

Deniz Kirliliğinin Engellenmesi için Gemiler Tarafından Alınabilecek Önlemler

Dünya denizlerindeki kirliliğin % 80'i her ne kadar kıyı tesisleri kaynaklı olsa da, gemi kaynaklı kirlilik oranı %20' dir. Gemi kaynaklı deniz kirliliği, sadece Türkiye için değil, uluslararası bir sorun oluşturmaktadır. Bu doğrultuda imzalanan uluslararası sözleşmeler mevcuttur ve çoğuna Türkiye taraftır.



Bu sözleşmeleri iki ana başlık altında toplayabiliriz.

a. Uluslararası Sözleşme olarak IMO sözleşmeleri; Marpol 73/78, OPRC 90, GLC92, FUND 92

b. Bölgesel Sözleşmeler; Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi), Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Sözleşme (Basel Sözleşmesi), Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması (Barcelona Sözleşmesi)

Gemi kaynaklı illegal deşarjların kontrol edilmesi maksadıyla: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıklarına 06/06/2011 tarihli ve 2011/9 sayılı Genelge ile yetki devri yapılmıştır. Bu Genelge, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin tespiti için, Bakanlıkça yetki verilmiş kurum ve kuruluşları, bu kurum ve kuruluşların yetki alanlarını, yetki konularını, Türkiye'nin yargılama yetkisine tâbi olan deniz yetki alanlarında 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümlerine uyulup uyulmadığının denetlenmesi, tespit edilen ihlallere uygulayacakları idari yaptırımları, ihlalin tespiti için sürekli olarak havadan, karadan ve denizden kontrol ve izlemenin yapılma usullerini, yetki devri çerçevesinde yapılan işlemler hakkında Bakanlıkça bilgilendirme yöntemini kapsamaktadır.

Mevzuat gereği; Liman dışı sefer yapan bütün yolcu gemileri, 150 GRT ve üstündeki petrol tankerleri, 400 GRT ve daha büyük gemiler ve 15 veya daha fazla personel taşıyan her gemi atık bildirimini yapmakla yükümlüdürler.



Kaptan Kaan Özerk

Grup Hasar Müdürü

+90 216 545 0300 (D.233)

+90 533 643 98 35

kaan.ozerk@turkpandi.com

1991 yılında İTÜ Denizcilik Fakültesi Güverte Bölümünden mezun oldu. 1998 yılına kadar Zodiac Maritime, London denizcilik şirketinde büyük tonajlı yük gemileri ve tankerlerde güverte zabiti ve 2.Kaptan olarak çalıştı. 2017 yılı sonuna kadar Arkas Holding bünyesindeki konteyner gemilerinde 2. Kaptan, Gemi Kaptanı ve sonrasında karada sırası ile Güverte Enspektörü ve Deniz Sigortaları Müdürü olarak görev yaptı. Şubat 2018 tarihinde Türk P ve I Sigorta A.Ş. ailesine Hasar Grup Müdürü olarak katıldı.



TURKP&I

Gemi Atık Takip Sistemi (GATS) üzerinden yapılması gereken atık bildirimleri; geminin donatanı, işleticisi veya yetkilendirilmiş acentesi tarafından; gemilerin limana varışlarından en az 24 saat önce, 24 saatten az sürecek olan yakın seferlerde gemiler kalkış limanından ayrılır ayrılmaz ilgili atık alım yükümlüsüne ve Liman Başkanlığına yapılır.

Gemilerde biriken atıkların ve bunlardan doğabilecek olası deniz kirliliğinin boyutları; geminin yaşı, geminin ve makinesinin tipi, yakıt tüketimi, taşıdığı insan sayısı, taşıdığı yüke ve seyir /liman kalış süresine göre doğru orantılı olarak artış gösterir.

Gemi kaynaklı deniz kirliliklerini sigorta boyutunda incelediğimizde; hasar ihbarı yapılan cezaların çoğunun;

- * Sintine, balast, ambar veya tank yıkama sularının denize basılması,
- * Çöp ve katı atıkların denize atılması,
- * Güvertenin yıkanması veya yağmur veya taşan balast sularının taşıntı tavalarında biriken yağ/yakıt ve atıklar ile yıkamada kullanılan deterjanlı suyun denize gitmesi,
- * Gemi bordasında denizi kirletecek ölçüde raspa ve boya işlerinin yapılması,
- * Yük atıklarının denize dökülmesi,
- * Yakıt transferi ya da yük olarak yükleme-tahliyesi esnasında kazara ya da insan hatası nedeniyle taşma, sızma ya da devre patlaması sonucu yakıtın denize taşması,
- * Makine soğutma suyu devresine yağ/yakıt karışarak soğutma suyu ile denize akması,
- * Stern tube ve dümen rodundan yağ sızması,
- * Güvertedeki hidrolik hortum veya devrelerin patlayarak, akan yağın açık frengilerden denize gitmesi,
- * Kapalı özel denizlerde 15 ppm in üstündeki sintine suyunun denize tahliyesi,

- * Yaşam mahalli atık sularının insinatörde artılmaksızın direkt denize verilmesi,
- * Çatma/çatışma nedeni ile yakıt tanklarının hasarlanarak denize yakıt kaçağı,

kaynaklı olduğu görülmektedir.

