

## **GEMİLERDEN KAYNAKLANAN HAVA KİRLİLİĞİ HAKKINDA YASAL DÜZENLEMELER VE DEĞERLENDİRİLMELER**

**S. Didem ALGANTÜRK LIGHT\***

### **ÖZET**

*Gemilerden kaynaklanan hava kirliliği hakkında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) öncülüğünde düzenlenen MARPOL 73/78 Ek VI, 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye, halen MARPOL 73/78 Ek VI'ya taraf olma çalışmalarını sürdürmektedir. Bu çalışmamızın konusu, MARPOL 73/78 Ek VI ile getirilen temel düzenlemeler ve Türk Hukukunda gemilerden kaynaklanan hava kirliliği hakkında yasal düzenlemelerin ve hukuki sorumluluğun değerlendirilmesidir.*

**Anahtar Kelimeler:** *Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliği, MARPOL 73/78 Ek. VI*

### **REGULATIONS AND CONSIDERATIONS ON AIR POLLUTION FROM SHIPS**

#### **ABSTRACT**

*MARPOL ANNEX VI has entered into force on 19 May 2005. Turkey has not ratified the Appendix VI, yet. The intention with this paper is to highlight some of the important aspects of MARPOL 73/78 Appendix VI and Turkish law legislation regarding prevention of air pollution from ships .*

**Keywords:** *Air Pollution from Ships, MARPOL 73/78 Appendix VI*

---

\* Doç. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi.

## Giriş

Bilimsel bakımdan “kir”, bir ortamın fiziksel birleşiminde bulunmaması gereken şey olarak tanımlanır<sup>1</sup>. Yaşamın var olduğu her ortamda bulunduğu kabul edilen “kir”, belli sınırlar altında kaldığı sürece doğal yapı tarafından çözümlenebilir,<sup>2</sup> doğal yapı tarafından çözümlenemediği durumlarda ise bulunduğu ortamı bir başka ifade ile su , kara ve hava’yı olumsuz bir şekilde etkiler.

Hava kirliliği, özellikle 1980 yıllardan sonra atmosferin ozon tabakasının da incelenmesi ile birlikte uluslararası platformlarda gündeme getirilmiş ve hava kirliliğine neden olan etkenler ve hava kirliliğinin önlenmesi için alınması gerekli olan tedbirler uluslararası alanda çalışma konuları olarak belirlenmiştir.<sup>3</sup> Bu çalışmaların en önemlisi, deniz güvenliği, emniyeti ve deniz kirliliğinin önlenmesi ile ilgili konularda çalışmalar yapan ve bir Birleşmiş Milletler kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) öncülüğünde hazırlanan “Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi”ne kısaca MARPOL 73/78 Sözleşmesi’ne 1997 Protokolü ile kabul edilen “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kuralları” içeren Ek VI’dır.

Günümüzde limanların çoğunlukla insanların çalıştığı ve yaşadığı mahale yakın olması ve liman içi emisyon değerlerinin yerel hava kalitesini doğrudan etkilemesi nedeniyle hava kirliliği denizcilik ve liman sektöründe gerek bölgesel gerekse uluslararası alanda oldukça önemli bir konu haline almıştır. Bu amaçla hazırlanan ve 2005 yılında yürürlüğe giren Ek VI, dünya denizcilik tonajının % 82.65 tarafından kabul edilmiştir.<sup>4</sup> Ülkemiz açısından ise, MARPOL 73/78 Sözleşmesi 3 Mayıs 1990 tarihli ve 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla onaylanmış<sup>5</sup> ve 24 Haziran 1990 tarih ve 20558 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanmıştır.

MARPOL 73/78 Sözleşmesi’nde Sözleşmeye taraf olan ülkelerin gemi yapımı, gemilerin sevk ve idaresi, denizlerin gemiler tarafından kirletilmesinin önlenmesine yönelik gerekli teknik ve işletme önlemlerinin alınmasına

---

<sup>1</sup> www.1bilgi.com/cevre-bilimleri, 13.6.2008.

<sup>2</sup> www.1bilgi.com/cevre-bilimleri, 13.6.2008.

<sup>3</sup> www.1bilgi.com/cevre-bilimleri, 13.6.2008.

<sup>4</sup> www.imo.org, 23.3.2009.

