

# 1257/2013 SAYILI AVRUPA BİRLİĞİ TÜZÜĞÜ'NÜN VE YÜRÜRLÜĞÜ İLE BİRLİKTE 2009 TARİHLİ HONG KONG SÖZLEŞMESİNİN TÜRK HUKUKUNA ETKİLERİ

*The Legal Effects of the Regulation (EU) No 1257/2013 of the  
European Union and the Hong Kong Convention, 2009 -Upon Its  
Entry Into Force- on Turkish Law*

**Özgenur KARA BALCI\***  
**İzel VARAN SAMUT\*\***

## ÖZ

Türkiye, 2009 tarihli Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (*Hong Kong Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships - Hong Kong Sözleşmesi*)'ni 2017 yılında onaylamıştır. Hong Kong Sözleşmesi'nin 17. maddesinde belirlenen yürürlük şartları Haziran 2023'te Bangladeş ve Liberya'nın da taraf olmasıyla tamamlanmış olup, Sözleşmenin 26 Haziran 2025 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmesi beklenmektedir. Türkiye, dünya gemi geri dönüşümü sektörü içerisinde önemli yere sahip olduğundan, Hong Kong Sözleşmesi ile 1257/2013 sayılı Avrupa Birliği (AB) Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü'nün (*European Union Ship Recycling Regulation - AB Tüzüğü*) incelenmesi gerekmektedir.

Çalışmanın amacı, gemilerin geri dönüşümünü ele alan ve gemi dönüşüm tesislerine standart getirerek, denetimlerini yeknesaklaştıran Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü'nün, Türk hukuku perspektifinden incelenmesi ve gemi geri dönüşümünde önemli bir rol oynayan Türkiye'nin konu ile ilgili

---

**Makalenin Geliş Tarihi:** 01.11.2023, **Makalenin Kabul Tarihi:** 05.02.2024.

\* Arş. Gör., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı, E-posta: okara@ankara.edu.tr, ORCID: 0000-0002-3511-7802.

\*\* Arş. Gör., Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı, E-posta: ivaran@ankara.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4062-0215.

hâlihazırdaki düzenlemelerinin karşılaştırılmasıdır. Gemi sökümü ve geri dönüşümünün ekonomik faydası yadsınamaz, fakat bu faaliyetlerin iş sağlığı ve güvenliği ile çevrenin korunması bakımından riskleri de bulunmaktadır. Çalışmada bilhassa Hong Kong Sözleşmesi ve AB Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü'nün gemi geri dönüşümü faaliyetlerinde sorun teşkil edebilecek bu konulara ilişkin getirdiği standartlar ve bunların Türkiye bakımından uygulanabilirlikleri üzerinde durulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** Gemi Geri Dönüşümü, Gemi Sökümü, Çevre, İşletim Ömrü Sona Ermiş Gemi, Tehlikeli Maddeler

### ABSTRACT

Türkiye ratified the Hong Kong Convention, 2009, in 2017. The entry into force conditions specified in Article 17 of the Convention were completed in June 2023, with Bangladesh and Liberia also becoming parties to the Convention. It is expected that the Convention will enter into force as of 26/06/2025. Considering Türkiye's significant role in the world ship recycling sector, it is crucial to examine the Hong Kong Convention and the Regulation No 1257/2013 of the European Union from the Turkish law perspective.

This study aims to evaluate the Hong Kong Convention and the Regulation No 1257/2013, both of which address ship recycling and aim to standardize ship recycling facilities while harmonizing inspections. The study also seeks to compare the relevant regulations of Turkish law with the Hong Kong Convention as well as the Regulation No 1257/2013. While the economic benefits of ship breaking and recycling are undeniable, there are also risks associated with health and safety at work as well as protection of the environment. The study particularly focuses on the standards governed by the Hong Kong Convention and the Regulation No 1257/2013 that may pose challenges in ship recycling activities and their applicability in the Turkish law.

**Keywords:** Ship Recycling, Shipbreaking, Environment, End of Life Ships, Hazardous Materials

### I. GİRİŞ

İşletim ömrünü tamamlamış gemilerin parçalara ayrılıp tekrar kullanılabilme imkânı olan kısımlarının ekonomiye geri döndürülmesi

işlemine, “gemi geri dönüşümü” denilmektedir<sup>1</sup>. Gemilerin geri dönüşümü, ekonomik ve çevresel anlamda bir gereklilik olmakla birlikte, sökülme işlemi çevre ve insan sağlığı için oldukça zararlı sonuçlar doğurmaktadır<sup>2</sup>. Bu zararlı sonuçları bertaraf edebilmek ve gemi sökülme işleminin çevreye duyarlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesini sağlamak amacıyla, Hong Kong’da gerçekleştirilen bir diplomatik konferansta 2009 tarihli Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (Hong Kong Sözleşmesi)<sup>3</sup> kabul edilmiştir. Sözleşme, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) üyesi devletler, 1989 tarihli Tehlikeli Atıkların Sınır Ötesi Taşınması Hakkında Basel Sözleşmesine (Basel Sözleşmesi)<sup>4</sup> taraf devletler, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) ve ilgili hükümet dışı örgütlerin katkılarıyla oluşturulmuştur<sup>5</sup>.

“Gemi geri dönüşümü” ifadesinde gerek uluslararası belgelerde gerekse uygulamada bir terim birliği bulunmamaktadır. Bu kavram, Hong Kong

<sup>1</sup> Shreya Mishra, “Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009: An analysis from the perspective of India Pakistan and Bangladesh,” *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping* II, No 1 (2018): 22; Saiful Karim, *Shipbreaking in Developing Countries: A Requiem for Environmental Justice from the Perspective of Bangladesh (IMLI Studies in International Maritime Law)* (London: Routledge, 2018), 1; Yue Zhao and Chang Yen-Chiang, “Comparison of Ship-Recycling Legislation Between Chinese Law and the 2009 Hong Kong Convention,” *Ocean Development & International Law* XLV, No 1 (2014): 53.

<sup>2</sup> Parimal Garud, “Incorporation of Global Environmental Norms into Indian Legal Systems: Social and Economic Challenges, with Special Reference to Ship-Breaking,” *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 37, (2012): 150-153. Özellikle geçtiğimiz yıllarda Hindistan, Bangladeş ve Pakistan gibi devletlerce kullanılan *beaching* gemi sökülme tekniğinin çevre ve insan sağlığına büyük zararları olmuştur: Rebecca Prentiss Pskowski, “No Country for Old Ships?: Emerging Liabilities for Ship Recycling Stakeholders,” *Tulane Maritime Law Journal* 45, No 1 (2020): 61-62.

<sup>3</sup> Türkiye, 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile Hong Kong Sözleşmesi’nin onaylanmasını uygun bulmuştur: RG, 31.03.2017, S. 30024.

<sup>4</sup> Bkz. “Basel Convention,” UNCTC, Erişim Tarihi: Eylül 24, 2023, [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XXVII3&chapter=27&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXVII3&chapter=27&clang=en). Ayrıca Türkiye, 3957 sayılı Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertarafının Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile Basel Sözleşmesi’nin onaylanmasını uygun bulmuştur: RG, 30.12.1993, S. 21804.

<sup>5</sup> Bkz. “Recycling of Ships,” IMO, Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023, <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Ship-Recycling.aspx>.

Sözleşmesi'nde "gemi geri dönüşümü (*ship-recycling*)", Basel Sözleşmesi'nde "gemi sökümü (*ship dismantling*)", Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) nezdinde "gemi sökümü (*ship breaking*)", gemicilik istatistiklerinde "gemi imhası (*disposals*)" ve donatanlar tarafından "hurdaya çıkarma (*scrapping*)" olarak ifade edilmektedir<sup>6</sup>. Çalışmada, öğretilerde kabul edildiği üzere, "gemilerin geri dönüşümü"<sup>7</sup> ile özellikle Türk hukukunda yürürlükte olan düzenlemelerde ele alınış biçimiyle "gemi sökümü" terimleri tercih olunmuştur.

Gemi sökümünün tarihçesine baktığımızda, 1800'lü yıllara kadar gemi inşasında ahşap malzeme kullanıldığından<sup>8</sup>, ömrünü tamamlamış gemilerin yakıldığı veya uygun yöntemlerle batırıldığı görülmektedir. 19. yüzyıldan itibaren ise gemilerin demir ve çelikten yapılmaya başlamasıyla birlikte ömrünü tamamlamış gemilerin sökümünde artık bu yöntemler kullanılamaz hale gelmiştir<sup>9</sup>. Günümüzde gemi sökümünde esas olarak *beaching*<sup>10</sup>, tersane ya da devletlerin belirlediği özel alanlarda söküm ve *slipway*<sup>11</sup> yöntemlerinin kullanıldığı görülmektedir<sup>12</sup>.

Gemi sökümüne ilk olarak gemi sayısının fazla olması sebebiyle İtalya ve İspanya gibi Avrupa Devletleri ile Amerika Birleşik Devletleri'nde

---

<sup>6</sup> Mishra, "Non-entry," 22; Terminolojiye ilişkin ayrıca bkz. Tony George Puthucherril, *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling* (Leiden Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2010).

<sup>7</sup> David Dodds, "Breaking Up is Hard to Do: Environmental Effects of Shipwrecking and Possible Solutions Under India's Environmental Regime," *Global Business & Development Law Journal* XX, No 1 (2007): 207, 209.

<sup>8</sup> Bkz. "Shipbuilding at Greenwich," Royal Museums Greenwich, Erişim Tarihi: Eylül 10, 2023, <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/shipbuilding-1800-present>.

<sup>9</sup> Tanvi Singh, "Designing Adequate PPE for Ship Breaking in Developing Countries, A Project Proposal Presented to the School of Industrial Design Graduate Committee," (Master Project Proposal, Georgia Institute of Technology, 2017), 2.

<sup>10</sup> *Beaching* yöntemi, denizde gelgit olayından yararlanmak suretiyle kullanılan bir yöntem olup, bu yöntem gelgitin arttığı zamanlarda gemilerin kıyıya oturtularak, yerleşik bir tesis kullanılmadan, gemi sökümünün gerçekleştirilmesini ifade etmektedir: Karim, *Shipbreaking*, 83.

<sup>11</sup> *Slipway* ya da diğer adıyla *landing* yöntemi, gelgitin az veya hiç olmadığı kıyılarda tercih edilen bir yöntem olup, geminin beton bir rampa ya da kaydırak üzerine çekilerek, sökümünün gerçekleştirilmesini ifade etmektedir: Ahmed Ishtiaque, "Towards a Safe and Sustainable Industry of Ship Breaking: International Initiatives and South Asian Response," *Journal of Maritime Law & Commerce* 51, No 3 (2020): 194.

<sup>12</sup> Buna ilişkin bkz. Karim, *Shipbreaking*, 83.

başlanmıştır<sup>13</sup>. Deniz çevresinin korunması ve deniz kirliliğinin önlemesi hususlarında uluslararası toplumun farkındalığının artmasıyla, çevre bilincini, işçi güvenliğini ve insan sağlığını ilgilendiren düzenlemeler daha katı bir hal almış, ayrıca tehlikeli atıkların bertarafı gelişmiş ülkelerde yüksek maliyetlere ulaşmıştır. Bu sebeplerden ötürü, gemi söküm endüstrisi 1980'lerde gelişmiş ülkelere taşınmıştır<sup>14</sup>. 1950'lilerde, gemi söküm pazarına giren ilk devletler Japonya, Kore, Tayvan, Çin, İspanya, Pakistan iken sonraları Bangladeş, Hindistan ve Türkiye gemi söküm endüstrisinde önemli devletler haline gelmişlerdir<sup>15</sup>.

İşletim ömrü sona ermiş bir geminin, salt atık olarak doğaya bırakılması çevre kirliliğine sebebiyet verirken, geri dönüştürülmesi doğal kaynakların korunması ile enerji tasarrufunu desteklemek anlamına gelmektedir<sup>16</sup>. İstatistiki olarak, 20 yaşını doldurmuş<sup>17</sup> ve çevre için tehlike arz eden "hurda" gemilerin, %95'inin çelikten yapıldığı ve yeniden kullanılabilir olduğu göz önünde bulundurulduğunda, gemi geri dönüşümünün önemi ortaya çıkmaktadır<sup>18</sup>. Öyle ki, geri dönüştürülmüş maddelerin yeni çelik üretiminde kullanılması, ham maddelerden yeni çelik üretmek için gereken enerjinin

---

<sup>13</sup> Katrine Berge Enger, "Ship Recycling - An Analysis of the Inconsistencies within the Legislation Regarding Ship Recycling" (YL Tezi, University of Oslo, 2007), 9.

<sup>14</sup> Yasemin Kaya, "Basel ve Hong Kong Sözleşmeleri Bağlamında Gemi Söküm Endüstrisi: Çevre, Sağlık ve Güvenlik Odaklı Bir Analiz," *İş, Güç: Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi* 14, No 4 (2012): 71-75; Zhao ve Chang, "Comparison," 53-54.

<sup>15</sup> Zhao ve Chang, "Comparison," 54; Singh, "Designing," 4; Ahmed, "Towards," 187. Öyle ki, ILO önderliğinde 2003 tarihinde, Asya ülkeleri (Bangladeş, Çin, Hindistan, Pakistan) ve Türkiye için gemi söküm endüstrisinde çalışanların faydalanacağı kapsamlı bir kılavuz yayınlanması bu devletlerin gemi sökümü endüstrisindeki önemini göstermektedir: "Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian Countries and Turkey," ILO, Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023, [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms\\_107689.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_107689.pdf).

<sup>16</sup> IMO nezdinde "Yeşil Endüstri" olarak anılan gemilerin geri dönüşümü ile ekolojik dengenin korunması amaçlanmaktadır: IMO, "Recycling of Ships."

<sup>17</sup> "Is there a Decent Way To Scrap Ships?," ILO, Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023, [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/features/WCMS\\_076903/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/features/WCMS_076903/lang--en/index.htm).

<sup>18</sup> Dodds, "Breaking," 209; John F. Sawyer, "Shipbreaking and the North-South Debate: Economic Development or Environmental and Labor Catastrophe," *Penn State International Law Review* 20, No 3 (2002): 535-536.

sadece üçte birini gerektirmektedir<sup>19</sup>. Ayrıca, geri dönüştürülen bir geminin tekne, makine, donanım parçaları ve mobilyalarının yeniden kullanılması ile ekonomik kalkınma ve istihdam sağlanmaktadır<sup>20</sup>. Günümüzde gemi geri dönüşüm tesislerinin güvenlik ve çevre konuları bakımından belirli standartlara sokulma çabasıyla birlikte, ömrünü tamamlamış geminin atık olarak çevreye bırakıldığında verebileceği zararlara kıyasen, sistemli ve kontrol altında geri dönüştürülmesiyle oluşabilecek çevre zararlarının asgari düzeye indirilmesi hedeflenmektedir.

