

## BÖLGESEL KURALLARIN DÜNYA DENİZ ULAŞTIRMASINA ETKİLERİ

Yrd. Doç. Dr. Tevfik Arslan \*

**Özet:** 2005 yılı içerisinde deniz ulaştırmasında gerek uluslararası düzeyde, gerekse AB’de önemli gelişmeler görülmüştür. Deniz ulaştırması uluslararası boyutta gerçekleştirilen bir çalışma alanı olduğundan bu konuda geçerli olan kuralların da tüm ulusların uzlaşması sonucunda sektörün bütün taraf oyuncularınca kabul edilmiş kurallar olması gerektiği açıktır. Bununla beraber AB’nin uzun süreden beri uluslararası topluluğun duyarlılığını göz önünde bulundurmadan tek taraflı olarak aldığı kararlar, sektörde sıkıntı yaratmaktadır. Bu çalışmada 2000’li yıllarda denizcilik sektöründeki gelişmeler yanında, AB denizcilik politikasındaki uygulamaların uluslararası topluluk ve taraf oyuncular üzerindeki etkileri incelenmektedir.

**Anahtar sözcükler :** Uluslararası Denizcilik Örgütü, Avrupa Birliği, Deniz Ulaştırması.

### 1.Giriş

İkinci Dünya Savaşı’nın sona ermesiyle birlikte, dünya deniz ulaştırmasını belirli kurallara bağlayan bir örgütün kurulma çalışmaları 1948 yılında Birleşmiş Milletler çatısı altında başlamış, bu çalışmalar 1959 yılında “Uluslararası Denizcilik Danışma Örgütü”nün (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization) ilk toplantısını yapmasıyla sonuçlanmıştır. Başlangıçta bir danışma örgütü olarak çalışan kuruluş, 1982 yılında ismini değiştirerek “Uluslararası Denizcilik Örgütü” (International Maritime Organization) adını almıştır. Örgüt, deniz güvenliği, çevre korunması, gemi emniyeti konularında, uyulması zorunlu kurallar hazırlayan, yaptırım gücü olan önemli bir uluslararası kurum haline gelmiştir (IMO,2000,s.1-5).

Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün, üye ülkelerin katılımıyla iki senede bir toplanan Genel Kurulu, çeşitli kıstaslara göre seçilmiş üye ülkelerin temsilcilerinin oluşturduğu, iki yılda bir yenilenen Konseyi ve teknik elemanlardan oluşan çeşitli Komiteleri bulunmaktadır.

IMO’nun ilk otuz yılında aldığı kararlar, teknik uzmanların oluşturduğu Komitelerin hazırladıkları ve üye ülkelerin üzerinde uzlaşmaya

---

\* Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz İşletmeciliği ve Yönetimi Yüksek Okulu

vardıkları kararlar olmasına karşın, daha sonraları siyaset ve kamuoyu baskılarıyla özellikle gelişmiş ülkeler tarafından tek yanlı kararlar alınmaya başlanmıştır. Bu kararlardan ilki, 1989 senesinde Alaska'nın güney sahillerinde karaya oturan "Exxon Valdez" adlı tankerin sebep olduğu büyük çaplı çevre kirlenmesi sonucunda ABD tarafından "tanker ulaştırması" ile ilgili yasa çıkartılması kararıdır. OPA 1990 (Oil Pollution Act) ile, ABD sularında çalışan, gemi, platform ve diğer tesislerden, petrol kirlenmesi durumunda ortaya çıkacak zararları tazmin edebilecek "Finansal Sorumluluk Sertifikası" istenilmiş, sorumluların ödeyecekleri tazminat tavanları belirlenmiş, kirlenmeleri ilgili otoritelere rapor etme zorunluluğu getirilmiş ve bu zorunluluğu yerine getirmeyenlerle, kasıtlı olarak denizi kirletenlere verilecek para ve hapis cezaları belirtilmiştir. Yasa ile ayrıca, ABD sularında çalışacak tankerler için 2015 yılından itibaren "çift cidarlı tekne" zorunluluğu getirilmiş ve 2015 yılına kadar da tek cidarlı tankerlerin yaşlarına göre, hizmet dışı kalma süreleri belirlenmiştir (USCG,2006).

1990 yılı sonrasında, bölgesel uluslararası bütünleşmenin son aşaması olan "Siyasi Birlik" aşamasına giren Avrupa Topluluğu'nda da bu tür tek yönlü kararlar alınmaya başlanmıştır.

İşletme yönetimi yönünden incelendiğinde; uluslararası bir organizasyon olan IMO'yu etkileyen, uzak çevre etmenlerinin,

-Doğal,

-Politik,

-Yasal

-Ekonomik

-Sosyo Kültürel

-Demografik,

-Teknolojik, etmenler oldukları görülmektedir(Ülgen ve Mirze,2004, s:64).

Yönetim biliminde, organizasyonların etkin olarak çalışmalarını ve varlıklarını sürdürmelerini irdeleyen yaklaşım biçimlerinden, "adaptasyon" (uyum) yaklaşımlarına bakıldığında ise; "Durumsallık" ve "Ekolojik Görüş" yaklaşımlarının öne çıktığı görülmektedir. Durumsallık yaklaşımında, yöneticiler aldıkları kararlarla organizasyonlarında devamlı değişimi gerçekleştirerek, onların değişen çevre koşullarına uyumlarını sağlarlar, Ekolojik görüşte ise, "çevre; bünyesinde bulunan organizasyonlardan bir kısmını elimine etmekte, bir kısmını da seçerek yaşamlarına devam etmelerine imkan vermektedir"(Koçel, 2003,s:351-352).

Yapılan açıklamaların ışığında, uluslararası bir sektör olan deniz ulaştırmasında alınan kararların küresel olarak uygulanabilmeleri ve "Uluslararası Denizcilik Örgütü" nün yaşayan bir organizasyon olarak korunması için, deniz ulaştırmasında bölgesel ve tek yanlı kararlardan kaçınılması gerekmektedir.

