

PAPER DETAILS

TITLE: Uluslararası denizcilik örgütü ve çevre: Türkiye`nin örgüt içindeki durumu/International maritime organization and the environment: Turkey`s in status the organization

AUTHORS: Murat Ayan,Tan Baykal

PAGES: 275-297

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/183265>

ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ VE ÇEVRE: TÜRKİYE’NİN ÖRGÜT İÇİNDEKİ DURUMU

Dr. Murat Ayan

Marmara Üniversitesi, İİBF Kamu Yönetimi Bölümü

Dr. Tan Baykal

The University of Tampa, Faculty of Business (MBA)

İstanbul Üniversitesi, Avrupa Birliği

Özet

Denizcilik sektörü ve taşımacılığının önemi yıllar içerisinde giderek artarak değer kazanmıştır. Dünyamız büyük su alanlarıyla çevrelenmiştir ve dünyamızın su yollarının çevresel sürdürülebilirliğini sağlamamız gereklidir. Bu görevi yerine getirme gayretleri sonrasında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurulmuş ve kuralları belirlenmiştir. Bu çalışma Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün Faaliyet Alanlarını, Çalışma Organizasyonunu, Tavsiyelerini, Kodlarını ve Sözleşmelerini gözden geçirecektir. Buna ilaveten çalışma, Türkiye’nin IMO’daki katılımını ve taraf olduğu sözleşmeleri inceleyecektir.

Anahtar Kelimeler: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası Denizcilik Örgütü Sözleşmeleri, Deniz Kirliliği

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION AND THE ENVIRONMENT: TURKEY’S IN STATUS THE ORGANIZATION

Abstract

The importance of maritime sector and transportation has realized an increased significance over the years. Our world is surrounded by vast bodies of water and it is necessary that we maintain the environmental sustainability of our world’s waterways. In an effort to accomplish this task, the International Maritime Organization (IMO) was founded and regulations established. This study reviews the IMO’s activity area, work organization, recommendations, codes and conventions. It further reviews Turkey’s involvement in the IMO and the agreements they have executed.

Keywords: International Maritime Organization (IMO), International Maritime Organization Conventions, Marine Pollution

Giriş

Gelecek kuşakların ihtiyaç duyacağı kaynakların varlığını ve kalitesini tehlikeye atmadan, hem bugünün hem de gelecek kuşakların çevresini oluşturan tüm çevresel değerlerin sosyal, ekonomik, fizikî gibi her alanda ıslahı, korunması ve geliştirilmesi süreci olan sürdürülebilir çevre, doğal uyum politikası içinde algılanmalıdır. Birey ve toplulukların gelişen değişikliklere gösterdikleri uyum daima farklılıklar gösterir. Göç, yaşam biçiminin model ve kalıplarındaki değişiklik, koruma giderlerindeki değişkenlik buna en güzel örneklerdendir. Ancak uyum farkıyla gelen olumsuzluk, dünyanın yitireceği şeylerin büyüklük ölçüsünü ortaya koymakta yeterlidir.

Büyük bir bölümü denizlerle kaplı olan dünyamızda, deniz taşımacılığının ayrı bir yere ve öneme sahip olduğu herkes tarafından bilinmektedir. Denizcilik sektöründe gerçekleştirilecek olan tüm faaliyetlerin belirli kurallara bağlanarak düzene sokulması ve denetim altında tutulması kaçınılmaz bir gerekliliktir. Bu kapsamda ülkeler, deniz imkânlarını kullanmak ve sürdürülebilir çevreyi muhafaza etmek için uluslararası denizcilik örgütünün yönlendirmesi ile birçok sözleşmeye taraf olmuşlardır.

Deniz Taşımacılığı Faaliyetlerini kurallar çerçevesinde düzene sokmak, birtakım riskleri azaltmak ve denizcilik faaliyetlerini daha kolay uygulanabilir kılmak amacıyla yapılmış ve yapılmakta olan Uluslararası Denizcilik Konvansiyonları sayesinde çeşitli kurallar ortaya çıkmış ve bu kurallar hükme bağlanmıştır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) Birleşmiş Milletler tarafından 1948 yılında kabul edilen bir konvansiyon ile temeli atılan (The Free Library, 2010) ve 10 yıl sonra 1958 yılında resmen çalışmalarına başlayan bir Birleşmiş Milletler kuruluşudur.

IMO'nun kuruluşuna ilişkin sözleşme, 6 Mart 1948 tarihinde Cenevre'de toplanmış olan Birleşmiş Milletler Denizcilik Konferansı tarafından kabul edilmiştir. (International Maritime Organization, 1993) "Hükümetlerarası Denizcilik İstişare Örgütü'nün Kurucu Sözleşmesi", 1958 yılında yürürlüğe girmiştir. Söz konusu sözleşmede yapılan değişiklik sonucu örgütün adı 1982 yılında, Uluslararası Denizcilik Örgütü olarak değiştirilmiştir. Örgütün amaçları; gemicilik sektörüne etki eden her türlü teknik konuyla ilgili olarak, uluslararası ticaretle uğraşan ülkelerin mevzuat ve uygulamaları açısından hükümetler arasında işbirliği sağlamak, denizde güvenlik, seyrüsefer etkinliği ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda, en üst düzeyde uygulanma etkinliğine sahip standartların genel kabulünü teşvik etmek ve kolaylaştırmak olarak sıralanabilir. (Karan & Karan, 2003:23) Uluslararası Denizcilik Örgütü, ayrı bir uluslararası hukuk kişiliğine sahip olmasına rağmen, Birleşmiş Milletler (BM) ile özel işbirliği ilişkileri

çerçevesinde BM'ye Bağlı Uzmanlık Kurumu olarak da nitelendirilebilir. (Nemli, 2000:36) Organizasyon 164 üye devletten ve 3 ortak üye ülkeden (Hong Kong, China 1967), (China, Macao (1990) (Faroe Adaları, Danimarka 2002) oluşur. IMO teknik bir örgüt olup, örgütün çalışmaları Komite ve Alt Komiteler tarafından yürütülür.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Faaliyet Alanları

- Uluslararası denizlerde *seyir güvenliği* yönünden gerekli teknik önlemleri almak ve buna ilişkin uluslararası normların düzenlenmesini teşvik etmek,
- *Deniz işletmeciliğinin* verimli olmasını sağlamak üzere, en etkili kuralların kabulünü teşvik etmek,
- *Denizlerin gemiler tarafından kirlenmesinin önlenmesine* yönelik olarak, ülkeler arasında işbirliği yapılmasını sağlamak şeklinde özetlenebilir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Temel Organları

- Genel Kurul
- Konsey
- Sekreteryaya
- Komiteler
- Deniz Güvenliği Komitesi (MSC)
- Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)
- Hukuk Komitesi (LEG)
- Teknik İşbirliği Komitesi (TC)
- Kolaylaştırma Komitesi (FAL)

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), genel anlamıyla deniz güvenliği, uluslararası sularda seyir güvenliği, deniz çevresinin korunması ile uluslararası sularda sefer yapan gemilerin inşası-donanımı ile trafiği etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında hükümetler arasında işbirliğini sağlamak ve belirlenen standartların hükümetlerce benimsenmesini teşvik amacıyla faaliyet göstermekte olup, özellikle uluslararası sözleşmelerin benimsenmesi ve uygulanması çerçevesinde çalışmalarını sürdürmektedir. IMO'nun temel felsefesi "daha emniyetli seyrüsefer ve daha temiz denizler"dir. Bu amaçtan hareketle IMO bünyesini oluşturan temel ve yardımcı organlar marifetiyle kuruluş yılı olan 1958'den beri çeşitli faaliyetlerde bulunmaktadır. (Çevik, 2004:17)

Genel Kurul

IMO Genel Kurulu, Konsey ve beş ana komiteden oluşur. Bütün üye devletlerin katılımı ile oluşan ve her iki yılda bir toplanan Genel Kurul, IMO'nun yasama organı görevini görür, Genel Kurul tarafından iki yıllık bir dönem için seçilen 40 üyeden oluşan Konsey, IMO'nun yürütme organı olarak görev yapar.

Konsey

IMO Genel Kurul oturumları arasındaki dönemde IMO'yu, Genel Kurul tarafından seçilmiş 40 üye hükümetin oluşturduğu Konsey idare eder. Genel Kuruldan sonra Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun en yetkili organı olan IMO Konseyi, Komite ve Alt Komitelerin raporları ile teklif ve tavsiyelerini, IMO program ve bütçe hesaplarını inceleyerek Genel Kurula iletmek Genel Kurulun onayıyla Genel Sekreter tayin etmek gibi konuları icra etmekle görevlidir (The Free Library,2010).

1993 Kasım ayında düzenlenen 18'nci Genel Kurulda alınan karar A.735 (18) uyarınca, Konseyin (32 olan) üye sayısı 40'a çıkartılmıştır. Söz konusu kararın uygun bulunduğu dair Kanun 24.01.2001 tarih ve 4621 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu karara göre;

- **(a kategorisi)** 10 üye, Uluslararası gemicilik hizmetlerinin sağlanmasından en fazla çıkarı bulunan devletlerden,
- **(b kategorisi)** 10 üye, Uluslararası denizcilik faaliyetlerinden en fazla çıkarı bulunan diğer devletlerden,
- **(c kategorisi)** 20 üye, yukarıdaki a ve b kategorilerinden seçilmeyen, deniz taşımacılığında ve seyrüseferinde özel çıkarları bulunan ve Konseye seçilmeleri dünyanın bütün coğrafi alanlarının temsilini sağlayacak devletlerden oluşacaktır.

