



UNFAIR TREATMENT BY THE USA TO SHIPS WITH TURKISH CREW ABD'DEN TÜRK MÜRETTEBATLI GEMİLERE HAKSIZLIK

DENİZ SÖZEN



ABD kendisini, Türk ve Müslüman mürettebattan “korumak” için gemiye yerleştirdiği “muhafız”ın ücretini yine o gemiden tahsil ediyor. Bugüne kadar, yabancı bir işletmeceye kiralanmış bile olsa, epey tuzluya çıkan muhafız ücretini Türk armatörü ödüyordu. Ama artık...

The USA charges the fees for the “guards” placed on board the ships to “protect” itself from the Turkish and Muslim crew, to the ships employing such crew. Until recently, Turkish shipowners would pay the very high guard fees, even if their ships were chartered to foreign operators. But now...

Denize kıyısı olan ülkelerin başka ülkelere gelen gemilere ve mürettebatına yönelik ılımlı yaklaşımları, bir tür yazılı olmayan uluslararası denizcilik içtihadı biçiminde yorumlanabilir. Birçok ülke, limanlarına gelen yabancı gemi mürettebatının karaya ayak basabilmesini kolaylaştırmak üzere, mesela “göçmen büroları” kurmuşlardır. Bu bürolar, gemi adamlarının yola çıkmadan önce o ülkenin vizesini almak için uğraşp didinmemelerini sağlar. Hatta bazı ülkelerin karşılıklı güven ilişkisi o denli güçlüdür ki, gemiyi işleten acentenin garanti mektubu dahi yeterli görülür.

Moderate approach of countries with coasts, to ships and their crew from other countries may be interpreted as a kind of unwritten international maritime rule. Many countries established, for example, immigration offices to facilitate the landing formalities for the foreign crew of ships calling at their ports. These offices eliminate the hassle for the seafarers to obtain a visa to enter that country before setting off. Moreover, the reciprocal confidence of some countries in each other is sometimes so strong that, the letter of guarantee of the agent operating the ship is considered adequate.



Türk gemi adamlarının birçok limanda, bu içtihadı yakışır bir şekilde karşılandığı biliniyor. Uzakdoğu ve Avrupa limanlarının çoğu böyle bir tutum içinde. Ancak ABD limanlarının, Türk ve Müslüman gemi adamlarına karşı giderek sertleşen bir tavır takındığı da bir vakia.

Gerçekten de ABD, özellikle 11 Eylül 2001'de "İkiz kuleler"e ve Pentagon'a düzenlenen terörist saldırılar sonrası, limanlarında önceden de var olan kontrol mekanizmasını iyice sıkılaştırmış durumda. Bu uygulamadan olumsuz etkilenenlerin başında da, Türk ve Müslüman personele sahip olan Türk gemileri geliyor.

GÖZ GÖRE GÖRE AYRIMCILIK

Bu konudaki ilk olumsuzluklar, mürettebatın karaya ayak basmasıyla ilgili olarak ortaya çıktı. 11 Eylül öncesinde, denizcilik firmalarının ABD'ye gidecek gemilerinin personel listesini, Türkiye'deki ABD Konsolosluk'una ulaştırması ve konsoloslukun bu listedeki isimlere vize vermesi yeterli görülüyor, mürettebat ABD'ye varmadan vizeleri hazırlanmış oluyordu. Tabii limanlardaki göçmen bürolarının (immigration office), istemedikleri kişilerin karaya ayak basmalarını (landing permit) engelleme yetkileri vardı. Bu kısıtlama, gemi adamlarının ABD limanlarından ülkeye kaçak giriş yapmasını önlemek gibi haklı bir gerekçeye dayandırılıyordu ve makul karşılanıyordu.

Ne var ki 11 Eylül'ün ardından işler değişti ve ABD, personel listesi yoluyla vize alımını kaldırdı. Şu anda sadece pasaporta vize geçerli sayılıyor. Ancak göçmen bürolarının, gemi adamının pasaportunda vizesi olsa dahi "shore-pass" vermeme yetkisi halen var.

