

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

24

YASAMA YILI

2

ÇEVRE KOMİSYONU

TUTANAK DERGİSİ

8 Şubat 2012 Çarşamba

ÇEVRE KOMİSYONU
GÖRÜŞME TUTANAKLARI

8 Şubat 2012 Çarşamba

----0----

K O N U

	<u>Sayfa</u>
1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı	1:6
2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararına Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı	6:10

İ Ç İ N D E K İ L E R

	<u>Sayfa</u>
BİRİNCİ OTURUM	1:10
1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı	1:6
Genel Gerekçe	2:3
Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı	4, 5, 6
Mehdi GÖNÜLALÇAK (Deniz Ticareti Genel Müdürü)	4
Mehmet Hilal KAPLAN (Kocaeli)	5
Ahmet Kenan TANRIKULU (İzmir)	5
Osman KAHVECİ (Karabük)	6
2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararına Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı	6:10
Genel Gerekçe	6:7
Mehdi GÖNÜLALÇAK (Deniz Ticareti Genel Müdürü)	8, 9, 10
Mehmet Hilal KAPLAN (Kocaeli)	8, 9

Murat TURAN (Çevre ve Şehircilik Bak. Şube Müdürü)
Ahmet Kenan TANRIKULU

(İzmir)

8:9
9:10

Açılma Saati: 10.37
Kapanma Saati: 11.05

08 Şubat 2012 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati: 10.37

BAŞKAN : Erol KAYA (İstanbul)

BAŞKAN VEKİLİ : Osman KAHVECİ (Karabük)

SÖZCÜ : Sebahattin KARAKELLE (Erzincan)

KÂTİP: Aydın ŞENGÜL (İzmir)

_____0_____

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, hoş geldiniz.

Öncelikle milletvekillerimize, Hükümetimizin değerli mensuplarına ve basın mensuplarımıza hoş geldiniz diyorum.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Çevre Komisyonumuzun 24'üncü Yasama Dönemi İkinci Yasama Yılı 5'inci toplantısını açıyorum; yeterli çoğunluğumuz vardır.

İki sözleşmemiz var, kanun tasarımız var petrol kirliliğiyle ilgili. Yine gemi yakıtlarından kaynaklanan kirliliklerle ilgili iki tasarımız var. Bu tasarıları biz önemsiyoruz.

Özellikle Çevre Komisyonu olarak, Türkiye'de çok az tartışılan, İstanbul boğazlarından yılda yaklaşık -2011 yılı rakamlarıyla söylüyorum- İstanbul ve Çanakkale'den 95 bin gemi geçmiş ve bunların yaklaşık 18 bini tanker.

Tankerlerle ilgili -aşağı yukarı bizim jenerasyon hatırlarlar- 1966'da iki Sovyet tankerinini çarpışmasıyla Karaköy İskelesi ve Kadıköy Vapurunu yanımtı.

Yine 1979'da İndepenta faciasını yaşamıştık ve maalesef yaklaşık 51 denizcinin yanarak öldüğü ve bir ay süren bir yangın yaşamıştı İstanbul.

Dolayısıyla biz bu sözleşmelerin özellikle İstanbul ve Çanakkale boğazlarında yaşanan hem tankerlerin getirdiği olumsuz şartların hem de boğaz trafiği açısından doğabilecek zararlarla ilgili önemsendiğimiz bir husus.

Bir başka husus ise Türkiye, 8 bin kilometre denize kıyısı olan bir ülke ve özellikle deniz kirliliğindeki en önemli faktörlerden birisi de gemilerde kullanılan fuel-oil'lerle, motorinlerin kirliliği. Özellikle fuel-oil'den kaynaklanan kirlilikle ciddi anlamda denizlerimizde bir çevre kirliliği söz konusu.

