



Sayı : 38591462 - 010.07.03 - 2020 - 698

28/02/2020

Konu : Asya Armatörler Birliği'nin Sektöre Ait BBNJ Ortak Görüş Belgesini Onaylaması Hk.

Sirküler No :195

Sayın Üyemiz,

İlgi : ICS'nin 19.02.2020 tarihli ve MLC(20)09 sayılı yazısı.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS) tarafından gönderilen ilgi yazı ile Asya Armatörler Birliği'nin (Asian Shipowners' Association-ASA) Ulusal Deniz Yetki Alanı Dışındaki Biyoçeşitlilik (Biodiversity Beyond National Jurisdiction-BBNJ) ile ilgili sektöre ait ortak görüş belgesini onayladığı belirtilmektedir.

Bahse konu belgenin, ASA'ya ait bilgi ve logoyu içeren yeni versiyonu ile Türkçe çevirisi Ek'te sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ve rica ederim.

Saygılarımla,

e-imza
İsmet SALİHOĞLU
Genel Sekreter

Ek:

- 1- İlgi yazı Ek'i Türkçe çevirisi (2 sayfa)
- 2- İlgi yazı (1 sayfa)
- 3- İlgi yazı Ek'i (2 sayfa)

Dağıtım:

Gereği:

- Tüm Üyeler (WEB Sayfası)
- Türk Armatörler Birliği
- S.S. Gemi Armatörleri Mot. Taş. Koop.
- Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği
- İMEAK DTO Şubeleri ve Temsilcilikleri
- GİSBİR
- TÜRKLİM
- KOSDER
- Gemi Sahibi Firmalar

Bilgi:

- Meclis Başkanlık Divanı
- Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri
- İMEAK DTO Çevre Komisyonu





(Serbest Çeviridir)

ULUSAL DENİZ YETKİ ALANININ DIŞINDAKİ ALANLARDA DENİZ BİYOLOJİK ÇEŞİTLİLİĞİNİN KORUNMASI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR KULLANIMI KONUSUNDA UNCLOS UYGULAMA ANLAŞMASININ GELİŞTİRİLMESİ

ICS, ECSA, ASA GÖRÜŞ BELGESİ

Şubat 2020

Giriş

Küresel denizcilik endüstrisi, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi-1982 (UNCLOS) kapsamında, ulusal deniz yetki alanının dışındaki alanların Deniz Biyolojik Çeşitliliğinin Korunması ve Sürdürülebilir Kullanımı (Biodiversity Beyond National Jurisdiction-BBNJ) konusunda yasal olarak bağlayıcı bir belgenin geliştirilmesi için görüşmelere katılmaktadır.

Hükümetler ve gözlemci kuruluşlar tarafından önerilen belge kapsamında çeşitli görüşlerin sunulduğu Hükümetlerarası Konferans'ın (Intergovernmental Conference-IGC) üç oturumunun ardından, uluslararası denizcilik sektörü, Kasım 2019'da revize edilen taslak metnin yayınlanmasıyla dünya okyanuslarının daha fazla korunmasına yönelik sağlanan ilerlemeyi memnuniyetle karşılamaktadır. Uluslararası denizcilik sektörü tarafından revize edilmiş taslak metin dikkatle incelenerek aşağıdaki yorumlar sunulmuştur.

Uluslararası ticaretin yaklaşık %90'ının deniz yoluyla yapıldığı hatırlatılarak, yeni belgenin UNCLOS'un 87 ve 90. maddelerinde yer alan açık denizlerin seyrüsefer ve özgürlük haklarına tam olarak saygı gösterilmesinin zorunlu olduğu vurgulanmaktadır. Bu ilkeler, denizcilik sektörünün ve dolayısıyla dünya ekonomisi ve toplumun düzgün işleyişini desteklemek için gerekli gıda, enerji, hayati hammadde ve malların güvenli ve verimli bir şekilde teslim edilmesi için gereklidir.

UNCLOS ile bayrak, kıyı ve liman devletlerinin hak ve yükümlülükleri arasında denge sağlanmaktadır. UNCLOS okyanus yönetimi için temel yasal çerçeveyi sağlarken, denizcilik sektörünün ayrıntılı olarak düzenlenmesi, Birleşmiş Milletler'den (United Nations-UN) verilen yetki altında faaliyet gösteren Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (International Maritime Organization-IMO) üye devletler tarafından gerçekleştirilmektedir.

Uluslararası denizcilik sektörü tarafından, IMO'nun denizcilik sektörünü BBNJ ile ilgili yeni anlaşmaya konu olabilecek konularda düzenleme yetkisinin, bahse konu yeni anlaşmada usulüne uygun olarak tanınması gerektiği düşünülmektedir.

