



T.C. SAYIŞTAY BAŞKANLIĞI

**"GEMİLERİN DENİZLERİ VE LİMANLARI
KİRLİTMESİNİ ÖNLEME VE KİRLİLİKLE MÜCADELE"**



2002/1



T.C. SAYIŞTAY BAŞKANLIĞI

"GEMİLERİN DENİZLERİ VE LİMANLARI KİRLİTİLMESİNİ ÖNLEME VE KİRLİLİKLE MÜCADELE"

Bu rapor 832 Sayılı Sayıştay Kanununa 26.06.1996 tarih ve 4149 sayılı Kanunla eklenen EK 10 uncu maddesine göre hazırlanmıştır.

Adres : T.C. SAYIŞTAY BAŞKANLIĞI

06520 Balgat / ANKARA

Tel : (0312) 284 00 00

Faks : (0312) 295 40 94

E-mail : sayistay@sayistay.gov.tr

<http://www.sayistay.gov.tr>

İçindekiler

Özet

Bulgular ve ulaşılan sonuçlar.....	1
Öneriler.....	10

Giriş

Arka plân.....	13
Denetimin kapsamı ve metodolojisi.....	14
Ulusal politika ve kurumlar arası işbirliği.....	17
Gemi sörvey ve kontrolleri.....	22
Atık alım tesisleri.....	33
Kirliliğin izlenmesi ve kirletenlerin cezalandırılması.....	40
Acil durum planları ve kirliliğin temizlenmesi.....	49

Kısaltmalar

- IMO** : Uluslararası Denizcilik Örgütü
- MARPOL** : Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi
Hakkında Uluslararası Sözleşme
- OPRC** : Petrol Kirliliğine Önceden Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği
Sözleşmesi
- SOLAS** : Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi
- STCW** : Gemi Adamları Eğitimi, Sertifikalandırılması ve Vardiya
Tutma Esasları Uluslararası Sözleşmesi
- COLREG** : Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü

Özet

1. Türkiye'nin denizleri artan deniz trafiği ile birlikte her geçen gün daha fazla kirlenmektedir. Üç tarafı denizle çevrili Türkiye, 8.333 km.lik kıyı şeridi uzunluğu ile Avrupa'nın en uzun kıyı şeridine sahip ülkelerinden birisidir. Türkiye, denizlerin korunması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda çeşitli uluslararası anlaşmaları imzalamıştır.

2. Sayıştay, bu çalışmada ilgili kamu kurumlarının “Gemilerin Denizleri Kirlenmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele” konusundaki faaliyetlerini ne ölçüde başarılı ile yürüttüğünü incelemiştir. Bu amaçla:

- İlgili kurumların, kirliliği önleme konusundaki politikaları ne kadar iyi oluşturdukları ve hesap verme sorumluluklarını ne ölçüde yerine getirdikleri,
- Uluslararası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler uyarınca yapılması gereken gemi sörvey ve kontrollerinin ne derece başarıyla yapıldığı,
- Limanlardaki atık kabul tesislerinin ihtiyaçları karşılayıp karşılamadığı,
- Kirlilikle mücadelenin ne kadar etkili bir şekilde yapıldığı ,
- Kirleticileri izlemenin ve cezalandırmanın istenilen sonuçları doğurup doğurmadığı incelenmiştir.

Bulgular ve

Ulaşılan

Sonuçlar

Politika oluşturma ve hesap verme sorumluluğu ile ilgili olarak:

3. Gemilerin denizleri kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda politika oluşturmakla görevli temel kurumlar Çevre Bakanlığı ve Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemilerin denizleri kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan diğer kamu kurumları; Sahil Güvenlik Komutanlığı, büyükşehir belediye başkanlıkları, mülki idare

amirlikleri ve liman işletmeleridir. Bu konuda doğrudan görevli olmayan ancak konuyla ilgili önemli fonksiyonları ifa eden bir kamu kuruluşu da Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'dür.

4. Çevre Bakanlığı, çevre politikalarının tespit ve koordinasyonu; Denizcilik Müsteşarlığı, kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbirleri almakla ve denizcilikle ilgili hedef ve politikaları belirlemekle; Sahil Güvenlik Komutanlığı, mülki idare amirlikleri ve büyükşehir belediye başkanlıkları, kirlenmeleri izlemekle ve uygun cezalar vermekle; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, seyir güvenliğini sağlamak ve kaza halinde acil müdahalede bulunmakla ve liman işletmeleri, atık kabul tesislerini işletmekle görevlidir.

5. İlgili kurumların temel görevleri paragraf 4'de açıklandığı gibi olmakla beraber, liman atık kabul tesislerinin işletilmesi görevi farklı kurum ve kuruluşlara verilmiştir. Liman atık kabul tesislerinin işletilmesi ya o limanı kullanan kamu kuruluşuna bırakılmış ya da özel sektöre devredilmiştir. Bir başka ifadeyle, limanlar TÜPRAŞ, ATAS, TCDD, TDÇİ gibi kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından işletilmekte ya da limanlar özelleştirilerek özel sektöre devredilmektedir.

6. Denizleri kirlenmelerin izlenmesinde ve kirleticilere ceza verilmesinde de görevli kuruluşlar bakımından benzer bir durum vardır. Büyükşehir belediye hudutları içindeki kirlenmelere büyükşehir belediye başkanlıkları, büyükşehir belediye başkanlığı hudutları ve liman sınırları dışında yapılan kirlenmelere Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları, büyükşehir belediyesi hudutları dışında ve liman sınırları içindeki kirlenmelere mülki amirler tarafından ceza verilmektedir.

7. 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 en 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. Yetki ve görev örtüşmeleri politikaların geliştirilmesini olumsuz şekilde etkilemektedir. Belirsizlik ortamı uluslararası anlaşmalarla uyumlu ulusal düzenlemelerin ve uygulamaların yapılmasını güçleştirmektedir. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadelede önemli bir unsur olan atık kabul tesislerinin yapımından ve işletilmesinden asıl olarak hangi kurumun sorumlu olduğu belli 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.

8. Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda istenilen sonuçların elde edilmesinde rol ve sorumluluğu bulunan çok sayıda kamu kurum ve kuruluşu vardır. İstenilen sonuçların elde edilebilmesi, bu kurumlar arasında hesap verme sorumluluğu ilişkilerine dayanan sonuç odaklı işbirliklerinin kurulmasına bağlıdır. Faaliyetler önceden belirlenmiş amaç, hedef ve performans hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik karşılıklı mutabakatlara ve açıkça belirlenmiş sorumluluklara ve beklentilere dayanan işbirliklerine göre yürütülmediğinden, istenilen sonuçlara ulaşıp ulaşılmadığını, ulaşılmadı ise nedenlerinin neler olduğunu değerlendirmek mümkün olmamaktadır.

9. İstenilen sonuçların elde edilmesinde rol ve sorumluluğu olan kurumlar arasında etkili bir işbirliği sağlanamaması yanında, faaliyetlerin planlanmasındaki ve yürütülmesindeki diğer temel zayıflıklar; kurumların faaliyetlerini önceden belirledikleri amaç, hedef ve performans hedeflerine göre yürütmemeleri, performans ölçüm rejimi oluşturamamaları ve buna bağlı olarak doğru kararlar almaya elverişli güncel, geçerli, yeterli, güvenilir veri ve bilgilerin olmamasıdır.

10. Faaliyetler, stratejik planlar kapsamında belirlenen amaç ve hedeflere göre yürütülmediği, amaç ve hedefler, yıllık hedeflere dönüştürülmediği, yıllık hedeflere ne ölçüde ulaşıldığını ölçecek performans göstergeleri seti oluşturulmadığı, performans ölçümü yapmaya uygun bir yönetim bilgi

sistemine sahip olunmadığı ve performans izlenip, değerlendirilip, raporlanmadığı için gemilerin denizleri ve limanları kirlilemesini önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda ulusal politika oluşturulması ve bu politikaların uygulamaya dönüştürülmesinde yetersizlikler vardır.

Gemi sörvey ve kontrolleri ile ilgili olarak :

11. Türk bayraklı gemilerin sörveylerini yaparak sertifikalarını vermekle görevli olan kurum, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemi sörveyleri, Denizcilik Müsteşarlığının yedi bölge müdürlüğündeki gemi sörvey kurulu başkanlıklarınca ve Müsteşarlığın yetki verdiği klas kuruluşlarınca yapılmaktadır. Sörvey, ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler ile kurallara göre denizlerde can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için güverte, makine teçhizat ve donanımın ölçümlerinin yapılarak gemilere sertifika verilmesi amacıyla yapılan çalışmadır.

12. Sörvey, zorunlu ve periyodik iken kontrol, seçilen gemilerde habersiz ve sörveyler kadar kapsamlı ve derin yapılmayan bir çalışmadır. Kontrollerde gemilere verilen sertifikaların geçerli olup olmadığı kontrol edilmektedir. Türkiye'deki kontroller, esas olarak yabancı bayraklı gemiler üzerinde yapılan liman devleti kontrolleridir. Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrolünü sayısı 13 olan Liman Devleti Kontrol Memurları aracılığı ile yerine getirmeye çalışmaktadır. Bu sayı raporun yazıldığı tarihte 8'e düşmüştür. Denizcilik Müsteşarlığı, Türk bayraklı gemiler üzerinde seçerek, hedef belirleyerek ve habersiz kontroller yapmamakla beraber, 2000 yılından itibaren yabancı ülke limanlarında eksikliği tespit edilen Türk bayraklı gemileri izleyerek kontrol etmeye başlamıştır. Denizcilik Müsteşarlığı bu gemilerin uluslararası kurallara uygunluğu sağlanıncaya kadar seferlerine izin vermemektedir.

13. Yabancı bayraklı gemilerde yapılan liman devleti kontrolü, uluslararası kurallara göre sefer yapan ve bayrak devleti tarafından sertifikalandırılan gemilerin, başka bir bayrak devleti limanında kontrol edilmesidir. Türkiye, liman devleti kontrolü bağlamında Akdeniz ve Karadeniz Memorandumuna taraf olmuştur. Taraf olunan bu memorandumlar uyarınca her yıl limanlarına

gelen gemilerin en az % 15'ine denk düşen sayıda geminin kontrolü, takibi ve bildirim yükümlüğünü üstlenmiştir. Avrupa Birliği uyum süreci içinde bu oranın %25'e çıkarılması planlanmaktadır. Liman devleti kontrolünün etkili sonuçlar doğurması için belirlenen hedeflere ulaşılması ve kontrol edilecek gemilerin risk değerlendirmelerine dayalı olarak seçilmesi gerekmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrolünde veri ve bilgilere erişme bakımından sörveylerde olduğu gibi zorluklarla karşı karşıya değildir. Liman devleti kontrol yetkilileri başka ülkelerde üretilen yabancı bayraklı gemiler hakkındaki bilgileri kullanabilmektedir. Kontrol yetkilileri bu bilgileri kendi deneyim ve birikimlerinin ışığı altında değerlendirerek kontrol edilecek gemileri seçmektedirler.

14. Taraf olunan memorandumlar liman devleti kontrolünde riskli gemilerin seçilmesini ve hedeflenen sayıda kontrol yapılmasını gerekli kılmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı hedef belirlemediği gibi minimum oran olan % 15 hedefine ulaşıp ulaşılmadığını da değerlendirmemektedir. Bu konudaki problemler asıl olarak güncel, geçerli, güvenilir veri ve bilgilerin üretilmemesi veya bu bilgilere erişilememesi yüzünden ortaya çıkmaktadır.

15. DİE rakamlarına göre, Türkiye limanlarını her yıl 20 binin üstünde gemi ziyaret etmektedir. Bu rakama bir yıl içinde birden fazla giriş yapan gemi ziyaretleri de dahildir. Denizcilik Müsteşarlığı tek girişleri ve Akdeniz Memorandumundaki en az % 15'lik hedefi dikkate alarak kendi liman devleti kontrol hedefini belirlemeden ve hedefine ulaşıp ulaşmadığını değerlendirmeden 2000 yılı Ülke Raporunda, 391 gemiyi liman devleti kontrolüne tabi tuttuğunu açıklamıştır. Dosyalar üzerinde yaptığımız incelemede açıklanan bu rakamın doğru olmadığı, 2000 yılında sadece İstanbul ve İzmir'de 409 gemide liman devleti kontrolü yapıldığı tespit edilmiştir.

16. Denizcilik Müsteşarlığının yaptığı sörveyler plan çerçevesinde yürütülmemektedir. Bu çalışmaların başarılı şekilde sonuçlanması büyük ölçüde plana dayalı olarak yürütülmesine bağlıdır. Sörveylerin ve bayrak devleti kontrollerinin planlanabilmesi için, ulusal bayrakla seyreden gemilerin sayısı, tipi, taşıdıkları riskler, ihtiyaç duyulan sörvey kapasiteleri

hakkında en son ve güvenilir bilgilere ihtiyaç vardır. Bu bilgilerin bir bölümünün güvenilir olmaması, bir bölümüne ise kolay ve çabuk erişilememesi bu faaliyetlerin planlanmasını zorlaştırmaktadır. Liman devleti kontrollerinin planlama çerçevesinde yürütülmemesi ise hedef belirleme ve hedeflere ne ölçüde ulaşıldığını ölçmeye yönelik çalışma tarzının benimsenmemesinden kaynaklanmaktadır.

17. Liman devleti kontrolünde uygunsuzluklar bulunduğu uygulanacak yaptırımlar; bulunan eksikliklerin kayda geçirilmesinden, bu eksikliklerin giderilmesi için süre verilmesine ve geminin seferden alıkonmasına kadar değişmektedir. Taraf olunan memorandumlarda öngörülmesine karşın Türkiye'deki uygulamalarda liman devleti kontrolü sırasında eksiklik bulunduğu kontrollerle ilgili tüm maliyetlerin gemi sahiplerine ya da işletmecisine ödettirilmesi uygulamasının olmaması büyük bir eksikliklerdir. Denizcilik Müsteşarlığı 2000 yılı Ocak-Haziran döneminde 251 gemide liman devleti kontrolü yapmıştır. Bu kontrollerin 46'sında eksiklik bulunmazken, 205 gemide çeşitli eksikliklere rastlanmış ve bunlardan 71'i önemli eksikliklerden dolayı seferden alıkonmuştur. En fazla kontrol edilen bayrak devletleri sırasıyla 33 gemi ile Rusya Federasyonu, 31 gemi ile Malta ve Suriye, 23 gemi ile Kamboçya, 21 gemi ile Panama ve 19 gemi ile Ukrayna'dır.

18. Denizcilik Müsteşarlığı, Türk Loydu Vakfına ve Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği üyesi dokuz klas kuruluşuna sertifika düzenleme yetkisi vermiştir. Denizcilik Müsteşarlığı, yetki verdiği klas kuruluşlarının uygun kalitede çalışma yaptığından emin olacak kalite kontrol sistemini henüz oluşturmamıştır. Klas kuruluşlarına yetki verilmesi, buna karşılık bu yetkinin nasıl kullanıldığının kontrol edilmemesi bu faaliyetlerin istenilen sonuçları verecek şekilde yürütülmesini olumsuz şekilde etkileyen önemli bir risk unsurudur.

19. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve kontrollerin yeterli kalitede olmasını sağlayacak rehberlere ve elkitaplarına sahip değildir. Sörvey ve kontrolleri yapacak görevlilerin rol ve sorumluluğunun ayrıntılı olarak tanımlandığı rehberlerin ve bu görevlilerin çalışmaları sırasında kullanacakları kontrol

listelerinin olmaması sörvey ve kontrollerin yeterli kalitede olmasını engelleyen önemli bir risktir. Öte yandan sörvey ve kontrollerle ilgili sonuçların sistematik ve standart bir şekilde kaydedilmemesi ve bilgilerin bilgisayarlı ortama aktarılmaması yüzünden bu bilgiler önemli bir geri bildirim aracı olma özelliğini kaybetmektedir.

20. Sörvey ve kontrollerin kalitesini etkileyen bir başka önemli faktör bu çalışmaları yapan görevlilerin uygun bilgi ve becerilere sahip olmasıdır. Denizcilik Müsteşarlığı bu görevleri yürüten personel için yeterli meslek içi eğitim programları düzenlememekle beraber son günlerde eğitim konusunda Avrupa Birliği nezdinde girişimler başlatmıştır. Öte yandan bu personele yeterli ücret ödenememesi yüzünden uygun niteliklere sahip personel istihdamında güçlük çekilmektedir.

Atık kabul tesisleri ile ilgili olarak:

21. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin başlıca nedeni gemilerin atıklarını denize boşaltmalarıdır. Gemiler, kirletici atıklarından kurtulmak için ya atıkları denize boşaltmakta ya da işleme tabi tutarak (yakma, ayırma v.s.) kalanları yok etmekte veya atıkları seyir esnasında depolayarak, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltmaktadırlar. Bu nedenle, denizlerin gemiler tarafından kirletilmesini önlemenin en etkin yolu, gemilerin atıklarını seyir süresince depolamaları ve bu atıkları limanlardaki kabul tesislerine boşaltmalarıdır.

22. MARPOL'e göre gemiler, denize boşaltılması yasak olan atıkları ve atıklarının işlem görmesi sonucu kalan kalıntıları depolamak zorundadır. Bu kuralların 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.

23. Limanları işleten yönetimlerin MARPOL'ün gereklerine göre atık kabul tesisleri oluşturmaları gerekmektedir. Ülkemizdeki atık kabul tesislerinin büyük bir bölümü sintine ve balast suyunun alınmasına yöneliktir. Katı atıkları yok etme ve öğütme tesisleri ise yok denecek kadar azdır. Limanlarda yaptığımız incelemede; arıtma sistemlerinin çalıştırılmadığı görülmüştür. Arıtma yapılmadığı için sintine suları dinlendirme yöntemi ile ayrıştırılmaktadır. Bu nedenle ayrıştırılmak üzere gemilerden alınan sintine sularının toplanacağı tanklar kapasite bakımından yetersiz kalmakta ve bu yetersizlik istenmeyen sonuçların doğmasına neden olmaktadır. Tankların kapasitesinin düşük olması nedeniyle , kabul ücreti veren fakat atığını veremeyen gemilerin atıklarını denize boşaltması kaçınılmaz hale gelmektedir.

Kirliliğin önlenmesi, izlenmesi, temizlenmesi ve kirlenlerin cezalandırılması ile ilgili olarak:

24. Kirlilikle etkili bir şekilde mücadele edilebilmesi için yeterli ve uygulanabilir ulusal acil durum planına sahip olmak gerekir. Taraf olduğumuz “Akdeniz’in ve Karadeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi” eki protokollerinden olan Acil Durum Protokolleri uygulamaya konulamamıştır. Çevre Bakanlığınca acil durum planı esasları hazırlanmış olmasına rağmen uluslararası düzenlemelerin öngördüğü nitelikte ulusal acil durum planına sahip olduğumuz söylenemez.

25. Gemilerden kaynaklanan kirlilikle mücadelede, izleme ve cezalandırma son derece önemlidir. Ulusal düzenlemelere göre bu görev büyükşehir belediyeleri, mülki idare amirlikleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığına verilmiştir. Gerek merkezde gerekse yerinde yapılan incelemelerde başta mülki idare amirlikleri olmak üzere büyükşehir belediyelerinin izlemeyi yapacak yeterli araç, gereç ve nitelikli personelle donatılmadığı görülmüştür. Sahil Güvenlik Komutanlığının elinde bulunan imkanların ise arttırılması gerekmektedir.

26. İzleme görevi verilen kurumlar arasında koordinasyon ve bilgi akışı kirlilikle mücadele açısından son derece önemli olmasına rağmen kurumlar arası koordinasyon ve bilgi paylaşımı yok denecek düzeydedir. Çevre Bakanlığı, koordinasyon ve bilgi akışı sağlama konusunda kilit role sahip olmasına rağmen bu fonksiyonunu yeterince yerine getirememektedir.

27. Mevcut ceza sistemi bugünkü yapısıyla kirlilikle mücadele konusunda birçok eksiklik içermektedir. Kirlilikle mücadelede asıl olan kirliliğin oluşmasını engelleyici düzenlemelerin getirilmesidir. Ceza sistemi, önleyici olma yaklaşımı yerine kirlilik olduktan sonra cezalandırma yaklaşımıyla oluşturulmuştur. Cezalar, gemilerin grostonuna göre verildiğinden kirliliğin çeşidi, boyutu, kirletenin kastı veya iyi niyeti gibi unsurlar göz önünde bulundurulmamaktadır. Gemilere verilen cezalar adil ve önleyici nitelikte değildir.

28. Gerek izleme gerekse cezalandırma konusunda görev verilmiş olan kurumların yetki alanlarının açık ve net bir şekilde belirlenmesi gerekirken bu konuda önemli boşluklar bulunmaktadır. Büyükşehir belediyelerinin kara sınırlarının tespiti konusunda yeterli düzenlemeler bulunmasına karşılık deniz sınırlarının ve deniz alanlarının tespiti konusu açıkça düzenlenmediğinden çeşitli sorunlar doğmaktadır.

29. İzleme görevi olan kurumlar, bu görevlerini havadan, karadan ve denizden sürekli ve etkin bir biçimde yapmak durumundadır. İzleme için yeterli araçlara sahip olunmadığı için kirleticileri etkili bir şekilde izlemek ve ceza vermek mümkün olmamaktadır. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın elinde bulunan ve sayısı son derece yetersiz hava araçları dışında hiçbir kurumun elinde havadan izleme yapmaya uygun araç bulunmamaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki belediyelerin ve mülki amirliklerin denizden izleme yapacak olanakları ise son derece yetersizdir.

Öneriler

1. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda yeterli bir ulusal politikaya sahip olmak için kirliliğin bütün temel unsurlarını kapsayan, uluslararası sözleşmeler ve kurallarla uyumlu politika araçlarına ihtiyaç vardır. Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı uygun politika araçlarına sahip olup olunmadığını değerlendirerek yeni inisiyatifler geliştirmelidir.

2. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır. İstenilen sonuçların elde edilebilmesi için ilgili kurumlar arasında etkili işbirliklerinin geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Kurumlar arasında iyi bir işbirliği ve koordinasyon sağlanmadığı takdirde istenilen sonuçlar elde edilmesi mümkün olmayacaktır.

3. Sonuç odaklı işbirliklerinin kurulması için her kurum, faaliyetini stratejik planları kapsamında belirledikleri amaç ve hedefleri doğrultusunda yürütmelidir. Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan hiçbir kurum geliştirdikleri stratejik plan çerçevesinde belirlenmiş amaç ve hedeflerini gerçekleştirip gerçekleştirmediğini değerlendirmemektedir. Kurumların; amaç ve hedeflerini belirleyip, bunları yıllık hedeflere dönüştürmesine, performans göstergeleri seti oluşturup, hedeflerine ne ölçüde ulaştıklarını ölçmeye ihtiyacı vardır.

4. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve liman devleti kontrolü yapmakla yetinmemeli bayrak devleti kontrolü yapmayı da amaçlamalıdır. Bu görevlerin etkili bir şekilde yapılabilmesi için Denizcilik Müsteşarlığı yeterli araç gerece sahip olmalı ve yeterli sayı ve nitelikte personeli istihdam etmelidir.

5. Denizcilik Müsteşarlığı, bayrak devleti kontrolünü ve sörveyleri daha etkili bir şekilde yapabilmek için bilgisayar ortamında veri ve bilgilerin

üretilmesine önem vermeli ve güvenilir, güncel, geçerli bilgilere dayalı olarak yapacağı sörvey ve kontrolleri planlamalıdır.

6. Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrollerinde kendi hedefini belirlemeli ve hedefine ne ölçüde ulaştığını yıl sonunda değerlendirmelidir.

7. Liman devleti kontrolünde uygunsuzluklar bulunduğu kontrolle ilgili tüm maliyetlerin gemi sahiplerine ödettilmesi için Akdeniz Memorandumu' nun ilgili hükümleri işletilmelidir.

8. Denizcilik Müsteşarlığı, yetki devrettiği klas kuruluşları üzerinde daha etkili kontrol sistemi oluşturmalıdır.

9. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve kontrollerin kalitesinden emin olunmasını sağlayacak el kitapları, rehberler ve kontrol listeleri oluşturmalıdır.

10. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve kontrollerin daha başarılı bir şekilde yürütülmesi için bu görevleri yapan personelin meslek içi eğitimlerine önem vermelidir.

11. Uluslararası sözleşmelerin öngördüğü nitelikte atık kabul tesislerinin oluşturulmasından kimin sorumlu olduğu belli değildir. Ulusal mevzuatın bu eksikliği en kısa sürede giderilmelidir.

12. Uluslararası sözleşmelerin öngördüğü kapasiteye sahip atık kabul tesislerinin oluşturulmasına ve limanların atık yönetim planlarına göre idare edilmesine önem verilmelidir.

13. Kirlilikle etkin mücadeleyi sağlayacak bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı, farklı senaryolara göre hazırlanan ve tatbikatlarla desteklenen, yeterli ve uygulanabilir ulusal acil durum planının oluşturulması gerekmektedir. Bu plana uygun olarak başta İstanbul olmak üzere yerel ölçekte de aynı özellikleri içeren acil durum planlarının hayata geçirilmesine çalışılmalıdır.

14. İzleme ve cezalandırma görevi verilen kurum ve kuruluşların yetki alanları açık ve net olarak belirlenmeli, büyükşehir belediyelerinin deniz sınırlarının tespitine ilişkin boşluk giderilmelidir.

15. Denizleri kirletenlere verilen para cezalarının mahkemelerce iptal edilmemesi için alınan numunelerin uygun laboratuvarlarda analiz edilmesi gerekmektedir. Bunun için başta Sahil Güvenlik Komutanlığı olmak üzere izleme ve cezalandırma konusunda görevli kurumların numuneleri analiz ettirebilecekleri laboratuvar imkanlarına kavuşturulmaları gerekir.

16. Cezalar, gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak tarzda adil ve önleyici yaklaşımla yeniden ele alınıp düzenlenmelidir.

17. Kirlilik sonrası temizleme faaliyetlerinden hangi kurum ve kuruluşların sorumlu olduğu açıkça belirlenerek bu konudaki boşluk giderilmelidir. Sorumlu kurum ve kuruluşlar temizlik faaliyetini etkili şekilde gerçekleştirecek araç, gereç ve imkanlarla donatılmalıdır.

Bölüm 1 : Giriş

Arka plân

1.1. Türkiye coğrafi konumu dolayısıyla, deniz ulaştırması açısından dünyanın önemli noktalarından birisinde bulunmaktadır. Bu nedenle, kıyıları yoğun bir deniz trafiğine sahiptir. Türkiye'yi çevreleyen Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz yarı kapalı denizler olduklarından, suların kendini yenileme süreci uzun yıllar almakta ve önemli kirlilik sorunlarıyla karşı karşıya kalınmaktadır.

1.2. Gemilerin sintine ve balast sularını, çöp ve kanalizasyonlarını uygun olmayan şekilde boşaltmaları, denizlerde ve limanlarda büyük ölçüde kirliliğe yol açmaktadır. Kirliliğin bir başka önemli nedeni deniz kazaları sonucunda meydana gelen kirliliktir. Denizlerimiz, ham petrol, petrol ürünleri ve kimyasal yükler taşıyan gemilerin kaza yapma ihtimali nedeniyle büyük bir kirlilik riski ile karşı karşıyadır. Özellikle Karadeniz ile Akdeniz arasındaki tek deniz ulaşım yolu olan İstanbul ve Çanakkale Boğazları kaza riskinin en yüksek olduğu yerlerdir.

1.3. İstanbul Boğazı, Panama Kanalı'nın 4 katı, Süveyş Kanalı'nın 3 katı yoğunluğunda trafiğe sahiptir. Boğazların gerek hukuksal gerekse fiziksel durumları güvenli geçiş ortamını tehdit etmektedir. Boğazlardan güvenli geçişi etkileyen temel faktörlerin başında doğal unsurlar (dar ve kıvrımlı yapı, yer yer sığlaşan bölgeler, ters yönlü ve şiddetli akıntılar, meteorolojik şartlar) gelmektedir. Yoğun deniz trafiği İstanbul Boğazı'nın güvenliğini etkileyen diğer önemli faktördür. Özellikle petrol ve petrol türevi taşıyan gemiler çevresel güvenlik açısından önemli risk oluşturmaktadır.

1.4. Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre İstanbul Boğazı'ndaki günlük deniz aracı hareketi 1.350 civarında olup, bu yoğun trafik, zehirli, tehlikeli ve zararlı kargo taşımacılığını (petrol, LNG, LPG, kimyasal ve çevresel tehlike arz eden maddeleri) ihtiva etmektedir. İstanbul Boğazından her gün

ortalama 200 bin ton tehlikeli madde taşıyan 15 tanker ile birlikte, günde ortalama 140 gemi geçiş yapmaktadır. Boğazlardan geçen her 2.653 gemide 1 kaza olasılığının olduğu hesaplanmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan 1999 yılı itibariyle toplam 47.906 adet gemi geçiş yapmış olup, bunların 5.504 adedi tehlikeli yük taşımıştır. Taşınan toplam tehlikeli yük miktarı sadece bu yıl için 81.5 milyon tondur. Geçen gemilerin 2.678 adedinin boyu 200 metrenin üzerindedir. 2000 yılında İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan 48 bin gemiden 6 bini tehlikeli yük taşımış olup, taşınan petrol ve petrol ürününün miktarı ise yaklaşık 91 milyon tondur.

1.5. Denizcilik Müsteşarlığının verilerine göre son 10 yılda İstanbul Boğazı'nda 350 deniz kazası olmuştur. Bu kazaların % 57'si çarpışma, % 22'si karaya oturma ve % 21'i diğer nedenlerle meydana gelmiştir. Bu kazalardan ciddi sonuçlar doğuranların sayısı 30'dur. Boğazlar, ciddi deniz kirliliğine yol açacak kaza tehditleri ile karşı karşıyadır.

