

HNS KONVANSİYONU'NUN YENİDEN DOĞUŞU¹

Yazar: Erik RØSÆG²

Çeviren: Arş. Gör. Mehmet ŞEKER³

ÖZET: 1. Giriş. – 2. Birinci Aşama: 1996. – 3. İkinci Aşama: 1996-2002. – 4. Üçüncü Aşama: 2002-2004. – 5. Dördüncü Aşama: 2004-2007. – 6. Beşinci Aşama:2007.

1. Giriş

Konvansiyonlar tasarlanırlar, doğarlar, yaşarlar ve ölürler. Bazıları uzun bir süre yaşarken, 1910 tarihli Çatma Konvansiyonunda olduğu gibi, bazıları ise kısa ve önemsiz bir hayat sürer ve hatta hiç yürürlüğe girmez.

Bazı konvansiyonlar yıllarca doğum sancısı çekerler. HNS Konvansiyonu bunlardan birisidir. Bu makale, umarız ki Nisan 2010'da yapılacak diplomatik konferansta kabul edilecek ve ardından AB'ye üye devletlerde uygulanabilir hale gelecek olan, protokol halindeki konvansiyonun tekrar doğmasına öncülük eden olayların bir izahıdır. Burada maddi meselelerden bahsedilmeyecek ve fakat sadece Konvansiyonun yürürlüğe girmesine ilişkin problemler doğrudan açıklanacaktır⁴.

2. Birinci Aşama: 1996

1971 tarihli Fon Konvansiyonu tamamlandığında petrol dışındaki kirletici maddeler ve ayrıca patlamalar gibi kirlilik dışında meydana gelecek zararlar için de benzer bir takım sorumluluk düzenlemelerine ihtiyaç olduğu düşünülmüştür. Ancak müzakereler 1984 yılında karaya oturmuş, bu alandaki az sayıdaki diplomatik konferanslar da başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Yeni girişimlerde bulunulmuş ve sanırım IMO hukuk komitesinin, CMI'in kendilerine yardımcı nitelikte tasarı halinde bir konvansiyona sahip olmamaları sebebiyle zorlandıklarını söylemek doğru olacaktır.

¹ Makalenin aslı için bkz. RØSÆG Erik, "The Rebirth of The HNS Convention". Scritti In Onore Di Francesco Berlingieri, Volume 2, 2010.

² Profesör, Oslo Üniversitesi, İskandinav Deniz Hukuku Enstitüsü.

³ Araştırma Görevlisi, Trabzon Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku ABD.

⁴ Temel meseleler üzerine açıklamalar için Profesör Richard Shaw'ın bu kitapta yer alan katkısına bakınız.

Hal böyle iken hukuk komitesinin 62. toplantısından itibaren, 1969/1971 tarihli Petrol Kirliliği Konvansiyonlarının öncülüğünde hazırlanacak bir taslak üzerinde çalışılmıştır⁵. Nihayet 1996 yılında, bir diplomatik konferans toplanmış ve bu konferansta başarılı bir şekilde HNS Konvansiyonu ve HNS'nin olağan genel sorumluluk fonlarının dışında tutulmasını sağlamak amacıyla LLMC'nin gözden geçirilmesi üzerine uzlaşmaya varılmıştır⁶. Konvansiyon böylece doğmuştur.

Diplomatik konferansta dahi yürürlük hakkında endişeler söz konusu olmuştur. Konvansiyon oldukça karmaşıktı, çünkü sözleşme kapsamında ikinci aşama için katkı ödemekle yükümlü HNS alıcısının Petrol Kirliliği Konvansiyonu bağlamında petrol alıcılarından daha fazla ve birbirine benzeşmeyen nitelikte oldukları göz önünde tutulmaksızın, o zamanlar oldukça iyi bilinen, petrol kirliliğine dair konvansiyonlar model olarak alınmıştı. Dahası, endüstri ve her bir taraf devlet üzerinde olumsuz yönde bir etki bırakacak şekilde yüklerin taşınmasına ilişkin genel bir değerlendirme sunulamamıştır. Söz konusu etki aynı zamanda belirsizdi, çünkü ürünler bazında ödenecek katkı ne olursa olsun bu tutarın müşterilere yansıtılabildiği petrol endüstrisinde talep esnekliği her ne kadar kesin olsa da farklı HNS ürünleri için mevzubahis talep esnekliği değişebilmekteydi. Son olarak petrol endüstrisinin tersine, HNS endüstrisinin bir kısmı iş birliğinden uzaktı ve yürürlük aşamasında desteklerine bel bağlanamazdı. Aksine endüstri içinde yer alan bazı kısımlar konvansiyonun yürürlüğüne karşı çalışma yürütebilirlerdi.

