

## Tavan Fiyat Koalisyonu

### Deniz Petrol Endüstrisi ve İlgili Sektörlere Yönelik Görüş

*Deniz Petrol Ticaretindeki Son Gelişmelere Yanıt Olarak En İyi Uygulamalar*

**12 Ekim 2023**

Tavan Fiyat Koalisyonu, deniz petrol endüstrisindeki belirli en iyi uygulamalara ilişkin öneriler sunmak için bu görüşü yayınlamaktadır. Bu görüş, yaptırıma tabi ticareti önlemek ve durdurmak için sektörde sorumluluk gerektiren uygulamaları teşvik etme ve G7, Avrupa Birliği ve Avustralya (“Tavan Fiyat Koalisyonu” veya “Koalisyon”) tarafından uygulamaya konulan Rusya Federasyonu menşeli ham petrol ve petrol ürünlerinin tavan fiyatlarına uygunluğunu artırma yönündeki çabalarımızı yansıtmaktadır.<sup>1</sup> Görüş, ham petrol ve rafine edilmiş petrol ürünlerinin deniz ticaretinde yer alan hem hükümet hem de özel sektör taraflarına (“sektör paydaşlarına”) yöneliktir.<sup>2</sup>

Koalisyon, itibarlı, güvenli ve korunaklı bir pazarda ham petrol ve petrol ürünlerinin deniz ticaretini sorumluluk göstererek yerine getirmeyi teşvik etme konusunda kararlıdır. Aşağıda açıklanan deniz petrol ticaretindeki son gelişmeler, endüstri paydaşlarını artan güvenlik, çevresel, ekonomik, itibara ilişkin, finansal, lojistik ile ilgili ve hukuki risklerle karşı karşıya bırakmaktadır. Bu görüş, sektör paydaşlarının piyasada güvenli petrol akışını teşvik ederken riskleri azaltmak için benimseyebilecekleri en iyi uygulamaları özetlemektedir. Bu öneriler, Tavan Fiyat Koalisyonu tarafından yayınlanan Mayıs 2020 tarihli Denizcilik Sektörüne Yönelik Yaptırım Hakkında Görüşler<sup>3</sup>, Aralık 2020 tarihli Finansal Yaptırımlar Uygulama Ofisi (OFSI), Denizcilik Rehberi<sup>4</sup>, Şubat 2023 tarihli Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi (OFAC) Tavan Fiyat Politikasının Uygulanmasına İlişkin Rehber<sup>5</sup>, OFAC'in Rusya Petrol Tavan Fiyatından Olası Kaçınma Konusunda Nisan 2023 Uyarısı<sup>6</sup>, OFSI'nin Birleşik Krallık Denizcilik Hizmetleri Yasağı ve Petrol Tavan Fiyatı Sektör Rehberi<sup>7</sup> ve Avrupa Komisyonu'nun Petrol Tavan Fiyatı<sup>8</sup> gibi önceki rehberlere dayanmaktadır. Bu görüşte ve önceki rehber belgelerde yer alan önerileri

<sup>1</sup> Tavan fiyat, küresel pazarlara güvenilir ham petrol ve petrol ürünleri tedarikini sürdürürken, Rusya Federasyonu'nu Ukrayna'ya karşı haksız savaşını sürdürmek için kullandığı gelirden mahrum bırakmak için oluşturulmuştur.

<sup>2</sup> Sektör paydaşları liman başkanlıklarını, diğer devlet kurumlarını, armatörleri, gemi yöneticileri, operatörleri, komisyoncuları, gemi levazımcılarını, bayrak tescil kuruluşlarını, liman operatörlerini, taşıma şirketlerini, nakliye komisyoncularını, klaslama hizmet sağlayıcılarını ve sigorta ve yeniden sigorta şirketlerini içerir ancak bunlarla sınırlı değildir.