1.6. Son günlerde iki önemli gelişme, boğazlardan güvenli geçiş konusunu dünya kamuoyunun gündemine taşımıştır. Bunlardan birisi kazak petrollerinin boğazlar yoluyla taşınması, diğeri ise Rusya'nın nükleer atık ithaline izin veren yasayı onaylamasıdır. Bu gelişmeler boğazların çevresel riskler açısından önemini daha da arttırmıştır. Özellikle Hazar petrollerinin tankerlerle taşınması halinde tehlikeli madde ile boğazlardan geçen tanker sayısının yılda 5 binden 8 bine çıkacağı tahmin edilmektedir. Bu durumda yaklaşık 30 km uzunluğunda ve yer yer 90 derecelik yakın keskin kıvrımları olan İstanbul Boğazı'ndan geçişlerdeki riskin zamanla daha da artacağı beklenmektedir.

Denetimin kapsamı ve metodolojisi

1.7. Bu çalışmada; Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirlenmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele Etme konusu incelenmiştir. İnceleme konusu, Avrupa Sayıştaylar Birliği (EUROSAI) üyesi 6 ülke Sayıştay'ının işbirliği sonucunda belirlenmiş olup, inceleme ortak kriterler doğrultusunda her ülkede ayrı ayrı gerçekleştirilmiştir. Kriterler, ortak denetime katılan ülkelerin imzalamış oldukları deniz kirliliğinin önlenmesine ilişkin

uluslararası sözleşmeler esas alınarak tespit edilmiştir. Böylece, Türkiye'nin uluslararası sözleşmelere ilişkin yükümlülüklerini nasıl yerine getirdiği denetlenmiştir.

1.8. Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusu beş ayrı bölümde ele alınmıştır. İlk bölümde, gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusundaki ulusal politikaların ve araçları ne kadar etkili olduğu; ikinci bölümde, gemilerde yapılan sörvey ve kontrollerin yeterliliği; üçüncü bölümde atık kabul tesislerinin işletilmesinin istenilen sonuçları doğurup doğurmadığı; dördüncü bölümde kirliliğin izlenmesi, kovuşturulması ve cezalandırılmasının etkili bir şekilde yapılıp yapılmadığı; beşinci bölümde, ulusal acil durum planlarının yeterliliği ile kirliliğin temizlenmesinin ne derece başarıyla yürütüldüğü konuları incelenmiştir.

1.9. Denetim kapsamında Çevre Bakanlığı'nın, Denizcilik Müsteşarlığı'nın, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü'nün, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın, Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün, İstanbul ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanlıklarının konuyla ilgili birimlerinin faaliyetleri incelenmiştir. Turizm Bakanlığı yat limanlarının işletilmesi nedeniyle, Tarım Bakanlığı ise balıkçı gemileri nedeniyle inceleme konusu ile ilgili olmasına karşın, kirlilikteki rollerinin önemsizliği nedeniyle inceleme kapsamı dışında tutulmuştur.

1.10. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü ile Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, kamu iktisadi teşebbüsü olmasına ve Sayıştay denetimine tabi olmamasına rağmen bu kuruluşların konuyla ilgili faaliyetleri denetim kapsamında incelenmiştir. Denetlenen kurumlarla kriterlerin görüşülmesi sırasında bu kuruluşların üst düzey temsilcileriyle de görüşülmüş ve kendilerine denetimin amaç ve hedefleri açıklanarak bu çalışmaya gönüllü olarak katılmaları önerilmiştir. Yürütülecek denetimin ayrıntılı olarak açıklanan amaç ve hedeflerini benimsediklerini ifade eden kurum temsilcileri, denetim ekibine her türlü kolaylığın sağlanacağını taahhüt etmişlerdir. Gerçekten de, kanıt elde etme çalışmaları sırasında her türlü doküman incelenebilmiş ve her düzeydeki

görevli ile görüşülebilmektedir. Sağlanan bu kolaylıklar nedeniyle bazı bilgileri anket metodu ile elde etme yolunu izlemeye gerek kalmamıştır.

1.11. Bu çalışmada, kurumların Ankara'daki merkez teşkilatlarında ve bölge ya da il teşkilatlarının bulunduğu İzmir ve İstanbul illerindeki taşra örgütlerinde inceleme yapılmıştır. İzmir ve İstanbul ülkemizin başlıca iki büyük limanına sahip olan ve gemi kaynaklı kirliliğin en çok olduğu illerdir. İstanbul ve İzmir'in örnek olarak seçilmesinin bir başka nedeni bu iki şehrimizin de büyükşehir belediye başkanlıklarınca yönetilmesidir.

1.12. İncelemelerimiz sırasında çeşitli metotlarla kanıt elde edilmiştir. Bu amaçla; ulusal ve uluslararası düzenlemeler ile kurumların konuyla ilgili dokümanları incelenmiş, kirliliğin izlenmesi ve temizlenmesi gibi faaliyetlerde kullanılan araç gereçlerin yeterliliği test edilmiş, kilit personelle, sörvey uzmanlarıyla, liman devleti kontrol elemanlarıyla, liman yetkileriyle, klas kuruluşları ve çevre örgütlerinin yöneticileriyle ve akademisyenlerle görüşme yapılmış, kirlilik olaylarına kurumların nasıl yanıt verdiği gözlemlenmiş ve bu metotların yanı sıra örnek olay ve kıyaslama metotlarına da başvurulmuştur.

1.13. Benimsediğimiz metodoloji gereği, denetlenen kurumlarla hem kriterler konusunda hem de denetim bulguları ve ulaşılan sonuçlar konusunda mutabakat sağlanmıştır. Rapor, denetlenen kurumların yazılı ve sözlü görüşleri dikkate alınarak hazırlanmıştır.

Bölüm 2 : Ulusal politika ve kurumlar arası işbirliği

Raporun bu bölümünde:

- Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önlemek ve kirlilikle mücadele etmek için yeterli bir ulusal politikaya sahip olunup olunmadığı,
- Kirliliği önlemekle görevli kurumlar arasında hesap verme sorumluluğuna dayalı sonuç odaklı işbirliklerinin sağlanıp sağlanmadığı incelenmiştir.

2.1. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği, niteliği gereği uluslararası bir sorundur. Bu nedenle, Türkiye'nin imzaladığı çeşitli uluslararası sözleşmeler geliştirilecek politikaların genel çerçevesini çizmektedir. Gemilerin denizleri kirletmesini önlemek amacıyla Türkiye'nin imzaladığı sözleşmelerin başında “*Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme*” (MARPOL) gelmektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından hazırlanan bu Sözleşmenin iki temel amacı; denizlerin petrol, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöpler ile kasıtlı kirletilmesinin önlenmesi ve gemilerin neden olduğu kaza sonucu doğabilecek deniz kirlenmesinin en aza indirilmesidir. Bu amaçların gerçekleştirilmesi için ülkelerin gemilerin sevk ve idaresinde her türlü teknik ve yönetsel önlemi almaları, liman ve kıyı tesisleri ile ekiplerini hazırlamaları, gerekli kurumsal yapılanma ile mevzuat eksikliklerini tamamlamaları gerekir.

2.2. Türkiye, deniz güvenliğini sağlayarak gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi önlemek için ayrıca Akdeniz ve Karadeniz liman devleti kontrol memorandumlarına da taraf olmuştur. Gerek Akdeniz Liman Devleti Kontrolü Mutabakat Zaptı, gerekse Karadeniz Liman Devleti Mutabakat Zaptı gereğince, üye ülkeler ilk üç yıl içerisinde limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemilerin en az %15'inin kontrolünü kabul etmiştir.

2.3. Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler arasında Barselona (1976) ve Bükreş (1992) Sözleşmeleri de yer almaktadır. Bu sözleşmeler Akdeniz'deki ve Karadeniz'deki kirliliğin kontrolünde uygulanacak yöntemlerin belirlenmesinde uluslararası teknik yardım ve uygulama kolaylıklarını içermektedir. Özellikle, bu sözleşmelerin eklerinden olan "*Fevkalade Hallerde Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmede Yapılacak Müdahale ve İşbirliği*" dokümanı ülkelerin ulusal mevzuatlarında yapacakları düzenlemeleri, kaza ve olağanüstü durumlarda oluşabilecek büyük deniz kirlenmelerinde yapılacak müdahale ve işbirliğini içermektedir.

2.4. Türkiye'nin en son imzaladığı sözleşme, "*Petrol Kirliliğine Önceden Hazırlık, Müdahale ve İşbirliği Sözleşmesi (OPRC)*"dir. Sözleşme, ciddi bir petrol kirliliği olayının çevrede yaratacağı zararları asgariye indirmek üzere taraf ülkelere bölgesel düzeyde ortak hareket etme sorumlulukları getirmiştir. Buna göre ülkeler, IMO tarafından belirlenen esaslar uyarınca gemilerinde, limanlarında ve petrol tesislerinde petrol kirliliğine karşı acil eylem planı bulunduracaklardır. Bu sözleşmenin taraf olma çalışmaları sonuçlanmış olup, yasalaşması beklenmektedir.

2.5. Gemilerin denizleri kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda politika oluşturmakla görevli kurumlar, Çevre Bakanlığı ile Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemilerin denizleri ve limanları kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan diğer kamu kurumları Sahil Güvenlik Komutanlığı, büyükşehir belediye başkanlıkları, mülki idare amirlikleri ve liman işletmeleridir. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ise, bu konuda doğrudan görevi olmayan ancak konuyla ilgili önemli fonksiyonları ifa eden bir kamu kuruluşudur. Çevre Bakanlığı, çevre politikalarının tespit ve koordinasyonu; Denizcilik Müsteşarlığı, kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbirleri almak ve denizcilikle ilgili hedef ve politikaları belirlemekle; Sahil Güvenlik Komutanlığı, Mülki İdare Amirlikleri ve büyükşehir belediye başkanlıkları kirlenmeleri izlemek ve uygun cezalar vermekle; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü ise seyir güvenliğini sağlamak ve kaza halinde acil müdahalede bulunmakla ve liman işletmeleri, atık kabul tesislerini işletmekle görevlidir.

2.6. İlgili kurumların görevleri paragraf 2.5'te açıklandığı gibi olmakla beraber liman atık kabul tesislerinin işletilmesi görevi farklı kurum ve kuruluşlara verilmiştir. Bir başka ifadeyle limanlar ya TÜPRAŞ, ATAS, TCDD ve TDÇİ gibi büyük kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından işletilmekte ya da özelleştirilerek özel sektöre devredilmektedir. Denizleri kirletenlerin izlenmesi ve kirleticilere ceza verilmesi konusunda da görevli kurumlar bakımından benzer bir durum söz konusudur. Büyükşehir belediye hudutları içindeki kirlenmelere büyükşehir belediye başkanlıkları, büyükşehir belediye başkanlığı hudutları ve liman sınırları dışında yapılan kirlenmelere Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları, büyükşehir belediye hudutları dışında ve liman sınırları içindeki kirlenmelere ise mülki amirler tarafından ceza verilmektedir.

2.7. Politika geliştirmekle görevli kurumlar olan Çevre Bakanlığının ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın faaliyetleri incelendiğinde, her iki kurumun da Türkiye'nin imzaladığı uluslararası sözleşmelerde ve taraf olduğu memorandumlarda çerçevesi çizilen politikalarla uyumlu faaliyetler sürdürmeye büyük çaba sarf ettikleri görülmektedir. Bu kurumlar, sorvey yapmak, liman devleti kontrolü yapmak, atık kabul tesisleri yapmak ve işletmek, kirlilik olaylarını takip etmek, kirleticilere idari ceza uygulamak, gemilerin seyir güvenliğini sağlamak, kazalardan dolayı büyük ölçekli deniz kirlenmesine karşı acil durum müdahale önlemlerini almak ve kirliliği temizlemek gibi temel politika araçlarını uygulamaya sokma gayretleri içindedir. Kurumlar tüm çabalarına karşın açık ve net politikalar oluşturmakta, kirliliği önlemenin ve kirlilikle mücadele etmenin bütün temel unsurlarını kapsayacak politikaları geliştirmekte ve bunları uygulamaya sokmakta yeterince başarılı olamamaktadır.

2.8. Politika oluşturmakla görevli olan kurumların görev ve yetkilerinin yeterince açık bir şekilde belirlenmemesi, yetki çatışmaları ve görev örtüşmeleri, politikaların oluşturulmasını olumsuz şekilde etkilemektedir. Bu olumsuz ortam, uluslararası anlaşmalarla uyumlu yasal düzenlemelerin ve uygulamaların yapılmasını güçleştirmektedir. Görev ve yetki belirsizlikleri yüzünden kirliliği önleme ve kirlilikle mücadelede önemli bir unsur olan atık kabul tesislerinin yapım ve işletilmesinden asıl olarak hangi kurumun

sorumlu olduğu açıkça belli değildir. Aynı şekilde meydana gelen kirliliğin temizlenmesinden hangi kurumun sorumlu olduğu da açıkça belirlenmemiştir. Ayrıca , kirliliğin izlenmesi ve cezalandırılması konusunda yetkili kılınan çok sayıda kurum vardır. Görev, yetki ve sorumlulukların açık ve net bir biçimde belirlenmemesi bu faaliyetlerin başarılı bir şekilde yürütülmesini engellemektedir.

2.9. Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda istenilen sonuçların elde edilmesinde rol ve sorumluluğu bulunan çok sayıda kamu kurum ve kuruluşu vardır. Bunların hesap verme sorumluluğuna dayalı sonuç odaklı işbirlikleri kuramamaları, kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele konusunda uygun politikalar geliştirilmesini olumsuz şekilde etkilemektedir. İstenilen sonuçların elde edilmesinde rol ve sorumluluğu olan kurumların karşılıklı mutabakatlara dayanan taahhüt ve beklentilerini hesap verme sorumluluğu çerçevesinde geliştirdikleri işbirlikleri ile belirlemeleri başarılı sonuçların elde edilmesini sağlayacak bir uygulamadır.

2.10. Kurumlar arasında sonuç odaklı, ölçülebilir hedefleri gerçekleştirmeye yönelik işbirliklerinin kurulmamasının temel nedeni; kurumların faaliyetlerini hazırladıkları stratejik planlar çerçevesinde yürütmemeleri ve elde ettikleri gelişmeyi ölçmeyi amaçlayan performans ölçüm sistemi kurmamış olmalarıdır. Kurumlar stratejik planlar çerçevesinde belirlenmiş amaç ve hedeflere, performans hedeflerine sahip olmadıkları, performans göstergeleri seti oluşturmadıkları, elde edilen gelişmeleri izleyip değerlendirmedikleri, kaynak tahsislerini performans ölçümü sonuçlarına göre yapmadıkları ve kendilerine tahsis edilen kaynaklarla verilen yetkileri ne kadar iyi kullandıklarını parlamento ya ve kamuoyuna raporlamadıkları için başka kurumlarla kurulması gereken işbirliklerini de bu temeller üzerinde geliştirememektedirler.