Buna cevaben 1996 tarihli diplomatik konferans bir önerge ile yürürlük aşaması için IOPC Fonu'ndan yardım talep etmiştir⁷. 1998 yılında, 1992 tarihli Fon Kurulu, yapılan tüm masrafların HNS Fonu tarafından ödeneceği hususuna dayanarak başkana, HNS konferansı tarafından talep edilen görevlerin yerine getirilmesine yönelik olarak talimat vermiştir⁸.

3. İkinci Aşama: 1996-2002

Diplomatik konferans sonrası toplanan hukuk komitesinin ilk toplantısında bazı endişeler söz konusuydu. Birkaç yıldır sürdürülen hazırlık çalışmaları ve üç hafta süren bir diplomatik konferansa rağmen konvansiyonun taslağı özellikle yerinde değildi. Diplomatik konferans sonrasındaki ilk fırsatta Japonya ve diğerleri, IMO'nun hukuk komitesindeki metninde yer alan gelişmelere dair

⁵ IMO evrak no. LEG 62/4/2.

⁶ 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması Sözleşmesini tadil eden 1996 tarihli Protokol, md. 7.

⁷ IMO evrak no. LEG/CONF.10/DC.3.

⁸ Söz konusu tarihçe için bkz. IOPC Fonu evrak no. 92FUND/A.12/28 paragraf 27.1.

olağandışı bir harekette bulunarak soru yöneltti⁹. Bu hareket yeni bir konvansiyon için iyiye işaret değildi.

Konvansiyonların yürürlüğe girmesi süreci ve aslında önceliklerin belirlenmesi, temelde ulusal bir süreçtir. Ancak, muhakkak ki gayri resmi istişareler söz konusu olmuştur. HNS Konvansiyonu bağlamında bu gibi istişareler daha da resmîleştirilmiştir. 1999'dan başlayarak yürürlük süreci hakkındaki gayri resmi istişarelere ilişkin raporlar IMO hukuk komitesine teslim edilmiştir¹⁰.

Hâlihazırda, konvansiyona taraf olacak esas devletlerin, Avrupa devletleri olacağı başından beri belliydi. ABD, sınırlı sorumluluk sebebiyle Konvansiyona ilgi göstermeyecekti. Ayrıca diğer devletler yönünden de sorumluluk sınırının birazcık da olsa yüksek olduğu düşünülmekteydi.

Avrupa devletlerinde ise HNS Konvansiyonu'nun yürürlüğü, bu alanda hükümetin dikkatini çekme hususunda diğer birtakım taleplerle rekabet etmek durumunda kalmıştır. Çok bariz bir biçimde IMO; yeni konvansiyonların müzakerelerindeki hızını sürdürmüş, AB; denize ilişkin meselelerdeki mevzuat düzenlemesini arttırmış ve muhakkak zaman ve dikkat gerektiren bu tarz meselelerde IMO karşısında AB'nin rolünün belirlenmesine dair bir süreç söz konusu olmuştur. Diğer taraftan HNS hadiseleri, politikacıların öncelikleri belirlerken dikkatini çekecek bir doğaya sahip değildi¹¹. Dolayısıyla yürürlük süreci oldukça yavaş ilerlemiştir.