Gemi sökülmesi ve geri dönüşümünün ekonomik faydası yadsınmaz, fakat bu faaliyetlerin iş sağlığı ve güvenliği ile çevrenin korunması bakımından riskleri bulunmaktadır. Çalışmanın amacı, gemilerin geri dönüşümünü ele alan ve gemi dönüşüm tesislerine standart getirerek, denetimlerini yeknesaklaştıran Hong Kong Sözleşmesi ile 1257/2013 sayılı Avrupa Birliği Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü'nün (AB Tüzüğü)<sup>21</sup> Türk hukuku açısından incelenmesi ve gemi geri dönüşümünde önemli bir rol oynayan Türkiye'nin konu ile ilgili yürürlükteki düzenlemelerinin karşılaştırılmasıdır. Türkiye'nin taraf olduğu ancak henüz yürürlükte bulunmayan Hong Kong Sözleşmesi yanı sıra AB Tüzüğü'nün çalışmada incelenmesinin sebebi, söz konusu Tüzük'ün Hong Kong Sözleşmesi'nin kabulünü kolaylaştırmak amacıyla oluşturulması ve bu sebeple Hong Kong Sözleşmesi ile büyük ölçüde benzerlik göstermesidir. Ayrıca AB bayraklı gemilerin sökülmesinin çok büyük bir kısmının Türkiye'de gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, AB Tüzüğü'nün, AB üyesi olmayan üçüncü devlet kategorisinde en fazla gemi geri dönüşüm tesisine sahip devlet olan Türkiye bakımından önemi olduğu açıktır. Bunun yanı sıra konu, güncel olan AB Yeşil Mutabakatı (*Green Deal*) ile de ilişkili

<sup>19</sup> MARISEC, *Industry Code of Practice on Ship Recycling* (London: International Chamber of Shipping, 2001), 9.

<sup>20</sup> Sökülen metal "hurda" parçalar yeniden değerlendirildiğinden demir cevheri gibi bir metalin doğadan çıkartılması, eritilmesi, işlenmesi ile karşılaştırıldığında, gemi geri dönüşümünün, enerji ve maliyet olarak tasarruf sağladığı açıktır: 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/474) ile Çevre Komisyonu ve Dışişleri Komisyonu Raporları, TBMM, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 197.

<sup>21</sup> Bkz. "Regulation (EU) No 1257/2013," Official Journal of the European Union, Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023, <https://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:330:0001:0020:EN:PDF#:~:text=The%20purpose%20of%20this%20Regulation%20is%20to%20enhance%20safety%2C%20the,subject%20to%20environmentally%20sound%20management.>

olduğundan, AB'nin çevresel hedeflerine ve sürdürülebilirlik ilkelerine uygun bir şekilde, karbon nötr hedefi, temiz denizler, atık azaltımı ve sosyal adalet kavramlarıyla da olan ilgisi sebebiyle ele alınmıştır.

Çalışmada bilhassa Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü'nün gemi geri dönüşümü faaliyetlerinde sorun teşkil edebilecek konulara ilişkin getirdiği standartlar ve bunların Türkiye bakımından uygulanabilirlikleri üzerinde durulmuştur. Hong Kong Sözleşmesi'nin hükümlerinin Türk hukukundaki ihtiyaçları ne ölçüde karşıladığının değerlendirilmesi, Hong Kong Sözleşmesi ile ulusal mevzuatın karşılaştırılması, benzerliklerin ve farklılıkların ortaya konulması ile Sözleşme'nin mevcut duruma katkıları ve ihtiyaçları nasıl giderilebileceği ortaya konmaya çalışılmaktadır.

## II. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNÜN ULUSLARARASI BOYUTU

### A. Basel Sözleşmesi

Gemilerin geri dönüşümüne uygulanacak hükümleri dolaylı olsa da ihtiva eden uluslararası sözleşmelerden biri Basel Sözleşmesi'dir. Sözleşme esas olarak tehlikeli atıkların sınır ötesi taşınmasını düzenlemekte ve atıkları konu edinen ayrıntılı hükümler içermektedir<sup>22</sup>. Bu anlamda Basel Sözleşmesi'nin 2. maddesine göre ömrünü tamamlamış gemi, artık "atık" sayılmaktadır. Atık sayılarak ömrünü tamamlamış bir gemi, çevre ve insan sağlığı için tehlikeli maddelerden (asbest<sup>23</sup>, PCB ve atık yağlar gibi) oluştuğundan gemi söküm faaliyeti Basel Sözleşmesi uyarınca ele alınmaktadır<sup>24</sup>. Aynı zamanda sökülmesi planlanan gemilerin dönüştürülecekleri yere taşınması faaliyeti de tehlikeli atıkların sınır ötesi hareketini gerektirebileceğinden, söz konusu faaliyet de Basel Sözleşmesi'nin uygulama alanına girmektedir. Bununla birlikte, denizcilik endüstrisinin küresel niteliği ve ömrünü tamamlamış gemilerin geri dönüşüm için

<sup>22</sup> Gabriela Argüella, *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law* (London New York: Routledge 2020), 6; Garud, "Incorporation," 152; Kaya, "Basel," 79.

<sup>23</sup> SOLAS'a göre, özellikle 1 Temmuz 2022 tarihinden önce inşa edilen gemilerde asbest bulunabilir, konuyla ilgili MSC/Circ.1045 numaralı Asbest İçeren Gemideki Malzemelerin Bakım ve İzlenmesi İçin Kılavuz oluşturulmuş olup, asbestin doğru yönetilmesi için bakılmalıdır: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/Asbestos.aspx> Erişim Tarihi: Ekim 11, 2023.

<sup>24</sup> Colin De la Rue ve Charles Anderson, *Shipping and the Environment Law and Practice* (London New York: Routledge 2009), 1018; Michael Tsimplis, "Shipping and the Marine Environment in the 21st Century," içinde *Maritime Law Evolving: Thirty Years at Southampton*, editör. Malcolm Clarke (Oxford: Hart Publishing, 2013), 121.

gönderilmesi ile ilgili uygulamalar göz önüne alındığında, Basel Sözleşmesinin hükümlerinin gemi geri dönüşümü için yetersiz kaldığı tespit edilmiştir<sup>25</sup>. Zira gemi geri dönüşümü kapsam itibariyle geniş olmasının yanında, gemi sökümü de salt atıkların taşınmasıyla ilgili bir mesele değildir<sup>26</sup>.

IMO öncülüğünde, Basel Sözleşmesi'ndeki boşlukları doldurarak, gemi sökümünün ve geri dönüşümünün çevreye duyarlı bir şekilde gerçekleştirilmesini amaçlayan çalışmaların temeli, Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (*Marine Environment Protection Committee - MEPC*) tarafından 2003 yılında atılarak, gemilerin geri dönüşümüne ilişkin bir kılavuz kabul edilmiştir<sup>27</sup>. IMO tarafından, gemilerin geri dönüşümüne dair bağlayıcılığı olan uluslararası bir düzenleme yapılması gayesiyle, 2005 yılında MEPC'e gemilerin emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşümünü sağlamak üzere böyle bir düzenlemenin geliştirilmesi çağrısında bulunulmuştur<sup>28</sup>. Nihayetinde 11 Mayıs 2009 ile 15 Mayıs 2009 tarihleri arasında 63 devletin katılımıyla Hong Kong'da gerçekleşen diplomatik konferansta, Hong Kong Sözleşmesi kabul edilmiştir<sup>29</sup>. Sözleşme ile bayrak devletleri, donatanlar, geri dönüşümün gerçekleştirileceği devletlerin yükümlülükleri ve geri dönüşüm tesislerinin sahip olması gereken standartlar belirlenmektedir. Gemiye, ömrünü tamamlamasından sonra atık olarak ele alan Basel Sözleşmesi'nin aksine Hong Kong Sözleşmesi, geminin tasarımından, işletilmesinden, bakımından, çevreye duyarlı geri dönüşümüne kadar olan tüm süreci düzenlemektedir<sup>30</sup>. Belirtmek gerekir ki, Basel Sözleşmesinden farklı olarak, Hong Kong Sözleşmesi, işletim ömrü sona ermiş gemilerin taraf devletler ile taraf olmayan devletler arasındaki ihracatına uygulanmamaktadır.

<sup>25</sup> Bkz. 25.01.2005 tarihli UNEP/CHW.7/33.

<sup>26</sup> Karim, *Shipbreaking*, 23.

<sup>27</sup> Bkz. <<https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/ship-recycling.aspx>> Erişim Tarihi: Şubat 05, 2004. IMO Genel Kurulu tarafından 05.12.2003 tarihinde kabul edilen "IMO Guidelines on Ship Recycling" için bkz. 04.03.2004 tarihli A 23/Res.962. Ayrıca bkz. 25.07.2005 tarihli MEPC/Circ.466; 03.02.2006 tarihli A 24/Res. 980.

<sup>28</sup> Bkz. <<https://www.imo.org/en/ourwork/environment/pages/ship-recycling.aspx>> Erişim Tarihi: Şubat 05, 2004. Bu karar, "IMO New Legally Binding Instrument on Ship Recycling" ismiyle kabul edilmiştir. Bkz. 06/02/2006 tarihli A 24/Res.981.

<sup>29</sup> Hong Kong Sözleşmesi'nin 17. maddesinde belirlenen yürürlük şartları 2023 yılı itibariyle tamamlanmış olup, Sözleşmenin 26 Haziran 2025 tarihi itibariyle yürürlüğe girmesi beklenmektedir.

<sup>30</sup> Bkz. 14.05.2010 tarihli UNEP/CHW/OEWG/7/21.



## B. Hong Kong Sözleşmesi

Hong Kong Sözleşmesi 21 madde ve 25 Kural içeren bir Ek (*annex*) ve lahikalardan (*appendixes*) oluşmaktadır. Ekteki kurallar, gemilerin yapımı, işletimi, geri dönüşümü aşamaları ile sonrasında yapılması gerekenleri ihtiva etmekte olup, Sözleşme'nin yürürlüğünden sonra oluşturulacak rehber kurallar ve sirkülerler bakımından kılavuz niteliğindedir.

Gemi geri dönüşüm faaliyetleri bir yandan sürdürülebilir kalkınmaya katkıda bulunurken, diğer yandan özellikle çevre ve insan sağlığı açısından büyük riskler taşımaktadır. Hong Kong Sözleşmesi bu hassasiyetler doğrultusunda oluşturulan, gemi geri dönüşümünü ve taraf devletlere Sözleşmenin hükümlerini tam ve eksiksiz uygulama yükümlülüğü getiren uluslararası bir düzenlemedir.

Hong Kong Sözleşmesinin, gemi geri dönüşümüne ilişkin kuralları uluslararası olarak düzenleyen bir belge olması sebebiyle önemi yadsınamaz. Sözleşme'nin "beşikten mezara ilkesi" ile gemi geri dönüşümüne bütünsel yaklaşımı<sup>31</sup>, geri dönüşümü konusunda yeknesak teknik standartlar getiren bir belge niteliğinde olması ve tüm taraf devletler bakımından IMO'ya rapor verilmesine ilişkin hükümleri, geri dönüşüm faaliyetlerinin uluslararası sistemli bir hal almasında önem taşımaktadır.

Hong Kong Sözleşmesi, gemi geri dönüşümünü, bir geminin tamamen veya kısmen parçalama işlemine tabi tutulduğu bir faaliyet olarak ifade etmektedir. Bu süreç, gemiden çeşitli bileşenleri ve malzemeleri geri kazanma, bunları yeniden işleme ve tekrar kullanma aşamalarından oluşmaktadır. Söz konusu işlemler gemi geri dönüşüm tesisinde yapılırken, ortaya çıkan tehlikeli ve diğer zararlı maddelerin yönetimi hususlarına dikkat edilmektedir. Sözleşme uyarınca tesiste ortaya çıkan maddelerin saklanması ve ayrıştırılması gibi ek işlemler yapılabilir, ancak bu süreç, tehlikeli ve zararların bileşenlerin/malzemelerin daha fazla işlenmesini veya ayrı tesislerde imha edilmesini içermemektedir<sup>32</sup>.

Hong Kong Sözleşmesinin uygulama alanına giren gemi tanımı oldukça geniş tutulmuş olsa da Sözleşme iç su taşımalarında kullanılan gemiler ile savaş gemileri, donanma yardımcı gemileri ve ticari olmayan hizmetlerde kullanılan devletin malik olduğu veya işlettiği gemilere uygulanmamaktadır<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> Kaya, "Basel," 81.

<sup>32</sup> Bkz. Hong Kong Sözleşmesi m. 2(10).

<sup>33</sup> Bkz. Hong Kong Sözleşmesi m. 3(3).

Sözleşmenin amacının gemi geri dönüşümünün olumsuz çevresel sonuçlarını önlemesi olduğu değerlendirildiğinde, uygulama alanına giren gemilere ilişkin istisnalarla, oluşturulması amaçlanan yeknesak yapının olumsuz etkilenebileceği söylenebilir<sup>34</sup>.

Hong Kong Sözleşmesi gerek gemi gerekse gemi söküm tesisleri bakımından Sözleşmede belirlenen şartların ihlali halinde uygulanacak yaptırımların belirlenmesini ulusal mevzuatlara bırakmıştır<sup>35</sup>. Sözleşme, bu anlamda çerçeve niteliği taşıyıp, ihlallerin ağırlığına ilişkin herhangi bir ayrıma gitmeden konuyu genel hatlarıyla düzenlemektedir. Sözleşmede, yaptırımlara ilişkin olarak yalnızca “caydırıcı” nitelikte olması öngörülmekte, tehlikeli atıkların yasadışı ticaretine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamakta ve Basel Sözleşmesi’nin aksine yaptırımların cezai nitelikte olacağı düzenlenmemektedir<sup>36</sup>. Ancak bu durumun Hong Kong Sözleşmesi’nin odak noktasının tehlikeli atıklardan ziyade geminin geri dönüşümü olmasından kaynaklandığı söylenebilir.