15-26 Kasım 1999 tarihleri arasında gerçekleştirilen IMO 21.Genel Kurul Toplantısında Ülkemiz ilk kez c kategorisinden Konseye aday olmuş, yapılan oylamada geçerli sayılan toplam 124 oyun 76'sını alarak tarihinde ilk kez aday olduğu Konseye c kategorisinden seçilerek önemli bir başarı sağlamıştır. 19-30 Kasım 2001 tarihleri arasında yapılan IMO 22. Dönem Genel Kurul Toplantısı esnasında gerçekleştirilen Konsey üyeliği seçimlerinde ilk seçimlerde alınan oy sayısı 76'dan 87'ye çıkartarak Türkiye ikinci kez IMO Konsey üyeliğine seçilmiştir.

24 Kasım- 5 Aralık 2003 tarihleri arasında Londra'da yapılan IMO 23. Genel Kurul Toplantısında gerçekleştirilen olan IMO Konsey üyeliği seçimlerinde; Ülkemiz geçen dönemki seçimlere oranla oy sayısını 11 oy artırarak, 98 oyla IMO Konseyi'ne yeniden seçilmiştir.

IMO, hedeflerine ulaşmak amacıyla kuruluşundan itibaren birçok sözleşme ve protokolü geliştirmiş ve deniz güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve diğer meselelerle ilgili olarak, 700'ün üzerinde kod ve tavsiyeleri kabul etmiştir. Normal olarak Sözleşmelerin başlangıç çalışmaları, komite ve alt komitelerce yapılır; taslak belgeler üretildikten sonra Konferansa sunulur. Konferansa, IMO'ya üye olmayan ülkeler dâhil Birleşmiş Milletler sistemi içindeki bütün ülkelerin delegeleri davet edilir. Konferans sonuç metnini kabul eder ve nihai metin hükümetlerin onayına sunulur.

Bir belge belli sayıda ülkenin onayının alınması gibi belli bir takım sorumlulukların yerine getirilmesinden sonra yürürlüğe girer. Genelde sözleşme ne kadar önemliyse, yürürlüğe girmesindeki sorumluluklar da o kadar sıkı ve keskindir. Bu sözleşmelerin hükümlerinin uygulanması taraf olan ülkeler için zorunludur. IMO Genel Kurulu tarafından kabul edilen kodlar ve tavsiyeler, hükümetleri bağlayıcı değildir. Bununla birlikte, kodların ve tavsiyelerin içeriği önemli olabilir ve çoğu zaman bunlar, bazen üye ülkelerin ulusal mevzuatının içine alınarak uygulanır.

Sekretarya

Genel Sekreter, Sekretarya'ya başkanlık eder. Sekretarya'da yaklaşık 300 tane uluslararası sivil memur çalışmaktadır. Genel Sekreter, Genel Kurulun onayı ile Konsey tarafından atanır. (USCG, 2010)

Komiteler

Deniz Güvenliği Komitesi (Maritime Safety Committee- MSC):

IMO'nun en önemli komitesi olup, örgütün teknik çalışmalarını yürütür. Çok sayıda alt komiteleri vardır. Bu alt komitelerin isimleri onların ilgilendikleri konulara işaret eder. Seyir Güvenliği, Radyo-Telsiz İletişimi, Can Kurtarma, Arama Kurtarma, Eğitim ve İzleme, Tehlikeli Maddelerin Taşınması, Gemi Dizaynı ve Donanımı, Yangından Korunma, Denge ve Yük Hattı ve Balıkçı Gemilerinin Güvenliği, Tehlikeli Maddeler Katı Kargolar ve Konteynerler, Bayrak Devleti Uygulamaları ve Dökme Kimyasallar. (USCG, 2010)

Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee- MEPC):

Genel Kurul tarafından Kasım 1973'de kurulmuştur. Gemilerden kaynaklanan deniz çevresinin kirliliğinin kontrolü ve önlenmesi hakkındaki teşkilat faaliyetlerinin koordinasyonundan sorumludur. Dökme Kimyasallar ve Bayrak Devleti Uygulamaları MEPC'nin alt komitelerindendir. (USCG, 2010)

Hukuk Komitesi (Legal Committee- LEG):

Esas olarak 1967'de Torrey Canyon kazasından sonra ortaya çıkan yasal problemler ile ilgilenmek üzere kurulmuştur. Ancak, bu komite daha sonra daimi bir komite olmuştur. Organizasyonun görev alanı içerisindeki her türlü yasal (hukuki) meselelerin incelenmesinden sorumludur. (USCG, 2010)

Teknik İşbirliği Komitesi (Technical Co-operation Committee- TC):

Özellikle gelişmekte olan ülkelere denizcilik alanında teknik yardımların sağlanması konusunda Örgütün koordinasyon çalışmalarından sorumludur. Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nde resmi olarak ilk tanınan Organizasyonun Teknik İşbirliği Komitesi olması IMO çalışmalarında teknik yardımın önemini göstermektedir. (USCG, 2010)

Kolaylaştırma Komitesi (Facilitation Committee- FAL):

Uluslararası deniz trafiğinin kolaylaştırılması bağlamında IMO faaliyetleri ve fonksiyonundan sorumludur. Bunlar gemilerin limanlara ve diğer terminallere giriş ve çıkışlarında istenilen belgelerin basitleştirilmesi ve formalitelerin azaltılmasıdır. IMO'nun bütün komiteleri eşit olarak, tüm üye hükümetlerin katılımına açıktır. (USCG, 2010)

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Temel

Tavsiye Kararları Ve Kodları

Sözleşmeler ve uluslararası anlaşmalara ek olarak, IMO, çok geniş bir yelpazede çeşitli konularla ilgili yüzlerce tavsiye kararı almıştır. Bunlardan bazılarını sözleşmeler ve anlaşmalarda yeterince yer almayan kodlar, ana hatlar, önemli konularda tavsiye niteliğindeki çalışmalar oluşturmaktadır. Tavsiye kararları kod formunda da olsalar Hükümetler üzerinde bağlayıcı değildir; ancak bunlar ulusal düzenlemeler ve gerekliliklerin şekillendirilmesinde yol gösterici olma özelliği taşırlar. Birçok ülke bu kararları kendi iç hukukuna geçirmek suretiyle uygulamaktadır, buna kendi ülkemizden örnek vermek gerekirse, IMO'nun Türk Boğazları ile ilgili A.827(19) sayılı kararı içerisindeki hükümlerden pek çoğu, "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nde" de yer alır. Bazı durumlarda, bir sözleşmede ilgili referansın gösterilmesi durumunda, bazı önemli kodlar bağlayıcı hale getirilebilmektedir.

Bu tavsiye kararları genellikle sözleşmelerin ve bazı durumlarda da temel kodların ve ana hatların uygulanmasında yardımcı olmak ve destek olmak amacıyla taşırlar. Bazı gerekli durumlarda, IMO Kararları, uygulamalardan elde edilen deneyimler ışığında belli bir konuda yol gösterici olması amacıyla alınabilir. Diğer hallerde tavsiye kararları belli kurallarla ilgili ortaya çıkan soru işaretlerini ortadan kaldırmak amacıyla taşırlar ve böylelikle bu kuralların bütün ülkelerde aynı şekilde anlaşılmasını ve uygulanmasını sağlarlar. Yıllar içerisinde IMO tarafından kabul edilmiş bazı temel Tavsiye Kararları ve Kodlar şunlardır:

- Uluslararası Denizcilik Tehlikeli Yükler Kodu (IMG Kodu) (İlk 1965'de benimsendi)
- Uluslararası Sinyaller Kodu (1965)
- Dökme Halde Tehlikeli Kimyasallar Taşıyan Gemilerin Personeli ve Ekipmanı İçin Kod (1971)
- İstif Edilmiş Kereste Yük Taşıyan Gemiler İçin Güvenlik Uygulamaları Kodu (1973)
- Balıkçılar ve Balıkçı Teknelerinin Güvenliği Kodu (1974)
- Dökme Halde Sıvılaştırılmış Gazlar Taşıyan Gemilerin Yapımı ve Ekipmanı İçin Kod (1975)

- Dinamik Olarak Desteklenen Tekneler İçin Güvenlik Kodu (1977)
- Mobil Açık deniz Sondaj Üniteleri Ekipmanı ve İnşası İçin Kod (1979)
- Gemide Gürültü Seviyesi Hakkında Kod (1981)
- Nükleer Ticari Gemiler İçin Güvenlik Kodu (1981)
- Özel Amaçlı Gemiler İçin Güvenlik Kodu (1983)
- Uluslararası Gaz Taşıyıcılar Zorunlu Kodu (1983)
- Uluslararası Dökme Kimyasallar Kodu (1983)
- SOLAS ve MARPOL 73/78 altında Zorunlu Dökme Kimyasallar İçin Güvenlik Kodu (1983)
- Dökme Halde Hububatın Güvenli Taşınması İçin Uluslararası Kod (1991)
- SOLAS Altında Zorunlu Uluslararası Güvenli Yöntemin Kodu (1993)
- Yüksek-Hızlı Tekneler İçin Güvenlik Kodu (1994)

Diğer önemli tavsiye kararları arasında trafik ayırım şemaları (bu şemalar ortada yasak bir saha oluşturarak farklı yönlerde seyreden gemilerin birbirlerinden ayrılmasını sağlarlar); Standart Deniz Haberleşme Kalıpları gibi Teknik El Kitaplarının oluşturulması, IMO Arama ve Kurtarma El Kitabı, IMO Deniz Kirliliği El Kitabı bulunmaktadır.

