

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI
KAMU HUKUKU BİLİM DALI

**ULUSLARARASI HUKUKTA ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI
VE
TÜRK SULARINA UYGULANMASI**

Yüksek Lisans Tezi

ALP EREN TANYERİ

İstanbul, 2018

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI
KAMU HUKUKU BİLİM DALI

**ULUSLARARASI HUKUKTA ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI
VE
TÜRK SULARINA UYGULANMASI**

Yüksek Lisans Tezi

ALP EREN TANYERİ

Danışman: PROF. DR. SELAMİ KURAN

İstanbul, 2018



T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

KAMU HUKUKU Anabilim Dalı KAMU HUKUKU Bilim Dalı TEZLİ YÜKSEK LİSANS öğrencisi ALP EREN TANYERİ'nin ULUSLARARASI HUKUKTA ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI VE TÜRK SULARINA UYGULANMASI adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 10.05.2018 tarih ve 2018-13/19 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 24.5.2018

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

1.	Tez Danışmanı	Prof. Dr. SELAMİ KURAN	
2.	Jüri Üyesi	Dr. Öğr. Üyesi HAKKI HAKAN ERKİNER	
3.	Jüri Üyesi	Dr.Öğr.Üyesi TULAY YILDIRIM MAT	

GENEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Alp Eren TANYERİ
Anabilim Dalı : Kamu Hukuku
Programı : Kamu Hukuku
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Selami KURAN
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans – 2018
Anahtar Kelimeler : Uluslararası Deniz Hukuku, Uluslararası Çevre Hukuku, Uluslararası Denizcilik Örgütü, Deniz Çevresinin Korunması, Özel Hassas Deniz Alanları

ÖZET

ULUSLARARASI HUKUKTA ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI VE TÜRK SULARINA UYGULANMASI

Uluslararası hukukun gündemine son yüzyıl içerisinde dahil olan deniz kirliliği sorununa yönelik çözüm arayışları hâlen devam etmektedir. Devletlerin ekonomik ve siyasi menfaatleriyle, insanlığın temiz ve güvenli bir çevrede yaşama ihtiyacından kaynaklı menfaatler arasındaki dengenin sağlanması, bu arayışın temel dinamiğini oluşturmaktadır. Özel Hassas Deniz Alanı (ÖHDA) konsepti de söz konusu dengeyi sağlamak için çevrenin hayatî menfaatlerini koruyucu bir yol olarak, deniz çevresinin korunması amaçlı yapılan düzenlemeler arasında istisnai bir konuma yerleşmiştir.

Eldeki çalışmada, ÖHDA konseptinin ortaya çıkış süreci kronolojik olarak incelenerek ve benzer sistemlerle kıyaslanarak kuramsal konumu tespit edilmeye çalışılmıştır. Konsepti oluşturan hukukî rejim detaylı şekilde analiz edilmiş ve öğretilerdeki görüşlere de yer verilerek konseptin sürdürülebilir kalkınma çerçevesinde gelişimi için kanaatler belirtilmiştir. Ülkemizin gemicilik faaliyetlerinden kaynaklı kirlilik tehdidi altında olduğu tespit edilen suları da benzer deniz alanlarıyla kıyaslanarak, Türk deniz alanlarının ÖHDA koruyucu şemsiyesi altına alınma imkânı değerlendirilmiştir. Nihai bir sonuç olarak; sularımızda çevre güvenliğinin sağlanması için ÖHDA ilanı da dâhil olmak üzere etkili adımların acilen atılmasının gerekliliği tespit ve önemle tavsiye edilmiştir.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname : Alp Eren TANYERİ
Field : Public Law
Programme : Public Law
Supervisor : Professor Selami KURAN
Degree Awarded and Date : Master – 2018
Keywords : International Law of the Sea, International Environmental Law, International Maritime Organization, Marine Environment Protection, Particularly Sensitive Sea Areas

ABSTRACT

PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS IN INTERNATIONAL LAW AND APPLICATION TO TURKISH WATERS

The search for solutions to the problem of sea pollution, which has been included in the agenda of international law for the last century, is still continuing. Providing a balance between the economic and political interests of the states and the needs of mankind to live in a clean and safe environment, constitutes the basic dynamic of this quest. The Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) concept, has set an exceptional position among the regulations aimed at protecting the marine environment, as a way to defend the vital interests of the environment in order to achieve such a balance.

In the present study, it was tried to determine the theoretical position by examining the emergence process of the PSSA concept chronologically and comparing with similar systems. The legal regime that constitutes the concept has been analyzed in detail and thoughts from the doctrine were also included and opinions were expressed in the name of concept development in the framework of sustainable development. The waters of our country determined to be under the threat of ship source pollution were compared with similar sea areas and the possibility of Turkish sea areas to be placed under the protection of the PSSA was assessed. As a final result; it has been strongly recommended that effective steps be taken urgently to ensure environmental safety in our waters, including the PSSA designation.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

İÇİNDEKİLER	iii
KISALTMALAR	vii
GİRİŞ	1

Birinci Bölüm

DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI VE ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI

I. DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLENMESİ.....	3
A. Genel Olarak	3
B. Gemi Kaynaklı Kirlenme	5
1. Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Kirlenme	5
2. Kazalardan Kaynaklanan Kirlenme	6
II. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI	8
A. Genel Olarak	8
B. Tarihsel Gelişim	9
1. Örf ve Âdet Hukuku.....	9
2. Andlaşmalar Hukuku	10
C. Deniz Koruma Alanları	17
1. BMDHS’de Düzenlenen “Açıkça Belirlenmiş Alan” Kavramı.....	18
2. MARPOL 73/78’de Düzenlenen “Özel Alan” Kavramı.....	20
3. Birleşik Krallık MEHRA kavramı	21
III. ÖZEL HASSAS DENİZ ALANI KAVRAMI	23
A. Genel Olarak	23
B. Gelişim Süreci	24
1. Kavramsallaşma Süreci Başlamadan Önceki İlkel Örnekler	24

2. 1978 Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konferans	25
3. Yönergelerin Ortaya Çıkışı ve İlk ÖHDA İlanı	27
4. Günümüze dek Yönergeler Üzerinde Gerçekleşen Değişiklikler ..	29

İkinci Bölüm

ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARININ HUKUKİ REJİMİ

I. HUKUKÎ DAYANAK.....	35
II. ÖHDA BELİRLEME KRİTERLERİ	39
A. Özel Öneme Sahip Olma.....	39
1. Ekolojik Kriter	40
2. Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Kriter.....	42
3. Bilimsel ve Eğitsel Kriter.....	44
B. Uluslararası Gemicilik Faaliyetlerinden Zarar Görme Riski	45
1. Gemi Trafiğinin Nitelikleri	46
2. Doğal Etkenler	47
3. Zarara Yönelik Değerlendirmeler	48
III. ÖHDA UYGULAMASININ ÖNGÖRDÜĞÜ KORUYUCU ÖNLEMLER	50
A. Genel Olarak	50
B. Önlemlerin Hukuki Zemini	51
C. Önlem Çeşitleri	56
1. Seyir Yardımcıları.....	56
a. Rotalandırma Önlemleri.....	57
b. Gemi Raporlama Sistemleri	64
c. Gemi Trafik Hizmetleri.....	66

d. Kılavuzluk.....	68
2. Boşaltım Kısıtlamaları	71
3. YTTP Standartları	73
4. Diğer Önlemler	74
D. Tampon Bölgelerde ve ÖHDA İlan Edilen Alan Dışında APM Uygulanması	76
IV. ÖHDA İlanına Dair Sonuçlar	78
A. Önlemlerin Kayıt Altına Alınması	78
B. Önlemlerin İcra Edilmesine Yönelik Sonuçlar	80
C. ÖHDA Başvurusunda Bulunan Devletlere Yönelik Ek Yükümlülükler	81
D. ÖHDA İlanının Katma Değer Etkisi	84

Üçüncü Bölüm

MEVCUT ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI VE TÜRK SULARI

I. MEVCUT ÖHDA’LARIN İNCELENMESİ	88
A. Genel Olarak	88
B. Büyük Set Resifi Bölgesi ve Torres Boğazı	90
1. Alanın Özellikleri.....	90
2. ÖHDA Uygulaması.....	93
C. Batı Avrupa Suları.....	96
1. Alanın Özellikleri.....	96
2. ÖHDA Uygulaması.....	97
D. Baltık Denizi	100
1. Alanın Özellikleri.....	100
2. ÖHDA Uygulaması.....	102

II. TÜRK SULARININ ÖHDA İLAN EDİLMESİ VE BU YÖNDEKİ	
ÇALIŞMALAR	105
A. Türk Boğazları	106
1. Tanımı	106
2. Hukuki Rejimi.....	106
a. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Öncesi Dönem	106
b. Montrö Boğazlar Sözleşmesi	108
c. Deniz Çevresinin ve Seyir Güvenliğinin Korunmasına	
Yönelik Düzenlemeler	110
3. ÖHDA İlan Kriterleri Bağlamında Değerlendirilmesi.....	113
a. Özel Öneme Sahip Olma.....	113
b. Uluslararası Gemicilik Faaliyetlerinden Zarar Görme Riski ...	114
4. ÖHDA Konseptinin Muhtemel Getirileri ve Atılabilecek	
Alternatif Adımlar.....	119
a. Zorunlu Kılavuzluk	119
b. Montrö Sözleşmesi'nin Zorunlu Kılavuzluk Adına Yeniden	
Değerlendirilmesi.....	121
B. Karadeniz	122
1. Tanımı	122
2. Hukukî Rejimi.....	122
3. ÖHDA İlan Kriterleri Bağlamında Değerlendirilmesi.....	123
a. Özel Öneme Sahip Olma.....	123
b. Uluslararası Gemicilik Faaliyetlerinden Zarar Görme Riski ...	125
4. ÖHDA Kapsamında Alınabilecek Önlemler	126
SONUÇ	128
KAYNAKÇA.....	131

KISALTMALAR

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
APM	Associated Protective Measures
ATBA	Area to be Avoided
AUSREP	Australian Ship Reporting System
Bkz.	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
BMDHS	Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
BSC	Black Sea Commission
BSPA	Baltic Sea Protected Area
BSR	Büyük Set Resifi
COLREG	Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea
Çev.	Çeviren
Düz.	Düzenleme
DWT	Deadweight tonnage
Ed.	Editör
EIA	Energy Information Administration
GPSR	General Provisions of Ships' Routeing
Ibid.	Ibidem (Aynı yer)
ICJ	International Court of Justice
ICS	International Chamber of Shipping
IHO	International Hydrographic Organization
IMCO	Inter-governmental Maritime Consultative Organization

IMO	International Maritime Organization
INTERTANKO	International Association of Independent Tanker Owners
Iss.	Issue
IUCN	International Union for Conservation of Nature
m.	madde
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MEPC	Marine Environment Protection Committee
MÖ.	Milattan Önce
MSC	Marine Safety Committee
NAV	Sub-Committee on Safety of Navigation
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OILPOL	International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil
ÖHDA	Özel Hassas Deniz Alanı
para.	paragraf
R. G.	Resmî Gazete
REEFREP	Torres Strait and Great Barrier Reef (Inner Route) Ship Reporting System
s.	sayfa
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SRS	Ship Reporting System
ss.	sayfa aralığı
SSCB	Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TDK	Türk Dil Kurumu
TSS	Traffic Separation Scheme

<i>TÜBRAP</i>	Türk Boğazları Raporlama Sistemi
<i>UAD</i>	Uluslararası Adalet Divanı
<i>UN</i>	United Nations
<i>UNEP</i>	United Nations Environment Programme
<i>vb.</i>	ve benzeri
<i>vd.</i>	ve devamı
<i>Vol.</i>	Volume
<i>VTs</i>	Vessel Traffic System
<i>WETREP</i>	West European Tanker Reporting System
<i>Yuk.</i>	Yukarıda
<i>yy.</i>	yüzyıl
<i>YTTP</i>	Yapım, Tasarım, Teçhizat ve Personel

GİRİŞ

Mavi Gezegen'e rengini veren ve içindeki canlılıkla ayrı bir gezegen barındıran denizler, kimileri için gelir kaynağı, kimileri için merak unsuru, kimileri için savaş alanıdır. İnsanlığın varoluşu denizlerden ayrı düşünülemez. Ancak özellikle sanayi devriminden başlayarak, bu hayat kaynağı büyük bir taarruz altında kalmıştır. Gemilerin güçlenip büyümesi, sayılarının artması, taşınan kargoların gittikçe daha tehlikeli maddelerden oluşması denizleri tehdit altında bırakmaktadır. Denizlerin öneminin her zaman farkında olan insanlık, bu değeri korumak için kolektif çaba göstermeye mecbur kalmıştır. İnsanlığın en büyük kolektif ürünü sayılabilecek uluslararası hukuk, dolayısıyla bu çabanın en etkin sahası olma özelliği gösterecektir.

Uluslararası toplum, sınırsız taleplerini sınırlı kaynaklarla karşılamaya çalışırken doğaya geri dönüşü mümkün olmayan zararlar vererek ironik bir şekilde kendi sonunu hazırlamaktadır. Bu manzaranın bir sonucu olarak, deniz çevresiyle ilgili tartışmaların daima bir terazinin iki kefesini dengeleme mücadelesini yansıttığı görülmektedir. Bir taraftan çevrenin korunmasına dayalı insanî menfaatler, bir taraftan da ekonomik menfaatler çevre hukukuna yön veren iki vektör olarak karşımıza çıkmaktadır. İki unsur arasındaki dengenin denizler üzerinde sağlanması yolunda yapılan girişimler ve oluşturulan kurumlar, uluslararası hukukun diğer kurumlarına nazaran oldukça genç sayılmaktadır. IMO, denizcilik faaliyetlerine yön vermek maksadıyla bu girişimlerin sonucu olarak kurulmuş ve menfaatler dengesinin sağlanması adına çok sayıda çalışmaya ev sahipliği yapmıştır. IMO'nun aldığı kararlar ve çıkardığı yönergelerle zaman içerisinde olgunlaşan Özel Hassas Deniz Alanı (ÖHDA) kavramı, deniz çevresinin etkin şekilde korunması için önemli bir adımdır. ÖHDA konsepti geliştirilene kadar deniz çevresinin korunması alanında ekonomik ve siyasi menfaatler ağır basarken, çevrenin menfaatlerini korumayı amaçlayan yeni bir denge unsuru olarak bu konsept ortaya çıkmıştır. Eldeki çalışmanın amacı da öncesi ve sonrasıyla ÖHDA sistemini analiz etmek; uluslararası deniz ve çevre hukuklarına etkilerini ortaya koyarak ülkemizin bu konseptle muhtemel temaslarını tespit etmektir.

Eldeki çalışma üç ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde ÖHDA konseptinin ortaya çıkmasına zemin hazırlayan süreç anlatılmıştır. Deniz kirliliğinin insanoğlu için ne

anlama geldiği, nasıl gerçekleştiği ve ne tür riskler oluşturduğu göz önüne serilmiştir. Uluslararası hukuk atlası içerisinde ÖHDA kavramının konumunu net şekilde tespit edebilmek için, ilişki içerisinde olduğu uluslararası hukuk kurallarına ve selef niteliğindeki düzenlemelere işaret edilmiştir. Daha sonra, hazırlık sürecinde meydana gelen olaylarla bağlantılı olarak sistemin kuruluşu ve IMO'nun attığı adımlarla yaşanan gelişim süreci anlatılmıştır.

İkinci bölümde, ÖHDA kavramının içini dolduran hukukî rejim incelenmiştir. Menfaatler dengesini sağlama mücadelesi içerisinde, kavramın ortaya çıkışından bugüne devletler arasında çokça tartışma yaşanmıştır. Eldeki çalışmada bu tartışmalara da yer verilerek kanaat belirtilmiştir. Hukukî bağlayıcılık bahsinde de farklı yaklaşımlar aktararak, en doğru yaklaşımın nasıl olması gerektiğine yönelik çıkarımlar yapılmıştır. Bir deniz alanının ÖHDA ilan edilebilmesi için gerekli olan kriterler bu bölümün kapsamına girmektedir. Deniz alanlarının hassasiyetlerini tespit ve doğru koruma yönteminin seçimi konuları ÖHDA hukukî rejiminin ana teması niteliğindedir.

Üçüncü bölümde, öncelikle mevcut ÖHDA örnekleri incelenerek ilanların arka planındaki gelişmeler, bu denizlerin özellikleri, kabul edilen veya çeşitli sebeplerle kabul edilmeyen önlemler karşılaştırmalı olarak masaya yatırılmıştır. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin jeopolitik açıdan da çok önemli bir konumda olması, yoğun gemicilik faaliyetlerine ev sahipliği yapmasına yol açmaktadır. Türkiye bu hareketlilikten sağladığı ekonomik faydanın yanı sıra kendi denizlerini ve kıyılarını kirlilikten korumak için de çaba sarf etmektedir. Üçüncü bölümün devam eden kısmında ÖHDA konseptinin, Türkiye'nin bu çabalarının bir ayağını teşkil etme ihtimali ele alınmıştır. İstanbul Boğazı öncelikli olmak üzere Türk Boğazları'ndaki ve Karadeniz açıklarındaki riskli seyir şartlarının oluşturduğu kirlilik tehdidine karşı ÖHDA korumasının uygunluğu tespit edilmeye çalışılmıştır.

Birinci Bölüm

DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI VE ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI

I. DENİZ ÇEVRESİNİN KİRLENMESİ

A. Genel Olarak

MÖ. 4000 – 3500 civarında Mısırlıların Nil Nehri’nde taşımacılık yapmak için sırasıyla sazdan yaptıkları kürekli salları ve yelkenliler ile başlayan gemicilik ve denizcilik serüveninin kadim geçmişi¹ nazara alındığında; deniz çevresinin insan faaliyetlerinden kaynaklı kirlilikten korunması için önlem alınması ihtiyacının ancak 1950’li yıllarda gündeme gelmesi², bu konunun insanlık için çok yeni bir mesele olduğunu göstermektedir. Deniz kirliliğinin bu dönemde tartışılmaya başlamasının sebepleri de pek tabii tarihten ve teknik gelişmelerden bağımsız değildir. Denizleri keşfedip üzerinde hüküm sahibi olma ve canlı-cansız deniz kaynaklarından sonuna dek yararlanma arzusu insanoğlunun deniz üzerindeki eylemlerinde temel belirleyici etken olmuştur.³ 17. yy başlarında, “uluslararası hukukun babası” olarak kabul edilen⁴ *Hugo Grotius, Mare Liberum* adlı eserinde, denizlerin ulus ve din ayrımı gözetilmeksizin tüm insanlığın serbest kullanımına açık olması gerekliliğinin doğal hukuktan kaynaklandığını ifade ederek denizlerin serbestliği ilkesini savunmuştur.⁵ Bu ilke dönemin denizcilik faaliyetlerinin bugüne kıyasla sınırlı çevresel etkilere sahip olması ve deniz kaynaklarının

¹ Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Gürkan Ergin (çev.), İstanbul: Homer Kitabevi, 2002, s.9.

² R. R. Churchill ve A. V. Lowe, *The Law of the Sea*, third edition, Manchester: Manchester University Press, 1999, ss.332-333; Yoshifumi Tanaka, *The International Law of the Sea*, Cambridge: Cambridge University Press, 2012, s.254.

³ Selami Kuran, *Uluslararası Deniz Hukuku*, 5. Baskı, İstanbul: Beta, 2016, s.1.

