

HUKUKÇU GÖZÜ İLE GEMİ YAKITLARINDAKİ KÜKÜRT ORANINA İLİŞKİN 2020 DÜZENİ

Prof.Dr.M.Fehmi Ülgener

1. Giriş

Bilindiği üzere önümüzdeki sene gemilerde kullanılan yakıt bakımından aşağıdaki değişiklikler gerçekleşecektir:

- a. MARPOL¹ 14.1.3 (annex VI) gereği 1.1.20 tarihinden itibaren deniz yakıtlarındaki kükürt oranı (% 0,10 kükürt oranı aranan ECA, kontrollü emisyon bölgeleri haricinde) en fazla 0.50% m/m olacaktır. (Bu oran 2012 öncesinde 4.5% iken, sonradan 3.5% derecesine indirilmiş, 2016 tarihinde ise IMO “*Marine Environment Protection Committee*” tarafından 2020 için 0.5% oranı kararı alınmıştır)
- b. MARPOL 14.1.3 (annex VI) gereği 1.3.20 tarihinden itibaren yukarıda tanımlanan değer üzerinde kükürt içeren yakıtların gemilerde bulunması yasak hale gelecektir.

2. Alternatifler

Belirtilen tarihten sonra, ana makineyi değiştirmeksizin, armatörün sadece iki alternatifi bulunmaktadır:

- a. “*Gaz Yalıtım Sistemi*” (“*Scrubber*”) takılması: Bu sistem geminin egsoz gazına alkali suyu uygulayarak istenmeyen kimyasal maddeleri bertaraf etmektedir. (open-loop, closed-loop veya hybrid olmak üzere üç çeşidi bulunmaktadır.) Bunu haiz gemiler yukarıda belirtilen değişikliklerden etkilenmeyeceklerdir; diğer bir ifadeyle bu gemiler 0,5% kükürt oranını aşan yakıt kullanmaya devam edebileceklerdir. Bu alternatifin negatif yönü (her ne kadar uzun vadede armatörü kara geçirdiği iddia edilse de) “*scrubber*” maliyetinin 2-6 milyon usd olmasıdır. Her armatörün böyle bir yatırımı yapamayabileceği göz önünde tutulduğunda ve özellikle ömrü çok kalmayan gemileri de düşündüğümüzde, aşağıda belirtilen diğer alternatiflerin değeri bize göre artmaktadır.

Scrubber maliyeti öncelikle kullanılan sisteme göre değişiklik arz etmektedir. Kükürt temizliğinde kullanılmış olan suyu denize geri pompalayan “*open-loop*” scrubber sistemi alternatiflerin arasında en ucuzu olmakla beraber, deniz kirliliğine sebep olmasından dolayı bir çok limanda yasaklanmıştır. Kirli suyu geminin içinde bulunan özel tanklarda saklayan “*closed-loop*” sistemler ise kabul gören alternatif olmakla beraber maliyeti diğerine göre daha yüksektir. Ayrıca “*hybrid*” scrubber olarak isimlendirilen, liman dahilinde kirli suyu tanklarda saklayıp, bunları açık denizlerde dışarı pompalayan diğer bir sistem daha bulunmaktadır. Bunun maliyeti de üst sınırlardadır.

¹ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil (entered into force 2.10.83)

Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk (entered into force 2.10.83)

Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form (entered into force 1.7.92)

Annex IV Prevention of Pollution by Sewage from Ships (entered into force 27.9.03)

Annex V Prevention of Pollution by Garbage from Ships (entered into force 31.12.88)

Annex VI Prevention of Air Pollution from Ships (entered into force 19.5.05)

- b. Armatörün tercih edebileceği ikinci alternatif uyumlu yakıtı kullanmaya başlamasıdır. Burada ise iki tür yakıt söz konusudur:
- 0.5% kükürt oranlı yakıt kullanılması
 - 0.1% oranlı gas oil ("*ultra low sulphur*") yakıt kullanılması (ki zaten bu yakıt ECA, kontrollü emisyon bölgelerinde kullanılan yakıttır; dolayısıyla piyasada bulunan bir yakıt türüdür)

Yukarıda belirtilen yakıtlar doğal olarak maliyet artışına sebep olacaklardır. Yukarıda da belirtilmiş olduğu üzere, uzun vadede "*scrubber*" maliyetinin, bunu taktırmayıp, pahalı yakıt kullanılmasına kıyasen daha uygun olacağı iddia edilmektedir.

