

Çevre Denetimi Raporu:

Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirlenmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele

Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirlenmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele Raporu, Sayıştay Başkanlığınca 2.5.2002 tarihinde TBMM Başkanlığına gönderilmiştir. Söz konusu raporun özet bilgileri aşağıda sunulmaktadır:

“Gemilerin sintine ve balast sularını, çöp ve kanalizasyonlarını uygun olmayan şekilde denize boşaltmaları, denizlerin ve limanların kirlenmesine yol açmaktadır. Kirliliğin bir başka önemli nedeni, deniz kazaları sonucu meydana gelen kirliliktir. İstanbul ve Çanakkale Boğazı, kaza riskinin yüksekliği ve petrol tankerleri ile tehlikeli yük taşıyan gemi trafiğinin fazla olması nedeniyle kirlilik tehdidi ile karşı karşıya olan sularımızın başında gelmektedir. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği, niteliği gereği uluslararası bir sorundur. Gemilerin denizleri kirlenmesini önlemek amacıyla Türkiye'nin de imzaladığı çok sayıda uluslararası sözleşme vardır. Bu sözleşmelerin başında “Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkındaki Sözleşme” (MARPOL Sözleşmesi) gelmektedir.

Sayıştay, bu çalışmayı EUROSAT üyesi altı ülkenin ortaklaşa yürüttüğü bir proje çerçevesinde gerçekleştirmiştir. Eşgüdümlü ve eş zamanlı yürütülen projeye İngiltere, Hollanda, Yunanistan, Malta, Güney Kıbrıs ve Türkiye katılmıştır. İncelemeler ortak kriterler doğrultusunda yürütülmüştür. Kriterler, büyük ölçüde MARPOL Sözleşmesinin hükümlerine göre oluşturulmuştur.

Gemilerin denizleri ve limanları kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusu beş ayrı bölümde ele alınmıştır. İlk bölümde, gemilerin denizleri ve limanları kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusundaki ulusal politikaların ve araçlarının ne kadar etkili olduğu; ikinci bölümde, uluslararası kurallar gereği gemilerde yapılması gereken sorvey ve kontrollerin yeterli bir şekilde yapılıp yapılmadığı; üçüncü bölümde, atık kabul tesislerinin ihtiyaçları karşılamaya uygun düzeyde olup olmadığı; dördüncü bölümde, kirliliğin izlenmesi, kovuşturulması ve cezalandırılmasının etkili bir şekilde yapılıp yapılmadığı; beşinci bölümde, ulusal acil müdahale planlarının yeterliliği ile kirliliğin temizlenmesinin ne derece başarı ile yürütüldüğü incelenmiştir.

Özet

1. Türkiye'nin denizleri artan deniz trafiği ile birlikte her geçen gün daha fazla kirlenmektedir. Üç tarafı denizle çevrili Türkiye, 8.333 km.lik kıyı şeridi uzunluğu ile Avrupa'nın en uzun kıyı şeridine sahip ülkelerinden birisidir. Türkiye, denizlerin korunması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda çeşitli uluslararası anlaşmaları imzalamıştır.

2. Sayıştay, bu çalışmada ilgili kamu kurumlarının “Gemilerin Denizleri Kirlenmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele” konusundaki faaliyetlerini ne ölçüde başarı ile yürüttüğünü incelemiştir.

Bu amaçla:

- İlgili kurumların, kirliliği önleme konusundaki politikaları ne kadar iyi oluşturdukları ve hesap verme sorumluluklarını ne ölçüde yerine getirdikleri,
- Uluslararası sözleşmeler ve ulusal düzenlemeler uyarınca yapılması gereken gemi sörvey ve kontrollerinin ne derece başarıyla yapıldığı,
- Limanlardaki atık kabul tesislerinin ihtiyaçları karşılayıp karşılamadığı,
- Kirlilikle mücadelenin ne kadar etkili bir şekilde yapıldığı,
- Kirleticileri izlemenin ve cezalandırmanın istenilen sonuçları doğurup doğurmadığı incelenmiştir.