<sup>5</sup> “SOLAS (Denizde Can ve Mal Emniyeti Sözleşmesi) ve MARPOL Sözleşmelerine Göre Bildirimlere İlişkin Yönetmelik”, SOLAS ve MARPOL uyarınca rapor verme, iletişim ve bildirim faaliyetlerine ilişkin esas ve usulleri belirlemek amacıyla hazırlanmıştır. Ayrıca, Yönetmeliğ’e EK 2 gereğince, MARPOL VI’ya ilişkin ve buna uygun olmak üzere “bildirim tablosu “ gösterilmiştir , RG. 11.08.2008/26256.

ilişkin düzenlemelere yer verilmektedir. Bu amaçla, MARPOL 73/78 Sözleşmesi, farklı türdeki kirletici maddeleri içeren 6 Ek'ten oluşmaktadır. Her bir Ek, kendi içerisinde bölüm ve kısımlara ayrılır. Bu bölüm ve kısımlarda, ilgili Ek'te yer alan tanımlar, hangi tür gemileri kapsadığı, bunların ne tür düzenlemelere tabi olduğu, sörveylerin yapılış şekli ve talep edilen ilgili sertifikaların düzenleniş şekli ve şartları konusunda hükümler yer almaktadır.

Türkiye, MARPOL 73/78 Sözleşmesine taraf olmakla birlikte, Sözleşme'nin tüm Ek'lerine taraf değildir. Şöyle ki,

**Ek I** “Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Petrol ve Petrol Türevi Maddelerle Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar”,

**Ek II** “Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Zehirli Sıvı Madde Atıkları ile Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar”

**Ek V** “Denizlerin Gemilerden Kaynaklanan Çöplerle Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Kurallar” na taraf olmakla birlikte;

**Ek III** “Paketlenmiş Biçimde Deniz Yoluyla Taşınan Zararlı Maddelerle Kirliliğin Önlenmesine Dair Kurallar”,

**Ek IV** “Kanalizasyon Atıklarıyla Gemilerin ve çalışmamızın konusu olan Ek VI'ya ülkemiz henüz taraf olmamıştır. Bu ilgili Ek'lere taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir.

### **I. Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kuralları İçeren Ek VI İle Getirilen Yenilik ve Düzenlemeler**

Marpol 73/78 Sözleşmesi'ne 1997 Protokolü ile kabul edilen ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe giren Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kuralları İçeren Ek VI'nın getirdiği yenilik ve düzenlemeleri şu şekilde sıralamak mümkündür:

Öncelikle EK VI, 400 GRT ve üzeri uluslararası sefer yapan tüm gemilere, sabit ve yüzer sondaj üniteleri ile diğer platformlara uygulanır.

İkinci olarak, ozon tabakasının delici ve zarar verici nitelikte olan madde emisyonlarının havaya bırakılmasının yasaklanması ve gemilerin baca gazlarından çıkan nitrojen oksitleri ve sülfüroksitleri içeren emisyonların limitlerinin ayarlanması ile ilgili düzenlemeler yer almaktadır.<sup>6</sup> Bu amaçla Ek

<sup>6</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. www.imo.org., 17.6.2008 ; ÇEVİK, Ü: Uluslararası Denizcilik Sözleşmesi, İstanbul 2004, sh.228 vd.

VI Talimat 14 gereğince, gemi yakıtındaki sülfür içeriğinin %4,5 m/m değerinde olacağı belirlenerek Kuzey Denizi, İngiliz Kanalı ve Baltık Denizi kükürt oksit yayılım kontrol alanı olarak tespit edilmiştir.<sup>7</sup> Bu deniz alanlarında seyriyefer yapan gemilerin ise kullanacakları yakıtın kükürt ve sülfür oranının %1.5 sınırı altında olması zorunluluğu getirilmektedir. Alternatif olarak gemilerin egzost gazı temizleme sistemi veya benzer teknolojik özelliklere sahip sülfür oksit emisyonlarını kısıtlandırmaya imkan veren sistemler ile donatılması zorunludur ve tüm gemilerde ozona zararlı madde içeren yeni tesisatların donatılması yasaklanmaktadır.