2.11. Politika ve politika araçları geliştirmekten sorumlu kurumlar olan Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı uluslararası sözleşmeler ve kurullarla uyumlu yasa tasarımları hazırlayarak uygulamadaki yasal düzenleme boşluklarını gidermeye çalışmaktadır. Çevre Bakanlığı tarafından

hazırlanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Acil Durumlara Müdahale Esaslarına Dair Kanun Tasarısı ile Denizcilik Müsteşarlığı'nca hazırlanan “Deniz ve Kıyı Tesislerindeki Yangınlara Müdahale Esasları ve Deniz İtfaiye Teşkilatı Kurulması Hakkındaki Kanun” tasarısı yasa haline dönüştüğünde kirlilikle mücadele konusunda daha başarılı çalışmalar yapmaya uygun bir ortam oluşmuş olacaktır. Kirlilikle mücadele ve kirliliği önleme konusundaki bazı düzenleme eksiklikleri, bu faaliyetlerin başarılı bir şekilde yürütülmesini engellemektedir. MARPOL'ün değişiklikleri ile Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunmasına İlişkin Barselona Sözleşmesinin değişikliklerini Türkiye'nin henüz onaylamaması, faaliyetleri olumsuz şekilde etkilemektedir.

Bölüm 3: Gemi sörvey ve kontrolleri

Raporun bu bölümünde, Denizcilik Müsteşarlığı'nın yaptığı sörvey ve kontrollerin istenilen etkili sonuçları doğurup doğurmadığı incelenmiştir.

3.1. Türk bayraklı gemilerin sörveylerini yaparak sertifikalarını vermekle görevli olan kurum Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemi sörveyleri, Denizcilik Müsteşarlığı'nın yedi bölge Müdürlüğündeki Gemi sörvey kurulu başkanlıklarında görev yapan altmış altı gemi sörvey kurulu uzmanı ve Müsteşarlığın yetki verdiği klas kuruluşları tarafından yapılmaktadır. Liman Başkanlıkları ise küçük gemilerin sörveylerini yapmaya yetkilidir. Denizcilik Müsteşarlığı 1998'de Türk Loydu Vakfına ve Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği üyesi dokuz klas kuruluşuna sertifika düzenleme yetkisi vermiştir. Klas kuruluşları ,gemilerin periyodik bakımlarını yapan ve gerekli durumlarda arızalarını giderme hizmeti veren loyd gibi uluslararası sörvey gruplarının teknik kurallarına göre hareket eden firmalardır.

3.2. *Sörvey, ulusal mevzuata ve uluslararası sözleşmeler ile kurallara göre denizlerde can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için güverte ve makina teçhizat donanımının ölçümlerinin yapılarak gemilere sertifika verilmesi amacıyla yapılan çalışmadır.* 2000 yılı itibariyle Türk ticaret filosunda 300 gros tondan büyük toplam 880 adet gemi vardır. 300 gros tondan küçük gemiler ve yatlar da sörvey rejimine tabidir. Uluslararası sözleşmeler ve IMO'nun kuralları çeşitli tipteki gemilerin (yolcu gemileri, konteyner gemileri, ro-ro gemileri, genel kargo gemileri, gaz tankerleri, yüksek hızlı tekneler, dökme yük gemileri, kimyasal tankerler, petrol tankerleri) sahip olması gereken sertifikaları belirlemiştir. Düzenlenen başlıca sertifikalar; Uluslararası Petrol Kirliliğini Önleme Sertifikası, Pis Sular ile Deniz Kirlenmesini Önleme Belgesi, Uluslararası Çöp Kirliliğini Önleme Belgesi, Gemi Adamı Donatımında Asgari Emniyet Belgesi, Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, Uygunluk Sertifikası (tehlikeli kimyasal maddeler taşıyanlar için), Yük Gemisi İnşa Emniyet Sertifikası, Teçhizat Emniyet Sertifikasıdır. Gemilerde bulundurulması gereken sertifika ve dokümanlar 40 dolayındadır. Yapılan sörveyler sonucu verilen çeşitli

sertifikaların her birinin geçerlik süreleri farklıdır. Sörveyler sertifikaların geçerlik sürelerinin dolduğu tarihte periyodik olarak yenilenmektedir.



Uluslararası sözleşmeler ve IMO'nun kuralları çeşitli tipteki gemilerin sahip olması gereken sertifikaları belirlemiştir. Yapılan sörveyler sonucu gemilere çeşitli sertifikalar verilmektedir.

3.3. Bölge Müdürlüklerindeki Gemi Sörvey Kurulu Uzmanları denizde olan gemiler için periyodik olarak sörveyler gerçekleştirmektedir. Bu sörveylerde, ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmelere göre denizde can ve mal ile çevre güvenliğini sağlamak için gerekli güverte ve makine teçhizatının ölçümleri yapılarak, belge süreleri belirlenmektedir. Sörvey Uzmanları, uygun sertifikaları olan gemilere "*Denize Elverişlilik Belgesi*" vermektedir. Liman Başkanlıklarındaki görevliler ise bu belgeleri kontrol ederek gemilerin limanlara yanaşmasına veya kalkmasına izin veren "*Yola Elverişlilik Belgesi*" düzenlemektedir. Bu nedenle sörveyler gemi sahiplerinin veya kaptanlarının talebi üzerine yapılmaktadır. Sörveyler, geminin tümünü diğer deyişle, tekne ve teferruatını, makine ve teferruatını, can kurtarma tesis ve araçlarını, seyir tesis ve araçlarını, sıvı ve katı atık sistemlerini, yangından korunma ve yangın söndürme tesis ve araçları ile çeşitli tesis ve araçları, eğitim ve talimleri, plan ve talimatları, yaşam ve sağlık koşulları ile çevre koşullarını kapsamaktadır.

3.4. Uluslararası sefer yapan gemilerin belgelendirilmesi, son derece karmaşık ve birbirine bağlı sistemler bütünü olan gemiyi ve uyulması zorunlu olan uluslararası sözleşmelerin gereklerini çok iyi bilen uzman personel eliyle gerçekleştirilebilir. Belgelendirme işini gerçekleştiren personelin uygun niteliklere sahip olması büyük önem arz etmektedir. IMO, balıkçı gemileri dışındaki bütün ticari gemilerin sörveylerini yapacak olanların minimum bilgi ve beceri gereklerini ortaya koymuştur. Bununla birlikte, Denizcilik Müsteşarlığı personelinin mesleki ehliyetlerine ilişkin esaslar 2000 yılına kadar hukuki düzenlemelerle belirlenmemiştir. Mart 2000 tarihinde yapılan bir düzenleme ile Gemi Sörvey Kurulu Uzmanı kadrosuna atanabilmek için gereken nitelikler açıklanmıştır. Denizcilikle ilgili fakülte veya dört yıllık eğitim veren yüksek okulların makine, gemi inşa ve güverte bölümlerinden veya mühendislik fakültelerinin makine mühendisliği bölümünden mezun olma ile iki yılı kurumda olmak üzere en az beş yıl hizmeti bulunma şartı getirilmiş, mesleki İngilizce bilmenin tercih nedeni olduğu belirtilmiştir. Böylelikle, sörveylerin belli kalitede olması için sörvey uzmanlarının uygun akademik veya mesleki niteliklere sahip olması yolunda önemli bir adım atılmıştır.

3.5. Yeni göreve başlayan Gemi Sörvey Uzmanları deneyimli bir uzmanla birlikte görev yapmakta ve bu durum o kişinin tek başına sörvey yapabileceği ana kadar devam etmektedir. Bir başka ifadeyle Gemi Sörvey Uzmanlarının eğitiminde deneyimlerden yararlanma esası benimsenmiştir. Oysa, son derece teknik bilgi gerektiren ölçüm kuralları ancak iş üzerinde eğitimle teorik eğitimin eş zamanlı yürütülmesiyle öğretilir. Ayrıca, uluslararası bir faaliyet alanı olan denizcilik sektörü, kuralları sürekli yenilenen dinamik bir sektördür. Sörvey uzmanlarının çalışmalarının kapsamı yeni teknolojik gelişmeler ve uluslararası kurallar nedeniyle artmakta ve zorlaşmaktadır. Gemi Sörvey Uzmanlarının mesleki eğitimi kritik bir öneme haiz iken son üç yıl içinde Gemi Sörvey Uzmanlarının eğitilmesine yönelik yeterli mesleki eğitim veya kurs programının düzenlenmediği tespit edilmiştir. Öte yandan, IMO kuralları kapsamındaki gemilerin sahip olması gereken özellikler geminin tipine, yaşına, büyüklüğüne, taşıdığı yüke ve seyrettiği bölgelere göre değişmekte, bu

kriterler zaman içinde de sık sık değişmektedir. Örneğin; yeni yürürlüğe konan ISM kod uygulamaları Sörvey Uzmanlarının gemi üzerinde işletim ve yönetim sistemlerini incelemek için yeni bilgi ve becerilere sahip olmasını gerektirmektedir. Oysa, ISM Güvenli Yönetim Sistemi ile ilgili yetişmiş eleman bulunmadığından, Denizcilik Müsteşarlığı bu sertifikayı düzenleme yetkisini klas kuruluşlarına devretmiştir.

3.6. Gemi Sörvey Kurulu Uzmanları çalışmalarını, sörveylerin nasıl yapılacağına ilişkin kalite kontrol sistemi ve bu sistemin bir parçası olan rehberler, el kitapları ve kontrol listeleri olmadan yürütmektedirler. Rehberler, el kitapları ve kontrol listeleri olmadan yapılan sörveyler sırasında makine raporu ve güverte raporu gibi raporlar düzenlenmesine rağmen bu dokümanlar rehberlere, el kitaplarına ve kontrol listelerine olan ihtiyacı ortadan kaldırmadığından, yapılan çalışmaların ulusal ve uluslararası kurallar gereğince yapılması gerekenleri kapsayacak biçimde yürütüldüğünden emin olunamamaktadır.

3.7. IMO'nun Genel Kurul Kararında ve Protokol'ünde klas kuruluşlarına yetki verilmesinin standartları belirlenmiştir. Ayrıca bu dokümanlarda klas kuruluşlarına verilen yetkinin nasıl kullanıldığının kontrolüne ilişkin düzenlemeler de vardır. Denizcilik Müsteşarlığı, yetki verdiği klas kuruluşlarının uygun kalitede çalışma yaptığından emin olacak kalite güvence mekanizmalarını oluşturmadan, klas kuruluşlarının yaptığı çalışmaları kontrol etmek için İstanbul Bölge Müdürlüğüne talimat vermiştir. Klas kuruluşlarının kendilerinden neler yapmalarının beklendiği ve çalışmalarını nasıl sergileyecekleri belirlenmeden yapılacak kontrollerin etkili sonuçlar vermesi mümkün değildir. Klas kuruluşları üzerinde etkili bir kontrol sistemi oluşturulamaması büyük bir risk unsurudur.

3.8. Sörveylerden elde edilen bilgilerin sistematik bir biçimde kaydedilmesi ve bu bilgilerin gemilerin denizleri kirletmesini önlemekte kullanılması çok önemlidir. Sörvey sonuçlarının belli bir standarda göre kaydedilmesi ve bilgilerin hem Türk bayraklı gemileri kontrol eden bayrak devleti kontrol yetkililerince hem de yabancı bayrak taşıyan gemileri kontrol eden liman devleti kontrol yetkililerince kullanılabilir olması gereklidir. Sörvey bilgileri,

sistematik ve standart bir biçimde elde edilmekle birlikte, bu bilgilerin bilgisayarlı ortama aktarılmaması yüzünden, sörveylerden elde edilen bilgilere ulaşma zorluğu vardır. Bu nedenle sörvey bilgileri, sörvey ve kontrollerin kalitesini artırmakta önemli bir geri bildirim aracı olma özelliğini kaybetmektedir.

3.9. Denizcilik Müsteşarlığı'nın yaptığı sörveyler plan çerçevesinde yürütülmemektedir. Bu çalışmaların başarılı bir şekilde sonuçlandırılması büyük ölçüde plana dayalı olarak yürütülmesine bağlıdır. Sörveylerin planlanabilmesi için ulusal bayrakla seyreden gemilerin sayısı, tipi, taşıdığı riskler ve ihtiyaç duyulan sörvey kapasitesi hakkında son ve güvenilir bilgilere bilgisayar ortamında sahip olunması gerekir. Çünkü çoğu gemi birden fazla bölge müdürlüğünün alanına giren limanlar arasında sefer yapmakta ve değişik yerlerde sörveye tabi olabilmektedir. Bölge müdürlükleri kendi sicillerine kayıtlı gemilerin dosyalarını tutmaktadır. Türk gemilerinin birçoğunun kaydı İstanbul'da olduğundan, İzmir Bölge Müdürlüğü'nce yapılan sörveylerde bu kayıtlar görülmemektedir. Bu nedenle Denizcilik Müsteşarlığı Sörvey Uzmanlarının, bilgisayarlı sistemler aracılığıyla merkezi sisteme girebilecekleri veri tabanının oluşturulması gerekmektedir.

3.10. Kirliliğin önlenmesi ile ilgili çalışmaların başarıyla yürütülmesi için, denizcilik sektöründeki dinamik sürecin iyi izlenmesi, gerekli olan değişikliklerin kısa sürede uygulamaya konması gerekmektedir. Bunun için de ilgili tüm kurumların gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme konusunda açık ve net bir şekilde belirlenmiş vizyon, misyon, amaç ve hedeflere sahip olması gerekmektedir.

3.11. Sörveylerin ve sörveyler sonucu verilecek sertifikaların kötü kullanımını önleyecek yeterli kontrollerin oluşturulması denizlerdeki kirliliği önleyecek etkili yöntemlerin başında gelir. Sertifikaların şekli olarak yeterli güvenliği sağlayabilen nitelikte olması, gemi güvenliğinin ispatı olan bu belgelerin taklit edilebilirliğini önleme açısından önemlidir. Denizcilik Müsteşarlığı sörveylerin kötü kullanımını önleyecek kontrol sistemini oluşturmamıştır. Temmuz 2001'den itibaren düzenlenecek olan sertifikalara

seri ve sıra numarası verilmesi ve güvenlik amacıyla hologram yaptırılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca sertifikaların geçerlilik sürelerinin uyumunu amaçlayan harmonize sörvey sisteminin uygulanmasına yönelik çalışmalar da başlatılmıştır.

3.12. Kontrol, verilen sertifikaların geçerli durumda olup olmadığını belirlemek için yapılan çalışmadır. Sörvey, periyodik ve zorunlu iken kontrol, seçilen gemilerde ve hedef belirlenerek yapılır. Kontrol, sörvey kadar kapsamlı ve derin olmamakla beraber kontrolün kapsam ve derinliği kontrol yapan yetkili tarafından belirlenir. Kontrol edilecek gemiler, taşıdığı riskler gözönünde bulundurularak seçilir. Hedef belirlenirken de gemilerin belli bir yüzdesinin kontrole tabi tutulması önceden planlanır.

