



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

12 Mayıs 2022

BİLGİ NOTU-2022/4

KONU: “Rusya’ya Uygulanan Yaptırımlar” Konusunda Bilgilendirme

İran, Venezüela ve Küba gibi ülkelere uygulanan yaptırımlar nedeniyle bazı armatörlerimizin belirli bir tecrübesi bulunuyorsa da Koster Armatörlerinin bu konuyla ilk kez bu kadar yakından muhatap olduğu malumdur. Burada oluşan bazı riskler ve üyelerimizden gelen talep üzerine; yaptırımlar ile ilgili bir bilgilendirme yapılmasında fayda olacağı mülahazalarıyla bu “**Bilgi Notu**” hazırlanmıştır.

Rusya'nın Ukrayna'ya başlattığı askeri harekât akabinde Amerika Birleşik Devletleri, Birleşik Krallık (İngiltere) ve Kanada gibi bazı ülkeler ve Avrupa Birliği (AB), bazı yaptırımlar uygulamaya başladılar. Kamuoyunda “Rusya’ya uygulanan yaptırımlar” olarak genelleştirilen bu yaptırımlar ile oligarklar olarak ifade edilen bazı Rus vatandaşları, bazı Rus şirketleri ve kuruluşları ve bunların bazı üst düzey yöneticileri hedef alınmıştır.

Yaptırımları ilan eden devletlerin denizcilik şirketleri Rusya’ya olan servislerini durdurduklarını ilan ettiler. Bazı şirketler ise tepki olarak Rusya ile ticaretlerini durdurmaya karar verdiler. Buna mukabil Rusya merkezli şirketler daha yüksek navlunlar ödeyerek ticaretini idame ettirmeye yöneldi.

Rusya’ya toptan bir yaptırım söz konusu değildir. Aşağıdaki linklerde kimlere yaptırım uygulandığı listeler halinde bulunabilecektir. Bunların içinde kişiler, bazı kuruluşlar, bazı şirketler ve bazı yöneticiler de vardır. Yine bu listelerde hangi yüklerin yaptırıma dahil olduğu ve bunlarla ilgili istisnalar da bulunabilir.

Unutulmamalıdır ki AB'nin yaptırımlarla ilgili geçiş süreci 16 Mayıs 2022’de sona erecektir ve bu tarihten sonra istisnai durumlardan istifade edilmesi söz konusu olmayacaktır.

Yaptırıma tabi olmayan kişi, şirket, kuruluşlarla ve limanlarla/terminallerle ticarete devam edilmesinde bir sakınca olmadığı gibi navlun-fiyat avantajı olduğu da ortadadır. Dikkat edilmesi gereken konu, yaptırımları ihlal etmeme noktasında yeterli özenin gösterilmesi ve uygun kontrol listelerinin (check lists) oluşturulması / buna göre hareket edilmesidir.

Genel Olarak Rusya’ya Uygulanan Yaptırımlar ve Yaptırımlara Ulaşılabilecek Linkler

Kimlerin, hangi yüklerin yaptırma tabi olduğuna dair listelere aşağıdaki linklerden ulaşılabilir. Ancak bu listelerin belirli aralıklarla güncellendiğini yeni kişi ve şirketlerin de eklenebileceği unutulmamalıdır. Dolayısıyla sefer bağlantısından önce bu listelerin son halini dikkate alarak kontrol yapılmasında fayda var. ABD'nin Rusya’ya karşı yaptırımları oldukça detaylı olarak açıklanmış olup, bu yaptırımların neler olduğuna OFAC (Office of Foreign Asset Controls) sitesi ve <https://home.treasury.gov/policy-issues/office-of-foreign-assets-control-sanctions-programs-and-information>



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

linkinden ulaşılabilmektedir. Bu linkteki OFAC RECENT ACTIONS sayfası ise sürekli güncelleme durumlarını içermektedir.

- AB'nin Rusya'ya karşı yaptırımlarının neler olduğuna ise

<https://www.consilium.europa.eu/en/policies/sanctions/restrictive-measures-against-russia-over-ukraine/> linkinden ulaşılabilmektedir.