Nitekim gemi adamları, ABD vizesine sahip olmalarına karşın gemilerinde alıkonabiliyor, karaya çıkışlarına izin verilmiyor. Her şey göçmen bürosu yetkilisinin iki dudağının arasında. Gemi adamları bu durumun, ABD'liler açısından Türk ve Müslüman ayrımcılığı olarak değil, egemenlik hakları dahilinde bir uygulama olarak baktıklarını söylüyorlar.

Bu sava karşın, İnce Denizcilik Teknik Müdür-ISM'si Yaşar Canca'nın konuyla ilgili yorumu ise şöyle: "ABD kendi limanlarına gelen Türk personele muhtemel terörist muamelesi yapıp, ayrımcılık uyguluyor. ABD'nin buradaki temel savunması, gemiden gelen personelin kaçak olarak ülkeye girebileceği ya da terörist olabileceği şeklinde. Çünkü onlara göre herkes tehlikeli."

Kıran Denizcilik Operasyon Müdürü Ali Rıza Çalışkan ise ABD'nin bu tutumunu, 11 Eylül'dekin benzeri ikinci bir terör saldırısının, bu kez denizden geleceğine inanmalarına bağlıyor.

GÜNEY VE DOĞU LİMANLARINA DİKKAT

ABD limanlarında kötü muameleyle maruz kalmış gemicilerin ortak görüşü, bu uygulamaların ABD'nin güney ve doğu kıyılarındaki yoğunlaştığı yönünde. Ancak eyaletten eyalete farklılıklar da gözleniyor. Deniz ticaretinin yoğun olduğu körfez limanlarıyla, özellikle California ve New Orleans limanları, gemi adamlarını alıkoyma konusunda kabarık bir sabıka dosyasına sahip. Türk gemi-

It is known that the Turkish seafarers are very well welcomed in many ports in line with those rules. Most of the ports in the Far East and Europe have such a moderate approach. Nevertheless, the US ports assume an attitude that gets more and more severe towards the Turkish and muslim seafarers.

Particularly after the terrorist attacks against the twin towers of the World Trade Center in New York and against the Pentagon on September 11, 2001, the US authorities have tightened the already existing security mechanism at US ports. Turkish ships with Turkish and muslim personnel are among those most negatively affected by this application.

OPEN DISCRIMINATION

First problems arose in connection with landing of the crew. Before September 11, it was considered adequate to submit a list of the personnel of ships going to the USA to the US Consulate in Turkey for issuance of visas for the names on the list. Thus, the visas of the personnel could be prepared before the ships' arrival in the USA. The immigration offices in ports had the authority to cancel the landing permit of individuals they do not want. That restriction was based on a rightful reason to prevent seafarers from illegally entering the country through the US ports. That application was considered reasonable.

However, everything has changed after September 11 attacks and the USA abolished the application of issuing visas to names indicated on a personnel list. Currently, only the visas on passports are considered valid. However, the immigration offices still have the authority to issue or not to issue a "shore-pass", even if the seafarers have a visa on their passport.

As a matter of fact, in spite of having a US visa on their passports, the seafarers could be detained on board their ship and not allowed to land. Everything is at the discretion of the immigration officers. The seafarers say that the situation was not considered as a Turk and muslim discrimination by the US authorities. The US authorities rather think that they are free to do so under their sovereign right.



New Orleans limanı
The Port of New Orleans



Bugüne kadar, yabancı bir işletmeciye kiralanmış bile olsa, epey tuzluya çıkan muhafız ücretini Türk armatörü ödüyordu. Oysa BIMCO'nun ilgili klozu, muhafız ücretlerini kimin ödemesi gerektiğini net olarak tarif ediyor.

Until recently, Turkish shipowners would pay the very high guard fees, even if their ships were chartered to foreign operators. However, BIMCO's relevant clause clearly defines who must pay the guard fees.

leri bu limanlara uğradığında, ABD'li yetkililer tarafından mutlaka şüpheyle karşılanıyorlar.