AB'nin iç işleyişinin bir sonucu, özellikle önem arz etmektedir. 2001 yılında, Yargı Kararlarında Yetki, Tanıma ve Tenfiz Hakkındaki Brüksel Konvansiyonu bir düzenleme halini almıştır¹². Bu süreç içinde düzenlemeler tüm yeni konvansiyonlara ve denizalanı ile ilgili düzenlemelere de uygulanabilir hale getirilmiştir¹³.

Brüksel Tüzüğü'nün kabulü şu anlama gelmektedir; HNS Konvansiyonu, yetkiye ve kararların icrasına ilişkin düzenlemeler içerdiğinden¹⁴, topluluk organlarının müdahalesi olmaksızın üye devletler tarafından tasdik edilemeyecektir¹⁵.

⁹ Bkz. IMO evrak no. LEG 74/13 paragraf 58 ve devamı.

¹⁰ Bkz. IMO evrak no. LEG 80/10/2, LEG 81/7, LEG 82/8, LEG 83/6, LEG 84/9, LEG 85/5, LEG 86/7, LEG 87/11, LEG 88/8 ve LEG 89/10.

¹¹ Bkz. Örneğin, IMO evrak no. LEG 85/INF.2.

¹² Medeni Ve Ticari Meselelere İlişkin Kararlarda Yetki ve Bu Kararların Tanınması Ve Tenfizine İlişkin 22 Aralık 2000 tarihli Konsey tüzüğü (EC) no 44/2001.

¹³ L.c md. 67.

¹⁴ HNS Konvansiyonu bölüm IV.

¹⁵ Avrupa Topluluğu Komisyonlarına karşı Avrupa Topluluğu Konseyi, Avrupa Adalet Divanı kararı dosya no. 22-70.

Doğrusu topluluk usul kuralları şunu şart koşmuştur ve koşmaktadır; Topluluk bahsi geçen sözleşmenin müzakerelerinde yer alır ve ayrıca bu itibarla Topluluğa, sözleşmeyi tasdik etme izni verilmektedir¹⁶. HNS Konvansiyonu'nun tasdik edilip edilmeyeceği ise bir muammaydı.

AB içinde, HNS Konvansiyonu bağlamında Brüksel Tüzüğü'nün nasıl ele alınacağı ile ilgili meselelerde, hukuki teknik ayrıntılar hakkındaki hususlar ve birlik olmak gerektiğini düşünen ve düşünmeyenler ve gemicilik konusunda menfaati olanlar ve gemicilik dışındaki menfaati olanlar arasındaki tartışmalar arasında bir ayırım yapmak mümkün değildir. Belki de üye devletler arasındaki, yetki iddiaları ve belli bazı kara parçaları üzerindeki talep gibi kadim ve çözülememiş bazı ihtilaflar da bir rol oynamıştır.

Buna verilecek nihai cevap, Kasım 2002'de AB Konseyi'nin üye devletlerin HNS Konvansiyonu'nu tasdik edebilecekleri ve hatta etmeleri gerektiğini çözüme kavuşturmasıdır¹⁷:

“Üye devletler, HNS Konvansiyonu'nun tasdiki veya kabulüne ilişkin evrakların Sekreterliğe- Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün başkanına- tevdi edilmesi hususunda makul bir süre içinde ve eğer mümkünse 30 Haziran 2006'dan önce gerekli adımları atar”.

Bu aşamada HNS Konvansiyonu'nun geleceği çok da kötü görünmemektedir. Ancak diplomatik konferansta kabul edilen problemler varlığını sürdürmüştür. Çözüme kavuşturulan tek şey, diplomatik konferans sonrası ortaya çıkan AB meseleleridir.

4. Üçüncü Aşama: 2002-2004

Diplomatik konferansta tanınmış meseleler, Haziran 2013 tarihinde Ottawa'da düzenlenen uluslararası çalışma zirvesinde gündeme getirilmiştir. Bazı devletler konvansiyonu müzakere etmişler ve gerekli açıklamaların yapıldığı ve Konvansiyon'un tadil için hazır olduğu sonucuna varmışlardır. Bu husus bilahare hukuk komitesine iletilmiştir¹⁸.

