



# MORE THAN 1,300 WRECKS AT COASTAL WATERS

## KIYI SULARINDA 1,300'DEN FAZLA ENKAZ VAR

DAVID SAGAR

*Historic wrecks fascinate us. An ancient Greek trireme; the Vasa, emerging ghost-like from Stockholm harbour; the celebrity status of the Titanic; and the grim wartime wrecks of the 20<sup>th</sup> Century that litter the ocean floor, many of them designated war graves. Most States have legislation governing the protection and removal of such wrecks.*

**Tarihi değeri olan enkazlar hepimizi büyüler. Stockholm Limanı'ndan hayalet gibi çıkan "Vasa" isimli eski bir kürekli Yunan kadırgası; Titanic'in şöhreti; okyanus derinliklerine serilmiş ve birçoğu savaş mezarlıkları olarak anılan 20. yüzyılın acımasız savaş enkazları... Birçok ülke bu tür enkazların korunması ve kaldırılmasına yönelik çeşitli kanun ve yönetmeliklere sahip.**

**A** more prosaic, but no less important kind of wreck has given serious concern in recent times. Despite modern navigation equipment, said to reduce many dangers of a fickle sea, ships continue to founder, especially in coastal or shallow waters, posing a serious hazard to navigation and pollution of the marine environment.

The world shipping community has had these wrecks in its sights for several decades and IMO first became seized of the problem in the early 1970s. The end result was the adoption of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (WRC), still awaiting entry into force.

Despite the effort of Governments and industry to enhance safety in shipping operations, wrecks continue to pose acute problems for shipping worldwide. The number of wrecks in coastal waters was estimated a few years ago at some 1300 worldwide. War is just one cause: for example, after the Iran-Iraq war of 1980-88 and the first Gulf war in 1991, a survey of the Persian Gulf area assisted by IMO reported more than 200 wrecks along with heavy pollution.

### WRECK REMOVAL CONFERENCE IN THE MAKING

The WRC didn't happen overnight. Its genesis, as with other IMO liability and compensation conventions, may be traced back to the dramatic wreck of the tanker Torrey Canyon on a reef off

**D**aha monoton, ancak en az diğerleri kadar aynı öneme sahip enkaz tiplerinden biri, son zamanlarda ciddi endişelere yol açıyor. Değişken deniz koşullarının yarattığı birçok tehlikeyi azalttığı söylenen modern seyir donanımlarına rağmen gemiler, özellikle kıyı kesimlerinde veya sığ sularda batarak ya da karaya oturarak seyir güvenliği ve deniz kirliliği tehlikesini büyük oranda artırıyor.

Dünya denizcilik camiası bu enkazları son 30-40 yıllık süreçte masaya yatırırken, Dünya Denizcilik Örgütü (IMO) sorunu 70'li yılların başlarında ciddi olarak ele alan ilk kuruluş oldu. Gerçekleştirilen çalışmaların nihai sonucu olarak 2007 Nairobi Uluslararası Enkaz Kaldırma Konvansiyonu (WRC) ortaya çıktı. Ancak bu konvansiyon hala yürürlüğe girmeyi bekliyor.

Ülke ve sektörün denizcilik faaliyetlerindeki güvenliğin artırılmasına yönelik çabalarına rağmen, gemi enkazları tüm dünyada deniz taşımacılığı için ciddi bir tehdit teşkil etmeye devam ediyor. Tüm dünyada kıyı sularında bulunan enkaz sayısının birkaç yıl önce 1,300 civarında olduğu tahmin ediliyordu. Savaşlar, bu enkazların sadece bir nedeni. Örneğin, 1980-88 yılları arasında İran-İrak savaşı, sonrasında 1991 yılında birinci Körfez Savaşı çıktı. IMO'nun da yardımıyla Basra Körfezi'nde gerçekleştirilen bir araştırmada 200'den fazla gemi enkazının ve ağır kirliliğin söz konusu olduğu tespit edildi.

### ENKAZ KALDIRMA KONFERANSI

WRC, bir gecede kabul edilmedi. Diğer IMO yükümlülük ve tazminat konvansiyonlarında olduğu gibi WRC'nin doğuşu, 1967 yılında Torrey Canyon isimli bir tankerin İngiltere'nin Land's End

Land's End, United Kingdom (UK) in March 1967, threatening an environmental disaster.

Because, legally speaking, the wreck lay outside the UK's territorial sea, then three miles, questions arose as to the rights of the UK, as a coastal state, to take action under international law to protect its coastline and to intervene in relation to foreign flagged vessels. The issue was therefore brought to the attention of IMO by the UK and French Governments, with a request for assistance. The immediate outcome of this request led to the adoption in 1969 of the Intervention Convention and the Civil Liability Convention, followed two years later, by the 1971 Fund Convention.