Hong Kong Sözleşmesi’nde işletme ömrünü tamamlamış gemilerin geri dönüşüm amacıyla ihracatına izin verilmesi, Türkiye dahil bu sektörün geliştiği diğer ülkelerin sosyal ve ekonomik olarak kalkınmalarına hizmet etmektedir. Gemi geri dönüşümü ile, ülkelerin kalkınmasının yanında çevresel anlamda sürdürülebilirlik de amaçlanmaktadır. Sözleşme’deki çevresel sürdürülebilirlik anlayışı, işletme ömrünü tamamlamış gemilerin sökümü ile ortaya çıkan malzemelerin yeniden değerlendirilebilmesi ve bu konudaki çevreye daha az zararlı bir alternatifinin bulunmadığı dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Bu anlamda Hong Kong Sözleşmesi’nde kalkınma ve çevrenin korunması arasında bir denge sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir.

### C. AB Tüzüğü

AB Hukukuna bakıldığında, AB’nin İşleyişi Hakkında Antlaşma (*Treaty on the Functioning of the European Union - ABİHA*)’nın 192(1). maddesi uyarınca AB’nin çevre politikası hedeflerine katkı sağlamak üzere, Avrupa

---

<sup>34</sup> Özellikle savaş gemilerinin boyutlarının büyük olması sebebiyle asbest, PCB gibi çok miktarda tehlikeli madde içerdiği, söz konusu gemilerin daha katı düzenlemelere tabi olmaları gerektiği hususunda bkz. Saurabh Bhattacharjee, “From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship-Recycling Takes One Step Forward and Two Steps Back,” *Trade, Law and Development*, I, no. 2 (2009): 223.

<sup>35</sup> Bkz. Hong Kong Sözleşmesi m. 10.

<sup>36</sup> Bhattacharjee, “From Basel,” 224.

Parlamentosu ve Konseyi'nin gemi geri dönüşümü konusunda 1013/2006 sayılı Tüzüğünü ve 2009/16/EC sayılı Direktifini değiştirerek düzenleme getiren 20 Kasım 2013 tarihli ve 1257/2013 sayılı AB Tüzüğü'nün incelenmesi gerekmektedir. AB Tüzüğü 30 Mayıs 2013 tarihi itibarıyla yürürlüktedir.

Çevre, ABİHA 4(2/e). maddesince paylaşılan yetki konularından olduğundan, AB üyesi devletler bu alanda yasama faaliyetinde bulunabilir ve hukuken bağlayıcı tasarruflar kabul edebilirler. Paylaşılan yetki, AB'nin dış ilişkileri yönünden münhasır yetkinin olmadığı alanlar bakımından geçerli olup, çevrenin de içinde olduğu pek çok alanı ihtiva etmektedir<sup>37</sup>. Nitekim, bu alandaki uluslararası düzenleme olan Hong Kong Sözleşmesi'ne üye devletlerden Belçika, Hırvatistan, Danimarka, Estonya, Fransa, Almanya, Lüksemburg, Malta, Hollanda ve Portekiz taraf olmuştur<sup>38</sup>.

AB Hukukunda, çevre ve insan sağlığının korunması ile tüm insanlığı ilgilendiren çevre sorunlarına yönelik uluslararası düzeydeki tedbirlerin alınması teşvik edildiğinden, AB Tüzüğü'nün Dibacesinde, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesine kadarki süreçte geçiş mahiyetinde olduğu açıkça vurgulanmaktadır. Bu sebeple, AB Dönüşüm Tüzüğü'nün Hong Kong Sözleşmesi ile büyük ölçüde benzerlik gösterdiği söylenebilir. Tüzük, 32 madde ve 2 ekten oluşmaktadır. Birinci ek, tehlikeli maddelerin tanımı ve kontrol önlemlerini içerirken, ikinci ek tehlike madde envanterinin içermesi gereken öğeleri belirlemektedir. AB Tüzüğü çerçevesi Hong Kong Sözleşmesi ile çizilen gemi geri dönüşümüne daha katı kurallar getirerek<sup>39</sup>, Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğüne kadarki süreçte Sözleşme ile benimsenen yaklaşıma bir ön hazırlık oluşturmaktadır.

Gemi sökülme tesislerinin niteliklerini yükseltmeyi amaçlayan AB Tüzüğü, çevre ve insan sağlığını koruma, yeşil geri dönüşüm, gemi sökülme tesislerinin uygunluğunu izleme ve denetleme ile gemi sökülme işçilerinin

<sup>37</sup> Senem Baykal ve İlke Göçmen, *Avrupa Birliği Kurumsal Hukuku* (Ankara: Seçkin, 2016), 697.

<sup>38</sup> Bkz. "Status of Conventions," IMO, Erişim Tarihi: Ekim 10, 2023, <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>.

<sup>39</sup> Banu Bozkurt, "Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşme Hükümleri ile Avrupa Birliği Mevzuatındaki Gelişmelerin Gemi Söküm Şirketlerine Getirmekte Olduğu Yükümlülükler," içinde *Kırıkkale Üniversitesi, Ticaret Hukuku Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı*, editörler. Hamdi Gökçe Zabunoğlu ve Nurdan Orbay Ortaç (Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi, 2021), 262.

sağlık ve güvenlik haklarına yönelik düzenlemeler içermektedir. Tüzük, gemi söküm işlemlerinin insan sağlığına ve çevreye uygun bir şekilde yapılmasını, tehlikeli atıkların ve zararlı maddelerin güvenli bir şekilde yönetilmesini teşvik etmektedir. Gemi geri dönüşümünün daha sürdürülebilir hale getirilmesi yanında geri dönüşüm süreçlerinin çevresel olumsuz etkilerini azaltmak, gemi söküm tesislerinin belirli standartlara uymalarını ve bu standartların belirli aralıklarla denetlenmesini hedeflemektedir. Tüzük ile gemi söküm tesisleri uygunluklarını belgelendirme yükümlülüğü altındadır. Ayrıca Tüzük, gemi söküm işçilerinin sağlık ve güvenlik hakları çerçevesinde işçilerin eğitimi, koruyucu ekipman kullanımı ve çalışma koşulları gibi konularda belirli düzenlemeler içermektedir.

AB Tüzüğü'nün 3(6). maddesinde, gemi geri dönüşüm tanımının büyük ölçüde Hong Kong Sözleşmesi ile benzer olduğu görülmekle birlikte<sup>40</sup>, tanıma “yeniden kullanıma hazırlık (*preparation of re-use*)” ifadesinin de eklendiği görülmektedir. Bu ifadenin eklenmesiyle Tüzüğü'nün, geminin önceden temizlenmek üzere belirlenen standartlara uygun olmayan bir gemi geri dönüşüm tesisine getirilme ihtimalini ortadan kaldırdığı düşünülmektedir<sup>41</sup>. Hong Kong Sözleşmesi ise geri dönüştürülecek geminin önceden temizlenmesine yönelik bir hüküm bulundurmadığından, uzun vadede olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına neden olabileceği sebebiyle eleştirilmektedir<sup>42</sup>.

AB Tüzüğü, AB bayrağı altında seyreden gemilere uygulanmaktadır. Tüzüğü'nün 2(2). maddesine göre Tüzük, bir devletin iç sularında seyrüsefer eden gemilere; savaş gemilerine, yardımcı gemiler veya bir devlete ait olan ve devletin ticari olmayan hizmetlerinde kullanılan diğer gemilere uygulanmaz. İlgili Tüzüğü'nün uygulama alanına giren gemiler, 2008/98/EC sayılı AB Atık Çerçeve Direktifi ve 14 Haziran 2006 tarihli AB Atık Sevkiyatı Hakkında Yönetmeliğinin uygulama alanı dışında bırakılmıştır<sup>43</sup>.

AB Tüzüğü ile, Hong Kong Sözleşmesinin 3(4). maddesindeki taraf olmayan devletlerin ayrıcalıklı muamele görmeme ilkesi (*no more favourable*

---

<sup>40</sup> Bkz. Yukarıda Başlık II(B).

<sup>41</sup> Michael Tsimplis, “Recycling of EU Ships: From Prohibition to Regulation,” *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (2014): 433.

<sup>42</sup> Puthucherril, *Sustainable*, 318.

<sup>43</sup> Bkz. AB Geri Dönüşüm Tüzüğü.

*treatment*)<sup>44</sup> ile alakalı eleştirilen hükmüne, dolaylı olarak bir çözüm getirilmiştir. Hong Kong Sözleşmesinde, bu ilke muğlak bir ifadeyle, “*gerekli görüldüğünde Sözleşme hükümlerinin uygulanabileceği*” şeklinde kanımızca hatalı olarak ele alındığından, Sözleşme ile amaçlanan korumanın sekteye uğrayabileceğini söylemek mümkündür<sup>45</sup>. AB Dönüşüm Tüzüğü uyarınca 31 Aralık 2020 tarihi itibarıyla, AB limanlarına girişte AB bayrağı taşımayan gemilerin, Uygunluk Belgesi (SoC) ve Tehlikeli Madde Envanteri (IHM) sunması zorunlu tutulmuştur. Bu da getirilen standartların taraf olmayan üçüncü devletlere doğrudan uygulandığını, bu manada ayrıcalıklı muamele görülmesinin önüne geçildiğini göstermektedir<sup>46</sup>.

AB bayraklı gemilerin sökümünün çok büyük bir kısmının Türkiye’de gerçekleştirildiği göz önüne alındığında, AB Tüzüğü’nün, AB üyesi olmayan üçüncü devlet kategorisinde en fazla gemi geri dönüşüm tesisine sahip devlet olan Türkiye bakımından önemi olduğu açıktır. İlgili Tüzük’ün 14, 15 ve 16. maddeleri uyarınca, AB bayraklı gemilerin AB üyesi olmayan geri dönüşüm tesislerinde sökümlerinin gerçekleşmesi halinde, bu tesislerin AB Listesi’nde (*The European List*) yer alması zorunluluğu öngörülmektedir. Dolayısıyla bölgesel nitelikteki AB Tüzüğü’nün, uluslararası sonuçlar doğurduğunu söylemek mümkündür. Avrupa Komisyonu, 31 Aralık 2018 tarihinden itibaren ilgili AB Listesi’nde yer almayan tesislerde, AB bayrağı taşıyan gemilerin sökümünü yasaklamaktadır. AB üyesi olmayan devletlerde bulunan tesisler bakımından onay mercii Avrupa Komisyonu’dur. 27 Temmuz 2023 tarihi itibarıyla Avrupa Listesi’nde Türkiye’den dokuz tesis yer almaktadır<sup>47</sup>.

---

<sup>44</sup> Örneğin, ayrıcalık muamele görmeme ilkesini ele alan 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin (MLC 2006) 5(7). madde ifadesi, “Bu Sözleşmeye Taraf olmayan devlet bayrağını çekme hakkına sahip gemilerle ilgili olarak, Taraflar, bu tür gemilere ayrıcalıklı muamele yapılmamasını sağlamak üzere Sözleşmenin gereklerini uygulayacaklardır.” şeklindedir. Madde hükmünden, Sözleşme’ye taraf olmayan devlet bayrağını taşıyan gemilerin dahi taraf bir devletin limanlarında liman devleti denetimine tabi olacağı ve MLC 2006’nın gerekliliklerinin yerine getirilip getirilmediğinin tespit edileceği anlaşılmaktadır.

<sup>45</sup> Bhattacharjee, “From Basel,” 225.

<sup>46</sup> Bkz. AB Geri Dönüşüm Tüzüğü m. 5 ve m. 12.

<sup>47</sup> Bkz. Official Journal of the European Union. “Commission Implementing Decision (EU) 2023/1562,” Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2023.190.01.0013.01.ENG](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.190.01.0013.01.ENG).

### III. GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNÜN ULUSAL BOYUTU

Türkiye’de yerli ve yabancı gemilerin sökülmesine ilişkin faaliyetler, Cumhuriyet öncesi dönemlere kadar uzanmaktadır. 1970 yılına kadar İstanbul, Haliç’te gerçekleştirilen gemi söküm faaliyetleri, 1970 yılının ortalarında konum olarak daha uygun olan İzmir ve çevresindeki gemi söküm tesislerinde gerçekleştirilmeye başlanmıştır<sup>48</sup>. Nitekim 7 Ekim 1974 tarihli ve 7/8951 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile ilan edilmesi üzerine, İzmir’in Aliğa ilçesi Taşlı Burun ile Ilıca Burnu arasındaki sahil şeridinde “Gemi Geri Dönüşüm Sanayi” kurulmuştur<sup>49</sup>. Ayrıca 2004 yılı itibariyle, Zonguldak, Kilimli, Alacağazı bölgeleri de gemi geri dönüşüm tesisi bölgesi olarak ilan edilmiştir<sup>50</sup>. Türkiye’de, gemi sökümünün yoğun olarak yapıldığı Güney Asya ülkelerinden farklı olarak<sup>51</sup>, “baştankara (*landing/slipway*) yönteminin” benimsendiği görülmektedir<sup>52</sup>. Bu yöntemde, kızağa oturtulan gemi denize indirilip, pruvadan bölümlere ayrıştırılır ve sonrasında gemi parçalama alanına alınır<sup>53</sup>.

<sup>48</sup> “Tarihçe,” GEMİSANDER, Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023, <https://www.gemisander.com/tarihce>. Ayrıca bkz Gökdeniz Neşer vd., “The Shipbreaking Industry in Turkey: Environmental, Safety and Health Issues,” *Journal of Cleaner Production* 16, No 3 (2006): 350-353; Puthucherril, *Sustainable*, 42.

<sup>49</sup> Bkz. TBMM, “Soru Yönergesi Cevabı,” Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023. [https://www2.tbmm.gov.tr/d23/7/71970sgc.pdf?TSPD\\_101\\_R0=08ffcef486ab2000e334e1b425c094d64f73ec654aaa6f59aa087d5bc10a055419b4abe482b7b75408fda899bb143000676457c861c24a1e42648afa80f2c749ec35723e2dd200740be235d93b0c10fe61d870920016a898c216dd6bc7deef66](https://www2.tbmm.gov.tr/d23/7/71970sgc.pdf?TSPD_101_R0=08ffcef486ab2000e334e1b425c094d64f73ec654aaa6f59aa087d5bc10a055419b4abe482b7b75408fda899bb143000676457c861c24a1e42648afa80f2c749ec35723e2dd200740be235d93b0c10fe61d870920016a898c216dd6bc7deef66).

<sup>50</sup> Bkz. 2004/7220 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, RG, 05.06.2004, S. 25483.