Tavsiye kararlarında yer alan hükümler bazen de ilgili sözleşmelere değişiklik yapılması yoluyla eklenebilirler. Tavsiye kararları, hükümler veya gerekliliklerin Hükümetlere dikkate alabilmeleri amacıyla orantısız olarak daha hızlı ulaşmasını sağlarlar. Ayrıca, Hükümetlerin tavsiye kararları ile ilgili iç hukuk uygulamaları da uluslararası hukuksal sonuçları olabilen resmi uluslararası anlaşmalara oranla daha kolay olmaktadır.

Türkiye'nin Taraf Olduğu IMO Sözleşmeleri

Denizciliğin en önemli boyutunu güvenlik teşkil etmektedir. Gemiler ister limanda bağlı iken, ister seyir halinde olsunlar, denizde bulundukları süre içinde devamlı risk altındadırlar. Bu riskler; gemiden kaynaklanan riskler, denizden kaynaklanan riskler, yükten kaynaklanan riskler, mürettebattan kaynaklanan riskler olarak tasnif etmek mümkündür. Gemiden kaynaklanan riskleri; denize elverişlilik ve yola elverişlilik şeklinde gemideki tüm cihaz, makine, seyrüsefer yardımcıları vb. donanımın uluslararası standartlara uygunluğu olarak algılayabiliriz. Denizden kaynaklanan riskleri; limanlar dahil geminin içinde bulunduğu ortamın her türlü hidrografik ve meteorolojik şartları ve deniz kazalarını örnek olarak belirleyebiliriz. Yükten kaynaklanan riskler, yükün cinsi, durumu, tehlike derecesi, istiflenmesi, yükleme/boşaltma ameliyeleri gibi hususlardır. Mürettebattan kaynaklanan riskler ise

gemi adamlarının uluslararası standartlara göre eğitim, sağlık durumu, vardiya tutma gibi hususları içermektedir.

Görüldüğü üzere güvenlik konusu pek çok alanı ilgilendiren bir bölümdür. Denizcilik sektöründe aksayan her faaliyetin, sonuçta mutlaka az veya çok güvenliğe yansıyan bir yönü vardır. Bu nedenle denizcilikteki güvenlik konusu ulusal boyutları yıllar önce aşmış ve SOLAS, COLREG ve STCW gibi gemi, seyir ve mürettebata yönelik pek çok sözleşme ve politikalar ile evrensel boyutlu güvenlik kodları kabul edilmiştir. Bu küreselleşme artarak devam etmektedir. Uluslararası kurallara taraf olmadan veya taraf olursa bile gereği gibi uygulayamadan artık dünya denizcilik sektöründe başarılı ve söz sahibi olmak mümkün değildir. (Çevik,2004, 24)

Çünkü Türkiye'nin uymadığı her bir düzenlemenin getirdiği standart, diğer ülke deniz faaliyetlerinin de güvenliğini yakından etkilemektedir. Bu nedenle artık uluslararası denizcilik camiasında bir takım ekonomik, teknik, idari mazeretlerde yerine getirilmeyen yükümlülüklerimizi anlayışla karşılamalarını beklemek imkansız hale geldiği gibi, bu kurallar zaman içinde pek çok ekonomik yaptırımlara da dönüşebilmektedir. Denizde can güvenliği kavramı gemiler açısından giderek değişmektedir. Yeni cihazlar ve yardımcı aletler deniz güvenliğinin artırılması amacıyla IMO sözleşmeleri kapsamına alınmakta, sözleşme hükümlerine uymakta güçlük çeken veya ağır davranan ülkelerin gemileri ise zorunlu olarak bu kurallara uymak durumunda kalmaktadır.

Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974 (SOLAS - 74)

Yukarıda özetlenen nedenlerden dolayı, denizcilik sektöründe kaydedilen gelişmeler ve denizlerden elde edilecek milli menfaatlerimiz göz önünde bulundurularak deniz güvenliği ve deniz kirliliği konusunda ülkemizin taraf olduğu sözleşmeler aşağıda yer almaktadır. Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, (SOLAS). IMO'nun en önemli işlevlerinden biri olan Denizlerde Can Güvenliğinin Sağlanması amacıyla yapılan en kapsamlı ve temel çalışma "Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS)" dır (SOLAS, 2001). İlk olarak 1912 deki "Titanik" faciasından sonra, 1914 de Londra'da ilk versiyonu yayınlanan daha sonra ikincisi 1929'da kabul edilip 1933'te yürürlüğe giren, üçüncüsü 1948 de kabul edilip, 1952 de yürürlüğe giren, dördüncüsü 1960 da kabul edilip -ki bu IMO'nun ruhunu oluşturmaktadır- 1965 de yürürlüğe giren ve şu anki son versiyonu olan 1 Kasım 1974'te kabul edilip, 25 Mayıs 1980'de yürürlüğe giren bu konvansiyonun özellikle tanker kazaları ve deniz kirliliğinin önlenmesi konularında yetersiz kalması nedeniyle 1978'de yapılan bir protokolle bazı eklemeler yapılmıştır. (Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 1946)

1960 Sözleşmesi, deniz alanlarındaki seyir tedbirleri ve gemi güvenliğinin geliştirilmesini, Makineler ve elektrik tesisleri; yangından korunma, bulma ve söndürme, Can kurtarma teçhizatı, Radyotelgraf (telsiz, telgraf) ve radyo telefonu

(telsiz telefonu), Seyir Güvenliği, tahıl taşımacılığı ve tehlikeli mal taşımacılığı ve nükleer gemiler, gibi alt bölümleri kapsamaktadır. 1960 SOLAS Sözleşmesi deniz güvenliği konuları ile ilgilenen bir uluslararası vasıta ve bu sözleşme yeni gelişmeler karşısında bir kaç kez düzeltilmiştir. Söz edilen değişikliklerin yürürlüğe girmesi için zorlayıcı şartlar sebebiyle, bu değişikliklerin hiç biri gerçekte uluslararası boyutta bağlayıcı hale gelmemiştir. (SOLAS, 2001).

Bu durumlara bir çözüm bulmak ve ihtiyaç duyulan gelişmeleri daha hızlı bir şekilde ele almak için 1974'de IMO bir konferans toplamıştır. Bu konferans, Denizde Can Güvenliği hakkında yeni bir Uluslararası Sözleşmenin kabulü için düzenlenmiştir. Yeni uygulamaya göre MSC tarafından kabul edilmiş değişiklikler belli sayıda Devletin itirazı olmadığı takdirde önceden belirlenmiş bir tarihte yürürlüğe girecektir. IMO; gemilerin güvenli olarak yönetimi ve kirliliğin önlenmesi ile ilgili olarak uluslararası bir standart oluşturmak amacıyla, ISM Kodunu A.741(18) sayılı karar olarak kabul etmiş, 1994 Mayıs'ında SOLAS'a IX. Bölüm olarak eklemiştir. Denizcilik Şirketlerinin birbirinden farklı özellikte oldukları ve gemilerin değişik tipte ve koşullarda çalışmaları da dikkate alınarak, koda genel prensipler ve amaçlar üzerinde durulmuştur (Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, 2005: 23). ISM Kodu ile ilgili verilen belgeler, SOLAS gereği gemilerin emniyeti ile ilgili olarak istenen ve liman kontrollerinde gösterilmesi zorunlu beş temel belgesi vardır:

1. Yolcu gemisi güvenlik belgesi
2. Yük gemisi inşa güvenlik belgesi
3. Yük gemisi teçhizat güvenlik belgesi
4. Yük gemisi telsiz telgraf (1999'dan sonra GMDSS) güvenlik belgesi,
5. Yük gemisi telsiz telefon güvenlik belgesi

Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu (ISM)'nin yürürlüğe girmesiyle altıncı belge olarak işletici firma "Uygunluk Belgesi" ve buna bağlı olarak firmanın her gemisi tek tek "Güvenli Yönetim Sertifikası" almak zorundadır. Bu her iki belge uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun içerdiği ve birbirinden ayrılmaz iki belgedir. Sözleşmeye iki protokolde ayrıca ilave edilmiştir: 1978 protokolü; inceleme ve denetleme işlemlerini değiştirerek ve zorunlu yıllık denetlemeyi öne sürerek, tankerlerin alt dış tarafının muayenesi (1984'den beri yürürlükte) ve 1988 protokolü ise denetlemeyi ve sertifikalandırma sistemini düzenleme tekliflerini içermektedir.

