

TÜRKİYE'DE GEMİLERDEN KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİNİN İNCELENMESİ

Ünal ÖZDEMİR*

¹Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, 61600 Trabzon

*uozdemir@ktu.edu.tr

Özet:Deniz kirliliği, son elli yıldır Dünya gündemini meşgul eden en önemli çevre kirliliği problemlerinden birisidir. Deniz kirliliğine sebep olan faktörler arasında da en büyük yeri hiç şüphesiz ki gemiler almaktadır. Gemilerin balast suları, sintine suları ve katı atıkları deniz ortamına bırakıldığında, çevre kirliliği yaratan ve özenle kontrol edilmesi gereken kirlilik kaynakları olarak değerlendirilmektedirler. Avrupa Birliği uyum sürecinde geliştirmekle sorumlu olduğumuz konuların % 60'ının çevre ve bileşenleri ile ilgili konular olduğu göz önüne alınacak olursa her geçen gün daha kapsamlı ve zorlayıcı yükümlülüklerin getirilmesi ve uygulanması gerekmektedir. Buradan yola çıkarak deniz taşımacılığı sırasında meydana gelen kazalardan ve gemilerin normal faaliyetlerinden kaynaklanan deniz ve çevre kirlenmesinin önlenmesi ve giderilmesi konusunda ülkemizde yapılan uygulamalar, süreç ve mevzuatın genel bir değerlendirilmesi yapılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz kirliliği, Türkiye, balast suyu, gemi kazaları.

Investigation Of Marine Pollution From Ships For Turkey

Abstract:Marine pollution which occupies the agenda of the world, has been one of the most important environmental pollution problems for 50 years. Ships have an important role in among the factors causing marine pollution. When ship's ballast water, bilge water and solid waste are discharged to the marine environment, they create environmental pollution and become sources of pollution which must be controlled carefully. The 60% of the obligations which are the contents of the process of harmonization with European Union are environmental issues and more comprehensive and compelling introduction and implementation of the obligations required each passing day. Based on the problems above; the rules of procedures, processes and legislations in Turkey for the prevention and elimination of marine and environment pollution that arise from maritime transport accidents and the routine operations of vessels are evaluated.

Key Words:Marine Pollution, Turkey, ballast water, ship accidents

1.GİRİŞ

Deniz yolu taşımacılığının son yıllarda hızlı büyümesi, denizyolu ile yapılan petrol taşımacılığının çok hızlı gelişmesi, gemiler ile deniz kirlenmesikavramını gündeme getirmiştir. Gemilerden oluşan denizkirliliğinin önüne geçmek için çeşitli uluslararası ve bölgesel sözleşmeler yapılmış ülkeler bazında bu konuda birçok tedbirler alınmış ve birçok çalışma gerçekleştirilmiştir[1-2].

Gemilerden kaynaklanan yağlı balast ve tank yıkama suları, sintine suları ve evsel nitelikli atık sular ile katı atıkların uluslararası kurallara uyulmaksızın denizlere boşaltılması, kazalar sonucu taşınan yüklerin denizlere dökülmesi, denizlerde kirliliğe neden olarak gösterilmektedir. Bu tip işlemler nedeniyle denize bırakılan petrol ürünlerinin, yaklaşık 1 milyon ton/yıl gibi inanılmaz boyutlara ulaşması tüm dünya ülkelerinde endişelere yol açmıştır[3]. Ülkemizde yakın zamana kadar deniz kirliliği konusu çok fazla gündemde olmamıştır. Ancak, ülkemizin AvrupaBirliği'ne giriş sürecindeki çalışmalarının hız kazanması ve toplumun bu konuda daha fazla bilinçlenmesi nedeniyle çevre ve çevrenin korunması ile ilgili birçok yasa çıkarılmıştır. Bu kapsamda, deniz çevre güvenliği de, daha ciddi olarak ele alınmaya başlanmıştır.