Bugün bu iki sözleşmeyle ilgili görüşmemiz olacak. Ancak görüşmeye geçmeden evvel bir hususun da altını çizmek istiyorum. Geçen hafta burada Kyoto Protokolü ile ilgili faydalı ve verimli bir brifing aldık arkadaşlarımızdan ve geçen haftaki görüşmemizde, önümüzdeki hafta 15 Şubat

Çarşamba günü yine burada... Daha doğrusu bir teorik ve bir de pratik olsun diye arkadaşlarımız önerdiler. Teorik olarak Türkiye'nin çevreyle ilgili hukuki süreçleriyle ilgili geniş bir bilgi almıştık. Önümüzdeki süreçte katı atıklarla ilgili ve atık sularla ilgili yine bir brifing alacağız. Çarşamba günü saat 10.30' da yine burada olacağız inşallah.

Diğer bir husus ise, özellikle İstanbul ve Kocaeli' de, Kocaeli' deki bu tehlikeli atıkları yakma tesisi olan İZAYDAŞ'ta bir inceleme yapılması ve özellikle Kocaeli Sanayi Bölgesi ile ilgili bir brifing almasıyla ilgili de Mart ayı içerisinde iki gezi planlıyoruz. Bunlarla ilgili de şimdiden Komisyonumuzda bir karar almamız gerekiyor.

Uygun görüyorsunuz İstanbul ve İzmit' le ilgili bir ziyaret gerçekleşmesine Komisyon olarak karar alalım; yani böyle uygun görüyorsanız oya sunacağım: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

İlk tasarımız, 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulmasıyla ilgili Uluslararası Sözleşmenin 2003 Petrol Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Dünya dış ticaret hacmindeki büyümeye paralel olarak, uluslararası ulaşım yollarındaki trafik yoğunluğu giderek artmaktadır. Türk Boğazları, uluslararası deniz yolu niteliğine sahip olması ve Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olması sebebiyle, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret koridorudur.

Ticari deniz taşımacılığındaki gelişmelerin de etkisiyle, Türk Boğazları'ndaki trafik yoğunluğu geçen on sene göz önüne alındığında kayda değer oranda artış göstermiştir. 1997 ve 2007 yılı verilerine göre İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli madde taşıyan tanker sayısı % 133.6 seviyesinde bir artış göstererek 4.303'den 10.054'e çıkmıştır. Benzer şekilde aynı süre zarfında İstanbul Boğazı'ndan geçen tehlikeli yük miktarında % 128 seviyesinde bir artış yaşanmıştır. Söz konusu durumda, Türk Boğazları'nda yaşanan artan trafik yoğunluğu ve boğazların seyir bakımından dünyanın en zor su yollarından biri olması, boğazlarda meydana gelebilecek olası kaza ve kirlenmelere ilişkin kaygıları derinleştirmektedir.

Petrol kirliliğinden kaynaklanan zararların uluslararası tazmini rejiminin, 1992 CLC ve 1992 FUND Sözleşmeleri ile birlikte üçüncü ayağını oluşturan 1992 FUND Sözleşmesinin 2003 Protokolü, yakın zamanda yaşanmış olan büyük deniz kazalarında söz konusu iki sözleşmenin meydana gelen deniz kirliliği zararlarının tazmin edilmesinde ortaya çıkan yetersizliğin giderilmesi amacıyla hazırlanmıştır. Bu çerçevede, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) üyesi ülkelerin, mevcut soruna ilişkin yaptıkları müzakereler neticesinde oluşturulmuştur. FUND 2003 Protokolü, IMO himayesi

altında 16 Mayıs 2003 tarihinde akdedilmiştir. Söz konusu Protokol ile olası deniz kazaları sonrası ortaya çıkabilecek kirlilik zararlarının tazmin edilmesinde, önceki mevcut iki sözleşmenin yetersiz kalması durumunda, Ek Fondan yararlanılarak zararın tamamının giderilmesi amaçlanmaktadır. Oluşturulacak Ek Fonun finansmanı, petrol ithal eden ülkelerde, yıllık 150.000 tondan fazla petrol alımı yapan şahıslar tarafından, Protokolde belirtilen esaslar çerçevesinde yapılacak yıllık katkılar yolu ile sağlanacaktır.