<sup>3</sup> *Yasadışı Taahhüt ve Yaptırımdan Kaçınma Uygulamalarına Yönelik Rehberlik*, ABD Hazine, Dışişleri ve Sahil Güvenlik Bakanlığı (14 Mayıs 2020), <https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20200514>

<sup>4</sup> *Denizcilik Rehberliği*, Finansal Yaptırımlar Uygulama Ofisi (Aralık 2020), <https://www.gov.uk/government/publications/financial-sanctions-faq>

<sup>5</sup> *Rusya Federasyonu Menşeli Ham Petrol ve Petrol Ürünleri İçin Tavan Fiyat Politikasının Uygulanmasına İlişkin Rehber; Rusya'ya İlişkin Tespitlerin Yayımlanması; Rusya ile İlgili Genel Lisansların Verilmesi*, OFAC (3 Şubat 2023), [https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20230203\\_33](https://ofac.treasury.gov/recent-actions/20230203_33)

<sup>6</sup> *OFAC Uyarısı: Rusya Petrol Tavan Fiyatından Olası Kaçınma (17 Nisan 2023)*, <https://ofac.treasury.gov/media/931641/download?inline>

<sup>7</sup> *Birleşik Krallık Denizcilik Hizmetleri Yasağı ve Petrol Tavan Fiyatı Sektör Rehberi*, Finansal Yaptırımlar Uygulama Ofisi (son güncelleme Haziran 2023), <https://www.gov.uk/government/publications/russian-oil-services-ban>

benimseyerek Sektör paydaşları, deniz petrol ticaretindeki son gelişmelerle ilişkili olası risklere maruz kalma durumlarını azaltabilirler.

## **Deniz Petrol Ticaretinde Son Gelişmelerden Kaynaklanan Artan Riskler**

Jeopolitik değişiklikler, ticaret rotalarını değiştirerek, taşımacılık hizmeti sağlayıcılarının kapsamını genişleterek ve zaman zaman şeffaflığın kaybına neden olarak dünyanın deniz petrol ticaretini etkilemeye ve şekillendirmeye devam etmektedir. Çoğunlukla yaptırımlara tabi olan ülkelerle ve kişilerle bağlantılı veya diğer yasa dışı faaliyetlerle bağlantılı tarafları ve yükleri içeren "gölge" ticaret daha belirgin hale gelmiştir. Bu gölge ticaret, hem kamu hem de özel sektör için önemli endişeler yaratan düzensiz ve çoğunlukla yüksek riskli taşımacılık uygulamalarıyla nitelendirilmektedir. Bu yüksek riskler aşağıdakileri içerir, ancak bunlarla sınırlı değildir:

- *Deniz Güvenliği ve Deniz Çevresi:* Bazen "gölge filo" olarak da adlandırılan bu gölge ticarete dahil olan gemiler, genellikle eski gemilerdir ve bunların çoğu ömürlerini doldurmuş halde çalışmaktadır. Bu gemiler genellikle uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmeyen bayrak devletlerine kayıtlıdır. Ayrıca sahte kayıt riski de yüksektir. Gölge ticarete yer alan gemiler, uygun sahte sörvey veya denetim yaptırılabilir veya bunları ihmal edebilir ve uluslararası sözleşmeler kapsamında gerekli olan düzenleyici sertifikalara sahip olmayabilir. Ek olarak, gölge filo gemilerinde çalışan mürettebat, Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme ("STCW") tarafından sağlananlar da dahil olmak üzere, gemideki ihtiyatlı uygulamaları göz ardı etme baskısıyla karşı karşıya kalabilir. Bu faktörler (örneğin, geminin yaşı; standartların altında sertifikalar; standartların altında bayraklar veya tanınmayan kuruluşlar tarafından uygulanan yetersiz güvenlik ve bakım standartları; mürettebatın tedbirsizliği) deniz kazaları olasılığını artırabilir.
- *Sigorta ve Ekonomi:* Petrol sızıntıları çok büyük çevresel hasara neden olabilir ve kıyı devletlerine çok büyük ekonomik maliyetler getirebilir. Gölge ticarete dahil olan gemiler, şeffaf olmayan veya sınırlı düzenlemelerin olduğu ve bir deniz kazası durumunda büyük bir tazminat talebini ele almak için yetersiz sermaye, reasürans düzenlemeleri ve/veya teknik uzmanlığa sahip yargı bölgelerinde faaliyet gösteren denetlenmemiş Koruma ve Tazminat (P&I) sigorta sağlayıcılarına güvenebilir. Dolayısıyla çevreye verilen zararın yarattığı ağır ekonomik yükten bu tür gemileri sorumlu tutmak daha zordur.
- *İtibara İlişkin, Lojistik İle İlgili ve Finansal:* Gölge ticarete katılan taraflar genellikle sahiplik yapılarını ve yüklerinin menşeyini gizlemektedir. Gölge filo tankerlerinin mülkiyeti, son zamanlarda tek gemi filolarının artmasıyla birlikte karmaşık kurumsal düzenlemeler yoluyla gizlenebilir. Bu gemiler, yasadışı faaliyetleri veya yolculuklarıyla ilgili diğer bilgileri gizlemek için Otomatik Tanımlama Sistemlerini devre dışı bırakabilir veya yönlendirebilir. Bu tür yanıltıcı uygulamalar, sektör paydaşlarının bilmeden kendi uyumluluk politikalarıyla tutarsız eylemlerde bulunmasına neden olabilir, sektör paydaşlarının itibarını etkileyebilir ve karşı tarafların risk azaltma davranışlarında bulunmalarına neden olabilir. Bu risk azaltma, saygın hizmet sağlayıcılarına, finansmana, müşterilere ve limanlara erişim kaybıyla sonuçlanabilir.
- *Hukuki ve Yaptırımlar:* Otuzdan fazla ülkeden oluşan bir koalisyon, Rusya'nın Ukrayna'ya