## **2. 2000 li Yıllarda Dünya Denizciliğindeki Gelişmeler.**

Tanınmış bir uluslararası gemi brokerlik şirketinin yöneticisi Peter M.Anker, 2004 yılını deniz ulaştırması yönünden Viking'lerden bu yana en karlı yıl olarak nitelendirmektedir (Platou Rep, R.S.Platou Shipbrokers a.s, 2005.s:1).

2003 ve 2004 yıllarında küresel ekonomik büyüme sırasıyla %3.9 ve %5.0 olmuştur. 2005 yılı için bu büyümenin % 4.2 olacağı düşünülmektedir. Belirtilen rakamlar uzun vadeli dünya ekonomik büyüme oranı olan %3.6'nın üzerindedir. Durgun geçen 1990'lı yılların ardından, deniz ulaştırmasında 2000 yılından bu yana canlanma ve büyüme görülmüş, Dünya Deniz Ticaret Filosu'nun 2003 ve 2004 yıllarındaki büyüme oranları %5 olarak gerçekleşirken, deniz ulaştırmasının başlıca on dalındaki yük istem artışı aynı senelerde % 10 olarak gerçekleşmiştir (Platou Rep, R.S.Platou Shipbrokers a.s, 2005:2-5) .

Dünya deniz ticaret filosunun tonaj artışıyla sunduğu sunu, yük isteminin altında kalmasına karşın, denizcilik çevreleri yük isteminin en az % 40-45'inin Çin Halk Cumhuriyeti'nin olağanüstü büyümesinin sonucunda ortaya çıktığını düşünerek, büyümenin devamı konusunda kuşkular nedeniyle, istemi karşılamak üzere yeni gemi inşası yönünden oldukça çekimser davranmaktadır. Denizcilik piyasasında "tam faydalanma" deyimi faydalanma oranı, deniz ticaret filosunun %90 nın üzerinde olduğunda kullanılmaktadır. Faydalanma oranı 2002 yılında % 83 iken, bu oran 2004 senesinde % 93'e yükselmiştir (Platou Rep, R.S.Platou Shipbrokers a.s, 2005,s:2-5).

2004 yılında %9-10 olan dünya mal ticaretindeki büyümenin 2005 yılında % 6.5 olacağı tahmin edilmektedir. 2005 yılı Haziran ayına kadar verilen yeni gemi inşa siparişleri 216 milyon dwt. olup, bu siparişin % 37'si Avrupa Ekonomik Bölgesi (EEA) ülkelerine aittir. 2004 yılında yeni gemi inşa fiatları % 40 dolaylarında artmış olup, 2005 yılında artışın daha ılımlı olacağı düşünülmektedir. 2007 yılında yük istemi ile taşıma tonajı sunumunun dengeleneceği öngörülmektedir (ECSA,2004-2005,s:9). 1 Ocak 2005 tarihi itibarıyla dünya deniz ticaret filosunun tonajı 1000 dwt. Üzerindeki gemiler göz önünde bulundurulduğunda 839 milyon 633 bin dwt.olmuştur (UNCTAD,2005, s:34).

### **2.1 2005 Yılında Dünya Denizciliğinde Görülen Gelişmeler**

2005 yılı içerisinde, gerek uluslararası düzeyde; Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) çatısı altında, gerekse geleneksel denizci ülkeler ve AB tarafından çeşitli mevzuat çalışmaları yapılmış ve bu çalışmalardan bazıları kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. IMO tarafından hazırlanarak 2005 yılında yürürlüğe giren denizcilik mevzuatı aşağıda verilmektedir.

### **2.1.1 Denizlerin Yağ/Yakıt ile Kirletilmesindeki Sorumluluk**

1992 IOPCF sözleşmesinde, denizlerin yakıt ile kirletilmesinden zarar görenlere ödenecek tazminatın yaklaşık olarak %50-%50 oranlarında kirlenmeye sebep olan denizcilik firması ve yakıtı alan firma tarafından en çok 386 milyon ABD dolarına kadar, hukuki kovuşturmanın sonucu beklenmeksizin tazmin edilmesi esas, Mart 2005 tarihinde “tamamlayıcı fon”un (Supplementary Fund) yürürlüğe girmesiyle tazmin tutarının üst sınırı 1.145 milyar ABD doları olacak şekilde değiştirilmiştir.

Tamamlayıcı fona girmek, isteğe bağlı olup, 1992 IOPCF sözleşmesine taraf olan ülkeler bu fona da katılabilmektedir. Tamamlayıcı fonla, taraf ülkelerin karasularında ve münhasır ekonomik bölgelerinde meydana gelen zararlar tazmin olunmaktadır. Tamamlayıcı fona 3 Ocak 2006 tarihi itibarıyla 11 ülke taraf olmuş olup, 4 ülkenin de Mart 2006 da taraf olmasıyla taraf ülke sayısı 15’e yükselecektir. Tamamlayıcı fonun kendilerine ek külfet getireceğini düşünen petrol şirketleri ve bazı ülkeler, 1992 IOPCF sözleşmesinin gözden geçirilmesini başlatmayı amaçlayan girişimlerde bulunmuş olup, ön görüşmeler devam etmektedir (ICS/ISF, 2005, s:8-9, IOPCF, 2005, IMONEWS, 2005, no:1, s:9).

### **2.1.2 Tek Cidarlı Tankerlerin Öne Alınmış Devre Dışı Bırakılma Tarihlerinin Yürürlüğe Girmesi**

1992 yılında IMO tarafından, 1996 tarihinden itibaren petrol tankerlerinin çift cidarlı inşa edilmesi kararı alındıktan sonra, tek cidarlı tankerlerin hizmet dışı bırakılma tarihleri de belirlenmiş ve MARPOL Ek-1 kural 13 G’de belirtilmiştir. Hizmet dışı bırakma takviminde tek cidarlı petrol tankerleri, inşa tarihleri, tonajları ve yük tanklarını koruyan balast tanklarının konumuna göre üç katagoriye ayrılmıştır.

