

Türk Limanlarında Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu Kapsamında Atık Alım Tesisi Kurulması, İşletimi ve Yönetimi

¹Kemal Yaman and ^{*2} Çenk Caka

¹Karabük Üniversitesi, Demir Çelik Kampüsü, Karabük, Türkiye

^{*2} Sahil Güvenlik Akdeniz Bölge Komutanlığı, Mersin

Özet

Deniz kirliliği günümüzde en önemli çevre sorunlarından biridir. Deniz yolu ile yapılan petrol taşımacılığının hız kazanması sonucu gemi kaynaklı deniz kirliliği ortaya çıkmıştır. Gemilerden oluşan deniz kirliliğini önlemeye yönelik çeşitli ulusal ve uluslararası sözleşmeler yapılmıştır. Bu sözleşmelerin en önemlisi Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi (MARPOL 73/78)'dir. Bu sözleşme kapsamındaki kurallardan biri de liman ve tanker terminallerinde gemi atık alım tesislerinin kurulmasıdır.

Bu araştırmanın temel amacı MARPOL 73/78 kapsamında ülkemizdeki atık alım tesisi, işletimi ve yönetiminin incelenmesidir. Bu amaçla; bu çalışmada öncelikle konu ile ilgili kavramlara yer verilmiş, daha sonra deniz kirliliğinin meydana gelmesinde etkili olan faktörler ve Türkiye denizlerinde deniz kirliliğinin boyutları üzerinde durulmuştur. Daha sonra, başta MARPOL 73/78 olmak üzere ulusal ve uluslar arası mevzuat incelenmiştir ve ülkemizde bulunan atık alım tesislerine yer verilmiştir. Ayrıca, atık alım işletmeleri, atık alım gemi işletmecileri, gemiler ve liman başkanlıkları olmak üzere tüm paydaşların yasal yükümlülükleri ortaya konmuştur.

Anahtar Kelimeler: Atıklar, Çevre sorunları, Deniz kirliliği, MARPOL 73/78

Developing, Operating and Managing Waste Reception Facilities in Turkish Harbours under the Convention for the Prevention of Pollution from Ships

Abstract

Today marine pollution is one of the most important environmental issues. As a result of carriage of crude oil, it has emerged. To prevent marine pollution, various national and international agreements have been signed. The most important of these agreements is Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78). One of the rules within this convention is the establishment of ship waste reception facilities in port and tanker terminals.

The main purpose of this study is examination of developing, operating and managing waste reception facilities within the scope of MARPOL 73/78. For this purpose, in this study, primarily some concepts related to marine pollution were given, then the factors that influence the occurrence of marine pollution and the dimensions of marine pollution in Turkish seas were emphasized and mainly on the bring of MARPOL 73/78, national and international legislation were examined and waste reception facilities in

*Corresponding author: Address: ¹Kemal Yaman ¹Karabük Üniversitesi, Demir Çelik Kampüsü, 78050, Karabük, Türkiye. . E-mail address: kyaman@gmail.com, Phone: +903704333198

Turkey were presented. Additionally, the legal obligations of all shareholders include waste collection businesses, waste collection vessel operators, ships and port authorities were revealed.

Key Words: Wastes, Environmental issues, Marine Pollution, MARPOL 73/78

1. Giriş

Deniz kirliliği, son elli yıldır dünya gündemini meşgul eden en önemli çevre sorunlarından birisidir. 1950’li yıllardan beri denizlerin gemilerden kaynaklanan kirliliğinin önlenmesi konusunda tedbirler alınmaktadır. Bu konuda en önemli yasal düzenleme 1973 yılında yürürlüğe giren “Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi İçin Uluslararası Sözleşmesi”dir (MARPOL 73/78). Bu konvansiyon içindeki deniz kirliliğini önleyici bir dizi kurallardan biri de liman ve tanker terminallerinde gemi atık alım tesislerinin kurulmasıdır.