<sup>51</sup> Gemi sökümünün yoğun olarak yapıldığı Bangladeş, Pakistan ve Hindistan gibi Güney Asya ülkelerinde ciddi çevresel kirliliğe ve tehlikeli çalışma ortamına sebep olan *beaching* yöntemi kullanılmaktadır: Karim, *Shipbreaking*, 83.

<sup>52</sup> “Sökülecek gemi çalışır vaziyette ise kendi imkanları ile, çalışır vaziyette değilse römorkörlerle çekilerek karaya oturtulmaktadır. Karaya oturtulan gemi, sahildeki tesislerde bulunan çekiciler ile karaya doğru çekilmektedir. Gemide kesim işleri sürdürülürken gemide çeşitli amaçlarla kullanılan, tesisat, donanım, motor, makine gibi malzemeler de sökülmektedir”: “Gemi Sökümü Yapılan İşyerlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği Proje Denetimi Değerlendirme Raporu Ekim 2005,” Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Erişim Tarihi: Ekim 11, 2023, [https://www.csgb.gov.tr/medias/5970/2005\\_09.pdf](https://www.csgb.gov.tr/medias/5970/2005_09.pdf). Landing metoduna yönelik açıklama için ayrıca bkz: “Glossary,” NGO Shipbreaking Platform, Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023, <https://shipbreakingplatform.org/our-work/glossary/>.

<sup>53</sup> Sunaryo Sunaryo vd., “Gap Analysis of Ship-Recycling Practices in Indonesia,” *Recycling* 6, No 3(2021): 48-51; Neşer vd., “Turkey,” 352; Ahmed, “Towards,” 194.

Türkiye, dünya gemi geri dönüşüm pazarındaki payı itibariyle IMO MEPC'nin 2019 tarihli raporunda da belirtildiği üzere ilk beş ülke arasında sayılmaktadır<sup>54</sup>. İstatistiklere göre 2022 yılında Türkiye'de, 1 milyon grostonluk 86 gemi geri dönüştürülmüştür. Türkiye'de faal gemi geri dönüşüm tesislerinin hepsi İzmir'de bulunmakta olup, toplamda 23 adet tesis faaliyet göstermektedir<sup>55</sup>. Türkiye, Akdeniz'e kıyısı olan ülkeler arasında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektörleşmiş olduğu tek ülke olup, AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümün yapıldığı bir merkez niteliğini taşımaktadır<sup>56</sup>.

Türkiye'de gemi söküm faaliyetlerinin riskleri dikkate alındığında<sup>57</sup>, bu alanda bir hukuki düzenleme yapılmasında oldukça geç kalındığı görülmektedir. Gemi sökümü alanında yapılan ilk ve yürürlükte olan hukuki

<sup>54</sup> Bkz. 08.03.2019 tarihli MEPC 74/INF.16: 2.

<sup>55</sup> "Tersaneler ve Kıyı Yapıları İstatistikleri," Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023, <https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/veri-seti>.

<sup>56</sup> Bkz. "Gemi Geri Dönüşüm Sektörü," Deniz Ticaret Odası, Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/gemi-geri-donusum-sektoru>.

<sup>57</sup> 2002'de Greenpeace Aliğa'da sökülme istenen, tehlikeli atık madde ihtiva ettiği değerlendirilen "Sea Beirut" gemisine yönelik çalışma başlatmıştır: Bkz. Greenpeace, "Action against Toxic Cargo Ship in Turkey," Erişim Tarihi: Eylül 9, 2023. [https://media.greenpeace.org/asset-management/27MZIFLA83W0?FR\\_=1&W=1470&H=835](https://media.greenpeace.org/asset-management/27MZIFLA83W0?FR_=1&W=1470&H=835). Konunun yargıya taşınmasının ardından gemi sökümü için Fransa'dan ithal edilerek Aliğa'ya getirilen "Sea Beirut", alınan numuneler sonucunda yüksek asbest içerdiği için, ithalatın durdurulmasına ilişkin verilen ara kararın ardından, mahkeme tehlikeli atığa ilişkin ispatın sağlanamamasından, ithalatın devam ettirilmesine karar vermiştir: İzmir 2. İdare Mahkemesi'nin 2002/496 Esas, 2003/1184 Karar sayılı kararına ilişkin bkz. Puthucherril, *Sustainable*, 42. Konu ayrıca BM Ekonomik ve Sosyal Konseyi İnsan Hakları Komisyonuna da gitmiştir. Komisyon raporunda, İzmir 2. İdare Mahkemesinin kararındaki tehlikeli madde ve asbest içeren gemilerin sökümüne ilişkin ithalatın hukuka aykırı olduğu ve mülga Çevre ve Orman Bakanlığı'nın izniyle istisna getirilebileceğini vurgulamıştır: Bkz. "E/CN.4/2005/44 (15 Feb 2005)," United Nations Digital Library, Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023, <https://digitallibrary.un.org/record/542039>. Daha güncel bir başka olayda ise, Türkiye'ye söküm faaliyeti için getirilmekte olan Brezilya donanmasına ait "Nae Sao Paulo" gemisinin yüksek düzeyde asbest içermesi sebebiyle Türkiye'ye getirilmemesi amacıyla kampanya başlatılmış, tepkiler üzerine gemi Türkiye'ye gelmemiş ve Atlas Okyanusunda batırılmıştır: <https://tr.euronews.com/2023/02/02/turkiyeye-girmesi-engellenen-asbestli-ucak-gemisinin-batirilmasi-plani-durduruldu#:~:text=Gemi%20Brezilya%27n%20münhasır%20ekonomik,gemisi%20Atlas%20Okyanusu%27nda%20batırıldı>. Erişim Tarihi: Ekin 11, 2023.

düzenleme 2004 tarihli “Gemi Söküm Yönetmeliği<sup>58</sup>”dir. İlgili Yönetmelik Hong Kong Sözleşmesi doğrultusunda değişikliği uğramıştır ancak bu yeterli gelmemiştir<sup>59</sup>. Ayrıca Hong Kong Sözleşmesi doğrultusunda Hurda Gemi Geri Dönüşümüne İlişkin Tebliğ Taslağı<sup>60</sup> ile Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı<sup>61</sup> hazırlanmış olup;<sup>62</sup> bu düzenlemeler henüz yürürlüğe girmemiştir.

Yakın bir tarihte gemi geri dönüşümünü teşvik eden, Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik<sup>63</sup> yürürlüğe girmiştir. İlgili Yönetmelik kapsamında, deniz ticaret filusunun yenilenmesi, kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zarar vermeyen bir taşımacılık oluşturulabilmesi için etkin, güvenli, sürdürülebilir teşvikler sağlanması hedeflenmektedir. Bu kapsamda Yönetmelik, ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere verilecek teşvikin usul ve esaslarını düzenlemektedir. Yönetmelik uyarınca Türk bayraklı gemilerin Devlet teşvikiyle yenilenmesi ve hurdaya ayrılan gemiler üzerinde bir kontrol mekanizmasının sağlanması, sektör bakımından bir ilerleme olarak görülebilir.

Bilindiği üzere, Anayasa<sup>64</sup>’nın 90. maddesi gereğince, Türkiye Cumhuriyeti’nin usulüne uygun bir şekilde taraf olduğu uluslararası anlaşmaların kanun hükmünde olduğu düzenlenmektedir. Türkiye gemi söküm faaliyetlerine ilişkin doğrudan bir düzenleme niteliğinde olmasa dahi bu konuda hükümler içeren Basel Sözleşmesi’ni 22.05.1989 tarihinde

<sup>58</sup> RG, 08.03.2004, S. 25396.

<sup>59</sup> Bozkurt, “Yükümlülükler,” 263.

<sup>60</sup> “Hurda Gemi Geri Dönüşümüne İlişkin Tebliğ Taslağı,” Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023, <http://otasad.org.tr/icerik/mevzuat/mevzuat-45.pdf>.

<sup>61</sup> “Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı,” Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023, <https://tkygm.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-geri-donusumu-hakkinda-yonetmelik-taslagi/5-1-gemi-geri-donusumu-hakkinda-yonetmelik-taslagi.pdf>. Bu taslak yönetmeliğin pandemi ve diğer güncel olaylar sebebiyle akıbetinin belirsiz bir hale geldiğine ilişkin bkz. Bozkurt, “Yükümlülükler,” 263.

<sup>62</sup> Taslak yönetmelik ilgili kurumlara görüşlerini almak amacıyla iletmiştir: Deniz Ticaret Odası, O“Gemi Geri Dönüşüm Sektörü.”

<sup>63</sup> RG, 28.04.2021, S. 31468.

<sup>64</sup> 1982 tarihli Anayasa için bkz. RG, 09.11.1982, S. 17863.



imzalamış ve 22.06.1994 tarihi itibarıyla taraf olmuştur. Aynı şekilde Türkiye, gemi sökümü ve geri dönüşümüne ilişkin doğrudan düzenleme getiren Hong Kong Sözleşmesi'ni 26 Ağustos 2010 tarihinde imzalamıştır. Sözleşmenin çekince ile<sup>65</sup> onaylanmasının uygun bulunduğu dair 6931 sayılı Kanun ise 7 Mart 2017 tarihinde kabul edilmiştir<sup>66</sup>. Anayasa anlamında Türkiye bakımından hem Basel Sözleşmesi hem de Hong Kong Sözleşmesi kanun hükmünde kabul edilmekte ve Türk hukukunun bir parçası haline gelmektedir. Hong Sözleşmesi yürürlüğe girmesi ardından, Türk hukuku bakımından da doğrudan uygulanabilecektir.

#### IV. HONG KONG SÖZLEŞMESİ VE AB GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM TÜZÜĞÜ İLE TÜRK MEVZUATININ KARŞILAŞTIRILMASI

##### A. Gemilere Yönelik Kurallar

Hong Kong Sözleşmesi'nin uygulama alanını düzenleyen 3. maddesine göre Sözleşme taraf devletin bayrağını taşıyan gemilere ve taraf devlette yer alan gemi geri dönüşüm tesislerine uygulanmaktadır. Hong Kong Sözleşmesi ile salt gemi geri dönüşümü değil, gemilerin tasarım, yapım, denetim, belgelendirme ve işletim faaliyetleri düzenlenmektedir. Sözleşmenin 2. Kuralına göre, bahsi geçen tüm faaliyetler Sözleşme'nin Eki'nde yer aldığı şekilde gerçekleştirilir. Hong Kong Sözleşmesi'nin geminin yapımından, geri dönüşümünü ve sonrasındaki işlemleri kapsayacak şekilde tüm aşamalara ilişkin düzenleme getirmesi Sözleşme'nin "beşikten mezara (*cradle-to-grave*)" yaklaşımını" kabul ettiğini göstermektedir<sup>67</sup>. Nitekim AB Geri Dönüşüm Tüzüğünde de benzer bir yaklaşımın benimsendiği görülmektedir. Gemi Söküm Yönetmeliği ise temel olarak hurda gemilerin söküm amacıyla demirlenmeleri, söküm faaliyetleri ve sonrasındaki sürece ilişkin düzenlemeler içermektedir. Geri dönüşümden ziyade söküm faaliyetlerine

<sup>65</sup> Türkiye'nin çekincesi, Hong Sözleşmesinin 15. maddesinde Türkiye'nin taraf olmadığı UNCLOS dahil, uluslararası belgelere yapılan atıfların Türkiye'yi bağlamadığına ve Hong Kong Sözleşmesi'nin kabulünün bu belgelere ilişkin hukuki tutumunda bir değişiklik olarak yorumlanamayacağına ilişkindir: Bkz. RG, 13.07.2017, S. 30123.

<sup>66</sup> Bkz. RG, 31.03.2017, S. 30024. Ayrıca Türkiye'nin 25.10.2018 tarihli Hong Kong Sözleşmesi m. 16(6) uyarınca bir geminin yetkilendirildiği gemi geri dönüşüm tesis(ler)inde geri dönüştürülmesinden önce "Gemi Geri Dönüşüm Planı'nın açık olarak onaylanmasını şart koştuğuna ilişkin beyanı için bkz. RG, 26.10.2018, S. 30577.

<sup>67</sup> Bhattacharjee, "From Basel," 216.

odaklanmasının bir sonucu olarak Gemi Söküm Yönetmeliğinde daha dar bir yaklaşım benimsenmiştir<sup>68</sup>.

Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğünde oldukça geniş bir gemi tanımı yapılmaktadır. Buna göre; gemi, denizde kendiliğinden hareket eden veya ettirilen, her türlü su altı aracı, yüzen araç, yüzen platform, kendiliğinden yükselen platform, yüzen depolama birimi, yüzen üretim depolama ve boşaltma birimi gibi her türlü aracı ifade etmektedir. İlgili düzenlemelerin uygulama alanı, mevcut gemilerin yanında yeni inşa edilecek gemiler ve işletim ömrü sona ermiş gemilerdir. Gemi Söküm Yönetmeliği ise, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 931. maddesinde düzenlendiği şekliyle, tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılması denizde hareket etmesine bağlı olan ve pek küçük olmayan her türlü tekne ve deniz aracını “gemi”, ekonomik ve teknik olarak işlevini kaybeden gemiyi ise “hurda gemi” olarak kabul etmektedir. Yönetmelik, gemilere ilişkin başkaca bir ayrıma gitmeksizin, tüm hurda gemileri söküm faaliyetinin kapsamına dahil etmektedir<sup>69</sup>.

Hong Kong Sözleşmesi Kural 4 uyarınca, taraf bayrak ve liman devletleri, bayraklarını taşıyan gemilerde ve bu gemiler sırasıyla “limanlarında, tersanelerinde, gemi tamir sahalarında veya kıyı ötesi tesislerdeyken, Sözleşme’nin Lahika-1’inde listelenen tehlikeli maddelerin kurulumunu ve kullanımını yasaklamalıdır. Sözleşme’nin 5. Kuralı’nda öngörülen kontrol ve yaptırımın bir diğer önemli unsuru, her geminin bir “Tehlikeli Madde Envanteri” oluşturma ve bunu sürdürme yükümlülüğüdür. AB Tüzüğü ise bu yükümlülüğü bir adım ileriye taşıyarak, tehlikeli madde listesini oldukça detaylandırmaktadır<sup>70</sup>. Tehlikeli madde envanterini oluşturma yükümlülüğü geminin işletme ömrü boyunca söz konusu olup, Envanter, bayrak devleti tarafından tasdik edilmeye tabiidir. Söz konusu tasdik, Sözleşmede yer alan tüm yönergeler dikkate alınarak yetkilendirilmiş kuruluşlar tarafından gerçekleştirilir. Her gemi, Bayrak Devleti tarafından

<sup>68</sup> Türkiye’nin, Hong Sözleşmesine taraf olmasının ardından gemi geri dönüşüme ilişkin hazırlanan taslak yönetmelik ise Hong Sözleşmesi ile paralel bir yaklaşım benimsenmektedir: Bkz. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı.” m. 5.