Tek cidarlı tankerlerin hizmet dışı bırakılma tarihleri 1999 yılında “Erika” , 2002 yılında da “Prestige” adlı petrol tankerlerinin AB kıyılarında kazaya uğramaları ve büyük ölçüde çevre kirliliğine neden olmaları sonucunda AB’nin IMO’ya baskıları neticesinde, sırasıyla 2001 ve 2003 tarihlerinde iki kez öne alınmıştır. 5 Nisan 2005’de IMO’nun 2003 tarihli öne alma kararı yürürlüğe girmiştir. Yine Nisan 2005 de küçük tonajlı tek cidarlı tankerlerin (600-5000 dwt) en son 2008 yılına kadar “ağır yakıt” taşıyabilecekleri kararı yürürlüğe girmiştir (IMO, 2005<sub>a</sub>, IMONEWS, 2005, no:2, s:6-7).

### **2.1.3 MARPOL 73/78 EK-VI Protokolü**

1997 senesinde kabul edilen, MARPOL’e gemilerin sebep olduğu hava kirliliğinin önlenmesiyle ilgili EK-6 nın ilave edilmesinin karar protokolü, 19 Mayıs 2005’de yürürlüğe girmiştir. Protokolde, gemilerde kullanılan yakıt içerisindeki sülfüroksit oranının % 4.5 ile sınırlandırılması öngörülmektedir. Özel Emisyon Kontrol Sahalarında (SECAS) ise bu miktar %1.5 ile sınırlandırılmaktadır. Protokolün ilk metninde Baltık denizi ÖEKA olarak

kabul edilmiş, Temmuz 2005'te yapılan değişiklikle Kuzey denizi de ÖEKA'na eklenmiştir (ICS/ISF, 2005, s:18, IMO, 2005<sub>b</sub>, IMONEWS, 2005, no:3,s:6).

#### **2.1.4 MARPOL Ek-IV Değişikliklerinin Yürürlüğe Girmesi**

Gemilerin atık sularıyla ilgili (tuvalet,v.s) kirlenmeyi önleme amaçlı Marpol Ek-4 2003 senesinde yürürlüğe girmiş, 2004 senesinde ise değişiklik görmüştür. 2004 değişiklikleri ise 1 Ağustos 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Değişikliğe göre 400 gros ton ve üzerindeki gemilerden yeni inşa edileceklerde atık su ıslah edici sisteminin veya bir biriktirme tankının bulundurulması zorunludur. Mevcut gemiler ise bu gereksinime 2008 tarihine kadar uyum sağlayacaklardır. Yeni değişikliğe göre atık su ıslah edici sistemleri bulunmayan gemilerin, atık sularını en yakın karadan 12 milden uzakta boşaltmaları istenmektedir. Değişiklikte ayrıca MARPOL Ek-4'e taraf olan ülkelerden limanlarında "atıksu alım tesisleri" bulundurmaları istenmektedir (IMONEWS, 2005, no:3, s:7, IMO, 2005<sub>c</sub>).

#### **2.1.5 Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA) de Yapılan Değişiklikler.**

SUA sözleşmesi 1988 yılında kabul edilmiş 1992 yılında ise yürürlüğe girmiştir. Amacı gemilere yapılan yasadışı terörist saldırıların önlenmesi ve seyir güvenliğinin sağlanmasıdır. Sözleşmenin içeriğinin petrol arama platformlarına genişletilmesiyle birlikte "Kıta Sahanelğinde Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol" de 1988 yılında kabul edilerek 1992 yılında yürürlüğe girmiştir. IMO genel merkezinde 10-14 Ekim 2005 tarihleri arasında yapılan diplomatik konferansta SUA sözleşmesi ve 1988 protokolünde değişiklikler yapılması kabul edilmiş ve değişiklikler ayrı bir protokol altında toplanarak "SUA Sözleşmesi 2005 Protokolü" olarak adlandırılmıştır. 2005 SUA sözleşmesi 12 devletin uluslararası hukuk kurallarına göre sözleşmeyi onaylamasından sonra yürürlüğe girecek, "2005 Protokolü" ise SUA sözleşmesine taraf olan 3 ülkenin protokolü onaylamasından ve sözleşmenin kabulünün ardından yürürlüğe girecektir.

1998 SUA sözleşmesinde yapılan önemli değişiklikler; suç kavramının daha kapsamlı açıklanması (ek madde 3b) ve terörist faaliyetlerde bulunduğu şüpheli gemilere müdahale (ek madde 8b) ile ilgili değişikliklerdir (IMONEWS, 2005,no:2, s:9, IMO, 2005<sub>d</sub>).

#### **2.1.6 Gemi Sökümü Hakkında Bağlayıcı Kurallar Oluşturulması**

Ekonomik çalışma sürelerini tamamlayan gemilerin gemi söküm tesislerinde parçalanarak tekrar kullanıma kazandırılmaları, doğayı koruma ve

ekonomik kazanımlar açısından önemlidir. Bununla beraber, gemi söküm tesislerinin büyük bir çoğunluğu, gerek çalışanların sağlığı gerekse çevre korunması açısından yeterli koşulları sağlayamamaktadır. IMO 2003 senesinde gemi sökümüyle ilgili bir rehber hazırlamıştır. Rehberin uygulanması zorunlu değildir.

IMO deniz çevresini koruma komitesi (MEPC), Temmuz 2005 tarihinde yaptığı 53. oturumunda, hukuksal olarak bağlayıcı olan, gemi söküm tesislerinin ve gemi inşacıların insan ve çevre sağlığı açısından uymaları gereken kuralları belirleyen bir belgenin IMO tarafından hazırlanmasını öngörmüştür. Kasım-Aralık 2005 tarihlerinde toplanan IMO genel kurulu A.981.(24) numaralı kararıyla MEPC'yi bu belgenin 2008-2009 yıllarında

kullanıma girecek şekilde hazırlanmasıyla görevlendirmiştir (IMO, 2005, ICS/ISF, 2005, s:20)

### **2.1.7 IMO Üyesi Devletleri Gönüllü Denetleme Planı**

IMO'nun Kasım-Aralık 2005 tarihinde yapılan 24. Genel Kurulunda, A.974(24) ve A.973(24) sayılı, "IMO Üye Devletleri Gönüllü Denetleme Planı için Çerçeve ve Yöntem" ve "Denetim Standartlarını Sağlayan Zorunlu IMO Belgeleri Uygulama Kodu" kuralları kabul edilmiştir. Gönüllü denetleme planıyla, üye devletlerin denizcilik idarelerinin, diğer üye devletlerin nitelikli denetçileri tarafından denetlenmesi ve görülen eksikliklerin giderilmesi amaçlanmaktadır. Denetlemelerin 2006 yılında başlaması planlanmakta ve iki yıl içinde 20-30 denetleme gerçekleştirilmesi düşünülmektedir (ICS/ISF, 2005, s:13, IMO, 2005).