Bu çalışmada deniz kirliliği kavramsal olarak ele alınmış, buçerçevde denizlerin kirliliğe karşı korunmasının önemi, kirlilik kaynakları, gemilerden kaynaklanan kirliliğe neden olan işletimden kaynaklanan rutin ve kaza sonucu kirlenmelerincelenmiştir. Gemilerden kaynaklı kirliliğin önlenmesi ve giderilmesi konusunda ülkemizde yapılan süreç ve uygulamaların genel bir değerlendirilmesi yapılmış ve bu önlemlerin ne ölçüde uygulanabilir olduğu araştırılmaya çalışılmıştır.

2. DENİZ KİRLENMESİ VE GEMİ KAYNAKLI KİRLENMELER

Deniz kirlenmesi; körfezleri de kapsayan deniz ortamına, biyolojik kaynaklara zarar verecek, insan sağlığına tehlike yaratacak, denizden ekonomik yararlanma olanaklarını kısıtlayacak ve deniz suyunun kalitesini bozarak denizinrekreasyon amaçlı kullanımını etkileyecek her türlü faaliyet olarak tanımlanabilir. Herhangi bir etkenin kirlenme olarak tanımlanabilmesi için deniz ekosistemin mutlaka negatif anlamda dengesinin bozulması gerekir. [4].Teknolojinin gelişmesi sayesindeinsanlığın hizmetine ve kullanımına sunulan tüm araç, gereç ve teçhizatların artışı ilebirlikte doğa kirliliği de paralel bir büyüme göstermiştir. İnsanların içerisinde yaşadıklarıdoğaya olan

bağımlılıkları nedeniyle, doğanın kirlenmesine karşın bir takım önlemler alma ihtiyacı da kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Teknoloji uzun vadede doğru kullanıldığında çevreyi kirletmek değil, tam aksine daha da iyileştirip yaşanabilir kılma potansiyeli taşır. Bu nedenle teknoloji ile çevre birbirine zıt değil birbirini tamamlayan iki unsur olarak değerlendirilmelidir.

2.1. Gemilerden Kaynaklı Kirlenmeler

Genel olarak deniz kirliliği yaratan iki temel kirleticisi vardır. Deniz alıcı ortamını kirletme potansiyeli en yüksek olan kaynak karasal kökenlidir ve toplamdaki payı yaklaşık %80’ dir. Denizlerin kirlenmesine neden olan ikinci kirleticisi kaynak ise deniz araçları yani gemilerdir [5]. Genel olarak incelendiğinde toplam kirliliğin %20’lik kısmının çeşitli uygulama, önlem ve kurallar ile azaltılması veya ortadan kaldırılması tüm dünya denizlerini daha yaşanabilir kılacaktır.

Gemi kökenli deniz kirliliği oluş şekillerine göre rutin kirlenme ve kaza sonucukirlenme olmak üzere iki ayrı grupta incelenebilir. Rutin kirlenme, gemilerin uluslararası kuralları uygulamaksızın sintine, balast ve evsel nitelikli atık sular gibi seyir halini

sürdürürken ürettiği atık suları denize boşaltması sonucu oluşan kirlenmedir. Kaza sonucukirlenme ise, tanker ve zararlı atık yüklü gemilerin karaya oturması, çarpışması gibi kazasonucu oluşan deniz kirliliğine denilmektedir[6].

Denizlerde oluşan rutin gemi kaynaklı kirlilik; Sintine, kirli balast veya ambar/tank yıkama sularının denize basılması, çöp ve katı atıkların denize atılması, güverte yıkanması sonucu oluşan yağ ve atıklar ile yıkamada kullanılan deterjanlı suyun denize verilmesi, gemi bordasında, denizi kirletecek ölçüde raspa ve boya işlerinin yapılması, yük atıklarının denize dökülmesi, yağmur suyu veya balast taşıtı sularının, güverte üzerindeki kirlenmiş atıkları denize taşıması, yakıt alımı, transferi ya da kargo yükleme-boşaltma transferi sırasında kazara ya da hata nedeniyle yakıtın tasma, sızma ya da devre patlaması sonucu yakıtın denize tasma, gemi makinesinin soğutma suyuna yağ karışarak soğutma suyuna beraber denize akması, saft sızdırmazlık yağının denize kaçması, güverte üzerindeki hidrolik devresinin patlaması sonucu akan yağın, açık olan frengilerden denize akması, kapalı denizlerde, 15 ppm’in üstündeki sintine suyunun dahi denize verilmesi, yaşam yerlerindeki kirli suların doğrudan arıtılmaksızın denize verilmesi gibi nedenlerle ve diğer atıkların denize akması/düşmesi gibi nedenlerden oluşmaktadır[7].