<sup>69</sup> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, “Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı.” m. 2.’deki gemi tanımının Hong Sözleşmesi’ne göre daraltıldığı görülmektedir.

<sup>70</sup> Carola Glinski, “Sustainable Shipping: The New Governance Approach to Ship Recycling,” içinde *Maritime Organisation, Management and Liability*, editörler. Stephen Girvin ve Vibe Ulfbeck (Oxford: Hart Publishing, 2021): 119.

belirlenen sörvey ve sertifikasyon gerekliliklerine uymak zorundadır<sup>71</sup>. Ayrıca, Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (*European Maritime Safety Agency - EMSA*), ilgili IMO kılavuzlarına dayanarak ve AB Tüzüğünü dikkate alarak tehlikeli madde envanterine ilişkin “*EMSA's Best Practice Guidance on the Inventory of Hazardous Materials*” isimli bir kılavuz yayımlamıştır<sup>72</sup>. Bu kılavuz ile tehlikeli maddelere ilişkin denetimin Tüzüğe uygun olarak yapılmasının sağlanması hedeflenmektedir.

Gemi Söküm Yönetmeliği'nde ise tehlikeli fiziksel, kimyasal veya biyolojik özellikleri nedeni ile canlılarda ve alıcı ortamda olumsuz etkilere yol açan asbest, kullanılmış akü ve benzeri maddeler tehlikeli atık olarak kabul edilmektedir. Yönetmelik hükümlerine göre gemi söküm faaliyetinin gerçekleştirilmesi için gemi sökümçüsü tarafından söküm izni alınması gerekir. Söküm faaliyeti sonucunda hurda gemiden çıkan ve Türk hukuku anlamında tehlikeli atık olarak nitelendirilen maddelerin sökümü, depolanması, taşınması ve benzeri işlemlere ilişkin olarak Yönetmelik, diğer yürürlükteki mevzuat hükümlerinin uygulanacağını belirtmekle yetinmiştir<sup>73</sup>. Bu da gemi söküm işleminin mevzuattaki dağılık hükümlerle şekillenmesi sonucunu doğurmaktadır. Sonuç olarak, gemi sökümü ve çevreye duyarlı geri dönüşümünü doğrudan ele alan tek bir düzenlemenin yapılması daha yerinde olurdu.

Hong Kong Sözleşmesinin 9. Kuralı ve AB Tüzüğü'nün 6. maddesi uyarınca donatan Gemi Geri Dönüşüm Planı'nın oluşturulması için gemiyle ilgili tüm mevcut bilgileri gemi geri dönüşüm tesisine sağlamalıdır. Gemi sökümünden önce, yetkili makamdan<sup>74</sup> veya yetkili makam tarafından

<sup>71</sup> Bhattacharjee, “From Basel,” 217.

<sup>72</sup> Bkz. “EMSA Guidance on the Inventory of Hazardous Materials,” EMSA, Erişim Tarihi, Eylül 29, 2023, <https://emsa.europa.eu/about/financial-regulations/items.html?cid=280&id=3003>.

<sup>73</sup> Tehlikeli Maddelerin Su ve Çevresinde Neden Olduğu Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliğinde” tehlikeli maddelerin envanterinin oluşturulmasına ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Ayrıca gemi söküm faaliyetleri sonucunda ortaya çıkabilecek bir tehlikeli madde olarak asbeste ilişkin “Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik” hükümlerince ilgili bölgenin düzenli olarak denetlenmesi söz konusu olmaktadır. Ancak bu düzenlemelerin gemi sökümü ile doğrudan ilgili bir Yönetmelik'te yer alması daha yerinde olurdu: Bkz. RG, 13.07.2013, S. 28706 ve RG, 25.01.2013, S. 28539.

<sup>74</sup> Yetkili makam, “geminin bayrağını taşımaya yetkili olduğu veya yetkisi altında çalıştığı devletin hükümetini” ifade etmektedir: Bkz. Hong Kong Sözleşmesi m. 2.

belirlenen bir kuruluş tarafından geminin geri dönüşüme hazır olduğunun onaylanması gereklidir. Gemi Söküm Yönetmeliğine göre de gemi sökümü yetki belgesine sahip olan tesisin, sökümü yapılacak olan her bir gemi için ayrı söküm iznine sahip olması gerekir. Bu izin, Hong Sözleşmesi 9. Kural'da düzenlenen geminin geri dönüşüme hazır olduğuna ilişkin izinle benzerlik göstermekte olup, Hong Kong Sözleşmesi'nden farklı olarak söküm faaliyeti ile sınırlı ve bu amaca yöneliktir.

Hong Kong Sözleşmesi'nin beşikten mezara yaklaşımı sebebiyle geminin omurgasının kızağa oturduğu andan geminin geri dönüşümü ve sonrasına kadar yetkili makamlarca denetim ve belgelendirme süreci devam etmektedir. Hong Kong Sözleşmesi Kural 10'da ve AB Geri Dönüşüm Tüzüğü 8. maddesinde gemilere ilişkin başlangıç, yenileme, ek denetim ve nihai denetim olmak üzere dört farklı denetim öngörülmüştür. Gemi Söküm Yönetmeliğinde ise sadece gemi söküm yetki belgesi verilen, gemi söküm işleminin yapıldığı taşınmaz üzerindeki bütün yapı ve tesislerin denetlenmesi düzenlenmiştir.

Hong Kong Sözleşmesi, gemilere yönelik sertifikalara ilişkin kapsamlı düzenlemeler getirmektedir. Sertifikalar özellikle bayrak ve liman devleti denetimlerinin gerçekleştirilebilmesi açısından önemlidir.<sup>75</sup> Hong Kong Sözleşmesi Kural 11 ve AB Geri Dönüşüm Tüzüğü 9. madde uyarınca belgelendirme ve denetimlerini eksiksiz bir şekilde tamamlamış olan gemiler için "Tehlikeli Madde Envanteri Uluslararası Sertifikası" düzenlenmektedir. Sertifika başlangıç ve yenileme denetimleri başarı ile gerçekleştirildikten sonra, yetkili makam veya yetkili makam tarafından belirlenen kişi ya da kuruluşlar tarafından verilecektir. Bu sertifikanın yanında gemilerin geri dönüşümü işlemine başlanmadan önce "Uluslararası Geri Dönüşüme Hazır Sertifikası" düzenlenmesi de söz konusudur. Bu belge de yine yetkili makam veya yetkili makam tarafından belirlenen kişi ya da kuruluşlar tarafından Sözleşmeye uygun yapılmış olan denetimin başarılı ile sonuçlanmasından sonra verilmektedir. Sözleşme'de, hazırlanan sertifikaların diğer taraf devletlerce kabul edilip, geçerlilik kazanacağı ve sertifikalara ilişkin tüm sorumluluğun her şartta düzenleyici yetkili makamda bulunduğu açıkça düzenlenmektedir.

Denetimin ve sertifikaların düzenlenmesinin yetkili makamın talebi üzerine başka bir taraf devletçe yapılması mümkün olmakla birlikte, taraf

---

<sup>75</sup> Glinski, "Sustainable," 120; Tsimplis, "EU Ships," 422.

olmayan bir devletin bayrağını taşıyan bir gemi için sertifika düzenlenmesi ihtimali söz konusu değildir. Gemi Söküm Yönetmeliği'nde ise bayrak devleti ve liman devleti kontrolleri bakımından önem arz edecek nitelikte uluslararası geçerliliği olan bir belgeden söz edilmemektedir. Bu anlamda Yönetmelik hükümlerinin Hong Kong Sözleşmesi doğrultusunda revize edilmesi ihtiyacı bulunmaktadır. Nitekim Taslak Yönetmelik'te sertifikasyon ve denetimlere ilişkin Hong Kong Sözleşmesi'nden daha detaylı düzenlemeler yapılması planlanmaktadır<sup>76</sup>.

### **B. Tesislere Yönelik Kurallar**

Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü'nün 3. Bölümleri, gemi geri dönüşüm tesisleri için gereklilikleri belirlemektedir. Bu bölümün Gemi Söküm Yönetmeliğindeki hükümler ile benzerlik göstermekle beraber özellikle AB Geri Dönüşüm Tüzüğü'nün daha ayrıntılı olduğunu söylemek mümkündür. Hong Kong Sözleşmesi'nin 4(2). maddesine göre taraf devletler, gemi geri dönüşümü yapacak tesisleri Sözleşme'ye uygun olarak yetkilendirmeli ve gerekli tedbirleri almalıdırlar.

Hong Kong Sözleşmesinden farklı olarak, AB Tüzüğü AB Listesi'ne ilişkin özel düzenleme getirdiği gibi AB üyesi bir devlette ve AB'ye taraf olmayan üçüncü bir devlette yer alan gemi geri dönüşüm tesislerinin gerekliliklerini ayrı maddelerde düzenlemektedir. Belirtmek gerekir ki, AB üyesi bir devlette yer alan gemi geri dönüşüm tesisi, doğrudan AB Listesi'nde yer almamaktadır. AB üyesi bir devlette yer alan gemi geri dönüşüm tesisinin de tıpkı AB üyesi olmayan bir devlette yer alan tesis gibi, Hong Kong Sözleşmesi hükümlerine, IMO ve ILO'nun ilgili kılavuzlarına, Basel ve Stockholm Sözleşmeleri ile diğer uluslararası düzenlemelere uygun olarak teşkil edilmesi üzerine ancak AB Listesi'nde yer alması mümkündür. Tüzüğü'nün 13(1). maddesine göre AB Listesi'ne girebilmek için bir tesisin taşınması gerekli şartlar şunlardır:

- 1) Söz konusu tesisin faaliyet izni, bulunduğu devletteki yetkili makamlarca verilmiş olmalı,
- 2) Tesis tasarımından, yapımı ve işletimine kadar çevreye duyarlı ve emniyetli inşa edilmiş olmalı,

---

<sup>76</sup> Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, "Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı." m. 7 ila 12.

- 3) Gemi geri dönüşüm faaliyetleri, bu amaç için inşa edilmiş yapılar içerisinde gerçekleştirilmeli,
- 4) Tesiste gemi söküm işçilerinin ve yakın çevrede bulunan insanların sağlığına ve çevreye yönelik ortaya çıkabilecek olumsuz etkileri önlemek, azaltmak, en aza indirmek ve mümkünse ortadan kaldırmak amacıyla oluşturulmuş yönetim ve izleme sistemleri, usuller ve teknikler yer almalı,
- 5) Tesiste gemi geri dönüşüm planı bulunmalı,
- 6) Tesis gemi geri dönüşüm faaliyetinin insan sağlığı ve çevreye olumsuz etkilerini, özellikle gelgit bölgelerindeki sızıntı kontrolü de yapabilecek şekilde, engellemeli,
- 7) Tesislerde, tehlikeli madde ve atıkların güvenli ve çevreye zarar vermeden yönetimi ve depolanması sağlanmalı (öyle ki gemi geri dönüşüm süreci boyunca gemideki tehlikeli maddelerin çevreye bulaşını önlemek amacıyla tüm tehlikeli malzemelerin sızdırmaz zeminler üzerinde ve etkili drenaj sistemleri ile işlenmesi; gemi geri dönüşüm faaliyeti sonucunda ortaya çıkan atıkların ve miktarlarının belgelenmesi ve bu atıkların insan sağlığını tehlikeye atmadan ve çevresel olarak uygun bir şekilde işlem yapabilen atık yönetimi/dönüşümü tesislerine transferleri sağlanmalı),
- 8) Tesiste acil durum eylem planı olmalı, gemide ve gemi geri dönüşüm tesisinin tüm bölgelerinde yangın söndürme ekipmanları bulunmalı, ambulans ve vinçler gibi acil durum ekipmanlarına hızlı erişim sağlanabilmeli,
- 9) Tesislerde işçi sağlığı ve güvenliği gözetilerek işçilerin yaptıkları işe uygun koruyucu ekipman giymeleri sağlanmalı,
- 10) Tesiste meydana gelen olay, kaza, meslek hastalıkları ve kronik etkiler kayıt altına alınmalı ayrıca yetkili makamlarca talep edilmesi halinde söz konusu durumların iş güvenliği, insan sağlığı ve çevre açısından risk oluşturması veya oluşturma potansiyeli de raporlanabilmelidir.

Tüzüğün 13(2). maddesine göre ise AB Listesi'ne girebilmek için gemi geri dönüşüm tesisi işletenin de bazı yükümlülükleri söz konusudur:

- 1) Sözleşmenin 7(3). maddesine göre onaylanmış gemi geri dönüşüm planını donatana ve yetkili makama göndermeli,
- 2) Gemi geri dönüşümüne hazır olduğunu yetkili makama bildirmeli,
- 3) Bir geminin tamamen veya kısmen geri dönüşümü tamamlandığında, gemi geri dönüşüm planına uygun olarak tam veya kısmi geri dönüşüm tarihinden itibaren 14 gün içinde, gemi için "geri dönüşüm için hazır" sertifikasını düzenleyen idareye tamamlama beyanını göndermelidir (eğer söz konusuysa bu tamamlama beyanı, insan sağlığı ve çevreye zarar veren olay ve kazalar hakkında bir rapor da içermelidir).

Görüldüğü üzere AB Tüzüğü'nde, bir gemi geri dönüşüm tesisinin AB Listesi'ne girebilmesi için taşıması gereken şartlar bir hayli ayrıntılı düzenlenmektedir. AB Listesi, Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulmaktadır. Daha önce de ifade edildiği üzere bu liste, AB üyesi bir devlet tarafından yetkilendirilen ve faaliyet gösteren gemi geri dönüşüm tesisleri ile AB'ye üye olmayan üçüncü bir devlette yer alan gemi geri dönüşüm tesisleri olmak üzere iki kategoriden oluşmaktadır. AB dışındaki gemi geri dönüşüm tesisleri, AB üyesi bir devlette yer alan gemi geri dönüşüm tesisleri için geçerli olan standartları karşılıyorsa, bu listeye dahil edilmektedir. AB dışındaki gemi geri dönüşüm tesislerinin uygunluğu, Avrupa Komisyonu tarafından değerlendirilmektedir. AB Listesi'ne dahil olmak isteyen yabancı bir gemi geri dönüşüm tesisi, kendi ulusal mevzuatı gereği verilen izinlerin yanı sıra, gemi geri dönüşüm faaliyetine doğrudan dahil olan tüm yüklenici ve taşeronların izinlerini de sunmak zorundadır. Başvuru ayrıca gemi geri dönüşüm planının yetkili makam tarafından açıkça veya zımni olarak onaylandığına dair bilgileri içermelidir<sup>77</sup>.