Bu çalışmada, özellikle deniz kirliliğinin meydana gelmesinde etkili olan faktörler incelenmiş, dünya ve Türkiye denizlerinde deniz kirliliğinin boyutları üzerinde durulmuştur. Ayrıca gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik düzenlenen başta MARPOL73/78 olmak üzere uluslararası mevzuat ve buna dayalı ülkemizde düzenlenen ulusal mevzuat incelenmiş, gemi kaynaklı atıklar ile atık alım tesisleri üzerinde durulmuş ve ülkemizde bulunan atık alım tesislerine yer verilmiştir. Atık alım tesislerinde uygulanacak yöntem, atık alım işletmeleri, atık alma gemi işletmecileri, gemiler ve liman başkanlıkları olmak üzere tüm tarafların yasal yükümlülükleri ile atıkların taşınması ve bertarafı işlemlerinde araştırma kapsamına alınmıştır.

Deniz kirliliği ve hava kirliliğinin olumsuz etkileri diğer çevre kirliliği faktörlerine oranla daha fazla hissedilmektedir. Deniz kirliliğinin ve hava kirliliğinin meydana gelmesinde ise deniz taşımacılığının temel unsuru olan gemilerin payı göz ardı edilemez. Deniz taşımacılığının özellikle 20. yüzyılda önem kazanır hale gelmesi ve deniz yolu ile petrol taşımacılığındaki önemli gelişmeler, gemilerden kaynaklı deniz kirliliği kavramının ortaya çıkmasında etkili olmuştur. Deniz kirliliğinin oluşmasında gemiler, önemli bir paya sahip olmalarına rağmen tek kirlilik kaynağı değildir. Evsel ve endüstriyel atıklar, deniz dibi madenlerinin çıkarılması gibi faaliyetler de diğer kirlilik kaynaklarıdır. Gemilerden kaynaklı deniz kirliliğini engellemek için çeşitli uluslararası ve bölgesel sözleşmeler hazırlanmış olmakla birlikte MARPOL 73/78 en önemlisidir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) üyesi her ülke gibi Türkiye’de MARPOL 73/78’de belirtilen kurallara uymak zorundadır. Bu sözleşmede yer alan kurallardan bir tanesi ise üye ülke limanları ve terminallerinde gemi atık alım tesislerinin kurulması ve işletilmesi zorunluluğudur. Türkiye’deki durum bu kural çerçevesinde değerlendirilecek olursa, özellikle 1980’li yılların sonlarına doğru bazı büyük liman ve terminallerde atık alım tesisleri kurulmuş olup bazıları günümüze kadar gelirken bir bölümü ise gelişen teknoloji ve deniz trafiğinin etkisi ile atıl duruma gelmiştir. MARPOL 73/78 sözleşmesi, Türkiye’de 3 Mayıs 1990 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanarak 24 Haziran 1990 tarih Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. 2004 yılında ise atık alım tesislerine bir düzenleme getirmek amacıyla Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği çıkarılmış ve bu doğrultuda birtakım genelgeler ve tebliğler yayımlanmış olup limanların ve terminallerin atık alım tesislerini kurmaları veya gereken tedbirleri almaları için

bir yıllık süre verilmiştir. Bu yönetmelik kapsamında atık kabul tesislerinin, genel anlamda, gemilerin ürettiği atıklar için ve yük artıkları için olmak üzere birtakım yeterlilik kriterleri mevcuttur. Yalnızca istisna olarak yönetmelik hükümleri Türk Silahlı Kuvvetleri hizmetinde olan limanlar için 01 Aralık 2012 tarihi itibarıyla uygulamadadır [1].

2. Deniz Kirliliğine Yol Açan Faktörler

Deniz kirliliğini en basit şekilde deniz suyuna türlü girdilerin karışması sonucu deniz ortamındaki doğal dengenin bozulması şeklinde tanımlamak mümkündür [2]. Deniz kirliliğinin oluşmasında gemilerle taşınan zehirli maddeler, gemi çöpleri, paketlenmiş halde taşınan zehirli maddeler ve gemi atık suları gibi çeşitli nedenler etkili olmakla birlikte en önemli faktörlerden başında petrol ve petrol ürünleri kaynaklı kirlilik gelmektedir. Deniz kirliliğinin belli bir bölgeyle sınırlı kalmayıp geniş alanlara yayılabilmesi, belli bir ülkenin deniz alanlarında meydana gelen kirliliğin açık deniz alanlarına ve diğer ülke karasularına da etki etmesi, özellikle denizyolu taşımacılığı esnasında meydana gelen deniz kazalarının uluslararası alanda hukuksal anlamda ciddi bir sorun olarak ortaya çıkması, ülkeleri bu anlamda işbirliği yapmalarını zorunlu hale getirmiştir [3].

