

İngiltere Rüşvetle Mücadele Yasası 01 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girecektir. Söz konusu yasanın bazı alt maddeleri Büyük Britanya dışındaki vakaları da ele alacaktır. Örneğin, Britanyalı Şirketler tarafından veya Britanya'da iş yapan şirketler tarafından, Büyük Britanya dışında meydana gelen vakalar ve Büyük Britanya içerisinde meydana gelen vakalar tamamı ile söz konusu yasaya tabi olacaktır. Böylelikle Britanya dahilinde faaliyet gösteren tüm firmalar yasadan mesul olacaklardır.

Söz konusu yasa, çeşitli rüşvet suçlarını saptamaktadır. Yasanın Denizcilik Şirketlerini alakadar eden kısmı ise, şirketlerin rüşvet verilmesini engelleyememeleri ile ilgilidir. Yasanın ihlal edilmesi için, şirket için çalışan bir görevlinin, özellikle, iş bağlamak, mevcut işi kaybetmemek veya şirket için avantaj elde etmek için rüşvet vermesi yeterlidir.

Bir şirket 'rüşvet verilmesini engelleyecek yeterli prosedür'e sahip olduğunu gösterebildiği takdirde, Rüşvetle Mücadele Yasası tatbikat yapılmasına karşı bir koruma sağlamaktadır. Konu hakkında kısa zaman önce yayınlanan kılavuzda belirtildiğine göre, bir şirketin rüşvet prosedürleri'nin yeterli kabul edilip edilmemesi, karşılaşılan rüşvet riskleri ile ilgili diğer hususların yanı sıra, işin mahiyeti ve büyüklüğüne bağlıdır. Örneğin, bir şirketten beklenen, rüşvetin yaygın olduğu yurt dışı piyasalarda iş yaparken, risk ile orantılı olarak rüşvet verilmesine karşı önlemler alınmasıdır.

Uluslararası Denizcilik Sektörünü ilgilendiren başlıca hususlardan biri ise bu yasanın, 'Kolaylaştırma Ödemeleri' (facilitation payments) konusunda muafiyet sağlanmamasıdır. Kolaylaştırma ücretlerine yasada açıkça belirtilmemesine rağmen, bu tarz ödemelerin muaf olmadığını Kılavuz tamamen belirtmektedir. Kılavuza göre, Kolaylaştırma ücretleri, bir yetkilili zaten yapmak zorunda olduğu bir işi yaptırmak için verildiği takdirde rüşvet kabul edilmektedir.

İngiltere Deniz Ticaret Odası, alakalı Bakanlıklarla karşılıklı görüşmelerde bulunmuş ve kolaylaştırma ücretlerinin dünyanın bazı yerlerinde yetkililerin yapmak zorunda oldukları işleri yapmak için beklediği sigara, alkol gibi küçük hediyeleri de kapsayabileceğini tavsiye etmiştir. İngiltere Deniz Ticaret Odası, Hükümete, bu küçük hediyelerin verilmesinin yasaklanması durumunda, görevlilerin gemilere zorluk çıkaracağı, işleri yavaşlatacağı ve bunlarında gemiler için büyük cezalara mal olacağını belirtmiştir.

Ayrıca, İngiltere Deniz Ticaret Odası, başka hangi durumların yasaya aykırı olduğunun netleştirilmesini talep etmiş olup, en küçük şeylerin hediye edilmesi bile dava ile sonuçlanabileceği anlamına gelmektedir. Ancak İngiltere Hükümeti, anlaşıldığına göre, kasıtsız olarak yeni bir savunma yaratacağı düşüncesiyle, kolaylaştırma ödemeleri (facilitation payments) ile ilgili olarak daha başka rehberlik sağlamaya isteksizdir. Hükümet, pratik bir yaklaşımı benimseyecek ve davanın kamu çıkarına olup olmadığını değerlendirmek üzere tüm olayları ve şartları dikkatlice inceleyecektir. Anlaşıldığına göre, yasa bu bakımdan sessiz kalsa da, böyle ödemelerin miktarı ve sıklığı aleyhte dava açıp açmama hususunda hesaba katılması gereken faktörler olmaktadır.