Bulgular ve Ulaşılan Sonuçlar

Politika oluşturma ve hesap verme sorumluluğu ile ilgili olarak:

3. Gemilerin denizleri kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda politika oluşturmakla görevli temel kurumlar Çevre Bakanlığı ve Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemilerin denizleri kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan diğer kamu kurumları; Sahil Güvenlik Komutanlığı, büyükşehir belediye başkanlıkları, mülki idare amirlikleri ve liman işletmeleridir. Bu konuda doğrudan görevli olmayan ancak konuyla ilgili önemli fonksiyonları ifa eden bir kamu kuruluşu da Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü'dür.

4. Çevre Bakanlığı, çevre politikalarının tespit ve koordinasyonu; Denizcilik Müsteşarlığı, kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbirleri almakla ve denizcilikle ilgili hedef ve politikaları belirlemekle; Sahil Güvenlik Komutanlığı, mülki idare amirlikleri ve büyükşehir belediye başkanlıkları, kirletenleri izlemekle ve uygun cezalar vermekle; Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, seyir güvenliğini sağlamak ve kaza halinde acil müdahalede bulunmakla ve liman işletmeleri, atık kabul tesislerini işletmekle görevlidir.

5. İlgili kurumların temel görevleri paragraf 4'de açıklandığı gibi olmakla beraber, liman atık kabul tesislerinin işletilmesi görevi farklı kurum ve kuruluşlara verilmiştir. Liman atık kabul tesislerinin işletilmesi ya o limanı kullanan kamu kuruluşuna bırakılmış ya da özel sektöre devredilmiştir. Bir başka ifadeyle, limanlar TÜPRAŞ, ATAŞ, TCDD, TDÇİ gibi kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından işletilmekte ya da limanlar özelleştirilerek özel sektöre devredilmektedir.

6. Denizleri kirletenlerin izlenmesinde ve kirleticilere ceza verilmesinde de görevli kuruluşlar bakımından benzer bir durum vardır. Büyükşehir belediye hudutları içindeki kirlenmelere büyükşehir belediye başkanlıkları, büyükşehir belediye başkanlığı hudutları ve liman sınırları dışında yapılan kirlenmelere Sahil Güvenlik Bot Komutanlıkları, büyükşehir belediyesi hudutları dışında ve liman sınırları içindeki kirlenmelere mülki amirler tarafından ceza verilmektedir.

7. Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konularında ulusal politika oluşturmada yetersizlikler vardır. Oluşturulan politikalar kirliliği önlemenin ve kirlilikle mücadele etmenin bütün temel unsurlarını kapsamamaktadır. Böyle bir sonucun doğmasındaki en önemli sebep kamu kurumlarının yetki, görev ve sorumluluk alanlarının açık ve işlevsel bir biçimde belirlenmemiş olmasıdır. Politika geliştirmekle ilgili kurumlar olan Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı pek çok konuda yetki ve görev bakımından sorunlarla karşı karşıya kalmaktadır. Yetki ve görev örtüşmeleri politikaların geliştirilmesini olumsuz şekilde etkilemektedir. Belirsizlik ortamı uluslararası anlaşmalarla uyumlu ulusal düzenlemelerin ve uygulamaların yapılmasını güçleştirmektedir. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadelede önemli bir unsur olan atık kabul tesislerinin yapımından ve işletilmesinden asıl olarak hangi kurumun sorumlu olduğu belli değildir. Aynı şekilde meydana gelen kirliliğin temizlenmesinden hangi kurumun sorumlu olduğu da açıkça belli değildir. Ayrıca, kirliliğin izlenmesi ve cezalandırılması konusunda yetkili kılınan çok sayıda kurum vardır.

8. Gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda istenilen sonuçların elde edilmesinde rol ve sorumluluğu bulunan çok sayıda kamu kurum ve kuruluşu vardır. İstenilen sonuçların elde edilebilmesi, bu kurumlar arasında hesap verme sorumluluğu ilişkilerine dayanan

sonuç odaklı işbirliklerinin kurulmasına bağlıdır. Faaliyetler önceden belirlenmiş amaç, hedef ve performans hedeflerini gerçekleştirmeye yönelik karşılıklı mutabakatlara ve açıkça belirlenmiş sorumluluklara ve beklentilere dayanan işbirliklerine göre yürütülmediğinden, istenilen sonuçlara ulaşıp ulaşılmadığını, ulaşılmadı ise nedenlerinin neler olduğunu değerlendirmek mümkün olmamaktadır.