Deniz kirliliğine sebep olan temel faktörler şu şekilde sıralanabilir [4].

2.1. Karadan ve Atmosferden Kaynaklanan

Karadan ve atmosferden kaynaklanan kirlilik, deniz kirliliğinin kaynakları içinde en fazla yer tutan kirlilik çeşididir. Bazı araştırmalar bu kirliliğin toplam deniz kirliliğinin en az %75'ini, bazıları ise bu kirlilik oranının %50 ile % 90 arasında değiştiğini göstermektedir. Genel kabul gören görüş kara ve atmosfer kaynaklı kirliliğin deniz kirliliğinin %50'den fazla olduğu yönündedir [4,5].

2.2. Suyu Batırmadan Kaynaklanan

Suya batırma, genel anlamıyla karadan akıp giden maddeler dışında, her hangi bir maddenin denize kasıtlı olarak dökülmesidir [4,6]. Bu tür kirlilik toplam deniz kirliliğinin yaklaşık % 10'nu oluşturmaktadır [4]. Suyu batırılması söz konusu olan maddeler ise, radyoaktif maddeler, silahlar, son derece zehirli atıklar, pis su atıkları, inşaat ve yıkım enkazları, kağıt, gıda, madenler, cam, plastik ve tekstil ürünleri dahil gereksiz atıklar gibi çok çeşitlidir [4].

2.3. Deniz Yatağındaki Faaliyetlerden Kaynaklanan

Bu sınıfa giren faaliyetler arasında tesisatlarda meydana gelen patlamalar, gemilerin bu tesislere çarpması, petrol veya doğal gaz üretimi için yapılan tesislerdeki kazalar veya patlamalar sayılabilir. Bu tür kazaların en çok bilinenleri 1969, 1977 ve 1979 yıllarında meydana gelmiş ve deniz çevresinde ciddi boyutlarda kirliliğe neden olmuştur [4,7,8,10].

2.4. Gemilerden Kaynaklanan

Gemilerden kaynaklanan kirlilik, toplam deniz kirliliği içerisinde çok az yer tutmaktadır ve araştırmalar deniz kirliliğinin %12'sinin gemilerden kaynaklandığını göstermektedir. Buna

rağmen, gemilerden kaynaklanan kirliliğin deniz kirliliği faktörleri arasında önemli bir yeri bulunmaktadır [4,11].

2.5. Tanker Kazaları

Tehlikeli madde taşıyan tankerlerin çarpışması, karaya oturması, yangın, gemi kırılması gibi tanker kazaları her yıl önemli oranda petrol ve türevi maddelerin denizleri kirletmesine neden olmaktadır. Deniz kirliliği kapsamında, tanker kazaları kaynaklı bu tür kirlilikler önemli paya sahiptir. Bu tehlikeyi önlemeye yönelik ise seyir güvenliği artırılmaya ve petrol tankerleri çift gövdeli inşa edilmeye başlanmış böylece tanker kazaları nedeniyle oluşan kirlilik azalmaya başlamıştır. En çok bilinen bazı tanker kazaları; İngiltere (1967), Alaska (1989), Fransa’da (1978 ve 1999), İstanbul’da (1979), İspanya’da (2002) meydana gelmiş tonlarca petrol denize akmıştır [3,9].