İngiltere Deniz Ticaret Odası muhtemel dava politikaları hakkında daha büyük açıklık sağlamaya çaba göstermektedir ve gelişmeler sektöre bildirilecektir.

Kiran Khosla

ICS Deniz Hukuku Komitesi Sekreteri

İngiltere Rüşvetle Mücadele Yasası 01 Temmuz 2011 tarihinde yürürlüğe girecektir. Söz konusu yasanın bazı alt maddeleri Büyük Britanya dışındaki vakaları da ele alacaktır. Örneğin, Britanyalı Şirketler tarafından veya Britanya'da iş yapan şirketler tarafından, Büyük Britanya dışında meydana gelen vakalar ve Büyük Britanya içerisinde meydana gelen vakalar tamamı ile söz konusu yasaya tabi olacaktır. Böylelikle Britanya dahilinde faaliyet gösteren tüm firmalar yasadaki mesul olacaklardır.

Söz konusu yasa, çeşitli rüşvet suçlarını saptamaktadır. Yasanın Denizcilik Şirketlerini alakadar eden kısmı ise, şirketlerin rüşvet verilmesini engelleyememeleri ile ilgilidir. Yasanın ihlal edilmesi için, şirket için çalışan bir görevlinin, özellikle, iş bağlamak, mevcut işi kaçırmamak veya şirket için avantaj elde etmek için rüşvet vermesi yeterlidir.

Bir şirket 'rüşvet verilmesini engelleyecek yeterli prosedür'e sahip olduğunu gösterebildiği takdirde, Rüşvetle Mücadele Yasası tatbikat yapılmasına karşı bir koruma sağlamaktadır. Konu hakkında kısa zaman önce yayınlanan kılavuzda belirtildiğine göre, bir şirketin rüşvet prosedürleri'nin yeterli kabul edilip edilmemesi, karşılaşılan rüşvet riskleri ile ilgili diğer hususların yanı sıra, işin mahiyeti ve büyüklüğüne bağlıdır. Örneğin, bir şirketten beklenen, rüşvetin yaygın olduğu yurt dışı piyasalarda iş yaparken, risk ile orantılı olarak rüşvet verilmesine karşı önlemler alınmasıdır.

Uluslararası Denizcilik Sektörünü ilgilendiren başlıca hususlardan biri ise bu yasanın, 'Kolaylaştırma Ödemeleri' (facilitation payments) konusunda muafiyet sağlamamasıdır. Kolaylaştırma ücretlerine yasada açıkça belirtilmemesine rağmen, bu tarz ödemelerin muaf olmadığını Kılavuz tamamen belirtmektedir. Kılavuza göre, Kolaylaştırma ücretleri, bir yetkililiyi zaten yapmak zorunda olduğu bir işi yaptırmak için verildiği takdirde rüşvet kabul edilmektedir.

İngiltere Deniz Ticaret Odası, alakalı Bakanlıklarla karşılıklı görüşmelerde bulunmuş ve kolaylaştırma ücretlerinin dünyanın bazı yerlerinde yetkililerin yapmak zorunda oldukları işleri yapmak için beklediği sigara, alkol gibi küçük hediyeleri de kapsayabileceğini tavsiye etmiştir. İngiltere Deniz Ticaret Odası, Hükümete, bu küçük hediyelerin verilmesinin yasaklanması durumunda, görevlilerin gemilere zorluk çıkaracağı, işleri yavaşlatacağı ve bunlarında gemiler için büyük cezalara mal olacağını belirtmiştir.

Ayrıca, İngiltere Deniz Ticaret Odası, başka hangi durumların yasaya aykırı olduğunun netleştirilmesini talep etmiş olup, en küçük şeylerin hediye edilmesi bile dava ile sonuçlanabileceği anlamına gelmektedir. Ancak İngiltere Hükümeti, anlaşıldığına göre, kasıtsız olarak yeni bir savunma yaratacağı düşüncesiyle, kolaylaştırma ödemeleri (facilitation payments) ile ilgili olarak daha başka rehberlik sağlamaya isteksizdir. Hükümet, pratik bir yaklaşımı benimseyecek ve davanın kamu çıkarına olup olmadığını değerlendirmek üzere tüm olayları ve şartları dikkatlice inceleyecektir. Anlaşıldığına göre, yasa bu bakımdan sessiz kalsa da, böyle ödemelerin miktarı ve sıklığı aleyhte dava açıp açmama hususunda hesaba katılması gereken faktörler olmaktadır.