Görüldüğü gibi her iki ihtimalde de armatör için maliyet artışı bulunmaktadır; kendisi bunu navlunlara yansıtılabildiği ölçüde önümüzdeki süreyi zararsız atlabilecek, yoksa büyük mali sorunlarla karşılaşacaktır.

3.

Uyumlu yakıt tedarik edilmemesi

Belirtilen değerleri haiz yakıtın ocak 2020'den itibaren hemen her limanda bulunamama ihtimali yüksektir; IMO bu durumu göz önünde tutarak ve şartları yerine getirildiği takdirde armatörü belirli bir süre de olsa yüksek kükürlü yakıt kullanmasından dolayı sorumlu olmasının önüne geçmek amacı ile bir mekanizma geliştirmiştir.

Buna göre, uygun yakıtın bulunması için elden gelen her türlü çabanın gösterilmiş olmasına rağmen, bu tedarik edilememişse, kaptan ya da donatan geminin bulunduğu yerde ve buraya alternatif olabilecek diğer limanlarda yapılacak sefer için gerekli olan uygun yakıtın bulunması için sarf edilmiş olan çabaları ispat edebilecek bir rapor hazırlayacak ve bunu derhal varma yerin-deki Liman Devleti ile Bayrak Devleti yetkililerine yollayacaktır .

Bu bakımdan "*gösterilmesi gereken çaba*" kavramına uygun yakıtı alternatif olabilecek diğer yakıt türlerinin de varlığının araştırılması dahildir. Bu rapor uygulamada "*FONAR*" ("*Fuel Oil Non Availability Report*") olarak isimlendirilmektedir.

Önemle belirtilmesi gerekmektedir ki, uygun yakıtın fiyatının daha yüksek olması, geçerli bir sebep olmayıp, buna dayanılarak yakıtın bulunulamamış olduğunu iddia etmek mümkün değildir.

Uygun yakıtın bulunamaması durumunda FONAR'ı düzenleyip yetkili makamlara iletmenin haricinde geminin bir sonraki limana uygunsuz yakıt kullanarak seyretmesine izin verilmektedir. Bu bakımdan gemilerin uygun yakıt bulmak amacıyla sapka yapmalarına gerek bulunmamaktadır.

FONAR'ın muafiyet belgesi olmadığını belirtmek önem arz etmektedir; düzenlemeye uymayan gemiye karşı bir yaptırım uygulanması söz konusu olduğunda taraf devletler tarafından dikkate alınacak olan belgelerden biridir.

Marpol İlgili kullanım yönergesine göre:

- FONAR bir istisna belgesi olmayıp, geçerli olabilmesi için bunu inceleyecek olan yetkili makamın raporda belirtilenlerin gerçek olduğuna kanaat getirmesi gerekmektedir.
- Raporun ikna edici olmaması ya da tekrar eden bir şekilde FONAR belgelerinin verilmesi durumunda, yetkili makam, yakıtın bulunamadığı iddiasını destekleyici ek belge ve delil

talep edebilir. Bunun yanında gemi / bunu istihdam eden daha ayrıntılı incelemelerle muhatap olabilir.

- Gemi / bunu istihdam eden uygun yakıtı bulmak ve kullanmak için elinden gelen çabayı göstermekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğe farklı viskozite ve kükürt oranındaki yakıtları birlikte kullanabilmek, gerektiğinde bunu ısıtmak ya da diğer başka işlemlere tabi tutmak dahildir.

4.

Aykırılık ve yaptırım

İnceleme konusundaki düzene aykırılık halinde bunun ne şekilde cezalandırılacağını konvansiyona taraf devletlere bırakmaktadır. Ancak genel bir bakış açısıyla yaptırımları

- Para cezası (caydırıcı olması bakımından yüksek miktarlar tespit edileceği tahmin edilmektedir.)
- Geminin tutuklanması
- PSC yasaklamaları (limana giriş yasağı)

olarak özetlemek mümkün gözükmemektedir.