SOLAS-1974'ün 1983 eklerinde yer alan IBC CODE Dökme halinde Tehlikeli Kimyasal Maddeler taşıyan Gemilere, IGC CODE Dökme Halinde Sıvılaştırılmış Gaz taşıyan gemilere ve MODU CODE gemilerdeki güvenlik cihazlarına ilişkin gerekleri ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili kuralları açıklar. Türkiye SOLAS-1974'e 25.5.1980 tarihinde yürürlüğe giren 6.3.1980 gün 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. Ayrıca SOLAS-1974'ün 1981 ve 1983 değişiklikleri de onaylanarak 9.7.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Lloyd, 2010)

Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 1972 (COLREG - 72)

Dünya ticaretinin çok büyük bir bölümünün deniz yoluyla yapılması, gemi sayısının ve tonajların artmasıyla sonuçlanmıştır. Bu durum denizlerde gemilerin çatışma sonucu kaza riskinin artmasına neden olmuş (Denizde Çatışmayı Önleme Hakkında Uluslar Arası Sözleşme, 1977) ve Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Sözleşmesi'nin doğmasına zemin hazırlamıştır (Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik, 2005). Sözleşme, denizde çatışmayı önleme kuralları ile gemilerdeki seyir fenerlerinin pozisyonlarının, ses ve işaret aletlerinin nasıl olması gerektiğini belirlemektedir.

Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, 1966 (LOAD LINES - 66)

Uluslararası ticaretin gelişmesiyle birlikte, gemiler arasındaki haksız rekabetin ortadan kaldırılması ve gemi adamlarının can güvenliğinin sağlanması amacıyla yüklemenin sınırlandırılması hususunda bazı düzenlemelerin yapılması gerekmiştir. Uluslararası Yük Hatları Sözleşmesi, uluslararası seferlere tahsis olunan gemilerin denizde can ve mal emniyetini muhafaza amacıyla en fazla yük haddi sınırlarını belirlemeye yönelik kuralları içerir. Anılan sözleşme 150 grostondan büyük gemiler için "Yükleme Sınırı Markalarını" belirlemektedir. Sözleşmeye göre gemilerde geçerli bir 1966 Beynelminel Fribord Belgesi bulunması ve gemilerin belgelerinde müsaade edilen sınırdan daha fazla yüklenmemiş olması gerekmektedir. (Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi, 1966)

Denizde Arama Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, 1979 (SAR - 79)

Deniz güvenliği konuları içerisinde yer alan; SAR (International Convention on Maritime Search and Rescue) ülkelerin denizde arama kurtarma faaliyetlerine ilişkin yükümlülüklerini içermektedir. Bu sözleşmeye göre kıyısı olan ülkelerin belirleyecekleri SAR sahalarında koordineli olarak arama-kurtarma hizmeti icra edeceklerdir. (IAMSAR, 1999) Ülkemizin 21.12.1985 tarihinde taraf olduğu Hamburg Sözleşmesi ile taraf olan ülkeler arama-kurtarma hizmetlerinin sağlanması ve eşgüdümü ile ilgili ve bölgesel SAR anlaşmaları yaparak, arama-kurtarma sorumluluk sahalarını beraberce belirleme yükümlülüğünü üstlenmiştir.

Denizde tehlike içindeki kişilere yardıma bulunmaya ve her sahil devleti tarafından kıyı gözetleme, arama-kurtarma hizmetleri için yeterli ve etkili düzenlemeler tesisine önem verilerek, denizde tehlike içinde bulunan kişilerin kurtarılması için, deniz trafiğinin gereklerine cevap veren bir denizde arama kurtarma uluslararası SAR planı yapmak suretiyle bu faaliyetleri geliştirmek ve desteklemek için dünyadaki arama-kurtarma örgütleri ve denizde arama-kurtarma çalışmalarına katılanlar arasındaki işbirliğinin geliştirilmesini amaçlar. (SAR Convention, 2000)

***Uydular Aracılığıyla Deniz Haberleşmesi Örgütü Uluslararası Sözleşmesi,
(1979) (INMARSAT - 79)***

Son yıllarda deniz haberleşmesinde uzay teknolojisi giderek artan ölçüde kullanılmaya başlanmış, bu amaçla denizde haberleşmeyi geliştirecek uluslararası bir organizasyon kurularak (INMARSAT), bu konudaki sorunları gidermek, can güvenliği, gemilerin haberleşme yeterliliği ve idaresi, denizde genel standart haberleşme düzenlemeleri sağlamak üzere INMARSAT sözleşmesi kabul edilmiştir. (Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976)

Denizde güvenliğin sağlanması bir anlamda gemiler ve sahil, kara istasyonları ile sağlıklı bir haberleşmenin yapılabilmesinden geçmektedir. 1973 yılında IMO, uydu teknolojisine dayalı yeni denizcilik haberleşme sisteminin kurulması amacıyla bir Konferans düzenlemiştir. 1975 yılında ilk defa toplanan bu Konferansla Uluslararası Denizcilik Uydu Örgütü Sözleşmesi ile birlikte İşletme Anlaşması (OA) da kabul edilmiştir.

Bu çerçevede, IMO Uydular Aracılığı ile Deniz Haberleşmesi Uluslararası Örgütü Kurulmasına İlişkin Sözleşme (INMARSAT'76) 16.07.1979 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz bu sözleşmeye 4.11.1999 tarihinde taraf olmuştur. Sözleşme 1985, 1989, 1994 ve 1998 yıllarında değişikliğe tabi tutulmuştur. 1994 Değişiklikleri, 9 Aralık 1994 tarihinde INMARSAT Genel Kurulu tarafından kabul edilmiştir. Değişikliklerden biri Örgütün isminin Uluslararası Mobil Uydu Örgütü olarak değiştirilmesidir, bu INMARSAT'a getirilen kısaltmadır. Değişiklikler; Örgüt tarafından Denizcilik Sektöründen diğer ulaştırma yollarına kadar yapılan hizmetlerdeki değişikliklere de yansımıştır. Aynı zamanda INMARSAT Konseyinin düzenlenmesi üzerine Sözleşmenin 13. Maddesinde değişiklikler yapılmıştır. INMARSAT 1994 Değişiklikleri henüz IMO'da yürürlüğe girmemiştir. 1998 Değişiklikleri, INMARSAT Genel Kurulu tarafından 24 Nisan 1998'de kabul edilmiştir. INMARSAT Sözleşmesi ve İşletme Anlaşmasına getirilen değişiklikler INMARSAT'ın yeniden yapılanmasına olanak vermektedir. INMARSAT 1998 Değişiklikleri henüz IMO'da yürürlüğe girmemiştir.

IMO kurulduğu 1958 yılından bu yana, denizde can güvenliğinin sağlanması ve tehlikedeki kişilere yardım konusunda çalışmalar yapmaktadır. Bu çalışmalarda teknolojiye paralel olarak modern ve gelişmiş haberleşme cihazları kullanarak can güvenliğini tehlikeye düşürücü şartların en aza indirilmesini amaçlamıştır. 1979 tarihli SAR Sözleşmesi, denizden gelecek tehlike uyarılarının kısa sürede işleme konularak arama-kurtarma çalışmalarının etkin hale getirilmesi için, IMO'nun denizdeki haberleşme imkanlarını geliştirecek çalışmalarda bulunmasını öngörmüştür.

SAR Sözleşmesini göz önüne alan IMO, denizde tehlike ve güvenlik haberleşmesinde özellikle can güvenliği sözleşmesini, telsiz-telgraf ve telsiz teçhizatları ile ilgili koordineli çalışacak tehlike ve güvenlik haberleşmesi düzenlemelerinin yeniden yapılandırılmasını ve yeni bir Küresel Deniz Tehlike ve

Güvenlik Sistemi (GMDSS) oluşturulmasını kararlaştırmıştır. GMDSS, yere ve gökyüzüne ait haberleşme tekniklerini kullanarak, gemiden karaya, karadan gemiye ve gemiden gemiye öncelikli ya da önceliksiz uyarı gönderimi yapabilen ve sesli, yazılı, görüntülü bilgi aktarabilen aygıtlar ve yöntemler bütünüdür. Uluslararası sefer yapan, 300 gross tonilato ve daha büyük tonajlı yük gemileri ile 12 veya daha fazla yolcu taşıyan bütün yolcu gemileri GMDSS yükümlülüklerine tabidir. 1 Şubat 1999 tarihinden sonra GMDSS gerekleri bütün gemiler için zorunlu olmuştur (Convention on the International Maritime Satellite Organization, 1976).

***Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşmesi, 1969
(TONNAGE - 69)***

Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşme, gemilerin tonajlarının belirlenmesiyle ilgili kuralları ve prensipleri düzenler ve bu sözleşmeye göre gemilerde geçerli bir Tonaj Sertifikası bulunması gerekmektedir. Sözleşmede bağımsız olarak hesaplanabilen gross ve net tonlar ile mevcut yöntemlerle yapılan ölçümler arasında büyük farklılıkların önlenmesi amacıyla gerekli düzenlemeleri kapsamaktadır. (International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE), 1970)

***Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Standartları
Uluslararası Sözleşmesi, 1978 (STCW - 78)***

Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirilmesi ve Vardiya Tutma Esasları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers STCW'1978), gemilerin bu sözleşmedeki standartlara göre eğitilmiş gemi adamları ile donatılmalarını ön görmekte ve gemilerde vardiya tutma esaslarını belirtmektedir. IMO'nun koordinatör görevini yürüttüğü STCW'1978, denizlerde can ve mal güvenliğini arttırıcı ve çevre kirliliğini azaltıcı yöndeki faaliyetlerinde amaca ulaşmak için, dünya devletlerinden gemi adamlarının eğitimini istemektedir. Bu nedenle de ticaret gemilerinde çalışan gemi adamlarının eğitim, belgelendirme ve vardiya tutma esaslarını standart hale getirmiştir. (STCW 95, 1996)

Uluslararası ticarete gemi trafiğini etkileyen tüm teknik ve hukuki konularla ilgili düzenlemeler ve pratik uygulamalar alanında, hükümetlerarası işbirliğini sağlamak, deniz güvenliği, deniz çevresinin korunması ve seyrüsefer etkinlikleriyle ilgili standartların, ülkelerce benimsenmesini teşvik etmek amacıyla, IMO Genel Kurulunda 15 Ekim 1971 tarihli karar uyarınca 14 Haziran- 7 Temmuz 1978 tarihleri arasında Londra'da 73 ülkenin katılımı ile düzenlenen uluslararası konferansla kabul edilmiş ve 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (IMO, 1995)

STCW'78 sözleşmesinin ilk amacı, dünyadaki bütün denizcilerin bu sözleşme kurallarına uygun ve standart bir şekilde eğitilmelerini sağlamaktır. İkinci amaç, gemi

adamlarına verilecek ehliyetleri standart hale getirmektir. Üçüncü amaç ise, vardiya tutma esaslarını da standartlaştırarak denizlerde güvenliği ve emniyeti artırıcı rol oynamaktır.

Türkiye sözleşmeye katılmayı 20 Nisan 1989 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilen 3539 sayılı kanun ile benimsemiş olmasına rağmen, üyelik bildirgesini 28.07.1992 tarihinde vermiştir. 28.10.1992 tarihinde ise anılan sözleşmeye resmen kabul edilmiş bulunmaktadır.

STCW' 95 Revizyonu ile 1978 Konvansiyonu karşılaştırıldığı zaman ilk olarak belirtilmesi gereken husus her iki konvansiyonun da ana maddelerini oluşturan, 17. maddede herhangi bir değişikliğin yapılmamış olmasıdır. Konvansiyonun ana maddeleri, genel olarak; uygulama, taraf ülkeler, bilgi iletişimi, denetimler, bayrak denetleme, verilen yetkiler ve sorumluluklar ve konvansiyonun yürütülmesi ile ilgili maddeleri kapsamaktadır. Konvansiyonun başlangıcını teşkil eden bu maddeler ana maddeler olup, konvansiyonun hukuki dayanağını teşkil etmektedir.

Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü (MARPOL 73/78)

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün faaliyetleri çerçevesinde 1973 yılında hazırlanan bu sözleşme ve tadil eden 1978 tarihli protokol, 1984 ve 1985 yıllarında yapılan değişikliklere ülkemiz 1990 yılında taraf olmuştur (Demir, 1995:66). Bu sözleşme, 03.05.1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanarak 24.06.1992 tarih ve 20558 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır. Sözleşmenin 1. maddesine göre; zararlı maddelerin veya birleşiminden bu zararlı maddeleri ihtiva eden sıvıların, sözleşme hükümlerine aykırı hareket edilerek denize boşaltımı neticesinde, deniz çevresinin kirlenmesini önlemek amacı ile sözleşme tarafları bağlı bulundukları bu sözleşme ve eklerinin hükümlerine uymakla yükümlüdürler. (Ünlü, 1999:100)

IMO Genel Kurulu 1973 yılında yalnızca deniz kirliliği konusunu ele alan bir konferans toplanmasını kararlaştırmıştır. 1973 yılında toplanan konferansta, yeni bir sözleşme gündeme getirilmiş ve "Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi" (MARPOL 73/78) kabul edilmiştir. Sözleşmenin, denizlerin petrol, zehirli sıvılar, ambalajlı zararlı maddeler, pis sular ve çöpler ile kasıtlı kirlenmesinin önlenmesi (IMO News Magazine, 2009: 33) ve gemilerin neden olduğu kaza sonucu doğabilecek deniz kirlenmesinin en aza indirilmesi olmak üzere iki amacı vardır (Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL - 1973).

Bu iki amaç doğrultusunda, sözleşmeye taraf olan ülkelerin, gemi yapımından sevk ve idaresine kadar her safhada denizlerin gemilerden kirlenmesinin önlenmesi için her türlü teknik ve işletme önlemlerini almaları, liman ve kıyı tesisleri ile ekiplerini

hazırlamaları, uluslararası kabul görececek düzeyde teşkilat ve mevzuat eksikliklerini tamamlamaları gerekmektedir. Sözleşmeye taraf olan ülkeler, sözleşmenin belirlediği gemilere ilişkin tesis, donanım ve cihazların kullanım ve işletimi için yönetmelik, yönerge ve esasların hazırlanmasına ve bu yönde eğitim ve öğretim hizmetlerine ağırlık vereceklerdir.

1976 ve 1977 yıllarında ABD kıyıları açıklarında bir dizi tanker kazaları olmuştur. Bu kazalardan sonra 1978 yılında IMO tanker güvenliği ve kirliliğin önlenmesi amacıyla bir konferans (TSPP konferansı) toplamış ve bu konferansta alınacak yeni tedbirler müzakere edilmiştir. Konferansta MARPOL Sözleşmesi'ne bazı teknik zorluklarını gidermek amacıyla bir protokol eklenmesi benimsenmiş ve Sözleşme bundan böyle MARPOL 73/78 olarak adlandırılmıştır. MARPOL 73/78 bir sözleşme, protokol ve altı ekten oluşmakta olup, 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz 10 Ekim 1990 tarihinde MARPOL 73/78'e taraf olmuştur. MARPOL 73/78 sırasıyla 1983, 1987, 1988 ve 1992 yıllarında tadil edilmiştir. (SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik, 2006).

Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 (MARPOL 73/78), altı bölümden oluşmakta ve birinci bölümü 2.10.1983 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, gemilerin özelliklerine göre belirli zaman koşulları içinde gemilerden denizin kirlenmesini önleyecek sistemlerin uygulanmasını öngörmektedir.

MARPOL Sözleşmesi'nin, Kasım 1973 tarihinde Londra'da imzalanmasından sonra, sözleşmeye 1978 tarihli protokol eklenmiştir. (Ünlü, 1999:101) 1973 yılında Uluslar Arası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından düzenlenen Deniz Kirlenmesine Dair Konferans ile kabul edilen MARPOL, daha sonra 1978 yılında hazırlanan Tanker Güvenliği ve Kirlenmenin Önlenmesine Dair IMO Konferansı'nda düzenlenen bir protokol ile geliştirilmiştir. VI Ek'ten oluşan bu sözleşme, petrol ve türevleri ile deniz kirlenmesini önleyici kurallar (Ek-I), zehirli sıvı maddelerle oluşan deniz kirliliğinin önlenmesine dair kurallar (Ek-II), ambalajlı taşınan zararlı maddelerle ilgili kurallar (Ek-III), gemilerdeki kanalizasyon atıkları sebebiyle ortaya çıkan kirliliği önlemeye yönelik kurallar (Ek-IV), gemilerden atılan çöplerle alakalı kurallar (Ek-V), ve gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine yönelik kurallarla (Ek-VI) alakalı uluslar arası standartları belirleyen bir niteliktedir (International Maritime Organization, 2010a)

Türkiye bu MARPOL Sözleşmesi'ne, 03.05.1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla taraf olmuştur. (Resmi Gazete, 24 Haziran 1990) Bu Ek'lerden VI.'sı henüz dünya ölçeğinde yürürlüğe girmemiştir. (İncaz vd., 2000:45) Bu Ek'lerden ilk ikisinin kabulü, bütün Akit Taraflar için zorunludur. Geri kalanlarının kabulü ise, isteğe bağlı tutulmuştur. Bu sözleşme petrol ve türevleri ile diğer zararlı maddelerin iradi olarak denize dökülmesinin önüne geçilmesinin yanı sıra bu maddelerin kazalar neticesinde denizel ortama dökülmesini önlemeye de yönelik uluslar arası standartlar getirmiştir. (Tütüncü, 1996:158)

Deniz taşımacılığında yük olarak taşınan veya gemide üretilen ve denizlerin kirletilmesine neden olan maddeler esas alınarak, MARPOL 73/78'in altı eki hazırlanmıştır.