Bu sebeplerden kaynaklı hem operasyonel kusurların azaltılması, hem de sertifikasyonların tamamlanması hayati önem taşımaktadır. En basit örneği ile Oil ve/veya Garbage Record Book'lardaki kayıt ile gemide mevcut yağ ve çöp miktarının uyumlu olmaması (Gerçeğe aykırı beyanlar) ve/veya yükün uygun olmayan bir şekilde imha edilmesi kirlilik cezalarına tabidir.

Peki, sonu geminin seferden men edilmesine kadar varan ciddi yaptırımlar ve yüksek para cezaları ile karşılaşmamak için alınabilecek önlemler nelerdir?

- * Yağ separatörünün(OWS) , alarm ve otomatik durdurma sisteminin sorunsuz çalışması, bypass edilmemesi,
- * Yağ Kayıt Defterinin (Oil Record Book) gerçeğe uygun tutulması,
- * Çöp Kayıt Defterinin (Garbage Record Book) gerçeğe uygun tutulması, Çöp Yönetmeliğine uygun çöp ayrımı ve toplanması, karaya verilen çöpler için mutlak makbuz alınması,
- * Yük atıklarının doğru imhası ve doğru belgelenmesi,
- * Yakıt Kirliliğini Acil Önleme Plan'ının (SOPEP) mutlaka güncel olması,
- * Gemideki tüm yakıt kirliliği ile ilgili sertifikaların eksiksiz ve geçerli sürenin olması, (Oil Pollution Prevention, Sewage Pollution Prevention, Dangerous Goods, Air Pollution, Engine Air Pollution Prevention, Anti-fouling, OWS, 15 ppm alarm, Oil discharge monitoring and control system, Oil/water interface detector, Sewage treatment or comminuting system, Incinerator, Exhaust gas treatment system Sox ve Nox, Ballast water treatment system gibi)



- * Yağ/yakıt filtreleme ekipmanları, 15 ppm alarm sistemi ve standart sahil bağlantısının çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Tankerlere özel; yağ/yakıt/su dedektörlerinin, tank/ambar yıkama sistemlerinin, ODME ve yük/balast tahliye sistemlerinin, yük ısıtma sistemlerinin, havalandırmaların çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Atık su arıtma sistemi, bekleme tanklarının, bunlara ait devre ve ekipmanın, tahliye bağlantılarının çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Incineratör mevcut ise çalışır ve iyi kondisyonda olması, kayıtlarının doğru tutulması,
- * Çöplerin doğru seperasyonu ve depolanması, uygun tüm işaret ve etiketlerin tam ve eksiksiz olması,
- * Ballast Water Management Plan ve Balast Kayıt Defterinin güncel ve eksiksiz doldurulması,
- * Güvertedeki tüm frengilerin kapalı olması,
- * Tüm hava firarlarının ve yakıt taşıntı tavalarının çalışır ve iyi kondisyonda olması,
- * Oil Spill Kit'deki mevcut malzemenin kurallara uygun sayıda ve iyi kondisyonda olması,
- * Bayrak Devleti kurallarına uygun Kirlilik talimlerinin yapılması sayılabilir.

Bilindiği üzere, gemilerimiz uğradığı yerli ve yabancı limanlarda farklı denetimlere tabidirler. Bu denetimlerin şeklinin ve sıklığının uğrak yapılan limana göre değiştiği düşünüldüğünde, riskleri minimize etmek ve ticaretin sorunsuz devamını sağlayarak, bir tacir olarak başarıyla bu denetimlerden geçmenin yalnızca gemi maliki/işletmecisi bazında değil, ülkesel düzeyde bir kazanımı olduğu aşikârdır.

Türk gemilerinin ve filolarının standartlarının arttırılması, yerli ve yabancı limanlarda karşılaştıkları kontrolleri başarıyla tamamlıyor olması, bizler için milli bir gurur olacaktır.

Not:

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca Resmi Gazete 'de yayınlanan; 2872 sayılı çevre kanunu uyarınca verilecek idari para cezalarına ilişkin tebliğe aşağıdaki linkten ulaşabilirsiniz.

<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191231-17.htm>