Bir gemi adamı eyaletler arasındaki farklılıkları gösteren bir olayı şöyle anlatıyor: "ABD'nin Meksika Körfezi limanlarından olan, Teksas eyaletinin Galveston limanına girdik. Gemimizdeki tüm personele ABD vizesi aldığımız için bir şey sormadılar. ABD Sahil Güvenlik'in oradaki departmanı ile da herhangi bir problem yaşamadık. Gemi işi bitince oradan kalkıp Louisiana eyaletinin New Orleans limanına gitti. Bir buçuk gün sonra ulaştığımız bu limanda gemimiz sınırlama (restriction) altına alındı, muhafız konuldu. 'Biz buraya Galveston'dan geldik, niye böyle yapıyorsunuz' diye sorduk, 'orası Teksas, burası Louisiana' cevabını verdiler."

Gemi adamları bu can sıkıcı uygulamaya daha fazla dayanamayıp konuyu Dışişleri Bakanlığı'na iletilerse de aldıkları yanıt, "Kendi ülkeleridir, istediklerini yaparlar. Ülkelerine alıp almamak onların elinde. Vizenin olması bir şey ifade etmez." şeklinde oldu. Denizciler de aslında kısmen bu görüşe katılıyor ve ABD'nin bu tutumunu değiştirmek için hiçbir şey yapılamayacağını ifade ediyorlar.

Gemi mürettebatının bu durumdan nasıl etkilendiğine gelince... Yaşar Canca, gemide alıkonulma durumu yaşandığında, mürettebatın moralinin bozulduğunu, ABD hakkındaki düşüncelerinin değiştiğini ve gemiden ayrılmak istediklerini söylüyor. Ali Rıza Çalışkan, psikolojik olarak zaten zor şartlar altında çalışan mürettebatın bir de taraf olmadığı bir konuda potansiyel suçlu olarak muamele görmesinin, onları olumsuz etkilediğini vurguluyor.

NÖBETÇİLER, DİKKAT! TÜRK VAR!

Her ne kadar, adamın kendi ülkesidir, istediğini alır istemediğini almaz; denizcilik ahlakı, içtihadı eskidenmiş, bunlar ABD'lilere zaten işlemez, diye düşünülebilirse de, bir adım öteye geçildiğinde sorun çetrefilleşiyor. Çünkü zaten gemiden çıkarılmayan personelin başına bir de "muhafız" (guard) dikilince, sadece mürettebatın değil armatörün de canı yanmaya başlıyor.

Geminin limanda kaldığı süre boyunca, günde 24 saat gemide kalan ve nöbet tutup sürekli tetikte bulunarak ABD'yi "koruyan" muhafız, Birleşik Devletler Sahil Güvenlik (USCG - United States Coast Guard) tarafından gemiye yerleştirilen bir (ya da birkaç) as-

Mr. Yaşar Canca, Technical Manager-ISM of İnce Shipping, comments on the matter as follows: "The USA treats the Turkish personnel coming to the US ports as potential terrorists and subject them to discrimination. The main defense of the USA against such allegations is that the personnel of such ships may enter the country illegally or they may be terrorists. The reason is that everybody is dangerous for them."

And Mr. Ali Rıza Çalışkan, Operations Manager of Kıran Shipping, attributes this attitude of the USA to the fact that the US authorities believe that another attack similar to that on September 11 will come from the sea.

WATCH THE SOUTHERN AND EASTERN PORTS!

The common view of the seafarer that had been subjected to bad treatment at US ports is that such practices were more intensive on the southern and eastern coasts of the USA. However, the practices show differences from one state to another. The ports in the gulf region, and particularly the California and New Orleans ports, have a bulky file relating to detention of seafarers. When Turkish ships call at these ports, they are always met by the US authorities with suspicion.