Üçüncü olarak, gemilerde yakılan yakıtların gemi bacalarında oluşturduğu kurum gibi kimyasal yakıt atıklarının gemilerin sökümü esnasında etrafa yayılmasının önlenmesi için, gemi söküm tesislerinde gemilerin sökülmeden önce bacalarındaki kurumları temizlenmesi için baca temizleme tesislerinin kurulması zorunluluğu getirilmektedir.

Dördüncü olarak, Marpol 73/78 Sözleşmesine tabi olan 400 groston ve daha büyük gemilere uygulanacak olan Bayrak Devleti Denetimleri veya Liman Devleti Denetimleri sonucunda, yetkili birimlerce Talimat 5 ve 6 gereğince “**Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası**”nın düzenlenmesi zorunluluğu getirilmektedir. Kısaca “IAPP Sertifikası”<sup>8</sup> olarak adlandırılan bu belgenin geçerlilik süresi 5 yıldır ve bu sertifika gemide bulundurulması gerekli olan belgelerden biridir.

Beşinci olarak, Talimat 13 gereğince 130 KW den yüksek güce sahip olan tüm dizel gemilerinin nitrojen oksit ilişkin belirtilen gerekliliklere uygun olduğunu gösteren “**Makine Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikasının**” düzenlenmesi zorunluluğu getirilmektedir.. Kısaca “EIAPP” olarak adlandırılan bu sertifika,<sup>9</sup> gemide bulundurulması zorunlu belgelerden biridir. EIAPP sertifikası, makinenin gemiye monte edilmeden önce bir sörveye tabi tutularak sörvey sonucunda makinenin emisyon standartlarının uygunluğunu teyit etmek üzere bayrak devleti yetkili idari makamlar tarafından onaylanmak suretiyle hazırlanan bir belgedir. Bu belge, makinenin teslimi sırasında makine üreticileri tarafından temin edilir ve makinenin kullanımı süresince fiili durumunun teknik dosyasına uygun bulunduğunu ve sörveyelerinin tamamlandığına ilişkin bir karine oluşturur.

---

<sup>7</sup> Özellikle bu bölgedeki yoğun gemi trafiği, yüksek endüstrileşme oranı nedeniyle atmosfere karışan azot oksit ve sülfür oksit toprakların asitleşmesine, tatlı su kaynaklarının kirlenmesine, asit yağmurlarına ve insan sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir.

<sup>8</sup> International Air Pollution Prevention Certificate (**IAPP Certificate**).

<sup>9</sup> Engine Air Pollution Prevention (**EAPP Certificate**).

Son olarak EK VI, Talimat 18 gereğince, yakıtın niteliği, yakıt numuneleri ve bunların teslimine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır. Yakıt üreticisinin gemiye temin ettikleri yakıt numunesi ile birlikte kısaca “BDN”<sup>10</sup> olarak adlandırılan “**Yakıt Teslim Belgelerini**” hazırlayarak gemiye teslim etmesi gereklidir. Gemilere yakıt temin eden bir üreticinin Ek VI’ya taraf olan ülkelerden birinde ve bu ülkenin milli kanunları gereğince kurulmuş ise, Ek VI da belirtilen tüm yasal düzenlemelere uymak zorundadır. Bir gemi, EK VI’ya taraf olmayan ülkelerden birinden yakıt temin etse dahi, alıcılar yakıtın MARPOL’a uygun olarak hazırlanan Yakıt Teslim Belgesini ve yakıt numunelerini temin ederek, sanki gelecek 3 yıl içinde taraf bir ülkeye sefer yapacakmış gibi hazırlıklı olması gereklidir.

EK VI’da getirilen bu düzenleme gereği, gemiye yakıt teslimini gerçekleştiren yakıt üreticisinin, gerçek veya tüzel kişilik şeklinde müesseseler olarak faaliyet göstermesi arasında hukuki sorumluluk bakımından bir fark yoktur. Burada önemli olan husus, milli yasal düzenlemeler gereği bu yerel yakıt üreticilerinin, kendilerini yakıt üretici firması olarak tescilli zorunlu hale getirilmiş olmasıdır. Bir başka ifade ile, sadece milli mevzuata göre tescil edilmiş yakıt üreticileri gemiye yakıt teslim edebilir. Bunun en önemli sonucu, gemilerde bulunması gerekli olan ve Marpol’a uygun olarak hazırlanan “Yakıt Teslim Belgelerinde”, yakıt numunelerini imzalayan bu müesseselerin kimliklerinin açıkça yer alması ve gemiye temin ettikleri yakıttan ve tesisatından sorumlu olmasıdır. Yakıt üreticilerinin bu sorumluluğu, IMO Konvansiyonlarında yer alan gemi ve donatanın sorumluluğunun yanında getirilen yeni bir düzenlemedir.

