

1978 Protokolü ile Değişik, 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)

Kabul: 2 Kasım 1973

Yürürlük: 2 Ekim 1983

Petrol ürünlerinin sanayide geniş ölçüde kullanılmaya başlamasından sonra, 1890-1900 yılları civarında, dünya denizlerinde ilk petrol tankerleri boy göstermeye başlamıştır. Önceleri 300-500 ton gibi çok sınırlı kapasitelere sahip olan tankerlerin boyutları 1915'lerde 15.000 tonlara, 1960'lı yıllarda 200.000 tonlara çıkmıştır. 1920'li yıllarda denizlerde gemi kaynaklı kirlilik izleri görülmeye başlanmış, artan kazalar ve kaygılarla 1954 yılında petrol kirliliğinin azaltılması hususlarını düzenleyen OILPOL Sözleşmesi yapılmıştır. Ancak kazalar ve kirlilik olayları artmaya devam etmiş, sonuç olarak da MARPOL Sözleşmesi geliştirilmiştir.

1978 Protokolü ile Değişik, 1973 Tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine ait Uluslararası Sözleşme, (MARPOL 73/78) işletme veya kaza sebepleri ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi konularını düzenleyen temel uluslararası sözleşmedir. MARPOL 73/78 sözleşmesi sadece petrol kirliliğini değil, aynı zamanda dökme ve paketli kimyasal/zehirli maddeler, kirliliği su, (fosforik suları) ve çöp ve hava kirliliği hususlarını da düzenlemektedir.

MARPOL 73/78 Sözleşmesi, 2 Kasım 1973 tarihinde Uluslararası Denizcilik Örgütünde (IMO) kabul edilmiştir. Sözleşme, yeterli imzacı devlet sayısına ulaşamadığı için yürürlüğe girememiştir. 1976-1977 yıllarında oluşan büyük tanker kazaları ve deniz kirlilikleri sonucunda 1978 Protokolü kabul edilmiş ve ana sözleşmeyi içine almıştır. Bileşik Sözleşme 2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1978 Protokolü hükümleri ile getirilen bir değişiklik ile MARPOL 73/78 Sözleşmesinin I ve II Eklerine katılım zorunlu, III. IV. Ve V. Eklerine katılım ise ihtiyari (isteğe bağlı) yapılmıştır. Bu düzenleme, MARPOL 73/78 Sözleşmesinin yürürlüğe girişini kolaylaştırmıştır.

1997 yılında, gemilerden kaynaklanan hava kirliliği konularını düzenleyen yeni bir protokol yapılmış, bu protokol Sözleşmeye Ek VI'yı eklemiştir. 1997 Protokolü dünyada 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Zımnî (tacit) kabul yöntemi ile Sözleşme hükümleri, birçok kereler değiştirilmiştir. Zımnî kabul yöntemi ile değişiklikler, belli bir sayıda taraf devlet itiraz etmediği takdirde belirlenmiş bir tarihte uluslararası alanda yürürlüğe girebilmektedir. Yani zımnî kabul, değişikliğe itiraz edilmemesi halinde yürürlüğe girişi sağlayan kolaylaştırıcı bir usuldür. Sözleşmenin günümüzde yürürlükte olan şekline "değiştirildiği şekli ile MARPOL 73/78 Sözleşmesi" denmektedir.

MARPOL 73/78 Sözleşmesinin zorunlu eklerine 2013 yılı itibarı ile dünya denizcilik filosunun yaklaşık % 98'ini temsil eden 138 Ülke taraftır.

Teknik hükümler

MARPOL 73/78 Sözleşmesinin baş kısmında genel hükümler, sorumluklar, değişikliklerin yapılması yöntemleri gibi hususları içeren bir sözleşme kısmı bulunur. Sözleşmenin bir parçası olan Protokol 1, zararlı maddeleri içeren olayların rapor edilmesi hususlarını, Protokol II ise ülkeler arasındaki anlaşmazlıklarda başvurulacak hakemlik müessesesini düzenler. Sözleşmenin teknik hükümlerini içeren 5 eki olup, bunlara 1997 Protokolü ile 6. Ek eklenmiştir. Her bir Bayrak Devleti, kendi bayrağı altındaki gemilerin Sözleşme hükümlerine uymasını sağlamakla sorumludur. Bu sorumluluğun yerine getirildiğinin göstergesi olarak gemilere şekli ve şartları Sözleşmede belirtilen sertifikalar verilir. Yani gemilerdeki sertifikalar, kurallara uyumun göstergesidir. Ayrıca Sözleşme içerisindeki “kontrol” hükümleri, gemilerin gittikleri limanlarda “Liman Devleti” otoritesi tarafından denetlenmesine izin vermektedir. (Liman Devleti Kontrolü) Böylece, eğer gemi veya teçhizatı Sözleşme hükümlerine uyumlu değilse ve deniz çevresine bir risk oluşturuyorsa, liman devleti, eksiklerin ciddiyetine göre geminin denize açılmasına engel olabilmekte ve düzeltici tedbirler uygulayabilmektedir.

Ek I – Petrol Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hem kaza hem de işletme sebeplerinden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi için kuralları içerir. Gemilerin kurallara uyumunun bir göstergesi olarak “Uluslararası Petrol Kirliliği Önleme Belgesi” (IOPP) verilme şartlarını düzenler. Petrol tankerleri için özel ve ağırlaştırılmış kurallar bulunur. Çift cidar zorunluluğu, ham petrol yıkama sistemi, ayrılmış balast tankları, atıl gaz sistemi bu gereklerden bazılarıdır. Petrol kirliliğinin önlenmesi için özel deniz alanları tanımlanır. Özel deniz alanlarında denize petrol içeren atık su veya sintine suyu basılması çok sıkı kurallara bağlanmıştır.