Gemilerin denetlenmesi ve gerektiği takdirde yukarıdaki yaptırımların uygulanması normal olarak liman sınırları için gerçekleştirileceklerdir; açık denizlerde etkili ve devamlı bir denetimin zorlukları bulunmaktadır. Buna karşılık IMO limanlar dışında uygunsuz yakıtın kullanılmasını engellemek amacı ile bu tür yakıtın gemilerde bulunmasını yasaklamıştır; bu bakımdan liman devleti yaptığı incelemede uygun olmayan yakıtın gemide bulunduğunu tespit ederse gemi ve istihdam eden yukarıda belirtilen yaptırımlarla karşılaşacaktır.

Bunun yanında emisyon kontrollerinin çeşitli aşamalarda yapılabilmesi amacı ile liman girişlerine ve köprülere yerleştirilecek sensörler ya da dronlarla yapılacak "sniffer" denetimlerinde düzene aykırı yakıt kullanan gemiler tespit edilmeye çalışılacaklardır. Gemideki denetimlerde ise yetkililer uygun olan yakıtın kullanıldığına ilişkin her türlü belge ve delili incelemekle yetkilidirler.

5.

Mali Sorumluluk Sigortası / P and I

Yukarıda ifade edildiği üzere bu konu bir takım cezaların ödenmesine ve bir takım yaptırımlara maruz kalınmasına müsait bir konudur. Dolayısıyla bu anda ister istemez akla mali sorumluluk sigortaları gelmektedir. Şahısların ticari hayatta karşılaşabilecekleri sorumlulukları sigorta himayesi altına alan bu şirketler acaba söz konusu cezaları da ödeyecekler midir ?

Hemen belirtmek gerekmektedir ki, IG üyesi kulüpler, her ne kadar armatörü destekleyici bir takım ifadeler kullanmaktaysalar da, edinmiş olduğumuz intiba, yukarıdaki sorunun cevabının verilmesinin kolay olmadığıdır; zira bu konuda halen kesin sınırlar dahilinde kurallar bulunmamakta, karar kulüp takdirine bırakılmaktadır. Aşağıda, sınıflama da bu durumu açıkça ortaya koymaktadır:

- Bariz olan husus yeni düzene uyumsuzluk sebebi ile verilecek olan cezaların ve yaptırımlarının mali sorumluluk sigortası himayesi altında yer almadıklarıdır.
- Bununla beraber uygun olmayan (scrubber sisteminin bozulması dahil) yakıtın yanlışlıkla kullanılmasından ya da bulundurulmasından kaynaklanan para cezaları, bazı şartlara bağlı olarak ve sigorta şirketinin yönetim kurulu takdirine tabi olmak kaydıyla teminat kapsamına girebileceklerdir.

Çarter Sözleşmesindeki sorunlar ve BIMCO Klozları

Ticaret gemilerinde kullanılacak olan yakıtın özelliklerinin değiştirilmesi ve doğal olarak buna bağlı şekilde maliyetlerin değişmesi ister istemez zaman çarteri sözleşmelerini de etkilemektedir. Bilindiği üzere (sefer çarteri sözleşmesinden farklı olarak) adı geçen sözleşme türünde yakıt zaman çarterlerine ait olan bir kalemdir; donatan zaman üzerine hesaplanan navlun² üzerinden gemisinin yük taşımaya elverişli bölümlerini zaman çarterlerine belirli bir süre için tahsis etmektedir; bu sürede geminin harcayacağı yakıt bu sebeple zaman çartereri tarafından tahsil edilecektir. İnceleme konumuz paralelinde bakıldığı takdirde karşımıza aşağıdaki sorunlar çıkmaktadır:

- Yukarıda anlatılan hususların tamamı zaman çartereri için de geçerlidir; gemide "scrubber" sistemi yoksa, diğer bir ifade ile kendisi sözleşmenin süresi dahilinde izah edilen evsafa yakıtı kullanacak, bulamadığı takdirde FONAR düzenleyecek ve bunları ilgili makamlara vericektir. Aksi takdirde, yine yukarıda izah edilen yaptırımlar söz konusu olacaktır. Asıl sorun da tam bu noktada kendini göstermektedir, zira yaptırımlardan bazıları doğrudan doğruya gemiyi hedef almaktadır; örneğin belirli bir liman gemi için bir süreliğine yasaklanırsa, bu durum kendiliğinden geminin çarter sözleşmesinden sonraki ticaretini etkileyecektir. Bu şekilde belirtilen riziko ile karşı karşıya gelmemek için donatanın elindeki yegane yol zaman çarteri sözleşmesi yaptığı tarafı tanıması ve güvenebilme-sidir; aksi takdirde, söz konusu sözleşmedeki diğer bazı sorunlar gibi; bu rizikonun da önüne geçmenin imkanı yoktur.
- Bunun dışında ise, yakıt konusunun zaman çarteri sözleşmesi bakımından büyük önem taşıması sebebi ile sözleşmeye bir kloz eklenmesi tavsiye edilmektedir. Uygulamada bu konuya ilişkin bazı standart kloz örnekleri görülmektedir. Bize uygun gelen, basitliği ve genellikle herkes tarafından kabul göreceğinden dolayı, BIMCO tarafından geliştirilen klozdur.³ Bu klozda çarterer kendi ve yardımcı şahısları (yakıt veren firma ve yakıt surveyörü dahil olmak üzere) adına ilgili kurallara uyum sağlanacağını ve bu gerçekleştirilemediği takdirde donatanın uğrayacağı zarar ve her türlü olumsuz sonucun tazmin edileceğini taahhüt etmektedir. Klozun son bendinde ise, donatan tahsis ettiği geminin yakıt mevzuatına uyumlu olduğunu taahhüt etmekte, ve çartererin yukarıda vermiş olduğu taahhüdü ifa etmiş olması halinde, bu konu ile ilgili olarak meydana gelen her türlü zarar ve olumsuz sonuçtan dolayı çartererin sorumluluğunun bertaraf olduğu ortaya konulmaktadır.
- Üzerinde önemle durulması gereken konulardan biri de, geçiş dönemi sırasında ne olacaktır? Gerçekten 6 aylık bir süre için aralık 2019'da çarterere teslim edilen

² Zaman çarteri sözleşmesinde donatanın kazandığı ücretin hukuki mahiyeti bize göre navlundur. Burada kullanılan "kira" kavramı yanlıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri Cd.1

³ BIMCO 2020 Marine Fuel Sulphur Content Clause for Time Charter Parties

- a. *For the purpose of this Clause, "Sulphur Content Requirements" means any sulphur content and related requirements as stipulated in MARPOL Annex VI (as amended from time to time) and/or by any other applicable lawful authority.*
- b. *The Charterers shall supply fuels to permit the Vessel, at all times, to comply with any applicable Sulphur Content Requirements. All such fuels shall meet the specifications and grades set out in this Charter Party. The Charterers also warrant that any bunker suppliers, bunker craft operators and bunker surveyors used by the Charterers shall comply with the Sulphur Content Requirements. The Charterers shall indemnify, protect, defend and hold harmless the Owners from any and against all losses, damages, liabilities, delays, deviations, claims, fines, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands arising out of the Charterers' failure to comply with this subclause (b), and the Vessel shall remain on hire throughout.*
- c. *The Owners warrant that the Vessel shall comply with the Sulphur Content Requirements. Subject to the Charterers having supplied the Vessel with fuels in accordance with subclause (b), the Charterers shall not otherwise be liable for any losses, damages, liabilities, delays, deviations, claims, fines, costs, expenses, actions, proceedings, suits, demands arising out of the Owners' failure to comply with this subclause (c).*

gemideki yüksek sülfürlü yakıtın akıbeti ne olacaktır? Yakıt depolarının temizliği kim tarafından yapılacaktır? Adı geçe aşamada bu ve bunun gibi bir çok sorun vardır. Armatörlerin 2019 sonu ve 2020 aylarını birlikte içeren zaman charteri sözleşmesi yapmaları halinde bu konu ile ilgili mutlaka sözleşmede özel bir düzenleme yapmaları gerekmektedir. Bu amaçla Bimco'nun özel olarak geçiş dönemi için hazırlamış olduğu klotza özetle aşağıdaki çözümler yer almaktadır:⁴

- Gemi charterere 1.1.20 tarihinden önce teslim ediliyorsa, burada, geminin geçerlik tarihinde uygun yakıtın bulunduğu bir limana seyretmeye yetecek kadar uygun evsafıta yakıt bulundurulacaktır.
- Gemide 1.3.20 tarihinden sonra kullanım amaçlı evsafa uygunsuz yakıt bulundurulmayacaktır.
- Hangisi önce ise, geminin donatana iadesi sırasında ya da 1.3.20 tarihinde, charterer sorumluluk, zaman ve masraflar kendine ait olmak üzere, charterer gemideki tüm evsafa aykırı yakıtı boşalttıracak, ve depoları temizleyerek evsafa uygun yakıt almasına hazır hale getirilecektir.
- Boş olan depolar ise, sorumluluk, zaman ve masraflar donatana ait olmak üzere temizlenerek evsafa uygun yakıt almasına hazır hale getirilecektir.