¹⁶ Bkz. md. 218 TFEU.

¹⁷ Topluluk yararına, 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Sorumluluk ve Zararların Tazmini Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun (HNS Konvansiyonu) tasdiki ve kabulü hakkında üye devletlere yetki veren 18 Kasım 2002 tarihli konsey kararı md. 3(1) (2002/971/EC)

¹⁸ IMO evrakı LEG 87/11 ve LEG 87/11/1. Evrakların IMO'ya tesliminden evvel evraklar şu şekilde numaralandırılmıştır: WP/Ott.1 – WP/Ott.10.

Her ne kadar bazı meseleler Ottawa'da tartışılmış olsa da kanaatimizce esas problem bildirme sistemidir. Büyük çabalara rağmen ne hukuk komitesinde ne de diplomatik konferans ve sonrasında, ikinci aşama katkı sistemini harekete geçiren HNS yüklerinin esas durumu hakkındaki verilerin elde edilmesi mümkün olmamıştır. Bu çeşitli seviyelerde endişelere sebebiyet vermiştir:

İlk olarak, bir ihtimal de olsa katkı sisteminin çok karmaşık olduğu düşünülebilir. Evveliyatında kabataslak bir bakış elde etmenin mümkün olmadığı ve sistem sonradan çalışır hale geldiğinde bir kimse, katkıları ödemekle yükümlü olan kişileri nasıl tespit edecektir?

İkinci olarak, veri yetersizliği; devletlerin, sahip oldukları kargo durumu hakkındaki bilgiyi paylaşma konusunda isteksizliğe sebep olmuştur. Bazı devletler daha küçük katkı bildiriminde bulunurken ya endüstriler arasındaki bilinmeyen farklılıklar ya da kontrol mekanizmasının verimliliğindeki farklılıklar sebebiyle diğer bazı devletler yüksek katkılar ile kendi endüstrilerini ifşa etmek istememişlerdir.

Son olarak, devletler, Konvansiyonun yürürlüğü kesinleşmedikçe zorunlu bildirim için düzenleme yapmak istememektedirler.

Bu endişeler politik bir doğaya sahiptir. Uygulanabilirlikler, büyük oranda, HNS katkıda bulunan yük hesaplayıcısının geliştirilmesi ile ele alınmıştır ki bu hesaplayıcı da (ikinci asamaya konu) katkıda bulunan yüklerin endüstri tarafından bildirilmesini kolaylaştırmaktadır¹⁹. En azından hâlihazırda AB ve AEA içinde, gemiler varışlarından önce tehlikeli yükleri bir veri tabanına bildirmekle yükümlü oldukları için, bir kontrol mekanizması söz konusu idi²⁰.

Bu politik güvensizlik göz ardı edilebilir düzeyde değildir. Bir kimse, taraf devletlerin esasında, kendi endüstrilerinin ödemeleri gereken katkıları ödemeleri teminat altına aldıklarından ve elverişli kontrol mekanizmalarından yararlandıklarından nasıl emin olabilir? Petrol kirliliği Konvansiyonuna getirilen 2003 Ek Protokolü ile ilgili olarak taraf devletlerin bildirme yükümlülüklerini yerine getirdiklerinden emin olmak için büyük çaba gösterilmiştir²¹.

¹⁹ Bkz. < <http://www.hnsconvention.org/en/hnscccc.html> >.

²⁰ Birlik gemi trafik takip ve bilgi sisteminin kurulmasını sağlayan ve 93/75/EEC sayılı Konsey direktifini ilga eden 27 Haziran 2002 tarihli ve 2002/59/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey direktifi.

²¹ 992 tarihli Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararların Tazminine Dair Uluslararası Bir Fonun Kurulması Hakkındaki Uluslararası Konvansiyona getirilen 2003 tarihli protokol md. 13(2) ve 15(2).