One seafarer tells about an incident that clearly shows the relevant differences between the US states as follows: "We arrived at the Galveston port in Texas State, in the Gulf of Mexico. Because all the personnel on board our ship had US visa, they asked nothing. We had no problems with the US Coast Guard's department in that port. Then the ship went to the New Orleans port in the Louisiana State. In that port where we had arrived one and a half days later, our ship was placed under restriction and a guard was put on board the ship. We asked, 'We come from Galveston. Why do you do it?' Their reply was, 'That place is Texas, and here is Louisiana'."

Even though the seafarers reported that bothersome incident to the Ministry of Foreign Affairs, the reply they received was, "It is their own country. They do whatever they want. It is at their discretion to allow foreigners to enter their country. Having a visa is not important." As a matter of fact, also the seafarers partially agree with that view and say that nothing could be done to change that attitude of the USA.

As for how the seafarers are affected by this situation... Yaşar Canca, a seaman, said that when detention on board the ship was the case, the crew was demoralized, their opinions about the USA changed, and they wanted to leave the ship. Ali Rıza Çalışkan, another seaman, said that the crew already worked under very difficult conditions and that when they were treated as potential criminals, they were negatively affected.

GUARDS, LOOK OUT! THERE IS A TURK!

Even though one may think that "it is their own country and it is at their discretion to allow foreigners to enter their country; forget about the things of past like maritime ethics and rules.



ker. Kendini bu muhafızla korumaya çalışan ABD, kendi askerinin ücretini de gemi sahibi firmaya ya da gemiyi kiralayana ödetiyor!

Yaşar Canca'nın muhafızlar konusundaki yorumu ilginç: "Böylece ABD'li eski, işsiz askerlere iş bulmuş oluyorlar." Muhafızlar saat başına ücret alıyor ve genellikle bir ya da iki kişi oluyorlar. Sayının daha da artması son derece subjektif ölçütlere bağlı; yani liman görevlilerinin gemi personelini beğenip beğenmemelerine!

Muhafız sayısının artması, ödenecek ücretin de artması anlamına geliyor. Kaldı ki bu ücret öyle az buz bir şey de değil: Günlük 3000 dolardan başlıyor, yine günlük 6000 dolara kadar çıkabiliyor! Maliyet bu kadar yükselince de, faturayı kimin ödeyeceği konusunda gemi sahipleriyle gemiyi kiralayanlar arasında anlaşmazlık çıkması kaçınılmaz oluyor.

MUHAFIZIN PARASINI KİM ÖDER?

Edindiğimiz bilgilere göre Türk armatörleri yakın zamana kadar, gemilerini kiralamış olsalar dahi, muhafızların maliyetini ceplerinden karşılıyorlardı. Oysa zaman esaslı gemi kira (time charter) sözleşmelerinde, muhafız ücretlerinin kimin tarafından ödeneceğini öğrenmek için ilk başvurulacak kaynak, BIMCO'nun ilgili klozu olmalı. BIMCO'nun 2004 yılı içinde yürürlüğe giren ve SOLAS Bölüm XI'de yapılan değişiklikleri açıklayan "Zaman Esaslı Gemi Kira Sözleşmeleri İçin BIMCO ISPS Klozu"nun ilgili maddelerinde şu ifadeler yer alıyor:

"c) İşbu gemi kiralama sözleşmesinde öngörülenlerin dışında herhangi bir şeye bakılmaksızın; güvenlik korumaları, denize indirme hizmetleri, römorkör refakatleri, liman güvenlik ücretleri veya vergiler denetlemeler dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, ISPS Kodu'na uygun olarak liman tesisi veya herhangi bir ilgili makam tarafından şart koşulan güvenlik kural veya önlemlerinden ortaya çıkan veya bunlarla ilgili olan tüm gecikme, masraflar veya giderler yalnızca gemi sahiplerinin ihmalden ileri gelmedikçe, gemi kiralanınların hesabına olacaktır. Gemi Güvenlik Planı'na

The Americans have nothing to do with such things.", when we consider the matter in a broader perspective, it becomes more and more complicated. When the seafarers are not allowed to land, and, to make the matter even worse, when a "guard" is placed on board the ship, not only the crew but also the shipowners begin getting annoyed.