EK-I: Denizlerde Petrol ve Türevlerinden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi:

Bu bölüm dünya ticaret filosunun % 97.07'sini elinde tutan 130 ülke tarafından kabul edilerek 2 Ekim 1983'te yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz ise 24 Haziran 1990'da sözleşmeye taraf olmuştur. Bu bölüm gerekleri 150 gross ton üzerindeki petrol tankerleri ile 400 gross ton üzerindeki tüm gemilere uygulanır. Sözleşmeye uyan gemilere "International Oil Pollution Prevention Certificate-Annex-I" (Uluslararası Petrol Kirliliğinden Korunma Sertifikası) kısa adıyla IOPP sertifikası verilir. Bu sertifika 5 yıl için düzenlenerek yıllık sürveylerle vize edilir. Sözleşmede "kirliliğe sebep olan petrol" ile ham petrol, fuel oil, rafine edilmiş petrol ürünleri kastedilmekte ve bu ürünler kapsamına petrokimya ürünleri girmemektedir. (Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (MARPOL), 2005)

EK-II: Zehirli Sıvı Atıklarından Oluşan Kirlenmenin Kontrol Altına Alınması:

Bu bölüm de dünya ticaret filosunun % 97.07'sini elinde tutan 130 ülke tarafından kabul edilerek 6 Nisan 1987'de yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz ise diğer MARPOL Ek'leri (Ek 1 ve Ek II) gibi 24 Haziran 1990'da sözleşmeye taraf olmuştur. Bu bölüm gerekleri tanklarında bir veya daha fazla zehirli sıvı taşıyan tüm gemilere (özellikle kimyasal tankerlere) uygulanır. Tonaj ve yaş sınırı yoktur. Zehirli sıvılar çevreye vereceği zarar tehdidine göre A,B,C ve D kategorilerine ayrılmıştır. Sözleşmeye uyan kimyasal tankerlere "Certificate of Fitness" (Uygunluk Sertifikası) verilir. Sertifikalar 5 yıl için düzenlenerek yıllık sürveylerle vize edilir.(Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 2004)

EK-III: Deniz Yolu ile Ambalajlı Olarak Konteynır, Portatif veya Karayolu ve Demiryolu Tank Vagonları İçerisinde Taşınan Zararlı Maddelerle Kirlenmenin Önlenmesi: Bu bölüm dünya ticaret filosunun % 92.99'unu elinde tutan 115 ülke tarafından kabul edilerek 1 Temmuz 1992'de yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz Ek III'e henüz taraf olmamıştır. Bu Ekte belirtilen "zararlı maddeler" International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)'da belirtilen maddelerdir. Ek III'ün genel istekleri zararlı maddelerin taşınması ile ilgili paketleme, markalama, etiketleme, istifleme ve dokümantasyon vb. kurallardır. Ek III'ün istekleriyle ilgili uluslararası bir sertifika söz konusu değildir.

EK-IV: Gemilerdeki Lavabo Atıklarından Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi:

Bu bölüm toplam dünya ticaret filosunun % 54.35'ini elinde tutan 100 ülke tarafından kabul edilmiş irmemiştir. Bununla beraber, bazı ülkeler limanlarına gelen gemilerden bu Ek isteklerine uygunluk talep etmektedirler. Ek IV'ün isteklerini sağlayan gemilere 5 yıl süreli bir sertifika verilir.

EK-V: Gemilerden Çöp Atıkları İle Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi: Bu bölüm dünya ticaret filosunun % 95.23'ini elinde tutan 119 ülke tarafından kabul edilerek 31 Aralık 1988'de yürürlüğe girmiştir. Adı geçen "çöp atıkları" tabiri altında yiyecek atıkları, metaller, cam, kağıt mamuller, plastikler, sentetik halatlar vb. bulunur. Bu atıkların tahliyesi atığın türüne ve geminin sahilden uzaklığına göre değişiklikler gösterir. Ülkemiz sözleşmeye taraf olmuştur ve tüm gemilerimize uygulanmaktadır. Bu bölüm gerekleri geminin yapısını etkileyecek kurallar içermez ve bir sertifika söz konusu değildir.

EK-VI: Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi:Ülkemiz 24.6.1990 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 3.5.1990 tarih ve 90/442 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile MARPOL 73/78'e taraf olmuştur. Konvansiyon uyarınca limanlar, gemi sahipleri ve kaptanlar, petrol türevleri veya kimyasal maddeler sanayi için bulundurulması gereken teçhizat ve evraklar belirlenmiştir. MARPOL 73/78'e göre gemilerde bulunması gereken donanım cihazları şunlardır: Ölçüm aygıtları ve donanımları, pompalar, yükleme/boşaltma bağlantısı ve boru sistemleri, petrol ve benzeri kirlleticilerin yükleme/boşaltma kontrol ve izleme sistemleri, petrol yıkama sistemleri ve tankı, ham petrolle yıkama sistemleri, petrol/su ayrıştırma sistem ve aygıtları, petrol süzgeç ve ayrıştırma düzenleri, sintine boşaltım, ayrılmış balast, kirli su/bulaşık sistemleri ve tankları, gasfree ve ölü gaz sistemleridir. MARPOL 73/78'e göre kıyı ve limanlarda bulundurulması gereken tesis ve donanımlar: standart yükleme ve boşaltma düzenleri, gemilerin boru ve bağlantı düzenlerine uygun tesis ve cihazlar, petrol atıkları alma tesisleri, zehirli sıvıları içeren atıkları alma tesisleri, pis su ve çöpleri alma tesisleri, arıtma tesisleri, kuru atıkları öğütme ve yok etme tesisleri, laboratuvarlar ve ölçme aygıtlarıdır.

MARPOL 73/78- EK VI (Protokol 97) Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Protokolü

Bu bölüm dünya ticaret filosunun %60.04'ini elinde tutan 19 ülke tarafından kabul edilmiş olup 19 Mayıs 2005 tarihinde IMO nezdinde yürürlüğe girecektir. Ek VI "Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar" ile Dizel Motorlarının Azot Oksit Emisyonlarının Kontrolüne İlişkin Teknik Kriterler (Nox Teknik Kriterleri)'ne ilişkin karar 2 ile birlikte 8 adet kararı içermektedir (Cantürk, 1996:426). 400 GRT'den büyük ve uluslararası sefer yapan tüm gemiler ile platformlar ve delme takımlarına sörvey, sertifika ve denetleme zorunluluğu getirilmektedir. Yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından sörvey yapılan gemilere Uluslararası Hava Kirliliğini Engelleme Sertifikası verilmesini öngörülmektedir. Kurallar yürürlüğe girdiğinde, gemi ekzos emisyonlarında ki sülfür oksit (SOx) ve azot oksit (NOx) oranlarına kısıtlamalar getirecek ve ozon delici maddelerin kısıtlı emisyonları yasaklanacaktır. (Deniz Ticaret Odası, 2005)

Ek VI için fueloil in sülfür içeriği %4.5 m/m oranında global bir tavan içermektedir. IMO Protokol yürürlüğe girdiğinde yakıtların sülfür içeriğinin dünya

ortalamasını izlemeyi göz önünde bulundurulacaktır. Ayrıca, sülfür emisyonları üzerinde daha katı kontroller gerektiren özel "SOx Emisyonu Kontrol Bölgeleri" kurulmasına izin veren şartlar içermektedir. Bu bölgelerde, gemilerde kullanılan fueloil yakıtının sülfür içeriği % 1.5 m/m yi geçmeyecektir. Alternatif olarak SOx emisyonlarını sınırlamak için gemiler bir eksoz gazı temizleme sistemi ya da herhangi farklı bir teknolojik yöntemle donatılmalıdır. Batlık Denizi bir SOx emisyonu kontrolü bölgesi olarak belirlenmiştir.

Ek VI, halonları ve kloroflorokarbonları (CFCs) da içeren ozon delici gazların kısıtlı emisyonlarını da yasaklamaktadır. Ozon delici maddeleri ihtiva eden yeni sistemlerin kurulması tüm gemilerde yasaklanmaktadır. Hidrokloroflorokarbonları (HCFCs) ihtiva eden sistemlerin kurulmasına 1 Ocak 2020 tarihine kadar izin verilmektedir. Ayrıca, kontemine olmuş paketlenme materyelleri ve polychlorinated biphenyls (PCBs) gibi belli maddelerin gemilerde yakılmasını da yasaklamaktadır. EK VI Protokolü ve Ek'lerine taraf olunmasına ilişkin çalışmalar başlatılmış olup, özellikle ülkemizde istenilen kalitede yakıt üretiminin yapılmaması, atık alım tesislerinin yetersizliği, gemi donanımında büyük yenilikler getirilmesi nedeniyle ülkemize getireceği yükümlülüklerin değerlendirilmeler devam etmektedir.

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

"Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme" (OPRC) 1990 yılında IMO tarafından benimsenerek imzaya açılmıştır. Bu Sözleşme, Petrol Kirliliğine karşı hazırlıklı olma ve müdahale konusunda, taraflar arasında uluslararası koordinasyon ve işbirliği sağlama, bilgi alış veriş, eğitim ve teknik yardım hususlarını kapsamakta olup; IMO'ya yeni bir sorumluluk vermektedir. Sözleşme 19 madde ve bir ekten oluşmaktadır (Kara, 2005:54). OPRC Sözleşmesi ile "Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme" sinden sonra ciddi bir petrol kirliliği olayının çevrede yaratacağı zararları asgariye indirmek üzere taraf ülkelere bölgesel planda da ortak hareket etme sorumlulukları getirilmiştir. Bu tür olaylarda talep üzerine diğer bir ülkeye yardım eden tarafın masrafları, talepte bulunan ülke tarafından karşılanacaktır. Ülkeler IMO tarafından belirlenen esaslar uyarınca, kendi sorumluluğundaki gemilerde, limanlarda, petrol tesislerinde ve deniz platformlarında petrol kirliliğine karşı acil eylem planı bulunduracaklardır. Ülkemiz anılan Sözleşmeye 18.09.2003 tarihinde taraf olmuştur. (Ayrılmış Balastlı Petrol Tankerlerinin Balast Alanlarının Tonaj Ölçümünün Uygulanmasına İlişkin A.747(18) Sayılı IMO Kararının Uygulanması Hakkında Yönetmelik, 1994).

Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi, 1989 (SALVAGE - 1989)

Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesinde 14 Temmuz 1996 tarihinde yürürlüğe giren bu sözleşme, Brüksel Konvansiyonunun (Convention on the Law of Salvage)

yerini almıştır. 1910 Brüksel Konvansiyonu temel olarak "Kurtarma Gerçekleşmezse Ödeme Yapılmaz (no cure, no pay)" prensibi ile kurtarma hizmetlerinin başarılı olması halinde kurtarma ücretinin ödenmesini esas alıyordu. Bu temel felsefe pek çok durumda iyi işlemesine karşılık denizin kirlenmesini hesaba katmamıştır. Buna göre gemi ve yükün kurtarılması için sorumluluk almayan kimse kirlenme olayını önleyen bir çalışma içine girmesi halinde hiçbir ücret alamaz. Yeni Konvansiyon bu yetersizliğe çözüm getirmektedir. Sözleşmede çevresel zarar, "Kıyı veya İç Sularda veya Bitişik Alanlarda Kirlenme, Kirliliğin Bulaşması, Yangın, Patlama veya Benzeri Kazalardan dolayı insan sağlığına deniz canlıları veya deniz kaynaklarına verilmiş olan önemli fiziksel zarar" olarak tanımlanmaktadır. (International Convention On Salvage, 1989)

Sözleşmenin en önemli özelliği; kirlenmenin önlenmesi için yapılan çalışmaları teşvik edici yönde olmasıdır. Boğazlar, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki olabilecek bir felakette, ilgili kurum veya kuruluşların kirlenmeyi önleme veya yardım etme dürtülerini harekete geçirmek için Türkiye'nin biran önce sözleşmeye katılmasında yarar olduğu düşünülmektedir.

Söz konusu Sözleşme, deniz kazalarında kurtarma ve zararı önlemek için girilen faaliyetlerde gerçek/tüzel kişi ve kuruluşlara tazminat verilmesini öngörerek, bir anlamda, bu tür kriz olaylarında müdahale için teşvik unsurunu taşımakta olup, özellikle CLC'92 ve FUND'92 Sözleşmeleri ile birlikte anlam kazanacak Sözleşmedir. Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme (SUA)

Türkiye Tarafından Roma'da 10 Mart 1988 tarihinde imzalanan "Denizde Seyir Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile Kıta Sahanlığında Bulunan Sabit Platformların Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Protokol"un çekinceyle (itirazı kayıtlı) onaylanması uygun bulunmuştur. Anılan sözleşme 27.9.1990 tarihinde kabul edilmiş olup, 9.10.1990 tarih ve 20660 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu sözleşmenin hazırlanmasında, İnsan Hakları Evrensel Beyanname ve Uluslararası Kişisel ve Siyasi Haklar Sözleşmesinde yer alan herkesin yaşama, özgürlük ve güvenlik hakkı bulunduğu hususu ile Birleşmiş Milletler Yasasının uluslararası barış ve güvenliğin idamesi ve devletlerarasında dostane ilişkiler ve işbirliğinin geliştirilmesine ilişkin amaç ve ilkeler göz önünde tutulmuştur.

Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemler, insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmekte, denizcilik hizmetlerinin yürütülmesini ciddi şekilde etkilemekte ve insanların denizde seyir güvenliğine duydukları güveni zayıflatmaktadır. Denizde seyir güvenliğine karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve failerin kovuşturulması ve cezalandırılması için etkin ve uygulanabilir önlemler bulunması ve

benimsenmesi hususunda devletlerarasında uluslararası işbirliğinin geliştirilmesinin acil ihtiyaç olduğu düşünülerek hazırlanan sözleşmenin amaçları şunlardır:

- Masum insanların hayatlarını tehlikeye atan veya hayatlarını kaybetmesine yol açan, temel özgürlükleri ihlal eden ve insan haysiyetini ciddi biçimde zedeleyen her şekliyle terörizm eylemlerinin dünya çapında tırmanışını önlemek,
- Gemilerin emniyeti ve bunların yolcu ve mürettebatının güvenliğini tehdit eden yasadışı eylemlerin önlenmesi için tedbirler geliştirilmesi,
- Mürettebatın normal gemi disiplinine tabi olan eylemlerinin bu Sözleşmenin kapsamı dışında kalmak üzere, gemilere ve gemilerde bulunan kişilere karşı yasadışı eylemlerin önlenmesi ve kontrol altına alınmasıyla ilgili kural ve standartların gereken şekilde güncelleştirilmesi amacıyla sürekli gözden geçirilmesi,
- Bütün devletlerce tek taraflı olarak veya diğer devletlerle ve Birleşmiş Milletlerin organlarıyla işbirliği halinde uluslararası terörizmin gerisinde yatan nedenlerin tedrici olarak ortadan kaldırılmasına katkıda bulunulması ve uluslararası terörizme yol açabilecek ve uluslararası barış ve güvenliği tehlikeye düşürebilecek sömürgecilik, ırkçılık ve yabancı işgali dahil insan hakları ve temel özgürlüklerin toplu ve ağır biçimde ihlal edildiği durumlar dahil tüm durumlar için özel dikkat gösterilmesidir.

***Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili
Uluslararası Sözleşme, 1992 (CLC - 92)***

1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi tankerlerden devamlı yayılan petrolün yol açtığı petrol kirliliği hasarlarında uygulanır. 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi sözleşmeye taraf olan ülkenin kirlilikten hasar gören zararlarını kara parçalarını, karasularını ve umuma açık olmayan ekonomik bölgelerini (EEZ) ya da eşdeğer olanlarını kapsamaktadır. Uygulama alanının kararlaştırılmasında (tespit edilmesinde) tanker devletin bayrağı ya da gemi sahibinin milliyeti ile bir bağlantı yoktur.

“Kirlilik Hasarının” tanımı kirlilikten ötürü kayıp ya da zarar olarak ifade edilmektedir. Çevresel hasar için (kar kaybının dışında Çevrenin bozulması) tazminat sınırlıdır, ancak bozulmuş çevrenin makul önlemlerle eski haline gelmesi için gerçek masraflara maruz kalınacak ya da maruz kalınmış olunacaktır. Kirlilik hasarı tasarımı nerede olursa olsun karada, karasularında ya da sözleşmeye taraf olan ülkenin EEZ’inde ki kirlilik hasarını önleme ya da minimize etme tedbirlerini içermektedir. Önlem tedbirleri için masraflara maruz kalınarak tahsil edilmektedir, petrolün yayılmamış olması dahi, tehlikenin orada olduğu ve kirlilik hasar tehdidinin yakınlarda olduğu şartıyla tahsil edilmektedir.

1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi inşa edilen kargo ve petrol bunkerı gibi denizde giden vasıtaların ya da büyük hacimde petrol taşımacılığı kabul edilen kargo gibi gemilerin ve her iki halde de yani boş ya da yüklü olan tankerlere uygulanarak bunların yaydıklarını içermektedir. (Fakat bunlar kuru yük gemileri olmamalıdır.)

Hasara sebebiyet veren durgun olmayan petrol, 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi içinde yer almamaktadır. Bu nedenle Gasoline, hafif diesel yağı, kerosene vs. sözleşme kapsamının dışındadır. 1992 CLC Sözleşmesine göre 2000 tondan fazla petrol taşıyan gemi sahipleri sigorta yaptırmak zorundadır. Tankerler, sigorta sertifikasını gemide bulundurarak beyan etmelidir. 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesine taraf olan devletin limanına ya da terminal tesisine girişinde ve çıkışında bu sertifika istenmektedir (MPA, 2010).

Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Uluslar arası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992 (FUND - 1992)

Tankerlerden kaynaklanan petrol yayılmalarının neden olduğu kirlilik hasarları için tazminat Dünya Denizcilik Örgütü himayesindeki uluslararası rejim geliştirilerek oluşturulmuştur. Bu rejimin çatısı esasen 1969 Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararlar için Uluslararası Sivil Sorumluluk Sözleşmesidir (1969 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi) ve 1971 Fund- Petrol Kirliliği Zararları için Tazminat Fonu kurulmasına ilişkin Uluslararası Sözleşme (1971 Fund Sözleşmesi) dir. Bu “eski rejim” 1992’de 2 protokolle düzeltilmiştir ve düzeltilen sözleşmeler 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi ve 1992 Fund sözleşmesi olarak bilinmektedir. 1992 sözleşmeleri 30 Mayıs 1996’da yürürlüğe girmiştir. 1969 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi (CLC) ve 1971 Fund sözleşmesi birçok ülke tarafından fesh edilmiştir ve önemini yitirmiştir.

1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesi petrol kirliliği hasarı için gemi sahiplerinin sorumluluğunu yönetmektedir. Sözleşme gemi sahipleri için katı prensipler ortaya koyarak mecburi sorumluluk sigorta sistemi yaratmaktadır. Gemi sahiplerinin normaldeki sorumluluk hakları sahibi olduğu gemi tonajına bağlı olarak artmaktadır.

1992 Fund Sözleşmesi, 1992 Sivil Sorumluluk Sözleşmesine ilavedir. Eğer uygulanabilir Sivil Sorumluluk Sözleşmesi yeterli değilse hasara uğrayana ise bu tazminat uygulanır. 1992 Petrol Kirliliği Hakkında Uluslararası Tazminat Fund’u (1992 IOPC Fonu yada 1992 Fonu) 1992 Fund Sözleşmesi altında oluşturulmuştur. 1992 Fund’u dünya çapında hükümetlerarası organizasyon olup, 1992 Fund Sözleşmesi ile yaratılan tazminat rejimini yönetmek amacıyla kurulmuştur. 1992 Fund Sözleşmesine taraf olmakla, devlet 1992 Fonuna üye olur. Örgütün Merkezi Londra’dadır.