- İngiltere'nin Rusya'ya karşı yaptırımlarına <https://www.gov.uk/government/collections/uk-sanctions-on-russia> linkinden ulaşılabilmektedir.

- Birleşmiş Milletler Konseyi'nin muhtelif yaptırımlarına ise United Nations Security Council Consolidated List (UN) <https://www.un.org/securitycouncil/content/un-sc-consolidated-list> linkinden ulaşılabilmektedir.

Türk Deniz Taşımacılığını Etkileyebilecek Yaptırımlardan Bazı Örnekler

28 Nisan 2022'de Tradewinds'ten öğrendiğimiz üzere İspanya hükümeti, yaptıkları bazı taşımalar ile Avrupa Birlik ambargosunu ihlal ettiğini öğrendikleri bir Rus gemisi ve AB birliğine ait bayraklı bir tankerlin limanlarına girişini yasakladığını duyurdu. Avrupa Birliği ülkeleri söz konusu yasaklamaları belki Avrupa Birliği dışındaki ülkelere kayıtlı gemiler için de uygularlar mı bilemiyoruz ama Rusya'ya baskıyı arttırmak için uygulamak isteyebilirler. Avrupa Birliği bileneceği üzere şu ana kadar 5 ayrı yaptırım paketi yayınladı.

Diğer Yaptırımlardan Kazanılan Tecrübeler ile Rusya'ya Uygulanan Yaptırımların İhlalinin Sonuçları Neler Olabilir?

- Böyle bir ihlal neticesinde uluslararası ticarete ve finans dünyasında çok büyük engellerle karşılaşabilmekte ve adeta vebalı muamelesi görmek söz konusu olabilmektedir. Yakıtçılar bile ticaret yapmaktan imtina etmektedirler.

- Bankalar, finans kuruluşları şirketinizle ve şirketinizin yönetici/ortakları ile iş, işlem yapmaktan imtina edebilmekte, hesap bile açmanıza izin vermeme durumu söz konusu olabilmektedir. Kredili işleminiz varsa bu durumda kredinizin kapatılmasını isteyebilmektedirler. Buna örnek olarak daha henüz Sovcomflot Rus tankerlerinin satışa çıkarılmasını verebiliriz.

- Uluslararası transferleriniz € veya \$ cinsinden ise mutlaka kontrole takılabilmekte ve ihlal yapmışsanız müsadere edilebilmektedir.

- Uluslararası faaliyet gösteren hiçbir sigorta şirketi sizinle iş-işlem yapmamaktadır. Özellikle sigorta şirketleri yaptırımlar konusunda oldukça hassas davranmaktadırlar. Armatör bu durumda kendi başına kalabilecektir.

- Gemileriniz ve şirketiniz Avrupalı, Amerikalı (yaptırım uygulayan ülkelerin) kiracılar tarafından "iş yapılmayacaklar" listesine alınabilmektedir.

- Eğer sigortacınız ihlalden haberdar olursa, geminin (veya filonun) teminatını o tarihten itibaren değil, seferin başlangıcından hatta poliçenin başlangıcından itibaren iptal edebilmektedir.

Meclis-i Mebusan Cad. No:23 Dursun Han Kat:7 34433 Salıpazarı – Fındıklı - Beyoğlu / İstanbul
Telf: +90 (212) 252 62 63 +90 (212) 252 64 74 Fax: +90 (212) 245 30 22 E-mail: info@armatorlerbirligi.org.tr
www.armatorlerbirligi.org.tr



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

Böyle bir durum halinde diğer sigorta şirketlerinden de teminat bulunması zor veya imkânsız hale gelebilmektedir.

- Bu ülkeler gemilerinizi limanlarına kabul etmemekte veya gemilerinize el konulması riski söz konusu olabilmektedir.

- İngiltere’de mukim Hill Dickonson hukuk bürosunun, özellikle Novorossisk Commercial Sea Port (NCSP) Terminalinin yaptırımlar karşısındaki statüsü ve bu terminale yapılan uğrakların olası neticelerine dair tevcih ettiğimiz bazı sorulara verdiği detaylı cevaplar ektedir.