IMO, UNCLOS'ta biyoçeşitlilik de dahil olmak üzere deniz çevresinin açık denizleri de kapsayacak şekilde uluslararası ticari denizcilik faaliyetleri sonucu oluşabilecek olumsuz sonuçlardan korunması için etkili bir düzenleme yapma yetkilisi ve otoritesi olarak kabul edilmektedir. IMO'nun küresel çaptaki görevi, deniz güvenliği, seyrüsefer verimliliği ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda uluslararası kural ve standartların kabulü ile bağlantılı olarak Sözleşme'deki "yetkili uluslararası kuruluş" hükmü ile belirtilmektedir. IMO'nun kuralları ve standartları, bayrak devletleri tarafından uygulanmakta ve liman devleti kontrolü ile küresel çapta liman devletleri tarafından uygulanmaktadır. Bu, bir geminin hiçbir zaman ulusal deniz yetki alanının



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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





ilerisinde olmadığı anlamına gelmektedir. Ayrıca IMO, geminin bayrak devletinin Sözleşmeye taraf olup olmadığı bakılmaksızın, bir Sözleşmeye taraf olan liman devletinin, limanlarına kendi isteğiyle gelen herhangi bir gemiye uygulamak zorunda olduğu “her yabancı gemi denetlenebilir (no more favourable treatment)” ilkesini desteklemektedir. Bu durum, kabul edilen kuralların tüm gemilere eşit şekilde uygulanmasını, kabul etmeyen ülkeler tarafından ise ekonomik avantaj elde edilmesinin önlenmesini ve dolayısıyla gemilerin etkili bir şekilde kurallara uymasını sağlamaktadır.

Hedeflerine başarılı bir şekilde ulaşmak için yeni anlaşmanın, oluşturulabileceği herhangi bir organ arasında amaçlanan ilişki konusunda kesinlikle net olması ve yasal belgeler ile uluslararası kuruluşlar ile ilgisinin bulunması gerekmektedir. Bu nedenle denizcilik sektörü, kanunların çatışmasına ilişkin yasal olarak açık hükümlerin dahil edilmesine yönelik teklifleri tamamen desteklemektedir. Alan Tabanlı Yönetim Araçları'nın (Area Based Management Tools-AMBTs) ve Çevresel Etki Değerlendirmesi'nin (Environmental Impact Assessment-EIA) uygulanması için yeni belge kapsamındaki düzenlemelerin açık ve anlaşılabilir olması özellikle önem göstermektedir. Denizcilik faaliyeti ile ilgili olarak, ABMT'lerin belirlenmesi ve ÇED'lerin dikkate alınması için genel yeterlilik IMO'ya verilmiştir ve bu sorumluluğun IMO'da kalmaya devam etmesi gerekmektedir. Bu bakımdan bazı gelişmelere rağmen, anlaşmanın revize edilmiş taslak metni içerisinde IMO'nun yetkisi ile çatışmaya veya tekrarlanmaya yol açabilecek seçenekler bulunmaktadır. Bu durumun önlenmesi için, yeni Anlaşmanın başka bir uluslararası organın veya ilgili belgenin yetkisi dahilinde olmayan faaliyetleri düzenleneceği açıkça belirtilmelidir.

Yeni belge ve kurulabilecek herhangi yeni organizasyon veya organ, mevcut okyanus yönetim sistemini engellememeli, tutarlılığı ve tamamlayıcılığı koordine etmeli ve geliştirmelidir.

Eş-sponsorlar yukarıdaki bilgilerin, anlaşmanın taslak metninin ve IGC4'teki değerlendirmelerin dikkate alınmasına yardımcı olacağına ve denizcilik sektörünün konumuna ilişkin açıklık getireceğini düşünmektedir.



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
Web : www.chamberofshipping.org.tr E-mail : contact@chamberofshipping.org.tr





International
Chamber of Shipping

Shaping the Future of Shipping

38 St Mary Axe London EC3A 8BH

Tel +44 20 7090 1460

Fax +44 20 7090 1484

info@ics-shipping.org | ics-shipping.org

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.

19 February 2020

MLC(20)09

TO: MARITIME LAW COMMITTEE

Copy: All Full and Associate Members (for information)

BBNJ – ASA ENDORSEMENT OF JOINT INDUSTRY POSITION PAPER

Action required: to note that the Asian Shipowners' Association has endorsed the joint industry position paper on BBNJ. To use the attached copy of the position paper in any future communications.

Further to MLC(20)08, dated 13 February, members are advised that the Asian Shipowners' Association (ASA) has now confirmed its approval of the joint industry position paper. The paper has been amended to include ASA's details and logo and is attached at **Annex A**.