Hong Kong Sözleşmesinde ise taraf devletin yetki alanında faaliyet gösteren gemi geri dönüşüm tesislerinin, Sözleşme'de belirlenen hüküm ve şartlarla, emniyetli ve çevreye duyarlı tasarımı, inşa edilmesi, işletilmesi ile teftiş, kontrol ve uygulama hükümleri yer almaktadır. Hong Kong Sözleşmesi uyarınca yetkilendirilen gemi geri dönüşüm tesislerinin taşıması gereken şartlar, Sözleşmenin Kural 15 ve devamı hükümlerinde ele alınmaktadır. Esas olarak Sözleşme'nin kontrol ve yetkilendirme konularına ilişkin bir çerçeve oluşturduğu ve bu konuları taraf devletlerin ulusal mevzuatlarına bıraktığı

---

<sup>77</sup> Tsimplis, "EU Ships," 435.

görülmektedir. Nitekim, AB Tüzüğü gerek bölgesel gerekse üçüncü devletlerde yer alan gemi geri dönüşüm tesislerine yönelik ayrıntılı hükümler getirerek bu boşluğu doldurmakta ve Hong Kong Sözleşmesinin düzenlemediği ayrıntıları ihtiva etmektedir.

Gemi geri dönüşümüne ilişkin genel hususlar Hong Kong Sözleşmesi'nin 8. Kuralı'nda düzenlenmektedir. Sözleşmeye göre gemi geri dönüşümü ancak Sözleşme'ye uygun olarak teşkil edilmiş ve gemi geri dönüşüm planında belirtilen tüm aşamaları gerçekleştirmek üzere yetkilendirilmiş bulunan gemi geri dönüşüm tesislerinde yapılır. Gemi geri dönüşüm tesisi de gemilerin geri dönüşümü için kullanılan site, alan veya tesis olarak tanımlanan alandır. Gemi Söküm Yönetmeliği'nde ise, söküm faaliyetleri "gemi söküm bölgesi" içerisinde gerçekleştirilmektedir. Gemi söküm bölgesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından söküm faaliyetinde bulunulmasına izin verilen tesis veya tesislerden oluşmaktadır. Her iki düzenlemede de gemi geri dönüşümünün, bu işe özgülenmiş belirli alanlar içerisinde gerçekleştirilmek üzere planlandığı görülmektedir.

Hong Kong Sözleşmesi gemi geri dönüşüm tesislerinin yetkilendirilmesinin düzenlendiği Kural 16'ya göre, yetkilendirme Lahika-5'te yer alan formla yapılmaktadır. AB Tüzüğü'nün ise AB Üyesi devletler için 14. madde ve AB Üyesi olmayan devletler için 15. maddedeki belirlenen esaslar dairesinde AB Komisyonu tarafından tesislerin beş yıl süre ile yetkilendirilmesi yapılmaktadır. Gemi Söküm Yönetmeliği'nde ise, gemi söküm yetki belgesi ve söküm iznini düzenleyen ayrıntılı hükümler bulunmaktadır. Yönetmeliğin 4. maddesine göre, gemi söküm faaliyetinde bulunmak isteyen gerçek veya tüzel kişilerin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan gemi söküm yetki belgesi alması zorunludur. Gemi söküm iznini alan gerçek veya tüzel kişiler, Yönetmeliğin bölgeye ve gemi söküm işlemine yönelik genel esaslar ve tedbirleri düzenleyen 3. Bölümü'ne uygun olarak gerekli tedbirleri almaları kaydıyla, gemi söküm işlemine başlarlar<sup>78</sup>. Gemi sökümcüsünün gemi söküm bölgesinde oluşturacağı tesisler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından uygun görülen yerleşme düzenine uygun olarak, iş sağlığı ve güvenliği mevzuatı da dikkate alınarak, fonksiyonel, hijyenik, estetik olacak ve çevresel anlamda engel teşkil etmeyecek şekilde inşa edilecektir<sup>79</sup>. Gemi söküm yetki belgesine sahip tesislerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve proje komisyonları aracılığıyla inşaat aşamasında ve işletme süresince denetim ve kontrolü yapılırken, tesisin yürüttüğü faaliyetlere

<sup>78</sup> Bkz. Gemi Söküm Yönetmeliği m. 5.

<sup>79</sup> Bkz. Gemi Söküm Yönetmeliği m. 7.



ilişkin olarak ise yine Bakanlık, Liman Başkanlığı ve ilgili olabilecek diğer kurumlar tarafından kendi mevzuatlarına göre denetim yapılmaktadır. Ancak Yönetmelik ile getirilen bu genel düzenleme denetimlerin etkili şekilde gerçekleştirilmesinde sorun yaratabilecek niteliktedir. Yönetmelikte gemiye ilişkin olarak yalnızca söküm izni verilmesi aşamasında belgeler istenmekte olup, daha sonrasında gemi bakımından fiili bir denetim yapılması öngörülmemiş ve bu iş ilgili olabilecek diğer kurumların uhdesine bırakılmıştır.

Hong Kong Sözleşmesi'ne göre üye devlet tarafından tesise verilen yetkinin geçerlilik süresi taraf devlet tarafından belirlenmeli ancak bu süre her şartta 5 yıldan fazla olmamalıdır. Sözleşmenin 18. Kuralına göre yetkilendirilen gemi geri dönüşüm tesislerinin bir gemi geri dönüşüm tesis planı hazırlamaları gerekmektedir. Plan, gemi geri dönüşüm tesisinin insan sağlığı ve çevre bakımından olumsuz etkilerinin en aza indirilmesine yönelik oluşturulacaktır. Gemi Söküm Yönetmeliğinde gemi söküm yetki belgesinin geçerlilik tarihi düzenlenmemişse de uygulamada bu iznin 1 yıllık verildiği görülmektedir. Türkiye'de faaliyet gösteren tesislerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü'nden Gemi Söküm Yetki Belgesi almalarının yanında ayrıca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'ndan Basel Sekreteryası tarafından oluşturulan "Gemilerin Çevreye Duyarlı Şekilde Kısmen veya Tamamen Parçalanmasına İlişkin Teknik Kılavuz"<sup>80</sup> çerçevesinde, Çevre ve Gemi Söküm İzni belgesi aldıkları görülmektedir. Ayrıca AB Listesi'nde yer alan Türkiye'deki tesislerin, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi'nin gemilerin geri dönüşümüne ilişkin düzenlemeleri uyarınca tasdikli gemi geri dönüşüm planı, çevre ve iş sağlığı ile Hong Kong Sözleşmesi'ne uyulduğunu gösteren sertifikaları da bulunmaktadır<sup>81</sup>.

### C. Çevrenin Korunması

Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü'nün gemi geri dönüşüm faaliyetlerinde öncelikle çevre ve insan sağlığının korunması hususlarına vurgu yaptıkları görülmektedir. Bu anlamda temel uluslararası çevre hukuku

<sup>80</sup> Bkz. "Technical Guidelines for Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships," ILO, Erişim Tarihi: Ekim 2, 2023, [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms\\_117942.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117942.pdf).

<sup>81</sup> Örneğin, bkz. "Sertifikalarımız," Öge Gemi Söküm, Erişim Tarihi: Ekim 2, 2023, <https://www.ogegemi.com/kurumsal/sertifika/>.

ilkelerine Hong Sözleşmesi ile AB Tüzüğünde kısmen de olsa yer verildiği söylenebilir. Türk mevzuatına bakıldığında ise, Gemi Söküm Yönetmeliği ile gemi söküm işlemlerinin “insan ve çevre sağlığı”nın korunmasına ilişkin mevzuat hükümlerine uygun olarak yapılması amaçlanmaktadır<sup>82</sup>.

Hong Kong Sözleşmesinin 19. Kuralı uyarınca gemi geri dönüşüm tesislerinin insan sağlığına ve çevreye menfi etkilerinin önlenmesinde, IMO tarafından hazırlanan rehberlerin dikkate alınması gerekmektedir. Buna göre gemi geri dönüşüm tesislerinin geri dönüşümü süresince çalışma ortamının emniyetli olması ve çevreye zarar vermeyecek şekilde faaliyetlerin gerçekleştirilmesi amaçları doğrultusunda prosedür oluşturması öngörülmüştür. Sözleşme'nin 20. Kuralı gereği tesislerin, gemide bulunan tehlikeli maddeyi emniyetli ve çevreye duyarlı bir şekilde bertaraf etmesi gerekmektedir. AB Tüzüğünde, çevrenin korunmasına ilişkin özel bir hüküm bulunmamakla birlikte, gemilere ve gemi geri dönüşüm tesislerine yönelik hükümler çerçevesinde çevrenin korunması vurgulanmaktadır. Ayrıca Tüzüğün 23. maddesi uyarınca başta 1367/2006 tarihli çevrenin korunmasıyla ilgili AB Tüzüğü olmak üzere<sup>83</sup>, AB Hukukunun ilgili diğer düzenlemelerine atıf yapılarak bu hükümlerin de AB üyesi devletlere uygulanacağı düzenlenmektedir.

Türk hukukunda ise Gemi Söküm Yönetmeliği'nde çevre kirliliği tek bir madde altında düzenlenmektedir. Yönetmeliğin 8(b)(1). maddesi uyarınca, hurda gemilerin sıvı atıkları, sıvı atık toplama tankına gerekli çevre, sağlık ve güvenlik önlemleri alınarak boşaltılır. Toplanan sıvı atıklar, lisanslı ara depolama tesislerinde depolandıktan sonra, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nca lisans verilmiş kuruluşlar aracılığıyla veya rafineri yoluyla arıtılmaları sağlanır. Yönetmeliği'nin 8(b)(2). maddesine göre, hurda

<sup>82</sup> Nitekim, Türk Hukukunda çevre ve sağlık hakkı anayasal bir hak olarak Anayasa'nın sosyal ve ekonomik haklar ve ödevler hakkındaki üçüncü bölümünde yer alan 56. maddesinde düzenlenmektedir. İlgili maddede herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğu ve çevrenin korunmasının gerek devletin gerekse vatandaşların ödevi olduğu vurgulanmaktadır. Bu amaçla Türk hukuku bakımından 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda çevre kirliliği hakkında idari ve hukuki sorumluluğa ilişkin hükümler yer almakta olup, 5237 sayılı Türk Ceza Kanununun 181 ve 182. maddeleri anlamında çevreyi kirlletme bir suç olarak düzenlenmektedir: RG, 11.08.1983, S. 18132 ve RG, 12.10.2004, S. 25611.

<sup>83</sup> Bkz. Official Journal of the European Union, “Regulation (EU) No 1367/2006,” Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32006R1367>

gemilerden söküme sonucu çıkan maddelerin, çevre, sağlık ve güvenlik koşullarına uygun olarak gemi sökücüsü tarafından bertarafı sağlanır. Gemi sökücüsü, söküme sırasında çevre, sağlık ve güvenlik risklerini önlemek amacıyla gerekli bütün önleyici tedbirleri almak ve atık yönetim planlarını hazırlamak zorundadır. Kaza sonucu denize dökülebilecek maddelerin dalgalarla taşınımını önlemek amacı ile gemi sökücüsü, yüzer engel bulundurmak ve söküme başlamadan önce bunları yerlerine yerleştirmek, gerekli tedbirleri almak ve ortaya çıkan kirliliği temizlemek zorundadır. Aksi takdirde Yönetmeliğin 11. maddesi uyarınca söküme faaliyetlerinin durdurulması veya yetki belgesinin iptali söz konusu olabilecektir.

Çevrenin korunması hususunda uluslararası çevre hukukunda akla gelen ilk ilkelerden biri “kirleten öder (*polluter pays*)” ilkesidir. Nitekim, Türk hukukunda 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 3(g) maddesinde vurgulanan kirleten öder ilkesi<sup>84</sup>, Gemi Söküm Yönetmeliği'nin 8. maddesinde yalnızca gemi sökücüsü bakımından ifade edilmektedir. Buna göre “.. *gemi sökücüsü, .. olası kirlilik durumunda temizlemek zorundadır ..*”. AB Tüzüğü'nün Dibace'sinde bu ilkeye doğrudan atıfta bulunulduğu görülmektedir. Ancak, Hong Kong Sözleşmesi'nde söz konusu ilkenin tam olarak karşılığını bulduğunu söylemek zordur<sup>85</sup>. Zira, gemi geri dönüşüm faaliyeti gerçekleştirilirken “kirleten” olarak sorumlu tutulabilecek bayrak devleti veya donatan bakımından Sözleşme'de herhangi bir sorumluluk hükmü bulunmamaktadır. Gemi geri dönüşüm tesisinin bu faaliyeti gerçekleştirirken, tehlikeli atıkların da dahil olduğu tüm gemi söküm sürecini yürütmekle yükümlü olduğu göz önüne alındığında<sup>86</sup>, ortaya çıkabilecek kirlilikten tesisin sorumluluğundan dolayı olarak bahsedilebilir. Esasen Hong Kong Sözleşmesi'ne ilişkin yapılan toplantılarda donatanların ve devletlerin katkı sağlayacağı bir Gemi Geri Dönüşüm Fonu (*Ship Recycling Fund*) kurulması gündeme gelmiş<sup>87</sup> ancak Sözleşme'de fona ilişkin herhangi bir düzenleme

<sup>84</sup> Çevre Kanunu'nda “kirleten öder ilkesi”, hem yükümlülük hem sorumluluk boyutuyla düzenlenmektedir: Nükhet Turgut, “Kirleten Öder İlkesi ve Çevre Hukuku,” *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 44, S. 1 (1995): 623. Kirleten öder ilkesinin bir diğer görünümü olarak benzer şekilde Çevre Kanunu m. 8 ile kirletme yasağı ilkesi düzenlenmiştir.

<sup>85</sup> Ahmed, “Towards,” 208.

<sup>86</sup> Bhattacharjee, “From Basel,” 227.