Kaptan, “Yakıt Teslim Belgesini” bayrak devletinin ve liman devletinin kontrolü için 3 yıl süre ile saklar. Yine, yerel yakıt üreticileri tarafından sağlanması gereken numune yakıtın da gemide 12 aydan olmamak şartı ile veya yakıt tüketiminin tamamlanıncaya kadar saklanması zorunludur. Ek VI ‘ya taraf olan liman devleti yetkili infaz memurunun talebi üzerine, kaptan yakıt numunelerini teslim eder.

## **II. Türk Hukukunda Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Düzenlemelerin Değerlendirilmesi**

Öncelikle 1982 Anayasasının 56. maddesinde, herkesin sağlık dengeli bir çevrede yaşamak hakkına sahip bulunduğu belirtilmek sureti ile ve devletin ve vatandaşların çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek ödevi yüklenmektedir. Anayasal bir hak olarak düzenle-

<sup>10</sup> Bunker Delivery Note.

nen dengeli bir çevrede yaşama hakkının sağlanması yollarından biri de, hava kirliliğinin önlenmesidir.

Gemilerden kaynaklanan hava kirliliğine ilişkin bu temel düzenlemelerin yanında bir başka temel kaynaktan Çevre Kanunu'dur.<sup>11</sup> 2872 Sayılı Çevre Kanunu, 13.5.2006 tarihli ve 26167 sayılı Resmi Gazete de yayımlanarak yürürlüğe giren 26.4.2006 tarihli ve 5491 sayılı Çevre Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'la değiştirilmiştir.<sup>12</sup> 2872 sayılı Çevre Kanunu'da çevrenin korunması ve iyileştirilmesine yönelik kurallar yer almakta ve bu Kanunun 8. maddesinde kirletme yasağı, 9. maddesinde çevrenin korunması, 12. maddesinde denetim ve 20. maddesinde idari ve 26. maddesinde adli nitelikteki cezalara ilişkin hükümler yer almaktadır. Çevre Kanununun "Tanımlar" başlıklı 2. maddesi, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğini kapsar nitelikte bir düzenlemedir.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kuralların (MARPOL 73/78 Ek VI)'nın uygulanmasına Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge Taslağı'nın 15. maddesinde, bu Yönetmelik hükümlerinin ihlali durumunda, Çevre Kanunu hükümleri ile diğer ilgili mevzuatta belirtilen idari ve cezai müeyyidelerin uygulanacağı belirtilmektedir.

<sup>12</sup> Çevre kirliliğinin iyileştirilmesine ilişkin Kanunun uygulanması amacıyla Hava Kalitesinin Korunması

Yönetmeliği 2.11.1986 Gün, 19269 S. R.G, çıkartılarak yürürlüğe girmiştir.

<sup>13</sup> **Tanımlar:** Madde 2 – (Değişik: 26/4/2006 – 5491/2 md.)Bu Kanunda geçen terimlerden;Çevre: Canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortamı, Çevre korunması: Çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünü, Çevre kirliliği: Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etkiyi, Sürdürülebilir çevre: Gelecek kuşakların ihtiyaç duyacağı kaynakların varlığını ve kalitesini tehlikeye atmadan, hem bugünün hem de gelecek kuşakların çevresini oluşturan tüm çevresel değerlerin her alanda (sosyal, ekonomik, fizikî vb.) ıslahı, korunması ve geliştirilmesi sürecini, Sürdürülebilir kalkınma: Bugünkü ve gelecek kuşakların, sağlıklı bir çevrede yaşamını güvence altına alan çevresel, ekonomik ve sosyal hedefler arasında denge kurulması esasına dayalı kalkınma ve gelişmeyi,Alıcı ortam: Hava, su, toprak ortamları ile bu ortamlarla ilişkili ekosistemleri, Doğal varlık: Bütün bitki, hayvan, mikroorganizmalar ile bunların yaşama ortamlarını, Doğal kaynak: Hava, su, toprak ve doğada bulunan cansız varlıkları,Kirleten: Faaliyetleri sırasında veya sonrasında doğrudan veya dolaylı olarak çevre kirliliğine, ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına neden olan gerçek ve tüzel kişileri, Ekosistem: Canlıların kendi aralarında ve cansız çevreleriyle ilişkilerini bir düzen içinde yürüttükleri biyolojik, fiziksel ve kimyasal sistemi,.....Hava kalitesi: İnsan ve çevresi üzerine etki eden hava kirliliğinin gös-