⁴ John P. Grant ve J. Craig Parker, “Grotius”, *Encyclopedic Dictionary of International Law*, Third Edition, New York: Oxford University Press, 2009, s.249

⁵ Hakkı Hakan Erkiner, “Uluslararası Hukuk Düşüncesinde Klâsik Öğretinin Kuruluşu: Hugo Grotius ve Postgrotien Yazarlar Samuel von Pufendorf, Richard Zouche, Cornelius van Bynkershoek ve Samuel Rachel’e İlişkin Değerlendirme”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, Cilt.18, Sayı.3 (2012), s.37.

tükenmeyeceğine yönelik inancın varlığı gibi sebeplerle 19. yy'ın sonlarına dek genel bir prensip olarak deniz hukukuna yön vermiştir.⁶

18. yy'da Sanayi Devrimi'nin başlamasıyla üretim faaliyetleri ve kaynak kullanımında meydana gelen tırmanış, doğal çevre üzerinde tarihteki en büyük tahribatın da başlangıcı anlamına gelmektedir.⁷ Denizlerin de bu tahribattan nasibini almadığını söylemek ne yazık ki mümkün olmayacaktır. Nitekim günümüzde kirlenmenin mekânsal bağlamda önem sırası ele alındığında deniz çevresinin başta geleceği ifade edilmektedir.⁸ Denizlerin, Dünya yüzeyinin yaklaşık %70 gibi büyük bir kısmını oluşturduğu⁹ ve gezegendeki toplam biyokütlenin yaklaşık %90'ını barındırmakla beraber yaşayan bütün ekosistemleri destekleyici niteliğe sahip olduğu¹⁰ düşünülürse bu yaklaşımın ne denli isabetli olduğu anlaşılabilecektir.

“Deniz çevresinin kirlenmesi” kavramı, uluslararası deniz hukukunun gelişiminde bir devrim niteliğinde olduğu kabul edilen¹¹ 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin¹² (BMDHS) I. Kısım Giriş bölümünün 1. Maddesinin 4. Bendinde tanımlanmıştır.¹³ Yine BMDHS'ye göre deniz kirliliği altı sebebe dayandırılarak tanımlanmıştır. Bunlar; kara kaynaklı kirlenme, milli yetkiye tabi deniz dibi faaliyetlerinden kaynaklı kirlenme, sahadaki faaliyetlerden ileri gelen kirlenme, damping (boşaltma) yoluyla kirlenme, gemilerden kaynaklı kirlenme, atmosferden kaynaklanan veya atmosfer yoluyla kirlenme şeklinde sayılmıştır.¹⁴ Bu tanıma dâhil

⁶ Yücel Acer ve İbrahim Kaya, **Uluslararası Hukuk**, 6. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2012, s.193.

⁷ Mevlüt Karabıçak ve Ramazan Armağan, Çevre Sorunlarının Ortaya Çıkış Süreci, Çevre Yönetiminin Temelleri ve Ekonomik Etkileri, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt.9, Sayı.2 (2004), s.204.

⁸ Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, 14. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2015, s.316.

⁹ Global Law Association, **Global Environmental Law Annual**, 1999, s.265

¹⁰ Jon M. Van Dyke ve Sherry P. Broder, “Particularly Sensitive Sea Areas – Protecting the Marine Environment in the Territorial Seas and Exclusive Economic Zones”, **Denver Journal of International Law and Policy**, Vol.28, (1999), s.265.

¹¹ Tanaka, s.29

¹² Andlaşmanın İngilizce metni için bkz. United Nations Treaty Series (UNTS), Vol.1833, 1994, s.397 vd.; Türkçe metin için bkz. Selami Kuran ve Diğerleri, **Uluslararası Hukuk Temel Metinler**, 2. Baskı, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2011, s.353 vd.

¹³ Sözleşmenin ifadesine göre: “Deniz çevresinin kirlenmesi”, canlı kaynaklar ve deniz hayatı için zararlı olma, insan sağlığı için tehlikeler oluşturma, balıkçılık ve denizin diğer meşru kullanımları da dâhil olmak üzere, deniz faaliyetleri için engel olma, deniz suyunun kullanılma kalitesinin bozulması ve güzelliğinin azaltılması gibi muzır tesirlere yol açan veya yol açması ihtimali olan maddelerin ve enerjinin insan tarafından, doğrudan veya dolaylı olarak deniz çevresine, haliçler de dâhil, getirilmesi anlamına gelir.

¹⁴ BMDHS, m.207-212.

olmamakla beraber genel bir sebep olarak¹⁵ nükleer kirlenme de burada belirtilmelidir. Eldeki çalışmada bahsedilecek konseptin konusu itibariyle bu kirlenme sebeplerinden gemi kaynaklı kirlenmenin özellikle ele alınması gerekmektedir.

B. Gemi Kaynaklı Kirlenme

Dünya ticaretinin yaklaşık %90'ını gerçekleştiren deniz ticaret filosu yıllar geçtikçe büyümeye devam etmektedir.¹⁶ Ocak 2016 itibariyle dünya deniz ticaret filosunun büyüklüğü 1,7 Milyar DWT'ye (*Deadweight tonnage*¹⁷), deniz ticaret hacmi ise 9 trilyon dolarlık bir miktara ulaşmıştır.¹⁸ Gemicilik faaliyetleri bu şekilde artarak devam ederken deniz çevresi üzerindeki olumsuz etkileri de kendini iyiden iyiye göstermeye başlamıştır.¹⁹

Gemi kaynaklı kirlenme, geminin olağan işletilmesi sonucu (operasyonel) ve kaza sonucu olmak üzere temelde iki sebeple gerçekleşebilmektedir.²⁰

1. Geminin İşletilmesinden Kaynaklanan Kirlenme

Gemilerin ekseriyeti dizel motorla çalışmaktadır ve bu türden gemiler denize sintine sularıyla beraber bir miktar motor yakıtı da boşaltabilmektedir.²¹ Gemi bacasından atmosfere salınan dumanın yağış vb. etkenlerle denize dönüşü, boşalmış yakıt tanklarının tazyikli deniz suyuyla yıkandığında tanktaki yakıt kalıntılarıyla oluşan atık suyun tekrar denize boşaltılması da operasyonel kirliliğin diğer örnekleridir.²² Bunker olarak adlandırılan gemi yakıtının, yoğun ve aşırı yapışkan yapısı sebebiyle, deniz tabanında bulunduğu yüzeylerden temizliği çok zor olmakta ve bu atık temizlenmediği takdirde bilhassa resifler gibi hassas çevre elemanları üzerinde oldukça ağır tesirler

¹⁵ Pazarcı, s.316.

¹⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. International Maritime Organization, **International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment**, Maritime Knowledge Centre, 2012.

¹⁷ 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu 2. Maddesinin g. Fıkrasına göre: DWT; “Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup, ham yükün, yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının ağırlıklarının toplamı” şekline tanımlanmıştır.

¹⁸ T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, **Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri**, Ankara, 2016, Önsöz.

¹⁹ Gemi kaynaklı deniz kirliliği hakkında ayrıntılı istatistikî bilgilere elektronik erişim için bkz. <http://www.cedre.fr> (16.12.2016).

²⁰ Tanaka, s.257.

²¹ Churchill ve Lowe, s.329

²² Tanaka, s.257

birakmaktadır.²³ Özellikle gemilerin yüklü olmadığı zamanlarda dengesinin kurulması ya da pervanesinin daha etkili çalışabileceği şekilde suyun içine tam batırılması amacıyla gemiye safra olarak alınan “balast²⁴ suyu” kullanımında yapılan yanlış uygulamalar da deniz çevresinin kirlenmesine sebep olabilmektedir.²⁵ Bazı gemilerin yakıt tanklarını balast suyu depolama amacıyla da kullanmasının ardından bu kirlenen suyunu denize boşaltması²⁶ ya da bir denizden balast tankına aldığı suyla gelen yabancı ve zararlı canlı türlerini başka bir denize boşaltılmasıyla ekolojik dengenin bozulması²⁷ gibi örnekler bu noktada görülmektedir. Geminin suyla temas eden yüzeyinde çürümeyi önleyici özelliği nedeniyle kullanılan bazı zehirli boyalar gemi kaynaklı kirliliğin başka bir sebebidir. Dikkatleri nispeten yakın zamanda çekmeye başlayan bir husus da gemilerin kullandığı sonar cihazlarından kaynaklanan gürültü kirliliğinin memeliler ve deniz ekosistemi üzerindeki olumsuz etkisidir.²⁸

Bu başlıkta ele alınan kirliliğe sebep olan bir eylem olarak “suya bırakma”, BMDHS’nin 5. maddesinde tanımlanmıştır. Bu tanımda eylemin bilinçli yapılma şartı belirtilmiştir. Bu olgudan yola çıkılarak hukuki sorumluluk bağlamında düşünülürse, kirlilikle sonuçlanan böyle eylemler için maddi unsurların yanında, manevi unsur olarak kasıt arandığı söylenebilecektir.²⁹ Öğretide, kirliliğe karşı daha etkin bir koruma sağlanabilmesi için eylemlerde kusur haricinde kasıt aranmamasının ve hatta kusursuz sorumluluk yönünde düzenleme yapılmasının gerekliliği öne sürülmektedir.³⁰

2. Kazalardan Kaynaklanan Kirlenme

Yukarıda sayılan operasyonel nedenler dışında bir de gemi kazalarından bahsetmek gereklidir. Yerel mevzuatımızda “deniz kazası” olarak ifade edilen kazalar şu şekilde tanımlanmıştır: “*Bir geminin operasyon ve faaliyetleriyle bağlantılı olarak*

²³ Van Dyke ve Broder, s.474

²⁴ Refik Akdoğan, “Ballast”, **İngilizce Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü**, 3. Baskı, İstanbul, 1988, s.46.

²⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nadia Effanie, "International Law on Marine Pollution from Ballast Water", **Indonesian Journal of International Law**, Vol.8, No.2, (January 2011).

²⁶ Churchill ve Lowe, s.329

²⁷ Nilüfer Oral, “PSSA for the Black Sea”, **University of Hawai’i Law Review**, Vol.35, (2013), s.790

²⁸ Joel R. Reynolds, “Submarines, Sonar, and the Death of Whales: Enforcing the Delicate Balance of Environmental Compliance and National Security in Military Training”, **William & Mary Environmental Law and Policy Review**, Vol.32, Iss.3, (2008), s.761

²⁹ Selami Kuran, “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt.13, Sayı.1-2, (2007), s.3.

³⁰ Ibid.

gerçekleşen ve 1) Bir kişinin ölümü veya yaralanması 2) Bir kişinin gemi üzerindeyken kaybolması 3) Geminin batması, kaybolması, kayıp sayılması veya terk edilmesi 4) Geminin maddi hasara uğraması 5) Geminin manevradan aciz duruma düşmesi 6) Geminin karaya oturması 7) Geminin kıyı veya açık deniz yapısına veya başka bir gemiye çatması veya başka bir gemiyle çatışması, 8) Gemi veya gemilerin uğradıkları hasardan kaynaklanan ciddi çevre kirliliği oluşması veya ciddi çevre kirliliği ihtimalinin ortaya çıkması ile sonuçlanan bir olay veya olaylar silsilesi.”³¹

1967’de *Torrrey Canyon*, 1978’de *Amoco Cadiz*, 1989’da *Exxon Valdez*, 1996’da *Sea Empress*, 1999’da *Erika* ve 2002’de *Prestige* gibi gemilerin karıştığı kazalar, gerçekleşen petrol sızıntılarının meydana getirdiği çevre kirliliği ve maddi hasarlarla tarihe büyük gemicilik felaketleri olarak geçmiştir.³² Böylesi büyüklükteki gemi kazaları da sonraki süreçte politik alanda çok ses getirmiş ve birçok hukukî düzenlemenin yapılmasına kapı açmıştır.³³ 1970’li yıllardan günümüze kadar gemilerden denize dökülen petrolün miktarı düzenli olarak düşürülebilmüş ve başarılı bir grafik yakalanmıştır.³⁴ Ancak yukarıdaki örnekler gibi tek bir büyük kazanın meydana gelmesi dahi yüksek kirlilik yaşanan yılların istatistiklerine ulaşılmasına yetecektir.

Gemi kazası denildiğinde özellikle meydana getirdiği görsel etkiden dolayı petrol kirliliği ilk olarak akla gelmektedir. Esasen karbon içeriği sebebiyle denizlerde bakteriler tarafından zaman içerisinde yok edildiği göz önüne alınırsa petrolün en tehlikeli kirleticisi madde olmadığı söylenebilecektir.³⁵ Klorinli hidrokarbonlar, ağır metaller ve radyoaktif atıklar deniz çevresi ve insan sağlığı üzerinde etkisi çok daha uzun sürebilecek büyük hasarlar meydana getirebilmektedir.³⁶ Dolayısıyla bu türden tehlikeli maddeleri

³¹ T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, **Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği**, Resmi Gazete, Sayı.29056, 10 Temmuz 2014, m.4, f-ğ.

³² Justine Wene, “European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents”, **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, Vol.19, (2005), s.56.

³³ Veronica Frank, “Consequences of the Prestige Sinking for European and International Law”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.20, Iss.1, (March 2005), s.4.

³⁴ International Tanker Owners Pollution Federation, Oil Tanker Spill Statistics 2017, <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> (05.01.2018).

³⁵ Churchill ve Lowe, s.331.

³⁶ Bahsi geçen kirleticilerin etkileri hakkında detaylı bilgi için bkz. Kasım Cemal Güven ve Bayram Öztürk (Ed.), **Deniz Kirliliği Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri**, 1. Baskı, İstanbul: Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı, 2005.

taşıyan gemilerin güvenliğinin sağlanması da deniz kirliliği ile mücadelenin önemli bir ayağını teşkil edecektir.

II. ULUSLARARASI HUKUKTA DENİZ ÇEVRESİNİN KORUNMASI

A. Genel Olarak

Hukukun genel anlamıyla gelişim sürecinde ve gidişatının belirlenmesinde “insan hakları” kavramının önemi ve etkisi ortadadır. Bu açıdan bakıldığında “yaşama hakkının” insan haklarının en temel taşı konumunda olduğu, diğer haklara bir asli dayanak getirdiği ve hukukun her alandaki gelişimine doğrudan yahut dolaylı olarak etki ettiği görülebilecektir. “Çevre hakkı” da bu gelişim içerisinde özellikle son yüzyılda kendini göstermiş ve gerek uluslararası alanda gerekse ulusal çapta³⁷ birçok düzenlemenin ve çalışmanın konusu olmuştur. Öyle ki “insanın fiziksel anlamda varlığını sürdürebilmesini” amaçlayan yaşama hakkının sağlıklı bir biçimde kullanılması ancak temiz bir çevrenin sağlanması ile mümkün olabilecektir.

Denizlerin insan yaşamına ilişkin yukarıda bahsedilen önemine binaen ifade edilmelidir ki; deniz çevresinin korunması, en başta insanoğlunun dünyadaki fiziksel varlığını devam ettirmesi ve yaşama hakkını tam olarak kullanabilmesi hususunda büyük öneme sahip bir meseledir. Bahsi geçen çevre hakkının da üçüncü kuşak haklardan olması, bu hakkın korunması ve kullanılması için insanlığın kolektif çabasını gerektirmektedir.³⁸ Aynı zamanda bu mücadele; Uluslararası Adalet Divanı (UAD) nezdinde de vurgulanmış olan “nesiller-arası hakkaniyet (*inter-generational equity*)” ilkesi³⁹ uyarınca, dünya üzerinde bugün mevcut olan insanlığın gelecek nesillere karşı hukukî yükümlülüğüdür. Bu çerçeveden bakıldığında, çevrenin ve dolayısıyla deniz çevresinin korunması konusunda atılacak adımların uluslararası alana taşınması, sonuca ulaşmak açısından bütün uluslar için bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır.⁴⁰

³⁷ Bkz. 1982 T.C. Anayasası, m. 56.

³⁸ Kemal Dadak, “Yeni Kuşak Hak Olarak Çevre Hakkı”, *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, Cilt.5, Sayı.5, (2015) s.315.

³⁹ Mehmet Emin Büyük, *Uluslararası Hukukta Hukukun Genel İlkeleri*, 1. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018, s.303.

⁴⁰ Patricia Birnie, Alan Boyle ve Catherine Redgwell, *International Law and the Environment*, Third Edition, New York: Oxford University Press, 2009, s.7.

B. Tarihsel Gelişim

Çevreyi koruma güdüsü ve ihtiyacına yönelik hukukî düzenlemelerin ilk örnekleri Roma Hukuku'na dek uzansa da bu ihtiyacın kurumsal bir politika haline gelmesi ve ulusal boyutları aşıp uluslararası alanda gündeme gelmesi ancak son yüzyıl içinde gerçekleşebilmiştir.⁴¹ Aslında, deniz çevresinin korunması söz konusu olduğunda çeşitli geleneksel kurallarla bazı noktalara çözüm getirilebilmekteydi; ancak genel, sistematik ve bağlayıcı hukukî düzenlemelerin eksikliği zaman içerisinde baş göstermiş ve bu açığın kapatılması için uluslararası düzeyde çalışmalar başlamıştır.⁴²

1. Örf ve Âdet Hukuku

Deniz çevresine dair uluslararası alanda yerleşmiş örf ve âdet hukuku kuralları, sınırlı sayıda karşımıza çıkmakta ve oldukça genel hükümler içermektedir.⁴³ 1949 yılında UAD'de görülen Korfu Kanalı Davası'nda Divan'ın, devletlerin kendi yetkisi altındaki alanın diğer devletlere zarar verici fiiller için kullanılmasına izin vermeme yükümlülüğünü ifade etmesi⁴⁴ ve 1938 – 1941 *Trail Smelter* Tahkim Kararı'nda duman salımı için benzer bir ifadeye yer verilmesi,⁴⁵ çevre hukukunun da temas edebileceği genel bir örf ve âdet hükmünü işaret etmektedir.⁴⁶ Bu yaklaşım, kadim hukuk anlayışında görülen “kendi mülkünü bir başkasının kine zarar vermeyecek şekilde kullan (*sic utere tuo ut alienum non laedas*)” ilkesinin bir yansıması olarak değerlendirilebilecektir.⁴⁷ Bu teamül kuralının uluslararası deniz ve çevre hukuklarına da uygulanması mümkün görülmüştür.⁴⁸ Hatta yalnızca tarafları bağlayan (*inter partes*) uyuşmazlıklarda dahi, çevre kirliliğinin karakterinden ötürü dünyanın geri kalanı dolaylı da olsa kirlilikten etkileneceği için zıt bir durum olan *erga omnes*⁴⁹ yükümlülükten bahsedilmesi gerektiği

⁴¹ Maria Gavounelli, **Polution from Offshore Installations**, 1'st published, London: Graham & Trotman, 1995, s.3.

⁴² Julian Roberts, **Marine Environment Protection and Biodiversity Conservation The Application and Future Development of the IMO's Particularly Sensitive Sea Area Concept**, Berlin: Springer, 2007, s.13.

⁴³ Churchill ve Lowe, s.332

⁴⁴ ICJ The Corfu Channel Case (Merits) [1949] ICJ Rep.4, at 22.

⁴⁵ Trail Smelter Case (United States, Canada), **Reports of International Arbitral Awards**, Vol.3, United Nations, 2006, s.1965.

