



İstanbul :

Sayı
Our Reference : 1521

16.04.2012

Konu
Subject : **Avustralya Deniz Kirliliği Yasası – Yeni Suçlar ve Arttırılan Cezalar**

Sirküler No: 201 / 2012

İlgi: Uluslararası Deniz Ticaret Odası'ndan (ICS) alınan 13.03.2012 tarih ve MLC(12)10 sayılı yazı.

Sayın Üyemiz,

İlgi yazıda ICS üyelerinin dikkati, gemi kiralayanların petrol kirliliği konusundaki yükümlülüklerini arttıran ve deniz çevresinde kirlilik veya zarara yol açan; ya da zorunlu bildirim alanında bildirim yapmayı başaramayan gemi kaptanları için yeni suçlar getiren yeni Avustralya yasasına çekilmektedir. Yeni suçlar büyük miktarlarda cezaya tabiidir. ICS üyelerinden, yeni yasayı, Avustralya ile ticaret yapan üye şirketlerine duyurmaları istenmektedir.

2009 ve 2010'da meydana gelen sırasıyla Pacific Adventurer ve Shen Neng kazaları, Avustralya hükümetinin yeni suçlar belirlemesine ve gemilerin yarattığı kirliliğe ve deniz çevresinde zarara yol açmaya karşı arttırılmış cezalar çıkarmasına sebep olmuştur.

Yeni yasa – 2011 Denizcilik Yasa Değişikliği, 4 - 6 Aralık 2011'de yürürlüğe girmiş olup, iki yasayı değiştirmektedir: 1983 tarihli Denizlerin Korunması (Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi) Yasası ve 1912 tarihli Seyir Yasası.

Bilineceği gibi, gemi sahibi veya gemi kaptanın dikkatsizliği sonucu kasten yapılmayan ve yanlışlıkla meydana gelen petrol kirliliği durumu, MARPOL (Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğini Önleme Anlaşması - The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) altında yükümlülük teşkil etmemektedir. **Ancak Avustralya yasası, zararın ihmalen kaynaklanması durumunda MARPOL'u aşarak yükümlülük oluşturmaktadır. Yeni yasa, bu hükmü gemi kiralayanlar için de yükümlülük getirerek genişletmektedir.** Bu suç için uygulanan maksimum ceza 500 ceza biriminden 20,000 ceza birimine çıkarılmıştır (2.2 milyon AUD-Avustralya doları, 2.3 milyon USD-ABD doları). Ceza gemi sahipleri, kaptanları ve gemi kiralayanlar için geçerli olup, suç hapis ile cezalandırılmamaktadır.

Buna ek olarak, yeni yasa Denizcilik Yasası'na değişiklikler getirerek, gemi kaptanları için yeni suçlar belirlemiştir. Bu suçlar:

-Bir geminin kaptanı, deniz kıyısında ya da Münhasır Ekonomik Bölge'de (Exclusive Economic Zone - EEZ) deniz çevresinde kirliliğe ya da zarara neden olan bir gemiyi işletmemelidir.

-Bir geminin kaptanı, gemiyi, deniz kıyısında ya da Münhasır Ekonomik Bölge'de deniz çevresinde kirliliğe ya da zarara neden olmayacak şekilde işletmelidir.



Meclisi Mebusan Caddesi No: 22
Tel: +90 212 252 01 30 (Pbx)
www.denizticaretodasi.org
www.chamber-of-shipping.org.tr

34427 Fındıklı - İSTANBUL / TÜRKİYE
Fax : +90 212 293 79 35
e-mail : dto@denizticaretodasi.org
e-mail : dto@chamber-of-shipping.org.tr





İstanbul :

Sayı
Our Reference :

Konu
Subject :

Denizcilik Yasası altında yeni suçlara ilişkin para cezaları 600 ceza birimidir (66.000 AUD – 70.000 USD). Medeni hukukta para cezaları ise; “ağır ihlal” durumunda (kaptanın yönetimi deniz çevresine ciddi zarar vermiş ise veya ciddi zarar verme potansiyeli taşıyor ise) 6000 ceza birimi (660.000 AUD – 700.000 USD), diğer tüm durumlarda 600 ceza birimidir (66.000 AUD – 70.000 USD).

Yeni yasa, gemi kaptanının zorunlu rapor verme bölgesinde rapor verememesi durumunda da ceza gerektiren suçlar belirlemiş olup, cezası 240 ceza birimidir (26.000 AUD – 28.000 USD).

Gemi kaptanları için belirlenen cezalar para cezası olup hapis içermemekle birlikte, bir cezai hüküm, kaptanın bazı yetki bölgelerinde vize almasını zorlaştırarak uluslararası sularda sefer yapan gemilerde çalışma yetkisini tehlikeye atacaktır.

Bu durum, bir kıyı devletinin, MARPOL’ü ihlal etmeyen durumlarda yanlışlıkla olan petrol kirliliği için de cezai sorumluluk getirmesine bir örnek oluşturmaktadır. Denizin Korunması Yasası hükmü yıllardır Avustralya’da uygulanan yasadır; yeni Denizcilik Yasası tarafından belirlenen suçlar, diğer kıyı devletleri tarafından yasalaştırılan ve bu zamana kadar MARPOL’a taraf olan diğer devletler tarafından uygulanmayan suçlarla benzer niteliktedir.

Bilgilerinizi arz ve rica ederiz.

Saygılarımızla,



Murat TUNCER
Genel Sekreter

EKLER:

Ek 1: İlgili yazı ve Eki.