9. İstenilen sonuçların elde edilmesinde rol ve sorumluluğu olan kurumlar arasında etkili bir işbirliği sağlanamaması yanında, faaliyetlerin planlanmasındaki ve yürütülmesindeki diğer temel zayıflıklar; kurumların faaliyetlerini önceden belirledikleri amaç, hedef ve performans hedeflerine göre yürütmemeleri, performans ölçüm rejimi oluşturamamaları ve buna bağlı olarak doğru kararlar almaya elverişli güncel, geçerli, yeterli, güvenilir veri ve bilgilerin olmamasıdır.

10. Faaliyetler, stratejik planlar kapsamında belirlenen amaç ve hedeflere göre yürütülmediği, amaç ve hedefler, yıllık hedeflere dönüştürülmediği, yıllık hedeflere ne ölçüde ulaşıldığını ölçecek performans göstergeleri seti oluşturulmadığı, performans ölçümü yapmaya uygun bir yönetim bilgi sistemine sahip olunmadığı ve performans izlenip, değerlendirilip, raporlanmadığı için gemilerin denizleri ve limanları kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda ulusal politika oluşturulması ve bu politikaların uygulamaya dönüştürülmesinde yetersizlikler vardır.

Gemi sörvey ve kontrolleri ile ilgili olarak:

11. Türk bayraklı gemilerin sörveylerini yaparak sertifikalarını vermekle görevli olan kurum, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığıdır. Gemi sörveyleri, Denizcilik Müsteşarlığının yedi bölge müdürlüğündeki gemi sörvey kurulu başkanlıklarınca ve Müsteşarlığın yetki verdiği klas kuruluşlarınca yapılmaktadır. Sörvey, ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler ile kurallara

göre denizlerde can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak için güverte, makine teçhizat ve donanımının ölçümlerinin yapılarak gemilere sertifika verilmesi amacıyla yapılan çalışmadır.

12. Sörvey, zorunlu ve periyodik iken kontrol, seçilen gemilerde habersiz ve sörveyler kadar kapsamlı ve derin yapılmayan bir çalışmadır. Kontrollerde gemilere verilen sertifikaların geçerli olup olmadığı kontrol edilmektedir. Türkiye'deki kontroller, esas olarak yabancı bayraklı gemiler üzerinde yapılan liman devleti kontrolleridir. Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrolünü sayısı 13 olan Liman Devleti Kontrol Memurları aracılığı ile yerine getirmeye çalışmaktadır. Bu sayı raporun yazıldığı tarihte 8'e düşmüştür. Denizcilik Müsteşarlığı, Türk bayraklı gemiler üzerinde seçerek, hedef belirleyerek ve habersiz kontroller yapmamakla beraber, 2000 yılından itibaren yabancı ülke limanlarında eksikliği tespit edilen Türk bayraklı gemileri izleyerek kontrol etmeye başlamıştır. Denizcilik Müsteşarlığı bu gemilerin uluslararası kurallara uygunluğu sağlanıncaya kadar seferlerine izin vermemektedir.

13. Yabancı bayraklı gemilerde yapılan liman devleti kontrolü, uluslararası kurallara göre sefer yapan ve bayrak devleti tarafından sertifikalandırılan gemilerin, başka bir bayrak devleti limanında kontrol edilmesidir. Türkiye, liman devleti kontrolü bağlamında Akdeniz ve Karadeniz Memorandumuna taraf olmuştur. Taraf olunan bu memorandumlar uyanınca her yıl limanlarına gelen gemilerin en az % 15'ine denk düşen sayıda geminin kontrolü, takibi ve bildirim yükümlüğünü üstlenmiştir. Avrupa Birliği uyum süreci içinde bu oranın %25'e çıkarılması planlanmaktadır. Liman devleti kontrolünün etkili sonuçlar doğurması için belirlenen hedeflere ulaşılması ve kontrol edilecek gemilerin risk değerlendirmelerine dayalı olarak seçilmesi gerekmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrolünde veri ve bilgilere erişme bakımından sörveylerde olduğu gibi zorluklarla karşı karşıya değildir. Liman devleti kontrol yetkilileri

başka ülkelerde üretilen yabancı bayraklı gemiler hakkındaki bilgileri kullanabilmektedir. Kontrol yetkilileri bu bilgileri kendi deneyim ve birikimlerinin ışığı altında değerlendirerek kontrol edilecek gemileri seçmektedirler.