Bu süreç içinde diplomatik konferanstan bu yana yedi yıl geçmiştir. Yöneticilerin sayısı kapsamında Konvansiyonun orijinal halini müzakere eden kişiler artık yoktur. Yeni kişiler, diplomatik konferans işbirliği ruhu olmaksızın Konvansiyonu, eleştirel bir biçimde incelemişlerdir. Bir başka deyişle çok karmaşık olan bu Konvansiyonu, diplomatik konferans ile neticelenen müzakerelere katılmamanın sebep olduğu öğrenme eksikliği ile anlamak zorunda kalmışlardır. Bu sebeplerle de HNS Konvansiyonu'nu kuşkusuz ki önceliğe sahip olmamıştır.

5. Dördüncü Aşama: 2004-2007

HNS konvansiyonunun yürürlüğü konulması hakkındaki uluslararası müzakereler ile eş zamanlı olarak 2004 tarihli AB Çevresel Sorumluluk Direktifi hazırlanmıştır²². Söz konusu direktif, kusursuz sorumluluk ve ayrıca çevre zararları için önleyici ve iyileştirici tedbirler alınmasını vaaz etmektedir. Ancak uzun tartışmalar sonucu, tadil edilmiş sekliyle HNS Konvansiyonu da dâhil temel denizcilik konvansiyonlarına dokunulmamıştır²³. Direktif sadece bu konvansiyonlarla uyum sağlamamış aynı zamanda uygulama sahası bakımından bu konvansiyonların yerini almıştır²⁴.

HNS Konvansiyonunun yürürlüğe konulması açısından bu direktifin etkisi, belli ki taraf devletlerin bu direktifi tasdik edebilecek olmasıdır. Yürürlüğe koyma süreci tam bu aşamada durdurulabilirdi, çünkü AB/AEA ülkeleri, HNS Konvansiyonu'nun uygulama sahası kapsamındaki zararlar için de sınırsız sorumluluk konusunda ısrarcı olan çevresel sorumluluk direktifine sahipti. Ancak dikkat çekilmesi gereken bir diğer yan etki: çevresel rejime ilişkin genel düzenleme istinasının HNS Konvansiyonu'na bağlanmış olmasıdır. HNS Konvansiyonu'nun tasdiki, sadece HNS Konvansiyonu'nun kendi rejimine duyulan ilgi üzerine değil aynı zamanda çevresel sorumluluk direktifinde yer alan sorumluluk rejimi haricindeki mevzu üzerine oturtulmuş olacaktır. Bu durum kesinlikle tasdik etme konusunda donatanların ilgisini arttırmıştır.

2005 yılında Avrupa Komisyonu, Donatanların Hukuki Sorumluluğu ve Finansal Teminat Hakkındaki Direktif önerisini ortaya atmıştır²⁵. Çevresel sorumluluk direktifinde olduğu gibi burada da HNS Konvansiyonu için bir istisna

²² Çevre Zararlarının Önlemesi ve Çevre Zararlarına Çare Bulunmasına İlişkin Çevre Sorumluluğu Hakkındaki 21 Nisan 2004 tarihli ve 2004/35/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey direktifi.

²³ L.c. md. 4(2).

²⁴ Ibid.

²⁵ Donatanların Hukuki Sorumluluğu ve Finansal Teminatları Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi Önerisi (COM (2005) 593).

oluşturulmaktadır²⁶. Ancak söz konusu direktif hiçbir şekilde öneride olduğu gibi kabul edilmemiştir. Direktif, bir sigorta direktifine dönüştürülmüştür²⁷. HNS Konvansiyonuna ilişkin hüküm varlığını sürdürmüştür²⁸ ve fakat bizim alakadar olduğumuz bağlamda önemini yitirmiştir.

Bu arada IOPC Fonu, HNS Konvansiyonu'nun yürürlüğü konusunda daha aktif bir rol oynamaya başlamıştır. Zaman, süreci olgunlaştırmış ve yeni bir başkan atanmıştır. Hükümetler için çeşitli çalıştaylar düzenlenmiş ve bir internet sitesi kurulmuştur²⁹. Aynı zamanda hükümetler tarafından HNS yürürlük rehberi son halini almıştır³⁰.