DAĞITIM:

Gereği:

- Tüm üyelere (Web sayfasında)
- Türk Armatörler Birliği
- S/S Gemi Armatörleri Motorlu Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- 23, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 35, 36, 39, 44, 51, 53 No’lu İMEAK DTO Meslek Komite Başkanları
- İMEAK DTO Şubeleri
- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği

Bilgi:

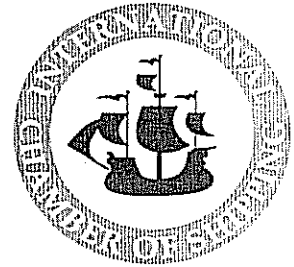
- Deniz ve İçsular Düzenleme Gen. Md.
- Sn. Sefer KALKAVAN
TOBB DTO’ları Konsey Başkanı
- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkanı ve Üyeleri
- Sn. Erol YÜCEL
TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Bşk.

International Chamber of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484



info@ics-shipping.org www.ics-shipping.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.

13 March 2012

MLC(12)10

**TO: MARITIME LAW COMMITTEE
LABOUR AFFAIRS COMMITTEE**
Copy: All Full and Associate Members (for information)

AUSTRALIAN POLLUTION LAW: NEW OFFENCES AND INCREASED PENALTIES

Action required: To note new Australian legislation extending liability to charterers for oil discharge, and introducing new offences for masters of ships that cause pollution or damage to the marine environment or fail to report in a mandatory reporting area. The offences are subject to significant fines. Members are advised to bring the new legislation to the attention of their member companies trading to Australia.

The *Pacific Adventurer* and *Shen Neng I* incidents in 2009 and 2010, respectively, have prompted the Australian Government to introduce new offences and increased penalties for pollution from ships and damage to the marine environment. The government has stated that the two incidents highlighted the need for the regulatory system to be strengthened to provide a sufficient deterrent to shipping companies and their crews from engaging in unsafe and irresponsible actions at sea, particularly near environmentally sensitive marine ecosystems.

The new legislation - the Maritime Legislation Amendment Act, 2011 - came into effect on 4-6 December 2011, and amends two existing Acts; the Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act, 1983, and the Navigation Act, 1912.

The Protection of the Sea (Prevention of Pollution from Ships) Act, 1983 is the Australian legislation giving effect to MARPOL. It has long contained a provision imposing strict criminal liability on owners and masters for oil discharge, subject to the exceptions in MARPOL, with the defendant having the burden of proof when seeking to rely on an exception. As Members are aware, in the case of the exception for accidental discharge of oil resulting from damage to a ship or its equipment, there is no liability under MARPOL provided neither the owner nor the master acted with intent, or recklessly and with knowledge that the damage would probably result. However, Australian legislation goes beyond MARPOL by imposing liability if the damage resulted from negligence. The new legislation extends this provision by introducing liability for charterers – in addition to owners and masters – for oil discharge, subject to the same exceptions, and the same standard of liability. The maximum penalty for this criminal offence is significantly increased, from 500 penalty units to 20,000 penalty units (AUD 2.2 million (USD 2.3 million)). The penalty applies to owners, masters and charterers. The offence is not punishable by imprisonment.

In addition, the new legislation creates new offences for masters via amendments to the Navigation Act, 1912. The new offences are:

- A master of a ship must not operate the ship in a manner that causes pollution or damage to the marine environment in the coastal sea or Exclusive Economic Zone;

- A master of a ship must ensure that the ship is operated in a manner that does not cause pollution or damage to the marine environment in the coastal sea or EEZ.

Presumably, the latter offence may apply in circumstances such as when the master was not on the bridge at the time of the incident.

In the case of a master of an Australian ship, the two new offences are extended to pollution and damage to the marine environment beyond the territorial sea and the EEZ of Australia.

The new offences for masters are punishable by both criminal and civil penalties. In criminal proceedings, liability is fault-based and "recklessness or negligence" is the standard. The legislation lists factors that the Court may have regard to in determining the standard of care of a reasonable person in the circumstances. In civil proceedings brought against a master for contravention of these provisions, liability is strict in the sense that the legislation states that it is not necessary to prove intention, knowledge, recklessness, negligence, or any other state of mind of the person.

The criminal penalties in respect of the new offences under the Navigation Act are 600 penalty units (AUD 66,000 (USD 70,000)).

The civil penalties are up to a maximum of:

6000 penalty units (AUD 660,000 (USD 700,000)) for an "aggravated contravention" (if the conduct of the master resulted in serious harm or had the potential to cause serious harm to the marine environment (factors which the Court may have regard to are listed);

or

600 penalty units (AUD 66,000 (USD 70,000)) in any other case.

The new legislation also creates a new strict liability criminal offence when a master fails to report in a mandatory reporting area. The Navigation Act already provides for mandatory reporting by ships' masters in relation to movement of ships in prescribed areas. The Great Barrier Reef Particularly Sensitive Sea Area has been prescribed for this purpose. The penalty is 240 penalty units (AUD 26,400 (USD 28,000)).

As a general comment, it should be noted that while the criminal penalties for masters are fines, and do not include imprisonment, a criminal conviction would of course make it difficult for a master to obtain a visa in some jurisdictions, thereby jeopardising his/her ability to work on international sea-going vessels.

Maritime Law Committee members will also note that this is a further example of a coastal state imposing criminal liability for accidental oil spills in circumstances where there would be no violation of MARPOL. The Protection of the Sea Act provision has been the law in Australia for many years and the new Navigation Act offences are similar to those enacted by other coastal states, which thus far have not been challenged by other States Parties to MARPOL.

Members are advised to bring the new legislation to the attention of their member companies trading to Australia.

Linda Howlett
Director, Legal Affairs