14. Taraf olunan memorandumlar liman devleti kontrolünde riskli gemilerin seçilmesini ve hedeflenen sayıda kontrol yapılmasını gerekli kılmaktadır. Denizcilik Müsteşarlığı hedef belirlemediği gibi minimum oran olan % 15 hedefine ulaşıp ulaşılmadığını da değerlendirmemektedir. Bu konudaki problemler asıl olarak güncel, geçerli, güvenilir veri ve bilgilerin üretilmemesi veya bu bilgilere erişilememesi yüzünden ortaya çıkmaktadır.

15. DİE rakamlarına göre, Türkiye limanlarını her yıl 20 binin üstünde gemi ziyaret etmektedir. Bu rakama bir yıl içinde birden fazla giriş yapan gemi ziyaretleri de dahildir. Denizcilik Müsteşarlığı tek girişleri ve Akdeniz Memorandumundaki en az % 15'lik hedefi dikkate alarak kendi liman devleti kontrol hedefini belirlemeden ve hedefine ulaşıp ulaşmadığını değerlendirmeden 2000 yılı Ülke Raporunda, 391 gemiyi liman devleti kontrolüne tabi tuttuğunu açıklamıştır. Dosyalar üzerinde yaptığımız incelemede açıklanan bu rakamın doğru olmadığı, 2000 yılında sadece İstanbul ve İzmir'de 409 gemide liman devleti kontrolü yapıldığı tespit edilmiştir.

16. Denizcilik Müsteşarlığının yaptığı sorveyler plan çerçevesinde yürütülmektedir. Bu çalışmaların başarılı şekilde sonuçlanması büyük ölçüde plana dayalı olarak yürütülmesine bağlıdır. Sorveylerin ve bayrak devleti kontrollerinin planlanabilmesi için, ulusal bayrakla seyreden gemilerin sayısı, tipi, taşıdıkları riskler, ihtiyaç duyulan sorvey kapasiteleri hakkında en son ve güvenilir bilgilere ihtiyaç vardır. Bu bilgilerin bir bölümünün güvenilir olmaması, bir bölümüne ise kolay ve çabuk erişilememesi bu faaliyetlerin planlanmasını zorlaştırmaktadır. Liman devleti

kontrollerinin planlama çerçevesinde yürütülmemesi ise hedef belirleme ve hedeflere ne ölçüde ulaşıldığını ölçmeye yönelik çalışma tarzının benimsenmemesinden kaynaklanmaktadır.

17. Liman devleti kontrolünde uygunsuzluklar bulunduğu uygulanacak yaptırımlar; bulunan eksikliklerin kayda geçirilmesinden, bu eksikliklerin giderilmesi için süre verilmesine ve geminin seferden alıkonmasına kadar değişmektedir. Taraf olunan memorandumlarda öngörülmesine karşın Türkiye'deki uygulamalarda liman devleti kontrolü sırasında eksiklik bulunduğu kontrollerle ilgili tüm maliyetlerin gemi sahiplerine ya da işletmecisine ödettilmesi uygulamasının olmaması büyük bir eksikliklerdir. Denizcilik Müsteşarlığı 2000 yılı Ocak-Haziran döneminde 251 gemide liman devleti kontrolü yapmıştır. Bu kontrollerin 46'sında eksiklik bulunmazken, 205 gemide çeşitli eksikliklere rastlanmıştır ve bunlardan 71'i önemli eksikliklerden dolayı seferden alıkonmuştur. En fazla kontrol edilen bayrak devletleri sırasıyla 33 gemi ile Rusya Federasyonu, 31 gemi ile Malta ve Suriye, 23 gemi ile Kamboçya, 21 gemi ile Panama ve 19 gemi ile Ukrayna'dır.

18. Denizcilik Müsteşarlığı, Türk Loydu Vakfına ve Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği üyesi dokuz klas kuruluşuna sertifika düzenleme yetkisi vermiştir. Denizcilik Müsteşarlığı, yetki verdiği klas kuruluşlarının uygun kalitede çalışma yaptığından emin olacak kalite kontrol sistemini henüz oluşturamamıştır. Klas kuruluşlarına yetki verilmesi, buna karşılık bu yetkinin nasıl kullanıldığının kontrol edilmemesi bu faaliyetlerin istenilen sonuçları verecek şekilde yürütülmesini olumsuz şekilde etkileyen önemli bir risk unsurudur.

19. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve kontrollerin yeterli kalitede olmasını sağlayacak rehberlere ve elkitaplarına sahip değildir. Sörvey ve kontrolleri yapacak görevlilerin rol ve sorumluluğunun ayrıntılı olarak tanımlandığı rehberlerin ve bu görevlilerin

çalışmaları sırasında kullanacakları kontrol listelerinin olmaması sörvey ve kontrollerin yeterli kalitede olmasını engelleyen önemli bir risktir. Öte yandan sörvey ve kontrollerle ilgili sonuçların sistematik ve standart bir şekilde kaydedilmemesi ve bilgilerin bilgisayarlı ortama aktarılmaması yüzünden bu bilgiler önemli bir geri bildirim aracı olma özelliğini kaybetmektedir.

20. Sörvey ve kontrollerin kalitesini etkileyen bir başka önemli faktör bu çalışmaları yapan görevlilerin uygun bilgi ve becerilere sahip olmasıdır. Denizcilik Müsteşarlığı bu görevleri yürüten personel için yeterli meslek içi eğitim programları düzenlememekle beraber son günlerde eğitim konusunda Avrupa Birliği nezdinde girişimler başlatmıştır. Öte yandan bu personele yeterli ücret ödenmemesi yüzünden uygun niteliklere sahip personel istihdamında güçlük çekilmektedir.

Atık kabul tesisleri ile ilgili olarak:

21. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin başlıca nedeni gemilerin atıklarını denize boşaltmalarıdır. Gemiler, kirletici atıklarından kurtulmak için ya atıkları denize boşaltmakta ya da işleme tabi tutarak (yakma, ayırma v.s.) kalanları yok etmekte veya atıkları seyir esnasında depolayarak, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltmaktadırlar. Bu nedenle, denizlerin gemiler tarafından kirletilmesini önlemenin en etkin yolu, gemilerin atıklarını seyir süresince depolamaları ve bu atıkları limanlardaki kabul tesislerine boşaltmalarıdır.

22. MARPOL'e göre gemiler, denize boşaltılması yasak olan atıkları ve atıklarının işlem görmesi sonucu kalan kalıntıları depolamak zorundadır. Bu kuralların uygulanabilmesi için limanlarda gemilerde oluşan atık ve kalıntıları, gecikmeye neden olmayacak şekilde alacak katı ve sıvı kabul tesislerinin olması gerekir. Ülkemizde atık kabul tesisleri konusunda yeterli bir ulusal politika oluşturulmadığından çeşitli kurum, kuruluş ve şirketlerce

işletilen limanlarda yeterli atık kabul tesisi yoktur. Başta özel limanlar olmak üzere limanların çoğunda hiçbir atık kabul tesisi bulunmamaktadır.

23. Limanları işleten yönetimlerin MARPOL'un gereklerine göre atık kabul tesisleri oluşturmaları gerekmektedir. Ülkemizdeki atık kabul tesislerinin büyük bir bölümü sintine ve balast suyunun alınmasına yöneliktir. Katı atıkları yok etme ve öğütme tesisleri ise yok denecek kadar azdır. Limanlarda yaptığımız incelemede; arıtma sistemlerinin çalıştırılmadığı görülmüştür. Arıtma yapılmadığı için sintine suları dinlendirme yöntemi ile ayrıştırılmaktadır. Bu nedenle ayrıştırılmak üzere gemilerden alınan sintine sularının toplanacağı tanklar kapasite bakımından yetersiz kalmakta ve bu yetersizlik istenmeyen sonuçların doğmasına neden olmaktadır. Tankların kapasitesinin düşük olması nedeniyle , kabul ücreti veren fakat atığını veremeyen gemilerin atıklarını denize boşaltması kaçınılmaz hale gelmektedir.

Kirliliğin önlenmesi, izlenmesi, temizlenmesi ve kirlenmelerin cezalandırılması ile ilgili olarak:

24. Kirlilikle etkili bir şekilde mücadele edilebilmesi için yeterli ve uygulanabilir ulusal acil durum planına sahip olmak gerekir. Taraf olduğumuz “Akdeniz'in ve Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi” eki protokollerinden olan Acil Durum Protokolleri uygulamaya konulamamıştır. Çevre Bakanlığınca acil durum planı esasları hazırlanmış olmasına rağmen uluslararası düzenlemelerin öngördüğü nitelikte ulusal acil durum planına sahip olduğumuz söylenemez.