3. TÜRKİYE'DE GEMİLERDEN KAYNAKLI DENİZ KİRLİLİĞİNİ ÖNLEMeye YÖNELİK ÇALIŞMALAR, HUKUKSAL DÜZENLEMELER VE ULUSLARARASI ÇALIŞMALAR

Uluslararası konvansiyonların bugüne kadarki seyrine bakıldığında hemen hemen tüm kuralların hep önemli kazaların incelenmesinden sonra ve bu kazalardan çıkartılan dersler sayesinde yapıldığı görülmektedir. Örneğin SOLAS1914 Sözleşmesi, "Titanik" kazasından sonra yapılmıştır. MARPOL 1973, ManşDenizi'ni 120.000 ton ham petrol ile kirleten "TorreyCanyon" kazasından sonra düzenlenmiş, 1976 ve 1977 deki yine büyük kirlilik yaratan "AmacoCadiz" ve "Argo Merchant" kazaları sonrasında MARPOL 1978 Protokolü imzalanmıştır. "ExxonValdes", "AchilleLauro", "Braer", "Erika" ve en son olarak da "Prestige", kazalarından sonra yapılan araştırmalar sayesinde kuralların ve yöntemlerin değişmesi içintetik rolü oynayan gemilerdir. ISM kodu, Ro-Ro yolcu gemilerine getirilen sıkı kurallar, çift cidarlı tankerler, "Avrupa Birliği Deniz Güvenliği Kuruluşu (EMSA)'nun kuruluşu ve etkinliğini artırması, hep bu ve bunlara benzer kazaların ardından geliştirilmiştir[8].

3.1. Türkiye'nin Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik Uyguladığı Mevzuatlar ve İlgili Kuruluşlar

2872 Sayılı Çevre Kanunu'nun denetim, bilgi verme ve bildirim yükümlülüğü başlıklı 12 inci maddesi, Çevre Kanunu hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisini Çevre ve Orman Bakanlığı'na vermektedir. Gerekliğinde bu yetki, Çevre ve Orman Bakanlığı'nca; İl Özel İdarelerine, çevre denetim birimlerini kuran Belediye Başkanlıkları'na, Denizcilik Müsteşarlığı'na, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, 13 Ekim

1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre belirlenen denetleme görevlilerine veya Çevre ve Orman Bakanlığı'nca uygun görülen diğer kurum ve kuruluşlara devredilebilmektedir. Bu kuruluşlar; Anayasanın 56. maddesi, **Çevre Kanunu, Limanlar Kanunu, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu, Su Ürünleri Yönetmeliği** kapsamında cezai işlem uygulama, hak ve yetkilerine sahiptirler [6-9-10-11].

3.1.1. İlgili Kuruluşlar

Genelge’ye göre; gemi ve diğer deniz araçlarından kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik denetim ve kontrol yapma, gemi ve deniz araçlarına idari yaptırım kararı verme konularında aşağıda ismi geçen kuruluşlar yetkilendirilmiştir.

3.1.1.1. Çevre Bakanlığı

Çevre ve Orman Bakanlığı bünyesinde Deniz Kirliliği konusuna ilişkin görev yapan bir Daire Başkanlığı mevcuttur. Çevre ve Orman Bakanlığı yapısı içerisinde yer alan Çevre

Yönetimi Genel Müdürlüğü bağlı olarak görev yapan Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı’nın deniz kirliliği ile doğrudan görev ve yetkilerini; Denizlerin korunması, kirliliğin önlenmesi veya bertaraf edilmesi amacıyla; hedef, ilke ve politikalar belirlemek, kirliliğin giderilmesi ve kontrolüne ilişkin usul ve esasları tespit etmek, uygulanmasını sağlamak, denizlerin korunması ve iyileştirilmesine yönelik olarak araştırmalar ve projeleri yapmak veya yaptırmak, görev alanına giren konularla ilgili kriterleri belirlemek, tespit yapmak, ölçümü yaptırmak, verileri toplamak, değerlendirmek ve standartları ilgili kuruluşlarla belirlemek olarak başlıca gruplanmaktadır [12].