FUND 92 Protokolü, 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. "Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmesi'nin" 1992 Protokolü (FUND 92) 15.06.2001 tarihli ve 2001/2669 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 18 Temmuz 2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

FUND 2003 Protokolü ise, 3 Mart 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda dünya tonajının %21.42'sini oluşturan, İngiltere, İtalya, Fransa, İspanya ve Yunanistan gibi ülkelerin de içinde bulunduğu 27 ülke Protokole taraf olmuştur.

Söz konusu Protokolün meydana gelen kirlilik zararlarına ilişkin daha kapsayıcı ve etkin nitelikte bir uluslararası tazmin rejimi oluşturulmasına yapacağı katkı, Ülkemizin yukarıda değindiğimiz konumu ve durumu ile birlikte değerlendirildiğinde, büyük önem arz etmektedir.

Diğer taraftan, uluslararası mevzuatın, uygun bulma kanunu çıkartılması marifetiyle ulusal mevzuatımıza aktarılması süreci dikkate alındığında, ulusal mevzuatımızın sıklıkla revize edilen Sözleşme ve Protokollerle uyumlu hale getirilerek güncel tutulması konusunda zaman bakımından önemli zorluklar ve yığılmalar yaşanmaktadır.

Ayrıca, başlangıcından itibaren uluslararası denizcilik alanında ülkeler bakımından bir prestij göstergesi olarak kabul görmesinin yanı sıra, Paris MoU kapsamında yapılan denetimlerde göz önünde bulundurulmuş başlıca kriterlerden biri olması sebebiyle büyük önem arz eden Gönüllü IMO Üye Devlet Denetimine (VIMSAS) Ülkemiz 2011 yılı sonu itibariyle girecektir. Söz konusu denetim kapsamında değerlendirmeye tabi tutulacak konulardan biri de, Ülkemizin ulusal denizcilik mevzuatının uluslararası denizcilik mevzuatıyla uyumu ve güncelliğidir.

Bu çerçevede, FUND 2003 Protokolüne, ulusal mevzuatımızın uluslararası mevzuata uyumunun hızlı bir şekilde sağlanması amacıyla adı geçen Protokolün teknik düzenlenmeler içeren Eklerine ilişkin değişikliklerin, Bakanlar Kurulunca onaylanarak yürürlüğe girmesini teminen, uygun bulma yasa tasarısına buna ilişkin bir ifadenin eklenerek taraf olunması uygun mütalaa edilmektedir.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, bilindiği üzere, biz tali bir komisyon olarak bunu görüşüyoruz.

Dolayısıyla, bu Tasarı 4 maddeden oluşmakta. 1'inci maddesi uygunluk, 2'nci maddesi yetki ve 3'üncü maddesi yürürlük ve 4'üncü maddesi yürütme maddeleridir.

Bu nedenle, İç Tüzük'ün 23'üncü maddesine göre tümü üzerinde görüşmemizin daha uygun olacağını değerlendiriyoruz.

Uygun görürseniz, tümü üzerinde görüşmeler yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Şimdi, Bakanlıktan gelen Sayın Müsteşar Yardımcımıza söz verelim, bilgi alalım.

Buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI MÜSTEŞAR YARDIMCISI – Sayın Başkan, teşekkür ediyorum; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Bilindiği üzere, 1991 yılında petrol kirliliği tazminatı için bir uluslararası fon kurulmuş ve bu uluslararası fon 2003 yılında yürürlüğe girmiştir. Buna ek bir fon daha kurulması öngörülmektedir. Bu ek fonun 27 üyesi bulunmakta ve birinci fondaki 92 üyeye ilaveten taraf ülkelerin münhasır ekonomik bölgelerinde dâhil karasularında gerçekleşecek gemi trafik kaynaklı petrol kirliliği zararları kapsamayı kapsamaktadır.

Bu konuda Deniz Ulaştırması Deniz Ticareti Genel Müdürümüz, konunun teknik bilgileri kendisinde mevcuttur. Müsaade ederseniz bu konudaki açıklamaları Sayın Genel Müdürümüzün yapması uygun olacaktır efendim.

