



Sayı : 38591462-010.07.03-2021-1411

18.05.2021

Konu : Kaliforniya Petrol Kirliliği Kanunu'na Yönelik
Güncelleme Hk.

Sirküler No: 494

Sayın Üyemiz,

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından Odamıza gönderilen, Ek-1'de sunulan 14.05.2021 tarihli yazı ile;

Kaliforniya petrol kirliliği kanunu uyarınca 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren kaza sonucu oluşan petrol kirliliği için daha fazla idari ceza yaptırım getiren değişikliği güvence altına almaya yönelik denizcilik sektörünün gerçekleştirdiği çalışmalar hakkında rapor yayınlandığı bildirilmektedir. Mevcut yasama sürecinde bu değişikliği gerçekleştirmenin mümkün olmayacağı ve denizcilik sektörü temsilcilerinin konuyu takip ederek bir sonraki yasama süreci için kanun tasarısı sunulmasına yönelik değerlendirmelerin devam ettiği belirtilmektedir.

Bu kapsamda, Türkçe tercümesi Ek-2'de yer alan yazıya ilişkin görüş ve önerilerin legal@ics-shipping.org adresine iletmesi talep edilmektedir.

Bilgilerinize arz/rica ederim.

Saygılarımla,

Cengiz ÖZKAN
Genel Sekreter V.

Ek:

- 1- ICS'in 14.05.2021 Tarihli Yazısı (2 sayfa)
- 2- ICS'in Yazısının Türkçe Tercümesi (2 sayfa)

Dağıtım:

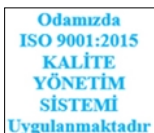
Gereği:

- Tüm Üyeler (WEB sayfası ve e-posta ile)
- İMEAK DTO Şube ve Temsilcilikleri
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi
- GİSBİR (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Derneği)
- VDAD (Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği)
- TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
- KOSDER (Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği)
- Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San.ve Tic.A.Ş.

Bilgi:

- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Şube YK Başkanları
- İMEAK DTO Çevre Komisyonu
- İMEAK DTO Meslek Komite Başkanları

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/LMKPU6>
Bilgi için: Alper Mergen Telefon: 0212 252 01 30/246 E-Posta: alper.mergen@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr KEP: imeakdto@hs01.kep.tr





İSTANBUL VE MARMARA, EGE, AKDENİZ, KARADENİZ BÖLGELERİ

ISTANBUL & MARMARA, AEGEAN, MEDITERRANEAN, BLACKSEA REGIONS

DENİZ TİCARET ODASI CHAMBER OF SHIPPING



- Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği
- GEMİMO (Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası)

Bu belge, 5070 sayılı Elektronik İmza Kanuna göre Güvenli Elektronik İmza ile İmzalanmıştır.



Evrakı Doğrulamak İçin : <https://ebys.denizticaretodasi.org.tr/enVision/Dogrula/LMKPU6>
Bilgi için: Alper Mergen Telefon: 0212 252 01 30/246 E-Posta: alper.mergen@denizticaretodasi.org.tr
Meclis-i Mebusan Caddesi No:22 34427 Fındıklı-Beyoğlu-İSTANBUL/TÜRKİYE
Tel : +90 (212) 252 01 30 (Pbx) Faks: +90 (212) 293 79 35
Web: www.denizticaretodasi.org.tr E-mail: iletisim@denizticaretodasi.org.tr KEP: imeakdto@hs01.kep.tr



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.

14 May 2021

MLC(21)12

TO: MARITIME LAW COMMITTEE

**Copy: ICS BOARD
All Full and Associate Members (for information)**

CALIFORNIA OIL SPILL POLLUTION LAW: UPDATE

Action required: *To note the report below on industry efforts to secure an amendment to California oil spill pollution law that imposed increased criminal penalties for accidental oil spills from 1 January 2021. To note that it will not be possible to achieve this amendment in the current legislative cycle and that discussion is ongoing as to whether the industry coalition should continue to pursue the matter and introduce a bill for the next legislative cycle.*

It will be recalled that at the last meeting of the Maritime Law Committee, strong concern was expressed concerning recent changes to California oil spill pollution law which increased the criminal penalties imposed for oil spills affecting California waters and most concerningly, introduced a new uncapped fine of \$1000, per gallon of oil spilled in excess of 1,000 gallons. It was noted that criminal penalties of such magnitude had the potential to exhaust available P&I cover, leaving the shipowner with an uninsured liability. In addition, as the law was presently worded the penalties could be applied by California courts even where the pollution was as a result of negligent or non-intentional conduct. It was noted also that the International Group of P&I Clubs (IG) would not be amending its cover limit to respond to this new exposure. The Committee agreed that in cooperation with the IG ICS should support an initiative to improve the language of the law via an amending bill so that the application of the \$1,000 per gallon penalty would be limited to cases where there had been "knowing" violations of the law and thereby avoid its use by California courts in cases of accidental pollution. Due to the significant cost of this action, which would involve appointing a lobbyist to represent the industry in discussions with California legislators, the matter was also discussed by the ICS Board which approved the action recommended by the MLC.