### **3. 2000 li Yıllarda Avrupa Birliği Denizcilik Sektörü.**

Avrupa Ekonomik Alanı (EEA) ülkelerinin deniz ticaret filosu ulusal sicillere kayıtlı gemiler açısından bakıldığında, dünya tonajının %25'ni oluşturmakta, bu miktar EEA ülkelerince kontrol edilen tonaj olarak düşünüldüğünde %40'a çıkmaktadır. EEA ülkelerinin gemilerinde istihdam edilen zabıt ve diğer gemi adamları sayısı 2005 yılı itibariyle 355 000 kişi olmuştur ve çalışanların yaklaşık yarısı EEA ülkelerinin vatandaşlarıdır. EEA ülkelerinin denizcilik sektöründe 1.5 milyon kişi istihdam edilmektedir(ECSA,2004-2005,s:8).

Lojistik hizmetleri gelişmişlik göstergesi olan; bir malın toplam fiatı içerisinde, lojistik harcamaların yüzdelere bakıldığında, gelişmiş pazar ekonomisi uygulayan ülkelerde bu yüzdenin 2003 yılı için %3.9 olduğu gelişmekte olan ülkelerde ise bu oranın % 9.1'e çıktığı görülmektedir. Avrupa Birliğinin 2004 yılı katılım öncesi üyesi olan 15 ülkesinin lojistik altyapıları gelişmiş olmakla birlikte, 2004 yılında AB'ne katılan 10 yeni ülkenin lojistik alt yapılarının geliştirilmesi gerekmektedir. 2003 yılı için gelişmekte olan Avrupa ülkelerinin toplam dışalım mallarının fiatlarının %9.1'i lojistik

harcamalarından oluşmuştur (UNCTAD, 2005,s;71). Tablo.1’de 1 Nisan 2005 itibariyle EEA’nı ülkelerinin sicillerine kayıtlı gemiler gösterilmektedir.

**TABLO-1- EEA ÜLKELERİ SİCİLLERİNE KAYITLI GEMİLER (100 GT. ve ÜZERİ) (1 Nisan 2005).**

Bayrak	Gemi Sayısı	GT	dwt
Avusturya	8	34 068	44 437
Belçika	67	4 379 044	7 466 309
KıbrısRum Yönetimi	962	20 643 714	33 166 947
Danimarka	377	7 336 118	8 914 968
Estonya	57	307 130	148 179
Finlandiya	162	1 394 815	1 128 896
Fransa	191	4 489 708	5 963 909
Almanya	486	9 192 559	10 850 810
Yunanistan	1 276	31 779 946	54 304 994
İzlanda	16	9 868	4 835
İrlanda Cumhuriyeti	52	378 562	423 455
İtalya	863	10 839 764	11 333 518
Letonya	30	251 037	335 352
Litvanya	65	373 765	368 208
Lüksemburg	36	382 975	438 731
Malta	1 168	22 991 468	37 328 761
Hollanda	582	4 917 743	5 068 560
Norveç	1 233	17 031 085	23 665 591
Polonya	51	69 937	59 536
Portekiz	159	1 223 081	1 663 318
Slovakya	27	127 343	186 401
İspanya	226	2 272 430	450 154
İsveç	358	3 610 858	3 909 695
İngiltere	595	10 285 293	10 807 318
<b>TOPLAM</b>	<b>9 047</b>	<b>154 332 311</b>	<b>218 032 882</b>

Kaynak: ECSA, 2005,s;52

### 3.1 AB Ulaştırma Politikaları

AB’nin ulaştırma politikalarıyla ilgili AB Komisyonu tarafından iki önemli rapor yayımlanmıştır. Bu raporlardan 5 Aralık 1993 yılında yayımlanan rapor, AB’de ulaştırma sektörünün serbestleştirilmesi, gerekli rekabet ortamının sağlanması ve istihdam konularına öncelik vermiş, 2000’li yıllara gelindiğinde bu amaçlardan çoğuna ulaşıldığı görülmüştür (COM (93) 700

final). İkinci rapor 2001 yılında yayımlanmış olup, 2010 yılına ait ulaştırma politikası hedeflerini saptamaktadır. Raporla, karayolu ve havayolu trafiğinin, deniz yolu ve demiryoluna kaydırılarak, taşıma modları arasında dengenin sağlanması, yakınyol deniz ulaştırmasının geliştirilmesi, Avrupa Ulaşım Ağlarının (Trans-European Transport Network) geliştirilmesi konusundaki hedefler, AB uydusu sisteminin oluşturulması (Galileo) konuları yer almaktadır (COM(370) final).

Ulaştırma politikalarında üzerinde durulan önemli bir konu da özelleştirmelerle ilgilidir. 28 Mart 2000 tarihinde yapılan Lizbon Zirvesinde, özelleştirmelerin hızlandırılması kararı alınmıştır. Buna bağlı olarak çalışmalarına başlayan Komisyon, 13 Şubat 2001 tarihinde, liman hizmetlerinin özelleştirilmeleriyle ilgili "liman Paketi" olarak adlandırılan öneri paketini, Avrupa Birliği Konseyi ve Parlamentosuna sunmuştur. Öneriler 20 Kasım 2003 tarihinde Avrupa Birliği Parlamentosunda, 209 kabul, 229 red ve 16 çekimser oyla reddedilmiştir (EP,2006).

Bu gelişme karşısında Avrupa Komisyonu 13 Ekim 2004 tarihinde ikinci öneri paketini Avrupa Konseyi ve Parlamentosuna sunmuştur. Taslakta liman hizmetlerinin, pilotaj da dahil olmak üzere özelleştirilmesi öngörülmektedir. Liman işletmeciliğini alacak firmalar, her ülkenin yetkili otoriteleri tarafından değerlendirilecektir. Teklif, liman hizmetlerindeki özelleştirmeyi, son üç yıl içerisinde 1.5 milyon ton yük ve 200 000 yolcu ortalamasını tutturmuş limanlar için öngörmektedir. Liman hizmetlerini sağlayacak işletmelerin limanı kullanım süreleri, limanda yapacakları hareketli ve sabit yatırımların durumuna göre 8-30 yıl arasında değişmektedir (COM (2004) 654 Final).