BAŞKAN – Buyurun.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkanım, gerekçede de okunduğu şekliyle -çevre denizlerimiz- 8.500 kilometreye yakın deniz şeridimiz var. Deniz kirlilikleri olduğu zaman gerçekten çok büyük zararlar oluşturmakta özellikle denizin ve çevresinin kirliliğine yönelik. Bunların tazmininde armatörler veya devletler yetersiz kaldıkları için Uluslararası Denizcilik Örgütü bir fon oluşturmuştur.

Ben bir örnek olarak, 5 bin grostonluk bir geminin oluşturduğu kirliliklerde daha önce 69 CLC Sözleşmesi'nde 1 milyon tazminatla bunun temizliğini gidermesi ancak mümkün olmakta iken, 1 milyon liralık bir tazminat, 92 CLC Sözleşmesi'nde bu 5 bin grostonluk gemi için 6,9 milyona kadar çıkartıldı. Daha sonra, 92 FUND Sözleşmesi'nde 311 milyon dolarlık bir tazminatın ödenmesi mümkün oldu; fakat bu da yine yetersiz kalıyordu orada oluşan zararların giderilmesine yönelik olarak. Bir ek fon, 2003'e ek bir fon olarak, ikinci bir ek fon olarak oluşturulması kararlaştırıldı.

Şu an bu fonla 1 milyar 151 milyon dolara kadar tazminat alabilecek oluşan zararların giderilmesine yönelik olarak. Biz de eğer bu ek fona üye olur isek ancak bundan istifade edebileceğiz, üye olamazsak limitimiz 311 milyon gibi bir rakamda kalacak. Buna üye olmamız bizim için elzem bir husus.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın üyelerimizden sorusu olan var mı?

Sayın Kaplan, buyurun.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sayın Başkan, teşekkür ederim.

Merak ettiğim için sayın yetkililere sormak istiyorum: Bu Ek Protokol ile bizim fondan faydalanma biçimimiz buradaki yüksek tonajlı gemilerin bir trafik kazası ya da bir kaza sonrasında petrol kirliliğine dayalı olan fonun ilgili şeyin, tonajı yüksek gemilerden elde etmek mi, yoksa fon ayrıca bunu nereden finanse ediyor merak ediyorum.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Efendim, fon, devletlerden katkı alıyor. O fona üye olan, sözleşmeye üye olan devletlerden bir katkı payı alıyor. O katkı paylarıyla fonda bir meblağ birikiyor.

Fonda oluşan paralar bu kapsamda oluşan zararlara tazminat olarak ödeniyor. Belli bir bölümü bayrak devleti tarafından, oluşan zararların belli bir bölümü bayrak devleti tarafından ödeniyor ama meblağ yüksek olduğu zaman, bayrak devletin de sorumluluğunu aştığı bir zarar, tazminat söz konusu olduğu zaman bu sefer fondan destek veriliyor.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Yine biz fona katkı sunuyoruz onu söylemek istiyorsunuz.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Tabii, fona katkıda bulunuyoruz efendim.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Bir de gerekçede merak ettiğim bir şey vardı.

1997-2007 yılı arasındaki gemi sayısı mı bu “4 binden”, yoksa bir yıllık mı bu?

BAŞKAN – Bu rakamların Sayın Kaplan, artık güncellenmesi gerekiyor. Yani 2011’deki rakamlar neredeyse 100 bine kadar çıkmış durumda. Tabii, tankerleri söylemiyorum ama genel olarak çok büyümüş durumda boğaz trafiği.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Hayır, burada cümle şöyle: “1997 ve 2007 yılı verilerine göre.” diyor. Ama bu, aradaki mi, yıllık mı belirtilmemiş.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Efendim, yıllık boğazlarımızdan geçen gemi sayısı 50 bini aşmış durumda. Bunların da yaklaşık yüzde 35-40’ a yakın civarı da tanker cinsi gemiler. Günlük olarak 150’den fazla bir gemi geçişi var boğazlarımızdan ve yıllık ortalama 50 binin üzerinde bir yıllık gemi geçiş sayısı boğazlarımızdan.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyorum.