⁴ **BIMCO 2020 Fuel Transition Clause for Time Charter Parties**

(a) Definitions

For the purpose of this Clause:

"Carriage Ban Date" means 1 March 2020.

"Carriage Ban" means the prohibition of the carriage for use of Non-Compliant Fuel as of the Carriage Ban Date.

"Compliant Fuel" means any fuel that meets the Sulphur Content Requirements with effect from the Effective Date.

"Effective Date" means 1 January 2020.

"Non-Compliant Fuel" means any fuel with a sulphur content of more than 0.50%.

"Sulphur Content Requirements" means any sulphur content and related requirements as stipulated in MARPOL Annex VI (as amended from time to time) and/or by any other applicable lawful authority.

(b) Requirements

(i) Before the Effective Date, the Charterers shall have supplied the Vessel with fuel so that on the Effective Date the Vessel shall have sufficient Compliant Fuel to reach the nearest bunkering port where Compliant Fuel is available.

(ii) No later than the Carriage Ban Date there shall be no Non-Compliant Fuel carried for use by the Vessel.

Together subclauses (b)(i) and (ii) are the "Requirements".

Notwithstanding the Carriage Ban, Owners and Charterers shall cooperate and use reasonable endeavours so that no later than the Effective Date there shall be no Non-Compliant Fuel carried for use by the Vessel.

(c) *(i) In order to meet the Requirements, the Charterers shall at their risk, time and cost ensure that any Non-Compliant Fuel remaining on board after the Effective Date shall be discharged from the Vessel's bunker tanks until such tanks are free of liquid and pumpable fuel latest by the Carriage Ban Date or the redelivery date of the Vessel, whichever occurs first; and*

(ii) in respect of the bunker tanks that are free of liquid and pumpable fuels, Owners shall at their risk, time and cost ensure that such tanks are fit to receive Compliant Fuel, taking into account the type of Compliant Fuel that will be loaded into such bunker tanks.

Compliant Fuel shall not be loaded into a Vessel's bunker tanks until the steps described above in subclauses (c)(i) and (c)(ii) have been carried out in respect of such bunker tanks.

Once bunker tanks are fit in accordance with subclause (c)(ii), no Non-Compliant Fuel shall be loaded into such bunker tanks.

(d) Disposal of Non-Compliant Fuel - *In respect of Non-Compliant Fuel, if any, which needs to be discharged from the Vessel in accordance with subclause (c)(i), Charterers shall dispose of such fuel in accordance with any applicable local regulations at Charterers' risk, time and cost.*

(e) Segregation - *Unless otherwise agreed between Owners and Charterers, each supply of Compliant Fuel shall be bunkered into empty tanks within the Vessel's natural segregation.*

7. Sonuç / Türk Uygulamasındaki Durum

Türkiye Cumhuriyeti bu incelemede belirtilen konvansiyonlara taraftır; dolayısıyla yukarıda belirtilmiş olan hususlar ister istemez Türk sularında da 1.1.2020 tarihinden itibaren geçerli olmaya başlayacaktır.

Genel olarak aşağıdaki hususların belirtilmesi mümkündür:

- Günümüzde gemideki yakıtın kükürt oranına ilişkin müstakil bir denetim yapılmasa da, liman devletinin gemide yaptığı denetimlerde burada bulunan yakıtla ilişkin irsaliye de ("bunker delivery note") kontrol edilmektedir. Her hangi bir aykırılığın belirlenmesi halinde uygulanacak cezanın miktarı ise 2872 sayılı Çevre Kanunu çerçevesinde tespit edilmektedir.⁵ Aynı prensibin 1.1.20'den sonra da uygulanmaya devam edeceği düşünülmektedir.
- (Türkiye'deki rafinerilerin bu yakıtı -en azından yakın vadede üretmeyecekleri göz önüne alındığında) (diğer limanlarda olduğu gibi) Türk Limanlarında yeni evsaftaki yakıtın bulunmasının pek de mümkün gözükmediği tespit edilmiştir. Bu durumda armatörün önünde (yukarıda da açıklanmış olduğu üzere) ticari bakımından hesaplı ("feasable") olduğu takdirde gemiye "scrubber" taktırmak ya da gas-oil / motorin