Öneri 18 Ocak 2006 tarihinde Avrupa Birliği Parlamentosunda bir kez daha reddedilmiştir (EP,2006).

### **3.1.1 AB Denizcilik Politikaları**

AB'de, 1957 Roma Antlaşmasıyla, deniz ve hava ulaştırması genel topluluk politikalarının dışında bırakılmışsa da, 1990 yılından itibaren, daha önce gerektiğinde alınan karar, uygulama ve yapılan çalışmaların sonucunda oluşan birikim, meyvelerini vermeye başlamıştır. Bu yıldan sonra, gerek deniz emniyeti, gerekse AB deniz ticaret filusunun geliştirilmesi konusunda somut denizcilik politikaları oluşturulmuş ve uygulanmaya başlanmıştır.

### **3.1.2 Deniz Emniyeti ve Çevre**

Avrupa Birliği, özellikle 1990'lı yıllardan bu yana deniz emniyeti ve çevre konusunda mevzuatını oluşturmuştur. Bu yazılı mevzuat, günün gereklerine göre değişikliklere uğramakta ve yenilenmektedir. 1999 ve 2002 yıllarında "Erica" ve "Prestige" tanker kazaları Avrupa Birliği sahillerinde büyük çapta kirlenmeye neden olmuştur. AB, kamuoyu baskısının da bir sonucu olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün daha önce kararlaştırmış



olduğu “Tek cidarlı Tankerlerin Devre Dışı Bırakılma Tarihlerini Belirleyen Takvimi” 2001 ve 2003 tarihlerinde öne aldırılmıştır (IMO,2005<sub>a</sub>).

#### **4. Küresel Denizcilik Kuralları ve Avrupa Birliği**

IMO Genel Sekreteri Mr. Efthimios Mitropoulos’un da belirttiği gibi “Uluslararası Denizcilik Örgütü teknik bir organ olarak oluşturulmuş olup, politika ve ekonomi örgütün çalışma alanlarının dışındadır. Fakat son zamanlarda örgüt tarafından alınan kararlarda, politik etmenlerin etkisinin gittikçe arttığı, çıkartılan kararlar konusunda son sözü teknik uzmanların değil, teknik uzmanların yetkilendirildiği ülkelerin başkentlerinde bulunan ve yeteri kadar bilgilendirilmemiş kamuoyu baskısı altında bulunan siyasilere etkili olduğu” görülmektedir (IMONEWS,2005, no:2,s;6).

Avrupa Birliği Komisyonu, Uluslararası Denizcilik Örgütü içerisinde, Birliği temsil eden ülkelerin tek sözcüsü olarak davranma eğilimindedir. Komisyonun, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi görüşmelerinde de denizcilik kurallarının uluslararası nitelikte olma zorunluluğunu göz önünde almadan bölgesel yaklaşımlarda bulunmasından yakınılmaktadır (ICS/ISF, 2005, s; 10-11).

#### **4.1 Başlıca Uyuşmazlık Konuları**

Avrupa Birliği resmi organı olan Komisyon ve uluslararası denizcilik sektörü oyuncularının üzerinde görüş birliğine varamadıkları konular şunlardır;

##### **4.1.1 Deniz Kirlenmelerinde Cürüm Kavramı**

Uluslararası MARPOL sözleşmesinde, deniz kirliliğine sebep olan olaylarda, kasıt ve sonucu önceden bilinen dikkatsiz davranışlar dışında deniz kirlenmesi bir cürüm olarak tanımlanmamış ve failer hakkında hapis cezası öngörülmemiştir.

AB Konseyi ve Parlamentosu tarafından kabul edilen 2005/35/EC direktifi ve bu direktifin çerçevesini oluşturan “Adalet ve İçişleri Konseyi”nin 2005/607/JHA kararında, açık bir kavram olamayan “ciddi ihmal” (serious negligence) durumlarında da sebep olunan olay cürüm kapsamına alınmış ve failer için 1-10 yıl arasında değişen hapis cezaları öngörülmüştür. Konu hakkında pek çok sektör oyuncusunun kaygıları olduğu gibi, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (IACS), da AB’den “nitelikli gemi çalışanlarını ve klas denetçilerini sektörde tutabilmek için”, “ciddi ihmal” ve “ciddi ihmal” sonucu olmayıp kazaen ortaya çıkan kirlenme arasındaki farkın açıklanmasını istemektedir (IACS, 2005, s;6).

##### **4.1.2 Tankerlerin Hizmet Dışı Kalma Tarihlerinin Öne Alınması**

MARPOL Ek-1, Kural 13G’de belirtilen ve uluslararası denizcilik topluluğunun uzlaşması sonucu düzenlenen “tek cidarlı tankerlerin hizmet dışı kalma tarihleri”, “Erica” ve “Prestige” kazalarının sonucunda, AB’nin

baskısıyla, 2001 ve 2003 yıllarında olmak üzere iki kez öne alınmıştır(IMO, 2005<sub>a</sub>).

#### **4.1.3 Klas Kuruluşlarının Çift Yönlü Rolü**

Bayrak devletleri, sicillerine kayıtlı gemileri kendi elemanlarıyla her yönden denetlemeye yetişemedikleri için, yetkilendirilmiş klas kuruluşlarına bazı denetleme ve idare adına zorunlu sertifika hazırlama yetkilerini devrederler. Klas kuruluşlarının ikinci görevi ise, klasladıkları gemileri, denize ve yüke her zaman hazır tutacak teknik kontrolleri yerine getirerek, gemilerin sigortalanmalarını sağlayacak belgeleri hazırlamalarıdır. 2005 yılı başlarında Avrupa Birliği Komisyonu, klas kuruluşlarının bu ikili rolünün farklı klas kuruluşları tarafından yapılmasını öngören bir öneri taslağı hazırlamıştır. Armatör temsilcileriye, her iki rolün de aynı klas kuruluşu tarafından yerine getirilmesinde bir sakınca olmayacağı görüşünü savunmaktadır (ICS/ISF, 2005, s;14).