karşı savaşına yanıt olarak, Tavan Fiyat Koalisyonu tarafından uygulanan tavan petrol fiyatı politikası da dahil olmak üzere çeşitli ekonomik önlemleri benimsemiştir. Kötü niyetli taraflar, Rus petrolünü veya tavan fiyatın üzerinde satılacak petrol ürünlerini taşımak için Tavan Fiyat Koalisyonu hizmetlerine erişim kazanmak veya bu hizmetleri sürdürmek veya

Koalisyonun yaptırımlarını, yasalarını veya düzenlemelerini ihlal edebilecek faaliyetlerde bulunmak için yanıltıcı uygulamalar kullanabilir.

## **Önerilen Eylemler**

Aşağıdaki öneriler, Koalisyonun sektör paydaşlarını geçerli yasa ve düzenlemelere tabi olarak ve risklerine göre uygun şekilde (i) rolleri; (ii) kendilerine sunulan bilgiler; ve (iii) gerçekleştirdiği işlem türlerini temel alarak benimsemeye teşvik ettiği en iyi uygulamalardır:

**Öneri 1: Uygun şekilde sermayeleştirilen Koruma ve Tazminat sigortası gerekmektedir.** Gölge ticaret; bilinmeyen, test edilmemiş, düzensiz veya hileli sigortalara dayanan gemileri içerir. Yasal, sürekli sigorta kapsamı olmadan, bu gemiler petrol sızıntıları da dahil olmak üzere, çok büyük çevresel hasara, güvenlik risklerine ve ilgili maliyetlere neden olan, dahil oldukları kazaların masraflarını ödeyemeyebilirler. Koalisyon, sektör paydaşlarını, gemilerin tüm seferleri boyunca sürekli ve uygun deniz sigortası kapsamında olmalarını talep etmeye teşvik etmektedir. Koalisyon ayrıca sektör paydaşlarının, gemilerin CLC<sup>9</sup> yükümlülükleri için yeterli teminata sahip yasal sigorta sağlayıcıları tarafından sigortalanmasını talep etmesini önermektedir. Bir sektör katılımcısının, bu tür bir yasal sigorta sağlayıcısı tarafından sigortalanmayan bir gemiyle iş yapması halinde, sektör katılımcısı, sigorta şirketinin ilgili tüm riskleri karşılayabilmesini sağlamak için yeterli durum tespitini yapmalıdır. Bu durum tespiti, makul olduğu ölçüde, sigorta şirketinin mali istikrarlılığın, geçmiş performansının, düzenleyici kayıtlarının ve/veya mülkiyet yapısının incelenmesini içerebilir.