Çevre Kanununun 24. maddesi gereğince, bu kanunda öngörülen idari yaptırım kararlarını verme yetkisi Çevre ve Orman Bakanlığı'na ait olup, aynı Kanununun 12. maddesinin birinci fıkrası gereğince,<sup>14</sup> denetim ve idari yaptırım kararı verme yetkisi Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 21.6.2006 T. ve 7124 sayılı Yetki Devri Genelgesi<sup>15</sup> ile Denizcilik Müsteşarlığı, Bölge Müdürlüğü bağlısı Liman Başkanlıkları, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Bölge Komutanlığı Bağlısı Bot Komutanlıklarına verilmiştir. Bu düzenleme gereğince, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin tespit edilmesi halinde denetim ve idari yaptırım kararı verecek olan bu makamlar, aynı Kanununun 20. maddesine uygun olarak idari nitelikte ceza uygulama yetkisine sahiptir.

Çevre Kanununun 26. maddesinde, 12. madde de öngörülen bildirim ve bilgi verme yükümlülüğüne aykırı olarak yanlış ve yanıltıcı bilgi verenlerin alt aydan bir yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılacağı ve bu Kanunun uygulanmasında yanlış ve yanıltıcı belge düzenleyenler ve kullananlar hakkında Türk Ceza Kanununun belgede sahtecilik suçuna ilişkin hükümleri uygulanacağı belirtilmektedir. 27. madde gereğince, Bu Kanunda yazılı fiiller hakkında verilecek idari nitelikteki cezaların, bu fiiller için diğer kanunlarda yazılı cezaların uygulanmasına engel olmadığı açıkça düzenlenmektedir.

Hukuki sorumluluk bakımından ise, Çevre Kanununun 28. maddesinin 1. fıkrası gereğince, çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aramaksızın sorumludur bir başka ifade ile çevre kirliliğinden dolayı objektif sorumluluk kabul edilmektedir. Ancak bu Kanun, gemilerden kaynaklı hava kirliliği nedeniyle ortaya çıkan zararlardan hukuki sorumluluk bakımından münhasıran uygulanması gereken bir kanun değildir. Nitekim 28. maddenin 2. fıkrası, kirletenin meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre tazminat sorumluluğunun saklı olduğunu açıkça ifade etmektedir. Bu durumda, Borçlar Kanununun 41.(haksız fiil sorumluluğu), Borçlar Kanununun 55. (istihdam edenin sorumluluğu) ve TTK. 947 (donatanın gemi adamlarının

---

*tergesi olan, çevre havasında mevcut hava kirleticilerin artan miktarıyla azalan kalitelerini...*

<sup>14</sup> Çevre Kanunu mad 12/3 “Bu Kanun hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisi Çevre ve Orman Bakanlığı'na aittir ve gerektiğinde bu yetki, Bakanlıkça, il özel idarelerine, çevre denetim birimlerini kuran belediye başkanlıklarına, Denizcilik Müsteşarlığına, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na, 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre belirlenen denetleme görevlilerine veya Bakanlıkça uygun görülen diğer kurum kuruluşlara devredilir. Denetimler, Bakanlığın belirlediği denetim usul ve esasları çerçevesinde yapılır.”

<sup>15</sup> 2006/13 sayılı Genelge, <http://www.denizcilik.gov.tr>, 11.10.2008.

kusurlarından dolayı sorumluluğu) maddeleri gemi kaynaklı hava kirliliğinden doğan hukuki sorumluluk hallerinde uygulama alanına sahip olacaktır.