Rusya’ya Uygulanan Yaptırımları İhlal Etmemek İçin Neler Yapılmalıdır?

- Check before fixing. En önemli cümle budur.
- Yaptırıma tabi tutulan kişi ve kuruluşlar değişebilmekte ve yenileri eklenebilmektedir. Bu nedenle her sefer bağlantısı, ticari iş ve işlem öncesinde ve esnasında bu listelerin en güncel halinin sürekli gözden geçirilmesi önemlidir.

- Sefer bağlantılarına BIMCO sanction klotlarının en güncel halini derç etmekte fayda vardır.
- Özellikle sigorta şirketleri yaptırımları ihlal eder duruma düşmemek için çok yüksek özen göstermekte ve herhangi bir poliçe tanzimi veya garanti mektubu (LoU) verme, hatta ödeme yapma öncesinde bazı check listler marifetiyle detaylı kontroller yapmaktadırlar. Bu nedenle sigorta şirketinizin yapacağı bir ön kontrol işinizi çok kolaylaştırabilir. Onların kullandığı kontrol listelerinden istifade ile daha gelişmiş ve detaylı kontrol mekanizmaları tesis edilebilir.

- Bu konuda yeterli özen (due dilligence) gösterilmesi adına bu checklistlerden de istifade ile kontrol mekanizmalarının oluşturulmasında ve bunların muhafaza edilmesinde fayda var. **Bazı sigorta şirketlerinin kullandığı örnek bir kontrol listesini “bilgi amaçlı” olarak ekte paylaşıyoruz.**

- Due diligence formlarda malın üreticisinin kim olduğu, malın hangi tarihte satışının gerçekleştiği, yükleyicinin kim olduğu, kiracının, alıcının, acentenin, malın HS kodunun ne olduğu gibi bir çok soru soruluyor. Armatörler bu soruların cevaplarını aldıklarında bu bilgiler doğrultusunda ABD, AB, İngiltere ve BM’nin yukarıda belirtilen linklerinden kendi kontrollerini yapmalılar.

- Armatörler kiracıları ile bağlantılarını yapmadan önce muhakkak ayrıntılı inceleme (due diligence) sorularını kiracılarına da yönlendirerek içine dahil olacakları seferin taraflarını öğrenmeye çalışmalıdır. Bazı kiracılar, ticari sır olarak iddia edip üretici, satıcı, consignee, alıcı, son kullanıcı gibi bilgileri vermekten çekinebilir ancak günümüzde büyük ambargolara maruz kalmamak için bu bilgileri öğrenmek bir lüks değil zorunluluk halindedir.

- Sadece kişi ve kuruluşlar değil bazı yüklerin taşınması da ihlal kapsamındadır. Yükün adı değişkenlik gösterebilmektedir. Bu itibarla yükün HS Kodu (GTİP) denilen gümrük tarife kodu/adının belirlenmesi, muhataplardan istenmesi önemlidir.



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

- Öncelikle sanction'lı o seferi yapmak ile ne kazanılır, ne kaybedilir çok iyi değerlendirmek gereklidir.

Yaptırımların ihlali halinde neler yapılmalıdır?

- Bilmeyerek ve istemeyerek (mesela yük ilgililerinin yanlış bilgilendirmesi veya bazı bilgileri paylaşmaması gibi sebeplerle) de olsa yaptırımlara muhatap kişi veya kuruluşlarla bazı iş veya işlemler tesis edilmişse, veya sefer esnasında böyle bir durumun varlığı öğrenilirse bunu ilgili birime (mesela OFAC) bildirmek durumundasınız. Yukarıda bahsi geçen check listler bir ihlal kastınız olmadığını ve tüm özeni gösterdiğinizizi ispata vesile olacaktırlar.

- Sefere ait yük ve tarafların incelemesi sonrasında ambargo ihlali olabileceği anlaşıldığında kiracıya gerekli protestonun çekilip farklı bir taşımaya yönlendirilmesine çalışılmalıdır.