2.6. Gemi Yapım Tersaneleri

Gemilerdeki kirli balast ve sintineler, her türlü geminin bakım, onarım ve inşalarının yapıldığı tesisler olan tersanelerin yer aldığı kıyılarda kirliliğe neden olmaktadır. Bu tür kirliliği önlemeye yönelik ise son yıllarda tersanelerde kirli balast ve sintine alım tesisleri kurulmuş olup tersane kaynaklı deniz kirliliği büyük oranda azalmaya başlamıştır [12].

2.7. Tanker Terminalleri

Tankerlerin yükleme-boşaltma yaptıkları terminallerde bu işlem sırasında insan hatası veya hortumlardaki hatalar neticesinde denize petrol sızabilmektedir. Sızan kimyasal miktarı her gemi için düşük olsa da bu durum sık tekrarlandığında denizlerde büyük oranlarda kirliliğe neden olmaktadır [12].

3. Dünya Denizlerinde Deniz Kirliliği ve Önleme Çabaları

Dünyada, gemiler ve denizcilik aktiviteleri yolu ile oluşan deniz kirlilik düzeyi son yıllarda azalma göstermiştir. Bunun temel sebepleri; denize petrol türevi kirlilikler, kirli balast ve sintineleri basmayı önleyici uluslararası alanda düzenlenmiş kuralların uygulamaya konulması, limanlarda yavaş yavaş yerlerinde ve tersanelerde kirli balast ve sintineler için atık alım tesislerinin kurulması, güvenli seyir kavramının yerleştirilmesi ve gemi tasarımlarının geliştirilmesi söylenebilir. Dünyada gemiler ve denizcilik faaliyetleri sonucu kirlenmenin takibi yapılmakta ve önlemeye dönük bütün tedbirler alınmaktadır. Fakat bu önleyici tedbirler gemiler yolu ile kirlenmenin dışındaki kirlenmeye dönük etkilere dönük etkin değildir.

4. Uluslararası Sözleşmeler

Denizlerde petrol taşımacılığı 19. yüzyılın sonlarına doğru sanayi devrimi ile birlikte başlamıştır. Fakat bu gelişmenin olumsuz etkileri neticesinde denizlerin kirlenmesi ve bu kirlenmenin önlenmesine yönelik bilinç 20. yüzyılın ortalarında oluşmaya başlamıştır. Bu durumun bir sonucu olarak gemi kaynaklı deniz kirliliğinin engellenmesine yönelik birtakım uluslararası sözleşmeler ortaya çıkmaya başlamıştır.

Gemi kaynaklı deniz kirlenmesinin önlenmesi konusunda ilk uluslararası sözleşme 1954 tarihli Denizin Petrol ve Türevleri ile Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi (OILPOL 1954)'dir. 1954 tarihinde imzalanan bu sözleşme ile petrol ve türevleri ile denizlerin kirlenmesini önlemeye yönelik birtakım kurallar getirilmiştir. Gemi kaynaklı deniz kirliliğinin en önemli nedenlerinden biri petrol ve türevlerini taşıyan tankerlerin sefer boyunca taşıdıkları madde ile karışık balast sularını herhangi bir arıtma işlemine tabi tutmadan denize basmalarıdır. Bu sözleşmesi ile tankerlerin kirli balastları ile gemilerin makine dairelerinde oluşan yağlı sintine sularını direk denize basmaları yasaklanmıştır. Sözleşmeye göre gemiler kirli balast ve sintine sularını yalnızca arıtma ve kıyıda belli bir mesafede olma şartı ile denize basabileceklerdir.

1962, 1969 ve 1971 yıllarında üzerinde birtakım düzenlemeler yapılan OILPOL 1954 Sözleşmesi'nin yalnızca petrol ve türevleri kaynaklı deniz kirliliğine ilişkin yükümlülükler içermesi ve uluslararası ortamda uygulanabilirliğinin düşük olması nedeniyle yeni bir sözleşmenin yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu ihtiyacı karşılamak için MARPOL 74/78 kabul edilmiştir. OILPOL 1954 de yer alan kurallara bu sözleşmede yer verilmemiştir. Bunun yerine petrol ve türevleri dâhil olmak üzere gemi kaynaklı zehirli maddelerle ortaya çıkan deniz kirliliğini engellemeye ve kazalar neticesinde bu zehirli maddelerin denize dökülme oranının en aza indirilmesine yönelik uluslararası kurallara yer verilmiştir.