⁴⁶ Royal C. Gardner, “Respecting Sovereignty”, **Fordham Environmental Law Review**, Vol.8, Iss.1, (2011), s.134.

⁴⁷ Meltem Sarıbeyoğlu Skalar, “Ormanlara İlişkin Küresel Bir Antlaşmanın Yokluğunda Uluslararası Hukukta Ormanların Korunması”, **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, (2014), s.70.

⁴⁸ Churchill ve Lowe, s.332.

⁴⁹ Sözlükteki karşılığı “herkese akan” olarak belirtilen “erga omnes” kavramı, yükümlülük nitelendirmesi olarak kullanıldığında; söz konusu yükümlülüğün ihlali halinde ortaya çıkacak sorumluluğun, özel ilgisi olmasına

de dile getirilmiştir.⁵⁰ Gelgelelim; söz konusu kaideler, genel hüküm ifade etmesi, kirlenme gerçekleşmeden önceki koruyucu nitelikteki önlemlerin alınmasından ziyade zarar gerçekleştikten sonraki süreci düzenlemesi ve yalnızca ulusal yetkiye tabi alanlar üzerinde uygulanabilir olması gibi özellikleri sebebiyle oldukça sınırlı bir etkiye sahip olmuştur.⁵¹ Teamül hukukunda görülen bu genel ifadeler ve çözüme yönelik sınırlı yaklaşım, hızlı, etkili ve kalıcı çözümlerin ayrıca geliştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur. İhtiyaca binaen harekete geçen uluslararası toplum, özellikle geride bıraktığımız yüzyılın son yarısından itibaren ortaya çıkardığı çok sayıda andlaşma, karar, bildiri vb. ile uluslararası örf ve âdet hukukuna da etki edecek şekilde çözüme yönelik adımlar atmıştır.⁵²

2. Andlaşmalar Hukuku

Deniz çevresinin korunmasına yönelik uluslararası hukukî müktesebat çok büyük oranla andlaşmalar hukuku çerçevesinde gelişmiştir. Bu andlaşmaların pratik açıdan sınıflandırılması hususunda öğretide farklı yaklaşımlar mevcuttur. *Tanaka*; kirliliğin kaynağını baz alan yaklaşım, bölgesel yaklaşım ve bölgesel kirlilik kaynağı temelli yaklaşım şeklinde üçlü bir ayrıma gitmiştir.⁵³ *Tanaka*'nın kirliliğin kaynağını baz alan yaklaşıma göre “kaynak” kapsamına petrol, nükleer atık vb. gibi kirletici maddeler girebilmektedir. Bununla beraber gemiler yahut karadan boşaltım yapan çeşitli tesisler gibi kirletici maddenin denize aktarımına vesile olan unsurlar da bu kapsamda değerlendirilebilmektedir. Bölgesel yaklaşımda da belirli deniz alanlarını sahip oldukları özellikler uyarınca bölgesel andlaşmalarla koruma niyeti söz konusudur. Üçüncü yaklaşımda ise birinci ile ikinci yaklaşımın beraber ele alındığı ve belirli bir deniz alanındaki belirli bir kaynaktan ortaya çıkan kirlenmenin önüne geçilmesinin amaçlandığı görülmektedir. *Churchill* ve *Lowe* ise ortak eserlerinde bu andlaşmaları; genel çok taraflı andlaşmalar, bölgesel andlaşmalar, iki taraflı andlaşmalar ve ayrı bir kategori olarak BMDHS’yi kabul ederek dörde ayırmıştır.⁵⁴ Yazarların dörtlü ayrımı yaparken kirliliğin

bakılmaksızın bütün devletlerce ileri sürülebileceğini ifade etmektedir. bkz. Kemal Başlar, “Uluslararası Hukukta Erga Omnes Kavramı”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt.22, Sayı.2, (2002), s.82.

⁵⁰ Büyük, s.266.

⁵¹ Tanaka, s.260-261.

⁵² Roberts, s.15.

⁵³ Tanaka, s.262

⁵⁴ Churchill ve Lowe, s.333

kaynağına dair hususlara da aynı noktada değindikleri fakat bu hususları dört kategorinin içine yedirmeyi tercih ettikleri görülmektedir. Bu tez çalışmasında, deniz çevresinin korunmasına yönelik uluslararası andlaşmalar, kronolojik esasa göre ve önem arz eden belli başlı andlaşmalara değinmek suretiyle ele alınacaktır. Çalışmamın konusunu oluşturan konseptin ortaya çıkmasına zemin hazırlayan gelişmeler üzerinde yapılacak bir kronolojik incelenme, konseptin geleceği ve uluslararası toplumun çevre meselelerine bakışının tekâmül süreci hakkında önemli ipuçları verecektir.

Tarihsel açıdan bakıldığında, Kuzey ve Güney Amerika Kıtalarındaki bazı devletler arasında imzalanan 1940 tarihli Batı Yarımküre'deki Vahşi Hayatın Muhafazası ve Doğanın Korunması Konvansiyonu (*Convention on Nature Protection and Wildlife Preservation in the Western Hemisphere*)⁵⁵ primitif bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konvansiyon aynı zamanda ilerideki kısımda bahsedilecek olan deniz koruma alanlarına dair de ilk örnek olma özelliği taşımaktadır.⁵⁶

1940 sonrasındaki süreçte özellikle II. Dünya Savaşı'nın bitimiyle beraber hızla artan ekonomik büyüme, küresel çapta enerji tüketimini de arttırmış ve bilhassa petrol kirliliği, büyüyen bir problem olarak uluslararası toplumun dikkatini çekmeye başlamıştır.⁵⁷ 1954 yılında bu sorunun çözümü için bir sözleşme ortaya çıkarmak amacıyla İngiltere öncülüğünde Petrolden Kaynaklanan Deniz Kirliliği Hakkında Konferans (*The Conference on Pollution of the Sea by Oil*) toplanmış ve bu konferansın sonunda 1954 tarihli Denizlerin Petrol ile Kirlenmekten Korunması Uluslararası Konvansiyonu, (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*)⁵⁸ diğer adıyla OILPOL imzalanmıştır.⁵⁹ Bu sözleşme uluslararası hukuk alanında açık denizlerin korunması bakımından ilk örnek olma niteliğine sahip olması hasebiyle de önem arz etmektedir.⁶⁰ Ortaya çıkarılan bu sonuca rağmen, sözleşmenin etki alan ve düzeyinin fazla sınırlandırıldığı ve imzalanmasından sonraki sekiz yıl içinde azaltılması

⁵⁵ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, Vol.161, 1953, s.193 vd.

⁵⁶ Tanaka, s.323.

⁵⁷ Alan Khee-Jin Tan, **Vessel-Source Marine Pollution – The Law and Politics of International Regulation**, 1'st Published, New York: Cambridge University Press, 2005, s.110.

⁵⁸ Andlaşmanın İngilizce metni için bkz. UNTS, Vol.327, 1959, s.3 vd.

⁵⁹ Thomas A. Mensah, "International Environmental Law: International Conventions Concerning Oil Pollution at Sea", **Case Western Reserve Journal of International Law**, Vol.8, Iss.1, (1976), s.113-114

⁶⁰ Pazarcı, s.314.

hedef alınan kirliliğin iki kat artmış olması⁶¹ düşünüldüğünde pek başarıya ulaşamadığı anlaşılabacaktır.

1958 senesinde, uluslararası deniz hukukuna dair zamanla ortaya çıkan birçok ihtiyaca cevap bulmak için I. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı (*United Nations Conference on the Law of the Sea*) toplanmış ve konferans sonucunda 4 adet çok taraflı sözleşme ortaya çıkmıştır.⁶² Konferansa çevre hukuku açısından bakıldığında, bu konferansın toplanmasında deniz çevresinin korunmasının temel saiklerden biri olmadığı görülmektedir.⁶³ Bu noktada 4 sözleşmeden biri olan 1958 Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi (*Convention on the High Seas*)⁶⁴, zorlayıcı hükümler içermese de denizlerin petrol ve radyoaktif maddelerle kirletilmemesi için tedbirler alınması gerektiğini belirten 24. ve 25. maddeleriyle ön plana çıkmaktadır.⁶⁵ Fakat görüldüğü kadarıyla, eksik bıraktığı bazı alanlar ve hukukî bağlayıcılık sorunları sebebiyle bu sözleşmelerin de etkisi sınırlı kalmıştır.⁶⁶ Bu tezin konusunun en temel taşlarından olan ve deniz hukuku üzerinde büyük etkisi bulunan uluslararası bir örgütün doğumu da kronolojik olarak bu döneme rastlamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization – IMO*), 1948’de imzalanan kurucu andlaşma⁶⁷ sonucu 1958 yılında Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Örgütü (*Inter-governmental Maritime Consultative Organization – IMCO*) adıyla⁶⁸ faaliyete geçmiştir.

1967 yılında, *Torrey Canyon* kazasında meydana gelen ağır çevre kirliliği, cevaplanması gereken birçok hukukî soruyu beraberinde getirmiş ve uluslararası hukukta getirilecek düzenlemelerin kapısını aralamıştır.⁶⁹ Ayrıca artmakta olan çevresel

⁶¹ B. Ronald Mitchell, *Intentional Oil Pollution at Sea : Environmental Policy and Treaty Compliance*, Cambridge: MIT Press, 1994, s.86.

⁶² Pazarcı, s.255.

⁶³ Birnie, Boyle ve Rodgwell, s.386.

⁶⁴ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, Vol.450, 1963, s.11 vd.; Türkçe metin için bkz: Kuran ve diğerleri, s.338 vd.

⁶⁵ Churchill ve Lowe, s.333.

⁶⁶ Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk – II*, 3. Baskı, Ankara: Seçkin, 2015, s.22.

⁶⁷ Convention on the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, Vol.289, 1958, s.48 vd.

⁶⁸ IMO ismine geçiş 1982 yılında gerçekleşmiştir.

⁶⁹ Mensah, s.125.

problemler, 1969 sonrasında uluslararası toplumu deniz çevresini koruma amaçlı andlaşmalar furyasına sürüklemiştir.⁷⁰

1972 yılı çevre hukuku için önemli bir tarihi ifade etmektedir. Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Konferansı (*United Nations Conference on Human Environment*), o yılın 5-16 Haziran tarihleri arasında Stockholm’de gerçekleştirilmiş ve çevresel problemlere dair uluslararası anlamda ilk toplantı olma özelliğini kazanmıştır.⁷¹ Konferans sonucunda BM, bir dizi prensip, tavsiye ve eylem planından oluşan bir rapor hazırlamıştır.⁷² Konferansın ardından elde edilen sonucun devletler üzerinde bağlayıcı hükümler getirdiği söylenemeyecektir. Ancak belli başlı tanımların yapılmış olması, bir yol haritası ortaya konulması ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı’nın (*United Nations Environment Programme – UNEP*) kurulması gibi unsurlarıyla 1972 Stockholm Deklarasyonu’nun çevre hususunda oldukça önemli bir gelişme olduğu anlaşılabacaktır.⁷³ Kabul edilen tavsiye kararlar arasında deniz çevresine dair kirlilik kaynakları ile çeşitlerinin tespitine duyulan ihtiyacın devletlere bildirilmesi ve UNEP’nin kurulduktan sonraki sürecinde bu konuda yaptığı olumlu çalışmalar deniz çevresinin korunmasına yönelik dikkat çeken konulardır.⁷⁴ Yine 1972 yılında imzalanan “Atıkların ve Diğer Maddelerin Denize Boşaltılması Yoluyla Deniz Kirliliğinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme” (*The Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter* (diğer bir ifadeyle *London Dumping Convention*)),⁷⁵ okyanuslar için küresel çapta tehdit teşkil eden bir kirletici unsuru uluslararası hukukun gündemine getirmiştir.⁷⁶ 1975’te yürürlüğe giren ve 1978, 1980, 1989, 1993 yıllarında tadil edilen andlaşma, 1996 yılında kabul edilen protokol ile tamamen değişikliğe uğramıştır.⁷⁷ 1972 yılı için değinilmesi gereken son düzenleme ise, IMCO bünyesinde 4 – 20 Ekim 1972 tarihleri arasında düzenlenen konferans sonucunda imzalanan “Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü” (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions*

⁷⁰ Churchill ve Lowe, s.333.

⁷¹ Pazarcı, s.313.

⁷² Bkz. Report of the United Nations Conference on Human Environment, Stockholm, 5-16 June 1972, New York, 1973.

⁷³ Birnie, Boyle ve Rodgwell, s.49.

⁷⁴ Şule Anlar Güneş, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 56, Sayı 2, (2007), s.3.

⁷⁵ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, Vol.1046, 1984, s.120 vd.

⁷⁶ Saiful Karim, **Prevention of Pollution of the Marine Environment from Vessels – The Potential and Limits of the International Maritime Organisation**, Heidelberg: Springer, 2015, s.60.

⁷⁷ Tanaka, s.262.

at Sea (Diğer bir ifadeyle COLREG⁷⁸))⁷⁹ olmalıdır. Bu düzenleme her ne kadar doğrudan deniz çevresinin korunmasını hedeflemese de çatma vakalarına karşı getirdiği önlem ve kurallar dolaylı yoldan deniz çevresinin korunmasına katkıda bulunmuştur. Eldeki çalışmanın ilerleyen kısımlarında da görüleceği üzere bu önlemler, başka koruyucu konseptler için faydalı birer model teşkil etmiştir.

Stockholm Deklarasyonu, 1972'ye gelindiği halde hâlen 1969 değişiklikleri yürürlüğe girememiş olan OILPOL'un zayıf yönlerine dikkat çekmişti.⁸⁰ OILPOL'un zaten kısıtlı olan düzenlemeleri ilerleyen süreçte etkisiz kalmaya başlayınca ortaya çıkan çeşitli olumsuz durumlar üzerine ABD baskısıyla, Kasım 1973'te, Uluslararası Deniz Kirliliği Konferansı (*International Conference on Marine Pollution*) IMCO bünyesinde toplandı.⁸¹ Konferansın sonucunda, 1978 yılında kabul edilen protokolle uğradığı değişiklikten dolayı daha sonradan "MARPOL 73/78" olarak adlandırılacak olan⁸² Denizlerin Gemilerden Kirlenmesini Önleme Uluslararası Sözleşmesi (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*)⁸³ imzalandı. MARPOL'de iki dengenin sağlanması amaçlanmıştır: birincisi, deniz çevresinin korunması için etkili önlemler alırken bu önlemlerin deniz taşımacılığı üzerinde ağır maliyet ve kısıtlama getirmemesi; ikincisi, bayrak devletleri ile kıyı devletleri arasında çatışan yargı yetkisi taleplerinin düzenlenmesi.⁸⁴ Bu iki dengenin, eldeki çalışmanın konusunun temel dinamiklerini oluşturduğu ve IMO'nun konu ile yaptığı düzenlemelerin gelişiminde belirleyici etken olduğu ileriki kısımlarda da görülebilecektir. MARPOL, 1978 yılında kabul edilen protokolle düzenlenmiş hâliyle, günümüzde iki protokol ile altı ekten oluşan ve sürekli yenilenen kompleks bir yapıya sahiptir.⁸⁵ Konvansiyon, 3. maddesine göre, tarafların bayraklarını taşıyan gemilere ve bayraklarını taşımamakla birlikte tarafların idaresi altında çalışan gemilere uygulanacaktır. Fakat devlet gemileri ve devlet

⁷⁸ COLREG kısaltması Türkçe deniz literatüründe "Çatışma Düzenlemeleri" anlamına gelen İngilizce "Collision Regulations" ifadesinden türetilmiştir.

⁷⁹ Andlaşmanın İngilizce metni için bkz. UNTS, Vol.1050, 1977, s.17 vd.

⁸⁰ Tan, s.126.

⁸¹ Ibid., s.129.

⁸² Roberts, s.3.

⁸³ Andlaşmanın 1978 düzenlemesiyle yürürlüğe girmiş hâlinin İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, Vol.1340, 1983, s.61.

⁸⁴ Andrew Griffin, "MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?", *Indiana Journal of Global Legal Studies*, Vol.1, Iss.2, (Spring 1994), s.490.

⁸⁵ IMO, *Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions*, As at 15 December 2016, s.98-168.

idaresindeki ticari olmayan gemiler kapsam dışı bırakılmıştır. OILPOL'ün petrol ile sınırlı alanı ve kısıtlı düzenlemelerinin aksine MARPOL, gemi kaynaklı kirliliğin birçok çeşidine yönelik çok sayıda detaylı düzenleme getirmiştir ve günümüzde de değişen teknoloji ve çevresel duyarlılığa bağlı olarak gelişimini sürdürmektedir.⁸⁶ Bu nedenle kendi alanında en temel andlaşma olarak kabul edilmektedir.⁸⁷

MARPOL'den bir yıl sonra 1974 yılında imzalanan Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi'nden (*International Convention for the Safety of Life at Sea* (kısaltılmış ifadesiyle SOLAS)⁸⁸ de bahsetmek gerekmektedir. Bu sözleşme de COLREG'e benzer olarak, deniz çevresinin korunmasını değil deniz trafiğinin güvenli bir şekilde sürdürülmesini amaçlamaktadır. Sözleşmenin hükümleri doğrultusunda alınan bazı önlemlerin dolaylı olarak deniz kirliliğinin de önlenmesine yardımcı olduğu görülebilecektir.⁸⁹ Eldeki çalışmanın ilerleyen kısımlarında COLREG ve SOLAS'ın öngördüğü önlemlerin deniz çevresinin korunması amacıyla daha sonraları nasıl kullanıldığı örneklerle anlatılacaktır.

UNEP bünyesinde başlayan çevresel programlardan 1975 yılında başlayan Akdeniz Eylem Planı (*Mediterranean Action Plan*) ve sonrasında programın hukukî dayanağını oluşturmak için imzalanan 1976 tarihli Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Barselona Sözleşmesi (*The Convention for Protection of the Mediterranean Sea against Pollution (Barcelona Convention)*)⁹⁰ Türkiye adına ehemmiyet arz eden bir sözleşme olarak karşımıza çıkmaktadır.⁹¹

1982 senesi, yukarıda da belirtildiği üzere BMDHS gibi deniz hukuku için devrim niteliğinde bir andlaşmayı beraberinde getirmiştir. 1958'deki I. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansının ardından çözümsüz kalan sorunları çözüme

⁸⁶ Tanaka, s.277.

⁸⁷ Pazarcı, s.317.

⁸⁸ 1933 (bkz. UNTS, Vol.136, 1933, s.81.) ve 1948 (bkz. UNTS, Vol.164, 1953, s.113.) yıllarında aynı isimle yapılan andlaşmalar da mevcuttur. 1948 tarihli andlaşmanın feshiyle IMCO bünyesinde aynı isimli bir andlaşma da 1960 yılında yapılmıştır (bkz. UNTS, Vol.536, 1965, s.27.). Genel olarak bilinen ve eldeki çalışmada kastedilen SOLAS, 1974 yılında imzalanan andlaşmadır (bkz. UNTS, Vol.1184, 1980, s.2).

⁸⁹ Churchill ve Lowe, s.342-343.

⁹⁰ Andlaşmanın Türkçe metni için bkz. Türkiye Barolar Birliği, **Uluslararası Çevre Koruma Sözleşmeleri**, 2. Basım, Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2014, s.99.