- Yaptırım ile karşılaşıldığında sigorta şirketleri şu soruları sormakta ve buna göre de araştırma yapmaktadırlar. *“Yaptırımlar konusunda ilk sorulan soru yeterli özen gösterilmiş midir? Basiretli tüccar gibi davranılmış mıdır? Sigorta yokmuş gibi hareket edilmiş midir?”* Poliçe teminatına hanel getirecek bir işlem görülmüşse bunun ne şekilde ihlal edildiği kulüpler ve sigortacılar tarafından bu şekilde muhakkak araştırılmaktadır. *“Masum bir hata mı söz konusu, bilerek bir ambargo ihlali mi var, ya da ihlal yük bağlandıktan sonra mı ihlal haline gelmiştir”* sorularının cevabı bulunmaya çalışılmaktadır.

Yaptırımlara İlişkin Hukuki Açından Ne Gibi Önlemler Alınmalıdır?

4

- Üyelerin bulunulan an itibarıyla geçerli olan yaptırım listesini, sözleşme metnini ve özellikle burada bulunan savaş klotlarının getirdiği ve götürdüğü hususları yakından incelemeleri gerekmektedir.
- Bu noktada belirtmek gerekir ki, düzenlenecek sözleşmelerde BIMCO yaptırım klotlarının güncel metinlerinin kullanılmasında fayda vardır.
- Aşağıda yer alan BIMCO yaptırım klotunun okuyucuya genel bir fikir vermesi yönünden faydalı olacağını düşündüğümüz için klotun İngilizce metninin yanısıra Türkçe tercümesine de yer verilmektedir.

Sefer Çarteri Sözleşmeleri için BIMCO Yaptırım Klozu 2020

(a) Bu klotda kullanımları bakımından:

“Yaptırım konusu faaliyet”, yaptırım uygulayan makamın hedeflediği her hangi bir faaliyet, hizmet, taşıma, ticaret veya sefer anlamına gelir.

“Yaptırım uygulayan makam” kavramı Birleşmiş Milletler, Avrupa Topluluğu, Birleşik Krallık, Amerika Birleşik Devletleri veya diğer herhangi bir yetkili makam ya da hükümeti ifade eder.

“Yaptırım uygulanan taraf” kavramı ise yaptırım uygulayan tarafın belirlediği her hangi bir şahıs, varlık, kuruluş ya da gemi anlamına gelir.



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

(b) Donatan işbu sözleşmenin yapıldığı anda ve süresinin tamamında sicildeki donatanın, gemi işletme müteahhidinin, zaman chartererinin, yöneticisinin, geminin ya da yerine ikame edilen geminin yaptırım uygulanan taraf olmadığını garanti eder.

(c) Charterer işbu sözleşmenin yapıldığı anda ve süresinin tamamında kendisi ile alt chartererin, yükleten, gönderilen ile yük ilgililerinin yaptırım tarafı olmadığını garanti eder.

(d) (b) ve (c) bendlerine aykırılık halinde diğer taraf sözleşmeyi feshedip buradan kaynaklanan zararlarını talep etme hakkına sahiptir.

(e) İşbu sözleşmenin ifa edilmesi yaptırım uygulanan bir taraf ya da bir faaliyeti içermekteyse, (d) bendinde yazılı hak saklı kalmak kaydıyla, (i) yükleme henüz başlamamışsa, donatan işbu sözleşmeyi feshedebilir veya (ii) yolculuk ya da yükleme başlamışsa, donatan devam etmeyi reddedip, yükü (yükleme liman ve yeri de dahil olmak üzere) ilk güvenli liman ya da yerde boşaltabilir; bu durum işbu sözleşmenin ifası olarak değerlendirilir. Sözleşme uyarınca yükleme ve / veya boşaltmanın yapılacağı yer belirli bir bölgedeki liman ya da yerlerden seçilecek olup da bunların arasında yaptırım uygulanan taraf ya da faaliyetin bulunmadığı bir yer ya da yerler varsa, donatan chartererden alternatif liman ya da yerin bunların arasından seçmesini talep etmekle yükümlüdür. Bu andan itibaren 48 saat dahilinde charterer alternatif liman bildirmezse, donatan sözleşmeyi feshedebilir.