Shortly after the ICS meetings, BIMCO, INTERTANKO and Intercargo confirmed that they would also support the initiative and share the costs involved. A lobbyist, KP Public Affairs, who had been recommended by the IG's local legal counsel was appointed to represent the industry coalition on this matter in California and efforts were immediately made to seek sponsorship from an appropriate California State senator for a stand-alone bill proposing the industry's change. Unfortunately, a sponsor was not secured before the

mid-February deadline for introducing new bills to the legislature. This was due partly to a late start in discussing the matter with senators, who had a limited roster of bills as a result of restrictions on legislative time due to the COVID-19 pandemic. Another factor was a diesel spill which took place on February 9 from the Chevron Long Wharf near San Francisco resulting in some political reluctance to take on the matter.

The lobbyist subsequently explored a number of other avenues for achieving the industry's desired changes during this legislative cycle, including whether the Senator that originally proposed the bill might be sympathetic to making the small change proposed by industry via an alternative legislative process of a trailer bill to the State's budget. The matter was also discussed with other senators sympathetic to the industry's concerns to see whether they might be willing to use a placeholder bill to make the amendment.

At the same time, on the advice of the lobbyist the industry coalition wrote two letters outlining the industry's concerns and requesting support in amending the law. The first, to the California Association of Port Authorities (CAPA) and the second to the two Chairs of the California Assembly Transportation Committee. The coalition was also able to secure the support and signature of the local shipowners' association PMSA for the letter to the Transportation Committee Chairs. No direct response was received to either of the letters, but the lobbyist was able to use them to secure further meetings with relevant political players. Despite these efforts, at a recent update meeting the lobbyist informed the industry cosponsors that although many of those with whom the issue had been discussed agreed that the industry had legitimate cause for concern, there was no willingness from any senators to take the matter forward at this time and that therefore it is not possible to achieve the industry's proposed amendment in this legislative cycle. The cosponsors were informed that the key factors behind the lack of political will were the absence of the voice of the ports in the matter and the fact that there has not been an immediate economic impact and operators continue to visit California Ports.

Although this is disappointing, it has been proposed that a longer-term effort could be made to raise the profile of the issue and convince the ports in California to publicly acknowledge the problem. This would be with a view to building support for the introduction of a bill with the industry's proposed change in the next part of the legislative cycle (beginning in 2022). For this to succeed it would be important for the industry to clearly demonstrate that the legislation is a factor in shipowners' costs and decisions regarding port calls in California and that it will ultimately have an impact on California's market share. This will require the active engagement of shipping companies with good relationships with the California ports. The industry cosponsors have therefore agreed to engage further specifically with affected shipowners. Members with affected shipowner members are requested to advise the secretariat at legal@ics-shipping.org.

Members will be kept informed of further developments.

Emily Rowley
Policy Manager (Legal)

KALİFORNİYA PETROL KİRLİLİĞİ KANUNU'NA YÖNELİK GÜNCELLEME

Deniz Hukuku Komitesi'nin (Maritime Law Committee-MLC) son toplantısında, Kaliforniya sularını etkileyen petrol sızıntıları için uygulanan idari cezaları artıran ve 1000 galondan fazla dökülen petrolün galonu başına 1000 dolar tutarında üst limitsiz yeni bir para cezası hükmü getiren Kaliforniya petrol kirliliği kanununda yapılan son değişikliklerle ilgili endişeler dile getirilmektedir. Bu büyüklükteki idari cezaların mevcut P&I teminatını tüketebileceği ve gemi sahibini sigortasız bir sorumlulukla karşı karşıya getirebileceği belirtilmektedir. Buna ilave olarak kanunun halihazırda uygulandığı şekliyle, kirliliğin ihmal veya kasıtlı olmayan eylemler sonucunda meydana geldiği durumlarda bile Kaliforniya mahkemeleri tarafından ceza uygulanabildiği hatırlatılmaktadır. Uluslararası P&I Kulüpleri Grubu'nun (IG) da bu yeni uygulamaya karşılık olarak teminat limitini değiştirmeyeceği belirtilmektedir. IG ile işbirliği içinde ICS'in kanun değişikliği tasarısı yoluyla kanunun dilini iyileştirmeye yönelik bir girişimi desteklemesi gerektiği, böylece galon başına 1000 dolar tutarında ceza uygulanmasının kanunun "kasten" ihlal edildiği durumlarla sınırlı olacağı ve kasıtlı olmayan kirlilik durumlarında Kaliforniya mahkemeleri tarafından kanunun kullanılmasından kaçınılacağı MLC tarafından değerlendirilmektedir. Kaliforniya yasama organıyla yapılan görüşmelerde sektörü temsil edecek bir lobi faaliyeti içerecek olan bu eylemin yüksek maliyeti nedeniyle bu konu MLC tarafından önerilen eylemi onaylayan ICS Kurulu'nda da tartışılmıştır.