⁹¹ Pazarcı, s.317.

kavuşturma amacıyla⁹² 1960 yılında toplanan ikinci konferans (*Second United Nations Conference on the Law of the Sea*) başarısızlıkla sonuçlanmıştı.⁹³ Ulusal yetki alanları dışında kalan deniz yatağı ve okyanus tabanının barışçıl amaçlarla kullanımı yönünde 1967’de başlayan tartışmaların sonucu, 1973 yılında III. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konferansı (*Third United Nations Conference on the Law of the Sea*) toplanmıştır.⁹⁴ Uzun bir konferans sürecinin sonunda nihayet 1982’de BMDHS kabul edilip imzalanmıştır.⁹⁵ Bu sözleşme hem o zamana kadar süregelmekte olan örf ve âdet hukukunu kodifiye etmiş hem de oluşan mutabakat sonucu yeni hükümler getirmiştir.⁹⁶ Böylece çevrenin korunmasına yönelik oluşan yasal çerçeve; çevresel değerlendirme, uluslararası sorumluluk, uyuşmazlık çözümü ve teknoloji transferi gibi bir çok konuyu kapsayacak genişliğe sahip olmuştur.⁹⁷ Sözleşme, hükümleri yönünden ele alındığında da bu genel ve kapsamlı yönünün yanında, kurallarının yeknesak şekilde düzenlenmesi ve taraflara deniz çevresinin korunması için ortak çalışma yükümlülüğü getirmesi gibi karakteristik özelliklere sahip olduğu sonucuna ulaşılabilecektir.⁹⁸ Aynı zamanda kolektif mücadelenin bir aracı olarak “yetkili milletlerarası teşkilatlara” düzenleme ve denetleme yetkilerinin tanındığı görülmektedir. Bu noktada yetkili milletlerarası teşkilat olarak IMO’nun kabul edildiği ifade edilmektedir.⁹⁹ Sözleşmeye dair bahsedilmesi gereken bir başka önemli husus da genel uluslararası düzenlemelerin yanı sıra çalışmanın devamında incelenecek olan deniz koruma alanlarının ve istisnai modellerin oluşmasına hukukî zemin teşkil edecek hükümlerin mevcudiyetidir.

UNEP desteğiyle 1992 yılında Türkiye’yi yakından ilgilendiren bir andlaşmanın daha Akdeniz’den sonra bu kez Karadeniz için imzalandığı görülmektedir. Bu andlaşma, öğretilerde “Bükreş Konvansiyonu” olarak anılan Kirlenmeye Karşı Karadeniz’in Korunması Sözleşmesi’dir.¹⁰⁰ Andlaşmanın iptidaî bir hukukî çatı kurması, bağlayıcılık

⁹² Kuran, 2016, s. 93.

⁹³ Tanaka, 24.

⁹⁴ Anlar Güneş, s.6.

⁹⁵ Churchill ve Lowe, s. 16.

⁹⁶ Oral, s.800.

⁹⁷ Philippe Sands, **Principles of International Environmental Law**, 2. Edition, New York: Cambridge University Press, 2003 s.41

⁹⁸ Tanaka, s.263-265

⁹⁹ Report of the UN Secretary General, “Impact of the Entry into Force of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea on Related Existing and Proposed Instruments and Programmes”, **UN Doc. A/52/491**, 20.10.1997, s.17

¹⁰⁰ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, vol.1764, 1994, s.3 vd. Türkçe metin için bkz. R. G., 06.03.1994, Sayı.21869.

yönünden birtakım açıkların oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bu açığın kapatılabilmesi için de çok sayıda protokol ve deklarasyon ile desteklenmiştir.¹⁰¹ Ayrıca Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonraki süreçte olunmasının etkisiyle ilk zamanlar uygulanmasında zorlanıldıysa da bütün bölge devletlerinin katılımıyla gerçekleşmesi açısından önemli bir andlaşma olduğu kabul edilmektedir.¹⁰²

1992'ye gelindiğinde insanlık, çevre ile olan münasebeti bakımından önemli bir adım atmıştır. Nitekim o yılın haziran ayında, Rio de Janeiro kentinde, Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı (*United Nations Conference on Environment and Development* (UNCED)) çok geniş bir katılımı toplanmıştır.¹⁰³ Bu konferans, sürdürülebilir kalkınma bağlamında çevreye duyarlı yönetim ilkelerinin belirlenmesi adına gayet verimli sonuçlanmıştır.¹⁰⁴ Bu çalışma açısından bakıldığında özellikle Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi¹⁰⁵ ve bir eylem planı olarak ortaya çıkan Gündem 21'in 12, 13, 15 ve 17. bölümleri,¹⁰⁶ getirdikleri özel koruyucu yaklaşımla önem taşımaktadır.

1982 BMDHS'den sonraki süreçte, deniz çevresinin ve denizlerdeki biyolojik çeşitliliğin korunması amacıyla, yukarıda bahsedilen sınıflandırmalar içerisine girecek birçok uluslararası andlaşma akdedilmiştir. Andlaşmaların her birine çalışma içerisinde değinilmesi mümkün olmadığı gibi bu noktaya kadar sayılanları, hukukî altyapının tarihsel gelişiminin izahı için yeterli görmekteyim.

C. Deniz Koruma Alanları

Uluslararası alanda son yüzyılda meydana gelen gelişmeler ile deniz çevresinin korunmasına dair genel bir hukukî çerçevenin kurulması sağlanabilmiştir. Her ne kadar

¹⁰¹ Nilüfer Oral, **Regional Co-operation and Protection of the Marine Environment Under International Law: The Black Sea**, Leiden: Koninklijke Brill Nv, 2013, s.90.

¹⁰² Mustafa Ökmen, "Karadeniz'de Çevre Sorunları ve İşbirliğine Yönelik Yerel, Bölgesel Perspektifler", **Bilig Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı.56, (Kış, 2011), s.178.

¹⁰³ Sands, s.52.

¹⁰⁴ Rio Deklarasyonu (Rio Declaration on Environment and Development), Gündem 21 (Agenda 21) ve Orman Prensipleri (Forest Principles) konferansta kabul edilmiştir. Aynı zamanda Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (Framework Convention on Climate Change) ve Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (Convention on Biological Diversity) konferans sırasında imzaya açılırken; 1994 yılında imzaya açılacak olan Birleşmiş Milletler Çölleşme ile Mücadele Sözleşmesi'ne (United Nations Convention to Combat Desertification) de temel oluşturulmuştur.

¹⁰⁵ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metinleri için bkz. UNTS, Vol.1760, 1993, s.79 vd.

¹⁰⁶ Eylem planının ilan edilen ilk şekli için bkz. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> (30.01.2016)

bu şekilde genel düzenlemeler getirilmiş olsa da dünya üzerindeki tüm deniz alanlarının kendilerine has birtakım özelliklere sahip olduğu aşıkardır. Denizlerin tüm bu farklılık arz eden özelliklerine göre, insanlığın zaman içinde değişen çevreyi koruma algısı doğrultusunda, var olan genel hükümlerin ötesinde düzenlemeler yapılmıştır.¹⁰⁷ Gerek andlaşmalarla gerekse uluslararası örgütler vasıtasıyla gerçekleştirilen bu düzenlemeler öğretilde, Deniz Koruma Alanı (*Marine Protected Area* (MPA) terimi altında kendine yer bulmuştur. Fakat böylece ismen bir terim oluşmuş olmasına rağmen söz konusu süreç boyunca ve günümüzde de kesin bir MPA tanımı yapılamamıştır.¹⁰⁸ MPA, yaygın kullanılan tanımlar¹⁰⁹ üzerinden hareket edilirse, sahip olduğu bazı nitelikler gereği özel koruyucu önlemlerinin uygulandığı deniz alanı şeklinde ifade edilebilecektir.¹¹⁰ Böyle bir tanım kabul edildiğinde MPA, oldukça kapsayıcı şekilde, genel düzenlemelerin öngördüğünden daha sıkı korunması istenen bütün deniz alanlarının dâhil olduğu bir çerçeve olarak ortaya çıkmaktadır.¹¹¹ Bu geniş çerçeve içerisinde; genel katılımlı çok taraflı andlaşmaların getirdiği MPA tipleri, hükümet yahut uluslararası organizasyonların belirlediği modeller ve bölgesel kapsamda yapılan andlaşmalarla özel koruma altına alınan deniz alanları mevcuttur.¹¹² Bütün bu alanlar içerisinde tezin konusuyla irtibatı olan bazılarından aşağıda bahsedeceğiz.

1. BMDHS’de Düzenlenen “Açıkça Belirlenmiş Alan” Kavramı

Sözleşmenin gemilerden kaynaklanan kirlenmeyi konu alan 211. maddesinin 6. fıkra a. bendinde yer alan hüküm¹¹³, bu çalışma açısından büyük önem arz etmektedir. Burada öncelikle, söz konusu kirliliğin önlenmesi, azaltılması ve kontrol edilmesi için uluslararası topluma kural ve standartlar belirleme ödevi veren 1. fıkradaki hükme atıf

¹⁰⁷ Markus J. Kachel, **Particularly Sensitive Sea Areas: The IMO’s role in Protecting Vulnerable Marine Areas**, Heidelberg: Springer, 2008, s.39.

¹⁰⁸ Deniz koruma alanlarının kabul görmüş bazı tanımları, çeşitleri ve tarihsel gelişimi hakkında detaylı bilgi için bkz. J. L. Baker, **Guide to Marine Protected Areas**, Adelaide: Government of South Australia Publication, 2000, s.5 vd.

¹⁰⁹ MPA için en yaygın kullanılan tanım, Doğa ve Doğal Kaynakların Korunması için Uluslararası Birlik (*International Union for Conservation of Nature and Natural Resources* (IUCN) tarafından yapılmıştır. Bu tanımda MPA, “üzerinde bulunan su ve ilişkili flora, fauna, tarihi ve kültürel varlık ile beraber intertidal ve subtidal araziye kapsayan ve hukuk ile kısmen veya tamamı koruma altına alınmış kapalı alan” şeklinde ifade edilmiştir. bkz. Graeme Kelleher (Ed.), **Guidelines for Marine Protected Areas**, Gland: IUCN, 1999, s.98.

¹¹⁰ Julian Roberts, “Protecting Sensitive Marine Environments: The Role and Application of Ships’ Routeing Measures”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.20, No.1, (2005), s.135

¹¹¹ Sarah Wolf, “Marine Protected Areas”, Rudiger Wolfrum (Ed.), **The Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, New York: Oxford University Press, 2008, s.1.

¹¹² Kachel, ss.97-134

¹¹³ UNTS, Vol.1833, 1994, s.484.

yapılmaktadır. Daha sonra kıyı devletlerinin münhasır ekonomik bölgelerinin¹¹⁴ açıkça belirlenmiş bir alanında bazı şartların varlığı ihtimali düzenlenmektedir. Buna göre söz konusu bölgelerin oşinografik şartları, ekolojik hassasiyeti ve deniz trafiğinin karakteri bakımından, 1. fıkra düzenlenen hükümlerin ötesinde özel zorlayıcı önlemlerle koruma altına alınması kıyı devletince gerekli görülüyorsa bu durum, yetkili milletlerarası teşkilata (IMO)¹¹⁵ gerekçeleri ve delilleriyle iletilecektir. Bildirimi alan IMO'nun 12 ay içerisinde belirtilen alanın bu şekilde özel önlem almaya uygun olup olmadığına karar vermesi gereklidir. Olumlu sonuca varıldığı takdirde kıyı devletinin yetkilendirilmesi söz konusu olacaktır. Böylece gemilerden kaynaklı kirlenmenin önlenmesi için özel düzenlemeler kıyı devleti tarafından yapılabilecektir. Burada dikkat edilmesi gereken üç husus bulunmaktadır: Öncelikle kıyı devletinin ilave kanun ve düzenleme yapma niyeti mevcutsa, bu niyeti IMO'ya yaptığı bildirimde belirtmesi gerekmektedir. İkincisi, yapılan düzenlemeler bildirimden ancak 15 ay geçtikten sonra yabancı bayraklı gemilere uygulanabilecektir. Üçüncü olarak da c. bendindeki ifadeye göre, söz konusu düzenlemeler yabancı gemiler için yapım, tasarım, teçhizat ve personel (YTTP) standartlarında uluslararası düzenlemelerin öngördüğünden daha kısıtlayıcı olamayacaktır. Söz konusu üç şartla getirilen kısıtlamaların, deniz çevresinin korunması ve seyrüsefer serbestisi arasında kurulması istenen dengeyi seyrüsefer serbestisi lehine bozduğu ve düzenlenen özel alanın bu sebeple nispeten işlevsiz kaldığı ileri sürülmektedir.¹¹⁶ Bununla beraber dünyadaki bütün denizlerin yaklaşık %64'lük kısmının ulusal yargı yetkisi kapsamı dışında olduğu da düşünülürse,¹¹⁷ sadece münhasır ekonomik bölgeler için öngörülen söz konusu metodun tüm bu alana uygulanamayacağı görülecektir. Bahsedilen nedenlerle, BMDHS' deki "açıkça belirlenmiş alan" konsepti, her ne kadar çok geniş anlamda kabul görmüş bir uluslararası andlaşmada yer aldığı için hukukî bağlayıcılık konusunda güçlü bir düzenleme olma ve başkaca MPA'lara teamülen

¹¹⁴ Münhasır Ekonomik Bölge: kıyı devletine, karasularının ötesinde belirli bir mesafeye kadar yine kıyı devletinin ilan ettiği; deniz kaynaklarının kullanımı, bilimsel araştırma yapılması ve çevrenin korunması gibi konularda hak ve yetkiler tanıyan, deniz alanıdır. BMDHS m.56 ve devamında düzenlenmiştir. Ayrıca münhasır ekonomik bölgenin, MPA kavramı bağlamında bir çeşit geçiş basamağı olduğu yönündeki görüş için bkz. Kelleher, s.7.

¹¹⁵ Deniz çevresinin korunması hususunda IMO'nun yetkili kılındığı yukarıda belirtilmiştir. Bu sebeple madde hükmündeki yetkili milletlerarası teşkilat ifadesi yerine bu çalışmada IMO kullanılacaktır.

¹¹⁶ Van Dyke ve Broder, s.474.

¹¹⁷ Colleen M. Corrigan ve Francine Kershaw, "Working Toward High Seas Marine Protected Areas: An Assessment of Progress Made and Recommendations for Collaboration", **UNEP-WCMC**, Cambridge: 2008, s.8.

dayanak olma¹¹⁸ vasıflarına sahip olsa da deniz çevresinin korunması adına tek başına pek etkili olamayacaktır.

2. MARPOL 73/78’de Düzenlenen “Özel Alan” Kavramı

BMDHS’deki düzenlemeyle benzerlik taşıyan bir konsept de MARPOL 73/78 sözleşmesinin I, II, IV, V ve VI. eklerinde “özel alanlar” ifadesiyle düzenlenmiştir.¹¹⁹ *Chircop*, deniz çevresinin korunmasıyla ilgili düzenlemeleri katmanlara ayırırken; 1. katman olarak tanımladığı BMDHS ve MARPOL 73/78’deki genel koruyucu düzenlemelerinin ardından 2. katman olarak da IMO’nun söz konusu MARPOL düzenlemesine dayanarak belirlediği özel alanlar sistemini tanımlamıştır.¹²⁰ Bu kavram, Ek I’in 11. paragrafında; “oşinografik ve ekolojik koşullarla ilgili belirli teknik sebepler ile gemi trafiğinin özel niteliğinden kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesi için özel zorlayıcı yöntemlerin benimsenmesini gerektiren deniz alanı” şeklinde tanımlanmaktadır.¹²¹ Benzer tanım üzerinden Ek IV ve V, sırasıyla sintine ve çöp boşaltımından kaynaklı kirlenmeyi düzenlerken; Ek II, zararlı sıvı maddelerin ve bunları içeren karışımların boşaltımını yasaklamaktadır.¹²² Ek VI’da ise bazı zararlı gazların salınımı düzenlenmiştir.¹²³ Eldeki çalışmanın konusuyla paralel olarak Ek I’deki tanım incelendiğine, bir özel alan belirlenebilmesi için IMO’nun üç unsur üzerinde değerlendirme yapması ve söz konusu deniz alanının üç unsurun da şartlarını karşılaması gerektiği görülecektir. Bunlar; oşinografik koşullar, ekolojik koşullar ve deniz trafiğinin özel karakteridir.¹²⁴ Özel alanın belirlenme sürecinde, gerekli verilerin toplanmış olduğu gerekçeli başvuru IMO bünyesindeki Deniz Çevresinin Korunması Komitesi’ne (*Marine Environment Protection Committee* (MEPC)) yapılacaktır.¹²⁵ Bunun haricinde MARPOL

¹¹⁸ Tullo Scovazzi, “Marine Protected Areas on the High Seas: Some Legal and Policy Considerations”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.19, No.1, (2004), s.5.

¹¹⁹ MARPOL 73/78, Ek I, Düz.1(11) ve 15(3); Ek II, Düz.13(8); Ek IV, Düz.5; Ek V, Düz.1(14), 2(8), 13(6), 14(3); Ek VI, Düz. 11(3).

¹²⁰ Aldo Chircop, “The Designation of Particularly Sensitive Sea Areas: A New Layer in the Regime for Marine Environmental Protection from International Shipping”, Aldo E. Chircop, Ted McDorman ve Susan Rolston (Ed.), **The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston** içinde (573-608), Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s.591.

¹²¹ MARPOL 73/78, Ek I, Düz.1(11)

¹²² MARPOL 73/78, Ek II, Düz.13(8)

¹²³ MARPOL 73/78, Ek VI, Düz.11(3)

¹²⁴ IMO/Assembly, Guidelines for the Designation of Special Areas Under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.927(22)**, 15.01.2002, s.3, para.2.3.

¹²⁵ Ibid., s.5, para.3.1

sözleşmesinin henüz 1973 yılındaki düzenlemesinde, Ek I içerisinde amaca yönelik özel alan olarak hususiyetle belirlenmiş bir kısım deniz alanı da bulunmaktadır. Bunlar, koordinatları da verilmiş şekilde; Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz ve Körfezler (Umman ve Basra Körfezleri) alanlarıdır. Daha sonraki süreçte sırasıyla Aden Körfezi, Antarktika (60° güney enleminin güneyi), Kuzeybatı Avrupa Suları, Arap Denizi'nin Umman Bölgesi ve Güney Afrika'nın Güney Suları da MARPOL 73/78 antlaşma sistemine dahil edilmiştir.¹²⁶

MARPOL 73/78 değinilmesi gereken önemli bir noktalardan birisi, özel alan tanımlamasının kapalı ve yarı-kapalı denizlerde ya da birden fazla devletin deniz alanını kapsayan alanlarda yapılabilir olmasıdır.¹²⁷ Burada da geniş bir alan teşkil eden açık denizlerin düzenleme dışı kaldığı görülmektedir. Dolayısıyla bu düzenleme de dünya denizlerinin sınırlı bir kısmı üzerinde etki doğurabilmiştir. Özel alan kavramında bir diğer dikkat çeken nokta da yalnızca Ek I ve Ek II'nin hukukî bağlayıcılığa sahip olması ve diğer eklerde getirilen düzenlemelerin taraf devletler için bağlayıcılığının isteğe bağlı nitelikte olmasıdır. Ayrıca kavramın özellikle ortaya çıktığı ilk zamanlarda, bir alanın özel alan kabul edilmesiyle yürürlüğe girmesi arasında 10 yıl gibi uzun bir sürenin mevcut olması da özel alan sistemi açısından önemli bir zaaf olarak görülmüştür.¹²⁸ Burada belirtilen olumsuz yönleri sebebiyle, deniz çevresinin korunmasında 2. katman olarak kabul edilen “özel alan” düzeninin de yer yer yetersiz kaldığı görülebilmektedir.