<sup>87</sup> Bkz. 06.08.2004 tarihli MEPC 52/3/6; 22.04.2005 tarihli TC 55/2/3; 22.04.2005 tarihli TC 55/2/Add.3.

yapılmamıştır. AB Tüzüğü<sup>88</sup> ile kirleten öder ilkesinin bir gereği olarak tüm gemilere, hangi bayrak altında olduklarına bakılmaksızın, uygulanabilir bir finansal mekanizma kurulmasının Avrupa Komisyonunca değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiştir<sup>89</sup>.

Kirleten öder ilkesi ile oldukça ilişkili olan “kaynağında önleme ilkesi (*the rectification at source principle*)” ise çevresel zararın sonuçlarından ziyade ortaya çıktığı alan itibariyle önlenmesini amaçlar<sup>90</sup>. Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü bu ilke bakımından eleştirilebilir. Söz konusu ilke doğrultusunda tehlikeli atıkların bertaraf edilmesi borcunun sökülmesi tesislerini işleten devletlere değil, donatan ya da bayrak devletine yüklenmesinin daha yerinde olduğu düşünülmektedir<sup>91</sup>. Esasen Basel Sözleşmesi bu ilkelere daha uygun düzenlemeler getirmekte olduğundan, tehlikeli atıkların bertarafında öncelikle uygulanması yerinde olacaktır.

Hurda gemilerin parçalara ayrılması ve bu parçaların bertaraf edilmesine yönelik çevreye olumsuz etkisi olabilecek işlemler genellikle gelişmekte olan ülkelerde yapılmaktadır. Bu durum gemi sökülme ve geri dönüşüm faaliyetleri bağlamında Hong Kong Sözleşmesinin ve “çevresel adalet” kavramının sıklıkla tartışılmasına yol açmaktadır<sup>92</sup>. Ne kadar Hong Kong Sözleşmesi gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler arasında şekli eşitliği sağlamak konusunda çerçeve hükümler ortaya koymuş olsa da<sup>93</sup>, çevrenin korunmasına ilişkin ilkelerin gelişmekte olan ülkelerin ulusal düzenlemelerinde tam anlamıyla karşılık bulduğunu söylemek güçtür. AB Tüzüğü’nün ise gerek AB üyesinde gerekse AB üyesi olmayan devletlerde bulunan gemi geri dönüşüm tesislerine aynı standartları getirmesi, bir ölçüde çevresel adalet kavramının dikkate alındığını göstermektedir.

<sup>88</sup> AB Gemi Geri Dönüşüm Tüzüğü Giriş - 19. paragraf.

<sup>89</sup> Komisyon buna ilişkin bir rapor hazırlamıştır: bkz. “Financial Instrument to Facilitate Safe and Sound Ship Recycling: Final Report (2016),” European Commission, Erişim Tarihi: Ekim 5, 2023, [https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/ships/financial\\_instrument\\_ship\\_recycling.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/ships/financial_instrument_ship_recycling.pdf).

<sup>90</sup> James Cameron ve Juli Abouchar, “The Precautionary Principle: A Fundamental Principle of Law and Policy for the Protection of the Global Environment,” *Boston College International & Comparative Law Review* XIV, No 1 (1991), 5.

<sup>91</sup> Bhattacharjee, “From Basel,” 228.

<sup>92</sup> Puthucherril, *Sustainable*, 318.

<sup>93</sup> Bhattacharjee, “From Basel,” 229.

#### D. İş Sağlığı ve Güvenliği

Gemi sökülmesi ve geri dönüşümü faaliyetleri, iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin özel riskler barındırmaktadır. Her ne kadar günümüzde bir gemi inşa etmek için kullanılan asbest, poliklorlu bifeniller, tribütildin gibi toksik boyalar ve ağır metallerin kullanımı kısıtlanıp yasaklanmaya başlanmış olsa da, 20-30 yıl önce inşa edilmiş bir geminin sökülmesi sırasında bu türden insan sağlığı için tehlikeli ve zararlı maddelerin ortaya çıkması mümkündür<sup>94</sup>. Öyle ki, gemilerde bulunan asbestin tespiti, sökülmesi, geçici olarak depolanması ile atık ve artıkları arıtma, yakma ve değerlendirme konusunda yetkili kuruluşa nakli özel bir önem taşıdığından, bu işlerin uzman ekipler tarafından yapılması gerekmektedir<sup>95</sup>. Ayrıca, gemideki kablolar, elektrik ve diğer kontrol sistemleri tehlikeli madde içerdiğinden, bunların yanması tehlikeli gazların çevreye yayılmasına sebep olur. Geminin boya kaplaması, yakıldığında veya sıyrıldığında havayı, toprağı ve suyu kirletebilir, insan sağlığı için tehlikeli sonuçlar doğurabilir<sup>96</sup>. Bu anlamda gemi geri dönüşüm sektöründe çalışan ve tehlikeli atıkları işleyen işçilerin eğitimi, korunması, güvenliği ve sağlığı çok önemlidir.

Hong Kong Sözleşmesinde ve benzer şekilde AB Tüzüğünde, işçilerin yaşam ve çalışma koşullarını iyileştirmeye yönelik hükümler yer almaktadır. Hong Kong Sözleşmesinde gemi geri dönüşümünde çalışan işçilerin çalıştıkları işin niteliğine uygun şekilde bilgilendirilmesi, eğitilmesi ve belgelendirilmesi hususları ayrıntılı olarak düzenlenmektedir. Tüzük uyarınca ise Üye Devletler, gemi sökülmesi işçilerinin ve yakın çevrede bulunan insanların sağlığına ve çevreye yönelik ortaya çıkabilecek olumsuz etkileri önlemek, azaltmak, en aza indirmek ve mümkünse ortadan kaldırmak amacıyla yönetim ve izleme sistemleri, usul ve teknikler oluşturmalıdır. Ayrıca, tesislerde iş sağlığı ve güvenliği gözetilerek işçilerin yaptıkları işe uygun koruyucu ekipman giymeleri sağlanmalı, tesiste meydana gelen olay, kaza, meslek hastalıkları ve kronik etkiler kayıt altına alınmalı, yetkili makamlarca talep

<sup>94</sup> Zhao ve Chang, "Comparison," 54.

<sup>95</sup> "Gemi Sökümü İşyerlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği Teftiş Projesi-2, Genel Değerlendirme Raporu", Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Erişim Tarihi: Ekim 11, 2023, [https://www.csgb.gov.tr/medias/5981/2007\\_22.pdf](https://www.csgb.gov.tr/medias/5981/2007_22.pdf).

<sup>96</sup> Aage Bjørn Andersen, "Worker Safety in the Ship-Breaking Industries, Sectoral Activities Program," *ILO* 8, (2001): 8. Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms\\_110357.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_110357.pdf).

edilmesi halinde söz konusu durumların iş güvenliği, insan sağlığı ve çevre açısından risk oluşturması veya oluşturma potansiyeli de raporlanmalıdır.

Hong Kong Sözleşmesi'nin 19. Kuralı'nda ve AB Geri Dönüşüm Tüzüğü'nün 7(2-c). maddesinde, taraf devletler, gemi geri dönüşüm tesislerinin, “sıcak çalışma (*safe for hot work*)” ve “emniyetli giriş (*safe for entry*)” koşullarının oluşturulması için gerekli prosedürleri oluşturmak, sürdürmek ve izlemekle yükümlü kılınmışlardır. Buna göre, yangın, patlama gibi işin niteliğinden kaynaklanan zararların ortaya çıkmasını, hava kirliliğini, kazaları ve meslek hastalıkları ile yaralanmaları engellemek, bunların insan sağlığı ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini önlemek amaçlanmaktadır. Bu amaçların yerine getirilmesi amacıyla Sözleşme, IMO'nun kılavuzlarının dikkate alınması gerektiğini vurgulamaktadır.

Türk Hukukunda Gemi Söküm Yönetmeliği'nde iş sağlığı ve güvenliği konusunda sadece ilgili mevzuata atıf yapmakla yetinilmektedir. İş yerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması hakkında 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu<sup>97</sup>'na başvurulması söz konusudur. Nitekim bu Kanun uyarınca çıkarılan, Asbestle Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik hükümleri de gemi sökümü bakımından da dikkate alınmalıdır. Ayrıca, gemi sökümü işi, “İş Sağlığı ve Güvenliğine İlişkin İşyeri Tehlike Sınıfları Tebliği<sup>98</sup>” kapsamında çok tehlikeli iş sınıfında yer almaktadır. Bu da söz konusu faaliyeti gerçekleştiren işçilerin sağlık gözetimlerinin, iş sağlığı ve güvenliği eğitimlerinin ve iş ekipmanlarının özel olarak denetlenmesi zorunluluğunu doğurmaktadır.

Görüldüğü üzere, Hong Kong Sözleşmesi'nde ve AB Tüzüğünde işçilerin emniyeti ve eğitimi konusu çerçevesinde işçilerin yaşam ve çalışma koşullarını iyileştirmeye yönelik ilkeler düzenlenmektedir. Gemi Söküm Yönetmeliği'nde ise yalnızca gemi sökümünün sağlık ve güvenlik risklerini önlemeye ilişkin tedbir alma yükümlülüğü öngörülmüştür. Elbette bu konuda başta İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu olmak üzere ilgili alt düzenlemelerin ve ILO tarafından öngörülen standartların uygulanması da söz konusu olacaktır.

Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğünde gemi geri dönüşüm sektöründe çalışan işçilerin sigortalanmasına ilişkin özel bir düzenleme yer

---

<sup>97</sup> RG, 30.06.2012, S. 28339.

<sup>98</sup> RG, 26.12.2012, S. 28509.

almamaktadır<sup>99</sup>. Gemi Söküm Yönetmeliği de bu konuda bir hüküm sevk etmediğinden, konuya ilişkin genel hükümlere gidilmesi söz konusu olur. Türk hukukunda, işçilerin İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu uyarınca Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu<sup>100</sup>'nun hükümlerine uygun olarak iş kazası veya meslek hastalığına ilişkin sigortalanması gerekmektedir<sup>101</sup>. Ancak uygulamada her bir gemi için söküm faaliyetini yürütmek üzere bir taşeron şirket kurularak, işçilerin kanun gereği sahip oldukları haklardan mahrum bırakılmaya çalışıldığı da görülmektedir. Ayrıca gemi geri dönüşüm faaliyetinin taşıdığı risk düşünüldüğünde, bu sektörde çalışan işçilerin uygun şekilde sigortalanması ve bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi halinde tesislere verilebilecek caydırıcı nitelikteki cezaların özel olarak belirlenmesi yerinde olabilir<sup>102</sup>.

Anayasa'nın 90(5). maddesi uyarınca usulüne uygun olarak yürürlüğe giren uluslararası sözleşmeler kanun hükmünde sayılacağından, pek tabiidir ki yürürlüğü ile birlikte Hong Kong Sözleşmesi iç hukuk kuralı haline gelerek, Türkiye bakımından doğrudan uygulanabilecektir. Bir diğer ifadeyle Hong Kong Sözleşmesi, Türkiye bakımından kanun mertebesinde kabul edilen bir uluslararası sözleşme mahiyetinde olacaktır. Ancak uluslararası toplumun menfaatine göre şekillendirilmiş bir uluslararası sözleşmeden, gemi geri dönüşümüne ilişkin her konuyu detaylı olarak düzenlemesi beklenemez. Bu sebeple, Hong Kong Sözleşmesi'nde ayrıntılı olarak düzenlenmeyen ve uygulaması taraf devletlere bırakılan konularda, özellikle denetim ve yaptırımlara ilişkin olarak, iç hukuk düzenlemesine ihtiyaç olduğu düşünülmektedir. Bu konudaki boşlukları doldurmak üzere, yürürlükteki 2004 tarihli Gemi Söküm Yönetmeliğinin, Hong Kong Sözleşmesiyle benimsenen amaç doğrultusunda ve Hong Kong Sözleşmesinin uygulamasını gösterecek nitelikteki yeni bir düzenleme ile değiştirilmesi yerinde olur.

---

<sup>99</sup> Zhao ve Chang, "Comparison," 60.

<sup>100</sup> RG, 16.06.2006, S. 26200.

<sup>101</sup> Ayrıca Türkiye tarafından onaylanan ILO Sözleşmelerinden 42 No'lu İşçinin Tazmini (Meslek Hastalıkları) Sözleşmesi ile de ILO üyesi devletlere, işçilerin meslek hastalıklarına maruz kalmaları halinde ulusal mevzuatta iş kazası halinde ödenecek tazminattan az olmamak üzere bir tazminat ödeme yükümlülüğü getirilmiştir: Bkz. "42 No'lu İşçinin Tazmini (Meslek Hastalıkları) Sözleşmesi (Revize)," ILO-Ankara, Erişim Tarihi: Ekim 2, 2023, [https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS\\_377247/lang--tr/index.htm](https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377247/lang--tr/index.htm).

<sup>102</sup> Benzer şekilde Çin Hukuku hakkında bkz. Zhao ve Chang, "Comparison," 60.

## SONUÇ

Gelişen dünya deniz ticareti filosu, gemi sökümü ve geri dönüşümüne verilen önemi giderek arttırmaktadır. Gemi geri dönüşümü, gerek Türkiye gerekse bu sektörde faaliyet gösteren ülkeler bakımından bir yandan ekonomik fayda sağlarken, diğer yandan riskleri de beraberinde getirmektedir:

- Gemi geri dönüşüm endüstrisi, istihdam olanağı sağlar ancak aynı zamanda iş sağlığı ve güvenliğini tehdit eden faaliyetler içerir.
- Hurda gemilerin geri dönüştürülmesi ve yeniden kazanılmasının ekolojik dengenin korunmasındaki rolü sebebiyle gemi geri dönüşüm endüstrisi, “yeşil endüstri” olarak adlandırılırsa da yapılan faaliyetlerin çevreye zarar vermesi oldukça olasıdır.

İş sağlığı ve güvenliği ile çevresel etkiler bakımından taşıdığı risklerden dolayı gemi geri dönüşüm faaliyetinin belirli standartlarda gerçekleştirilmesi gerekir. Bu anlamda, Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü insan sağlığının ve çevrenin korunması konularında gemi geri dönüşüm sektöründe bir farkındalık yararmıştır. Hong Kong Sözleşmesinin gemi geri dönüşümün risklerine karşı getirdiği çerçeve ilkeler ve usuli düzenlemeler önemli bir adım olarak görülmektedir. Ancak özellikle denetim mekanizmasını taraf devletlerin hukukuna bırakması sebebiyle Sözleşme sorunu tam olarak çözmüş değildir.