#### **4.1.4 Gemiler Tarafından Havanın Kirletilmesinin Önlenmesi**

MARPOL sözleşmesi, Ek-VI, Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Gemilerin egzost gazlarıyla havayı kirletmesini önlemek için, normal şartlarda, içindeki Sülfüroksit oranı % 4.5 geçmeyecek yakıt kullanmaları, özel emisyon kontrol alanlarında ise oranın %1.5 olması hükmü getirilmiştir (ICS/ISF, 2005, s;18). Avrupa Birliği ise, Haziran 2005 tarihinde kabul ettiği “deniz yakıtları” direktifiyle; 2006 yılının Ağustos ayından sonra AB limanlarına sefer yapan yolcu gemilerinde sülfüroksit oranı % 1.5 olan yakıt kullanılacağı, 2010 yılından sonra da AB iç sularında sefer yapan veya limanlarındaki iskelelere yanaşık bulunan gemilerde kullanılan yakıttaki Sülfüroksit miktarının % 0.1 geçmeyeceği hükümlerini getirmiştir. Bu direktifin, IMO tarafından bu yönde bir değişiklik yapılmadan yürürlüğe girmesi, tek taraflı karar alma yönünden kötü örnek yaratmış ve Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün saygınlığı yönünden sakıncalı görülmüştür( ECSA, 2004-2005, s;18).

#### **4.1.5 Deniz Ulaştırmasında Rekabet Kuralları**

AB’nin 4056/86 numaralı tüzüğü, Roma antlaşmasının rekabete ait 81 ve 82. maddelerinin (Amsterdam antlaşması 85. ve 86. maddeler) deniz ulaştırmasında ne şekilde uygulanacağını düzenlemektedir. Tüzüğe göre, AB’de “Düzenli Hat Konferansları” na rekabet kurallarından blok muafiyet sağlanmıştır. Tramp ve kabotaj taşımaları ise 4056/86 numaralı tüzüğün kapsamına alınmamıştır. Bu ulaştırma türlerinde navlunların sunu-istem bağlamında serbest piyasa kurallarına göre belirlenmesi öngörülmüştür. 4056/86 numaralı tüzük, 1/2003 numaralı konsey tüzüğüyle yenilenmiştir. Bu yenilemede, 4056/86 numaralı tüzüğün ana içeriği korunmuş ancak uygulamaya ait maddeler yeniden düzenlenmiştir. Tramp ve kabotaj

ulaştırması, 1/2003 numaralı tüzükte de kapsam dışı bırakılmıştır. 2004 yılına gelindiğinde AB Komisyonu, “Düzenli Hat Konferanslarına” tanınan blok muafiyete artık gerek kalmadığı düşüncesiyle yeni bir düzenleme üzerine çalışmalara başlamıştır. Armatör kuruluşları ve diğer sektör temsilcilikleri, düzenli hat konferanslarına sağlanan blok muafiyetin gerekli olduğu ve konferansların devamlı değişen piyasalarda istikrarı sağladığını savunmuşlardır. AB Komisyonu ise 2004 yılında bu konu üzerinde hazırladığı raporda, düzenli hat konferanslarına sağlanan blok muafiyetlerin kaldırılarak yeni bir düzenlemenin getirilmesi, tramp ve kabotaj ulaştırması için de belirli kurallar saptanması gerekliliğini ifade etmiştir (COM (2004) 675 final).

#### **4.1.6 AB'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü'ndeki Rolü**

2002 yılında Komisyon, AB'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü ile yapacağı görüşmelerde, kendisinin yetkili kılınmasıyla ilgili bir öneriyi Konsey'e sunmuştur. Bu öneri üye ülkeler arasında tepkiye neden olmuş, uluslararası nitelikte olan denizcilik kurallarının, ancak her üye ülkenin uzmanlarının teknik bilgi ve çalışmalarının sonucunda ve uluslararası uzlaşmayla en iyi şekilde hazırlanabileceği, AB'nin bir blok olarak oylamalara katılmasının sakıncalar yaratacağı görüşü ileri sürülmüştür. Avrupa Birliği Armatörler Birliği de (ECSA) bu görüşü paylaşmaktadır. Bu görüşlere karşın 2005 yılında Komisyon'un çalışma dökümanı olarak hazırladığı, AB'nin karar almaya yetkili olduğu veya olmadığı denizcilikle ilgili konularda izlenecek yolu gösteren “Topluluğun IMO ile ilgili meselelerde, kabul veya ortak pozisyon alınması ve bunların IMO içerisinde ifadesini düzenleyen kurullarla ilgili yönetsel çerçeve” üzerinde görüşmeler devam etmektedir (ECSA,2004-2005, s;17).

#### **4.1.7 Limanlar ve Liman Bağlantılarının Geliştirilmesi**

AB limanlarının rekabetçi konumlarını koruyabilmeleri için liman ve liman ötesi altyapılarının geliştirilmesi gerekmektedir. Altyapı çalışmalarının çevresel kaygılar nedeniyle geciktiği ve AB'nin, dünya deniz ticaret filosundaki gelişmeleri takip edemediği öne sürülmektedir(ECASBA, 2005, s;2).

#### **4.1.8 Yakınyol Deniz Taşımacılığındaki Engeller**

AB Komisyonu, üye ülkeler arasında yapılan birlik içi yakınyol deniz taşımacılığını uluslararası taşımacılık olarak kabul ettiği için, gümrük işlemleri ve bürokratik engeller taşımacılığın etkinliğini azaltmaktadır. Ayrıca yakınyol deniz taşımacılığı, yetkilendirilmiş denizcilik şirketlerine tarifeli sefer olarak yaptırıldığından, anlık yük gereksinimlerine cevap verebilecek etkin bir yapıya kavuşturulamamaktadır (ECASBA, 2005, s;3).