Sayın Tanrikulu, buyurun.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Ben de bu “Gönüllü IMO üye devlet mekanizması VIMSAS’a 2011 sonunda girilecek.” deniliyor. Acaba o Protokolümüz yürürlüğe girdi mi onu öğrenmek istiyorum sizden.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Efendim, çalışmalarımız devam ediyor gerek mevzuat olarak gerek yapısal olarak denizcilik idaresinin oluşturulmasına yönelik olarak çalışmalarımız devam ediyor. Biz gönüllü olarak 2011 yılı itibarıyla müracaat ettik. Biz gönüllü IMO denetimine tabi olacağız. Çalışmalarımız devam ediyor. 2012 yılı sonu itibarıyla buna hazır olacağız inşallah. Hazırlıklarımızı tamamlayıp “hazırız” diye IMO’ya bildireceğiz.

BAŞKAN – Başka sorusu olan arkadaşımız?

Buyurun Osman Bey.

OSMAN KAHVECİ (Karabük) – Şimdi burada, bu fona üye olan yani sorumluluğu alan ülkeler hep ithalat yapan ülkeler. İhracat yapan ülkelerin burada hiç payı yok mu? Yani bu ihracat eden ülkeler bu kadar petrol ticareti yapıyorlar. Böyle bir şeyde onlar niye bir katkıda bulunmalılar; bunlar henüz konuşulmadı mı?

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Yani illa ithal eden ülkeler üye olacak diye bir husus yok.

OSMAN KAHVECİ (Karabük) – Burada genellikle ithalat eden ülkeler ağırlıklı da.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – İfade o şekilde geçmiş olabilir ama ihraç eden ülkelerin de denizlerinde, çevre denizlerinde bu kaza olabilir. Onlar da aynı kirlilikten muzdarip olabilirler. O yüzden bütün ülkelere açık. Herhangi bir kısıtlama, herhangi bir tahdit yok orada.

OSMAN KAHVECİ (Karabük) – İhracat yapan ülkeler de işin içerisinde.

BAŞKAN – Peki, başka söz almak isteyen arkadaşımız?.. Yok.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Gündemin 2’nci maddesi, 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı.

Genel gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe:

Dünya ticaret hacminde son otuz yılda yaşanan önemli ölçekteki büyümenin beraberinde getirdiği en önemli sorunlar arasında, bu büyümeye paralel şekilde yaşanan çevre kirliliği konusu yer almaktadır.

Günümüzde yaşanan çevre kirliliğinin en önemli sebeplerinde birisi, deniz kirliliğinden kaynaklanan çevre kirliliğidir. Dünya taşımacılığının çok büyük bir kısmının yapıldığı deniz taşımacılığında gemilerin birçoğu dizel makinelerinde yakıt olarak fueloil ve dizelöl kullanılmaktadır. Fueloil, hidrokarbon damıtılması ile elde edilen ve petrol türevleri arasında spektrum sonlarında,

asfalta yakın, artık yakıtlardan kabul edilen akıcılığı ve buharlaşması düşük, yapışkan, koyu kahve renkli, yüksek kirletici özellikte bir maddedir. Deniz kirliliğine yol açan başlıca faktörler arasında fueloilden kaynaklanan kirlilik yer almaktadır.

Gemilerde, tankların büyüklüğüne de bağlı olarak birkaç yüz tondan birkaç bin tona kadar yakıt taşınabilmektedir. Bu miktardaki yakıtın bir kaza sonucu denize dökülmesi, bir felaket olarak çok ciddi kirlilik problemlerine yol açabilecek bir durumdur. Denize dökülmüş yakıtın temizlenmesi çok zor olup; organizasyon, lojistik, zaman ve emek isteyen zahmetli bir işlemdir ve bu işleme bağlı temizleme masrafları büyük miktarlara ulaşabilmektedir. Söz konusu kayıpların yanısıra kirliliğin neden olduğu ticari kayıplar, iş kayıpları, dolaylı kayıplar da eklendiğinde uluslararası bir tazmin sistemi olmadan bu tip masrafların değişik donatılara ait, değişik bayraklara sahip gemiler veya devletler tarafından karşılanmasındaki zorluk daha iyi anlaşılmaktadır.