The guard that stays on board the ship during the period she is at the port and that stands guard on full alert 24 hours a day "protecting" the USA is one or more soldiers placed by the United States Coast Guard (USCG). Trying to protect itself with such guards, the USA charges the fee of its own soldier to the owner or charterer of the ship!

The guards are paid an hourly wage and there are mainly one or two guards. Number of guards may increase depending on highly subjective criteria: i.e. whether the port authorities like or dislike the ship's personnel! Yaşar Canca's comment on such guards is very interesting: "In my opinion, they thus create jobs for the old and unemployed US soldiers."

The higher the number of the guards is, the higher the fee to be paid for them. Moreover, that fee is not low, beginning from some US\$ 3000 and reaching up to US\$ 6000 a day! As a result, when the cost gets higher, conflicts about the payment of the fee become inevitable between shipowners and charterers.

WHO SHOULD PAY THE FEES FOR GUARDS?

According to the information we have obtained, until recently, the Turkish shipowners had to pay the cost of such guards, even if they had already hired their ships. However, with respect to time charters, the relevant clause of BIMCO must be referred in the first place to determine whether the shipowner or the charterer must pay the costs for the guards. The relevant clauses



San Francisco



Zaman Esaslı Kira Sözleşmeleri İçin BIMCO ISPS Klozu

BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties

- (a) (i) Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodunun (ISPS Kodu) ve Gemi ile ilgili olarak SOLAS Bölüm XI'de yapılan ilgili değişikliklerin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ve daha sonra işbu Gemi Kira Sözleşmesinin yürürlükte olduğu süre boyunca Gemi Sahipleri, hem Gemi hem de "Şirketin" (ISPS Kodu'nda tanımlandığı şekilde) ISPS Kodu'nun Gemi ve "Şirket" ile ilgili şartlarına uymasını temin edeceklerdir. Gemi Sahipleri talep üzerine, ilgili Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası'nın (veya Geçici Uluslararası Gemi Güvenlik Sertifikası'nın) bir suretini Gemi Kiralayanlara vereceklerdir. Gemi Sahipleri, Şirket Güvenlik Görevlisinin (CSO) tam irtibat bilgilerini de Gemi Kiralayanlara vereceklerdir.
- (ii) İşbu Gemi Kira Sözleşmesinde aksi şart koşulmadığı sürece, Gemi Sahipleri veya "Şirketin" ISPS Kodu'nun veya bu Klozun şartlarına uymamasının sebep olduğu kayıp, hasar, masraf veya gecikme (dolaylı zararlar hariç olmak üzere) Gemi Sahiplerinin hesabına olacaktır.
- (b) (i) Gemi Kiralayanlar Şirket Güvenlik Görevlisi (CSO) ile birlikte Gemi Güvenlik Görevlisine (SSO)/Kaptana tam irtibat bilgilerini verecekler ve işbu Gemi Kira Sözleşmesinin şartlarına göre başkasına kiraya verilmesine müsaade edildiği durumlarda, tüm tali-gemi kiralayanların (sub-charterers) irtibat bilgilerinin de aynı şekilde Şirket Güvenlik Görevlisi (CSO) ile birlikte Gemi Güvenlik Görevlisine (SSO)/Kaptana verilmesini temin edeceklerdir. Gemi Kiralayanlar ayrıca işbu Gemi Kira Sözleşmesi süresince akdettikleri tüm tali-gemi kira sözleşmelerinin aşağıdaki hükmü içermesini de temin edeceklerdir:
- "Gemi Kiralayanlar, Gemi Sahiplerine tam irtibat bilgilerini verecekler ve gemi kira sözleşmesinin şartlarına göre başkasına kiraya verilmesine (sub-letting) müsaade edildiği durumlarda, tüm tali-gemi kiralayanların irtibat bilgilerinin de aynı şekilde Gemi Sahiplerine verilmesini temin edeceklerdir."
- (ii) İşbu Gemi Kira Sözleşmesinde aksi şart koşulmadığı sürece, Gemi Kiralayanların bu Kloza uymamalarının sebep olduğu kayıp, hasar, masraf veya gecikme (dolaylı zararlar hariç olmak üzere) Gemi Kiralayanların hesabına olacaktır.
- (c) İşbu Gemi Kira Sözleşmesinde öngörülenlerin dışında herhangi bir şeye bakılmaksızın; güvenlik korumaları, denize indirme hizmetleri, römorkör refakatleri, liman güvenlik ücretleri veya vergiler ve denetimler dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, ISPS Kodu'na uygun olarak liman tesisi veya herhangi bir ilgili makam tarafından şart koşulan güvenlik kural veya önlemlerinden ortaya çıkan veya bunlarla ilgili olan tüm gecikme, masraflar veya giderler, bu gibi masraflar veya giderler yalnızca Gemi Sahiplerinin ihmalden ileri gelmedikçe, Gemi Kiralayanların hesabına olacaktır. Gemi Güvenlik Planına uyma amacına yönelik olarak Gemi Sahipleri tarafından istenen tüm önlemler Gemi Sahiplerinin hesabına olacaktır.
- (d) Taraflardan birinin işbu Kloza göre diğer tarafın hesabına olan herhangi bir ödeme yapması durumunda, diğer taraf ödeme yapan tarafı tazmin edecektir.