1978 yılı ve sonraki yıllarda MARPOL Sözleşmesi üzerinde de birtakım düzenlemeler yapılmış ve bu sözleşmeye işlevsellik kazandıran ekler getirilmiştir. Bu ekler şu şekildedir;

- Petrol ve türevleri ile oluşan kirliliğin önlenmesine dair kurallar
- Dökme olarak taşınan zehirli sıvılar ile oluşan kirliliğin önlenmesine dair kurallar
- Paketlenmiş olarak taşınan zararlı maddelerin oluşturduğu kirliliğin önlenmesine dair kurallar
- Gemi atıkları ve gemi çöpleri ile oluşan kirliliğin önlenmesine dair kurallar
- Gemilerden oluşan hava kirliliğinin önlenmesine dair kurallar

MARPOL 73/78 dışında deniz kirliliğinin zararlarını tazmin için uluslararası sözleşmeler mevcuttur. Bunlardan en önemlileri şu şekildedir;

- Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 1992)
- Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 1992)
- Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme (FUND 1992)

Uluslararası sözleşmeler dışında denizlerin gemiler yolu ile kirlenmesinin önlenmesi konusunda bölgesel antlaşmalar da oluşturulmuştur. Bunlar ise şu şöyledir:

- Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Konvansiyon(1974)
- Kızıldeniz ve Aden Körfezi Deniz Çevresinin Korunmasına Dair Bölgesel Konvansiyon(1982)
- Kuzey Denizi'nin Petrol ve Türevleri ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde İşbirliğine Dair

Antlaşma(1983)

-Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (1992)

5. Türkiye Denizlerinde Deniz Kirliliğinin Boyutları

Türkiye' de ülkenin konumu ve üç tarafının denizlerle çevrili olması nedeniyle yoğun bir deniz trafiği söz konusudur. Tütünçiftlik, Aliğa ve Ceyhan olmak üzere üç büyük petrol terminalinin yanı sıra Marmara Denizi kıyılarında birçok kimyasal tanker terminali mevcuttur. Dünyanın önemli suyollarından olan Türk Boğazları, yoğun gemi trafiğine sahip olup yılda ortalama 50.000 in üzerinde gemi boğazlardan geçiş yapmaktadır. Bu durum ise doğal olarak kaza riskini bu riskler ise denizlerdeki kirlilik oranını arttırmaktadır [13].

Coğrafi anlamda Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının birleşme noktasında bulunması Türkiye denizlerindeki kirliliğin boyutlarını arttırmaktadır. Marmara Denizi ve özellikle İzmit Körfezi kıyılarında kimyasal tanker terminallerinin çok olması başta boğazlar olmak üzere kimyasal tanker trafiğini arttırmaktadır. Özellikle boğazlarda bu şekilde yoğun bir deniz trafiği mevcut iken dar ve riskli suyolları olan boğazlar ve diğer denizlerimizde deniz trafiğinden kaynaklanabilecek ciddi kirlilik tehdidi mevcuttur. Montrö Boğazlar Sözleşmesinin imzalandığı tarihten buyana deniz trafiği sürekli artmaktadır. Özellikle Hazar Havzası ve Orta Asya petroleri ve doğalgazın deniz taşımacılığı ile nakledilmesi denizyolu taşımacılığını ivmelendirmektedir. Bu durum ile beraber başta Türk Boğazları olmak üzere denizlerimizde deniz kazaları yoluyla deniz kirliliği riskinde artış görülmektedir. Kimyasal tanker terminallerdeki alım tesislerinin yetersizliği ise tank yıkama sularının ve kirli balastların denize basılması tehlikesini ortaya çıkarmaktadır [14].

Özellikle İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından petrol türevleri, sıvılaştırılmış petrol gaz, sıvılaştırılmış doğalgaz, birtakım kimyasal tehlikeli maddeler taşıyan gemiler, yoğun bir şekilde geçiş yapmaktadır. Meydana gelebilecek bir deniz kazasının ortaya çıkaracağı zararlarda bu ölçüde büyük olacaktır [15].