25. Gemilerden kaynaklanan kirlilikle mücadelede, izleme ve cezalandırma son derece önemlidir. Ulusal düzenlemelere göre bu görev büyükşehir belediyeleri, mülki idare amirlikleri ve Sahil Güvenlik Komutanlığına verilmiştir. Gerek merkezde gerekse

yerinde yapılan incelemelerde başta mülki idare amirlikleri olmak üzere büyükşehir belediyelerinin izlemeyi yapacak yeterli araç, gereç ve nitelikli personelle donatılmadığı görülmüştür. Sahil Güvenlik Komutanlığının elinde bulunan imkanların ise artırılması gerekmektedir.

26. İzleme görevi verilen kurumlar arasında koordinasyon ve bilgi akışı kirlilikle mücadele açısından son derece önemli olmasına rağmen kurumlar arası koordinasyon ve bilgi paylaşımı yok denecek düzeydedir. Çevre Bakanlığı, koordinasyon ve bilgi akışı sağlama konusunda kilit role sahip olmasına rağmen bu fonksiyonunu yeterince yerine getirememektedir.

27. Mevcut ceza sistemi bugünkü yapısıyla kirlilikle mücadele konusunda birçok eksiklik içermektedir. Kirlilikle mücadelede asıl olan kirliliğin oluşmasını engelleyici düzenlemelerin getirilmesidir. Ceza sistemi, önleyici olma yaklaşımı yerine kirlilik olduktan sonra cezalandırma yaklaşımıyla oluşturulmuştur. Cezalar, gemilerin grostonuna göre verildiğinden kirliliğin çeşidi, boyutu, kirletenin kastı veya iyi niyeti gibi unsurlar göz önünde bulundurulmamaktadır. Gemilere verilen cezalar adil ve önleyici nitelikte değildir.

28. Gerek izleme gerekse cezalandırma konusunda görev verilmiş olan kurumların yetki alanlarının açık ve net bir şekilde belirlenmesi gerekirken bu konuda önemli boşluklar bulunmaktadır. Büyükşehir belediyelerinin kara sınırlarının tespiti konusunda yeterli düzenlemeler bulunmasına karşılık deniz sınırlarının ve deniz alanlarının tespiti konusu açıkça düzenlenmediğinden çeşitli sorunlar doğmaktadır.

29. İzleme görevi olan kurumlar, bu görevlerini havadan, karadan ve denizden sürekli ve etkin bir biçimde yapmak durumundadır. İzleme için yeterli araçlara sahip olunmadığı için kirleticileri etkili bir şekilde izlemek ve ceza vermek mümkün olmamaktadır. Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın elinde bulunan ve sayısı son derece

yetersiz hava araçları dışında hiçbir kurumun elinde havadan izleme yapmaya uygun araç bulunmamaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi dışındaki belediyelerin ve mülki amirliklerin denizden izleme yapacak olanakları ise son derece yetersizdir.

Öneriler

1. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda yeterli bir ulusal politikaya sahip olmak için kirliliğin bütün temel unsurlarını kapsayan, uluslararası sözleşmeler ve kurullarla uyumlu politika araçlarına ihtiyaç vardır. Çevre Bakanlığı ve Denizcilik Müsteşarlığı uygun politika araçlarına sahip olunup olunmadığını değerlendirerek yeni inisiyatifler geliştirmelidir.
2. Kirliliği önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan çok sayıda kurum ve kuruluş bulunmaktadır. İstenilen sonuçların elde edilebilmesi için ilgili kurumlar arasında etkili işbirliklerinin geliştirilmesine ihtiyaç vardır. Kurumlar arasında iyi bir işbirliği ve koordinasyon sağlanmadığı takdirde istenilen sonuçlar elde edilmesi mümkün olmayacaktır.
3. Sonuç odaklı işbirliklerinin kurulması için her kurum, faaliyetini stratejik planları kapsamında belirledikleri amaç ve hedefleri doğrultusunda yürütmelidir. Gemilerin denizleri ve limanları kirlenmesini önleme ve kirlilikle mücadele konusunda görevi olan hiçbir kurum geliştirdikleri stratejik plan çerçevesinde belirlenmiş amaç ve hedeflerini gerçekleştirip gerçekleştirmediğini değerlendirmemektedir. Kurumların; amaç ve hedeflerini belirleyip, bunları yıllık hedeflere dönüştürmesine, performans göstergeleri seti oluşturup, hedeflerine ne ölçüde ulaştıklarını ölçmeye ihtiyacı vardır.
4. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve liman devleti kontrolü yapmakla yetinmemeli bayrak devleti kontrolü yapmayı da amaçlamalıdır. Bu görevlerin etkili bir şekilde yapılabilmesi için