- (a) (i) From the date of coming into force of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities and the relevant amendments to Chapter XI of SOLAS (ISPS Code) in relation to the Vessel and thereafter during the currency of this Charter Party, the Owners shall procure that both the Vessel and "the Company" (as defined by the ISPS Code) shall comply with the requirements of the ISPS Code relating to the Vessel and "the Company". Upon request the Owners shall provide a copy of the relevant International Ship Security Certificate (or the Interim International Ship Security Certificate) to the Charterers. The Owners shall provide the Charterers with the full style contact details of the Company Security Officer (CSO).
- (ii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Owners or "the Company" to comply with the requirements of the ISPS Code or this Clause shall be for the Owners' account.
- (b) (i) The Charterers shall provide the CSO and the Ship Security Officer (SSO)/Master with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of this Charter Party, shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the CSO and the SSO/Master. Furthermore, the Charterers shall ensure that all sub-charter parties they enter into during the period of this Charter Party contain the following provision: "The Charterers shall provide the Owners with their full style contact details and, where sub-letting is permitted under the terms of the charter party, shall ensure that the contact details of all sub-charterers are likewise provided to the Owners".
- (ii) Except as otherwise provided in this Charter Party, loss, damage, expense or delay, excluding consequential loss, caused by failure on the part of the Charterers to comply with this Clause shall be for the Charterers' account.
- (c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account.
- (d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party.



uyuma amacına yönelik olarak gemi sahipleri tarafından istenen tüm önlemler Gemi sahiplerinin hesabına olacaktır.

d) Taraflardan birinin işbu kloza göre diğer tarafın hesabına olan herhangi bir ödemeyi yapması durumunda, diğer taraf ödeme yapan tarafı tazmin edecektir."

MUHAFIZIN PARASINI KİRACI ÖDER!

İşte 2004 yılında yürürlüğe giren bu klotdan da yola çıkılarak, eğer gemi navlun hesabına göre kiralandıysa, muhafız ücretini gemi sahibinin ödemesi gerekiyor. Ancak gemi zaman esaslı kiradaysa, o takdirde ücreti gemiyi kiralayan ödemek zorunda. Çünkü bu durum artık bir liman masrafı (port expense) olarak kabul ediliyor.