#### **4.1.9 AB Sahil Güvenlik Teşkilatı Kuruluşu Konusundaki Kuşular**

AB Sahil Güvenlik Teşkilatının kuruluşu değerlendirme aşamasındadır. Bu teşkilatın gereksiz bir takım bürokratik işlemler ve tekrarlar yaratacağı konusunda kuşular bulunmaktadır (ECASBA, 2005, s;5).

#### **4.1.10 Uluslararası Standartlara Uyum**

AB'nin 2001 ulaştırma raporunda da belirtildiği gibi (whitepaper 2001), AB'ne özgü "İntermodal Taşıma Birimi" geliştirilmesi, "Bütünleşik Taşıma Hizmeti Sağlayıcılar" (freight Integrators) mesleğinin oluşturulması ve desteklenmesi çerçevesinde çalışmalar yürütülmektedir. Deniz ulaştırması, küresel düzeyde gerçekleştirilen bir ulaştırma türü olduğundan, bu tür bölgesel çalışmaların, dünyaca kabul edilmiş standartlarla uyum sorunu ortaya çıkartacağı, sektörde bu türlü değişimlere gereksinim varsa sektörün bunları küresel olarak sağlayacak değişimleri kendiliğinden yerine getireceği düşünceleri savunulmaktadır (ECASBA, 2005,s;6).

#### **Sonuç**

Deniz ulaştırması ve gemi işletmeciliği uluslararası kurallara göre çalışan bir sektördür. Bu bakımdan dünya siyasetinde söz sahibi olan ülke ve ekonomik kuruluşların, uluslararası denizcilik camiasını dışlayarak aldığı kararlar, Birleşmiş Milletlerin bir alt kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) saygınlığı ve güvenilirliğini sarsmakta ve bölgelere göre değişen kurallar ortaya çıkmaktadır. Önce ABD, daha sonraları AB'nin baskılarıyla önerilen çift cidarlı tanker kullanma zorunluluğu üzerinde tartışmalar hala devam etmektedir. IMO dahil olmak üzere pek çok kurum ve araştırmacı, çift cidarlı tankerlerin yapılacak masrafla orantılı çevre korunması sağlayamayacağı düşüncesindedir (Talley vd, 2004, s:238, IMO, 2000, vol.1, chp:11, s:87). Gelişmiş, dünya siyasetinde etkili olan ülkelerin, uluslararası kuruluşların kabul ettiği küresel kurallar dışında tek taraflı davranışta bulunarak bölgesel kurallar kabul etmelerinde iki önemli unsurun öne çıktığı görülmektedir; bunlardan birincisi, kural koyucuların kamuoylarının istek ve hoşnutsuzluklarını göz önünde bulundurmamak zorunda olmaları, diğeri ise standartaltı gemilerle yapılan deniz ulaştırmasında karşılaştıkları haksız rekabete karşı kendilerini koruma istekleridir. Bölgesel uygulamalar, bu bölge ülkelere karşı diğerkülkelerin karşı önlemler almaları neticesini doğurmakta ve deniz ulaştırmasının uluslararası olma özelliği bozulmaktadır.

1957 yılında Roma Antlaşmasıyla Avrupa Birliğinin temelini atan kurucu altı devlet ve 2004 yılına kadar Birliğe katılan diğerkülkelere bakıldığında, bunların kalkınmalarını tamamlamış, serbest piyasa ekonomisine

inanmış kapitalist ekonomi uygulayan ülkeler oldukları görülmektedir. Sovyetler Birliğinin dağılmasıyla sona eren iki kutuplu dünya modelinden, tek kalan üstün gücün küreselleşmeyi dayattığı düzene geçilmesiyle birlikte bu ülkeler daha önceleri ülke içinde sağlayabildikleri Sosyal Demokrasi uygulamalarını devam ettirememişlerdir. 1990-2000 yılları arasında küresel ekonomik güç olan ABD, Japonya, AB ve Çin'in GSMH artışlarının senelik oranlarına bakıldığında sırasıyla %3.5, %1.4, % 2.1 ve 10.3 olduğu görülür (UNCTAD, 2004, s:2). Bu büyüme oranları, ABD, Japonya ve AB için 2001-2004 seneleri arasında yine sırasıyla; %2.525, %1.75 ve %1.45 olmuştur (UNCTAD,2005,s:2). Avrupa Birliği'nde dünyanın küresel oyuncularıyla rekabet edebilmek amacıyla yapılmak istenen özelleştirmeler sosyal devletin getirdiği kazanımlardan vazgeçmek istemeyen çalışanların baskılarıyla gerçekleştirilememekte, AB kurumları gün geçtikçe kamuoylarının baskılarına daha duyarlı davranmak zorunda kalmaktadır. AB tarafından Birliğe aday ülkelere liman hizmetlerinin özelleştirilmesi çağrısında bulunulmasına karşın, 2003 ve 2006 yıllarında yoğun kamuoyu baskısı nedeniyle liman hizmetlerini özelleştiren direktiflerin Avrupa Parlamentosunda reddedilmesi ilginçtir.

Bu çalışmada uluslararası denizcilik kurallarının yöresel uygulamalarla bozulmasının dünya deniz ulaştırmasında yaratacağı güçlükler ve sapmalar örnekler verilerek açıklanmaya çalışılmıştır. Konunun içeriğinin genişliği bakımından ayrıntılara girilememiştir. İlerideki çalışmalarda, neden-sonuç ilişkilerini daha ayrıntılı irdeleyen çalışmalar yapılması düşünülmektedir.

### **Kaynaklar**

AB.Resmi Gazetesi L 378, (31/12/1986). *Council Regulation (EEC) No: 4056/865. Laying Down Detailed Rules for the Application of Articles 85 and 86 of the Treaty to Maritime Transport*, s: 0004-0013.

AB.Resmi Gazetesi L 1, (04.01.2003). *Council Regulation (EC) No 1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty*, s:1-25

AB. Resmi Gazetesi L 255, (30.09.2005).*Directive 2005/35/EC of the European Parliament and of the Council of 7 September 2005 on ships-source pollution and on the introduction of penalties for infringements*,s:0011-0021.

AB.Resmi Gazetesi L 255, (30.09.2005). *Council Framework Decision 2005/667/JHA of 12 July 2005 to strengthen the criminal-law framework for the enforcement of the law against ship-source pollution*, s:164-167.