Denizcilik Müsteşarlığı yeterli araç gerece sahip olmalı ve yeterli sayı ve nitelikte personeli istihdam etmelidir.

5. Denizcilik Müsteşarlığı, bayrak devleti kontrolünü ve sörveyleri daha etkili bir şekilde yapabilmek için bilgisayar ortamında veri ve bilgilerin üretilmesine önem vermeli ve güvenilir, güncel, geçerli bilgilere dayalı olarak yapacağı sörvey ve kontrolleri planlamalıdır.

6. Denizcilik Müsteşarlığı, liman devleti kontrollerinde kendi hedefini belirlemeli ve hedefine ne ölçüde ulaştığını yıl sonunda değerlendirmelidir.

7. Liman devleti kontrolünde uygunsuzluklar bulunduğu kontrollerle ilgili tüm maliyetlerin gemi sahiplerine ödettilmesi için Akdeniz Memorandumu' nun ilgili hükümleri işletilmelidir.

8. Denizcilik Müsteşarlığı, yetki devrettiği klas kuruluşları üzerinde daha etkili kontrol sistemi oluşturmalıdır.

9. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve kontrollerin kalitesinden emin olunmasını sağlayacak el kitapları, rehberler ve kontrol listeleri oluşturmalıdır.

10. Denizcilik Müsteşarlığı, sörvey ve kontrollerin daha başarılı bir şekilde yürütülmesi için bu görevleri yapan personelin meslek içi eğitimlerine önem vermelidir.

11. Uluslararası sözleşmelerin öngördüğü nitelikte atık kabul tesislerinin oluşturulmasından kimin sorumlu olduğu belli değildir. Ulusal mevzuatın bu eksikliği en kısa sürede giderilmelidir.

12. Uluslararası sözleşmelerin öngördüğü kapasiteye sahip atık kabul tesislerinin oluşturulmasına ve limanların atık yönetim planlarına göre idare edilmesine önem verilmelidir.

13. Kirlilikle etkin mücadeleyi sağlayacak bütün ilgili kurum ve kuruluşların rol aldığı, farklı senaryolara göre hazırlanan ve tatbikatlarla desteklenen, yeterli ve uygulanabilir ulusal acil durum planının oluşturulması gerekmektedir. Bu plana uygun olarak başta İstanbul olmak üzere yerel ölçekte de aynı özellikleri içeren acil durum planlarının hayata geçirilmesine çalışılmalıdır.

14. İzleme ve cezalandırma görevi verilen kurum ve kuruluşların yetki alanları açık ve net olarak belirlenmeli, büyükşehir belediyelerinin deniz sınırlarının tespitine ilişkin boşluk giderilmelidir.

15. Denizleri kirletenlere verilen para cezalarının mahkemelerce iptal edilmemesi için alınan numunelerin uygun laboratuvarlarda analiz edilmesi gerekmektedir. Bunun için başta Sahil Güvenlik Komutanlığı olmak üzere izleme ve cezalandırma konusunda görevli kurumların numuneleri analiz ettirebilecekleri laboratuvar imkanlarına kavuşturulmaları gerekir.

16. Cezalar, gemilerin gereksiz gecikmelerine neden olmayacak tarzda adil ve önleyici yaklaşımla yeniden ele alınıp düzenlenmelidir.

17. Kirlilik sonrası temizleme faaliyetlerinden hangi kurum ve kuruluşların sorumlu olduğu açıkça belirlenerek bu konudaki boşluk giderilmelidir. Sorumlu kurum ve kuruluşlar temizlik faaliyetini etkili şekilde gerçekleştirecek araç, gereç ve imkanlarla donatılmalıdır.”