Çok laf az iş. Günümüzde 14 devlet Konvansiyonu tasdik etmiş ve fakat bu devletlerin toplam tonajı tüm dünyadaki toplam tonajın %14 üne karşılık gelmektedir³¹ (ki 2005 yılında durum çok da farklı değildi). Devletlerin sayısı yürürlük için yeterlidir.³² Fakat Konvansiyonun yürürlük hükmü, her biri 2 milyon grostona sahip en az 4 devletin tasdikini şart koşmaktadır ki şu anki durumda bir ülke eksiktir³³. En büyük problem ise tasdik eden ülkelerin teslim aldıkları katkıda bulunan yüklerin miktarına ilişkin bir bildirimde bulunmamış olmalarıdır ki bu sebeple üçüncü şart olan, tasdik eden devletlerde önceki takvim yılında "genel hesaba" katkıda bulunan 40 milyon ton yükün alınıp alınmadığı bilinmemektedir:

²⁶ L.c. md. 4(4).

²⁷ Donatanların Deniz Alacaklarına İlişkin Sorumluluğuna Dair 23 Nisan 2009 Tarihli ve 2009/20/EC Sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi.

²⁸ L.c. md. 2(3).

²⁹ Bkz. <<http://www.hnsconvention.org/en/>>. Öncesi için IMO, su adreste bir internet sitesi kurmuştu <http://www.imo.org/Legal/mainframe.asp?topic_id=673> ve yazışma grubunun su adres altında bir internet sitesi mevcuttu; <<http://www.folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/hns.html>>.

³⁰ HNS Konvansiyonunun yürürlüğüne dair taslak niteliğindeki kılavuz. 1992 tarihli Petrol Kirliliği Uluslararası Tazmin Fonu Sekreterliği tarafından hazırlanmıştır (Haziran 2005) <http://www.iopcfund.org/npdf/HNS-guide_e.pdf>.

³¹ Bkz. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=247>.

³² HNS Konvansiyonu md. 46

³³ Tarafımca sürdürülen internet sitesi için bkz. <<http://folk.uio/erikro/WWW/HNS/hns.html>>. Burada yer alan bilgiler IMO ve tasdik eden bazı ülke belgelerine dayanmaktadır.

<i>Tasdik eden ülkeler</i>	<i>2 milyon grostonajın üzerinde filoya sahip ülkeler</i>	<i>Yıllık genel hesap yönünden teslim alınan tonaj miktarı (takriben)</i>
Angola		?
Kıbrıs	X	?
Etiyopya		?
Macaristan		?
Liberya	X	?
Litvanya		?
Fas		?
Rusya Federasyonu	X	?
Saint Kitts ve Nevis		?
Samoa		?
Sierra Leone		?
Slovenya		120.000
Suriye Arap Cumhuriyeti		?
Tonga		?
14	3	120.000
<i>Şart:</i>	<i>Şart:</i>	<i>Şart:</i>
<i>≥12 devlet</i>	<i>≥4 devlet</i>	<i>≥toplamda 40 milyon ton</i>

Bildirim eksikliği belki de devletlerin bildirim yükümlülüğünü ciddiye almadıklarına dair bir göstergedir. Bu tabii ki de büyük bir endişe kaynağı olmalıdır.

Tasdik eden devletlerin birçoğu ise yürürlük mevzuatını veya gerekli idari usulü yerine getirmemiştir. Diğer yandan henüz tasdik etmemiş ülkeler mevzuatlarını hazırlamışlar ve böylece bu işe olan aşırı ilgilerini göstermişlerdir³⁴.