(f) (e) klotuna uyum sağlamak için yapılan ya da yapılmaktan imtina edilen hususlar haksız sapma olarak değerlendirilmeyecek ve işbu sözleşmenin gereği gibi icrası şeklinde kabul edilecektir.

(g)Yük maliklerinin ve/veya konişmento, taşıma senedi ya da taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eden diğer belge hamillerinin ve / veya alt chartererin alternatif liman tayin edilmesi ya da yükün (e) bendi gereğince teslim edilmesi sebebi ile donatana karşı ileri sürecekleri tüm tazminat taleplerini charterer üstlenecektir.

(h)Charterer işbu klotun sözleşme altında düzenlenecek olan tüm alt sözleşmeler ile konişmento, taşıma senedi veya taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eden diğer belgelere eklenmesini sağlamakla yükümlüdür.

BIMCO Sanctions Clause for Voyage Charter Parties 2020

(a) For the purposes of this Clause:

“Sanctioned Activity” means any activity, service, carriage, trade or voyage subject to sanctions imposed by a Sanctioning Authority.

“Sanctioning Authority” means the United Nations, European Union, United Kingdom, United States of America or any other applicable competent authority or government.

“Sanctioned Party” means any persons, entities, bodies, or vessels designated by a Sanctioning Authority.

(b) Owners warrant that at the date of this Charter Party and throughout its duration they, the registered owners, bareboat charterers, intermediate disponent owners, managers, the Vessel and any substitute are not a Sanctioned Party.

(c) Charterers warrant that at the date of this Charter Party and throughout its duration they and any subcharterers, shippers, receivers and cargo interests are not a Sanctioned Party.



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

- (d) *If at any time either party is in breach of subclause (b) or (c) above then the party not in breach may terminate and/or claim damages resulting from the breach.*
- (e) *If performance of this Charter Party involves a Sanctioned Party or a Sanctioned Activity, without prejudice to any other rights that may be available in subclause (d) above:*
- (i) *if loading has not commenced, Owners may cancel this Charter Party; or (ii) if the voyage or the loading has commenced, Owners may refuse to proceed and discharge any cargo already loaded at any safe port or place of their choice (including the port or place of loading) in complete fulfilment of this Charter Party, provided always that if this Charter Party provides that loading and/or discharging is to take place within a range of ports or places that do not involve a Sanctioned Party or a Sanctioned Activity, Owners must first request Charterers to nominate an alternative port or place and may cancel the Charter Party or refuse to proceed on the voyage only if such nomination is not made within forty-eight (48) hours after the request.*
- (f) *If in compliance with subclause (e) above anything is done or not done, such shall not be deemed a deviation, but shall be considered due fulfilment of this Charter Party.*
- (g) *Charterers shall indemnify Owners against any and all claims brought by the owners of the cargo and/or the holders of bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage and/or subcharterers against Owners by reason of Owners' compliance with such alternative voyage orders or delivery of the cargo in accordance with subclause (e) above.*
- (h) *Charterers shall procure that this Clause shall be incorporated into all sub-charters and bills of lading, waybills or other documents evidencing contracts of carriage issued pursuant to this Charter Party.*

- **BIMCO yaptırım klozu kısaca açıklanacak olursa;**

Klozun (a) bendi, kloz boyunca kullanılan terimlerin tanımlarını ortaya koymaktadır.

Klozda yer alan “Yaptırım Konusu Faaliyet” tanımı geniş bir şekilde yapılmıştır. “Yaptırım Uygulayan Makam” tarafından dayatılan ve sözleşmenin ifasını etkileyecek tüm işlemleri kapsamayı amaçlamaktadır.

“Yaptırım Uygulayan Makam” tanımının amacı, yaptırım kısıtlamaları uygulayabilen makamların hangileri olduğunu belirlemektir. Tanım, yaptırım uygulayan başlıca makamları ve hükümetleri listeler. Taraflar bu tanımı, kendi fiktürlerine özel yaptırımlar uygulayabilecek makam veya hükümetlerin adlarını içerecek şekilde değiştirmekte özgürdürler.