1992 Fonu 150.000 ton ham petrol veya motorin taşıyan şirketlerin yardım ve katkı paylarıyla varlığını korur. 18 Ağustos 2001 tarihi itibarıyla IMO nezdinde ülkemiz adına yürürlüğe girecek olan sözleşmelere taraf olmakla birlikte aynı

zamanda 1992 Fund Sözleşmesi altında oluşturulan 1992 Petrol Kirliliği Uluslararası Tazminat Fonu (1992 IOPC Fonu)'na üye olacaktır.

Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme (FUND'1992)'nin 10.maddesi uyarınca ülkemizin Fon'a yapacağı katkının deniz yoluyla ithal ettiği petrol tutarı yılda 150.000 tonu aşan kamu ve özel kuruluş ve şahıslarca ödenmesi gerekmekte olup, alıcıların Fon'a ödeyecekleri yıllık katkı miktarı, Fon Genel Kurulu tarafından, o dönemin Fon giderleri dikkate alınarak üye ülkelerce hazırlanacak listeler çerçevesinde belirlenecektir.

Sözleşmenin 29. maddesi uyarınca Fon'a mali katkıda katkı da bulunmakla yükümlü olacak her bir şahsın isim, adres aynı zamanda bu kişi tarafından bu devlet topraklarında önceki takvim yılı esasına göre fona katkı yapacak petrol miktarlarını içerir bilgilerin IMO Genel Sekreterine iletilmesi gerekmektedir. (The International Oil Pollution Compensation Funds, 2010)

Sonuç

Yıllar içerisinde IMO'da değişen koşullara ve gereksinimlere uyum sağlamak üzere evrim geçirmiştir. İlk zamanlarında IMO, uluslararası kodlar ve sözleşmelerin hazırlanması üzerinde yoğunlaşmıştır. Ancak günümüzde IMO bu sözleşmelerin, kodların ve diğer kuralların ülkeler tarafından kabul edilip iç hukuka geçirilmesi ve etkin bir şekilde uygulanması ile de ilgilenmektedir.

IMO kurallarının uygulanmasının yararları pek çok konuda kanıtlanmış bulunmaktadır. Örneğin, denizde petrol kirliliği konusunda, bugün 20 yıl öncesi olduğundan daha az tehlike bulunmaktadır. IMO tarafından onaylanmış trafik ayırım şemalarının uygulanmakta olduğu deniz alanlarında kaza sayısında meydana gelen önemli azalma, bunun kanıtıdır.

Fakat ekonomik etkenler yüzünden, aynı zaman süreci içerisinde dünya deniz ticaret filosu da yaşlanmış olup, istatistikler yaşlı gemilerin daha fazla kaza yaptıklarını göstermektedir. Kaza sicilleri iyi olan geleneksel denizcilik ülkelerinin filolarında azalma olurken, kaza sicilleri aynı oranda iyi olmayan pek çok ülke bayrağına ait filolarda önemli artışlar gözlenmektedir.

Sonuç olarak, hayatta hiçbir şey mükemmel değildir ve IMO sadece kuralların uygulamaya daha iyi konulması konusunda değil, yönetim ve eğitim gibi etkenlerin geliştirilmesi için de çalışmaktadır. Bütün kanıtlar göstermektedir ki ülkemizde ve diğer ülke denizlerinde oluşan kazaların çoğu kurallarda eksiklikler olduğu için değil, insanların bu kurallara uymaması nedeniyle olmaktadır.

Kaynakça

Ayrılmış Balastlı Petrol Tankerlerinin Balast Alanlarının Tonaj Ölçümünün Uygulanmasına İlişkin A.747(18) Sayılı IMO Kararının Uygulanması Hakkında Yönetme(1994). 2978/94 sayılı 21 Kasım 1994 tarihli Konsey Yönetmeliği (EC).

Cantürk, B. (1996). *Çevre Kanunu ve İlgili Mevzuat*. İstanbul: Alfa Yayınları.

Çevik, Ü.(2004). *Uluslararası Denizcilik Sözleşmesi*. Kocaeli: Birsen Yayınevi.

Convention on the International Maritime Satellite Organization (1976). Adoption: 3 September 1976, Entry into force: 16 July 1979

Demir, N. (1995). *Seçilmiş Bazı Sektörlerde Kaynakların Verimli Kullanılmayışının Yaratdığı Çevre Sorunları*. Ankara: MPM Yayınları.

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun (MARPOL) (2005). *Kanun Numarası:5312*, Kabul Tarihi: 3/3/2005, Yayımlandığı R.Gazete: Tarih: 11/3/2005 Sayı: 25752, Yayımlandığı Düstur: Tertip:5 Cilt:44 Sayfa.

Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik (2005), Resmi Gazete Tarihi: 31.12.2005 Resmi Gazete Sayısı: 26040.

Deniz Ticaret Odası (2005). "Sektör Turu", Deniz Ticareti Dergisi, Yıl: 22

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (1946). Kanun Numarası: 4922, Kabul Tarihi: 10/6/1946, Yayımlandığı R. Gazete: Tarih: 14/6/1946 Sayı: 6333, Yayımlandığı Düstur: Tertip: 3 Cilt: 27 Sayfa: 1258.

Denizde Çatışmayı Önleme Hakkında Uluslar Arası Sözleşme (1977). Bakanlar Kurulu Kararının Tarihi: 12.12.1977, No:7/14561

Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL - 1973). RG tarih: 24 Haziran 1990, RG Sayı: 20558.

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği (2004). Resmi Gazete Tarihi: 26.12.2004 Resmi Gazete Sayısı: 25682

IMO News Magazine (2009), issue 4 ,p.33

İncaz,G.; Rodopman, K. ve Bilican, G. (2000). "Marmara Denizi'nde Deniz Taşımacılığın Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Boyutları", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu*, Bilal Öztürk (Der.), İstanbul: Türk Deniz Araştırma Vakfı, Yayın No:5

International Aeronautical and Maritime Search And Rescue Manual (IAMSAR) (1999). International Convention On Salvage (1989).

<http://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/doc.html>

International Convention on Tonnage Measurement of Ships (TONNAGE) (1969).1970 Edition, IMO-713E, ISBN 92-801-1090-X.

International Maritime Organization (1993). Assembly Resolution A.741(18)

International Maritime Organization (1995). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, London: IMO Publication.

International Maritime Organization (2010a), "Marine Environment", <http://www.imo.org/>, Erişim Tarihi (10.01.2010)

Kara, H. (2005), *Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*, İstanbul: Vedat Kitapçılık
Karan, H. ve Karan, G. (2003). *Deniz Ticareti Mevzuatı*, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları

Lloyd (2010), "Solas", <http://www.lr.org/search?search=solas>, (Erişim Tarihi: 09.01.2010)

MPA (2010).The 1992 Protocol Of The International Convention On Civil Liability For Oil Pollution Damage 1969, http://www.mpa.gov.sg/sites/port_and_shipping/circulars_and_notices/shipping_circulars_detail.page?filename=mc98-06.xml (Erişim Tarihi: 10.02.2010)

Nemli, E. (2000). *Çevreye Duyarlı İşletmecilik ve Türk Sanayinde Çevre Yönetim Sistemi Uygulamaları*. İstanbul: ISO Yayınları.

Resmi Gazete (1990). Ankara, Yayın Tarihi: 24 Haziran 1990, No: 20558

SAR Convention (2000). IMO-955E, ISBN 92-801-5083-9.

SOLAS (2001).*Consolidated Edition*. IMO-110E, ISBN 92-801-5100-2.

SOLAS ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik (2006). Resmi Gazete Tarihi: 11.08.2006 Resmi Gazete Sayısı: 26256.

STCW 95 (1996). IMO-938E, ISBN 92-8016091-5.

The Free Library (2010), "International Maritime Organization", [http://www.thefreelibrary.com/International+Maritime+Organization.\(ehp+net\)-a0158524131](http://www.thefreelibrary.com/International+Maritime+Organization.(ehp+net)-a0158524131) (Erişim Tarihi 06.01.2010)

The International Oil Pollution Compensation Funds (2010). "About IOPC Funds". <http://www.iopcfund.org/intro.htm>. (Erişim Tarihi: 10.02.2010).

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (2005). "Gemi Emniyetinde Yeni Standartlar", Gemi İnşa Sanayi Dergisi, Yıl:3, Sayı:11, s.23

Tütüncü, A. (1996). *Gemi Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesi, Azaltılması ve Kontrol Altına Alınmasında Devletin Yetkisi*. İstanbul: İ.Ü. Hukuk Fakültesi Eğitim, Öğretim ve Yardımlaşma Vakfı, s.158

Ünlü, H. (1999). *Sanayiciler için Çevre El Kitabı*. İstanbul: ISO Yayınları, No:1999/1.

USCG (2010), "USCG IMO", <http://www.uscg.mil/imo/>, (Erişim Tarihi: 10.01.2010)

Yükleme Hatları Uluslararası Sözleşmesi (1966)