Dünyada gemi sökümü ve gemi geri dönüşümü faaliyetlerinin çoğunlukla gelişmekte olan devletler tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Uyulması gereken standartlar ise gelişmekte olan ülkeler bakımından oldukça maliyetlidir. Gelişmiş ülkelerin ise yüksek maliyetler ve taşıdığı riskler sebebiyle gemi geri dönüşümü faaliyetinden kaçındığı ve hurda haline gelmiş gemileri gelişmekte olan ülkelere ihraç ettiği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkeler bu anlamda gemi geri dönüşüm sektöründe ilk sıralarda yer almaktadır. Ancak gemi geri dönüşümünden daha çok ekonomik fayda elde etmek amacıyla, gelişmekte olan ülkelerin sağlık ve çevre standartlarına tam olarak uyumayacakları açıktır. Uluslararası düzenlemelerin bu anlamda ciddi yaptırımlar içermesi ve denetimi ülkelere bırakmaması yerinde olacaktır.

Türk hukukunda halihazırda gemi geri dönüşümüne ilişkin yasal bir düzenleme yürürlüğe girmiş değildir. Yürürlüğü ile birlikte Hong Kong Sözleşmesi ise Anayasa'nın 90(5). maddesi uyarınca Türk hukukunun bir



parçası haline gelecektir. Ancak gemilerin emniyetli ve çevreye duyarlı geri dönüşümüne ilişkin uygulaması taraf devletlere bırakılan hususlarda, gemi sökümüne yönelik hükümler ihtiva eden 2004 tarihli Gemi Söküm Yönetmeliğinin yetersiz kalacağı düşünülmektedir. Yönetmelikte gemi sökümünde çevrenin korunmasına ve insan sağlığına ilişkin önlemlerin alınmasının amaçlandığı belirtilmiş olsa da, konunun oldukça teknik bir şekilde ele alındığı görülmüştür. Bu anlamda Yönetmelik özellikle gemi söküm bölgelerine ilişkin izin, yetki belgesi gibi usule ilişkin hükümler ihtiva etmekte fakat bu bunların Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü ile uyumlu olmadığı görülmektedir. Özellikle işçilerin eğitilmesi, bilgilendirilmesi ve sertifikalandırılması hususlarında ayrıntılı hükümler içeren Hong Kong Sözleşmesi ve AB Tüzüğü ile karşılaştırıldığında, Gemi Söküm Yönetmeliği'nin bu konularda eksik olduğu görülmektedir. Zira Yönetmelikte, sadece gemi sökümçüsünün iş sağlığı ve güvenliğine ilişkin tehlikeleri önleme yükümlülüğünden söz edilmiştir. Bununla birlikte ne Hong Kong Sözleşmesi ne AB Tüzüğü ne de Gemi Söküm Yönetmeliği, gemi söküm sektöründe çalışan işçilerin sigortalanması konusunda özel bir düzenleme ihtiva etmektedir. Taşımakta oldukları risk düşünüldüğünde, gemi geri dönüşüm sektöründe çalışan işçilerin uygun şekilde sigortalanması, bu yapılmadığında ise tesislere yönelik ne gibi yaptırımlar gündeme geleceğinin belirlenmesi konularının da özel olarak bu konudaki ulusal bir düzenlemede belirlenmesinin uygun olacağı düşünülmektedir.

Türk hukukunda hala yürürlükte olan Gemi Söküm Yönetmeliği'nin, gemilerin çevreye duyarlı şekilde geri dönüşümüne ilişkin ihtiyaçları tam olarak karşılamadığı görülmektedir. Bu anlamda taraf olunan Hong Kong Sözleşmesi doğrultusunda bir ulusal düzenlemenin acil olarak hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda taslak aşamasındaki yönetmeliklerin de bir an evvel yürürlüğe sokulması yerinde olacaktır.

## KAYNAKÇA

- Ahmed, Ishtiaque. "Towards a Safe and Sustainable Industry of Ship Breaking: International Initiatives and South Asian Response." *Journal of Maritime Law & Commerce* 51, No 3 (2020): 187-234.
- Andersen, Aage Bjørn. "Worker Safety in the Ship-Breaking Industries, Sectoral Activities Program", *ILO* 8, (2001), Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms\\_110357.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_110357.pdf).
- Argüella, Gabriela. *Marine Pollution, Shipping Waste and International Law*. London New York: Routledge, 2020.
- Baykal, Senem ve İlke Göçmen. *Avrupa Birliği Kurumsal Hukuku*. Ankara: Seçkin, 2016.
- Bhattacharjee, Saurabh. "From Basel to Hong Kong: International Environmental Regulation of Ship-Recycling Takes One Step Forward and Two Steps Back." *Trade, Law and Development*, I, no. 2 (2009): 193-230.
- Bozkurt, Banu. "Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşme Hükümleri ile Avrupa Birliği Mevzuatındaki Gelişmelerin Gemi Söküm Şirketlerine Getirmekte Olduğu Yükümlülükler." İçinde *Kırıkkale Üniversitesi, Ticaret Hukuku Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı*, Editörler. Hamdi Gökçe Zabunoğlu ve Nurdan Orbay Ortaç, 261-263. Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi, 2021.
- Cameron, James ve Juli Abouchar. "The Precautionary Principle: A Fundamental Principle of Law and Policy for the Protection of the Global Environment." *Boston College International & Comparative Law Review*, XIV, no. 1 (1991): 1-27.
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı. "Gemi Sökümü Yapılan İşyerlerinde İş Sağlığı ve Güvenliği Proje Denetimi Değerlendirme Raporu, Ekim 2005". Erişim Tarihi: Ekim 11, 2023 <[https://www.csgb.gov.tr/medias/5970/2005\\_09.pdf](https://www.csgb.gov.tr/medias/5970/2005_09.pdf)>.
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. "Hurda Gemi Geri Dönüşümüne İlişkin Tebliğ Taslağı." Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023. <http://otasad.org.tr/icerik/mevzuat/mevzuat-45.pdf>.
- De la Rue, Colin ve Charles Anderson. *Shipping and the Environment Law and Practice*. London New York: Routledge, 2009.
- Deniz Ticaret Odası. "Gemi Geri Dönüşüm Sektörü." Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023. <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sayfalar/gemi-geri-donusum-sektoru>.

- Dodds, David. "Breaking Up is Hard to Do: Environmental Effects of Shipwrecking and Possible Solutions Under India's Environmental Regime." *Global Business & Development Law Journal* XX, no. 1 (2007): 207-236.
- EMSA. "EMSA Guidance on the Inventory of Hazardous Materials." Erişim Tarihi, Eylül 29, 2023. <https://emsa.europa.eu/about/financial-regulations/items.html?cid=280&id=3003>.
- Enger, Katrine Berge. "Ship Recycling - An Analysis of the Inconsistencies within the Legislation Regarding Ship Recycling." YL Tezi, University of Oslo, 2007.
- European Commission. "Financial Instrument to Facilitate Safe and Sound Ship Recycling: Final Report (2016)." Erişim Tarihi: Ekim 5, 2023. [https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/ships/financial\\_instrument\\_ship\\_recycling.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/ships/financial_instrument_ship_recycling.pdf).
- Garud, Parimal. "Incorporation of Global Environmental Norms into Indian Legal Systems: Social and Economic Challenges, with Special Reference to Ship-Breaking." *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 37, (2012): 150-156.
- GEMİSANDER. "Tarihçe." Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. <https://www.gemisander.covrm/tarihce>.
- Glinski, Carola. "Sustainable Shipping: The New Governance Approach to Ship Recycling." İçinde *Maritime Organisation, Management and Liability*, Editörler. Stephen Girvin ve Vibe Ulfbeck, 109-132. Oxford: Hart Publishing, 2021.
- ILO-Ankara. "42 No'lu İşçinin Tazmini (Meslek Hastalıkları) Sözleşmesi (Revize)." Erişim Tarihi: Ekim 2, 2023. [https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS\\_377247/lang--tr/index.htm](https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377247/lang--tr/index.htm).
- ILO. "Is there a Decent Way To Scrap Ships?." Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/features/WCMS\\_076903/lang--en/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/features/WCMS_076903/lang--en/index.htm).
- ILO. "Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian Countries and Turkey." Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms\\_107689.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_protect/@protrav/@safework/documents/normativeinstrument/wcms_107689.pdf).
- ILO. "Technical Guidelines for Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships." Erişim Tarihi: Ekim 2, 2023. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms\\_117942.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/publication/wcms_117942.pdf).
- IMO. "Recycling of Ships." Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023. <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Ship-Recycling.aspx>.

- IMO, "Status of Conventions." Erişim Tarihi: Ekim 10, 2023. <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/StatusOfConventions.aspx>.
- Karim, Saiful. *Shipbreaking in Developing Countries: A Requiem for Environmental Justice from the Perspective of Bangladesh (IMLI Studies in International Maritime Law)*. London: Routledge, 2018.
- Kaya, Yasemin. "Basel ve Hong Kong Sözleşmeleri Bağlamında Gemi Söküm Endüstrisi: Çevre, Sağlık ve Güvenlik Odaklı Bir Analiz." *İş, Güç: Endüstri İlişkileri ve İnsan Kaynakları Dergisi* 14, No 4 (2012): 71-88.
- MARISEC. *Industry Code of Practice on Ship Recycling*. London: International Chamber of Shipping, 2001.
- Mishra, Shreya. "Non-entry into force of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009: An analysis from the perspective of India Pakistan and Bangladesh." *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping* II, no. 1 (2018): 22-30.
- Neşer, Gökdeniz, Deniz Ünsalan, Nermin Tekoğul and Frank Stuer-Lauridsen. "The Shipbreaking Industry in Turkey: Environmental, Safety and Health Issues." *Journal of Cleaner Production* 16, no. 3 (2006): 350-358.
- NGO Shipbreaking Platform. "Glossary." Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023. <https://shipbreakingplatform.org/our-work/glossary/>.
- Official Journal of the European Union. "Regulation (EU) No 1257/2013." Erişim Tarihi: Ekim 6, 2023. <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2013:330:0001:0020:EN:PDF#:~:text=The%20purpose%20of%20this%20Regulation%20is%20to%20enhance%20safety%2C%20the,subject%20to%20environmentally%20sound%20management>.
- Öge Gemi Söküm. "Sertifikalarımız." Erişim Tarihi: Ekim 2, 2023. <https://www.ogegemi.com/kurumsal/sertifika/>.
- Pskowski, Rebecca Prentiss. "No Country for Old Ships?: Emerging Liabilities for Ship Recycling Stakeholders." *Tulane Maritime Law Journal* 45, no. 1 (2020): 61-100.
- Puthucherril, Tony George. *From Shipbreaking to Sustainable Ship Recycling*. Leiden Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2010.
- Royal Museums Greenwich. "Shipbuilding at Greenwich." Erişim Tarihi: Eylül 10, 2023. <https://www.rmg.co.uk/stories/topics/shipbuilding-1800-present>.
- Sawyer, John F. "Shipbreaking and the North-South Debate: Economic Development or Environmental and Labor Catastrophe." *Penn State International Law Review* 20, No 3 (2002): 535-562.

- Singh, Tanvi. "Designing Adequate PPE for Ship Breaking in Developing Countries, A Project Proposal Presented to the School of Industrial Design Graduate Committee." Master Project Proposal, Georgia Institute of Technology, 2017.
- Sunaryo, Sunaryo, Eko Djatmiko, Siti Fariya, Rafet Kurt, Sefer Gunbeyaz. "Gap Analysis of Ship-Recycling Practices in Indonesia." *Recycling* 6, no. 3 (2021): 48-66.
- TBMM. "Soru Yönergesi Cevabı." Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023. [https://www2.tbmm.gov.tr/d23/7/71970sgc.pdf?TSPD\\_101\\_R0=08ffcef486ab2000e334e1b425c094d64f73ec654aaa6f59aa087d5bc10a055419b4abe482b7b75408fda899bb143000676457c861c24a1e42648afa80f2c749ec35723e2dd200740be235d93b0c10fe61d870920016a898c216dd6bc7deef66](https://www2.tbmm.gov.tr/d23/7/71970sgc.pdf?TSPD_101_R0=08ffcef486ab2000e334e1b425c094d64f73ec654aaa6f59aa087d5bc10a055419b4abe482b7b75408fda899bb143000676457c861c24a1e42648afa80f2c749ec35723e2dd200740be235d93b0c10fe61d870920016a898c216dd6bc7deef66).
- Tsimplis, Michael. "Recycling of EU Ships: From Prohibition to Regulation." *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (2014): 415-440.
- Tsimplis, Michael. "Shipping and the Marine Environment in the 21st Century." İçinde *Maritime Law Evolving: Thirty Years at Southampton*,. Editör Malcolm Clarke, 95-130. Oxford: Hart Publishing, 2013.
- Turgut, Nühket. "Kirlenen Öder İlkesi ve Çevre Hukuku." *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 44, S. 1 (1995): 607-654.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. "Gemi Geri Dönüşümü Hakkında Yönetmelik Taslağı." Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023. <https://tkygm.uab.gov.tr/uploads/pages/gemi-geri-donusumu-hakkinda-yonetmelik-taslagi/5-1-gemi-geri-donusumu-hakkindayonetmelik-taslagi.pdf>.
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. "Tersaneler ve Kıyı Yapıları İstatistikleri." Erişim Tarihi: Eylül 25, 2023. <https://tkygmistatistikleri.uab.gov.tr/veri-seti>.
- United Nations Digital Library. "E/CN.4/2005/44 (15 Feb 2005)." Erişim Tarihi: Ekim 7, 2023. <https://digitallibrary.un.org/record/542039>.
- UNTC. "Basel Convention." Erişim Tarihi: Eylül 24, 2023. [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg\\_no=XXVII-3&chapter=27&clang=\\_en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XXVII-3&chapter=27&clang=_en).
- Zhao, Yue ve Yen-Chiang Chang. "Comparison of Ship-Recycling Legislation Between Chinese Law and the 2009 Hong Kong Convention." *Ocean Development & International Law XLV*, no. 1 (2014): 53-66.

Raporlar:

04.03.2004 tarihli A 23/Res.962.

06.08.2004 tarihli MEPC 52/3/6.

25.01.2005 tarihli UNEP/CHW.7/33.

22.04.2005 tarihli TC 55/2/3

22.04.2005 tarihli TC 55/2/Add.3.

25.07.2005 tarihli MEPC/Circ.466.

03.02.2006 tarihli A 24/Res.980.

06/02/2006 tarihli A 24/Res.981.

14.05.2010 tarihli UNEP/CHW/OEWG/7/21.

08.03.2019 tarihli MEPC 74/INF.16