**Öneri 2: Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği<sup>10</sup> üye topluluğundan klas almak.** Klas kuruluşları tarafından toplanan bilgiler, sigorta şirketlerinin, liman devletlerinin ve diğer sektör paydaşlarının gemilerin denize elverişliliği konusunda bilinçli kararlar almalarını sağlamak açısından faydalıdır. Gölge ticaretine katılan bazı gemiler, endüstri standart klas birliklerinden uzaklaşmış ve bunun yerine, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği'nin parçası olmayan veya bu birlikten çıkarılmış birlikleri kullanmaktadır. Koalisyon, endüstri paydaşlarını, gemilerin amaçlanan hizmete uygun olduğundan emin olmak için karşı tarafların Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği üyesi klas birliklerinden klas almasını sağlamaya teşvik etmektedir<sup>11</sup>.

**Öneri 3: Otomatik Tanımlama Sistemlerinin en iyi uygulama kullanımı ("AIS").** Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi ("SOLAS") ile uyumlu olarak, endüstri paydaşları, sefer süresi boyunca Otomatik Tanımlama Sisteminin sürekli yayında kalmasını teşvik etmelidir. Bir geminin meşru bir güvenlik endişesi nedeniyle Otomatik Tanımlama Sistemini devre dışı bırakması gerekiyorsa, gemi devre dışı bırakmayı gerektiren koşulları belgelemelidir. Sektör paydaşları aynı zamanda Otomatik Tanımlama Sisteminde görülen düzensiz verileri veya gerçek gemi konumlarıyla tutarsız olan verileri de dikkatli bir şekilde izlemelidir. Sektör paydaşları, iş yaptıkları gemilerin Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine uygun olarak Otomatik

---

<sup>9</sup> Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC) (Mayıs 1996), [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)

<sup>10</sup> Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) baş istişari teknik danışmanıdır ve dünyadaki okyanus tonajının %90'ından fazlasının klasını belirlemektedir. Bkz. *Daha Güvenli ve Temiz Taşımacılık IACS (Eylül 2023)*, <https://iaacs.org.uk/about-us/>

<sup>11</sup> AB üyesi Devletler için, AB düzeyinde onaylanmış belirli klas birliklerinin Tanınmış Kuruluşlar olarak kullanılmasını gerektiren mevzuat mevcuttur (OJ 2022/C 466/07).

Tanımlama Sisteminin kullanmasını zorunlu kılarak, gemilerin faaliyetlerine ilişkin anlayışlarını geliştirecek ve suç işleyenlere ve ilgili risklere maruz kalmalarını azaltacaktır.

- Erişim var ise, Otomatik Tanımlama Sistemi Takibini Uzak Mesafe Tanımlama ve İzleme Sistemi("LRIT") ile tamamlayınız. Otomatik Tanımlama Sisteminde aksaklık meydana gelmesi veya sistemin şüpheli bir şekilde yönlendirilmesi durumunda, Uzak Mesafe Tanımlama ve İzleme Sistemine erişimi olan bayrak tescil kuruluşları gibi sektör paydaşları, mümkün olduğu durumlarda üçüncü taraflara kiralanenlar da dahil olmak üzere gemilerin gerçek konumunu belirlemek için bu sistemi kullanılmalıdır. Uzak Mesafe Tanımlama ve İzleme Sistemine erişimi olan sektör paydaşları için Otomatik Tanımlama Sistemi ve Uzak Mesafe Tanımlama ve İzleme Sistemini birleştirmek, riski azaltmak için en iyi uygulamadır.

**Öneri 4: Yüksek riskli gemiden gemiye transferleri izlemek.** Gemiden gemiye (STS) transferler (denizdeki gemiler arasında yük transferi) sıklıkla meşru amaçlarla gerçekleştirilirken, bu tür transferler aynı zamanda yaptırımları veya diğer düzenlemeleri atlatmak amacıyla yükün menşeyini veya varış noktasını gizlemek için de kullanılabilir. Ayrıca, ham petrol veya petrol ürünlerinin güvenli ve korunaklı suların dışına gemiden gemiye transfer edilmesi, yüksek çevresel ve güvenlik risklerini beraberinde getirmektedir. Sektör paydaşları bu artan risklerin farkına varmalı ve rollerine uygun olarak, özellikle yasa dışı ticaret faaliyeti veya Otomatik Tanımlama Sisteminin yönlendirilmesi açısından yüksek risk taşıyan bölgelerde, Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesinin ("MARPOL") Ek I'inin gerektirdiği şekilde gemiden gemiye petrol yük transferlerinin bildirimini de dahil olmak üzere, gemiden gemiye transferler bağlamında ileri düzey durum tespiti yapmalıdır. Ayrıca sektör paydaşlarının gemilerdeki yük hareketlerinin açıklanabilecek bir kaydını tutmak için petrol günlük kayıtlarını doğrulamaları da önerilmektedir.