⁵ Bize göre uygulama alanı bulacak mevzuatın içine aşağıda belirtilenler dahildir:

1. 2872 Sayılı Çevre Kanunu ("Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun")
2. **Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik**
 - Bu Yönetmelik, (a) 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun Ek 6 ncı maddesi ile 1/5/2003 tarihli ve 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanununun 1 inci, 2 nci ve 9 uncu maddelerine dayanılarak ve (b) Avrupa Birliğinin 96/62/EC, 99/30/EC, 2000/69/EC, 2002/3/EC ve 2004/107/EC sayılı direktiflerine paralel olarak hazırlanmıştır.
 - Bu Yönetmelik hükümlerinin ihlali halinde 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

MADDE 1- (1) Bu Yönetmeliğin amacı, insan ve çevreyi zararlı etkilerden korumak için bazı akaryakıt türlerinin yakılması sonucunda oluşan kükürt dioksit emisyonlarının azaltılmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

MADDE 2- (1) Bu Yönetmelik; Türkiye Cumhuriyeti topraklarında, deniz yetki alanlarında ya da belirlenen kirlilik kontrol alanlarında, bazı akaryakıt türlerinin kükürt içeriğinin sınırlandırılması veya kükürt dioksit emisyonlarının azaltılması ile bazı akaryakıt türlerinin denetimini, numune alınmasını ve raporlanmasını kapsar.

(2) Bu Yönetmelikte belirtilen bazı petrol esaslı akaryakıt türlerinin kükürt miktarındaki sınırlamalar;

k) SOx emisyon kontrol alanları: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından "MARPOL Sözleşmesi Ek-VI" da tanımlanan deniz alanlarını,

MADDE 6- (1) Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları ve kirlilik kontrol alanları içerisinde yer alan SOx Emisyon Kontrol Alanlarında kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtlarının kullanılmaması için gerekli tüm tedbirler alınır. Bu hüküm, seferine Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları dışında başlamış gemileri de içerecek şekilde bayrağına bakılmaksızın her gemiye uygulanır.

(2) Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından "MARPOL Sözleşmesi Ek-VI" da tanımlanan SOx Emisyon Kontrol Alanlarında seyreden tüm Türk bayraklı gemiler kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtı kullanamaz.

(3) Düzenli sefer yapan tüm yolcu gemileri, ülkemiz deniz yetki alanları ve belirlenen kirlilik kontrol alanlarında seyrederken kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtını kullanamaz. Bu hüküm, seferine Türkiye Cumhuriyeti deniz yetki alanları dışında başlamış gemileri de içerecek şekilde, bayrağına bakılmaksızın her gemiye uygulanır.

MADDE 7 ("İç sularında ve rıhtımdaki gemilerde kullanılan denizcilik yakıtlarındaki azami kükürt içeriği")(1) (Değişik birinci cümle: 11/12/2009-2009/15667 K.) Aşağıdaki gemilerde kükürt miktarı kütlece %0,1'i aşan denizcilik yakıtları kullanılamaz.
3. **2872 Sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ** 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 20nci maddesinde, Kanuna aykırılık halinde uygulanacak idari para cezaları belirlenmiştir.

kullanma alternatifleri yer almaktadır. Hemen belirtmek gerekmektedir ki, tedarik edilebilse bile yeni evsafly yakıtın gas-oil'den çok daha ucuz olacağı düşünölmemektedir.

- Dolayısıyla bize göre gelecekte, yeni inşa gemiler ile birlikte, armatör hesabını tuttura-bildiği takdirde gemilere "scrubber" taktıracak, aksi takdirde şimdilik gas-oil kullanacaktır. Aynı makine ve teknik düzenle hem gas-oil hem de yeni evsaf yakıtın birlikte yakılmasında karşılaşılabilecek sorunlardan dolayı, söz konusu yakıt piyasada sorunsuz olarak bulunana kadar düzenin bu şekilde gideceği barizdir; hatta uzun vadede yeni evsaftaki yükün belirtilen sebeplerden dolayı ve özellikle gas-oil'den çok daha ucuz olmaması halinde, denizcilikte tercih edilmeyen bir yakıt haline gelmesi de çok uzak bir ihtimal olarak gözükmemektedir.