3.13. Türkiye'deki kontroller esas olarak yabancı bayraklı gemiler üzerinde yapılan liman devleti kontrolleridir. **Liman devleti kontrolü,** uluslararası kurallara göre sefer yapan ve bayrak devleti tarafından sertifikalandırılan gemilerin başka bir bayrak devleti limanında kontrol edilmesidir. **Bayrak devleti kontrolü ise bayrak devleti tarafından sertifikalandırılan gemilerin bayrak devleti limanında kontrol edilmesidir.** Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrolünü sayısı 13 olan Liman Devleti Kontrol Memurları aracılığı ile yapmaya çalışmaktadır. Bu sayı , raporun yazıldığı tarihte 8'e düşmüştür. Denizcilik Müsteşarlığı ,Türk bayraklı gemiler üzerinde seçerek, hedef belirleyerek ve haber vermeksizin bayrak devleti kontrollerini yapmamakla beraber, 2000 yılından itibaren yabancı ülke limanlarında eksikliği tespit edilen Türk bayraklı gemileri izleyerek kontrol etmeye başlamıştır. Bunun için yabancı ülke limanlarında eksikliği tespit edilen gemilere ait bilgiler,Dışişleri Bakanlığı kanalıyla Müsteşarlığa gelmekte, Müsteşarlık da bu bilgileri Bölge Müdürlüklerine göndermektedir. Denizcilik Müsteşarlığı bu gemilerin uluslararası kurallara uygunluğu sağlanıncaya kadar seferlerine izin vermemektedir.

3.14. Türkiye, liman devleti kontrolleri bağlamında Akdeniz ve Karadeniz Memorandumuna taraf olmuştur. Türkiye, taraf olduğu bu memorandumların gereklerine uygun olarak üç yıllık bir süre içinde, her yıl limanlarına gelen yabancı bayraklı gemilerin en az %15'ine denk düşen sayıda geminin

kontrolü, takibi ve bildirimi yükümlülüğünü üstlenmiştir. SOLAS, MARPOL, STCW, COLREG gibi sözleşmeler ve protokoller bu memorandumun ilgili anlaşmalarıdır. Denizcilik Müsteşarlığı, 1997 yılında imzalanan Akdeniz Memorandumunun gerektirdiği kontrolleri 1999 yılından itibaren yapmaya başlamıştır. Türkiye benzer yükümlülükler içeren Karadeniz Memorandumuna da taraf olmuştur. Nisan 2000 tarihinde imzalanan Karadeniz Memorandumunun uygulamasına ise henüz başlanmamıştır.

3.15. Kontrollerin etkili olabilmesinin iki temel şartı; kontrol edilecek gemilerin risk değerlendirmelerine ve önceliklendirmeye dayalı olarak seçilmesi ve limanlara gelen gemilerden yüzde kaçının kontrol edileceğinin, yani hedeflenen kontrol oranının önceden belirlenmesidir. Akdeniz Memorandumuna göre 12 ay veya daha fazla süreden sonra limana gelen gemiler, ilk kez limana gelen gemiler, bir ülkenin limanından düzeltilecek hususlarla birlikte ayrılmasına izin verilmiş gemiler, liman otoritelerince yetersiz olduğu bildirilen gemiler, sertifikaları geçersiz olan gemiler, ilgili bilgileri bildirmemiş olan tehlikeli veya kirliliğe yol açan yükleri taşıyan gemiler, son altı ay içinde klası askıya alınmış gemiler öncelikle dikkat edilmesi gereken gemilerdir. Akdeniz Memorandumunun bu ilkeleri, diğer bölgesel liman devleti kontrolü anlaşmalarının (Paris Memorandumu, Tokyo Memorandumu, Karadeniz Memorandumu vb.) da ilkeleridir. Bu ilkelerin uygulamaya geçirilmesi için iyi bir bilgi sistemine sahip olunması gerekir. Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Güvenliği Daire Başkanlığında Bilgi İşlem Merkezi kurulmasına çalışılmaktadır. Böylece merkez, bölgeler ve limanlar arasında kesintisiz iletişim sağlanacak, ihtiyaç duyulan tüm bilgilere anında ulaşılabilecektir. Sistem devreye girdiğinde kontrol edilecek gemilerin belirlenmesinde önceki kontrol ve sörvey bilgilerinin kullanılabilmesi de mümkün olabilecektir. Yapılan kontrollerden elde edilen bilgiler belli bir sistem çerçevesinde toplanıp, kaydedilmediği için henüz bu bilgiler, gemilerin denizleri kirlletmesini önlemede etkili bir biçimde kullanılmamaktadır. Kurulacak sistem çalışmaya başladığında, kontrollerden elde edilen bilgilerin bir örnek olması, sistematik biçimde kaydedilmesi de mümkün hale gelecektir.

3.16. Liman devleti kontrolüne tabi tutulacak gemiler Bölge Müdürlüklerine bağlı olarak görev yapan Liman Devleti Kontrol Memurlarınca seçilmektedir. Seçimlerle ilgili kararlar limanlardan her gün düzenli olarak faksla gelen bilgilere dayalı olarak verilmektedir. Liman Başkanlıkları ve Liman İşletmeleri ciddi eksiklikler taşıdığını düşündükleri gemilerle, taşıdıkları yükler itibariyle potansiyel tehlike olarak gördükleri gemileri Bölge Müdürlüklerine raporlamaktadır. Görüşme yapılan Liman Devleti Kontrol Memurları seçim yapılırken petrol tankerlerine, kimyasal tankerlere, tahıl gemilerine, gaz taşıyıcılarına ve tehlikeli yük taşıyan gemilere öncelik verdiklerini belirtmişlerdir.

3.17. Denizcilik Müsteşarlığı, Liman Devleti kontrolünde veri ve bilgilere erişme bakımından sörveylerde olduğu gibi zorluklarla karşı karşıya değildir. Liman devleti kontrol yetkilileri başka ülkelerde yabancı bayraklı gemiler hakkında üretilen bilgileri kullanabilmektedir. Kontrol yetkilileri bu bilgileri kendi deneyim ve birikimlerinin ışığı altında değerlendirerek kontrol edilecek gemileri seçmektedir. Seçimler; gemilerin yaşına, cinsine, bayrağına ve önceki suçlarına göre yapılmaktadır.

3.18. Taraf olunan memorandumlar liman devleti kontrolünde riskli gemilerin seçilmesini ve hedeflenen sayıda kontrol yapılmasını gerekli kılmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı yapacağı liman devleti kontrolleri ile ilgili hedefini belirlemediği gibi minimum oran olan % 15 hedefine ulaşıp ulaşılmadığını da değerlendirmemektedir. Bu konudaki problemler asıl olarak güncel, geçerli ve güvenilir veri ve bilgilerin üretilmemesi yüzünden ortaya çıkmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığının paragraf 3.15 de açıklanan bilgi işlem merkezi kurma projesi henüz tam olarak devreye girmediği için liman devleti kontrolleri ile ilgili sağlıklı değerlendirmeler yapılamamaktadır. Oysa, başka ülkelerin liman devleti kontrollerinden sorumlu kurumları her yıl elde ettikleri sonuçları açıklamaktadır. Örneğin; İngiltere, 1999 yılında % 25 oranında kontrol yapmayı hedeflediğini ve limanlarını bir yıl içinde ziyaret eden yaklaşık 7000 yabancı gemiden 1767'sini liman devleti kontrolüne tabi tuttuğunu; Avusturalya, gemilerin en az % 50'sini kontrol etmeyi hedefleyerek 2753 liman devleti kontrolü yaptığını; Amerika Birleşik Devletleri, her yıl limanlarını ziyaret eden

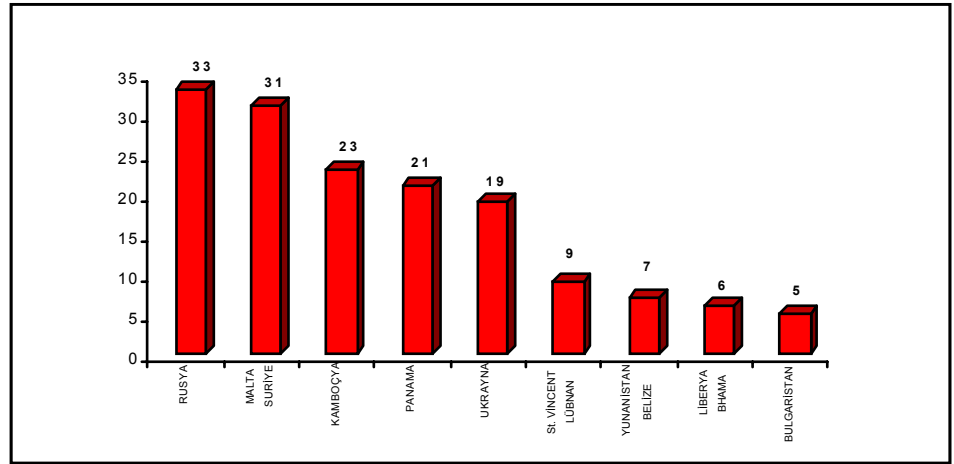
yaklaşık 7000 yabancı geminin tümünü liman devleti kontrolüne tabi tutmayı hedefleyerek ve birden fazla ziyaret eden gemileri de kontrol ederek 11.540 liman devleti kontrolü yaptığını açıklamıştır. Denizcilik Müsteşarlığı ve Devlet İstatistik Enstitüsü rakamlarına göre Türkiye limanlarını her yıl 20 binin üstünde gemi ziyaret etmektedir. Bu rakama bir yıl içinde birden fazla giriş yapan gemi ziyaretleri de dahildir. Denizcilik Müsteşarlığı ,tek girişleri ve Akdeniz Memorandumundaki en az % 15’lik hedefi dikkate alarak kendi liman devleti kontrol hedefini belirlemeden ve hedefine ulaşip ulaşmadığını değerlendirmeden 2000 yılı Ülke Raporunda 391 gemiyi liman devleti kontrolüne tabi tuttuğunu açıklamıştır. Dosyalar üzerinde yaptığımız incelemede, açıklanan bu rakamın doğru olmadığı, 2000 yılında sadece İstanbul ve İzmir’de 409 gemide liman devleti kontrolü yapıldığı tespit edilmiştir. Bu durum Denizcilik Müsteşarlığının kurmak istediği bilgi işlem merkezinin çok büyük bir ihtiyacı karşılayacağını açıkça ortaya koymaktadır.

3.19. Liman devleti kontrolünde uygunsuzluklar bulunduğu anda uygulanacak yaptırımlar, bulunan eksikliklerin kayda geçirilmesinden, bu eksikliklerin giderilmesi için süre verilmesine ve eksikliklerin giderilmesine kadar değişmektedir. Yaptırımlar, memorandumlarda yer alan hükümler çerçevesinde uygulanmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı’nın bayrak devleti kontrollerinde de daha etkili yaptırımlar uygulayabilmesi için yasal düzenlemelere ihtiyaç vardır. Denizcilik Müsteşarlığı’na sertifikaların geri alınması, alıkoyma, yasaklama gibi yetkilerin verilmesi halinde yapılacak bayrak devleti kontrolleri daha etkili sonuçlar doğuracaktır.

3.20. Paris Memorandumuna taraf ülkelerin Liman Devleti Kontrol Memurları, limanlarda kontrole tabi tuttukları gemilerde eksiklikler bulamazlarsa hiçbir ücret tahakkuk ettirmemekle birlikte, gemide eksiklikler buldukları takdirde ikinci kontroller için ücret almaktadırlar. Genellikle bu ücret tahakkuku 1000 ABD Doları dolayında olmaktadır. Akdeniz Memorandumunun 3.14 maddesinde ücret konusu düzenlemesine rağmen Türkiye, Türk limanlarına gelen gemilerin kontrolü için ücret almamaktadır.

3.21. 2000 yılı Ocak-Haziran döneminde Türkiye’de yapılan liman devleti kontrollerinde 41 farklı ülke bayrağını taşıyan 251 gemi, liman devleti kontrolüne tabi tutulmuştur. Bu gemilerden 46’sında eksiklik bulunmaz iken 205 gemide çeşitli eksikliklere rastlanmış ve bunlardan 71 adedi sahip oldukları önemli eksikliklerden dolayı seferden alıkonulmuştur. En fazla sayıda kontrol edilen bayrak devleti Tablo 1 deki rakamların da gösterdiği gibi 33 gemi ile Rusya Federasyonudur. Rusya’yı 31 gemi ile Malta ve Suriye, 23 gemi ile Kamboçya, 21 gemi ile Panama, 19 gemi ile Ukrayna takip etmektedir. Türkiye’de en fazla gemisi denetlenen bayrak devletleri, diğer liman devleti kontrol programlarında da gemileri yüksek oranda denetlenen ülkelerdir. Bu sonuç, Türkiye’de yeni başlayan liman devleti kontrollerinde gemilerin seçiminin oldukça başarılı bir şekilde yapıldığını göstermektedir.

Tablo 1 : Ocak-Haziran 2000 döneminde Liman Devleti Kontrolüne Tabi Tutulan Bayrak Devletleri



3.22. Denizcilik Müsteşarlığı sörveylerde olduğu gibi kontrollerin yeterli kalitede olmasını sağlayacak rehberlere, elkitaplarına ve kontrol listelerine sahip değildir. Kontrollerin kalitesini etkileyen bir başka önemli faktör bu görevi yapan personelin uygun bilgi ve beceriye sahip olmasıdır. Ücret düşüklüğü nedeniyle memorandumların öngördüğü niteliklere sahip elemanları istihdam etmekte güçlük çekilmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, az sayıda personel ile liman devleti kontrolü yapmaya çalışmaktadır. Bu

Gemi Sörvey ve Kontrolleri

personeler yeterli araç gereç tahsisi de yapılamamaktadır. Bütün bu olumsuzluklara yeterli bir meslek içi eğitim programının olmayışını da eklediğimizde ,liman devleti kontrollerinin yeterli kalitede olmasının büyük risklerle karşı karşıya olduğu söylenebilir.

Bölüm 4: Atık kabul tesisleri

Raporun bu bölümünde; gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önlemek amacıyla kurulan atık kabul tesislerinin ihtiyaçları ne ölçüde karşıladığı ve bunların ne kadar iyi yönetildiği incelenmiştir.

4.1. Türkiye'nin 8.333 km.lik kıyı şeridinde yapı şekilleri bakımından liman, iskele, yat limanı (marina), balıkçı barnağı ve çekek olarak adlandırılan 295 adet kıyı tesisi bulunmaktadır. Bunların 20'si önemli hizmet limanıdır. Bu tesislerden 7 liman TCDD Genel Müdürlüğü, 17 liman ve iskele TDİ, 2 liman TÜPRAŞ, 20 liman ve iskele ait oldukları kamu kurumu, 50 liman ve iskele belediye ve özel idareler, 53 liman ve iskele özel sektör, 13 yat limanı Turizm Bakanlığı ve belediyeler, 128 balıkçı barnağı ise kooperatifler, belediyeler ve özel idareler tarafından işletilmektedir.

4.2. MARPOL, sözleşmeye taraf ülkelere limanlarına gelen gemilerin katı ve sıvı atıklarını almak üzere atık kabul tesisi oluşturma zorunluluğunu getirmiştir. MARPOL'un kurallarına göre gemilerin denize yağ, yağ karışımı, çöp ve pis su dökmesi yasaklanmıştır. Denize dökülmesi yasaklanan atıklar, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltılmak üzere gemilerdeki tanklarda biriktirilecek ve bu atıklar gemilerin gittiği limandaki atık kabul tesislerine boşaltılacaktır. MARPOL'e göre; gemilerin denizleri kirletmesine neden olan maddeler beş başlık altında toplanmıştır. Bunlar; Petrol ve petrol türevi olan maddeler, zehirli sıvılar,

Sintine: Yıkama işlemlerinde oluşan atık sular ile çeşitli makine ve pompalardan sızan yağlı sulardır. Sintine suları geminin en altında bulunan sintine tankında biriktirilir. Sintine suları içerdiği yağ nedeniyle önemli bir kirleticidir.