Bu sorunun çözümüne ilişkin olarak, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) himayesinde "Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme" (Bunker 2001 Sözleşmesi), 23 Mart 2001 tarihinde Londra'da imzalanarak 21 Kasım 2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda Sözleşmeye, dünya tonajının % 89.12'sini oluşturan 64 ülke taraf olmuştur.

Bunker 2001 Sözleşmesi kapsamında, gemi yakıtlarından kaynaklanan kirliliğin meydana getirdiği zararlardan mağdur olan taraflara etkin, uygun ve yeterli tazminatın sağlanması amaçlanmaktadır. Bu çerçevede, söz konusu Sözleşmenin getirdiği düzenlemeler kapsamında, mağdur olan taraflara ilişkin olarak sağlanacak tazminatın hangi koşullar altında ve ne ölçüde verileceği, tazminatın belirlenmesinde göz önünde bulundurulacak esaslar, ihtilafların giderilmesinde hangi mahkemelerin yetkili olacağı, sorumlulukların kapsamı ve sınırı ile mali teminat ve sigorta konularından Sözleşmeye taraf olacak Devletlere ilişkin uluslararası düzenlemeler tesis edilmiştir.

Bunker Sözleşmesine taraf olunması, yukarıda yapılan değerlendirmeler ve coğrafi konumu nedeniyle Ülkemiz açısından önemli bir mevzuat ihtiyacını karşılayacak olmasının yanı sıra, 11 Kasım 2010 tarihli ve 27756 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2010/23 Sayılı Başbakanlık Genelgesinde belirtilen Türk denizlerinde can ve mal emniyetinin sağlanması ile gemi kaynaklı deniz ve hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin IMO stratejisinin bir maddesi olan "IMO tarafından belirlenmiş bağlayıcı kuralların uygulanmasına yönelik gerekli tedbirlerinin alınması" hükmünün de gereğidir.

Ülkemizin üç tarafının denizlerle çevrili, İstanbul ve Çanakkale gibi önemli iki uluslararası su yolu üzerinde bulunan bir coğrafyaya sahip olması, denizcilik sektöründe yaşanan gelişmeler ve deniz kirliliği konuları ile bir arada düşünüldüğünde, Bunker 2001 Sözleşmesine taraf olunması uygun mütalaa edilmektedir.

BAŞKAN – Yine İç Tüzük'ün 23'üncü maddesine göre tasarının geneli üzerinde görüşme yapılmasını oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Öncelikle Sayın Bakanlık temsilcilerimizden yine bilgi alalım Sayın Müsteşar veya Genel Müdürümüz kimler bilgi verecekse, buyurun.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Efendim, deminki şeyimiz yük, petrol taşıyan gemilerin oluşturduğu zararlarla ilgiliydi. Bu da gemilerin kendi yakıtlarından oluşan zararlarla ilgili bir sözleşme. Yakıt alışverişinde veyahut da geminin oluşturduğu herhangi bir kazada gemi yakıtından oluşan kirliliklerin tazminine yönelik olarak bir sözleşme ve gerek gemilerin yakıt alırken, verirken denize kaçabilecek petrolün oluşturduğu kirlilikler gerek bir kaza hâlinde geminin kendi yakıt tanklarından sızan yakıtların oluşturduğu kirlilikler de bir hayli yüksek boyutlarda oran itibarıyla.

O yüzden burada, Sözleşme, bin grostonun üzerindeki gemilere ilave bir sigorta zorunluluğu getiriyor. Eğer oluşturulan kirliliğin tazminine yönelik armatörün yetkilerini aşarsa, tazmin kabiliyetini aşarsa sigorta devreye girsin bin grostonun üzerindeki gemilerde, sigorta oluşan zararları tazmin etsin diye ilave bir sorumluluk getiriyor bin grostonun üzerindeki gemilerle ilgili.