3.1.1.2. Denizcilik Müsteşarlığı

Denizcilik Müsteşarlığı bünyesinde deniz kirliliğine yönelik çalışan bir Daire Başkanlığı mevcuttur. Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Deniz Çevresi Daire Başkanlığı’nın deniz kirliliği ile ilgili görev ve yetkilerini, denizde çevre güvenliğine yönelik Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sözleşmeleri, kural ve kararları ile diğer uluslararası sözleşmelerin takibi ve uygulanması amacıyla gerekli tedbirleri almak, koordine etmek ve denetlemek, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesini sağlamak amacıyla tedbirler almak, bu konularla ilgili diğer kuruluşlarla işbirliğinde bulunmak, ülkenin taraf olduğu IMO bağlı çevre ile ilgili MARPOL gibi uluslararası sözleşmeler ile diğer bölgesel sözleşmelerini işlemlerinin yürütülmesini sağlamak olarak bahsedilmektedir [8].

Denizcilik Müsteşarlığı 2009-2013 dönemi Stratejik Planı’nda yer alan deniz kirliliğine yönelik amaç ve hedefleri; balast suları ile taşınan zararlı sucul organizmaların kontrolü ve yönetimi planını 2013 yılına kadar uygulamaya

geçirmek, kaza sonucu meydana gelen deniz kirliliğine karşı acil müdahale sistemini oluşturmak, denizlerimizde kıyılarımızda, deniz çevresinin izlenmesi ve kirliliğin önlenmesine yönelik, gereklikarar destek ve bilgi yönetim sistemini işler hale getirmek ve deniz kirliliğininönlenmesine yönelik uluslararası sözleşmelere taraf olmaktır olarak söylenebilir.

3.1.1.3. Büyükşehir Belediye Başkanlıkları

21 Haziran 2006 tarih ve 7124 sayılı Yetki Devri Genelgesi ile Çevre ve OrmanBakanlığı tarafından, gemi ve diğer deniz araçlarından kaynaklanan deniz kirliliğininönlenmesine yönelik denetim ve kontrol yapma, gemi ve deniz araçlarına idari yaptırımkararı verme konularında İstanbul, Kocaeli, Antalya ve MersinBüyükşehir Belediye Başkanlığı Çevre Koruma ve Kontrol Daire Başkanlıklarına yetki ve görevler kazandırılmıştır [12].

3.1.1.4. Sahil Güvenlik Komutanlığı

09 Temmuz 1982 tarihli ve 2692 Sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunugereğince; Sahil Güvenlik Komutanlığı; liman sınırları dışında; deniz ve hava araçları ile gemiler ve denizlerdeki tesislerden yapılacak her türlü kirletmelerle ilgili hükümlere aykırıylemleri önlemekle görevlendirilmiştir. Kolluk yetkileri ile donatılan Sahil Güvenlik Komutanlığı gerek eğitilmiş personeli gerekse 24 saat çalışma kapasitesi ile Samsun, İstanbul, İzmir ve Mersin’de konuşlu DörtBölge Komutanlığı’na bağlı olarak görev yapan, 65 liman ve üste konuşlu su üstü ve havaplatformlarıyla deniz kirliliği ile mücadelede etkin rol oynamaktadır [8].

3.1.1.5. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’nün deniz kirliliği ile mücadele seklinde doğrudanbir görevi olmamasına rağmen, asli vazifeleri arasında sayılan, mal ve gemi kurtarmahizmetleri, dolaylı olarak kazaya uğrayan gemilerden kaynaklanabilecek deniz kirliliğininengellenmesi sonucunu da beraberinde getirmektedir[8].