Balast: Geminin dengesini sağlamak üzere denizden çekilen ve yine dengesini sağlamak üzere yavaşlıan limanlarda denize basılan sudur. Özellikle petrol tankerlerinin balast suları, denizleri önemli ölçüde kirletmektedir.

ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöplerdir. MARPOL'e göre limanlarda bulundurulması gereken tesis ve donanımlar ise şunlardır: Petrollü atıkları alma tesisleri, zehirli sıvıları içeren atıkları alma tesisleri,

arıtma tesisleri, kuru atıkları öğütme yok etme tesisleri, laboratuvarlar ve ölçme cihazları, yükleme ve boşaltma düzenleri ile gemilerin boru ve bağlantı düzenlerine uygun tesis ve cihazlar.

4.3. Denizlerdeki kirlilik olayları daha çok sintine sularının denize basılması, pis suların ve çöplerin denize dökülmesi ve balast sularının denize boşaltılması sırasında meydana gelmektedir. Bu nedenle MARPOL; gemilere, denizlere boşaltılması yasaklanan atıkları uygun yerlerde biriktirmek zorunluluğunu getirirken, limanlara da, sintine ve balast sularını, pis su ve çöpleri gecikmeye meydan vermeyecek şekilde alacak atık kabul tesisi oluşturma yükümlülüğünü getirmiştir.

4.4. Çevre Kanununun 8inci ve 11inci maddelerine göre; kirliliğin önlenmesi ve giderilmesi için gerekli olan arıtma ve bertaraf sistemlerini kurma ve işletme yükümlülüğü, faaliyet sahibi kurum, kuruluş veya işletmelerindir. Mevcut düzenlemeler uyarınca ülkemizde özel sektör kuruluşlarınca, yerel yönetimlerce ve kamu iktisadi teşebbüslerince işletilen limanlar vardır. Önemli büyük limanlar ve işleten kuruluşlar Tablo 2’de gösterilmiştir. Limanların çok sayıda farklı kuruluşlar tarafından işletilmesi atık kabul tesislerinin uluslararası sözleşmelerde çerçevesi çizilen politikalarla uyumlu bir şekilde yönetilmesini zorlaştırmaktadır. Ayrıca limanlarda atık kabul tesisi yapımından ve atık kabul tesisleri ile ilgili yükümlülükleri izlemekten doğrudan sorumlu olan bir kurumun olmaması kirliliğin önlenmesinde önemli bir faktör olan atık kabul tesislerinin etkisini azaltmaktadır. Doğrudan sorumlu bir kurum olmaması yeterli mevzuat düzenlemelerinin yapılmasını da engellemektedir. Denizcilik Müsteşarlığı’nın hazırladığı “Gemilerden ve Diğer Deniz Araçlarından Kaynaklanan Atıkların Toplanmasına İlişkin Yönetmelik” taslağı bu konudaki boşluğu dolduracak önemli bir gelişmedir.

Tablo 2 : Türkiye'nin önemli limanları ve işleten kuruluşlar

İşleten Kuruluş	Limnlar
TCDD	İstanbul (Haydarpaşa) Limanı İzmit (Derince) Limanı Samsun Limanı Bandırma Limanı Mersin Limanı İzmir Limanı İskenderun Limanı
TÜPRAŞ	İzmit Limanı Aliğa Limanı
SEKA	Mersin Limanı
ATAŞ	Mersin Limanı
DCİ	KDZ Ereğli Limanı
İZEYDAŞ	İzmit Limanı
TTK	KDZ Ereğli Limanı
PETKİM	Nemrut Limanı
TDİ	İstanbul Limanı Trabzon Limanı

4.5. Limanlardaki atık kabul tesisleri farklı nitelikte ve farklı kapasitededir. Liman atık kabul tesislerinin büyük bir bölümü sintine ve balast suyunun alınmasına yöneliktir. Arıtma yapılmayan atık kabul tesislerinde; sintine suları gemilerden alınıp karadaki tanklara taşınmakta, sintine suyu içindeki yağ ve su tanklarda dinlendirilerek ayrıştırılmaktadır. Ayrıştırılan sintine

suyunun yağı özel sektör kuruluşlarına satılmakta, suyu ise denize dökülmektedir. Arıtma yapılan atık kabul tesislerinde ise tanklara alınan sintine suyu, arıtma tesisinde arıtılarak, ayrıştırılan yağ özel sektöre satılmakta, temiz su ise denize deşarj edilmektedir. Tablo 3’de atık kabul tesislerinin niteliğı, adedi ve işleyen kuruluşlar gösterilmiştir.

Tablo 3: Atık kabul tesisleri

Atık Kabul Tesisinin Niteliğı	Adedi	İşleyen Kuruluşlar
Sintine ve balast suyu arıtma tesisi	6	TDİ (1), TÜPRAŞ (2), BOT AŞ (1), ATAŞ (1), İZEYDAŞ (1)
Sintine suyu arıtma tesisi	9	TCDD (7), ALTAŞ A.Ş (1), TDİ (1)
Sintine Tankı	3	DÇİ (1), BORUSAN (1), SEKA (1)
Evsel Atık Arıtma	2	PETKİM (1), GEMPORT(1)
Kimyasal Atık	1	PETKİM (1)
Katı Atık İmha	2	PETKİM (1), TÜPRAŞ (1)

4.6. Ülkemizin en önemli limanları, TCDD ve TDİ tarafından işletilmektedir. Bu limanlarda, Dünya Bankasından sağlanan kredi ile 1985-1986 yıllarında sıvı atık kabul ve arıtma tesisleri kurulmuştur.



TCDD'nin limanlardaki arıtma tesisleri çeşitli nedenlerden dolayı çalışır durumda değildir.

TCDD ve TDİ'nin ana statüleri bu kurumlara işlettikleri limanlarda gerekli kabul tesisleri kurma ve işletme görevi vermiştir. İstanbul ve İzmir'de, TCDD tarafından işletilen ve ülkemizin en büyük limanları olan Haydarpaşa ve Alsancak limanlarında yapılan incelemeler sonucunda, atık alımına yönelik yükümlülüklerin yerine getirilmesinde önemli eksiklikler olduğu görülmüştür. TCDD'ce işletilen diğer limanlarda olduğu gibi Haydarpaşa ve Alsancak limanlarında da 1986 yılında kurulmuş olan arıtma tesisleri bulunmaktadır. Her iki limanda da, teknolojinin eski olması, arıtma maliyetinin yüksek olması gibi nedenlerle arıtma yapılmamaktadır. Bu tesislerin tanklarından sıvı atık depolanması amacı ile yararlanılmaktadır. Gemilerden alınan sınırlar, arıtma yoluna gidilmeden depolarda dinlendirildikten sonra üçüncü şahıslara ihale yoluyla satılmaktadır. Depo kapasitelerinin dolması durumunda ise, gemilerden sıvı atık alınmamaktadır. Arıtma yapılamadığı için gelen gemi sayısına göre fiilen alınan sıvı atık miktarının düşüklüğü dikkat çekicidir. Örneğin, 1999 yılında Haydarpaşa Limanına yanaşan 1976 adet geminin yalnızca 10'undan (142 m³), 2000 yılında 2002 adet geminin 6'sından (166 m³) ve 2001 yılının ilk üç ayında ise 403 geminin 3'ünden (14 m³) sınırla alınabilmektedir.



Gemilerden alınan sintineler fotoğrafta görülen tanklarda toplanıp dinlendirme metodu ile ayrıştırılmaktadır (Haydarpaşa Limanı)

4.7. TCDD, katı atık ve sintine arıtma tesisinin çalışır durumda bulunduğunu resmi belge ile kanıtlayan gemiler dışındaki gemilerden talepleri olup olmadığına bakılmaksızın katı ve sıvı atık alma hizmeti ücreti almaktadır. Atık ücreti alma tarifesi, gemilerin atık verirken uymaları gereken kuralları da belirlemiştir. Örneğin; katı atıkların ağzı kapalı variller, naylon veya benzeri torbalar veya kaplar içinde verilmesi gerekmektedir. Yapılan incelemelerde atık alınırken bu standartlara da uyulmadığı görülmüştür. Katı atıkların kabulü konusundaki uygulama, gemilerden alınan atıkların çöp kamyonları aracılığı ile belediyelerin çöplüklerine taşınmasıdır. Ancak bu konuda da kötü uygulamaların olduğu tespit edilmiştir. Yerinde yaptığımız incelemede, TCDD'nin Haydarpaşa Limanının bu açıdan kötü bir durumda olduğu görülmüştür. Çöpleri belediyenin çöplüklerine taşıyacak uygun araçlara sahip olunmadığı gibi, belediyenin çöpleri düzenli olarak alması da sağlanamadığı için atıkların toplandığı alan çöp yığını haline dönüşmüştür. Liman içi alanda tutulan bu atıklar çevre ve sağlık koşullarını ciddi bir şekilde tehdit etmektedir.



Haydarpaşa Limanında katı atıkların toplandığı alanın görünümü

4.8. Limanları işleten yönetimlerin MARPOL'un gereklerine göre sıvı ve katı atık kabul tesisleri oluşturmaları gerekmektedir. Özellikle katı atıkları yok etme ve öğütme tesisleri yok denecek kadar azdır. Atıkların kabulü ve arıtılması ile ilgili bir başka önemli konu, liman işletmelerinde ihtiyaca uygun kapasitede atık kabul ve arıtma tesisi bulundurulması ile ilgilidir. Limanlarda yaptığımız incelemelerde; TCDD'nin limanlarındaki arıtma tesislerinin çeşitli nedenlerden dolayı çalışır durumda olmadığı tespit edilmiştir. Bu limanlarda arıtma yapılmadığı için gemilerden alınan sintine suları tanklarda dinlendirilerek ayrıştırılmaktadır. Sintine suları dinlendirilerek ayrıştırıldığı için suların toplanacağı tankların kapasitesi yetersiz kalmakta ve atığını vermek isteyen her gemiden sıvı atık alınmamaktadır. Limana yanaşan gemiler atık kabul ücreti ödemekte ancak atığını veremediği için atıklarını denize boşaltmak zorunda kalmaktadır.

Bölüm 5: Kirliliğin izlenmesi ve kirlenlerin cezalandırılması

Raporun bu bölümünde denizleri kirlen gemilerin ne kadar başarılı bir şekilde izlendiği ve cezalandırıldığı incelenmiştir.

5.1. MARPOL, kirlilik yaratan aykırı hareketlere, taraf devletlerin uygulayacağı yaptırımların çerçevesini düzenlemiştir. Buna göre; "sözleşme gereklerine aykırı olan her türlü hareket yasaklanacak, böyle bir hareket vaki olduğu zaman idari mevzuatta cezai hükümler bulunacaktır. İdare, aykırı bir hareketi öğrendiğinde ve varlığı iddia olunan bu aykırı harekete ait kanıtlar bulunması halinde, mümkün olduğu kadar çabuk yasal takibata girişecektir. Sözleşme hükümlerine karşı olan aykırılıklar, sözleşmeye taraf olan devletin yasama yetkisi dahilinde yasaklanacak ve cezai hükümler nerede olursa olsun aykırı hareketlere cesaret ettiremeyecek kadar sert olacaktır".

5.2. Ulusal mevzuatımızda, gemilerden kaynaklanan kirlilikle ilgili temel düzenlemeler 2872 sayılı Çevre Kanunu ile bu kanuna dayanılarak çıkartılan "*Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik*"de yer almaktadır. Gemi ve deniz vasıtalarından Türk karasuları ile serbest ve münhasır ekonomik bölgeler içinde kalan denizler, iç denizler, boğazlar, körfezler, limanlar, tabii ve suni göller, akarsular, kanallar ve bunlara ait kıyılara doğrudan veya dolaylı biçimde balast ve sintine tahliyesi yapmak, her türlü atık ve artığı dökmek ilgili mevzuat gereği yasaklanmıştır. Kirlenme yasağına uymayan gemilere verilecek ceza kategorileri ile 2002 yılında verilecek ceza miktarları Tablo 4 de gösterilmiştir

**Tablo 4 : Çevre Bakanlığı'nın 2001/23 Sayılı Genelgesine göre
2002 yılı ceza miktarları**

A- Kirliliği balast tahliyesi yapan tankerlerden;

-1000 (dahil) gros tona kadar olanlara 35.7 milyar TL

-1000 ila 5000 (dahil) gros ton arasındakilere 71.4 milyar TL

-5000 gros tondan fazla olanlara 357.7 milyar TL

B- Tankerler dahil diğer bütün gemilerin her türlü atık ve artık dökmeleri, sintine tahliyesi yapmaları ve tankerler haricindeki gemilerin kirliliği balast basmaları halinde;

-18 (dahil) ila 1000 (dahil) gros ton arasındakilere 35.7 milyar TL

-1000 gros tondan fazla olanlara 71.4 milyar TL

C- 18 (hariç) gros tona kadar olan gemiler ve gemi tarifine uymayan deniz vasıtalarından denizi kirlileten veya sintine basanlara (iki zamanlı kış'tan takmalı ve benzine yağ karıştırarak çalışan motorlu teknelerin ekzos kirlilemeleri hariç) 2.1 milyar TL para cezası verilmektedir.

5.3. Tablo 4ün incelenmesinde de görüleceği gibi, gemi kaynaklı kirliliğe yönelik ulusal hukukumuzda getirilen ceza hükümleri parasal olarak yeterli caydırıcılığa sahip gözükmesine rağmen bir çok eksikliği de içermektedir. Ceza düzenlemesinde temel ölçü olarak gemilerin gros tonu esas alınmıştır. Gros ton olarak küçük bir geminin yarattığı büyük miktardaki bir kirlilemenin cezası büyük bir gemiden kaynaklanan son derece küçük bir kirlilemeden doğan cezadan daha küçük olmaktadır. Örneğin; 18 gros tondan küçük bir gemi kimyasal içerikli zehirli bir atığı denize bırakarak çok büyük bir çevresel zarar meydana getirdiğinde kesilen ceza 2.1 milyar TL iken, 1000 gros tondan büyük bir gemiden atılan bir çöp poşetinden dolayı kesilen ceza 71.4 milyar TL olabilmektedir. Kirlileten geminin sadece gros tonunu esas alan ceza sistemimiz, mevcut yapısıyla bir çok eksiklik içermekte olup kirlileliğin cinsi, hacmi, temizleme maliyeti gibi asli unsurları göz önünde bulundurmamaktadır. Ceza sistemimiz kirliletmenin oluşum nedeni ile

kirleticinin iyi niyetini ya da kastını da dikkate almamaktadır. Kaza sonucu olan bir kirlenmeyle kasten yapılan bir kirlenme aynı cezaya tabi olmaktadır. Çevreyi kirlenlere mümkün olan en ağır cezanın verilmesi, evrensel düzeyde giderek daha çok kabul gören bir yaklaşımdır. Ancak bu konudaki genel anlayış, cezanın kirlenmenin boyutuyla orantılı olması ve oluşan kirliliğin belli bir süre içinde temizlenme maliyetini karşılayacak düzeyde olmasıdır.