The subject of wreck removal started receiving the attention of IMO's Legal Committee in 1972, but work was deferred repeatedly, to enable priority to be given to the elaboration of other, more urgently needed, international instruments.

Further stimulus was given to the proposed WRC by the wreck of the Mont Louis on a sandbank off Zeebrugge, Belgium, in 1984, after a collision with a passenger ferry. Though outside Belgian territorial waters, a Belgian court ordered its removal by the ship owners. This incident, however, served to highlight the need to establish, in international law, a coastal State's legal right to remove wrecks located outside its territorial limits, as well as to recover the costs of such removal.

After successive meetings of the IMO Legal Committee, the Convention was adopted, on 18 May 2007, at an IMO Diplomatic Conference held in Nairobi. It will enter into force twelve months after 10 States have become Parties to it.

In line with general principles of treaty law, the Convention will apply to wrecks occurring after its entry into force.

### HOW THE ISSUES HAVE BEEN TACKLED?

The main problems are:

- off-shore wrecks may constitute a hazard to navigation, potentially endangering other vessels and their crews;
- a wreck may cause substantial damage to the marine and coastal environments, depending on the nature of the cargo;
- at a time when goods and services are becoming increasingly expensive, costs involved in the marking and removal of hazardous wrecks is a major issue; and
- although many of the dangerous wrecks lie in shallow coastal waters, within the territorial sea, where the coastal State generally has the right to remove them, recovery of associated expenses may prove problematic, given that many of these wrecks have been abandoned by the shipowners.

The Convention addresses these issues in the following way:

- for wrecks in the Exclusive Economic Zone (EEZ) that pose a hazard (i.e. a threat to navigation or to the marine environment



resifinde karaya oturduğu ve bir çevre felaketi tehdidi teşkil ettiği zamana kadar uzanıyor.

Hukuki açıdan enkazın İngiltere'nin karasuları dışında (o zamanlar 3 mildi) bulunması nedeniyle, bir kıyı devleti olarak İngiltere'nin kıyıyı korumak ve yabancı bayraklı gemilerle ilişkili müdahalede bulunmak amacıyla uluslararası kanunlar altında harekete geçme hakkı ile ilgili soru işaretleri ortaya çıktı. Bu nedenle mesele, İngiltere ve Fransa hükümetlerince yardım talebiyle IMO'nun dikkatine sunuldu. Talebin sonucu olarak 1969 yılında Müdahale Konvansiyonu ve Sivil Yükümlülük Konvansiyonunun yanı sıra hemen 2 yıl sonrasında 1971 Fon Konvansiyonu ortaya çıktı.

Enkaz kaldırma konusu da IMO'nun Hukuk Komisyonunun dikkatini 1972 yılında çekmeye başladı. Ancak ilgili çalışmalar, daha acil ihtiyaç duyulan diğer uluslararası enstrümanların olgunlaştırılmasına öncelik vermek amacıyla sürekli olarak ertelendi.

1984 yılında Belçika'nın Zeebrugge şehri açıklarında Mont Louis isimli geminin bir yolcu gemisiyle çarpışmasının ardından batmasından sonra WRC tekrar gündeme geldi. Belçika karasularının dışında olmasına rağmen, bir Belçika mahkemesi enkazın armatörlerce kaldırılması konusunda karar verdi. Bununla birlikte bu olay uluslararası hukukta, bir kıyı devletinin karasuları dışındaki gemi enkazlarının kaldırılması ve bu enkaz kaldırma çalışmalarının maliyetinin tazmin edilmesi konusundaki yasal hakkının düzenlenmesi gerektiğinin önemini vurguladı.

IMO'nun Hukuk Komisyonunun daha sonra gerçekleştirdiği toplantıların ardından Konvansiyon, 18 Mayıs 2001 tarihinde Nairobi'de dü-



Vasa, Sweden // İsvetç



or coastline), affected States may take reasonable measures to remove the wreck;

- the master or operator of a ship, following a maritime casualty, has the duty to report the event to the affected State;
- following this, the affected State should take urgent measures to establish and to warn mariners of the precise location of the wreck;
- if the wreck is determined to be a hazard, the affected State should take steps to mark it; and consult with the owner with a view to its removal;
- with some exceptions, the owner is normally responsible for the costs of these actions;
- if the owner does not comply within a reasonable time, the coastal State may remove the wreck, at the owner's expense;
- owners of ships of 300 gross tonnage or above are required to maintain compulsory insurance or other financial security to cover their liability under the WRC, and carry on board at all times a certificate to that effect; and
- coastal States have the right to extend the application of the Convention to their territorial waters (the "opt in" clause), including the requirement for compulsory insurance.