Ülkelerin, diğer ülkelerin yaptırımlarıyla doğrudan çelişen yaptırımlar uyguladığı durumlar olabilir böyle bir durumda bu kloz kapsamındaki herhangi bir hakkı kullanmadan önce hukuki destek alınması önerilir.

“Yaptırım Uygulanan Taraf” tanımı yaptırımlara konu olan kişi ve kuruluşları ifade eder. Bu tanım aynı zamanda kurumsal bağlantıları nedeniyle aynı kısıtlamalara fiilen tabi olan kişileri, kuruluşları, organları veya gemileri de kapsamayı amaçlamaktadır.



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

“Yaptırım Uygulanan Taraf” ifadesi kapsamlı yaptırımlara tabi olmasa da sınırlı yaptırımlara tabi kişileri de kapsamaktadır. Bu sınırlı yaptırımlar, Yaptırım Uygulanan Taraf ile yapılan işlemlerin tümünü değil, yalnızca bazılarını kısıtlamaktadır. Bu duruma örnek olarak ABD ve AB'nin "sektörel" yaptırım programları verilebilir. Bu madde kapsamında, kendisine yaptırım uygulanmayan taraf, işlemin kendisi yasak olmasa bile diğer tarafın sektörel yaptırımlara tabi olduğu durumlarda bu kloz kapsamındaki haklarını kullanabilir.

Klozun (b) bendi uyarınca donatan, gerek kendisinin gerekse klozda belirtilen diğer kişilerin bir yaptırıma tabi olmadığına dair garanti verir. Bu bent chartereri korur niteliktedir, çünkü geminin mülkiyetine ilişkin olarak yaptırımlara yol açabilecek bir değişiklik olup olmadığı donatanın bilgisi dahilindedir.

Klozun (c) bendi uyarınca charterer, gerek kendisinin gerekse klozda belirtilen diğer kişilerin bir yaptırıma tabi olmadığına dair garanti verir. Bu bent donatanı korur niteliktedir, zira charterer; alt charterer, gönderen, alıcı veya yük ilgililerinin yaptırıma tabi olmadığı hususunda gerekli özeni göstermekle yükümlüdür.

Klozun (d) bendi, garantinin ihlali halinde karşı tarafa sözleşmeyi feshetme ve/veya (b) ve (c) bentlerinin ihlali halinde tazminat talep etme hakkını verir.

Klozun (e) bendi, yaptırım uygulanan bir faaliyet veya yaptırım uygulanan bir taraf söz konusu olduğunda, donatana yükleme başlamadan önce charter partiyi feshetme hakkı verir.

Sefer veya yükleme başlamışsa, chartererin başka bir liman tayin etmemesi halinde, donatan işlemlere devam etmeyi reddederek yükü boşaltabilir.

Klozun (d) bendinde belirtilen haller dışında, donatan charter partiyi feshederken, yükün boşaltılmasıyla ilgili herhangi bir tazminat veya masraf talep etme hakkına sahip değildir.

Klozun (f), (g) ve (h) bentleri BIMCO tarafından yayınlanan diğer klozlarda yaygın olarak bulunan uyum, tazminat ve düzenlenecek alt sözleşmelere ilişkin incorporation hükümleridir.

Önemle belirtmek isteriz ki, yukarıda belirtilenler sadece bilgilendirme amaçlıdır. Türk Armatörler Birliği belirli bir seferin yaptırımlar (sanctions) perspektifinden kapsama altında olup olmadığını teyit edemez ve bir işlemin yaptırım rejimine tabi olup olmadığına dair spesifik bir görüş veremez. Armatörlerin özen gösterme (due diligence) kontrollerini sıkı bir şekilde yapmasını, tereddüt halinde bir sanction uzmanından veya sigortacılarından görüş almasını tavsiye ederiz.

Bu bilgi notu Sayın Cihan Ergenç, Prof.Dr. Fehmi Ülgener, Sayın Gürhan Külle, Sayın Mustafa Yağcı ve Sayın Hüseyin Çınar'ın katkılarıyla hazırlanmıştır.