5.4. Ülkemizde kirliliğe yönelik mevcut düzenlemeler genellikle kirlilik sonrası yaptırımlara yönelik olup, kirliliği önleyici tedbirlere yeterince yer vermemiştir. Oysa kirlilikle mücadelede kirlilik oluşmadan gerekli tedbirlerin alınması esastır. Bir gemiye veya tesise petrol ve petrol ürünleri yüklenip boşaltıldığında oluşacak muhtemel kirliliği önleyici tedbirlerin alınmış olması ve önceden belirlenmiş standartlarda araç gereçlerin (yüzer bariyer, temizleme cihazları, kimyasal maddeler gibi) bulundurulması gerekir.

5.5. Ceza sistemimiz bugünkü yapısıyla kirleticilerin iyi niyetlerini göz önünde bulundurmamaktadır. Yetkili mercilere haber veren, temizleme faaliyetlerine yardımcı olan kirleticiler diğer kötü niyetli kirleticiler ile aynı yaptırıma tabi olmaktadır.

5.6. “Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti Ve Cezanın Kesilmesi Usulleri İle Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik” gereğince her yıl Ocak ve Temmuz aylarında, yönetmeliğe göre oluşturulan komisyonun toplanarak para cezalarına ilişkin hususları yerine getirmesi gerekmektedir. Bu komisyonun İçişleri, Maliye ve Çevre Bakanlıkları ile Sahil Güvenlik temsilcilerinden oluşması gerekmektedir. Böylesi bir komisyon, konuya ilişkin mevcut sorunların ele alınması ve kurumlar arası koordinasyon açısından son derece önemli bir platform olmasına rağmen yapılan incelemelerde bu komisyonun faaliyet göstermediği görülmüştür. Oysa bu yönetmeliği yürütme görevi Çevre Bakanlığına verilmiştir. Bu komisyonun faaliyet göstermemesi ceza ve makbuzlara yönelik bir çok eksikliğin devam etmesine neden olmaktadır.

5.7. Çevre Kanununa göre, gemilerin neden olduğu kirlilik suçlarının tekrarı halinde para cezaları bir kat artırılarak verilmektedir. Bu yaptırım ancak yetkili kuruluşlar olan büyükşehir belediyeleri, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve mülki idare amirlikleri arasında ceza verilen gemilere ilişkin veri alışverişiyle gerçekleştirilebilir. Yapılan incelemeler neticesinde ilgili kuruluşlar arasında bu tarz bir bilgi akışı olmadığı görülmüştür. Örneğin, İzmir körfezini kirleten bir gemiye ilişkin büyükşehir belediyesinde bulunan veriler, diğer ilgili kurumlara aktarılmadığından aynı geminin aynı fiili farklı bir yerde işlemesi sonucu Çevre Kanununun tekrara ilişkin yaptırım maddesi uygulanamamaktadır. Dolayısıyla farklı kurumların yetki alanına giren suçların tekrar olup olmadığının bilinmesi ve izlenmesinde sorunlar yaşanmaktadır. Çevre Bakanlığı bu konuda koordinasyon görevi yapabilecek konumda olmasına rağmen ilgili kurumlara yeterli veri akışı sağlamamaktadır.

5.8. Çevre Kanununa göre çevre kirliliğine ilişkin idari para cezalarında yetki genel olarak mülki amirlerde olmasına rağmen, gemilerden kaynaklanan kirliliğe ilişkin cezalarda bu yetki kullanımına büyükşehir belediye başkanlıkları ile sahil güvenlik bot komutanlıkları da dahil edilmiştir. Büyükşehir belediye hudutları içinde kalan sahillerimiz, boğazlarımız, liman ve körfezlerimiz ile göl ve akarsularımızda yapılan kirlenmeler için cezalar büyükşehir belediye başkanlıkları tarafından verilir. Büyükşehir belediyelerinin hudutları dışında kalan denizlerimizde yapılan kirlenmeler için cezalar doğrudan doğruya Sahil Güvenlik Bot Komutanlıklarınca verilir. Büyükşehir belediye hudutları dışında kalan yerlerde liman sınırları içindeki deniz ve bütün göl ve akarsularımızda yapılan kirlenmeler için cezalar (Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları yanında) mahallin en büyük mülki amiri tarafından verilir. İlgili mevzuatta, “büyükşehir belediye hudutları” kavramına yer verilmiş olmasına rağmen belediye hudutları konusunda açık ve anlaşılır bir düzenleme mevcut değildir. Büyükşehir belediyelerinin kara sınırları konusu mevzuatlarda açıkça belirlenmiş olmasına rağmen deniz sınırlarına ilişkin yasal boşluk bulunmaktadır. Bu durum ise büyükşehirlerin farklı kriterlerle farklı sınır belirlemelerine yol açmaktadır. Bu boşluk kısmen de olsa büyükşehir belediye başkanlıkları ile sahil güvenlik bot komutanlıkları arasında

protokolle doldurulmaya çalışılmaktadır. Denize kıyısı bulunan büyükşehirlerden yalnızca Antalya, Mersin, İzmir ve Samsun Büyükşehir Belediyeleri ile bu sınır tespit protokolü yapılmıştır. Diğer büyükşehir belediyeleri ile bu yasal sınırın belirlenmemiş olması ise büyük bir eksikliktir. Bu durum cezalandırma yetki açısından sorunlara neden olabilecek bir durumdur. Bu konunun yasal platformda belirlenmesi ile farklı ve keyfi uygulamalar ortadan kaldırılabilir ve büyükşehir belediyeleri arasında eşgüdüm sağlanabilir.

5.9. Bazı büyükşehir belediyeleri deniz alanlarına ilişkin yetkilerini araç, gereç ve uzman personel yetersizliğinden dolayı Sahil Güvenlik Komutanlığına devretmektedir. Örneğin, denize kıyısı olan büyükşehir belediyelerinden Samsun Büyükşehir Belediyesi protokol ile bu yetkisini devretmiştir. İzleme ve cezalandırma görevinin yerine getirilmesi, gerekli araç, gereç ve personelin bulunmasına bağlıdır. Oysa büyükşehir belediyelerinin çoğu bu imkanlardan yoksundur. Bu nedenle yetersiz imkanlara sahip büyükşehir belediyelerinin yetkilerini devretmeleri yerinde bir uygulamadır. 24 saat esasına göre çalışan ve büyükşehir belediyelerine göre daha iyi imkanlara sahip bulunan Sahil Güvenlik Komutanlığı'na yeterli araç, gereç ve personel tahsisi yapıldığında bu görev daha iyi bir şekilde yapılabilir.

5.10. Kirliliğin tespitinin ertesinde cezai kovuşturmayla başlanarak en kısa sürede yaptırım uygulanması, gemilerin gecikmesine meydan vermeden ceza verilmesi açısından son derece önemli bir husustur. Ceza sistemimizden ya da uygulamasından kaynaklanan bu tip gecikmelerin varlığı, deniz ticareti ve turizm üzerinde olumsuz etkiler yaratabildiği gibi gereksiz yere bekletilen gemi öngörülen cezadan daha fazla maliyete katlanmak zorunda kalmaktadır. Taraf olduğumuz MARPOL'un Sözleşmesinin 7. maddesi, gemilerin sebepsiz geciktirilmesinin ve seferden alıkonulmasının neden olacağı zararın sebep olan devletten talep edilebileceğini belirtmiştir. İlgili kurumlarda yaptığımız incelemeler sonucunda, İstanbul Büyükşehir Belediyesindeki ceza uygulamasında gereksiz gecikmelere neden olmadığı tespit edilmiştir. Kirliliğin tutanakla tespiti, numunelerin tahlili, ilgili yetkilinin cezayı onaylaması, geminin seferden men talebi ve cezanın

yatırılmasıyla men talebinin kaldırılması süresi, cezayı yatıracak geminin keyfiyeti dışında aynı gün içinde tamamlanabilmektedir. İzmir’de ise Büyükşehir Belediye Başkanı, cezayı onaylama yetkisini İstanbul’dan farklı olarak Genel Sekreter Yardımcısı yerine Belediye Encümenine verdiğiinden ve Encümen haftada iki gün toplandığından gereksiz gecikmeler ortaya çıkmaktadır. Kirlenici gemi, yükümlülüğünü aynı gün yerine getirse bile belediye encümeninin toplandığı ve kararın yazıldığı güne kadar beklemek zorunda kalmaktadır. Sahil Güvenlik Komutanlığınca yürütülen çalışmalarda ise, deniz kirliliğinin tespitine ilişkin standart laboratuvarlarının sınırlı sayıda olması ve kirlilik sonrası alınan numunelerin laboratuvar ücretlerini karşılayacak ödeneklerin olmaması yüzünden gecikmeler meydana gelebilmektedir.

5.11. Kirlenicileri izlemek ve kirliliği saptamak için Sahil Güvenlik Komutanlığının uygun ekipmanlarla teçhiz edilmiş deniz ve hava araçlarına ve yeterli sayıda eğitilmiş personele ihtiyacı vardır. Diğer asli görevleri ve 8333 km’lik sahil şeridi göz önünde tutulduğunda mevcut araç, gereç ve personel sayısının yetersiz olduğu görülmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı bu yetersizlikleri gidermek amacıyla bir takım çalışmalara başlamıştır. Personel istihdamı konusunu çözüme kavuşturmak için yasa değişikliği teklifi hazırlayan Sahil Güvenlik Komutanlığı, havadan izleme yapabilmek için dokuz adet helikopter tedarik projesini ve gemileri otomatik olarak takip etmek, gemiler arasında bilgi akışını sağlamak, ticaret gemileri hakkında detaylı bilgi edinebilmek ve arama kurtarma faaliyetlerinde etkinliğini artırmak maksadıyla otomatik tanıma sistemi projesini gerçekleştirmeye çalışmaktadır.

5.12. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin sorumluluğunda olan deniz alanı, boğazlar ve adaları da içine alan Marmara Denizinin İstanbul yakası olup bu bölge, ülkemizin en yoğun gemi trafiğinin olduğu alandır. Boğaz trafiği ve yoğun limanlar yanında sorumluluk bölgesinde Tuzla tersaneler bölgesi de bulunmaktadır. Bu açıdan izlemenin etkinliği büyük önem kazanmaktadır. Teknik kapasite olarak, kullanılan teknelerin yavaş seyredabilen tekneler olması, sayısının sorumluluk alanına göre az olması, eski teknoloji nedeniyle tekneler arıza verdiği zaman bölgede denetimin azalması gibi nedenlerle,

suçluları suçüstü yakalamak her zaman mümkün olmamaktadır. Ayrıca Belediyenin elinde havadan takip araçları bulunmamaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, uzman eleman ihtiyacını hizmet ihalesi yoluyla sağlamıştır. İngilizce bilen uzak yol denizcisi dokuz uzman personel, diğer gemi personeli ve zabıta memurları ile birlikte teknelerde görev yapmaktadır. Bu görevliler kirlilik olduğunda numune almakta, fotoğraf çekmekte ve olay hakkında tutanak düzenlemektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesinde ise gemiler, Sağlık İşleri Dairesine bağlı Çevre Sağlık Hizmetleri Şube Müdürlüğü bünyesindeki körfez denetim ekibince izlenmektedir. Bu ekip üç kişiden oluşmakta olup ekip şefi uzman biyolog, diğer görevliler ise su ürünleri mühendisidir. İzleme görevini yapacak sadece bir tekne ve dört adet personel vardır. İstanbul Büyükşehir Belediyesinde izleme görevi haftanın yedi günü ve yirmi dört saat yapılmaktadır. İzmir’de ise hafta sonlarında ve mesai saatleri dışında izleme yapılmadığı tespit edilmiştir.

5.13. Büyükşehir belediye hudutları dışında kalan yerlerde liman sınırları içindeki deniz alanlarında ceza vermeye yetkili makam Sahil Güvenlik Komutanlıkları yanında mahallin en büyük mülki amirleridir. Sahil ilçelerimizden Aliağa ve Kuşadası Kaymakamları ve Liman Başkanlarıyla yapılan görüşmeler ve incelemeler neticesinde, kirliliğin saptanması amacıyla izlemede kullanılacak hiçbir deniz aracının olmadığı görülmüştür. Ancak ihbar neticesinde karaya yakın bölgelerde numune alma, fotoğraflama gibi yöntemlerle tespit yapılabilen diğer liman içi deniz alanında gerekli izleme aracı olmadığından mülki amirlerce izleme yapılamamaktadır. Bu yetersizlik, Sahil Güvenliğin devreye sokulmasıyla giderilmeye çalışılmaktadır. Özellikle Aliağa İlçesi liman sınırı içinde gemi söküm bölgesi, sanayi tesisleri, limanları ve özel limanlar bulunmaktadır. Bu bölgede etkili bir izlemenin gerçekleştirilmesi son derece önemlidir. Oysa, kaymakamlığın elinde bunu gerçekleştirebilecek deniz aracı bulunmamaktadır. Bölgede bulunan Sahil Güvenliğe ait devriye botu, diğer görevleri yanında bu izlemeyi de yapmaya çalışmaktadır.

5.14. İzleme ile görevli olanlar bu görevlerini havadan, karadan ve denizden sürekli bir biçimde yapmak zorundadır. İzleme için gerekli olan

araçlara yeterince sahip olunmadığı için kirleticileri etkili bir şekilde izlemek ve ceza vermek mümkün olmamaktadır. Sahil Güvenlik dışında hiçbir kurumun elinde havadan izleme yapmaya uygun araç yoktur. Sahil Güvenlik Komutanlığının helikopter satın alımı girişimi bu açıdan çok önemlidir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki belediyelerin ve mülki amirliklerin denizden izleme yapacak olanakları ise son derece yetersizdir.

5.15. İzleme ve ceza verme konusunda yetkili birden fazla kuruluş olması, izlenen kirleticilere ait bilgilerin paylaşılma ihtiyacını daha da önemli kılmaktadır. Ancak bu bilgi paylaşımı sayesinde şüpheli kirleticiler ve kirleticiler daha etkin izlenebilir. Ulusal kurumlar arasındaki bu bilgi paylaşımı yanında uluslararası bilgi paylaşımı da önem kazanmaktadır. Yapılan incelemeler sonunda, ulusal ve uluslararası bilgi paylaşımı konusunda çok önemli eksiklikler olduğu görülmüştür. İnceleme yapılan Büyükşehir Belediyeleri (İstanbul-İzmir), bölgelerinde oluşan kirlilik olayları konusunda diğer büyükşehir belediyelerine ve ilgili diğer kurumlara bilgi akışı sağlayamamaktadırlar. Diğer kurumlardan da büyükşehir belediyelerine kirletici ve şüpheli kirleticiler hakkında bilgi akışı mevcut değildir.