3. Birleşik Krallık MEHRA kavramı

5 Ocak 1993 tarihinde Liberya bayraklı ve yaklaşık 85.000 ton ham petrol yüklü *MV Braer* isimli gemi, Britanya'nın kuzey doğusundaki Shetland'da zorlu hava ve çevre şartları sebebiyle önce karaya oturmuş,¹²⁹ ardından gelişen petrol sızıntısından kaynaklı

¹²⁶ IMO/MEPC, List of Special Areas, Emission Control Areas and Particularly Sensitive Sea Areas, **MEPC.1/Circ.778/Rev.2**, 06.04.2017, Annex.1, s.1; IMO resmi internet sitesinde bulunan liste için bkz. <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx> (14.02.2017)

¹²⁷ Resolution A.927(22), s.3, para.2.2.

¹²⁸ Chircop, s.582.

¹²⁹ MV Braer gemisinin özellikleri, personel düzeni, yaşadığı kaza ve bu kazanın sonuçları hakkında detaylı teknik bilgi içeren rapor için bkz. Marine UK Department of Transport, Accident Investigation Branch, **Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the engine failure and subsequent grounding of the Motor Tanker Braer at Garths Ness, Shetland on 5 January 1993**, Southampton, 09.12.1993.

kirliliğin de önüne geçilememiştir.¹³⁰ Yaşanan bu facianın ardından benzer başka bir tanesinin daha gerçekleşmemesi adına Birleşik Krallık Hükümeti, ticari gemicilikten kaynaklanan kirliliğe dair hemen geniş çaplı bir araştırma faaliyeti başlatmıştır.¹³¹ *Lord Donaldson* yönetiminde gerçekleştirilen tahkikat sonucunda, sonradan “Donaldson Raporu” olarak da adlandırılacak olan bir rapor hazırlanmıştır.¹³² Bu rapordaki tavsiyeler üzerine Deniz Çevresel Yüksek Riskli Alan (*Marine Environmental High Risk Area* (MEHRA)) konsepti Birleşik Krallık Hükümeti tarafından düzenlenmiştir.¹³³ MEHRA, daha önce bahsedilen MPA tiplerine benzer şekilde ekolojik olarak hassas durumda olan ve gemi trafiğinden bu hassasiyeti dolayısıyla olumsuz etkilenecek alanları belirlemektedir.¹³⁴ Bununla beraber, olası bir gemi kazası durumunda gemi trafik düzeninin sağlanması ve anında müdahale ekipmanlarının bulundurulmasına yönelik çeşitli koruyucu önlemler içermektedir.¹³⁵ MEHRA konsepti oluşturulduktan sonraki süreçte Birleşik Krallık sularında 32 adet MEHRA belirlenmiştir.¹³⁶ MEHRA sisteminin işlevselliği ele alındığında, seyir için tehlike arz eden ve çevresel hassasiyete sahip olan denizel alanlarda seyredecek denizcilere yönelik eğitsel yönünün ve bu konularda bilgi toplanmasına yönelik başarısının önemine vurgu yapılmaktadır.¹³⁷ Pratikteki bu tür faydalarına karşılık MEHRA konsepti, uygulama alanının sistemi benimseyecek devletlerin karasuları sınırlı olması ve sadece o devletlerin bayraklarını taşıyan gemiler üzerinde uygulanabilir olması¹³⁸ gibi sebeplerle hukukî anlamda oldukça kısıtlı bir etkiye sahip olabilmektedir.

¹³⁰ Helene Lefebvre-Chalain, “Fifteen Years of Particularly Sensitive Sea Areas: a Concept in Development”, **Ocean and Coastal Law Journal**, Vol.13, No.1, (2007), s.56.

¹³¹ Lynda M. Warren ve Mark W. Wallace, “The Donaldson Inquiry and its Relevance to Particularly Sensitive Sea Areas”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.9, No.4, (1994), s.524.

¹³² Secretary of State for Transport, **Safer Ships, Cleaner Seas: Report of Lord Donaldson’s Inquiry into the Prevention from Merchant Shipping**, London, 1994. (Sonradan: “Lord Donaldson’s Report”)

¹³³ Lefebvre-Chalain, s.57.

¹³⁴ Warren ve Wallace, s.527.

¹³⁵ UK Department of Transport, **Establishment of Marine Environmental High Risk Areas (MEHRAs)**, London, 13.02.2006, s.3.

¹³⁶ Ibid., s.4.

¹³⁷ Great Barrier Reef Shipping Review Steering Committee, **Review of Ship Safety and Pollution Prevention Measures in the Great Barrier Reef**, 2001 (sonradan “GBR Steering Committee Review”) Aktaran: Lefebvre-Chalain, s.57

¹³⁸ Lefebvre-Chalain, s.57

III. ÖZEL HASSAS DENİZ ALANI KAVRAMI

A. Genel Olarak

Deniz çevresinin korunması adına bu kısma kadar anlatılan süreç içerisinde meydana gelen ihtiyaçlara cevap vermek için çalışan IMO, aldığı kararlar ve çıkardığı yönergelerle Özel Hassas¹³⁹ Deniz Alanı (ÖHDA) (*Particularly Sensitive Sea Area* (PSSA)) kavramını ortaya çıkarmıştır. ÖHDA için öğretide karşılaşılan çok yalın bir tabirle “gemicilikten özel olarak korunmaya ihtiyaç duyan alan” tanımının yapıldığı görülmektedir.¹⁴⁰ IMO’nun kendi tanımına göre ise ÖHDA, “sahip olduğu kabul edilmiş önemli ekolojik, sosyoekonomik ya da bilimsel özelliklerinin uluslararası gemicilik faaliyetlerinden zarar görebileceğinden bahisle, IMO tarafından özel koruma altına alınması gereken alan”dır.¹⁴¹ Bu tanımlar üzerinden ÖHDA için, gemicilik faaliyetlerinden kaynaklanan çevre sorunlarının artması ile devletlerin denizel alanlarını korumak için gösterdikleri güçlü isteğin sonucunda meydana gelen bir “ek formül”

¹³⁹ Yerli yazınıımızda, İngilizce “Particularly Sensitive Sea Areas” kavramındaki “sensitive” kelimesinin karşılığı olarak genellikle “duyarlı” kelimesi kullanılmakta ve söz konusu kavram, “Özel Duyarlı Deniz Alanları” şeklinde ifade edilmektedir. “Duyarlı” kelimesi, Türk Dil Kurumu’nun (TDK) Güncel Türkçe Sözlük’ünde; “dış etkenlere karşı duyarlılığı olan, duygun, hassas” şeklinde tanımlanmıştır. Eşanlamlısı olarak gösterilen “Hassas” kelimesi için ise 5 farklı tanım öngörülmüştür. Bunlar: 1. Duyum ve duyguları algılayan; 2. Duyarlı; 3. Çabuk etkilenen; 4. En küçük değerleri, incelikleri dahi algılayabilen; 5. Yapımı ve bakımı özen isteyen, aksamadan çok doğru çalışan, kesin ölçüler gerektiren işlerde kullanılan (alet) şeklindedir. Bu çalışmanın konusu için ele alınırsa 3. ve 4. anlamlar kıyıda kullanılabilir. “Duyarlı” kelimesinin kökenine inildiğinde, Göktürk Alfabesi ile 930 yılında yazıldığı kabul edilen “İrk Bitig” isimli eserdeki “turña kuş tüşnekişe konmış, tuymatın tuzakka ilinmiş (turna kuşu tüneğine konmuş, anlamadan tuzağa yakalanmış) ifadesinde ve 1073 tarihli “Divan-i Lugati’t-Türk” adlı eserdeki “er ışın tuydu (adam işi sezdi, gizli şeyi fark etti) ifadesinde görüldüğü üzere “tuy-mak” fiilinin “duyarlı” kelimesine kök teşkil ettiği anlaşılmaktadır. “Duyarlı”, günümüzün genel kullanımında ise daha çok bireyler için, dış etkenlere karşı kayıtsız kalmama, sağduyulu olma hallerini ifade etmektedir. “Duyu organları” ve “duyurga” gibi aynı kökten türemiş kavramlarda da yine bir dış etkeni algılayabilme yeteneğine atıf vardır. Dilimize Arapça’dan geçmiş “hassas” kelimesi de “duygu” anlamındaki “hiss” ve “duyu organlarıyla duyma, (hayvan) burnuyla kurcalama” anlamındaki “hass” kökünden gelerek, hissetme fiilini yapan özneyi belirttiği için esasen “duyarlı” ile anlamsal olarak aynı kökü paylaşmaktadır. Ancak günümüz kullanımında, “hassas diş”, “hassas cilt”, “hassas nokta” gibi ifadelerle, dış etkenlerden zarar görme olasılığı yüksek nesneleri de betimleyen bir özellik taşımaktadır. Bu durum “hassas” kelimesinin, “duyarlı” kavramını da içine alan geniş bir anlamsal yapıya sahip olduğuna işaret etmektedir. Çalışma konusunu teşkil eden kavramdaki “sensitive” kelimesi ise, özneye dış etkenin etki edebilme durumundan çok, bu etkiden zarar görülebilme durumunun kuvvetini yansıtmaktadır. Sözelimi, “kırılğan” sözcüğü bu anlamı daha iyi karşılayabilmektedir. Benzer farklılık, İngilizce’de “sense” kökünden türeyen “sensible” ve “sensitive” kelimeleri için de söz konusudur. Çeviri açısından bakıldığında “duyarlı”, İngilizce “sensible” kelimesi için iyi bir karşılık olacakken, “sensitive” kelimesinin “hassas” şeklinde çevrilmesi kanaatimce daha uygun olacaktır. Eldeki tezde bu sebeple “Particularly Sensitive Sea Areas” kavramının çevirisi olarak “Özel Hassas Deniz Alanları” kullanılmıştır.

¹⁴⁰ Ingvild Ulrikke Jakobsen, “The Adequacy of the Law of the Sea and International Environmental Law to the Maritime Arctic: Integrated Ocean Management and Shipping”, *Michigan State International Law Review*, Vol.22, No.1, (2013), s.316.

¹⁴¹ IMO/Assembly, Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.982(24)**, 01.12.2005, s.3, para.1.2.

olduğu söylenmektedir.¹⁴² Böylece ÖHDA konseptinin kabulü, seyrüsefer serbestisine karşı deniz çevresi lehine IMO'nun bir hamlesi olarak da yorumlanmıştır.¹⁴³

Söz konusu alanların tespiti için gereken kriterler, bir alan ÖHDA olarak tanındığında uygulanacak hukuki rejim ve alınacak koruyucu önlemler gibi hususlara girmeden evvel, ÖHDA kavramının tarihsel sürecinden bahsetme gereği duymaktayım. Nitekim yukarıda da bahsedildiği üzere, insanlığın madde ve mana planında gösterdiği gelişim-değişimiyle beraber çevreyi koruma bilinç ve yöntemleri de değişimler göstermiştir. ÖHDA'nın da öncesindeki tartışmalardan bugüne dek geçirdiği süreç içerisinde bu değişimlerden uzak kalmadığı ve hâlen gelişmekte olduğu görülecektir.

B. Gelişim Süreci

1. Kavramsallaşma Süreci Başlamadan Önceki İlkel Örnekler

Günümüzdeki IMO tabanlı ÖHDA kavramıyla organik ve amaçsal olarak büyük benzerlikler taşıyan birtakım uygulamalara, 1960'lı yılların son dönemlerinde başlayan süreç içerisinde rastlanmaktadır. Federal Almanya, Fransa ve Birleşik Krallık Seyrüsefer Enstitülerinin, 1966 yılında yaptıkları çalışma sonucunda, gemi trafiğinin aşırı yoğunlaştığı deniz alanlarındaki sorunların çözümüne yönelik hazırladıkları rapor, IMO'yu "Trafik Ayrım Düzenlerinin ve Belirli Tür Gemiler için Kaçınılması Gereken Alanların Belirlenmesi Hakkında Tavsiye (*Recommendation on Establishing Traffic Separation Schemes and Areas to be Avoided by Ships of Certain Classes*)"¹⁴⁴ kararını almaya yöneltmiştir. Bu gelişmenin temel aldığı yaklaşım, çevrenin korunmasından ziyade, seyir güvenliğinin sağlanmasıdır.¹⁴⁵ 1967 yılında ise Fransa'nın ve SSCB'nin söz konusu rapor doğrultusunda ancak sahip oldukları bazı hassas deniz alanlarının korunması amacıyla, bunların "kaçınılması gereken alanlar (*areas to be avoided*)" olarak tanımlanması için IMO'ya yaptıkları başvurular¹⁴⁶ dikkat çekmektedir. İşte tam da bu

¹⁴² Lefebvre-Chalain, s.51.

¹⁴³ Nihan Ünlü, "Particularly Sensitive Sea Areas: Past, Present and Future", **World Maritime University Journal of Maritime Affairs**, Vol.3, Iss.2, (Ekim 2004), s.161.

¹⁴⁴ IMO/Assembly, Recommendation on Establishing Traffic Separation Schemes and Areas to be Avoided by Ships of Certain Classes, **Resolution A.161(ES. IV)**, 27.11.1968.

¹⁴⁵ Gerard Peet, "Particularly Sensitive Sea Areas – A Documentary History", **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.9, No.4, (1994), s.471.

¹⁴⁶ Fransa'nın teklifi, NAV IV/2/Add.5; SSCB'nin teklifi, NAV IV/2/Add.7.

noktada IMO'nun aldığı 1973 tarihli, “Rotalandırma Sistemleri (*Routeing Systems*)” başlıklı karar,¹⁴⁷ teklif edilen alanları “kaçınılması gereken alan” olarak belirlemesi ve yukarıda değinilen “A.161(ES. IV)” kararının yerini alması bakımından tarihsel olarak önem arz etmektedir. Deniz çevresinin gemicilik faaliyetlerinden korunması adına, belirli bir deniz alanı için özel koruyucu önlem alınması anlamına gelen bu gelişme, o dönemde adı henüz konulmamış olsa da ilkel anlamda bir ÖHDA ilanı olarak sayılabilecektir.¹⁴⁸ Sonraki dönemde, 1991 yılına kadar aynı konsept üzerinden toplamda on beş alan tanımlanmıştır.¹⁴⁹ 1991 yılında ise ÖHDA kavramı IMO tarafından kabul edildiğinden, gerçek anlamda ÖHDA’lardan bahsedilebilecek noktaya gelinmiştir.

2. 1978 Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konferans

ÖHDA kavramının tanımlandığı ilk IMO kararı olan 1991 tarihli A.720(17) sayılı kararla gelen yönerge¹⁵⁰, ÖHDA’ya dair henüz ilk maddesinde 1978 yılında gerçekleşmiş olan “Tanker Güvenliğine ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konferans’a (*International Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention*)” atıf yapmaktadır. Buradaki ifade, MEPC’nin ÖHDA için yaptığı çalışmaların mahut konferansta alınan bir karar üzerine başladığını göstermektedir.¹⁵¹

Sayıları ve zararları gittikçe artan tanker kazalarına karşı önlemler geliştirmek amacıyla, o dönemki adıyla IMCO bünyesinde Tanker Güvenliğine ve Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Konferans toplanmış ve MARPOL ile SOLAS sözleşmeleri üzerinde önemli düzenlemeler yapılmıştır.¹⁵² Bu konferansta ÖHDA’ya temel olan önemli gelişme ise; kabul edilen 9. karar ile ortaya konulan, “yenilenebilir doğal kaynakları ya da önemli bilimsel amaçlara hizmet etmeleri sebebiyle özel değere sahip alanların” hususen korunmasına yönelik İsveç delegasyonunun teklifidir.¹⁵³ Alınan

¹⁴⁷ IMO/Assembly, *Routeing Systems*, **Resolution A.284(VIII)**, 20.11.1973.

¹⁴⁸ Peet, s.472.

¹⁴⁹ Ibid., ss.472-475.

¹⁵⁰ IMO/Assembly, *Guidelines for the Designation of Special Areas and the Identification of Particularly Sensitive Areas*, **Resolution A.720(17)**, 06.11.1991. (Buradan itibaren “1991 Yönergesi” olarak adlandırılacaktır.)

¹⁵¹ Ibid., s.27, para.3.1.1.

¹⁵² W. D. Snider, “IMCO Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention”, **Marine Technology**, Vol.15, No.3, (July 1978), ss.297-307.

¹⁵³ Peet, s.475.

9. Karar, IMO'ya bahsi geçen özel alanların gemi kaynaklı kirlilikten korunması için gerekli olan tespitleri ve çalışmaları yapma görevini vererek ÖHDA'nın oluşumuna kapı açmıştır.¹⁵⁴ Bu kararlar IMO'ya verilen görev üç fazdan oluşmaktadır: Bu fazlardan birincisi; yenilenebilir doğal kaynakları ile bilimsel amaçlara hizmet kabiliyetlerini göz önüne alarak, gemi taşımacılığında ve gemilerin boşaltımından kaynaklı kirliliğe karşı özel koruma altına alınması gereken deniz alanlarının envanterini çıkarmaktır. İkincisi; seyrüsefer serbestisine ve diğer denizcilik faaliyetlerine saygılı şekilde getirilecek olan koruyucu önlemleri değerlendirmektir. Üçüncü faz ise; söz konusu koruyucu önlemleri, var olan uluslararası anlaşmalar doğrultusunda bir iskelete oturtmak ve uygun hukukî temellendirmesini gerçekleştirmektir.¹⁵⁵ Bu gelişmelerle koruma alanları konusu uluslararası gemicilik camiasına ilk kez taşınmış ve tarihsel gelişim adına mühim bir dönüm noktası olmuştur.¹⁵⁶

Alınan karardan sonra MEPC konuyla ilgili çalışmalarına başlamış ve kararla ilgili hususları, IMCO, FAO,¹⁵⁷ UNESCO,¹⁵⁸ WMO,¹⁵⁹ IAEA,¹⁶⁰ UN, UNEP kurumlarından uzmanların oluşturduğu Deniz Kirliliğinin Bilimsel Yönü Üzerine Uzmanlar Grubu'na (*The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection* (GESAMP)) sunmuştur. GESAMP, iletilen Karar 9'u değerlendirmeye almış ve sonuç olarak söz konusu alanların envanterinin çıkarılması işini kendilerinin yapmasının uygun olmadığına ancak bu konseptin gelişimi için IMCO'ya bilimsel tavsiyelerin verilebileceğine karar vermiştir.¹⁶¹ Devamındaki raporunda da görüleceği üzere GESAMP, sonraki süreçte ÖHDA konusunda pek varlık gösterememiştir.¹⁶²

¹⁵⁴ Lefebvre-Chalain, s.48.

¹⁵⁵ Agustin Blanco-Bazan, "The IMO guidelines on Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA's) – Their Possible Application to the Protection of Underwater Cultural Heritage", **Marine Policy**, Vol.20, No.4, (1996), s.344.

¹⁵⁶ Kachel, ss.156-157.

¹⁵⁷ Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (Food and Agriculture Organization of the United Nations).