Members are requested to use the attached version of the paper in any future communications on this subject.

Emily Rowley
Policy Manager



DEVELOPMENT OF AN UNCLOS IMPLEMENTING AGREEMENT ON THE CONSERVATION AND SUSTAINABLE USE OF MARINE BIOLOGICAL DIVERSITY OF AREAS BEYOND NATIONAL JURISDICTION (BBNJ)

ICS¹, ECSA² ASA³ POSITION PAPER

February 2020

Introduction

The global shipping industry has been participating in the discussions for the development of a legally binding instrument under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS) on the conservation and sustainable use of marine Biological diversity of areas Beyond National Jurisdiction (BBNJ).

Following three sessions of the Intergovernmental Conference (IGC) in which diverse views have been put forward by governments and observer organisations on the scope of the proposed instrument, the international shipping industry welcomes the progress that has been made towards the further protection of the world's oceans with the publication of a revised draft text in November 2019. The international shipping industry has carefully reviewed the revised draft text and submits the following comments.

Recalling that almost 90% of international trade is seaborne, it is again emphasised that it is imperative for the new instrument to fully respect the rights of navigation and freedom of the high seas enshrined in articles 87 and 90 of UNCLOS. These principles are essential to the smooth operation of shipping and therefore to the safe and efficient delivery of food, energy, vital raw materials and goods needed to support the world economy and the smooth functioning of society.

UNCLOS carefully balances the rights and obligations of flag states, coastal states and port states. While UNCLOS provides the basic legal framework for ocean governance, detailed regulation of the shipping industry is carried out by member states at the International Maritime Organization (IMO), operating under delegated authority from the UN.

¹ **The International Chamber of Shipping (ICS)** is the principal global trade association for the shipping industry engaged in international trade, representing shipowners and operators in all sectors and trades. Its membership comprises national shipowners' associations in Asia, Europe and the Americas whose member shipping companies operate over 80% of the world's merchant tonnage. Its primary role is to represent shipowners with the various international regulatory bodies that impact on shipping, including and most especially the International Maritime Organization and the International Labour Organization.

² **The European Community Shipowners' Associations (ECSA)** is a trade association whose membership comprises the national shipowner associations of the European Union and Norway and whose focus is representation at the EU regulatory institutions. Many of the members of ECSA are also members of the International Chamber of Shipping.

³ **The Asian Shipowners' Association** is a trade association whose membership comprises eight national shipowner associations from the Asia-Pacific Region.

The international shipping industry strongly believes that IMO's global mandate to regulate the international shipping industry on matters that may be the subject of the new agreement on BBNJ, should be duly recognised in the new agreement.

The IMO, which pre-dates UNCLOS, is recognised in UNCLOS as having authority and competence to make effective regulation for the protection of the marine environment, including its biodiversity, from the impacts of international commercial shipping activity including in the high seas. IMO's global mandate is shown by provisions in the Convention referring to the "competent international organization" - by which is meant IMO - in connection with the adoption of international rules and standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation, and the prevention and control of pollution from vessels and by dumping. IMO's rules and standards are implemented by flag states and enforced globally by port states via port state control. This means that a ship is never really beyond national jurisdiction. IMO also upholds a principle of "no more favourable treatment" by which port states party to a Convention must apply it to any ship that voluntarily enters their ports, whether or not the flag state of the ship has ratified that Convention. This ensures that regulations adopted apply to all ships equally and that economic advantage is not gained by those countries that choose not to adopt, ultimately ensuring that regulation of ships is effective.

In order to successfully achieve its goals, the new agreement must be absolutely clear on the intended relationship between any bodies that it may establish, and relevant legal instruments and international bodies. The industry therefore fully supports proposals for the inclusion of legally clear provisions on conflict of laws. Clarity is especially important with regard to arrangements under the new instrument for the implementation of Area-Based Management Tools (ABMTs) and Environmental Impact Assessments (EIAs). With regard to shipping activity, overall competence for designating ABMTs and taking due account of EIAs is vested in the IMO and this responsibility should continue to remain with the IMO. Despite some improvements in this respect, there remain options within the revised draft text of the agreement that could result in conflict or duplication with the mandate of IMO. To avoid this, it should be made clear that this new Agreement will only regulate activity that is not within the mandate of another international body or relevant instrument.

The new instrument and any new organisation or body that may be established should coordinate and promote coherence and complementarity and not undermine the present system of ocean governance.

The co-sponsors trust that the information above will assist consideration of the draft text of the agreement and the discussions at IGC4 and stand ready to provide clarification of any aspects of the position of the shipping industry.