6. Beşinci Aşama: 2007

Yürürlük süreci sekteye uğramıştır. 2007'nin sonlarında IOPC Fonu'nun dostane girişimi dahi gerekli tasdiklerin yapılmasını sağlamamıştır. 2007 yılı boyunca yapılan istişareler HNS Konvansiyonu'na getirilmesi gereken bir

³⁴ Kanada, Danimarka, İrlanda, Norveç, Rusya, İsveç ve Birleşik Krallık bkz. Esas evraklara yapılan internet bağlantı adresleri dahil <<http://folk.uio/erikro/WWW/HNS/hns.html>>

taslak protokole ilişkin olarak IMO hukuk komitesine bir öneri sunulması ile neticelenmiştir³⁵. Protokol olası şu düzenlemeleri içermelidir:

- (i) LNG hesabına yapılacak katkılar,
- (ii) Alıcı' kavramı ve
- (iii) Konvansiyonun tasdiki anında ve sonrasında her yıl, katkıda bulunan yük bildirimlerinin yapılmaması.

Ben şahsen bu meseleleri burada inceleme hususundaki isteğimi bastıracağım.

Talimat, hukuk komitesi tarafından onaylanmıştır³⁶ ve IOPC Fonu, 2008 yılında ilk toplantısını gerçekleştiren bir odak grubuna bu görevi vermiştir³⁷. Nihai Protokol taslağı 2009 yılında hukuk komitesi tarafından onaylanmıştır³⁸ ve diplomatik konferansın onaylaması için 2010 tarihi belirlenmiştir³⁹.

Yeni bir Protokol taslağının hazırlanması kendi başına, esas konvansiyonun artık tasdik edilmeyeceğine açık bir işarettir. Protokolün kabul edilmesinden sonraki tasdikler yeni protokolü de kapsamak zorundadır⁴⁰. Eski Konvansiyon artık ölmüştür.

Meselelerin (hemen hemen) sadece esas talimatnamede düzenlenmesini sağlamak oldukça başarılıdır. Benzer bir durum 2002 tarihli Atina Konvansiyonu'nda olduğu gibi, odak, esas konvansiyonun olduğu gibi devam ettirilip devletleri kapsamlı değişiklikler ile birlikte konvansiyonu tasdik etmeye davet ederek belli bazı meseleler üzerine yoğunlaşmıştır⁴¹. HNS Konvansiyonu bağlamında böyle karmaşık bir yaklaşımdan uzak durmaya çalışılmış ve tüm meseleler kapsamında ikinci aşamaya dair fonda yer alan katkı sistemi bağlamında yapılabilecek çekincelerden hangileri ile sınırlandırılabilceği üzerinde durulmuştur. Böylece bir protokol hazırlanması konusunda karara varılmıştır. Sonuç oldukça muntazamdır, ancak protokolün müzakeresi sırasında birçok meselenin tekrar gündeme geleceğine dair (veya IMO terminolojisi ile kurtçuklarla dolu konserve kutusunun açılması) tehlike her zaman varlığını sürdürmektedir.

³⁵ IOPC Fon evrakı 92FUND/A.12/28 bölüm 27 ve ek II.

³⁶ IMO evrakı LEG 93/12 bölüm 6.

³⁷ IOPC Fon evrakı 92FUND/A/ES.13/5.

³⁸ IMO evrakı LEG 95/10 bölüm 3.

³⁹ IMO evrakı LEG/CONF.17/1.

⁴⁰ HNS Konvansiyonu md. 47(3).

⁴¹ IMO sirküler no. 2758.

Buna rağmen şimdiye kadar düzen sağlanmıştır. Sebep ise muhtemelen; Konvansiyonun sınırsız sorumluluktan kaçınması lehinde olan donatanların varlığı ve denizcilik idarecilerinin meselenin görüşülmesi için harcanan saatlerin boşa gitmediğini göstermeleri gerektiğidir. Diğer taraftan Konvansiyona karşı, organize bir lobi faaliyeti yürütülmemiştir. En kayda değer kısıtlama, AB hukukunun şart koştuğu ve AB'ye üye devletlerin 2002 tarihli Konsey Kararı ile özellikle kendilerini:

“Üye devletler, ilk fırsatta, HNS Konvansiyonunun tadil edilmesini temin etmek ve Birliğin, Konvansiyonun nihai haline taraf olmasını sağlamak için tüm çabasını gösterecektir.”⁴²

şeklinde bilgilendirmelerine karşın üye devletlerin, REIO Klotunun⁴³ eklenmesine dair bir öneri sunmamış olmalarıdır.