**Öneri 5: İlgili taşımacılık ve yan masrafları talep etmek.** Taşımacılık ve yan masrafların (navlun, gümrük, sigorta gibi) usulsüz artışı veya bu masrafların bir araya getirilmesi, Rus petrolünün tavan fiyattan fazla satın alındığını gizlemek için kullanılacak yöntemlerdir. Taşımacılık ve yan masrafların ticari olarak makul olmayan ve şeffaf olmayan bir şekilde faturalandırılması, olası tavan fiyattan kaçınmanın bir göstergesi olarak düşünülmelidir. Taşımacılık, navlun, gümrük ve sigorta masrafları tavan fiyatlara dahil değildir ve ayrı olarak ve ticari açıdan makul fiyatlar üzerinden faturalandırılmalıdır. Rusya petrol ticaretinde yer alan ve "Mal Bedeli, Sigorta, Navlun" sözleşmelerini kullanan veya diğer tarafları bu tür sözleşme kullanan sektör paydaşları petrol veya petrol ürünleri için ödenen fiyatı belirlemek için tüm maliyetlerin ayrıntılı bir dökümünü talep etmelidir. Bu, sektör paydaşlarının satıcılar veya diğer taraflarla olan sözleşme şartlarını ve koşullarını güncellemelerini veya fatura modellerini, petrolün yükleme limanına kadar olan fiyatını ve taşımacılık ve diğer hizmetlerin fiyatını ayrı ayrı gösterecek şekilde düzenlemelerini gerektirebilir.

**Öneri 6: Uygun bir durum tespiti yapmak.** Sektör paydaşları uygun durum tespiti yapmalıdır. Çok sayıda idari değişiklik (örneğin yeniden bayrak çekme) olan gemiler için daha fazla özen gösterilmesi uygun olabilir. Sektör paydaşları ayrıca, yararlanma hakkını gizleyen veya olağandışı derecede şeffaf olmayan uygulamalar gerçekleştiren aracı şirketlerle (örneğin, yönetim şirketleri, tacirler, komisyoncular vb.) iş yaparken daha fazla titizlik göstermek isteyebilirler. Bu tür şirketlerin yanıltıcı uygulamalarda bulunma ve diğer tarafları daha yüksek risklere maruz bırakma olasılığı daha

yüksek olabilir. Sektör paydaşlarının durum tespiti, işlerinin özelliklerine ve ilgili risk maruziyetine göre ayarlanmalıdır. Piyasa değerlendirmelerinin Rus petrol fiyatlarının tavan fiyatını aştığını gösterdiği ve Koalisyon hizmetlerinin kullanıldığı veya arandığı durumlarda

durum tespiti özellikle önemlidir.

**Öneri 7: Endişeye sebep olan gemileri bildirmek.** Bir sektör katılımcısının, petrol fiyatı tavan fiyatına ilişkin ihlal şüpheleri de dahil olmak üzere potansiyel olarak yasa dışı veya güvenli olmayan deniz petrol ticaretini farkında olması halinde, bunu ilgili makamlara bildirmelidir. Sektör paydaşları, bu endişe verici davranışları bildirerek, topluca ticaretin kötü niyetli faaliyetlerden korunmasına yardımcı olurken, aynı zamanda piyasa genelinde güvenliği ve bütünlüğü teşvik edebilir.

Konu haber bültenimiz ile ilgili bir sorunuz olması halinde aşağıdaki iletişim bilgilerimizden 7/24 bizlere ulaşabilirsiniz.

Saygılarımızla,

---

#### İlgili Kişiler

**Selcuk Sencer Esenyel**  
Managing Partner

[selcuk@esenyelpartners.com](mailto:selcuk@esenyelpartners.com)

Tel: +90 212 397 1991

Fax: +90 212 397 1992

Mob: +90 506 792 7690

**M. Turker Yildirim**  
Partner

[turker@esenyelpartners.com](mailto:turker@esenyelpartners.com)

Tel: +90 212 397 1991

Fax: +90 212 397 1992

Mob: +90 505 650 4724