BAŞKAN – Ben şöyle bir soru sorayım: Yani bunun tespitiyle ilgili Çevre Bakanlığımız, yani nasıl bir işlem yapıyorsunuz? Yani diyelim ki, bir kirlilik var veya yok...

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Ek bir şey; kaza olmadan bu kirliliği tespit etmeleri mümkün mü?

BAŞKAN – Yok, bir dakika şimdi...

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Sizin sorunuza ek olarak.

BAŞKAN – Tamam da mikrofon açık değil. Önce, Çevre Bakanlığımızdan gelen arkadaşlarımızdan bilgi alalım da, onun için soruyu sordum ben.

Buyurun.

ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI ŞUBE MÜDÜRÜ MURAT TURAN – Şimdi, Çevre Bakanlığı olarak, özellikle denizlerimizin kirliliğinin takip edilmesi tabii bizim için son derece önemli. Bu kapsamda hem Karadeniz'de hem Ege ve Akdeniz'de ve ayrıca Marmara'da sanırım on yıldan beri kirlilik izleme çalışmalarını devam ettiriyoruz. Bu, özellikle acil durumlardan kaynaklanan kirlilikle ilgili tabii, bunlar doğrudan takip edilecek, bir sistematik olarak izlenecek bir durum değil. Acil bir durum olduğu zaman acil müdahale planları oluşturuldu Bakanlığımız tarafından Müsteşarlığımızla birlikte. Bu, herhangi bir acil durum olması anında hem il müdürlüklerimize hem

Ana Arama Kurtarma Merkezine, Denizcilik Müsteşarlığına bilgi verilmesi durumunda acil müdahaleyle ilgili plan devreye giriyor ve ondan sonra gerekli müdahale çalışmaları gerçekleştiriliyor.

BAŞKAN – Peki, ben şimdi üyelerimize söz veriyim.

Sayın Kaplan, buyurun.

MEHMET HİLAL KAPLAN (Kocaeli) – Ben sorumun yanıtını alamadım; yani şöyle merak ettiğim: Bir tanker geçiyor. Büyüklüğü aşmadığını varsayıyorum ya da geçtiğini varsayıyorum, denizlerimizi kirlettiğini varsayıyorum ya da kirlilemediğini. Sınırlarımızın içerisine, sularımızın sınırlarına girdiğinde Bakanlığımız tarafından bunun denetimi ya da çevreyi kirlilettiğine dair herhangi bir takip söz konusu mu? Yoksa yetkili arkadaşımın bahsettiği gibi acil durum ortaya girmesi için bir kazanın olması mı gerekiyor? Bunu merak ediyorum.

BAŞKAN – Peki, teşekkür ediyoruz.

Sorumuza cevap, Sayın Genel Müdür buyurun.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Efendim, gemiler limanlarda genellikle yakıt ihmalini yaparlar. Limana geldikleri zaman, limanda bazen rıhtıma yanaşık vaziyette, bazen açıkta demirli olduğu yerde yakıt ikmallerini yaparlar. Bu ikmal esnasında yakıt ikmal gümrük kolcuları nezaretinde yapılıyor ama gümrük kolcularının tabii mevzuat itibarıyla böyle bir zorunluluğu yok fakat oluşan bir kirliliği, gemi kaptanının sorumluluğunda, rapor etmesi gerekiyor. Gemi kaptanının “Şurada bir kirlilik oluştu. Ben yakıt ikmal yaparken bir kirlilik oluştu, haberdar ediyorum, bunu rapor ediyorum.” diye rapor etme zorunluluğu var, etmediği takdirde onun cezası çok daha yüksek. Eğer bir kirlilik oluştu ama rapor etmedi gemi kaptanı, ona çok daha yüksek cezalar tahakkuk ettiriliyor. Gemi kaptanının raporu üzerine de tespit edebilir veya bizim çevre ekiplerimizin denetlemeleri neticesinde de tespit edildiği takdirde olayın üzerine gidilir.

