

Türkiye'nin 2009 Gemilerin Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Sözleşmesi'ne Taraf Olmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Yayımlandı

31/3/2017 tarihli Resmî Gazete'de "2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin¹ Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 6931 sayılı Kanun" yayımlanmıştır.

15/5/2009 tarihinde Hong Kong'da kabul edilen Sözleşme, milletlerarası hukukta henüz yürürlüğe girmemiştir. Sözleşme'ye bugün itibarıyla dünya deniz ticareti filosunun yaklaşık olarak % 19,99'una karşılık gelen 5 Devlet Taraf'tır².

6931 sayılı Kanun'un gerekçesi şu şekildedir³: "*Gemi geri dönüşüm sektörü; ekonomik ömrünü tamamlamış olan gemilerin seferlerden çekilmesi ve yerlerine yeni tonajda gemilerin getirilmesi işlevi ile daha güvenli ve çevreye duyarlı, daha fazla işletme verimi olan, denizcilik risklerini daha aza indiren tabii bir teknolojik süreç içinde yerini bulmaktadır.*

Gemi geri dönüşümü, gemi inşası işleminin bir bakıma tersi olup, bu işlemler süresince hurdaya ayrılan gemilerin sökümü esnasında ortaya çıkan metal malzemeler direkt olarak değerlendirilmekte veya haddehanelere gönderilmektedir. Bu sayede, demir cevherinin doğadan çıkarılması, eritilmesi ve haddelenmesi ile karşılaştırıldığında gemi geri dönüşümü, enerji ve maliyetlerden büyük tasarruf sağlamaktadır. Ayrıca, yer altından demir cevherinin çıkartılarak işlenmesi sonucu ortaya çıkan doğal dengenin ve hayatın tahribi ile sera gazı salımını büyük ölçüde azalttığı için çevre dostu bir teknoloji olarak değerlendirilmektedir.

Gemi geri dönüşümü faaliyetlerinin önemli ekonomik etkileri de bulunmaktadır. Gemi geri dönüşüm sanayinin ülke ekonomisine sağladığı faydaları; hammadde, katma değer ve istihdam olarak 3 ana başlık altında toplamak mümkündür. Bu faydalar, gemi sökümünde çalışan personel ve işçilerin istihdamı ile hurda demir için yurtdışına ödenen dövizden tasarruf

¹ Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

² Sözleşme'nin Taraf'ı olan Devletler sırasıyla Belçika, Kongo, Fransa, Norveç ve Fransa'dır, bkz. IMO, Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202017.pdf>, s. 509 vd.

³ Bkz. 2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/474) ile Çevre Komisyonu ve Dışişleri Komisyonu Raporları, TBMM, Yasama Dönemi: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 197.

ve kabaca ton başına 30-40 Amerikan Doları sökümlü maliyeti bedelinin ülke sınırları içinde kalması biçiminde ortaya çıkmaktadır.

Ülkemiz açısından bakıldığında, gemi geri dönüşüm sektörü İzmir Aliğa'da faaliyetlerini sürdürmekte olup, yıllık ortalama 1 milyon ton kapasite ve fiili olarak yaklaşık 150.000 ton hurda üreterek Ülkemiz ekonomisine hizmet etmektedir. 2002-2007 yılları arasında toplam 878 bin ton gemi sökülmüştür. Sektör, yaklaşık 1800 kişiye istihdam olanağı sunmaktadır. Yan sanayi ile birlikte bu rakam yaklaşık 8000'i bulmaktadır. Ülkemiz çelik üretiminde kullanılan hurdanın %70.8'i, yani 16 milyon tonu çeşitli ülkelere sağlanmaktadır. Gemi geri dönüşümü, çeliğin dışında; bakır, çinko, alüminyum gibi diğer metalleri de hammadde olarak ilgili sektörlerle kazandırmaktadır. Ayrıca, sökülen gemilerden çıkan çapa, zincir, ana ve yardımcı makineler, güverte vinçleri, ırgatlar, filikalar, klima kompresörleri, jeneratörler, yangın söndürme sistemleri, seperatör-esanjör, tornahane ekipmanları, hidrolik sistemler, elektrikli yağ-su pompaları, elektrikli panolar ile pirinç, krom, bakır hurdaları iç piyasada su ürünleri üretim tesislerinde, gemi inşa ve yat inşa sanayinde kullanıldığı gibi ihraç edilerek önemli bir döviz girdisi sağlamaktadır. Böylece doğal tahribat kısmen de olsa azaltılmakta ve ülke ekonomisine katkı sağlanmaktadır. Sektör, Ülkemizdeki gemi geri dönüşüm standartlarının yüksekliği bakımından Uzak Doğu ülkelerine, iş gücü olarak da Avrupa'ya kıyasla daha avantajlı bir konumda bulunmaktadır.

Mevcut veriler göz önünde bulundurulduğunda, gemi geri dönüşüm sektörünün ilerleyen yıllarda artan hızla bir büyüme sergileyeceği ve bu sebeple denizci ülkeler açısından bu sektöre verilen önemin daha da artacağı beklenmektedir. Bu çerçevede, Uluslararası Denizcilik Örgütü himayesinde Çin'de imzaya açılan "2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi"nin Ülkemiz açısından önemli faydalar sağlayacağı düşünülmekte, söz konusu Sözleşmeye taraf olunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir."

2009 tarihli Sözleşme'nin 17'nci maddesi uyarınca, Sözleşme aşağıda sayılan şartların karşılanmasından 24 ay sonra yürürlüğe girecektir:

- 15 Devlet'in Taraf olmak için gerekli belgeyi tevdi etmesi;
- Sözleşme'ye Taraf Devletler'in dünya deniz ticareti filosunun % 40'ını oluşturması;

- Sözleşme'ye Taraf Devletler'in toplam azami yıllık geri dönüşüm hacminin önceki 10 yılda, bu Devletler'in toplam deniz ticareti filosunun %3'ünü oluşturması⁴.

Türkiye'nin 2009 tarihli Sözleşme'ye taraf olma süreci, 6931 sayılı Kanun'u yürütmekle yetkili olan Bakanlar Kurulu'nun Milletlerarası Sözleşme'ye katılmamız yolunda karar alması sonrasında başlayacaktır. Sözleşme'nin Türkçe tercümesi Bakanlar Kurulu Kararı'nın ekinde yayımlanacaktır. 6931 sayılı Kanun'un Tasarısı'nın ekinde 2009 tarihli Sözleşme'nin tercümesine yer verilmiştir, tercüme için bkz.

<https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem26/yil01/ss197.pdf>

⁴ Bugün itibarıyla Sözleşme'ye Taraf Devletler'in toplam azami yıllık geri dönüşüm hacmi, önceki 10 yılda 55,792 GT'dur. Bu miktar, bu Devletler'in toplam deniz ticareti filosunun %0.00002'sine karşılık gelmektedir, IMO, Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, s. 509.