6. Türkiye'nin kabul ettiği uluslararası ve bölgesel anlaşmalar

Türkiye MARPOL73/78 kapsamında bu sözleşmenin eklerinden olan, petrol ve türevleri ile oluşan kirliliğin önlenmesine dair kurallar (Ek I), dökme olarak taşınan zehirli sıvılar ile oluşan kirliliğin önlenmesine dair kurallar (Ek II) ve gemi çöpleri ile oluşan kirliliğin önlenmesine dair kuralları (Ek V) da benimsemiş bulunmaktadır. Bu sözleşme hükümlerine uygun olarak

Ayrıca, aşağıda verilen uluslararası sözleşmelere de taraf olmuş bulunmaktadır. Bunlar;

-Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme (FUND 1992)

-Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme (CLC 1992)

-Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Konvansiyon (1974)

-Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (1992).

Türkiye'nin taraf olma aşamasına gelmiş ve taraf olması planlanan anlaşmalar ise şunlardır:

-MARPOL73/78 kapsamında Ek III (Paketlenmiş olarak taşınan zararlı maddelerin oluşturduğu kirliliğin önlenmesine dair kurallar) ve Ek VI (Gemilerden oluşan hava kirliliğinin önlenmesine dair kurallar)

-Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme (OPRC 1990).

Türkiye'de taraf olduğu uluslararası sözleşmeler gereğince kendi iç mevzuatında da çeşitli düzenlemeler yapmış, yeni yönetmelikler ve genelgeler yayımlamış bulunmaktadır. Bunların en önemlileri

-Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği : Bu yönetmelik hükümlerine uygun olarak 116 firma ve 18 marina atık alım izni almış bulunmaktadır [16],

-Gemi ve Deniz Araçlarına verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik

-Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği Çerçevesinde Uygulanacak Ücretler ve Esaslar Hakkında Tebliğ bulunmaktadır.

7. Sonuç

Günümüzde küresel ısınma oldukça ciddi boyutlardadır. Hızlı nüfus artışı, çarpık yapılaşma, tabii kaynakların bilinçsiz bir biçimde tüketimi ile beraber çevre kirliliği, insan yaşamını ciddi biçimde tehdit eder hale gelmiştir. Bu bağlamda denizlerde günden güne daha fazla kirlenmektedir. Kirlilik geri dönülemez boyutlara ulaşmadan evvelde ciddi tedbirler alınması büyük önem arz etmektedir. Deniz kirliliğinin tüm dünya denizlerine etki ediyor olması uluslararası işbirliğini de ön plana çıkarmaktadır. Bu doğrultuda devletlerin konuya ilişkin çabaları artmakta ve çeşitli düzenlemeler yapılmaktadır. Dünyada özellikle deniz kirliliği ile mücadele konusunda birçok mevzuat düzenlemesi yapılmış, ülkemizde de buna paralel birtakım yasal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir.

Ülkemizi çevreleyen denizlerdeki kirlenmenin boyutları bu konuda ciddi ve ivedi tedbirler alınmasını gerektirecek düzeye ulaşmıştır. Başta boğazlar ve Marmara Denizi olmak üzere tüm denizlerimizdeki yoğun deniz yolu taşımacılığı ve özellikle kıyılarımızda petrol işleyen, nakleden ve tüketen birçok tesisin varlığı bu konuda kalıcı çözümlerin gerçekleştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