Çevre Kanununun da bu düzenlemelerin yanında yakıt üreticilerine ilişkin bir düzenleme getirilmektedir. Çevre Kanunu, Ek madde 6 gereğince, hava kalitesinin korunması ve hava kirliliğinin önlenmesi için Bakanlıkça belirlenen standartlara uygun temiz ve kaliteli yakıtların ve yakma sistemlerinin üretilmesi ve kullanılmasının zorunluluğu getirilmekte olup, buna aykırı hareket eden yakıt üretenlere ruhsat verilmeyeceği ve verilenlerin de iptal edileceği belirtilmektedir. Çevre Kanunu Ek madde 6 ile getirilen bu düzenleme, MARPOL Ek VI, Talimat 18 ile uyum içerisindedir.

Ayrıca, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin kuralları düzenleyen MARPOL 73/78 Ek VI'ya taraf olma çalışmalarının sağlanması bakımından "*Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kuralların (Marpol 73/78 Ek VI)'nın uygulanmasına yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge Taslağı*"<sup>16</sup> hazırlanmıştır. 11 maddeden meydana gelen Taslak, Ek VI kapsamında 400 groston üzeri tüm gemiler, sabit ve yüzer sondaj üniteleri ve diğer platformlara denetim ve kontrollerin yapılması ve sertifikaların düzenlenmesiyle ilgili usul ve esasları belirlemektedir.

## SONUÇ

Gemilerden kaynaklı emisyon değerlerinin insan sağlığına zararlı ve çevreye kirliliğine sebep olmasından dolayı uluslararası alanda önemli bir konu haline almıştır. Özellikle, çevresel ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak MARPOL Ek VI'da yapılacak değişiklikler ve ilaveler hızla milli ve milletlerarası alanda uygulamaya geçecektir. Nitekim Ek VI'nın kısa bir sürede milletlerarası alanda kabul edilmesi bunu açıkça ortaya koymaktadır.

Bu nedenle Türkiye açısından bu düzenlemenin kabul edilmesinin ve milli mevzuat ile uyum sağlanmasının önemi vardır. Ancak Ek VI'nın kabul edilmesi ile birlikte yakıt üretim kalitesinin belirli niteliklere sahip olma zorunluluğu, atık alım tesislerinin yeterli bir sayıya ulaştırılması ve gemi donanımına ilişkin teknik yeniliklerin getirilmesi ihtiyacıyla ortaya çıkacak ek maliyetlere ilişkin hususların değerlendirilmesinin de gerekliliği ortadadır. Bugün, ülkemiz açısından Ek VI kabul edilmese dahi, yurt dışına

---

<sup>16</sup> Yönerge'nin dayanağı, madde 3 gereğince, 10.08.1993 T. ve 491 s. Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hakkında Kararname, 02.03.2005 T.ve 5310 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hakkında Karamamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 11.8.1993 T. ve 18132 sayılı Çevre Kanununun, 26.04.2006 T. ve 5491 sayılı Çevre Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'dur.

sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin EK VI'yı kabul etmiş ülkelerin limanlarına girmesi halinde, Ek VI'daki düzenleme gereğince bu hükümlere doğrudan zaten uyma zorunluluğu içerisinde olduğu da unutulmamalıdır.

TTK'da herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. TTK Tasarısı'na baktığımızda ise, Yedinci Kısım'da gemilerden kaynaklanan petrol kirlenmesine ilişkin 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme (1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi) ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararın Tazimini için bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşmesi (1992 tarihli Fon Sözleşmesi)<sup>17</sup> ilişkin hükümlerin yer aldığını<sup>18</sup> ancak gemilerden kaynaklanan hava kirliliğine ilişkin bir düzenlemenin bulunmadığını görmekteyiz. Uluslararası alanda son derece gündemde olan ve gelecek yıllarda daha da ayrıntılı olarak hukuki düzenlemelere yer verilecek olan bu konunun, Tasarı'da hukuki sorumluluk bakımından Marpol EK VI'ya yapılacak genel bir atıf ile birlikte düzenlenmesi gerektiği kanaatindeyiz.

<sup>17</sup> Her iki sözleşme RG: 27.01.2000, S. 4507-4508, kanunlarla uygun bulunmuştur. Her iki sözleşme 17.8.2002 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

<sup>18</sup> TTK Tasarı mad. 1336-1340 .