ICS toplantılarından kısa bir süre sonra, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (INTERTANKO) ve Uluslararası Kuruyük Gemi Sahipleri Birliği (INTERCARGO) de girişimi destekleyeceklerini ve ilgili maliyetleri paylaşacaklarını belirtmiştir. IG'nin yerel hukuk müşaviri tarafından tavsiye edilen KP Public Affairs, Kaliforniya'da bu konuda sektör koalisyonunu temsil etmek üzere atanmış olup sektörün değişiklik önerisi hakkında bağımsız kanun tasarısı için uygun bir Kaliforniya Eyaleti senatöründen destek istemek üzere girişimde bulunmuştur. Ancak, yasama organına yeni kanun tasarılarının sunulması için son tarih olan Şubat 2021 ayından önce destek sağlanamamıştır. Bu durum, COVID-19 pandemisi dolayısıyla yasama süresine getirilen kısıtlamalar nedeniyle sınırlı bir kanun tasarısına sahip olan senatörlerle konunun görüşülmesine geç başlanmasından kaynaklanmıştır. Ayrıca, 9 Şubat 2021 tarihinde San Francisco yakınlarındaki Chevron Long Wharf'ta petrol kirliliği meydana gelmiş olup bu olay da konuyu değerlendirmek için siyasi olarak isteksizliğe yol açmıştır. KP Public Affairs tarafından bahse konu yasama sürecinde sektörde istenen değişiklikleri gerçekleştirmek için tasarımı öneren Senatörün sektör tarafından sunulan değişikliği yapma tutumu da dahil olmak üzere diğer seçenekler araştırılmıştır. Ayrıca konu, değişiklik yapmaya yönelik kanun tasarısı kullanma hususunda istekli olup olmayacaklarını görmek için sektörün çekincelerini paylaşan diğer senatörlerle de tartışılmıştır.

Bunun yanı sıra, KP Public Affairs'in tavsiyesi üzerine denizcilik sektörü koalisyonu tarafından, Kaliforniya Liman İdareleri Birliği'ne (CAPA) ve Kaliforniya Meclisi Ulaştırma Komitesi'nin başkanlarına gönderilmek üzere sektörün endişelerini özetleyen ve kanun değişikliği talebi içeren iki adet mektup yazılmıştır. Ayrıca, Ulaştırma Komitesi Başkanlarına yazılan mektup için yerel armatörler birliği olan Pasifik Ticaret Denizciler Birliği'nin (PMSA) desteği ve imzası alınmıştır. Bahse konu yazılan mektuplara doğrudan yanıt alınmamış olup

ilgili siyasilerle daha fazla toplantı yapılmasına yönelik fayda sağlanmıştır. Bu çabalara rağmen yakın tarihli bilgilendirme toplantısında, sektörün ortak sponsorlarına, konunun tartışıldığı birçok kişinin sektörün meşru bir kaygı nedeni olduğu konusunda hemfikir olmasına rağmen, herhangi bir senatörün konuyu geliştirmek için istekli olmadığı bildirilmiştir. Bu sebeple, yasama sürecinde sektör tarafından önerilen değişikliğe ulaşmanın mümkün olmadığı belirtilmektedir. Konu ile ilgili siyasi irade eksikliğinin ardında yatan temel faktörlerin, ilgili limanların destek olmaması, ekonomik bir etkinin kısa süre içinde görülmemesi ve işletmecilerin Kaliforniya Limanları'na gelmeye devam etmesi olduğu belirtilmektedir.

Bahse konu süreç istenmeyen bir durum yaratsa da, sorunu gündeme getirmek ve Kaliforniya'daki limanları sorunu alenen kabul etmeye ikna etmek için daha uzun vadeli bir çaba gösterilebileceği öne sürülmüştür. Bu durum, yasama sürecinin bir sonraki bölümünde (2022 yılının başlangıcı) sektörün önerdiği değişikliklerle birlikte bir tasarının uygulamaya konması için destek oluşturmak amacıyla gerçekleştirilecektir. Mevzuatın, Kaliforniya'daki liman uğraklarına ilişkin armatörlerin maliyetlerinde ve kararlarında bir faktör olduğunun ve nihayetinde Kaliforniya'nın pazar payı üzerine etki edeceğinin sektör tarafından açıkça gösterilmesinin başarı elde edilebilmesi için önemli olacağı belirtilmektedir. Kaliforniya limanları ile iyi ilişkileri olan denizcilik şirketlerinin aktif katılımı gerekmektedir. Bu nedenle denizcilik sektörü ortak sponsorları, özellikle etkilenen armatörlerle daha fazla iletişime geçmeyi kabul etmektedir. Etkilenen armatörlerden konu hakkında görüş ve önerilerini legal@ics-shipping.org adresine iletmeleri talep edilmektedir.