3.2. Türkiye’nin Taraf Olduğu Gemi Kaynaklı Kirlenmeler İle İlgili Önemli Uluslararası Sözleşmeler

3.2.1. Uluslararası Düzeyde Yapılan Sözleşmeler

Bu sözleşmelerin başında, gemilerin neden olduğu kirlenmelerin önlenmesi veya kontrol altına alınması amacıyla akdedilen 12 Mayıs 1954 tarihli “Denizin Petrol ve Türevleri İle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Prevention of Pollution of The Seaby Oil “OILPOL”)” ile 2 Kasım 1973 tarihli “Gemilerin Neden Olduğu Kirlenmenin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme” (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships “MARPOL”)” gelir. Değiştirilmiş şekli ile 1954 Sözleşmesi ve 1973 Sözleşmesi, gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi düzenleyen başlıca evrensel ve çok taraflı sözleşmeler olarak kabul edilmektedir [6-13]. Ayrıca, deniz kirliliğinin önlenmesi hakkında hükümler içeren 1974 tarihli Denizde Can Güvenliğine Dair Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS), Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi (OPRC 1990), Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi (CLC 1992) ve Petrol Kirliliği Zararının Tanzimi İçin Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme (Fund 1992)’lerde ülkemizin kabul ettiği ve uyguladığı önemli uluslararası hukuki düzenlemeleri oluşturmaktadır. Ayrıca ülkemiz uluslararası anlamda önem taşıyan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS 1982), Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol (HNS Protocol), Gemi Balast Sularının ve Tortularının Yönetimi ve Kontrolü Hakkında Uluslararası Sözleşme (BWM 2004)’sine henüz taraf olmamış, uygulama kapsamına almamıştır. Ayrıca Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından hazırlanan ve ülkelerin onayına sunulan, ülkemizin de kabul ettiği, deniz kirliliğini dolaylı yönden etkileyen, önemli sözleşmeler ise; SOLAS, STCW, LOADLINE ve COLREG’dir.

3.2.2. Türkiye’nin Taraf Olduğu Bölgesel Ölçekteki Hukuki Düzenlemeler

Çevre konusunda uluslararası düzeyde yapılan ilk büyük değerlendirme toplantısı 1972 yılında 113 ülkenin temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilen Stockholm Konferansı’dır. Stockholm Konferansı’ndan sonra bölgesel alanda devletler arasında işbirliği olanaklarının araştırılması ve geliştirilmesi temeline dayalı bir eylem planı olarak Birleşmiş Milletler çatısı altında UNEP

çevre programı hayata geçirilmiştir. Birleşmiş Milletler Örgütü, tek bir dünyamız olduğu gerçeğinden yola çıkarak, uluslararası topluluğun bütün üyelerini çevre konusunda işbirliği ve dayanışma anlayışıyla hareket etmeye davet etmiştir. Stockholm Konferansı'nın en somut katkısı, Birleşmiş Milletler Örgütü'nün çevreye ilişkin çalışmalarını doğrudan doğruya yürütebilecek bir örgüt olan, Dünya Çevre Programı'nın (UNEP) kurulmasına yol açmasıdır [14].

Çevre alanında uluslararası nitelikte pek çok sözleşmenin hayata geçirilmesiyle sonuçlanan Stockholm Konferansı ile başlayan süreçte bölgesel nitelikteki girişimler ağırlık kazanmıştır. Bu sözleşmelerin temel amacı, sözleşmeye taraf olan devletlere denizlerde kirliliği azaltmak ve önlemek için gerekli önlemleri alma yükümlülüğü getirmesidir [8].

Türkiye'nin çevre denizlerini etkileyen bölgesel ölçekteki deniz kirliliği ile mücadele sözleşmeleri şunlardır; Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi - 1976), Tehlikeli Atıkların Sınırlar Ötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme (Basel Sözleşmesi - 1989), Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi - 1992), Akdeniz Memorandumu (1997), Karadeniz Memorandumu (2000)'dur.