Ek II - Dökme Halde Taşınan Zehirli Sıvı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

2 Ekim 1983 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Dökme halde taşınan zehirli, kimyasal sıvı maddelerin kaza veya işletme nedenleri ile deniz ortamına karışmasının önlenmesi için geliştirilmiş kuralları içerir. Tehlikeli sıvı maddeler oluşturdukları tehlikenin derecesine göre 4 kategoride düzenlenmiştir. Tehlikeli sıvı dökme kimyasallarla ilgili temel düzenleme, bu maddelerin her türlü artıklarının limanlardaki atık alım tesislerine verilmesidir. Bazı istisnalar da verilebilir ancak her halükarda en yakın karadan 12 mil’den daha yakın mesafede hiç bir atık denize basılamaz. Sözleşme ekinde yüzlerce tehlikeli kimyasal madde değerlendirilmiş ve tehlikeleri belirlenmiştir. Yeni sıvı kimyasal maddeler yapıldıkça bunlarla ilgili taşıma kuralları da IMO tarafından oluşturulmaktadır.

Ek III - Denizde Paketli Halde Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Kuralları

Paketlenmiş zararlı maddelerin (deniz çevresine zararlı, deniz kirleticisi olarak belirlenmiş maddeler) sınıflandırılması, ambalajlanması, markalanması, etiketlenmesi, yaftalanması, dokümantasyon ve istifleri için genel prensipleri ve hükümleri içerir. Bu kısımda “Uluslararası Deniz Yolu ile Taşınan Tehlikeli Maddeler Kod’u” (IMDG Kod) zorunlu hale getirilmiştir. 2 yılda bir güncellenen IMDG Kod, devamlı eklenen yeni zararlı maddeler ve değiştirilen taşıma

kuralları ile paketli zararlı-tehlikeli maddelerin deniz yoluyla taşınması için en önemli uluslararası mevzuattır. Bu bölüm, ihtiyari bir ek olduğu için 1 Temmuz 1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ek IV- Gemilerden Kaynaklanan Pis Su Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

Bölüm, pis su (foseptik suyu) kaynaklı kirliliğinin önlenmesi için kurallar içerir. Pis su, gemi tuvaletlerinden, hasta bölümlerinden ve hayvan taşınan bölümlerden gelen atıkları içerir. Gemiden denize pis su boşaltılması bu bölümde yasaklanmış veya kıyıda en az 12 mil açıkta basılması gibi belli kurallara bağlanmıştır. Pis su kirliliğinin önlenmesi için özel deniz alanları tanımlanır. Gemilerin kurallara uyumunun bir göstergesi olarak verilecek belgenin şartlarını ve formunu düzenler. Bu bölüm, ihtiyari bir ek olduğu için 27 Eylül 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ek V – Gemilerden Kaynaklanan Çöp Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

Bu bölüm, gemilerden kaynaklanan çöp kirliliğinin önlenmesini amaçlar. Bu bölümde çöpler; plastik, yemek artıkları, cam, metal, ambalaj artıkları gibi kategorilere ayrılmıştır. Plastik ve plastik içeren tüm çöplerin denize atılması tamamen yasaktır. Birçok çöp kategorisinin denize boşaltılması ya yasaklanmıştır veya çok sıkı istisnai durumlara bağlanmıştır. Yemek artıkları belli bölgelerde ve kıyıda açıkta denize boşaltılabilir. Ancak temel prensip, tüm çöplerin ve yük artıklarının limanlarda atık alım tesislerine boşaltılmasıdır. Bu bölüm, ihtiyari bir ek olduğu için 31 Aralık 1988 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ek VI – Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi Kuralları

MARPOL 73/78 Sözleşmesi’ni değiştiren 1997 Protokolü ile “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesi için Kurallar” isimli Ek VI Sözleşme’ye eklenmiş ve 19 Mayıs 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Hâlihazırda, dünya tonajının % 88.90’ünü oluşturan 63 ülke bu Protokole taraf olmuştur.

MARPOL 1997 Protokolü uyarınca, ozon tabakasına zarar veren emisyonların salınımının önlenmesi ile gemilerin baca (egzost) gazlarından çıkan azot oksit (NO_x) ve kükürt oksit (SO_x) içeren emisyonların sınırlandırılmasına ilişkin yeni düzenlemeler getirmektedir.

400 GRT ve daha büyük tonajda uluslararası sefer yapan tüm gemileri, sabit ve yüzer sondaj üniteleri ile diğer platformları kapsayan bu Ek ile gemi yakıtının kükürt ve sülfür oranı sınırlandırılmış, gemi bacalarının SO_x emisyonunu sınırlandırmaya imkân veren sistemler ile donatılması zorunlu hale getirilmiş, 1 Ocak 2000 ve daha sonra inşa edilen gemilere takılmış olan 130 kW ve üstü güce sahip olan tüm yeni gemi dizel motorlarının NO_x emisyonu bakımından gerekliliklere uygun olması şartı getirilmiş ve Ek kapsamındaki gemiler için “Uluslararası Hava Kirliliğini Önleme Sertifikası (IAPP)’nın düzenlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. SO_x, NO_x ve partiküllerin salınımlarının daha sıkı bir şekilde sınırlandırıldığı özel emisyon kontrol sahaları belirlenmiştir. 2013 yılında yürürlüğe giren yeni kurullarla tüm sera gazı emisyonları salınım miktarlarında ciddi azaltımlara gidilmiştir.