Belki de üye devletler bu fikri ortaya atmak için beklemişler ve ilk diplomatik konferansta yapacaklardır böylece bu ek mevzu, diğer devletleri ilgili oldukları mevzuları ileri sürme konusunda harekete geçirmeyecektir. Yahut diplomatik konferanstaki müzakerelerin çok hassas olduğunu düşünecekler, meseleyi gündeme getirme fırsatları olmayacak ve Birlik REIO klotu olmaksızın varlığını sürdürecektir. En azından REIO klotunun AB'ye üye olmayan devletlerin bir konvansiyonda yer almasını reddettikleri durumda olduğu gibi bu durum daha önce gerçekleşmiştir⁴⁴.

Üye devletlerin REIO klotu için talepte bulunmasındaki ihmalinin olası bir yorumu olarak muhakkak ki konvansiyon ile o kadar ilgili olmamaları olabilir. Üye devletlerin hem AB oturumlarında hem de uluslararası oturumlarda HNS Konvansiyonu üzerinde harcadıkları zaman ve çabalar ile uyuşmayacaktır. Ayrıca HNS Konvansiyonu günümüz için AB denizcilik stratejisinin bir parçasını oluşturmaktadır⁴⁵.

Esasen HNS Konvansiyonu'nu dahi içine alan AB stratejisi oldukça gelişmiştir. 2008 yılında, denizcilik alanında IMO'nun rolüne karşılık AB'nin rolünün netleştirilmesine dair uzun sürece karşılık olarak AB sistemi içinde denizcilik konvansiyonlarının nasıl ele alınacağı üzerinde bir anlaşmaya varılmıştır.

⁴² Topluluk yararına, 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Sorumluluk ve Zararların Tazmini Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun (HNS Konvansiyonu) tasdiki ve kabulü hakkında üye devletlere yetki veren 18 Kasım 2002 tarihli konsey kararı md. 3(1) (2002/971/EC)

⁴³ REIO kısaltması Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Faaliyetleri anlamında gelmektedir.

⁴⁴ Bkz. örneğin Avrupa Adalet Divanı 2/1991.

⁴⁵ Basın açıklaması, 2935. Konsey toplantısı, Taşıma, Telekomünikasyon ve Enerji, Brüksel, 30 Mart 2009, md.8(f).

Temel fikir, üye devletlerin uluslararası denizcilik konvansiyonlarının tasdiki hususunda eşgüdümlü çalışmaları, aynı zamanda da bu meselelerin mümkün olduğunca birlik dışında tutulması yönündedir. Bu yolla üye devletler, denizcilik politikasının bu kısmında kontrolü ellerinde tutacaklar ve harici birlik yetkisi bu mesele hakkında birlik mevzuatı tarafından harekete geçirilmeyecektir.

Bu fikir, konseyin genel sekreterliğince yapılan üye devletlerin görüşlerini belirttiği bir yazışmada belirtilmiştir⁴⁶. Açıklama şu şekildedir:

“Üye devletler:

...

2. Kabul edilebilir geniş uluslararası bir çerçevede tehlikeli ve zararlı maddelerin deniz yolu ile taşınmasına ilişkin sorumluluk ve zararları düzenleyen bir anlaşma ile ilgili olarak mümkün olan en erken süre içinde başarıma gayesi ile Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) içinde faaliyette bulunmak

hususunda kat'î bir bağlılık kararı almıştır.”

Bu husus aynı evrak, paragraf 8'de açıkça su şekilde belirtilmiştir:

“Bu açıklama, üye devletlerin kendi anayasal gereklilikleri bağlamında söz konusu mevzu ile ilgili olarak faaliyette bulunma ve uluslararası sorumlulukları yüklenme konusundaki yetkisini etkilememektedir”.

Bundan sonrası için Nisan ayında toplanacak olan diplomatik konferansta HNS Konvansiyonu'nun yeniden doğuşu büyük bir ümit ile beklenebilir.

⁴⁶ AB Konsey evrakı 15859/08 ADD 1.