3.3. Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğine Karşı Türkiye'de Yapılan Çalışmalar

Bu kapsamda gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği önlemeye yönelik olarak sorumluluk sahasımızdaki denizlerde gemi ve deniz taşıtlarının liman ve bayrak devleti kontrolleri gerçekleştirilmekte, özellikle Sahil Güvenlik Komutanlığı deniz ve hava unsurlarınca gerçekleştirilen devriyeler sayesinde deniz kirliliğine sebep olunmaması için caydırıcılık sağlanmaktadır. Deniz kirliliğine yönelik uluslararası ve bölgesel ölçekte gerçekleştirilen gelişmelere paralel olarak ülkemizde de gerekli hukuki düzenlemeler yapılmakta, deniz kirliliğinin önlemeye yönelik uygulamalar hayata geçirilmektedir. Bu çerçevede 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ve uygulama yönetmeliği kapsamında; tüm gemi ve kıyı tesislerinin, bir olay veya kirlenme meydana gelmeden önce önlenmesinde veya kirlenme meydana geldiğinde, deniz emniyetinin sağlanması, deniz ve deniz çevresinin korunması, insan hayatına, mallara, denize ve deniz çevresine

verilecek zararların önlenmesi veya azaltılmasını temin etmek üzere gerekli tüm tedbirlerin alınması, meydana gelen bir olaya hazırlıklı olma ve müdahale amacıyla ulusal, bölgesel, kıyı tesisi ve gemi acil müdahale planlarının hazırlanması, gemi kirliliğinin önlenmesine yönelik acil müdahale planlarına ve bu planların uygulanması için gerekli her türlü ekipman, teçhizat ve personele sahip olmaları, bir olay sonucunda meydana gelen zararın tespitinin oluşturulacak bir komisyon marifetiyle yapılması, bir gemide operasyonel faaliyetler sonucu oluşabilecek ve küçük ölçekli kirlenmelere neden olabilecek birinci seviyedeki bir olaya müdahalenin, kıyı tesisi veya gemi acil müdahale planında yer alan organizasyon ve müdahale esaslarına göre yapılması, kıyı tesisi acil müdahale planının uygulanması ve müdahale operasyonunun yürütülmesinden sorumlu kişinin kıyı tesisi işleticisi; gemi acil müdahale planının uygulanması ve müdahale operasyonunun yürütülmesinden sorumlu kişinin ise gemi işleticisi olması, bir kıyı tesisi veya kanun kapsamındaki bir geminin kendi imkan ve kabiliyetlerinin yetersiz kaldığı durumlarda bölgesel imkan ve kabiliyetler ile müdahale edilip kontrol altına alınabilecek orta ölçekli ikinci seviyedeki bir olaya müdahalede; bölgesel koordinasyon komitesi başkanı olan valinin, olayın ve bölgesel acil müdahale planının uygulanmasının genel koordinasyonundan sorumlu olması, Bölgesel koordinasyon komitesinin sorumlu valiye genel koordinasyon görevini yerine getirmesinde teknik destek sağlaması, müdahalenin; bölgesel acil müdahale planı çerçevesinde bölgesel operasyon komitesine bağlı olarak olay yeri koordinatörü tarafından yapılması, bu tür olaylarda müdahalenin koordinasyonundan bölgesel operasyon komitesi başkanı olan Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürü ya da Çevre ve Orman Bakanlığı Taşra Teşkilatı İl Müdürü olan bölgesel operasyon koordinatörünün sorumlu olması, denizde ve/veya kıyı tesisinde meydana gelen ciddi kazalardan kaynaklanan büyük ölçekli üçüncü seviye olaylarda, olaya müdahalenin ulusal acil müdahale planı çerçevesinde Çevre ve Orman Bakanlığı Koordinasyonu’nda ulusal acil müdahale merkezi aracılığı ile yapılması, Ulusal acil müdahale merkezi oluşturuluncaya kadar halen Müsteşarlık bünyesinde kurulu bulunan Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi’nin aynı zamanda ulusal acil müdahale merkezi olarak görev icra etmesi, Çevre ve Orman Bakanlığı veya Denizcilik Müsteşarlığı’nın asgari kriterleriteşimaları halinde, diğer kamu kuruluşlarına ya da Türkiye’de bu amaçla kurulmuş vebilfiil müdahale faaliyetleri icra eden özel şirket, kuruluş veya sivil toplum kuruluşlarına müdahale görevini verebilmeleri, ikinci seviye bir olayda, müdahale asgari kriterleri taşıyan özel şirket, kuruluş veya sivil toplum kuruluşlarına yaptırılacak ise bu durumun