The Nairobi Convention represents a major breakthrough since, once in force, it will provide the first set of uniform international rules enabling the removal of wrecks in coastal waters. ☒

zenlenen IMO Diplomatik Konferansında kabul edildi. Konvansiyon, toplam 10 devletin taraf olmasından 12 ay sonra yürürlüğe girecek.

Kanun antlaşmasının genel prensiplerine uygun olarak Konvansiyon, yalnızca yürürlüğe girdikten sonra ortaya çıkacak enkazlar için geçerli olacak.

#### SORUNLAR NASIL ELE ALINACAK?

Ana sorunlar şu şekilde sıralanabilir:

- Açıklardaki enkazlar, diğer gemi ve personelinin güvenliğini tehdit edecek şekilde seyir güvenliğini tehlikeye atabilir;
- Taşıdığı yükün niteliğine bağlı olarak, gemi enkazları deniz ve kıyı çevresine büyük zararlar verebilir;
- Mal ve hizmetlerin gittikçe pahalılaştığı bir ortamda, tehlikeli enkazların yerlerinin işaretlenmesi ve bu enkazların kaldırılması işlemlerinin maliyeti oldukça yüksek olabilir;
- Tehlikeli gemi enkazlarının birçoğunun karasuları dahilinde sığ sularda bulunmasına ve ilgili kıyı devletinin genel olarak bu enkazları kaldırma hakkına sahip olmasına rağmen ilgili maliyetlerin tazmini, bu enkazların birçoğunun armatörlerce terk edilmiş olması nedeniyle sorunlar teşkil edebilir.

Konvansiyon bu sorunları aşağıdaki şekilde ele alıyor:

- Münhasır Ekonomik Bölgeler dahilinde bulunan ve tehlike arz eden (diğer bir deyişle seyir güvenliği veya deniz ve kıyı çevresi için tehdit teşkil eden) enkazlar için, bu enkazlardan olumsuz etkilenen devletler enkazın kaldırılmasına yönelik makul önlemler alabilir;
- Bir deniz kazası sonrasında kazaya karışan bir geminin kaptan veya işletmecisi, olayı durumdan etkilenen devlete bildirme yükümlülüğüne sahip;
- Bunun ardından, olaydan olumsuz etkilenen devlet, enkazın tam yerinin tespit edilmesi ve denizcilerin uyarılmasına yönelik olarak acil önlemler almak zorunda;
- Enkazın tehlikeli olduğunun tespit edilmesi halinde, olaydan olumsuz etkilenen devlet, enkazın bulunduğu yeri işaretlemek ve kaldırılması amacına yönelik olarak geminin armatörüyle işbirliğinde bulunmaya yönelik çalışmalar yapmak zorunda;
- Bazı istisnalar hariç olmak üzere, bu tür faaliyetlerin maliyetlerinden normalde armatör sorumlu;
- Armatörün buna makul bir süre içerisinde uymaması halinde kıyı devleti enkazı, masrafları armatörün hesabına olacak şekilde kaldırır;
- 300 groston ve üzerindeki gemi armatörleri, WRC altındaki yükümlülüklerini yerine getirebilmek için zorunlu sigorta veya diğer mali güvencelere sahip olmak ve gemide her zaman bunlarla ilgili belgeleri bulundurmaları zorunda;
- Kıyı devletleri, zorunlu sigorta şartı da dahil olmak üzere, Konvansiyonun geçerliliğini kendi karasularına da genişletme hakkına sahip.

Nairobi Konvansiyonu, yürürlüğe girdikten sonra kıyı sularındaki enkazların kaldırılmasına imkan sağlayacak ilk uluslararası kuralların uygulamaya konmasını temin edeceğinden, önemli bir dönüm noktasını temsil ediyor. ☒

# Experience the progress.

## The Liebherr TCC 300.

- Increased performance for higher productivity
- Space-saving solution
- Designed for heavy duty bulk handling



Liebherr-Werk Nenzing GmbH  
P.O. Box 10, A-6710 Nenzing/Austria  
Tel.: +43 50809 41-280  
Fax: +43 50809 41-448  
ship.port.crane@liebherr.com  
www.liebherr.com

Tolgam Int. Shipping Man.&Transp. Co.  
Turkish Sales Agent of Liebherr's Ship and Port Cranes  
Tel : +90 212 269 34-57 pbx  
Fax: +90 212 269 34-59  
info@marveldanismanlik.com.tr

**LIEBHERR**  
The Group