Eğer tespit edilmediyse, gece geçerken attı, yakıtını denize döktü kirlilik oluştu ama rapor da etmedi, tespite yönelik olarak, bu kirlilik nereden oluştu bunun tespitine yönelik olarak şu an Ulaştırma Bakanlığımız sistemleri içerisinde AIS sistemleri oluşturuldu, VTS sistemleri var, hangi geminin hangi saatte nereden geçtiği... İlave olarak çevre denizlerimizde acil müdahalelere yönelik olarak yeni bir projemiz var, o projemiz de devreye girdiği takdirde, bu arada oluşan bir kirlilik o günkü meteorolojik şartlar itibarıyla akıntı ve rüzgârın durumuna göre nereye kadar etkiledi, nerede oluştu, bunları tespite yönelik şeylerimiz var. Bu projemiz de, acil müdahale merkezleri projemiz de bitirse oluşan kirliliğin geriye dönük olarak götürülüp o saatte hangi gemi oradan geçmişti tespit imkânları da oluşacak inşallah, ama çoğunluk rapora dayalı veyahut da çevre ekiplerimiz tarafından tespitlere dayalı hususlar.

BAŞKAN – Peki, başka söz almak isteyen var mı?

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Sayın Başkanım, bir soru sormak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Tanrikulu, buyurun lütfen.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Sayın Başkanım, teşekkür ederim.

Bu anlaşmada bir çekince var, ben o çekince açısından merak ettiğim için soruyorum: Bu 82 Birleşmiş Milletler Hukuku Sözleşmesi' ne taraf değil Türkiye.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Evet efendim.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Diyelim ki donatan tarafından bir tanesi bu sözleşmeye taraf olan bir ülkeden geldi, bizim kara sularımızda olan bir kazada nasıl çözeceksiniz bu hukuki ihtilafı? Çünkü, bunların “Maddelerinin içerisindeki atıfları bağlamaz.” diye bir hüküm var burada da.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Temelde bizim millî mevzuatımız geçerli, biz kendi millî mevzuatımız çerçevesinde işlemi yapıyoruz. Buradaki bu beyan, malum 82 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki kara sularının belirlenmesiyle ilgili olan maddeye çekincelerimiz var Ege'deki sorunlarla ilgili, ondan ötürü biz 82 Deniz Hukuku Sözleşmesi' ne taraf olmuyoruz, fakat bu gerekçeyi, beyanı oraya koyarak -çünkü ona da atıf bulunuyor, 82 Deniz Hukuku Sözleşmesi' ne atıfta bulunuyor ana sözleşme- biz bu çekinceyle birlikte bu sözleşmeye taraf oluyoruz. Onu kabul etmiyoruz buradaki beyanımızla, deklarasyonumuzla, “82 Deniz Hukuku Sözleşmesi'ndeki şu çekincemizden ötürü biz buna taraf oluyoruz ama şu hususu kabul etmiyoruz.” diye beyanımız var.

AHMET KENAN TANRIKULU (İzmir) – Yani, şunu söylemek için sordum o soruyu Sayın Genel Müdürüm: Bu sözleşmeye herhangi bir hanel getiriyor mu o çekinceler? Onu demek istiyorum.

DENİZ TİCARETİ GENEL MÜDÜRÜ MEHDİ GÖNÜLALÇAK – Hayır efendim. Ülkeler beyanla sözleşmelere taraf olabilirler.

BAŞKAN – Başka söz almak isteyen arkadaşımız var mı? Yok.

Tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Oy birliğiyle kabul edilmiştir.

Gündemimizde bulunan tüm tasarıları görüşmüş bulunuyoruz.

Gündemimizde görüşülecek başka bir madde olmadığından dolayı toplantıyı kapatıyorum.

Hem Bakanlık temsilcilerine hem sayın milletvekillerimize tekrar teşekkür ediyoruz.

Kapanma Saati: 11.05