Nitekim İngiltere'de bir armatörle kiracısı arasında çıkan anlaşmazlık nedeniyle açılan davanın sonucunda mahkeme, bu ücreti gemiyi kiralayanın ödemesi gerektiğine karar vermiş. BIMCO'nun ilgili klotunu bilen ve mahkeme kararından haberi olan Türk armatörler bu kararı emsal göstererek, muhafız ücretlerini "zaman esaslı kiracılarına" ödemeye başladılar. Hatta birkaç armatörümüz, daha önce ödedikleri muhafız ücretlerini de, yine bu kararı örnek göstererek, gemiyi kiralayandan geri almayı başardılar.

Bir armatörümüz bu gelişmeyi haber aldıktan sonra nasıl bir çalışma gerçekleştirdiklerini şöyle anlatıyor: "Böyle bir karar çıkınca, derhal geçmişe yönelik bir uygulamaya gittik. Üç dört defa New Orleans, Houston civarındaki limanlarda kiradaki gemimizin üzerine muhafız konulmuştu. Muhafızların masrafı 30-35 bin doları bulmuş ve bu parayı da gemi sahibi olarak biz ödemiştik. Ancak ilgili kararı öğrenince, gemiyi kiralayan firmayla, davanın sonucundan da söz ederek konuştuk ve ödediğimiz parayı geri istedik. Pek istekli görünmediklerini fark edince de mahkemeye gidebileceğimizi söyledik. Baktılar ki mahkemenin kendi aleyhlerine sonuçlanması kesin, paramızı geri ödeditiler."

Yabancı yayınları takip edemedikleri için uluslararası alanda çok tartışılan bu davanın ya da klotun varlığından haberdar olmayan birçok Türk armatörün bulunduğu ve bunların muhafız masraflarını gemi sahibi olarak ödemeye devam ettikleri sanılıyor. Umarız bu haberimizle birlikte, boşu boşuna şişkin faturalar ödeyen armatörlerimiz haklarını geri alma fırsatına kavuşurlar. &

of the "BIMCO ISPS Clause for Time Charter Parties", which became effective in 2004 and clarifies amendments made in Chapter XI of SOLAS, has the following provisions:

"c) Notwithstanding anything else contained in this Charter Party all delay, costs or expenses whatsoever arising out of or related to security regulations or measures required by the port facility or any relevant authority in accordance with the ISPS Code including, but not limited to, security guards, launch services, tug escorts, port security fees or taxes and inspections, shall be for the Charterers' account, unless such costs or expenses result solely from the Owners' negligence. All measures required by the Owners to comply with the Ship Security Plan shall be for the Owners' account."

"(d) If either party makes any payment which is for the other party's account according to this Clause, the other party shall indemnify the paying party."

CHARTERERS MUST PAY THE FEES FOR GUARDS!

Based on the above clause that became effective in 2004, if the ship is chartered on freight account basis, then the fees for guards must be paid by the owner of the ship. However, if the ship is chartered on a time charter basis, then the fees in question must be paid by the charterer. Because, this cost is now considered as a port expense.

Likewise, as a result of a lawsuit between a shipowner and charterer in the UK, the court ruled that such costs must be paid by the charterer. Knowing the relevant clause of BIMCO and being informed of the rule of the court, the Turkish shipowners have started pointing to that court rule as a precedent and begun having the "time charterers" pay the guard fees. Even some Turkish shipowners have succeeded in recovering the money they had paid from the charterers, quoting the aforementioned court rule.

A Turkish shipowner explained what they did upon hearing that court rule: "When we heard that court rule, we immediately commenced a retroactive operation. The US authorities had placed guards on our chartered ships for several times at ports around New Orleans, Houston. We had had to pay around US\$ 30-35 thousand for the guards. But, when we heard about that court rule, we discussed the matter with the charterer and requested the money we had paid for the guards. Seeing that they were reluctant to indemnify us, we told them that we would submit the case to the court. Because they knew that the court would rule against them, they paid our money back."

Being uninformed of that court rule or the BIMCO clause that have been very much discussed on an international platform, many Turkish shipowners might continue paying the guard costs. We hope that, if there are any Turkish shipowners paying such high costs in vain, they will have the opportunity to recover their money upon reading this news. &