Arslan,T.(2004).*Avrupa Birliğine Uyumda Türk Deniz Ticaret Filosu: Donatan ve Kamu Yönünden Karşılaştırmalı Analiz*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, DEÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü,İzmir.

COM (93) 700 final , 1993, *White Paper on growth, competitiveness, and employment: The challenges and ways forward into the 21th century*, Brussels

COM (370) final, 2001, *White Paper, European transport policy for: 2010 : time to decide*, Brussels.

COM(2004) 654 final, *EC Directive on Market Access to Port Services*.

COM (2004) 675 final, 13.10.2004, *White Paper on the review of Regulation 4056/86, applying the EC competition rules to maritime transport*, Brüssels.  
ECASBA, 17.11.2005, *Towards a Future Maritime Policy for he Union*, The New European Maritime Policy Forum, Confederation of European Maritime Technology Societies. Brussels

ECSA, 2004-2005, *Annual Report*, <http://www.ecsa.be/ar/Rapport%202004-2005.pdf>, Erişim, 02.02.2006.

Europarl,2006, *Parliament sinks port services proposals*,  
[http://www.europarl.eu.int/news/expert/infopress\\_page/062-4336-17-1-3-910-20060113IPR04276-17-01-2006-2006--false/default\\_en.htm](http://www.europarl.eu.int/news/expert/infopress_page/062-4336-17-1-3-910-20060113IPR04276-17-01-2006-2006--false/default_en.htm), Erişim: 22.01.2006.

IACS, 17.11.2005, *Towards a Future Maritime Policy for he Union*, The New European Maritime Policy Forum, Confederation of European Maritime Technology Societies, Brussels.

ICS/ISF, 2005, *Annual Review*,  
<http://www.marisec.org/annualreview/annualreview.pdf>, Erişim, 02.02.2006.

IMONEWS,2005, no:1, Unwin Brothers Ltd, London.

IMONEWS,2005, no:2, Unwin Brothers Ltd, London.

IMONEWS,2005, no:3, Unwin Brothers Ltd, London.

IMO, 2000, *Short Course on Flag State Implementation*, IMO, London, Part 1,Volume 1, Chapter 1,s:1-5.

IMO, 2005<sub>a</sub> , *Single-hull oil tanker phase-out, 5 april 2005*,

[http:// www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic\\_id=1043](http://www.imo.org/Safety/mainframe.asp?topic_id=1043), Erişim, 17.01.2006.

IMO, 2005<sub>b</sub>, *Regulations for the Prevention of Air Pollution from Ships where adopted in the 1997 Protocol to MARPOL 73/78 and are included in Annex VI of the Convention*.19.05.2005, [http:// www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=233](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=233), Erişim,17.01.2006.

IMO, 2005<sub>c</sub>, *Revised Annex on 1 April 2004 for Prevention of Pollution by Sewage from Ships.*, 01.08.2005, [http:// www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=237](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=237), Erişim, 20.01.2006.

IMO, 2005<sub>d</sub>, *Convention for the Suppression of Unlawfull Acts Against the Safety of Maritime Navigation,1998*, 14.10.2005, [http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic\\_id=259&doc\\_id=686](http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=259&doc_id=686), Erişim,19.01.2006.

IMO 2005<sub>e</sub> , *IMO adopted Guidelines on Ship Recycling at the 23rd. Assembly in November-December 2003*, [http:// www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic\\_id=818](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asp?topic_id=818), Erişim,17.01.2006.

IMO 2005<sub>f</sub> *Voluntary IMO Member State Audit Scheme*, <http://www.imo.org/home.asp>, Erişim: 12.02.2006.

IOPCF, 2005, *Liability and Compensation for Oil Pollution Damage :Texts of the 1992 Conventions and the Supplementary Fund Protocol*, 03.03.2005, <http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf>, Erişim,09.02.2006

Koçel, T.(2003), *İşletme Yöneticilięi*, Beta, İstanbul.

Platou Report. (2005).R.S. Platou Shipbrokers a.s.

Talley, W.K&Powell, D.J,H.K.,2004, *Post OPA-90 vessel oil spill differentials: transfers versus vessel accidents*, Maritime Policy and Management, vol:31, no:3. s:225-240.

UNCTAD,2004, *Review of Maritime Transport*,United Nation Publication, New York /Geneva.

UNCTAD,2005, *Review of Maritime Transport*,United Nation Publication, New York /Geneva.

USCG,2006, Oil Pollution Liability and Compensation, <http://www.uscg.mil/hq/g-m/nmc/response/opawordp.pdf>, Erişim, 11.02.2006.

Ülgen, H.& Mirze,H.S.(2004), *İşletmelerde Stratejik Yönetim*,Literatür Yayınları,İstanbul.

### KISALTMALAR

Dwt	Deadweight tones. Bir geminin taşıyabileceği en fazla, yük, yakıt ,yedek parça, kumanya vs. nin ağırlıklarının toplamı.
ECSA	European Community Shipowner's Associations. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği.
ECASBA	The European Community Association of Ship Brokers and Agents. Avrupa Topluluğu Gemi Broker ve Acentaları Birliği.
IACS	International Association of Classification Societies. Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği.
ICS	International Chamber of Shipping. Uluslararası Deniz Ticaret Odası.
IMO	International Maritime Organization. Uluslararası Denizcilik Örgütü.
IOPCF	International Oil Pollution Compensation Fund. Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Dođan Zararlar için Uluslararası Tazminat Fonu.
ISF	International Shipping Federation Uluslararası Denizcilik Federasyonu.
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships,1973 and Protocol of 1978. Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL'73/78) ve EKLERİ.



- SECAS SO<sub>x</sub> Emission Control Areas.  
Sülfüroksit Yayımı Kontrol Alanları.
- 1988 SUA Con.1988 Convention on the Suppression of Unlawfull Acts  
Against the Safety of Marine Navigation and its Protocol.  
Kanunsuz Hareketlere Karşı Deniz Seyrüseferinin Güvenliği  
Sözleşmesi.  
Kıta Sahaneliğında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine  
Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol -SUA  
Protokol 1988.
- UNCTAD United Nations Conference on Trade and Development.  
Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı.