

# Türkiye’de Yeşil Liman Kavramı ve Yasal Çerçevesi

\*<sup>1</sup>Alpaslan Ateş <sup>1</sup>Mustafa Akın

\*<sup>1</sup>MKÜ, Barbaros Hayrettin Denizcilik Fakültesi, İskenderun, Hatay-Türkiye

## Özet

Dünyada küreselleşme ile beraber üretim ve tüketim noktaları önemli ölçüde farklılık göstermeye başlamıştır. Üretim ve tüketim noktalarındaki ürünlerin farklı coğrafyalara ulaştırılmasında taşımacılık son derece yüksek öneme sahiptir. Taşımacılık türleri içerisinde mesafe ve miktara göre değişmekle beraber rekabet avantajlarından dolayı denizyolu taşımacılığının payı oldukça yüksektir.

Denizyolu taşımacılığının temel bileşenlerinden biri limanlardır. Limanlar elleçleme faaliyetlerinin yanı sıra yüke katma değer yaratan ve yoğun sanayii faaliyetlerinin gerçekleştirildiği merkezlerdir. Bu nedenle limanlarda doğal kaynakların korunması, hava ve su ortamında meydana gelen kirliliğin azaltılması, yenilenebilir enerji ve geri dönüşümlü malzemelerin kullanımının artması ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerin azaltılması amacıyla geliştirilen politikalardan biri gönüllülük esasına dayanan Yeşil Liman politikasıdır.

Bu çalışmada Denizyolu taşımacılığı ve limanlar hakkında genel bilgilerin yanı sıra yeşil liman kavramı, ülkemizdeki yasal çerçevesi ve gereklilikleri ve yeşil liman unvanı almış limanlarımız hakkında bilgi verilecektir.

**Anahtar Kelimeler:** Yeşil Liman, Türkiye

## Green Port Concept in Turkey and The Legal Frame of it

### Abstract

With globalization, production and consumption points have begun to show diversity on a large scale. In the transmission of the products at the production and consumption points to the different geographies, transportation has an extremely remarkable importance. Nonetheless transport modes are varying in itself as per distance and scale sea transport has a high share due to its competitive advantage.

Ports are the one of the main component in sea transport. Ports are centers which add value to the cargoes and where intensive industrial actions are carried out in addition to handling activities. Therefore, one of the policies which was developed for; production of natural resources at ports, reducing the air and water pollution at ports, increasing the usage of renewable energy and recycled materials, decreasing the adverse effects on the environment is The Green Port Policy which depends on voluntary basis.

In this study there will be information about; general information concerning sea transport and ports in addition to green port concept, legal frame and requirements of the green port concept, and the Turkish Ports which gained green port title.

**Key Words:** Green Port, Turkey

## 1. Giriş

Dünya ekonomisinin küreselleşmesi sonucunda dünya ticaretinin yeniden yapılanmasının yanı sıra üretim ve tüketim noktalarının farklılık göstermesi ülkeler arasında dış ticaret miktarlarında önemli artışların görülmesine neden olmuştur. Bu durumun sonucu olarak denizyolu ile taşınan yük miktarı artmıştır. Dünya da 1970 yılında yaklaşık 2,6 milyar ton yük deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmişken, 2012 yılında kayıt altına alınan verilere göre yaklaşık 9,2 milyar ton yük denizyolu ile taşınmıştır[1]. Bunun üçte ikisinden fazlası kuru yükler, kalanı yani 2,836 milyar tonu petrol ve doğal gaz yüklerinden oluşmuştur.

Türk limanlarında elleçlenen toplam yük miktarı 2013 yılı verilerine göre 384 930 758 tondur. Türkiye’de 260 adet liman tesisi bulunmaktadır. Bunlardan; tarım, turizm ve gemi inşa sektörüne hizmet veren tesisler ile belediyelere ait iskeleler, feribot iskeleleri, İDO iskeleleri ve askeri tesisler hariç tutulduğunda ticari amaçlı toplam sayı 172 olmaktadır. Bu limanların önemli bir kısmı özel limanlardan oluşmaktadır.

Toplamda 8333 km kıyı şeridinde sahip olan Türkiye’de yaklaşık her 32 km’ye bir liman tesisine düşmektedir. Bu tesisler genellikle kent merkezlerinde ya da yakınında yer almaktadırlar. Bu nedenle gemi ve liman operasyonlarından kaynaklı kirlilik kent yaşamını olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca denizel ortamda önemli kirlilik oluşumuna neden olabilmektedir. Bu durumu engellemek sadece kanunlarla ya da yoğun denetimlerle mümkün olmamaktadır. Bu nedenle toplumsal bilincin oluşması ve gelecek nesillerimize daha güvenli ve temiz bir dünya ve kaynaklarını bırakabilmek adına gönüllülük esasına dayanan projelerin gerçekleştirilmesi önemli bir çözüm yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kapsamda saygınlık unsuru olan Yeşil Liman projeleri ve sonucunda Yeşil Liman unvanı liman tesislerimiz için sürdürülebilir bir çevre ve sağlıklı yaşam için önem arz etmektedir.

## 2. Yeşil Liman Kavramı

Yeşil Liman; gönüllülük esasına dayanan ve sürdürülebilir bir çevre duyarlılığının arttırılmasına yönelik tüm işletme çalışanlarının ve paydaşlarının teşviki ve sahiplenmesi sonucunda liman tesisinin gelişimine ve operasyonlarına entegre edilmesidir. Bu politika ile emanetçi olduğumuz doğanın korunması, kirliliğin mümkün olan en düşük düzeye düşürülmesi, yenilenebilir enerji ve geri dönüşümlü malzemelerin kullanımının artması ve liman ve çevresi üzerindeki olumsuz etkilerin azaltılması amaçlanmaktadır. Ayrıca ekosistem ve deniz ortamını koruma ve iyileştirme(doğal yaşam politikası), havadaki emisyon değerlerini azaltmak(hava politikası), liman ve kıyı sularının temizliğini sağlamak(su politikası), liman tabanının temizlenmesi(toprak ve sediment politikası), paydaşlarla işbirliği ve bilgi düzeyinin farkındalığın sağlanması(eğitim politikası), liman sahası tasarımı, yönetim uygulamaları ve operasyonları gerçekleştirmek(sürdürülebilirlik politikası) ve yenilenebilir enerji kullanarak enerji sarfiyatının düşürülmesi ve doğaya dost enerji kullanımı(enerji politikası) olmak üzere Yeşil liman politikasını yedi başlıkta değerlendirmek mümkündür[2].

## 3. Türkiye’de Yeşil Liman Unvanının Yasal Çerçevesi

Denizcilik yapılan işin doğası ve yaşanabilecek herhangi bir olumsuzluğun sadece o bölgenin (ülkenin) değil tüm insanlığın zarar görebileceği kabulü ile ulusal kanunların yanı sıra uluslararası kanunlarında geçerli olduğu alanlardandır. Bu çerçevede uluslararası liman devletlerinin önemli bir kısmı liman kaynaklı çevre kirliliğini önlemeye yönelik olarak hem ulusal hem de uluslararası sözleşmelere ve düzenlemelere uymakla yükümlüdürler.

Liman faaliyetlerinde etken olan uluslararası çevresel mevzuatların yanı sıra özellikle dünya denizciliğini yönlendirmekte olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO-International

Maritime Organization)'nün koymuş olduğu kurallar başta Avrupa ülkeleri olmak üzere tüm dünyada kabul görmekte ve bu kurallar uygulanmaktadır. Bu kurallar; Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi(SOLAS), Deniz Çevre Koruma Komitesi(MEPC), Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL), Kyoto Protokolü, Montreal Protokolü, BM Kara Kökenli Faaliyetlerden Deniz Çevresinin Korunması İçin Küresel Eylem Programı, Londra Sözleşmesi: Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Bırakılması ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Sözleşmesi, Helsinki Konvansiyonu(HELCON), Gemilerin Balast suyu ve Sedimentlerinin Kontrol ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi, Küresel Balast Su Yönetim Programı, Petrol ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi(OPRC), Petrol Kirliliğinin Hukuki Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi(CLC), Bunker Petrol Kirliliği Zararının Hukuki sorumluluğu Uluslararası Sözleşmesi, Deniz ile Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınması ile İlgili Sorumluluk ve Zararların Karşılama Hakkında Uluslararası Sözleşme(HNS), Birleşmiş Milletler Çevre Programı Basel Sözleşmesi ve Rotterdam Konvansiyonu olarak sıralamak mümkündür.

Ayrıca Haziran 2006'da Avrupa Komisyonu'nun yayınlamış olduğu "Green Paper" (Yeşil Kitap) AB'nin gelecekteki denizcilik politikasını çeşitli yönlerden ele almış ve çevre konusundaki birçok noktaya değinerek yasal düzenlemelerin gerekliliğinden söz etmiştir. Avrupa'nın denizcilik kimliğine ve liderliğine vurgu yapan, farklı açılardan geleceğin denizciliğinin beklentilerini içeren "Yeşil Kitap (Green Paper)" yeni araçlar ve modlar geliştirilmesi gerekliliğini önermektedir. Denizciliğin gelişimi ile çevresel korumanın uzlaştırılmasını öngören ve gelişmiş çoklu taşımacılık servisleri için limanların genişlemesi ihtiyacını birleştiren bu belge Avrupa limanlarının gelecekte karşılaşacağı zorluklara, yeni yatırım teşviklerine ve çoklu taşımacılık gelişimine "Yeşil Liman" yaratma kaygısı ile bakmak yerine daha önce çıkarılan direktif ve uygulama planlarına uyumu ön plana koymaktadır. Özetle, "Yeşil Kitap" da yeşil liman ile ilgili açık bir düzenleme ortaya konulmamıştır. AB tarafından yapılan ve yeşil limana uzanan mevzuat ihtiyacını karşılayabilecek nitelikte başka deklarasyon mevcut değildir. Rotterdam ve Antwerp gibi Avrupa limanlarında yerel yönetimlerin ve liman otoritelerinin koydukları birtakım yasal zorunluluklar yeşil liman uygulamalarını teşvik edicidir. Bunun yanında, ESPO(European Sea Ports Organisation) tarafından, yasal tabanlı olmayan "Green Paper" (Yeşil Kitap) belgesinin limanları harekete geçiren önemli bir belge olduğu ve yasal çerçevenin limanların yeşil limana yönelik uygulamalarından sonra, bu uygulamaları daha verimli hale getirmeyi hedefleyerek oluşturulması gerektiği sıklıkla vurgulanmaktadır.

Dünya da ve Avrupa Birliği ülkelerinde geçerli düzenlemelere ilave olarak Türkiye de yeşil liman unvanına sahip olmak için izlenmesi gereken yol;

- Öncelikle yeşil liman projesi zorunluluk değil firmaların kendi talepleri doğrultusunda gerçekleşen ve gönüllülük esasına dayanan bir projedir.
- Yeşil liman unvanına sahip olmak isteyen liman işletmesi öncelikle geçerli/geçici işletme izni belgesine sahip olması,
- ISO 9001, ISO 14001 ve OHSAS 18001 kalite sistemlerine sahip olması ve entegre yönetim sistemini tesis etmiş ve entegre yönetim sistemini sürdürülebilir kılması gerekmektedir.

Yukarıda belirtilmiş olan gereklilikleri yerine getirmiş olan liman yönetimi hazırlanan dosyayı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğüne sunması gerekmektedir.

#### 4. Yeşil Liman Başvuru Dosyasında Bulunması Gerekenler

Geçici/geçerli işletme izin belgesine sahip, kalite yönetim sistemlerini kurmuş ve entegre yönetim sistemini tesis etmiş liman işletmesinin Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yeşil liman projesi başvuru şartları ve dosya içeriğinde aşağıda belirtilen evrakların bulunması gerekmektedir [3].

- ✓ Tesisin ayrıntılı tanıtımı (vaziyet planı, atık oluşan bölgeler belirtilmiş olarak)
- ✓ Liman tesisinin sahip olduğu uluslararası belgelendirme sistemlerinin birer örneği,
- ✓ Çevre Yönetim Sistemi (ÇYS) El kitabı (CD ortamında),
- ✓ Atık Yönetim Planı (AYP)(CD ortamında)
- ✓ Entegre Yönetim sistemi (CD ortamında) (liman iş akışları prosesleri dâhil),
- ✓ Entegre yönetim sisteminin işleyişine ilişkin açıklayıcı bilgiler,
- ✓ Acil Müdahale Planı (AMP), (CD ortamında)
- ✓ Yasal uyum izleme tablosu
- ✓ Çevre sorumlusu ile ilgili detaylı bilgiler,
- ✓ Liman Tesisi içerisinde oluşan atıkların muhteviyatı, atıklara yönelik yapılan çalışmalar ile alınan önlemlere ilişkin bilgiler. (Evsel Atık, Ambalaj atıkları, Atık pil ve akümülatör, Atık yağ, Tehlikeli atıklar, Elektronik atıklar, Tıbbi atıklar, Hafriyat atıkları, Atık su, Ömrünü tamamlamış lastikler, Gemi kaynaklı atıklar vb.)
- ✓ Liman sahası içerisinde bulunan elleçleme ekipmanları kaynaklı kirliliğin önlenmesine yönelik gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmesi planlanan çalışmalar hakkındaki bilgiler,
- ✓ Gemi kaynaklı emisyonların önlenmesine yönelik gerçekleştirilen ve gerçekleştirilmesi planlanan çalışmalar hakkındaki bilgiler
- ✓ Çevre ve Şehircilik Bakanlığından alınan muafiyet, izin ve lisansların birer örneği,
- ✓ Atık Yağ Beyan Formu ve atık yağ analiz raporu örneği,
- ✓ Liman tesisi içerisinde her bir atık için oluşturulan ulusal Atık Taşıma formu örneği,
- ✓ Atık taşıma sözleşme örnekleri. Taşımayı yapan kurum/kuruluşun Çevre ve Şehircilik Bakanlığından almış olduğu yetki belgesi örnekleri,
- ✓ Bertaraf ile ilgili bilgiler. Bertaraf eden kurum/kuruluşun Çevre ve Şehircilik Bakanlığından almış olduğu yetki belgesi örnekleri. Sözleşme örnekleri,
- ✓ Gemilerden atık alınması ile ilgili bilgiler. Gemilerden alınan atıklar için doldurulan Atıkların transfer formu örneği,
- ✓ Liman tesisi sınırları dışına çıkmayan araçlar bulunuyorsa söz konusu araçların egzoz emisyon ölçümlerinin yaptırıldığına dair belgeler ve uygunluk belgeleri örneği,
- ✓ Liman tesisi içerisinde oluşabilecek tüm atık tiplerini kapsayacak şekilde, tüm personelin yetkili makamlardan aldığı eğitimlerin listesi ve içerikleri,
- ✓ Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamına giren atıkların yönetimi sözleşmesi örneği,
- ✓ Tehlikeli maddeler ve tehlikeli atık zorunlu mali sorumluluk poliçesi örneği,
- ✓ Tıbbi atık sözleşmesi ve takip formlarının örneği
- ✓ Sintine ve slaç atıkları alım sözleşmesi örneği,
- ✓ Su kirliliği kontrolü yönetmeliği izin ve analizlerin örneği,
- ✓ Atıksu Arıtma Tesisi proje onayı örneği,
- ✓ Atık Yönetim Tablosu örneği,
- ✓ Liman IMDG Kod kapsamında ise, yapılan çalışma ve düzenlemeler hakkında bilgi verilmesi (sorumlu kişi, eğitim, sertifika vb.),

- ✓ ÇED izinleri listesi ve belgelerin örnekleri,
- ✓ ÇGDY(Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği) kapsamında gürültü kirliliğinin değerlendirildiği belge örneği,
- ✓ Çevre Görevlisi Hizmeti sözleşmesi örneği,
- ✓ Çevre ve özellikle “Deniz Kirliliğini Önleme” konularında herhangi bir Sivil Toplum Kuruluşuna üyelik varsa, bilgi verilmesi,
- ✓ Deniz ve Çevre Konularında herhangi bir Sosyal Sorumluluk Projeniz varsa, proje hakkında bilgi verilmesi,
- ✓ Liman tesisi çevre kirliliği kapsamında herhangi bir kurum/kuruluştan para cezası, yaptırım, uyarı vb. uygulamaya tabi olduysa, süreç ile ilgili bilgi ve belgelerin birer örneği. Çevre kirliliğine neden olan eksikliklerin giderilmesine yönelik yapılan çalışmalar hakkında bilgi verilmesi.

## 5. Avrupa’da Yeşil Liman Uygulamaları

Avrupa limanlarındaki yeşil liman uygulamaları yasal zorunluluktan ziyade limanların kendi farkındalıkları sayesinde gerçekleştirilmektedir. Avrupa’da konteyner taşımacılığında önemli potansiyele sahip limanlardan Rotterdam, Hamburg ve Antwerp limanları başta olmak üzere İngiltere, Almanya, İspanya, İtalya gibi ülkelerin limanlarında çevrenin korunması ve yeşil liman olma konusundaki çalışmalar başlamış ve devam etmektedir. Bu kapsamda ard bölge taşımacılığında kaynaklanan karbondioksit emisyonlarını azaltmak amacıyla karayolu taşımacılığında, iç su yolu veya demiryolu taşımacılığı teşvik edilmektedir. Örneğin; yeşil liman uygulamaları konusunda Avrupa’da başı çeken Rotterdam liman otoritesi, çevresel sürdürülebilirliği desteklemek adına, limana yanaşan “Yeşil Ödül” (Green Award) sahibi LNG tankerlerine %6’lık indirim uygulamaktadır[2]. Ayrıca çevresel sürdürülebilirlik sağlamak ve hava kalitesinin daha yüksek düzeyde bozulmaması adına terminal kira sözleşmelerinde sürdürülebilirliği bir değerlendirme kriteri olarak koymakta ve yaygın olarak kullanılan karayolu taşımacılığında daha çevresel olan demiryolu ve özellikle iç su yoluna yönelmektedir.

Rotterdam limanı, 2007 yılında iklim değişikliğine karşı müdahale edebilmek amacıyla Rotterdam İklim Girişimi’ni (Rotterdam Climate Initiative - RCI) kurmuştur. RCI’nin hedefleri; 2025 yılında Rotterdam bölgesinin karbon dioksit emisyonlarını 1990’daki rakamların (24 milyon ton) yarısına düşürmek, iklim değişikliğine karşı hazırlıklı olabilmek ve Rotterdam ekonomisini güçlendirmektir[2].

Rotterdam limanı hava kalitesi açısından yeşil liman önündeki engelleri; öncelikle liman faaliyet çevresinin yönetimi, bölge halkının liman hakkında oluşmuş olan olumsuz algısı ve liman faaliyetlerinin etkisi altında olan doğal koruma alanlarının mevcudiyeti olarak sıralamışlardır. Ancak Rotterdam limanının çevresel sürdürülebilirlik konusundaki uygulamalarını aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür;

- Doğal ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı,
- Liman faaliyetlerinden kaynaklanan karbon dioksit salınımını en aza indirme
- Sürdürülebilir ve çevreye duyarlı taşıma türlerini kullanma (karayolundan demiryolu ve iç su yolu taşımacılığına yönelme)
- Liman içerisinde emniyet sınırları belirleme,
- Yeni ekipman ve malzeme alımlarda çevresel sürdürülebilirliği ön planda tutma,
- Doğal yaşama saygı ve koruma,
- Doğal enerji kaynaklarına yönelme ve alt yapısını oluşturma (Rüzgâr çiftlikleri kurma),
- LED ışıklandırma kullanma,
- Hava kalitesini koruma,

- Çevreye duyarlı yeni jenerasyon yük elleçleme ekipmanları kullanma,
- Vinçlerle enerjinin yeniden dönüştürülmesini sağlama,
- Çevreci ve enerji tasarrufu sağlayan binalarda çalışılması,
- Yeşil liman politikaları doğrultusunda liman planlaması yapma.

## 6. Türkiye’de Yeşil Liman Sertifikasyon Süreci ve Gelişmeler

Günümüz dünyasında en büyük sorunlarının iklim değişikliği ve çevresel sorunlar olduğu bilinmektedir. İklim değişikliği etkilerinin bertaraf edilebilmesi için önemli faaliyet alanlarından biri olan limanlarda düşük emisyonlu teknolojilerin kullanılmasının sürdürülebilir kalkınma ve kirlenmelerin minimize edilmesi yadsınamaz bir gerçektir. Türkiye’de artan dış ticaret taşımaları ve taşıma türleri içerisinde özellikle uluslararası (dış ticaret ve transit) taşımalarda denizyolunun yoğun olarak kullanılması sonucunda, deniz yoluyla yapılan yük taşımalarında büyük artışlar yaşandığı görülmektedir. Uluslararası taşımacılık zincirinin en önemli düğüm noktalarından biri olan limanlar, Türkiye’de genellikle şehir merkezlerinde veya yakınlarda hizmet vermektedirler. Her alanda olduğu gibi taşımacılık ve liman işletmeciliğinde de çevre duyarlılıklarının giderek artması, Türkiye’de de yeşil liman tesislerinin ülkeye kazandırılmasının gerekliliğini gündeme getirmiştir. Bu amaçla, 2000’li yılların başından itibaren Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemilerden atık alımı ve bertarafı, deniz ve çevresinin petrol ve diğer zararlı maddeler tarafından kirletilmesinin önlenmesi, kirlenme durumunda acil müdahale önlemleri gibi çevre ile ilgili konularda çıkarılan mevzuat ile çevre konusunda gerekli önlemler alınmış ve politikalar oluşturulmuştur. Bunun yanı sıra, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü “Yeşil Liman” projesini başlatmıştır. Proje ile şehirler tarafından baskı altına alınmış ve kuşatılmış liman tesislerinden kaynaklanan çevre kirliliğinin en az düzeye indirilmesi ve çevre dostu verimli teknolojilerin liman tesislerinde kullanımının yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. “Yeşil Liman” projesiyle liman tesislerinin etkin, kapsamlı ve koordineli bir yaklaşım sergileyerek, gemi ve liman operasyonlarının çevresel etkilerinin azaltılması yönünde idari ve teknik tedbirler alarak bunları idareye sunmaları hedeflenmektedir[2].

Avrupa Birliği çalışmalarında 2050 yılı itibariyle ulaştırma sektörünün büyümesi engellenmeden gemi kaynaklı CO<sub>2</sub> emisyonlarının %40 oranında azaltılması öncelikli hedeflerdendir.

Türkiye’de karbondioksit emisyonları sektörlere göre incelendiğinde 2011 yılında toplam emisyonlar içerisinde %16’sının ulaştırma sektöründen kaynaklandığı görülmektedir. 2012 yılında ulaştırma sektörü kaynaklı karbondioksit emisyonları 47.86 mt CO<sub>2</sub> iken 2020 yılında 115 mt CO<sub>2</sub> olması tahmin edilmektedir. 2012 itibariyle denizyolu taşımacılığı kaynaklı karbondioksit emisyonlarının toplam ulaştırma içindeki payı ise %4.66’dır[4]. Türkiye’de Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolü ’nün sağlanması konusunda AB Eşleştirme Projesi gerçekleştirilmekte ve bir Eylem Planı hazırlanmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye’de gemi kaynaklı emisyonların kontrolüne ilişkin yeni bir mevzuatın hazırlanmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir[5]. Türkiye, AB ile uyum çerçevesinde 2023 yılına kadar olan süreyi kapsayan CO<sub>2</sub> emisyonlarını da içeren İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı’nı (İDEP) kabul etmiştir. İDEP kapsamında, ulaştırma sektörünü de içeren çeşitli sektörlerdeki birincil enerji yoğunluğu ve enerji tasarrufu bakımından emisyon azaltımı öngörülmesine rağmen, genel bir ulusal hedef kabul edilmediği belirtilmektedir[6]. Gemilerden kaynaklanan CO<sub>2</sub> emisyonu konusu İDEP kapsamında aşağıdaki şekliyle yer almıştır.

AB’ye uyum ve deniz kirliliğinin azaltılması için Türkiye’de ulaşım sektöründe 2023 yılına kadar alternatif yakıt ve temiz araç kullanımını arttırmaya yönelik yasal düzenlemelerin yapılması ve kapasitenin geliştirilmesi hedefi çerçevesinde yabancı bayraklı yük ve yolcu

gemilerinde CO2 emisyonunun azaltılmasına ilişkin yasal düzenleme yapılması öngörölmüş, bu çerçevede limanlarımızı ziyaret eden yabancı bayraklı yük ve yolcu gemileri için düşük kükürtlü yakıt kullanımını zorunlu kılacak yasal düzenlemenin 2012-2014 döneminde yapılması planlanmıştır[7].

Dünyada önde gelen birçok liman tarafından gönüllölük esasına dayanan “Yeşil Liman” projesinin benimsendiği, uygulandığı ve bir prestij unsuru olarak kullanılmakta olduğu düşüncesiyle, Türkiye de bazı liman tesislerinin de dünyadaki gelişmelere ayak uydurarak, daha çevreci bir anlayışla çevresel önlemleri ve uygulamaları arttırmaya başladığı görölmektedir. “Yeşil Liman” projesi kapsamında önceki bölümlerde açıklanmış olan gereklilikler sağlanarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’nce yapılacak başvuru sonucunda gerçekleştirilecek inceleme ve değerlendirmeler neticesinde, belirlenen şartları yerine getirdiği tespit edilen liman işletmelerine “Yeşil Liman” sertifikası ile özel tasarlanan logonun kullanımına izni verilerek, kamuoyuna duyurulması kararlaştırılmıştır[8].

Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü’ne göre “Yeşil Liman” Sertifikasına sahip limanın aşağıda açıklaması yapılan ulusal mevzuat taleplerini karşılamaları yönünde gerekli idari ve teknik tedbirleri alması beklenmektedir[2,9].

(1) Evsel katı atıklar, park, bahçe ve yeşil alanlardan atılan bitki atıkları, iri katı atıklar, zararlı atık olmamakla birlikte evsel katı atık özelliklerine sahip sanayi ve ticarethane atıkları, evsel atık su arıtma tesislerinden elde edilen (atılan) arıtma çamurları ile ilgili tüm uygulamalarda, 05/04/2005 tarih ve 25777 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği’nde belirtilen hususların dikkate alınması,

(2) Plastik, metal, cam, kağıt-karton, kompozit ve benzeri malzemelerden yapılmış bütün ambalajlar ve bu ambalajların atıkları ile ilgili tüm uygulamalarda, 24/06/2007 tarih ve 26562 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan Ambalaj Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği ile 06/11/2008 tarih ve 27046 sayılı Resmi Gazete ’de yayımlanan Ambalaj Atıklarının Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik’te belirtilen hususların dikkate alınması,

(3) Atık pil ve akümülatörler ile ilgili tüm uygulamalarda, 31/08/2004 tarih ve 25569 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Atık Pil ve Akümülatörlerin Kontrolü Yönetmeliği ile 05/03/2010 tarih ve 27537 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Atık Pil ve Akümülatörlerin Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik’te belirtilen hususların dikkate alınması,

(4) Tehlikeli atıklar ile ilgili tüm uygulamalarda, 14/03/2005 tarih ve 25755 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde belirtilen hususların dikkate alınması,

(5) Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesi ile ilgili hususlarda, 26/12/2004 tarih ve 25682 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliğinde belirtilen hususların dikkate alınması,

(6) Su kalitesi ile ilgili hususlarda, 31/12/2004 tarih ve 25687 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde belirtilen hususların dikkate alınması,

(7) Tehlikeli kimyasallar ile ilgili hususlarda, 11/07/1993 tarih ve 21634 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Tehlikeli Kimyasallar Yönetmeliğinde belirtilen hususların dikkate alınması,

(8) Denizyoluyla taşınan tehlikeli yüklere ilişkin eğitim ve yetkilendirme ile ilgili hususlarda, 11/02/2012 tarih ve 28201 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Denizyoluyla Taşınan Tehlikeli Yüklere ilişkin Uluslararası Kod Kapsamında Eğitim ve Yetkilendirme Yönetmeliğinde belirtilen hususların dikkate alınması,

(9) Atık yağlar ile ilgili tüm uygulamalarda, 30/07/2008 tarih ve 26952 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği’nde belirtilen hususların dikkate alınması,

(10) Evsel nitelikli sıvı atıklar ile ilgili tüm uygulamalarda, 31/12/2004 tarih ve 25687 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği İle 13/02/2008 tarih ve 26786 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelikte belirtilen hususların dikkate alınması,

(11) Ömrünü tamamlamış lastikler ile ilgili tüm uygulamalarda, 25/11/2006 tarih ve 26357 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Ömrünü Tamamlamış Lastiklerin Kontrolü Yönetmeliği’nde belirtilen hususların dikkate alınması,

(12) Liman tesisi tarafından Liman Sahaları da dâhil olmak üzere liman yükleme/boşaltma araçlarının bakımı, temizliği vb. ile ilgili bir faaliyette bulunuluyorsa, söz konusu faaliyet esnasında kullanılan müstahzarların (kimyasal maddelerin) çevreye olan etkilerinin asgari düzeye çekilmesi için önlemler alınması; yükleme/boşaltma araçlarının bakımı, temizliği vb. ile ilgili faaliyetler için limanda ayrı bir alan belirlenmesi; uygulamalarda başta 08/06/2010 tarih ve 27605 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirilenmiş Sahalara Dair Yönetmelik hükümleri olmak üzere, oluşabilecek atıklarla ilgili diğer mevzuat hükümlerinin dikkate alınması,

(13) Diğer atıklarla ilgili tüm uygulamalarda, söz konusu atık ile ilgili mevzuatta belirtilen hususların dikkate alınması,

(14) Karbon emisyonunun minimize edilmesi için gerekli çalışmaları yapmış olmak gerekmektedir.

Bu mevzuatlara ilave olarak yeşil liman tesisinin uyması gereken diğer hususlar da bulunmaktadır. Bunlar: Egzoz emisyon ölçümü, atıkların ayrıştırılması, liman sınırları içerisinde elektrikli ve LPG’li araçların kullanılması, kara kaynaklı alternatif güç kaynağı sistemlerinin kullanımı, liman kullanıcılarının öneri ve şikayetlerinin çevre sorumlusuna aktarılması için standart form kullanılması, atıkların kontrolü için tüm personelin yetkili makamlardan eğitim almasıdır.

“Yeşil Liman” projesi kapsamında hâlihazırda Altıntel, Borusan, Evyap, Gempport ve Marport limanı olmak üzere 5 limanın sertifikasyon işlemleri tamamlanmıştır. Ayrıca, Autoport, Egeport, Limaş, Limak ve Aksa liman tesisleri proje başvuru dosyası göndermiş olup, Bakanlık tarafından inceleme süreci devam etmektedir. Bunların dışında, bazı liman tesislerinin de “Yeşil Liman” projesi kapsamında başvuru hazırlığı aşamasında olduğu belirtilmektedir[2].

## 7. Sonuç ve Öneriler

Yeşil liman olma sürecindeki limanlarımız, liman sınırları içinde gemilerden kaynaklı zararlı gaz emisyonlarını azaltacak, liman sahasındaki deniz suyu kalitesini yükselterek ekolojik dengenin korunmasına katkı sunacak, entegre yönetim sistemini oluşturacak, enerji verimliliği yönetim sistem sertifikasına yönelik çalışmalar yapacak, yenilenebilir enerji projeleri geliştirerek uygulayacak, geri dönüşümle malzemenin yeniden kullanımını sağlayarak liman operasyonlarındaki atık miktarını azaltacak ve liman tesislerindeki binaların çevresel performanslarını artırması sağlanabilecektir.

Dünya ve Avrupa limanlarında son yıllarda en çok önem arz eden konuların başında çevre, hava kalitesi, atıkların bertarafı, enerji tüketimi ve gürültü kirliliği gelmektedir. Dünyada görülen bu konulardaki gelişmeler Türk limanlarında da görülmektedir. Başta atıkların kabulü ve ayrıştırılması olmak üzere çevresel konular üzerinde önemle durulan konular olmakla birlikte elleçleme ekipmanlarında elektrik kullanımına geçilmesi ve böylece hava kalitesinin artırılması da önem taşımaktadır.

Limanların çevreye dönük uygulamalarıyla ilişkili altyapılarının oluşturulmasında önemli mali bütçeler gerekmektedir. Ancak Türk limanları dünyanın önde gelen limanlarına göre daha kısıtlı bütçelerle yönetildiğinden faaliyetlerini bütçeleri doğrultusunda



sürdürmektedirler. Bu nedenle, “yeşil liman” uygulamalarına geçiş sürecinde özellikle faaliyetlerine devam eden limanların devlet tarafından teşviklerle desteklenmesi gerekmektedir. Örneğin elektrikli ekipmanlara geçişte elektrik tarifelerinde bir düzenleme yapılarak, tüm liman tesislerinin sanayi tesisi kapsamında elektrik ücreti ödemelerinin sağlanması elektrikli ekipmanlara geçişi hızlandıracaktır ve temiz enerji kullanımının da artması sağlanabilecektir.

Gelişmiş ülkelerde çevreye duyarlı gemiler için liman ücretlerinde teşvikler sağlanmakta ve böylece deniz ve hava kirliliğini önlemeye katkı sağlanmaktadır. Ancak ülkemiz limanlar yapısal farklılıklarından ve kısıtlı bütçeden dolayı ücret indirimleri pek gerçekçi değildir. Bu konuda da havalimanlarında olduğu gibi yeşil ünvanlı limanlarımıza mali teşviklerin sağlanması fayda sağlayacaktır.

Yeşil ünvanlı havalimanlarının sertifikasyonunda sera gazı emisyonlarının izlenmesi, yetkili kuruluşlarca doğrulanması ve her yıl emisyonların azaltılması bir koşul olarak tanımlanmıştır. Ancak “Yeşil Liman” sertifikasyonunda ise bu yönde bir gereklilik bulunmamaktadır[10]. Yeşil liman olma sürecinin gerekliliklerini sağlamak için gerekli olan belgelerin limanlar tarafından edinilmesi gerekliliği dikkat çekmektedir.

Liman idari binalarında da enerji tüketimini azaltmak ve sürdürülebilir çevre için su ve kâğıt tasarrufu, alternatif enerjilerden faydalanma gibi uygulamaların başlatıldığı görülmektedir. Limanların, sürdürülebilirlik ve çevrenin korunması konularına ilişkin sosyal sorumluluk projelerine katılmalı ve ilgili Sivil Toplum Kuruluşlarına üye olmaları sağlanmalıdır. Ayrıca yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının oldukça kısıtlı olduğu görülmüş ve bu konuda limanlar tarafından çalışmalar yapılması gerekliliği ön plana çıkmıştır. Bu hususta üniversitelerin ve ilgili kuruluşların liman yönetimleriyle beraber hareket edip çevremizin korunmasına katkı sunulması ve teşvik edilmesi sağlanmalıdır.

Ayrıca “Yeşil Liman” projesinde temel olarak elektrikli vinçler, led aydınlatma ve atıklar öncelikli hususlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak, ülkemizde elektrikli vinçlerin kullanılması önerilirken bazı limanların sanayi tesisi olarak kabul edilerek sanayi abone grubundan, bazılarının ise ticarethane abone grubundan elektrik ücreti ödemeleri haksız rekabete yol açmakla birlikte ticari tarife üzerinden elektrik ücreti ödeyen limanlar açısından elektrikli kreyn kullanımının maliyetler nedeniyle uygulanabilirliğinin oldukça zor olduğu söylenebilir[2].

Sonuç olarak; yeşil liman olma sürecinde önceki bölümlerde belirtildiği gibi elbette devlet otoritesinden beklentiler olacaktır. Ancak liman yönetimleri, çalışanları ve paydaşları da doğal çevreye saygılı, kendi ailelerinin ve çocuklarının da liman bölgesinde yaşamasından ve bölgeden yakalanabilecek canlılarla beslenmesinden endişe duymayacak durumda ve bilinçte olması ve faaliyetlerini bu bilinçle gerçekleştirmeleri gerekmektedir.

## **Kaynaklar**

[1] UNCTAD, 2013. Review of Maritime Transport.

[2] TÜRKLİM, 2013. TÜRKLİM Liman Sektör Raporu,2013.

[3] <http://www.ubak.gov.tr>

[4] TÜİK, 2012, National Greenhouse Gas Inventory Report 1990-2011.

[5] [www.shipemission.org](http://www.shipemission.org). AB Eşleştirme Projesi Gemi Kaynaklı Emisyonların Kontrolü, 2013.

[6] Avrupa Komisyonu, 2012, Türkiye 2012 İlerleme Raporu, Komisyon Çalışma Dokümanı.

[7] Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2012, Türkiye Cumhuriyeti İklim Değişikliği Eylem Planı.

[8] UDHB, 2013, Liman Başkanlıkları Hizmet İçi Eğitim Semineri.

[9] Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2012, Yeşil Liman Tesisi'nin Uyması Gereken Yasal Mevzuatlar.

[10] <http://web.shgm.gov.tr>.