bölgesel acil müdahale planlarında belirtilmesi ve söz konusu özel şirket, kuruluş veya sivil toplum kuruluşlarıyla bir protokol yapılması ve bu protokolün bir örneğinin bölgesel acil müdahale planlarında yer almasının sağlanması, Denizcilik Müsteşarlığı'nın deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda, acil müdahale planlarının her seviyesinin etkin bir biçimde icrasını sağlamak amacıyla, petrol ve diğer zararlı maddelerden kaynaklanan kirliliğe hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili eğitim seminerleri, eğitim araç-gereçleri, eğitim verecek ve alacak kişilerin yeterlikleri ve eğitimin süresini içeren eğitim ve tatbikat programlarını Çevre ve Orman Bakanlığı'nın uygun görüşü ile hazırlaması, Uluslararası sözleşmeler kapsamındaki yükümlülükler doğrultusunda Çevre ve Orman Bakanlığı ve/veya Denizcilik Müsteşarlığı'nca, aynı zamanda bölgesel uluslararası acil müdahale planlarında öngörülen, ya da uluslararası veya bölgesel işbirliği amacıyla kararlaştırılan eğitim ve tatbikatları organize etmek ve diğer ülkeler tarafından bu çerçevede yapılan eğitim ve tatbikatlara ilgili personel ve unsurların katılımını sağlamak, hedeflenmiştir[6-8-14]. Ayrıca "Safeseanet Gemi Trafığı İzleme Sistemi" denilen Avrupa Birliği bünyesinde 2002 yılında 2002/59/CE direktifi gereğince başlatılan Gemi Trafığı İzleme Sistemi gemilerin gerçek zamanlı olarak izlemesini amaçlamaktadır. Bu şekilde deniz güvenliğine katkı sağlanacak ve uydu veya hava fotoğrafları ile belirlenen kirlilik olaylarının hangi gemiden kaynaklandığı çok daha hızlı olarak tespit edilebilme yeteneğine sahip olunması amaçlanmaktadır [15]. Ülkemizde de bu konuda çalışma ve incelemeler yapılmaktadır. Bu konulardaki çalışmalar hali hazırda devam etmektedir. Yapılan çalışmalar ile ülkemiz denizlerinde yaşanacak olan her türlü kirlenmeye, özellikle gemilerden kaynaklanan kirlenmelerin en düşük seviyeye getirilmesi, kuralların uygulanabilir olması, sistemin bir düzen içerisinde işleminin sağlanması ana amaç ve gaye olarak dile getirilmektedir. Böylelikle hem ülkemiz denizlerinin hem de dünya denizlerinin deniz ticareti, gemi taşımacılığı neticesinde daha fazla kirlenmesinin önlenmesi sağlanacaktır.

4. SONUÇ

Gemilerin denizleri ve limanları kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele konularında ulusal politika oluşturmada yetersizlikler vardır. Oluşturulan politikalar kirliliği önlemenin ve kirlilikle mücadele etmenin bütün temel unsurlarını kapsamamaktadır. Böyle bir sonucun doğmasındaki önemli sebep kamu kurumlarının yetki, görev ve sorumluluk alanlarının açık ve işlevsel bir

biçimde belirlenmemiş olmasıdır. Politika geliştirmekle ilgili kurumlar olan Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı pek çok konuda yetki ve görev bakımından sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Belirsizlik ortamı uluslararası anlaşmalarla uyumlu ulusal düzenlemelerin ve uygulamaların yapılmasını güçleştirmektedir. Kirliliğin önleme ve kirlilikle mücadelede önemli bir unsur olan atık kabul tesislerinin yapımından ve işletilmesinden asıl olarak hangi kurumun sorumlu olduğubelli değildir. Aynı şekilde meydana gelen kirliliğin temizlenmesinden hangi kurumun sorumlu olduğu da açıkça belli değildir. Ayrıca, kirliliğin izlenmesi ve cezalandırılması konusunda yetkili kılınan çok sayıda kurum vardır.