İngiltere Deniz Ticaret Odası muhtemel dava politikaları hakkında daha büyük açıklık sağlamaya çaba göstermektedir ve gelişmeler sektöre bildirilecektir.

Kiran Khosla

ICS Deniz Hukuku Komitesi Sekreteri

International Chamber of Shipping

12 Carthusian Street London EC1M 6EZ

Tel +44 20 7417 8844

Fax +44 20 7417 8877

ics@marisec.org www.marisec.org www.shipping-facts.com



This Circular and its attachments (if any) are confidential to the intended recipient and may be privileged. If you are not the intended recipient you should contact ICS and must not make any use of it.

ICS/14/1

23 May 2011

TO: MARITIME LAW COMMITTEE

MLC(11)12

Copy to: ALL FULL AND ASSOCIATE MEMBERS (for information)

UK BRIBERY ACT 2010

Action required: National associations are advised to inform their members about the impending entry into force of the UK Bribery Act on 1 July 2011. The Act will apply not only to bribery offences committed in the UK and by UK companies but also to bribery offences wherever committed and by foreign companies that have a commercial presence in the UK. "Facilitation payments", no matter how small, are not exempt. The UK Chamber is continuing to press for greater certainty as regards the implementation of the Act.

The United Kingdom Bribery Act 2010 (the Act) will enter into force on 1 July 2011. Some of the provisions of the Act will have extraterritorial application. That is, they will apply to offences committed outside the UK by any UK company or by any foreign company carrying on business or part of its business in the UK, as well as to offences committed in the UK. Therefore shipping companies that have a commercial presence in the UK need to be aware of the provisions of the Act.

- The Act establishes various bribery offences. One of the main offences of relevance to shipping companies concerns the failure of commercial organisations to prevent bribery. The offence would be committed if someone who performs services for the company (such as an employee, agent or subsidiary) pays a bribe specifically to get business, retain business or gain a business advantage for the company.

The Act provides a defence against prosecution for this offence if a company can show that it had "adequate procedures" in place to prevent bribery. According to recently published guidance, whether a company's procedures will be considered "adequate" will depend among other things on the bribery risks faced and the nature and size of the business. For example, if a company is operating in an overseas market where bribery is known to be commonplace, it would be expected to have bribery prevention measures in place that were commensurate with that risk.

- One of the main concerns for the international shipping industry is that the Act does not provide an exemption for so-called "facilitation payments". Facilitation payments are not expressly referred to or defined in the Act but the guidance makes it clear that such payments are not exempt. The guidance states that "facilitation payments, which are

payments to induce officials to perform routine functions which they are otherwise obligated to perform, are bribes".

The UK Chamber of Shipping, which is actively involved in consultations with the relevant UK Government departments, has advised that facilitation payments could include, for example, small gifts such as cigarettes or alcohol, expected by public officials in some parts of the world as the price for fulfilling their everyday obligations, such as attending to customs formalities or ship clearance. The Chamber has explained to the Government that failure to cooperate with such demands could lead to intimidation or reprisals such as deliberate delay to a vessel or manufactured errors and deficiencies resulting in heavy fines.

The Chamber has asked for greater clarity as to what conduct might fall foul of the Act. The absence of a *de minimis* provision means that any facilitation payment could, potentially, result in prosecution. However, the Government is understood to be reluctant to provide any further guidance in relation to facilitation payments in case it inadvertently creates a new defence. It has said that prosecutors will take a pragmatic approach and will carefully consider all the facts and circumstances to assess whether prosecution is in the public interest. It is understood that the amount and the frequency of such payments are factors that would be taken into account in deciding whether to prosecute, although the Act is silent in this regard.

The Chamber is endeavouring to obtain greater certainty about likely prosecution policies. Any significant developments will be reported.

Meanwhile, national associations will wish to inform their members about this legislation and its potential impact on shipping.

Kiran Khosla
Secretary: Maritime Law Committee