5.16. Ulusal mevzuat, kirletici ve şüpheli kirleticilere ait bilgi paylaşımı konusunda eksiklikler taşımaktadır. İlgili Yönetmeliğe göre kirleticilere kesilen makbuzlarda kirletme nedeni, kirlilik yeri ve tarihi, ceza miktarına ait düzenlemeler gibi bilgiler bulunmaktadır. Ayrıca Yönetmelik ekinde kirlilik tespiti sonucunda doldurulması gereken ve kirleticilere ait bilgileri içeren “kontrol formu” bulunmaktadır. Yönetmeliğe göre makbuzların bir nüshasının Çevre Bakanlığı’na gönderilmesi gerekmektedir. Oluşturulan bir komisyona da yılda 2 kez bu makbuzların incelenmesi görevi verilmiştir. Bunun dışında Yönetmelik, mahallin en büyük mülki amirlerine kontrol ve tespit işlemleri ile ilgili çalışmalarına ilişkin bilgileri aylık olarak Çevre Bakanlığı’na iletme görevi vermiştir. Görüldüğü gibi ulusal mevzuatımızda bilgi akışı, yetkili kuruluşlardan Çevre Bakanlığı’na doğru olup izleme ve kontrolün etkinliğini sağlayacak bir süreç içermemektedir. Zira önemli olan bilgi paylaşımının yetkili kurumlara yansımalarıdır. Ayrıca bilgi paylaşımının

Kirliliğin İzlenmesi ve Kirlenlerin Cezalandırılması

etkin olması, bilginin ihtiyaç duyan kurumlara zaman kaybetmeden aktarılmasına bağlıdır. Bu açıdan ulusal mevzuatımız ve yönetim anlayışımız eksiklikler taşımaktadır.

Bölüm 6: Acil durum planları ve kirliliğin temizlenmesi

Raporun bu bölümünde, muhtemel kirlilik olaylarına karşı hazırlanması gereken ulusal acil durum planının yeterli olup olmadığı ve kirliliğin temizlenmesi ile ilgili faaliyetlerin ne ölçüde başarıyla yürütüldüğü incelenmiştir.

6.1. Kirlilikle mücadele açısından, Türkiye'nin de taraf olduğu bazı uluslararası sözleşmeler, taraf olan devletlere acil durum planları ile ilgili çeşitli yükümlülükler getirmiştir. Türkiye'nin 1980 yılında taraf olduğu Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Barselona Sözleşmesi (OPRC) ve aynı Sözleşmenin "Fevkalade Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol" hükümlerine göre, taraf devletler tek, ikili veya çok taraflı işbirliği yolu ile denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine karşı mücadele etmek üzere acil durum planlarının ve araçlarının hazır durumda bulundurulmasına ve teşvik edilmesine gayret göstereceklerdir. Bu araçlar özellikle fevkalade hallerde kullanılmak üzere hazırlanmış araç ve gereçleri, gemileri, uçakları ve personeli kapsar. Barselona Sözleşmesinin benzeri olan Bükreş Sözleşmesi de Karadeniz'in petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine karşı mücadele amacıyla acil durum planlarının hazırlanmasını gerekli görmektedir. 1990 yılında imzalanan ve Türkiye'nin taraf olduğu Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi de taraf devletleri, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından geliştirilen rehberler ışığında, kamu veya özel ilgili muhtelif organlar arasında örgütsel ilişkileri içeren, hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili acil durum planı hazırlamakla yükümlü kılmıştır.

6.2. Kirlilik yaratıcı olayla etkin mücadele için, kamu veya özel ilgili muhtelif organlar arasında örgütsel ilişkileri içeren hazırlıklı olma ve müdahale ile ilgili ulusal bir planın hazırlanması son derece önemlidir. Ulusal mevzuatımıza göre çevre kirliliğinin önlenmesi ile ilgili her türlü tedbirleri almak, acil durum planları yapmak, konuyla ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli çalışmayı yaparak müdahale etmek Çevre

Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. Çevre Bakanlığı, 1996 yılında Bölgesel ve Mahalli Deniz Acil Müdahale Planlarının hazırlanması için genel esasları belirlemiştir. Çevre Bakanlığı'na göre hazırlanacak olan bu planın amacı; "Karasularımız, Marmara Denizi ve Boğazlar ile münhasır ekonomik bölge içinde veya bitişik bölgesinde, gemi ve her türlü deniz araçlarının kazaları, bu araçlardan yapılan kasti boşaltımlar, yük transferleri ile petrol ve maden çıkarma ve işletme faaliyetleri sırasında meydana gelen deniz ortamını etkileyen ve ekolojik dengeye zarar verebilecek muhtemel kirliliği önlemek veya oluşan kirliliği azaltmak ve gidermek amacıyla uygulanacak müdahale ve mücadele esasları ile yetki ve sorumlulukları belirlemektir." Çevre Bakanlığı, belirlenen genel esaslar doğrultusunda denize kıyısı olan il valiliklerine bölgesel ve mahalli acil müdahale planlarının hazırlanması talimatını vermiştir.

6.3. Bakanlığın hazırladığı esaslara göre oluşturulan acil müdahale planları, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşme hükümlerine göre hazırlanması gereken ulusal acil durum planının taşınması gereken bir çok özelliğini içermemektedir.

6.4. Ulusal acil durum planlarının, ulusal ve uluslararası uygulamalardan çıkarılan dersleri dikkate alması gerekir. Ayrıca, plan sürekli olarak gözden geçirilmeli, gelişen şartlara uygun olarak revize edilmelidir. Ulusal acil durum planının başarıyla uygulanması, planın yıllık hedeflerinin ve eylem planlarının olmasına bağlıdır. Plan, kirlilik yaratıcı nitelikteki farklı senaryolara göre hazırlanmalı ve planın uygulanabilirliği periyodik olarak yapılan tatbikatlarla test edilmelidir. Oluşturulacak acil durum planlarının olayın boyutuna ve senaryolara göre hazırlanması gerekir. Zira her olay aynı boyutta ve nitelikte değildir. Küçük bir kirlilik yaratacak olayda yerel imkanlar yeterli olabileceği gibi, çok büyük bir kirlilik yaratacak olayda yeterli olmayabilir. Bu durumda kamusal ve özel bütün ulusal imkanlara, hatta uluslararası imkanlara ihtiyaç duyulabilir. Bu nedenle planların olayların boyutuna göre çeşitli alternatifleri dikkate alacak şekilde hazırlanması gerekir. Ulusal acil durum planının uygulanabilirliği yeterli araç ve gerecin varlığına bağlıdır. Bu araç ve gereçlerin gereken yerde ve uygun kalitede olması gerekir. Ayrıca, bu araç ve gereçleri kullanabilecek

yeterlilikte personel bulunmalı, bu personel ilgili konuda eğitilmiş ve bilgilendirilmiş olmalıdır. Çevre Bakanlığı, acil durum planlarının istenilen, etkili sonuçları doğurması amacıyla bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Bu tasarıda; ulusal acil durum planının hazırlanması ve uygulanmasında görev alacak kurum ve kuruluşların yetki ve sorumlulukları açıkça tanımlanmış ve ihtiyaç duyulacak kaynaklar belirlenmiştir. Bu tasarı yasalaştığında, denizlerdeki kirlilikle mücadele konusunda önemli bir adım atılmış olacaktır.

6.5. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin temizlenmesi bir çok etkene bağlıdır. Bunlardan en önemlisi yeterli araç ve gerecin bulunmasıdır. Bu araç ve gerecin eğitilmiş personelce zamanında kullanılarak kirliliğe müdahale edilmesi büyük önem taşımaktadır. Kirlilik sonrası temizleme faaliyetlerine başlamadan önce kirliliğin sınırlandırılması için başta bariyerler olmak üzere çeşitli araç ve gerecin ilgili kurumlarda bulunması gerekmektedir. İlgili kamu kurumlarının denizlerdeki kirliliği temizlemek için yeterli araç ve gerece sahip olmadığı görülmüştür.

6.6. 1580 sayılı Belediye Kanunu ile 3030 sayılı Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkındaki KHK, deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda belediyelere açık bir görev vermemiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, kendi sorumluluk alanında, gerek gemilerin gerekse başka kaynakların neden olduğu deniz kirliliğinin temizlenmesine ilişkin faaliyet göstermektedir. Belediyenin elinde petrol ve türevlerinden kaynaklanan kirliliğin yayılmasını önlemek için 2000 m bariyerle, bu kirliliğin deniz yüzeyinden alınmasını sağlayan 2 adet skimmer cihazı ve çok amaçlı 1 adet katı ve sıvı atık toplama teknesi ile 2 adet katı atık toplama teknesi mevcuttur. İstanbul Büyükşehir Belediyesinin sorumluluk alanının genişliği ile yoğun deniz trafiği ve kaza riski düşünüldüğünde, belediyenin büyük boyutlu bir kirlilik olayına karşı etkin ve verimli yanıtlar veremeyeceği görülmektedir. İzmir Büyükşehir Belediyesinde ise katı atıkları toplayan son derece yetersiz bir çöp toplama teknesi dışında hiçbir bariyer, temizleme araç ve gereci bulunmamaktadır.

6.7. Sahil Güvenlik Komutanlığı'na deniz kirliliği ile mücadele ve temizlemeye yönelik görev verilmemiştir. Bu nedenle Sahil Güvenlik

Komutanlığında, oluşan kirliliğin yayılmasını engelleyici (bariyer gibi) ve kirliliği temizleyici nitelikte (skimmer gibi) hiçbir araç ve gereç ile malzeme bulunmamaktadır. Dolayısıyla kirlilikle karşılaşıldığında bot komutanlıklarınca ceza kesilmesine rağmen kirliliğin giderilmesine yönelik hiçbir işlem yapılamamaktadır. Oysa kirlilik sonrası tedbirlerin alınmasında zaman son derece önemlidir. Oluşan kirliliğe kısa sürede müdahale edilmediğinde kirlilik akıntı ve rüzgarın etkisiyle dağılabilmekte bu ise temizlik imkanını zorlaştırmaktadır. Yasal değişiklik yapılarak, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na kirlilikle mücadele görevinin verilmesi ve bu görevi gerçekleştirebilecek bariyer, oil-scimmer gibi yeterli araç ve gereçle donatılması halinde kirliliğin temizlenmesi faaliyetleri daha etkili bir şekilde yürütülebilecektir.

6.8. Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, deniz kirliliği ile mücadele etme ve temizleme görevi olmamasına rağmen, kaza yapan gemileri kurtarmakta kullandığı kirliliği önleyici araç ve gereçlere sahiptir. Genel Müdürlük yalnızca İstanbul'da bulunan bariyer, skimmer (yağ sıyrıcı) ve sea slug (yüzer geçici esnek depo) gibi araçlarını kullanarak deniz kazaları sonrasında çevre kirliliğinin sınırlandırılmasına, kontrol altında tutulmasına, kirleticilerin deniz suyundan ayrılmasına ve kaza mahallinden uzaklaştırılmasına çalışmaktadır. Ancak Genel Müdürlüğün sahip olduğu araç ve gereçlerin ihtiyaç duyulanın çok altında olduğu ve İstanbul dışında ise hiç bulunmadığı bilinmektedir. Özellikle kaza sonrasında olaya kurtarma amaçlı müdahale eden bir kurumun kirliliğin önlenmesi ve temizlenmesi görevini de üstlenmesi ve yeterli araç ve gereçle donatılması gerekmektedir. Kirlilikle mücadele ve temizlemede kamusal imkanların yetersizliği görülmektedir. Bu nedenle kamusal imkanların yanında, standartları ve çalışma şartları önceden belirlenmiş ve yetkili otoritelerin gözetiminde faaliyet gösterecek özel girişimlerden de yararlanma yoluna gidilmesi etkin mücadele açısından önem taşımaktadır.



Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün kaza halinde müdahalede bulunduğu Kurtarma-1 Gemisi

6.9. Gemilerden kaynaklanan kirliliğin çevresel etkisinin büyüklüğünü, temizlik faaliyetlerinin zorluğunu ve maliyetini göstermesi açısından İstanbul'da yaşanmış bir kirlilik olayına değinmek yerinde olacaktır: 29 Aralık 1999 günü, Marmara Denizi Florya açıklarında Rusya Bayraklı 4000 ton kalorifer yakıtı yüklü Volgoneft-248 adlı tanker şiddetli lodos nedeniyle oluşan deniz kazası sonucu kırılarak ikiye bölünmüş ve baş kısmı batmıştır. İkiye bölünen tankerin batık kısmında bulunan yakıt sızmaya ve deniz suyuna karışmaya başlamış ve 2000 yılının yaz ayları süresince de devam etmiştir. İlk aşamada denize dökülen yaklaşık 1300 ton yakıt, 5 km lik bir kıyı şeridini kirletmiştir. Kıyı şeridinde yer alan binalar, yollar, balıkçı barınakları, sahiller ve kıyı tesisleri denize dökülen yakıttan aşırı derecede etkilenmiştir. Ayrıca, deniz ekolojisi açısından telafisi imkansız sonuçlar da doğurmuştur. Bir çok canlı türü ve deniz bitkileri bu kirlenme sonucu yaşamını yitirmiştir. Çevre örgütleri bölgenin eski haline gelmesi için en az kırk yılın geçmesi gerektiğini belirtmektedirler. Oluşan kirliliğin temizlenmesi faaliyetleri İstanbul Valiliğinin kararı üzerine İstanbul İl Çevre Müdürlüğü'nün görev ve sorumluluğunda yürütülmektedir. Bu amaçla izleme ve değerlendirme komisyonu kurulmuştur. Atıkların temizlenmesi işlemi Çevre Bakanlığınca koordine edilmekte ve komisyonun gözetim ve yönlendirmesiyle yetkili sigorta şirketi tarafından yerine getirilmektedir. Kirlenme görülen yerlerde yüzey tarayıcıları ile temizlik yapılmış, geminin

etrafı ise, sızıntı ihtimaline karşı bariyerlerle çevrilmiştir. Ayrıca kıyıda petrolün tekrar denize karışmaması için kıyı boyunca 1 km. uzunluğunda bariyer yerleştirilmiştir. Temizleme faaliyetleri yalnızca deniz yüzeyi ve kıyı şeridi ile sınırlı kalmayıp, deniz dibi temizleme faaliyetlerini de içermektedir. Kaza sonrası yapılan incelemeler neticesinde, yaklaşık 160000 m²'lik alanda deniz dibine çökmüş 700 ton dolayında fuel-oil varlığı tespit edilmiştir. Aylar süren kıyı temizliğine rağmen şiddetli lodos ve dalgalar nedeniyle dipteki petrol, kıyı şeridini yeniden kirletmektedir. Aradan geçen yaklaşık iki yıla rağmen temizlik faaliyetleri tamamlanamamıştır. Şu ana kadar temizleme faaliyetleri için yaklaşık olarak 10 milyon ABD doları dolayında bir harcama yapılmıştır. Bu giderler geminin sigortalı olması nedeniyle sigorta şirketince yapılmaktadır. Kirletici nitelikte malzeme taşıyan ve sigortası olmayan bir geminin yaratacağı kirlilik durumunda ise, bu gider hükümet tarafından karşılanmak zorundadır. Böylesi bir durumla karşılaşmamak için gerekli tedbirlerin alınması büyük önem taşımaktadır. Benzer nitelikteki deniz kazaları sonrasında da oluşan duruma yönelik günü birlik ve olaya özgü tedbirler alınma yoluna gidilmektedir. Oysa kirlilikle etkin mücadele için yeterli acil durum planlarının bulunması ve olay sonrasında uygulanabilmesi gerekmektedir.