¹⁵⁸ Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization).

¹⁵⁹ Dünya Meteoroloji Örgütü (World Meteorological Organization).

¹⁶⁰ Uluslararası Atom Enerjisi Ajansı (International Atomic Energy Agency).

¹⁶¹ IMCO/FAO/UNESCO/WMO/IAEA/UN/UNEP The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP), Reports and Studies No.9, **Report of the 10th Session**, Paris, 29 May -2 June 1978, s.11, para.59.

¹⁶² GESAMP, Reports and Studies No.10, **Report of the 11th Session**, Dubrovnik, 25-29 February 1980.

3. Yönergelerin Ortaya Çıkışı ve İlk ÖHDA İlanı

Karar 9'un kabul edilmesinden sonra her ne kadar bazı kısa vadeli girişimlerde bulunulmuş olsa da 1986 yılına kadar kararın uygulanmasına yönelik bir adım atılamamıştır. Öğretide bu dönem, IMO'nun başkaca öncelikli konularına eğilmesi nedeniyle ÖHDA açısından “durgunluk dönemi” olarak da değerlendirilmiştir.¹⁶³ Nihayet 1986 yılında MEPC, Karar 9 üzerine tekrar çalışmalar başlatmıştır. Temmuz 1986'da gerçekleştirilen MEPC 23. oturumu sonunda, karasuları içindeki deniz alanları için ulusal koruma önlemleri ile ilgili üye devletleri bilgi sunmaya davet eden 171 numaralı genelge yayınlanmıştır.¹⁶⁴

ÖHDA'nın tüm hazırlık süreci boyunca, bilhassa bazı hükümet dışı örgütlerin ve bazı devletlerin girişimleriyle, IMO bünyesinde halihazırda var olan düzenlemelerin konsolide edilerek uygulanmaya çalışılması ile ÖHDA gibi ayrı bir konseptin oluşturulması arasında tercih tartışmaları gerçekleştirilmiştir.¹⁶⁵ Koruyucu önlemlerin geliştirilmesi denizlerdeki seyir güvenliği ile büyük paralellikler taşıdığı için IMO'nun Deniz Güvenliği Komitesi (*Maritime Safety Committee* (MSC)) ve Seyir Güvenliği Alt Komitesi (*Sub-Committee on Safety of Navigation* (NAV)) de MEPC ile ortak çalışmalar yürütmüştür.¹⁶⁶

1986 yılında ÖHDA'yı getirecek olan süreçte başlayan ısınma, 1987 yılında alınan bir kararla devam edecektir. Büyük Set Resifi (BSR) bölgesini koruma altına almak isteyen Avustralya, 1975 yılında kendi iç hukukunda bilhassa kılavuz kaptan alımına yönelik çeşitli düzenlemeler yaptıktan sonra bunu uluslararası sözleşmelere dayandırarak hukukî anlamda temellendirmeye çalışmaktaydı.¹⁶⁷ Avusturalya'nın bu çalışmalarının da sonucu olarak 1987 yılında IMO, A.619(15) sayılı karar ile Torres Boğazı, Büyük Kuzeydoğu Kanalı, BSR'nin iç güzergahı ve Hidrograflar Geçidi bölgelerinde taşımacılık yapacak 100 metreden uzun gemiler, tüm tankerler ve kimyasal

¹⁶³ Peet, s.475.

¹⁶⁴ IMO/MEPC, Circular on Particularly Sensitive Sea Areas, **MEPC/Circ.171**, 18.08.1986.

¹⁶⁵ Roberts, 2007, s.89.

¹⁶⁶ Peet, s.481.

¹⁶⁷ Blanco-Bazan, s.344.

madde veya gaz halinde yük taşıyan gemiler için kılavuz kullanımı önerilmiştir.¹⁶⁸ Ancak yalnızca öneri mahiyetinde olan ve nispeten kısıtlı bölgeler için verilmiş olan bu karar Avustralya için yeterli olmamıştır. Öyle ki; Avustralya, Torres Boğazı'nı ve BSR'yi kapsayacak bir alanda zorunlu kılavuzluk uygulanmasını istiyor ve bunun uluslararası hukuktaki zeminini sağlamak üzere günümüzde de devamı gelecek olan girişimlerini sürdürüyordu.¹⁶⁹

1990 senesi, Avustralya'nın amaçları ile ÖHDA'nın kavramsal gelişiminin çok önemli bir kesişim noktasıdır. Kasım 1990'da yapılan MEPC 30. oturumunda bir yandan ÖHDA'ya ilişkin ilkeler taslak olarak değerlendirilirken bir yandan da çıkarılan MEPC.44(30) sayılı kararlar BSR, ilk ÖHDA olarak ilan edilmiştir.¹⁷⁰ Aynı oturumdan çıkan bir başka karar MEPC.45(30) da Avustralya'nın söz konusu bölgede uyguladığı zorunlu kılavuzluk sistemini meşrulaştırmıştır.¹⁷¹ BSR ÖHDA olarak belirlenirken, bölgenin ekolojik, sosyal, kültürel, ekonomik ve bilimsel önemi uzun uzadıya değerlendirilip bu karara varılmıştır.¹⁷² Ancak görülmektedir ki, Avustralya BSR için amacına ulaşmış olsa da Torres Boğazı bu kapsama alınmamıştır.

ÖHDA kapsamında uygulanması planlanan koruyucu önlemlerin uluslararası seyrüsefer üzerinde doğrudan etkilerde bulunacak olması sebebiyle, Mayıs 1991'deki 59. oturumunda MSC, Temmuz 1991'deki 31. oturumunda MEPC ve Eylül 1991'deki 37. oturumunda NAV bu konuyu tartışıp değerlendirmiştir.¹⁷³ Bu değerlendirmelerin sonunda IMO, önceki kısımlarda adını zikrettiğim 1991 Yönergesi ile tarihi bir adım atmış ve MARPOL'de geçen "Özel Alan" modeli ile ÖHDA'yı beraber bir yönergede düzenlemiştir.¹⁷⁴ Bu düzenlemelerle ÖHDA ilanı için aranan kriterler ve izlenecek

¹⁶⁸ IMO/Assembly, Use of Pilotage Services in the Torres Strait and Great Barrier Reef Area, **Resolution A.619(15)**, 19.11.1987.

¹⁶⁹ Robert Charles Beckman, "PSSAs and Transit Passage – Australian Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS", **Ocean Development and International Law**, Vol.38, No.4, (2007), s.326.

¹⁷⁰ IMO/MEPC, Identification of the Great Barrier Reef Region as a Particularly Sensitive Area, **Resolution MEPC.44(30)**, 16.11.1990.

¹⁷¹ IMO/MEPC, Protection of the Great Barrier Reef Region, **Resolution MEPC.45(30)**, 16.11.1990.

¹⁷² Van Dyke ve Broder, s.476.

¹⁷³ Blanco-Bazan, s.345.

¹⁷⁴ Resolution A.720(17), s.1.

yöntem belirlenmiştir. 1991 Yönergesi ÖHDA'nın, devletlerin karasularının ötesinde de uygulanabileceğini açıklığa kavuşturması bakımından yine önemli bir adım olmuştur.¹⁷⁵

4. Günümüze dek Yönergeler Üzerinde Gerçekleşen Değişiklikler

1991 Yönergesi, o dönemde mevcut bulunan MPA'ların ötesinde fazladan koruyucu imkanlar sunarak seyrüsefer serbestisine ve ÖHDA ilan edilen alanlardan yapılacak geçişlere önemli kısıtlamalar getiriyordu.¹⁷⁶ Bunun sonucu olarak da söz konusu ilanın sadece IMO'nun tavsiyesi üzerine yapılabileceği kabul edilmiştir.¹⁷⁷ Denizcilik faaliyetleri ve deniz çevresinin korunması arasındaki dengeyi sağlama adına 1991 Yönergesi, çok sayıda ayrıntılı kriter getirerek üye devletler arasında geniş bir kabul ve saygınlık görmüştür; fakat kriterlerin karmaşık yapısı, ÖHDA ilan edilmesini, uygulamada oldukça zorlaştırmıştır.¹⁷⁸ Nitekim BSR'den sonra bu yönergeye göre ilan edilebilen tek alan 1997 yılında Küba'nın teklifiyle Sabana-Camagüey Takımadaları olmuştur.¹⁷⁹

1992'den 1994'e kadar, çıkarılan yönergeyi bilhassa BMDHS hükümleriyle olan ilişkileri bakımından inceleyen bir uzman grubu, Hull Üniversitesi bünyesinde toplantılar yapmıştır.¹⁸⁰ Daha sonra aynı grubun Hollanda Taşımacılık, Kamu İşleri ve Su Yönetimi Bakanlığı'nın himayesinde Hollanda Texel'de yaptığı 1-3 Haziran 1994 tarihli "ÖDHDA Hakkında Hukuk Uzmanları Uluslararası Üçüncü Toplantısı (*Third International Meeting of Legal Experts on Particularly Sensitive Sea Areas*)", ÖHDA kavramının kaderi açısından önemli sonuçlar doğurmuştur. Hâlen yeni bir ÖHDA ilanı gerçekleştirmediğine dikkat çekilen bu toplantı sonucunda özetle; içeriğinin ve ilan sürecinin çok karmaşık, kriterlerinin de ağır olması sebebiyle 1991 yönergesinin üye devletlerce istenmediği ifade edilmiştir.¹⁸¹ Bununla beraber, ÖHDA kapsamında

¹⁷⁵ Roberts, 2007, s.90.

¹⁷⁶ Kristina M. Gjerde ve David Ong, "Protection of Particularly Sensitive Sea Areas Under International Marine Environment Law", **Marine Pollution Bulletin**, Vol.26, No.1, (1993), s.10.

¹⁷⁷ Blanco-Bazan, s.65.

¹⁷⁸ Lefebvre-Chalain, s.50.

¹⁷⁹ IMO/MEPC, Identification of the Archipelago of Sabana-Camagüey as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.74(40)**, 25.09.1997.

¹⁸⁰ Kachel, s.158.

¹⁸¹ Söz konusu toplantının raporu için bkz. Kristina M. Gjerde ve David Freestone, "Particularly Sensitive Sea Areas – An Important Environmental Concept at a Turning-Point?", **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.9, No.4, (1994), s.459 vd.

öngörülen önlemlerin “Özel Alan” kavramının sisteminden ayrıştırılarak daha kapsamlı ve etkili hâle getirilmesini talep eden bazı hükümet dışı örgütlerin baskısı,¹⁸² üye devletlerin talepleriyle birleşince, Texel’de toplanan hukuk uzmanlarının hazırladığı çalışmayla temellenmiş bir taslak karar 1995’te MEPC’ye sunulmuştur. MEPC’nin bu durumu değerlendirmesi ise 1997 senesini bulacaktır. Bu dönemde hem taslak teklifin dahi beklentileri karşılamada oldukça hantal kaldığı hem de MARPOL’deki düzenlemelerle beraber güncelliğin artık yitirildiği tespit edilmiştir.¹⁸³ 1999 yılındaki MEPC 43. oturumunun sonunda IMO, nihayet 1991 yönergesi üzerinde değişiklikler getiren A.885(21) sayılı kararı almıştır.¹⁸⁴ Ancak bu karar yalnızca ilan prosedürü için etkili bir değişiklik getirmiş, devletlerin kriterler ve ÖHDA’nın özünü oluşturan ilkeler konusundaki ortak zemin arayışına bir cevap niteliğine sahip olamamıştır.¹⁸⁵ 1999 değişiklikleri sonrasında da 2001 yılında yapılacak olan değişikliklere kadar hiçbir ÖHDA ilanının olamaması, mevcut ÖHDA sisteminin faydasının sorgulanmasına neden olacaktır.¹⁸⁶

1999’daki başarısız değişiklikten sonra 2001 yılında, A.927(22) sayılı karar ile gelen yeni yönerge¹⁸⁷, önceki düzenlemeleri ilga etmiştir.¹⁸⁸ Karmaşık sistemi çok daha açıklayıcı hâle getiren bu kararın alınmasından sonra başvuru ve ilanlarda gözle görülür bir artış eğilimi başlamıştır. Bu etkiyle 2002’de Kolombiya’daki Malpelo Adası’nı çevresi,¹⁸⁹ ABD’deki Florida Keys çevresi¹⁹⁰ ile Danimarka, Almanya ve Hollanda’nın kıyıdaş olduğu Wadden Denizi;¹⁹¹ 2003’te Peru’daki Paracas Ulusal Rezervi¹⁹² ve

¹⁸² Louise de La Fayette, “The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.16, No.2, (2001), s.187.

¹⁸³ Kachel, s.158.

¹⁸⁴ IMO/Assembly, Procedures for the Identification of Particularly Sensitive Sea Areas and the Adoption of Associated Protective Measures and Amendments to the Guidelines contained in Resolution A.720(17), **Resolution A.885(21)**, 25.11.1999.

¹⁸⁵ Kachel, s.158.

¹⁸⁶ Churchill ve Lowe, s.395

¹⁸⁷ Buradan itibaren “2001 Yönergesi” olarak adlandırılacaktır.

¹⁸⁸ IMO/Assembly, Guidelines for the Designation of Special Areas Under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.885(21)**, 29.11.2001.

¹⁸⁹ IMO/MEPC, Identification of the Sea Around the Malpelo Island as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.97(47)**, 08.03.2002.

¹⁹⁰ IMO/MEPC, Identification of the Sea Around the Florida Keys as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.97(47)**, 08.03.2002.

¹⁹¹ IMO/MEPC, Identification of the Wadden Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.101(48)**, 11.10.2002.

¹⁹² IMO/MEPC, Designation of the Paracas National Reserve as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.106(49)**, 18.07.2003.

2004'te Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya ve Birleşik Krallık'ın denizel alanlarının bulunduğu Batı Avrupa Suları¹⁹³ ardı ardına ÖHDA ilan edilmiştir.

2001 sonrası süreçte dikkate değer bir gelişme de *Prestige* gemi kazası sonucu özellikle İspanya ve Fransa kıyılarında yaşanan büyük çevre felaketi olmuştur. *Prestige* gemisinin 26 yaşında olması ve tek cidarlı (gövdesi tek kat sacdan müteşekkil) bir tanker olması gibi özellikleri, gemi güvenliğiyle ilgili tartışmaların alevlenmesine yol açmıştır.¹⁹⁴ Bu tartışmaların önemli bir meyvesi olarak, AB Komisyonu'nun AB Parlamentosu ve AB Konseyi'ne hitaben hazırladığı 03.12.2002 tarihli öneri raporu¹⁹⁵ örnek verilebilecektir. Rapor içeriğindeki bazı ifadeler eldeki çalışma açısından oldukça dikkat çekicidir. Örneğin; üye devletlerin, AB'nin hassas kıyılarını yoğun gemi trafiğinden korumak amacıyla IMO ile beraber Uluslararası Hukuk kapsamında geliştireceği önlemlerin AB Komisyonu tarafından destekleneceği raporda belirtilmektedir.¹⁹⁶ Hatta zorunlu seyir rotaları veya seyrüsefere kapalı deniz alanı tespitlerinin yapılabileceği yine aynı yerde zikredilmiştir. *Prestige* kazası sonrasında oluşan bu atmosferde nihayet altı Avrupa devleti, Batı Avrupa'daki çok geniş bir deniz alanının ÖHDA ilan edilerek tek cidarlı tankerlerin seyrine kapatılması teklifinde bulunmuştur.¹⁹⁷ Lâkin böyle bir önlemin seyir serbestisini ve denizcilik faaliyetlerini büyük ölçüde zedeleyeceğini öne süren bazı hükümet dışı örgüt ve devletler, söz konusu teklife yoğun muhalefet göstermiştir. Bunun sonucunda teklifte bahsi geçen önlem geri çekilmiş ve yerine, tehlikeli madde taşıyan gemilere alana girmeden en az 48 saat önce kıyı devletlerine bildirimde bulunma zorunluluğunu öngören hükümler getirilmiştir.¹⁹⁸

2001 Yönergesi'nin uygulamada olduğu dönemde, Rusya dışında Baltık Denizi'ne kıyısı olan diğer devletlerin herhangi bir koruyucu önlem talebinde

¹⁹³ IMO/MEPC, Designation of the Western European Waters as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.121(52)**, 15.10.2004.

¹⁹⁴ Frank, ss.2-3.

¹⁹⁵ Söz konusu rapor doğrudan doğruya *Prestige* kazası üzerinden dersler çıkarılarak hukuki edinimler sağlama amacı gütmüştür. Yukarıda da değinmiş olduğum *Erika* kazası sonrasında AB Komisyonu'nun yaptığı benzer çalışmaların analizi de bu rapor içerisinde kendisine yer bulmuştur. Raporun İngilizce metni için bkz. Commission of The European Communities, "**Communication from The Commission to The European Parliament and to The Council on Improving Safety at Sea in Response to Prestige Accident**", COM/2002/681/Final, Brussels, 03.12.2002.

¹⁹⁶ COM/2002/681/Final, s.14.

¹⁹⁷ IMO/MEPC, Designation of a Western European Particularly Sensitive Sea Area – Submitted by Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom, **MEPC 49/8/1**, 11.4.2003, s.45, para.5.1.

¹⁹⁸ IMO/MEPC, Report of the Marine Environment Protection Committee on its Forty-Ninth Session, **MEPC 49/22**, 8.8.2003, s.50.

bulunmaksızın ÖHDA olarak ilanını talep etmesi de Rusya'nın itirazıyla karşılaşmıştır. Nitekim Rusya'nın yaklaşımına göre böyle bir ilan, gelecekte getirilebilecek olan koruyucu önlemler için belirsizlik teşkil edecek ve ucu açık sonuçlar doğuracaktır. Aynı zamanda ÖHDA yönergesinde bahsedilen “ortak çalışma” ilkesine aykırı bir durum oluşacaktır.¹⁹⁹ Bu tartışmaların gölgesinde Baltık Denizi'nin ÖHDA olarak ilanı da gerçekleşmiştir.²⁰⁰ Yine aynı dönemdeki benzer bir tartışma, daha önce ÖHDA olarak belirlenmiş olan BSR alanının Torres Boğazı'nı da kapsayacak şekilde genişletilmesi ve zorunlu kılavuzluk uygulamasının burası için de geçerli olması yönündeki Avustralya ve Papua Yeni Gine'nin teklifi üzerinde gerçekleşmiştir.²⁰¹ Nihayetinde ise ÖHDA olarak belirlenmiş olan BSR alanı Torres Boğazı'nı da kapsayacak şekilde genişletilmiştir.²⁰² Zorunlu kılavuzluk ile ilgili tartışmalara da eldeki çalışmanın devamında tekrar değinilecektir.

22 Temmuz 2005 tarihinde Baltık Denizi'nin ve Torres Boğazı'nın ilanıyla beraber, yine aynı gün içinde İspanya'ya bağlı Kanarya Adaları çevresi²⁰³ ve Ekvador'a bağlı Galapagos Takımadaları çevresi²⁰⁴ de ÖHDA olarak ilan edilmiştir.

2001 Yönergesi, ÖHDA prosedür ve kriterlerini yumuşatarak ilanlara büyük ivme kazandırmış olsa da bu tür gelişmeler sonucunda hükümlerin genel ifadeler içeren yapısı tartışılmaya başlamıştır.²⁰⁵ Liberya ile Panama gibi iki (kolay) bayrak devletiyle²⁰⁶ beraber Rusya'nın öncülüğündeki üçlü grup, endüstriyel organizasyonların da desteğini alarak, mevcut ÖHDA yönergesinin yeniden gözden geçirilip üzerinde değişiklikler yapılmasını ve bu süreç boyunca da ÖHDA uygulamasının dondurulmasını teklif

¹⁹⁹ IMO/MEPC, Report of the Marine Environment Protection Committee on its Fifty-First Session, **MEPC 51/22**, 22.04.2004, Annex.8.

²⁰⁰ IMO/MEPC, Designation of the Sea Baltic Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.97(47)**, 22.07.2005.

²⁰¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Julian Roberts, “Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait PSSA Proposal”, **Ocean Development and International Law**, Vol.37, No.1, (2006).

²⁰² IMO/MEPC, Designation of the Torres Strait as an Extension of the Great Barrier Reef Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.133(53)**, 22.07.2005.

²⁰³ IMO/MEPC, Designation of the Canary Islands as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.134(53)**, 22.07.2005.

²⁰⁴ IMO/MEPC, Designation of the Galapagos Archipelago as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.135(53)**, 22.07.2005.

²⁰⁵ Kachel, s.161.

²⁰⁶ Kolay bayrak devletleri ve bu devletlerin deniz ticaretindeki konumları, çeşitli konularda gösterdikleri refleksleri vb. konularda ek bilgi için bkz. İMEAK Deniz Ticaret Odası, **Deniz Ticareti**, Kasım Sayısı (Kolay) Bayrak Devletleri Eki, (Kasım 2015).

etmiştir.²⁰⁷ Teklifin MEPC'ye gelmesiyle beraber teklife karşı çıkan taraf devletler de olmuş ve komitede yönergelerin tekrar gözden geçirileceği ancak uygulamanın dondurulmasının söz konusu olamayacağı ifade edilmiştir.²⁰⁸ Yaşanan tartışmalı sürecin ardından nihayet 2005 yılının sonunda önemli bir sonuca varılmıştır. A.982(24) sayılı karar ile artık ÖHDA'ya dair yönerge ile MARPOL'deki Özel Alanlar için olan yönerge birbirinden ayrılmıştır.²⁰⁹ Sadece ÖHDA'ya has şekilde getirilen yeni yönerge, 2001 Yönergesi'ndeki MARPOL kısmını aynen koruyarak devamını kabul etmekle birlikte, ÖHDA kısmını ilga edecek şekilde düzenlenmiş halini yürürlüğe koymuştur.²¹⁰

A.982(24) sayılı karar ile getirilen yönerge, ÖHDA kavramını düzenleyen son yönerge olma özelliğini taşımaktadır. Bu yönerge herhangi bir uluslararası andlaşma içerisinde yer almadan (bilhassa MARPOL) yalnızca bir IMO Genel Kurul kararı niteliği taşıdığı için, uluslararası hukuk açısından bağlayıcılığa sahip olmadığı da öğretilde ileri sürülmüştür.²¹¹ Yönergenin kabul edilmesinden bu yana geçen süreçte ise, biri var olan bir ÖHDA'nın genişletilmesi olmak üzere 6 farklı ilan daha gerçekleştirilmiştir. 2013 yılında da MARPOL'deki özel alan hükümlerini güncelleyen yeni yönerge²¹² sebebiyle küçük çapta bir teknik düzenleme yapılarak eski MARPOL yönergesine yapılan atıf yeni yönergeyle değiştirilmiştir.²¹³ ÖHDA konsepti; yeni ilanlar, düzenlemeler ve alınacak

²⁰⁷ Chircop, s.591.

²⁰⁸ MEPC 51/22, ss.29-32; Bu rapor düzleminde yönergelere ilişkin tartışmalar incelendiğinde ilk göze çarpan husus, teklife bulunan devletlerin uluslararası gemicilik alanında yoğun faaliyet gösteren ve bu yüzden tutumları seyrüsefer serbestisinden yana olan devletler olmasıdır. Bunlarla beraber, üçlü grubu destekleyen örgütlerde de benzer bir durum söz konusudur. Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council – BIMCO), Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS), Uluslararası Bağımsız Tanker Sahipleri Birliği (International Association of Independent Tanker Owners – INTERTANKO), Petrol Şirketleri Uluslararası Denizcilik Forumu (Oil Companies International Marine Forum – OCIMF), Uluslararası Kimyasal Tanker Birliği (International Parcel Tanker Association – IPTA) gibi örgütlerin gözlemcileri de MEPC'deki görüşmelere katılmıştır. Örgüt temsilcileri de yönergelerin mevcut durumunda denizcilik faaliyetlerinin düzenlenmesi yönünden eksiklerin olduğunu, koruyucu önlemlerin açık ve net bir şekilde belirlenmesi gerektiğini ve ÖHDA ilanlarındaki kontrolsüz artışın sistemin istisnai yapısına zarar vererek değer kaybı yaşatacağını ifade etmiştir. Çalışmada sıkça değindiğim, çevresel menfaatler ile seyrüsefer serbestisine ilişkin menfaatler arasındaki dengenin burada da bir anlaşmazlık konusu haline geldiği görülmektedir. Nitekim teklife karşı çıkan devletlerin başında olan Norveç'in de aksi yönde siyasi menfaatlerinin söz konusu olduğu düşünülebilir. Tartışmaların odağındaki Batı Avrupa Suları için de tüm bu politik menfaat çatışmasının ortasında kalmasına gönderme olacak şekilde "Politically Sensitive Sea Area" (Politik Hassas Deniz Alanı) yakıştırması yapılmıştır. Konu ile ilgili ayrıca bkz. Julian Roberts ve Diğerleri, "The Western European PSSA Proposal: a Politically Sensitive Sea Area", **Marine Policy**, Vol.29, Iss.5, (September 2005).

²⁰⁹ IMO/MEPC, Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.982(24)**, 01.12.2005.

²¹⁰ Ibid., s.3, para.1.1.

²¹¹ Roberts, 2005, s.142.

²¹² IMO/Assembly, 2013 Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL, **Resolution A.1087(28)**, 4.12.2013.

²¹³ IMO/MEPC, Amendments for the Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (Resolution A.982(24)), **Resolution MEPC.267(68)**, 15.05.2015.

koruyucu eylemlere yönelik tartışmalarla beraber güncelliğini ve canlılığını korumaktadır. Her geçen yıl da kavramsal gelişim adına yeni adımlar atılmaktadır. Tezin bundan sonraki kısmında ÖHDA kavramının ortaya koyduğu hukukî rejimden bahsederken ele alınacak temel metin, kabul edilen son yönergeyi muhtevasında barındırması ve önceki yönergeleri ilga etmiş olması sebebiyle A.982(24) sayılı karar olacaktır.



İkinci Bölüm

ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARININ HUKUKİ REJİMİ

I. HUKUKİ DAYANAK

Birinci bölümdeki hususlarda da görüldüğü üzere insanlığın çevre duyarlılığının artmasına paralel olarak uluslararası hukuk, gün geçtikçe daha koruyucu bir yapıya bürünmektedir. Fakat muhtevastındaki genel hükümler bazı özel durumlarda yetersiz kalmaktadır. IMO, ÖHDA için aldığı kararlar ve çıkardığı yönergelerle bu soruna çözüm getirmeye çalışmıştır. Sonuç olarak hem özel durumların hem alınması gereken önlemlerin hem de belirleme sürecinin tespiti yapılarak kapsamlı bir hukuki rejim oluşturulmuştur.

ÖHDA konsepti, deniz çevresinin gemicilik faaliyetlerinden kaynaklanan mevcut ve muhtemel zararlara karşı korunmasında önemli rol oynayabilecek birçok koruyucu önlem barındırmaktadır. Fakat ÖHDA uygulamasının gündeme gelebileceği deniz alanlarına kıyısı olan devletlerin, düzenlemelerden yararlanmak maksadıyla, ÖHDA belirlenmesi için öngörülen prosedürleri tamamlamaları gerekmektedir. Bu durum aynı zamanda kıyı devletlerinin, ÖHDA ilanıyla elde edilecek menfaatlerin geçirilecek külfetli süreçlere degeceği kanaatine varmaları ihtiyacını doğurmaktadır. Gelgelelim tüm süreç yok sayılsa dahi; ÖHDA ilanıyla getirilecek olan kural ve önlemlerin belirlenip uygulanmasında kıyı devletlerine sağlanacak olan yetki genişliği ile bunların hukukî bağlayıcılık zemininin tespiti, konseptin varlığı açısından hayatî önem taşımaktadır.

Kararlar ve yönergeler sonucunda her ne kadar sistemli bir yapı ortaya çıkmış olsa da sistemin bağlayıcılığı ve uluslararası hukuktaki dayanağı hususunda farklı yaklaşımlar ortaya çıkmıştır. Bu yaklaşımların çıkışının ana sebebi de ÖHDA düzenlemelerinin, yukarıda bahsedilen A.982(24) sayılı karardan itibaren MARPOL sistemi dışında yer alıyor olmasıdır. Uluslararası hukukta bağlayıcı ve aslî nitelikte olan

temel kaynaklar Uluslararası Adalet Divanı Statüsü'nün 38. maddesinde sayılmıştır.²¹⁴ Buradan hareketle, ÖHDA rejimi için hukuki bağlayıcılık incelemesi yaparken öncelikle hükümlerin bir uluslararası andlaşma ile düzenlenmesi aranacaktır.²¹⁵ Lâkin daha önce de belirtildiği üzere ÖHDA kavramı uluslararası andlaşma ile düzenlenmemiş, bir uluslararası örgüt olan IMO'nun aldığı kararlarla ortaya konmuştur. Dolayısıyla söz konusu kararlara başka bir uluslararası hukuk normunun dayanak olması ihtiyacı doğmaktadır. ÖHDA ile getirilen önlemlerin kendi başlarına hukukî dayanaklarının varlığı sorunsalı, eldeki çalışmanın devamında ayrıca incelenecektir. Fakat bir konsept olarak ÖHDA'nın hukukî bağlayıcılığının tespit edilmesi gereklidir. Bu ihtiyaca cevap verebilmek adına öğretide çeşitli yaklaşımlar öne sürülmüştür.

İlk incelenecek husus, IMO'nun aldığı kararların IMO Konvansiyonu'ndaki (*Convention on the International Maritime Organization*) hükümlere göre hukuki statüsüdür. A.982(24) sayılı kararın hemen başında belirtildiği üzere ÖHDA yönergesi, IMO Konvansiyonu'nun 15. maddesinin j. bendine dayanarak yürürlüğe konulmuştur.²¹⁶ Konvansiyondaki hüküm ise, IMO'nun aldığı bu tür kararlarla getirilen önlemlerin tavsiye niteliğinde olacağını belirtmektedir. Öğretide de uluslararası örgütlerin bu tür düzenlemelerinin “soft law” tabir edilen hukuki metinler olduğu ifade edilmiştir.²¹⁷ Buna göre mevzubahis metinler, her ne kadar özenli ve ayrıntılı düzenlenmiş, geniş bir mutabakat sonucu oluşmuş ve normatif öneme sahip görülüyor olsa da bu metinlerin hukukî bağlayıcılıktan yoksun olduğu kabul edilecektir. Kararlarda düzenlenen önlemlerin IMO bünyesinde akdedilmiş olan MARPOL, SOLAS vb. andlaşmaların kurgusu içinde ortaya konulmadığı da açıktır.²¹⁸ Böylece ÖHDA hükümlerinin uluslararası hukuktaki bağlayıcılığı adına aranan kaynağın, IMO Konvansiyonu'na dayanan tek başına IMO yönergeleri olamayacağı anlaşılmaktadır.

²¹⁴ 38. madde hükmünde, Divan'ın uyuşmazlık çözümünde başvurabileceği araçlar sayılırken ilk önce uluslararası andlaşmalar, ardından uluslararası örf ve âdet hukuku kuralları dile getirilmiştir. Eldeki çalışmada da hukukî bağlayıcılık incelemesi bu madde hükmüne ve madde sistematikteki sıraya göre yapılacaktır. Statü'nün İngilizce metni için bkz: <http://www.icj-cij.org/en/statute> (15.03.2017); Türkçe metin için bkz. Kuran ve Diğerleri, s.30.

²¹⁵ Anthony Aust, **Modern Treaty Law and Practice**, Second Edition, New York: Cambridge University Press, 2007, s.122.

²¹⁶ Resolution A.982(24), s.1.

²¹⁷ Alan E. Boyle, “Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law”, **International and Comparative Law Quarterly**, Vol.48, Iss.4, (October 1999), s.902.

²¹⁸ Kachel, s.251.

IMO Konvansiyonu'nun ifadelerinden hukukî bağlayıcılık sorununa çözüm bulunamayınca üzerine eğililmesi gereken ilk uluslararası andlaşma BMDHS olmalıdır. Sözleşmenin 192. maddesi, deniz çevresinin korunması hususunda taraf devletlere genel bir yükümlülük getirirken; 194. maddede taraf devletlerin bu yolda gerekli olan ve sözleşmeye aykırı olmayan bütün tedbirleri, en pratik şekilde kolektif ya da tek başına almak ve uygulamak için mücadele edeceklerini belirtmektedir.²¹⁹ Benzer bir madde olan 197'de de devletlerin, sözleşme ile uyumlu uluslararası standartların geliştirilmesi ve uygulanması amacıyla uluslararası örgütlerle iş birliği içinde çalışacakları ifade edilmiştir.²²⁰ Sayılan genel hükümler çerçevesinde ÖHDA'nın kendisine bir yer edinebileceği düşünülebilir. Bu ifadelerin, konseptin ortaya çıkış serüveninde hukukî bir hareket noktası olarak değerlendirilmesi de mümkündür. Fakat böylesi genel hükümler ÖHDA uygulamasının öngördüğü istisnai önlemlere dayanak teşkil edemeyecektir.²²¹ Öyle ki; ÖHDA'nın temelinde yatan anlayış zaten uluslararası hukukta ve özellikle çeşitli IMO sözleşmelerinde öngörülen genel geçer hükümlerin ötesinde koruyucu önlemlerin alınması düşüncesidir. BMDHS'nin bu düşünceye en yakın hükmü ise, yukarıda özel alan tanımları arasında zikredilmiş olan 211. madde düzenlemeleridir. Bilhassa 6. fıkrada düzenlenen özel alan kavramı, ÖHDA yaklaşımına çok yakın ifadeler içermektedir. Bununla birlikte, ilerleyen kısımlarda tekrar karşılaştırılacağı üzere, özel alan kavramı, ÖHDA sistemine göre bazı kritik farklılıklar taşımaktadır. 211. madde de esasen başlı başına farklı bir kavramı ifade ettiği için ÖHDA yönergelerine uluslararası hukukta bağlayıcılık kazandırma amacına doğrudan hizmet edemeyecektir.²²² Bu durumda, IMO Konvansiyonu'nun sağlayamadığı, IMO'ya taraf tüm devletleri ve hatta diğerlerini bağlayacak bir hukukî taban arayışı uluslararası andlaşmaları aşır örf ve âdet hukukuna erişmektedir. Nitekim, soft law niteliğinde olan ve tavsiye hükümler içeren uluslararası örgüt kararları aynı zamanda uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı hâline de geldiği takdirde bu kararların hukukî bağlayıcılığından bahsedilmesi mümkün olacaktır.²²³

Öncelikle MEPC'nin, BSR bölgesi için Avustralya hükümetinin kendi iç hukukunda aldığı önlemleri onaylaması, daha sonra bölgenin ÖHDA olarak ilan edilmesi

²¹⁹ Kuran ve Diğerleri, ss.414-415.

²²⁰ Ibid., s.416.

²²¹ Ünlü, s.161.

²²² Lefebvre-Chalain, s.61

²²³ Kachel, s.145; s.272.

ve hem bu ÖHDA ile gelen önlemlerin hem de diğer ÖHDA ilanlarının devletler tarafından genel kabul görmesi, bu kavramın artık örf ve âdet hukukunda kendisine bir zemin bulma ihtimalini doğurmaktadır.²²⁴ İlk aşamada, bir hükmün örf ve âdet hukuku kuralı hâline gelebilmesi için gerekli maddi unsurların sağlanıp sağlanmadığı rahatlıkla tespit edilebilmektedir. IMO bünyesinde ÖHDA hakkında alınan kararlar ve bu konseptin uygulamaları süreklilik arz ederek devam devam etmiş ve devletler nezdinde geniş bir şekilde kabul görmüştür.²²⁵ Manevi (psikolojik) unsur incelemesi yapıldığında ise bir hususu dikkatle çözümleme gereği doğmaktadır. Uluslararası Hukuk'ta örf ve âdet hukuku kurallarından bahsedildiğinde, devletlerin bu kurallara hukukî zorunluluk teşkil ettiğine dair bir kanaatle (*opinio juris sive necessitatis*) uymaları gerektiği söylenecektir.²²⁶ Bir hükmün, örf ve âdet hukukuna ait olduğunun tespitinde esas zorluk genellikle bu adımda yaşanmaktadır. Maddi unsurları sağlayan genel bir uygulama incelenirken, devletlerin bu uygulamaya uymanın hukuki bir zorunluluk olduğu düşüncesi ile hareket edip etmediğini belirlemek bazı durumlarda güç olabilmektedir. ÖHDA düzenlemeleri ele alındığında da hükümlerin tavsiye karar niteliğinde oluşu, bu hükümlere uyan devlet davranışlarının arkasında “hukukî bir zorunluluk düşüncesi” olup olmadığının tespitini gerektirmektedir.

Öğretide *Van Dyke* ve *Broder*, ÖHDA konseptinin uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı hâline gelip hukukî bağlayıcılık kazandığını dile getirmiştir.²²⁷ Bu görüş içerisinde, uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı haline gelmesini sağlayan unsurun MEPC bünyesinde kurulan konsensüs olduğunu ifade eden *Ünlü*'nün yaklaşımı da bulunmaktadır.²²⁸

Lefebvre-Chalain, ÖHDA konseptinin uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı olabilecek derecede yaygın bir kabule eriştiğini onaylamakla beraber, henüz MEB'lerin de ötesinde ilan edilen bir ÖHDA olmaması gibi nedenlerle konseptin tam potansiyeliyle

²²⁴ Gjerde ve Freestone, s.465.

²²⁵ Lefebvre-Chalain, s.61.

²²⁶ Michael Byers, **Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law**, Cambridge: Cambridge University Press, 2003, s.18.

²²⁷ Van Dyke ve Broder, s.481.

²²⁸ Ünlü, s.161.

henüz uygulanmadığını ve dolayısıyla tamamıyla örf ve âdet kuralı haline gelmiş sayılamayacağını belirtmiştir.²²⁹

Alınacak önlemlerin hukukî dayanağının ayrıca aranıyor olmasına dayanan yazarlardan *Sage-Fuller* ve *Kachel* ise; ÖHDA'nın, uluslararası hukuk alanında hâlihazırda bağlayıcılığı olan önlemler için bir yönetim çatısı sağlama fonksiyonu taşıdığını ve ÖHDA'nın sistem olarak ayrı bağlayıcılığının bulunmadığını ileri sürmüştür.²³⁰ Bu görüşü temsil eden ifade, “*ÖHDA'nın kendi hukukî bağlayıcılığı yoktur; önlemlerinin vardır*” şeklinde dile getirilmiştir.²³¹

Önlemlerin bağlayıcılığı noktasında şüphe olmadığı gibi, ÖHDA sisteminin uluslararası andlaşma nezdinde bağlayıcılığa sahip olmadığı da açıktır. Uluslararası örf ve âdet hukuku kuralı hâline gelip gelmediği hususunda ise; uzun yıllardır uygulanagelen ve her geçen yıl yeni ilanlarla genişleyen konseptin gerek uygulamada bulunduğu karşılık gerekse IMO bünyesindeki devletlerin konsepti devam ettirme yönünde sergilediği ortak tavır nedeniyle günümüzde hukukî zorunluluk düşüncesinin yerleştiği ve bu sebeple ÖHDA sisteminin artık kendi başına da bağlayıcı olduğu kanaatindeyim.

