bu çerçevede de global bazda ticari gemilerden kaynaklı deniz kirliliğinin önüne geçmek amacıyla sürekli yenilenen ve güncellenen kodifikasyon faaliyetlerine girilmiştir. Bu bağlamda belirli bir süredir denizcilik sektörünü makro zeminde en çok meşgul eden konulardan birisi, 01 Ocak 2020 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek olan ticari gemilerde tüketilen deniz yakıtlarındaki kükürt (sülfür) oranının % 0,50 düşürülmesidir (Daha önce kabul

scrubber donanımının olmaması neticesinde olduğu gibi) ki bu durumda bu yakıt gemi için slaç (sludge)'dan farksız bir statüye sahip olacağından, ayrıca bu yakıtın varlığı armatöre maddi anlamda bir de bu yakıttan kurtulmasını gerektirecek operasyonu yapmasına, bu sebeple zaman ve finansal kaybına sebep verecektir.

Pek tabii ki, zaman çarteri sözleşmelerinde değerlendirilmesi gereken bir diğer husus da, tahsis olunan gemide 01 Ocak 2020 tarihinden sonra dahi yüksek kükürtlü yakıtın satın alınarak, gemi tarafından yakılmasına olanak veren, gemilerin MARPOL kapsamında kabul edilen teçhizat (scrubber) ile donatımının yapılmasına dönük hükümler olacaktır. Teknik olarak kısaca açıklamak gerekirse, halihazırdaki seyrişer eden gemilere kurulan ya da yeni inşalarda inşa süresince gemilere donatımı yapılan scrubberlar sayesinde şu an yürürlükte olan % 3,50 kükürt oranlı (yüksek kükürt düzeyi) yakıtın gemilerce kullanılması neticesinde dahi atmosfere salınan kükürt oranı 01 Ocak 2020 yılında yürürlüğe girecek % 0,50 kükürt oranında (ya da aşağısında) olacağından, kimi armatörler, düşük kükürt oranlı yakıtın pahalı olacağını (bu sebeple de gemilerin scrubber donanımının daha ekonomik olacağını) veya coğrafi olarak ticari faaliyetlerini yürüttükleri alanlarda düşük kükürtlü yakıtın bulunmaması ihtimaline karşılık gemilerine scrubber ile donatılmasına yada scrubber donanımlı olacak şekilde yeni gemilerini inşa ettirmeye başlamışlardır.

Burada çıkması muhtemel hukuki sıkıntı yine ve özellikle 01 Ocak 2020 tarihinden önce zaman çarterlerine giren ve bu tarihten sonra devam edecek olan zaman çarteri sözleşmelerinde kendini gösterecektir. Özellikle uzun yıllara dayalı zaman çarteri sözleşmelerinde gemilerin scrubber ile donatılması kararı verildiğinde yada verilmesine dönük karar aşamasında, scrubberin gemiye kurulması kimin yükümlülük alanına girecektir. Bu hususu basit bir şekilde "armatör" olarak cevapladığımızı düşünürsek dahi (ki sözleşme çerçevesinde farklı sonuçlara varılabilir), scrubberın gemiye kurulması için geçecek tersane sürecinde gemi off-hire kabul edilecek midir? Tersanede



oluşacak diğer masraflardan kim sorumlu olacaktır? Gemiye takılan scrubberın bozulması veya ayıplı olması durumunda yine off-hire ve bakım-onarım masraflarından kimin sorumlu olacağına dair hususlar gündeme gelebilecektir. Bu sebeple zaman çarteri sözleşmeleri hazırlanırken, 01 Ocak 2020 tarihinde de yürürlüğe girecek Marpol Annex VI'da değiştirilen deniz yakıtlarındaki kükürt oranının mutlaka navlun sözleşmesindeki günlük kira bedeli, yakıt tüketim miktarı, gemi sınıfı gibi önemli ve öncelikle konulardan biri olarak değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyoruz.

İlerleyen yazılarımızda IMO Bunker 2020 kurallarının sefer çarteri (voyage charter) sözleşmelerine etkisi ile ayrıca bu kuralların ihlali neticesinde vuku bulabilecek geminin denize elverişsizlik konusu ve bunun geminin sigortalarına etkisini değerlendirmeye çalışacağız.

Son olarak, kanaatimizce çok önemli olan IMO Bunker 2020 kurallarının hukuki yansımaları konusunda fikir teatisinde bulunmak ve katkıda bulunmak isteyen deniz ticareti

sektörümüz temsilcilerinin doğrudan htufekci@tufekcilaw.com email adresinden bizimle irtibata geçip, temasta bulunmalarını ayrıca talep ve rica ederiz.

¹Tüfekçi Hukuk Bürosu Kurucusu, İstanbul Barosu Avukatı

²Kısaca IMO 2020 kuralları olarak anılan Marpol EK VI çerçevesindeki ticari gemilerde kullanılan deniz yakıtlarındaki yeni kükürt oranlarına dönük Türk denizcilik sektörümüzü hazırlamak ve bilgilendirmek adına, İMEAK DTO 13 no'lu Gemi Yakıt İkmal Meslek Komitesi öncülüğünde, İstanbul Bunker 2020 grubu çalışmalarını sürdürmektedir.

³Gemilerin scrubber ile donatılması, gemilerin LNG gibi alternatif yakıt tüketen hale dönüştürülmesi, coğrafi olarak %0,50 kükürt oranlı deniz yakıtının armatörlerce/çartererlerle bulunabilirliği, bu yakıtın fiyatı gibi hususlar

⁴Genelde deniz ticaret uygulamasındaki adıyla "zaman çartereri", "kiracı" olarak kavramlaştırılmaktadır ki biz zaman çartererinin kira sözleşmemesi olmaması, ayrı bir gemi kiralama sözleşmesinin (bare-boat charter) zaten Türk Ticaret Kanunu'nda ve deniz ticaret pratiğinde uygulama alanı bulmasından dolayı, "kiracı" terimini zaman çartereri sözleşmesi çerçevesinde doğru bir terim olarak değerlendirmiyoruz.

* Tüfekçi Hukuk Bürosu Kurucusu, İstanbul Barosu Avukatı