Özellikle Karadeniz Bölgemizdeki liman ve yavaşma yerlerinde atık alım tesisi hemen hiç bulunmamakta ve buna yönelik ilgili kurumların denetimleri etkisiz kalmaktadır. Temelde ülkemiz mevzuat anlamında gerekli düzenlemeleri yapmış bulunmaktadır. Ancak uygulama ve denetimlerde çok büyük eksiklikler vardır. Bu bağlamda atık alım tesislerinin kurulumu tim kıyılarımızdaki liman ve yavaşma yerlerini kapsayacak bir biçimde ve ilgili mevzuata uygun hale getirilmeli ve bu konudaki denetimlerin en üst seviyeye çıkarılması önem arz etmektedir. Bunun yanında turizm bölgelerinde deniz turizm araçlarının denetiminde de turizmin olumsuz yönde etkilenmemesi anlamında yeterince etkin olunmamaktadır. Denizlerimizin temiz tutulması hem geleceğe yönelik turizm, hem de temiz bir çevre anlamında büyük önem taşımaktadır. Bu anlamda da denetimlerin eksiksiz bir biçimde uygulanması gerekmektedir.

MARPOL 73/78'nin Türkiye tarafından kabulünün üzerinden 26 yıl geçmiş bulunmaktadır. Bu yönetmeliğin kabul edilmesi ile IMO'nun kuralları kabul edildiği gibi, aynı zamanda Avrupa Birliği uyum sürecinde çevre kriterlerinin büyük bir kısmı da yerine getirilmiş olmaktadır. MARPOL 73/78'e dayanılarak hazırlanan yönetmeliğin uygulanmasında sıkıntılar devam etmektedir. Limanlar ve atık alım tesislerinde ciddi sıkıntılar mevcuttur. Konu ile ilgili uluslararası sözleşmeler ve özellikle buna dayalı ülkemizde yayınlanmış mevzuat doğrultusunda liman ve tesislerin alacakları önlemler çevre kirliliğinin önlenmesinde büyük önem arz etmektedir.

Kaynakça

- [1] Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği (2004). Mevzuat Bilgi Sistemi. <http://www.mevzuat.gov.tr/> adresinden alındı, Erişim:16.05.2016.
- [2] Sav, Ö. Akdeniz-Deniz Çevresinin Korunması ve Bölgesel Bir Düzenleme Örneği, Turhan Kitabevi, Ankara, 2001.
- [3] Değirmenci, N. K. Deniz Kirliliğini Önleme ve Kirlilik Sonucu Oluşan Zararları Tazmin Çalışmalarının Türk İdari Makamlarınca Yürütülmesi. Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir. 2008.
- [4] Abdullayev, C. Uluslararası Hukuk Açısından Denizyolu İle Taşımacılıktan Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2003.
- [5] 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin “Deniz çevresinin korunması ve muhafazası”na ilişkin XII Kısım
- [6] Tütüncü, A. N. Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletlerin Yetkileri, 2. Baskı, Beta, İstanbul 2001, s. 6-7
- [7] Walmsley, J. David, “Oil Pollution Problems Arising out of Exploitation of the Continental Shelf: The Santa Barbara Disaster”, San Diego L. Rev., Vol. 9, s. 514-568, 1972.
- [8] Churchill, R.R & Lowe, A.V. The Law of the Sea, Second Edition, Manchester University Press, Juris Publishing s. 241, 1988,
- [9] Okur, C. A. Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi. Doktora tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.2008.
- [10] Handl, G. “The Case for Mexican Liability for Transnational Pollution Damage Resulting from the Ixtoc I Oil Spill”, Hous. J. Int'l. L., Vol. 2, s. 230-239, 1980.
- [11] Peker, F. İstanbul Boğazı Deniz Kirliliğine Sebep Olan Kirletici Kaynaklar ve Su Kalitesinin Değişimleri. Yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul. 2007.
- [12] Güven, K. C. ve Öztürk, B. Deniz Kirliliği Analiz Yöntemleri İlgili Uluslar Arası Sözleşmeler; Tüдав Yayınları.2005.
- [13] Güneş, Ş. Türk Boğazları. ODTÜ Gelişme Dergisi, 217-250, 2007.
- [14] Fitoz, C. Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Türk Boğazlarına Yönelik Çözüm Önerileri. Yüksek lisans tezi, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Çanakkale, 2009.
- [15] Peker, F. İstanbul Boğazı Deniz Kirliliğine Sebep Olan Kirletici Kaynaklar ve Su Kalitesinin Değişimleri. Yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2007.
- [16] www.ubak.gov.tr