Özellikle 2003 yılından sonra deniz emniyetinin sağlanması konusunda AB uyum sürecinde büyük ölçüde uyum sağlanmasına rağmen, hâlihazırda taraf olunmayan MARPOL Sözleşmesi’nin III. IV. ve VI. Ekleri benzeri sözleşmelere ivedilikle taraf olunması, gemi kaynaklı kirliliğe verilecek cezalar benzeri konularda ortaya çıkan yasal düzenlemelerdeki boşlukların giderilmesi, deniz kirliliğine uygulanacak cezalarda, cezaamacının, ceza vermekten çok kirlleticileri caydırmayı hedeflemesinden deniz kirliliğine uygulanacak cezalarda, ceza amacının, ceza vermekten çok kirlleticileri caydırmayı hedeflemesi bu konuda yararlı olacağı düşünülmektedir.

MARPOL’ göre gemiler, denize boşaltılması yasak olan atıkları ve atıklarının işlem görmesi sonucu kalan kalıntıları depolamak zorundadır. Bukuralların uygulanabilmesi için limanlarda gemilerde oluşan atık ve kalıntıları, gecikmeye neden olmayacak şekilde alacak katı ve sıvı kabul tesislerinin olması gerekir. Ülkemizde atık kabul tesisleri konusunda yeterli bir ulusal politika oluşturulmadığından çeşitli kurum, kuruluş ve şirketlerce işletilen limanlarda yeterli atık kabul tesisi yoktur. Başta özel limanlar olmak

üzere limanların çoğunda hiçbir atık kabul tesisi bulunmamaktadır. Bu konuda gereken hassasiyet bir an önce gösterilmelidir. Dikkat edilmesi gereken bir hususların başında gemilerde mevcut arıtma sistemlerinin IMO standartlarına uygun arıtmayı sağlaması tedbirlerin alınması ve aynı şekilde personel eğitiminin artırılması ve işletim kusurlarının ortadan kaldırılması, deniz kirliliğinin önlenmesinin önüne geçecektir.

5. KAYNAKLAR

- [1] Okur, D. A., 2008. Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, s. 1.
- [2] Satır, T, 2007. Türk Limanlarında Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu (Marpol 73/78) Gereklerine Uygun Atık Alım Tesisi Kurulması, İşletimi ve Yönetimi İçin Model Geliştirilmesi, İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, s. 1.
- [3] Deniz Ulaşımı ve Deniz Kirliliği, <http://www.turkishpilots.org.tr/>, 03.03.2012.
- [4] Norman, J., Cook, J.E., 1998. New Dimensions of U.S. Marine Policy, Massachusetts Institute of Technology Sea Grant Project Office, Massachusetts, p. 238.
- [5] Baykal, B.B., Baykal, M.A., 1999. Gemi Kaynaklı Evsel Atıksular ve Gemilerde Atıksu Yöntemi, Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi, İ.T.Ü., Aralık. İstanbul,
- [6] Yiğit, F, 2006. Gemi Kaynaklı Kirleticiler ve Trabzon Limanına Gelen Bazı Gemilerin Atıksularının İncelenmesi, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon, s. 4-5.
- [7] Çevik, Ü, 2004. Uluslararası Denizcilik Sözleşmeleri, Birsen Yayınları, İstanbul. 108.
- [8] Fitöz, C, 2009. Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Türk Boğazlarına Yönelik Çözüm Önerileri, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 12 - 32.
- [9] TSK, 1995. Günümüzde Deniz Kirliliği Bu Gün ve Gelecekte Türkiye'ye Etkileri, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, s.125.
- [10] T.C. Resmi Gazete, Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği. (25687), 31.12.2004.
- [11] Demiray, N, 2006. Sintine Sularından Kaynaklanabilecek Deniz Kirliliğinin Değerlendirilmesi, Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, s.79.
- [12] Çevre Kanunu, 2872 Sayılı, (1983), 11 Ağustos 1983 tarihli, 18132 sayılı Resmi Gazete, Ankara
- [13] MARPOL - 73/78 Sözleşmesi, <http://www.imo.org/About/mainframe.asp>, 03.03.2012.
- [14] Denizcilik Müsteşarlığı Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı, IMO Uluslararası D. Örgütü, Ankara, 2005, s. 28.
- [15] European Maritime Safety Agency Work Programme 2009 s. 53. Endüstriyel İşletmelerde Bakım Kültürünün Değişimi