II. ÖHDA BELİRLEME KRİTERLERİ

A. Özel Öneme Sahip Olma

“Özel Hassas” ifadesinden de anlaşılacağı üzere, ÖHDA ilan edilmesi teklif edilen deniz alanının öncelikle özel niteliklere sahip olması gerekmektedir. IMO, ÖHDA hakkındaki son yönergesinde bir deniz alanının ÖHDA ilan edilmesi için gereken kriterleri sistematik şekilde açıklamıştır. Söz konusu sistem içerisinde, ÖHDA ilan edilecek deniz alanının hangi özel niteliklerden en az birine²³² sahip olması gerektiği öncelikle sayılmıştır. Bu nitelikler de ayrı ayrı tanımlanmıştır. Fakat kriterlere geçmeden, bir noktaya dikkat edilmelidir: Yönergedeki ifadeye göre, sayılan kriterlerin, gemilerin

²²⁹ Lefebvre-Chalain, s.61.

²³⁰ Benedicte Sage-Fuller, **The Precautionary Principle in Marine Environmental Law: With Special Reference to High Risk Vessels**, 1. Baskı, New York: Routledge, 2013, s.256; Kachel, s.196.

²³¹ Chircop, s.592.

²³² Resolution A.982(24), s.5, para.4.4.

boşaltım faaliyetlerinden kaynaklanan kirlilik ile alakası bulunmamaktadır. Öyle ki, gemilerin boşaltım faaliyetlerinden kaynaklı kirliliğe dair hususlar, yukarıda da bahsi geçmiş olan 1972 *London Dumping Convention* ve 1996 tarihli protokolü ile düzenlenmiştir.²³³ Bu ara bilgiden sonra bir deniz alanını “özel” kılan kriterlerin incelemesine geçilecektir.

1. Ekolojik Kriter

Yönergedeki “Ekolojik Kriter” başlığı altında 11 nitelik tanımlanmıştır. Bunlardan bazıları örneklenerek açıklanırken bazılarının sadece tanımı yapılmıştır. Özel öneme sahip olmak için bir deniz alanının sadece ekolojik kritere sahip olması yeterli olduğu gibi, 11 nitelikten yalnız birine sahip olması da ekolojik kriterin sağlanması için yeterli görülmektedir. Bu durum diğer kriterlerde ifade edilen nitelikler için de aynen geçerlidir.²³⁴ Ekolojik nitelikler şu şekilde sayılmıştır:²³⁵

- a) Bir deniz alanı ya da ekosistemin “türünün tek örneği” olması yahut yalnızca birkaç yerde görülebilir veya kendi çevresinde gitgide tükenmekte olması,
- b) Balık stoklarının ya da nesli tükenmekte olan deniz türlerinin hayatta kalması, yaşamını sürdürmesi veya durumunun iyileştirilmesi adına ihtiyaç duyulan veya büyük deniz ekosistemlerini destekleyen bir alan olması,
- c) Bir alandaki ekolojik işleyişin, o alanda mevcut olan birtakım organik yapıların varlığına katî şekilde bağlı olması,
- d) Belirli bir ekosistemin, ekolojik ya da fizyografik bir sürecin örneklerini barındırmak suretiyle, bunları olağanın üstünde temsil eden bir alan olması,
- e) Bir deniz alanının barındırdığı canlı türlerinin çeşitliliğinin ya da genetik çeşitliliğin istisnai nitelikte olması,

²³³ Ibid., s.5, para.4.2

²³⁴ Kachel, s.164

²³⁵ Resolution A.982(24), ss.5-6

f) Bazı fizikî ve biyolojik süreçler dolayısıyla yoğun biyolojik üretimin gerçekleştiği bir alan olması,

g) Yaşamlarını başka yerlerde sürdürüyor olsalar dahi deniz canlılarının yoğun yumurtlama ve üreme faaliyetinde bulundukları, doğan yavruların da ilk gelişim evresini geçirdiği bir alan olması,

h) İnsan kaynaklı bir bozulmadan bu zaman dek berî kalmayı başarmış bir alan olması,

i) Bir alanın biyolojik açıdan işlevsel bir birim olarak, ekolojik varlığını etkili şekilde kendi kendine sürdürebilir olması,

j) Doğal olaylar ya da insan faaliyetleri sebebiyle uğrayabilecekleri zararlara karşı dirayet dereceleri düşük bir alan olması,²³⁶

k) Benzersiz biyolojik, kimyasal, fiziksel ya da coğrafi özelliklere sahip olan veya nadir görülen biyocoğrafi tip ya da tipleri temsil eden bir alan olması.

Ekolojik kriter altında sayılan niteliklerin bir kısmının, biyolojik çeşitliliğin korunması amacını öncelikli olarak taşıyan uluslararası düzenlemelerde de benzer şekilde arandığı görülmektedir.²³⁷ Bu ortaklık durumu, nitelikler üzerinde teorik bir sınıflandırmanın yapılmasına da önayak olmuştur. Ekolojik kriter altında saydığımız hususlar bu sınıflandırmayla; bir habitat olarak alanın kendisiyle ilgili nitelikler ve bu alanda yaşayan canlılarla ilgili nitelikler olmak üzere ikiye ayrılmıştır.²³⁸ Yukarıda sayılmış olan “e” ve “g” nitelikleri bu sınıflandırmaya göre alanda yaşayan canlıların belirleyici olduğu niteliklerdir. Biyolojik çeşitliliğin korunmasına dair yapılan düzenlemelerde ise ÖHDA’dan farklı olarak, bu sınıfta öne çıkan iki anahtar nitelik daha bulunmaktadır. Bunlar; “koruma altına alınması gereken türlerin varlığı”²³⁹ ve “coğrafi

²³⁶ Bu türden bazı alanların su sıcaklığı, tuzluluk, bulanıklık gibi özellikleri sınır seviyelere yakın durumda olabilmektedir. Doğal-fiziksel olaylar ve çeşitli insan faaliyetlerinin de etkisiyle böylesi bir stres altında bulunan deniz alanlarının deniz taşımacılığından özel olarak korunması gerektiği yönergede ayrıca zikredilmiştir.

²³⁷ Irawan Asaad ve Diğerleri, “Ecological Criteria to Identify Areas for Biodiversity Conservation”, **Biological Conservation** (2016), s.5.

²³⁸ Ibid., s.5.

²³⁹ Jeff Ardron ve Diğerleri, “Defining Ecologically or Biologically Significant Areas in the Open Oceans and Deep Seas: Analysis, Tools, Resources and Illustrations”, **Convention on Biological Diversity Expert Workshop on Scientific and Technical Guidance on the Use of Biogeographic Classification Systems and Identification of**

dağılım alanları sınırlı olan türlerin varlığı”²⁴⁰ olarak belirtilmiştir. ÖHDA düzenlemelerinde deniz öncelikli niteliklerin hepsinin mevcut olması ve canlı öncelikli kriterlerden büyük önem arz eden ikisinin bulunmaması amaca ilişkin kilit bir noktaya işaret etmektedir. Oluşturduğu algının aksine ÖHDA’nın birincil amacının, biyolojik çeşitliliği ya da deniz canlılarını korumaktan ziyade, deniz çevresinin dış unsurlarıyla beraber bütüncül olarak korunması olduğu ve biyolojik çeşitliliği korumayı amaçlayan çok sayıdaki benzer konseptten bu yönüyle ayrıldığı görülmektedir. Nitekim ileride sözünü edeceğim diğer kriterler de bunu destekler niteliktedir.

2. Sosyal, Kültürel ve Ekonomik Kriter

ÖHDA kavramını oluşturan en özgün unsurlardan biri sosyal, kültürel ve ekonomik kriterdir. Bu kriter, deniz çevresi ve deniz kirliliği denildiğinde ilk akla gelen denizin kendisine ve içinde yaşayan canlılara ilişkin alışlageldik olguların dışında, deniz alanıyla irtibatlı olan insanların sosyoekonomik ve sosyokültürel gerçeklerinin de göz önünde bulundurulmasını sağlamıştır. Böylelikle ÖHDA kavramının kapsama alanı benzerlerine nazaran büyük ölçüde genişlemiştir. ÖHDA ile istisnai önlemlerin tanınabilme potansiyeli de düşünüldüğünde, bu kriterin konseptin etkisini de hatırı sayılır biçimde arttırdığı görülebilecektir. Ekolojik kriterde olduğu gibi sosyal, kültürel ve ekonomik kriter için de son ÖHDA yönergesinde nitelikler sayılmıştır. Bu nitelikler üç tanedir:²⁴¹

a) Bir deniz alanının sahip olduğu çevresel özellikler ve barındırdığı canlı kaynaklar nedeniyle balıkçılık, rekreasyon, turizm ve bölgeyi ziyaret eden insanların geçimini sağlama gibi konularda sosyal veya ekonomik olarak özel öneme sahip olması,

b) Yerel halkın geleneksel geçim ve gıda üretme faaliyetlerinin desteklenmesi ve kültürel kaynakların korunması anlamında özel öneme sahip olması,

Marine Areas Beyond National Jurisdiction in Need of Protection, Ottawa – Canada, 2009, s.9; Konu hakkında ayrıca detaylı bilgi için bkz: IUCN, Red List of Threatened Species, <http://www.iucnredlist.org> (28.03.2017)

²⁴⁰ Penny F. Langhammer ve Diğerleri, **Identification and Gap Analysis of Key Biodiversity Areas: Targets for Comprehensive Protected Area Systems**, IUCN, Gland – Switzerland, 2007, s.20.

²⁴¹ Resolution A.982(24), s.6.

c) Önemli tarihî ve arkeolojik noktaların bulunması nedeniyle özel bir kültürel mirasa sahip olması.

Her ne kadar adlandırmada “sosyal, ekonomik ve kültürel kriter” ifadesi tercih edilmiş olsa da kendisini teşkil eden özelliklerin içerikleri ve ÖHDA ilanlarında ele alınmış bölgesel nitelikler göz önüne alındığında bu kriterin esasen “ekonomik” ve “kültürel” olarak iki boyutlu olduğunun düşünülmesi de mümkündür.²⁴² Hatta ÖHDA uygulaması incelendiğinde, bu kriterin kültürel boyutunun da ekonomik boyuta nazaran oldukça geri planda kaldığı görülmektedir.²⁴³ Bilhassa balıkçılık ve turizm gibi faaliyetler, sağladıkları gelir ve istihdam potansiyelleri ile ÖHDA ilan edilen bazı alanlarda büyük ekonomik değer taşımaktadır.²⁴⁴

Ekonomik faaliyetlerin insanlığın en eski zamanlarından bu yana içtimaî hayata ve hukuka yön vermesinde olduğu gibi, ÖHDA sisteminin teşekkülünde de ekonomik kriter büyük ölçüde belirleyici rol oynamıştır. Konseptin altında yatan esas fikrin deniz çevresinin korunması olduğu belirtilmesine rağmen; ilerideki bölümlerde de tartışılacağı üzere ilanların yapılıp yapılmaması ve ÖHDA ilan edilen bölgelerde uygulanacak koruyucu önlemlerden hangilerinin alınıp hangilerinin alınmayacağı gibi hususlarda, devletlerin ekonomik menfaatlerinin zaman zaman çevre bilincinin önüne geçtiğine şahitlik edilmiştir. Benzer şekilde genel çevre hukuku bağlamında konuşulduğunda, ekonomik menfaatlerin ön plana çıkmasının genelde olumsuz sonuçlarından bahsedilebilecektir. Bu başlık altında ekonomik niteliklerin ağır basması ise aynı durumun müspet yönünün yansımasıdır. Nitekim ÖHDA sisteminde, yoğun gemi

²⁴² Alexander Gillespie, “What is Sensitive for a Particularly Sensitive Sea Area”, **New Zealand Journal of Environmental Law**, Vol.20, No.1, (2016), ss.20-21.

²⁴³ Ibid., s.21.

²⁴⁴ Balıkçılık ve turizm faaliyetlerinin çeşitli ÖHDA örneklerinde oynadığı role ilişkin nesnel veriler için bkz. John O’Mahony ve Diğerleri, “At What Price? The Economic, Social and Icon Value of the Great Barrier Reef”, **Deloitte Access Economics**, (2017), ss.68-72;

S van de Kerkhof ve Diğerleri, “The Tourism Value of Nature on Saba”, **Netherlands Ministry of Economic Affairs Report**, Amsterdam, 2014, ss.25-45;

J Edward Taylor, “Ecotourism and Economic Growth in the Galapagos: An Island Economy Wide Analysis”, **Environment and Development Economics**, Vol.14, Iss.2, (April 2009), ss.100-121;

Robin Kundis Craig, “Coral Reefs, Fishing, and Tourism: Tensions in U.S. Ocean Law and Policy Reform”, **Stanford Environmental Law Journal**, Vol.27, No.1, (2008), s.2;

Juncal Cuñado ve Luis A. Gil-Alaña, “Tourism in the Canary Islands: Forecasting Using Several Seasonal Time Series Models”, **Journal of Forecasting**, Vol.27, (2008), s.621;

Government of Cuba, **Mainstreaming and Sustaining Biodiversity Conservation in three Productive Sectors of the Sabana Camaguey Ecosystem**, UNDP, New York, 2014, ss.9-10;

trafiğinden zarar görme ihtimali olan deniz alanının -diğer kriterlerde de olduğu gibi- yalnızca sosyoekonomik öneme sahip olması, özel olarak koruma altına alınması için tek başına yeterli görülmüştür. Ekonomik kriter bu yönüyle, özellikle kıyı devletleri için menfaatler bağlamında ÖHDA konseptine dikkate değer bir cazibe katmaktadır. ÖHDA ilan edilen bölgelerde korunmak istenen ekonomik unsurların yoğun olarak görülmesi de buna delil teşkil etmektedir. Sonuç itibarıyla ekonomik kriter, kıyı devletlerinin menfaati ile deniz çevresinin menfaatinin örtüştüğü yerlerde, maddi kaygılarla dahi olsa çevrenin korunmasına katkıda bulunan özel bir konsepte kapı açmaktadır. Bu sebeple de kanaatimce oldukça işlevsel ve isabetli bir düzenlemedir.

3. Bilimsel ve Eğitsel Kriter

“Özel Hassas” ifadesinin kavramsal zeminini oluşturan ve bir deniz alanının özel öneme sahip kabul edilmesini sağlayan kriterlerin sonuncusu bilimsel ve eğitsel kriterdir. Bu kriterle çok yaygın bir şekilde başvurulduğu ve tüm ÖHDA ilanlarında atıfta bulunulduğu görülmektedir.²⁴⁵ Bu duruma da bilimsel ve eğitsel kriteri sağlayan niteliklerin geniş yorumlanabilir olmasının sebebiyet verdiği düşünülebilecektir. Bu kriterler üç tanedir:

- a) Bir deniz alanının, üzerinde araştırmaların yapılabileceği yüksek düzeyde bilimsel öneme sahip olması,
- b) Çevresel özellikleri veya canlılara yaşam alanı sağlaması açısından en doğal koşulları çok uzun zamandan bu yana bozulmadan koruyor olması ve bu sayede bilimsel takip çalışmaları için mihenk özelliği göstermesi,
- c) Özel nitelikli doğa olaylarının gözlemlenip açıklığa kavuşturulması adına olağanüstü imkanlar tanınması.

Tüm ÖHDA ilanlarında bilimsel ve eğitsel kriterle başvurulduğu belirtilse de bazı alanlar için bu atfın oldukça sınırlı çerçevede kaldığı görülmektedir. Örneğin Saba Kıyıları, Paracas Ulusal Rezervi, Sabana-Camagüey Takımadaları, Bonifacio Boğazı, Batı Avrupa Suları ve Kanarya Adaları gibi ÖHDA tekliflerinde oldukça genel ifadelerle

²⁴⁵ Gillespie, s.23.

bu kritere değinilmiştir. “Alanın bilimsel ve eğitsel değerin fark edilmeye başlandığı ve bilimsel faaliyetlere hız verilmesi gerektiği”, “Devlet otoriteleri, denizcilik kurumları ve üniversitelerin ortak zeminde yapılacak bilimsel çalışmalarda faal olarak bulunacağı” gibi ifadeler²⁴⁶ dünyadaki birçok deniz alanı ve kıyıdaş devlet için geçerli olabilecek niteliktedir. Her ne kadar Saba Kıyıları örneğinde olduğu gibi, teklifteki kısıtlı ifadeye rağmen sürecin sonundaki ilan kararında daha geniş kapsamlı değerlendirmeler yapılmış olsa da²⁴⁷ ÖHDA ilanlarında genel itibariyle teklifteki ifadelere atıf yapıldığı görülmektedir. A.982(24) sayılı karar ile getirilen yönergede, söz konusu kriterle ilgili düzenlemelerin genel-geçer tabir edilebilecek ifadeler içermesinin bu duruma sebebiyet verdiği kanaatindeyim. Daha özel ve somut nitelik tanımları yapılarak getirilecek bir düzenleme, bilimsel ve eğitsel kriterin ÖHDA uygulamasındaki işlerliğini arttıracaktır.

Bilimsel ve eğitsel kriterle ilgili ortaya konulan genel görünümün yanında istisnai hâller de mevcuttur. Wadden Denizi’nde 19. yy’dan bu yana çok geniş çaplı oşinografik araştırmaların, bilimsel takip faaliyetlerinin yapıyor olması ve ulusal çapta çok sayıda araştırma kurumun faaliyet alanında olması bu istisnai durumlara örnek olarak verilebilecektir.²⁴⁸ Benzer şekilde Florida Keys çevresi de mercanlar, su kalitesi, yosunlar, algler, balık ekosistemi, rüzgarlar, deniz sıcaklığı ve tuzluluğu, basınç değişimleri gibi çok sayıda özgül konu hakkında kapsamlı ve uzun soluklu bilimsel araştırmalara ev sahipliği yapmaktadır.²⁴⁹ Bu iki alan, bilimsel ve eğitsel kriterin aslında nasıl bir alt metne sahip olabileceğine olumlu örnekler sunmaktadır.

B. Uluslararası Gemicilik Faaliyetlerinden Zarar Görme Riski

Bir deniz alanının “özel öneme sahip” olduğunun kabul edilebilmesi için gerekli kriterlerin değerlendirmesi yukarıda yapılmış ve bu kriterlerden en az birinin varlığı hâlinde gerekli şartın sağlandığı belirtilmiştir. ÖHDA ilanı için aranan bir diğer şart da özel öneme sahip olan deniz alanının, aynı zamanda üzerindeki gemi trafiğinden zarar görme riski altında olmasıdır. A.982(24) sayılı karar ile getirilen ÖHDA yönergesinde,

²⁴⁶ Ibid., s.23

²⁴⁷ IMO/MEPC, Designation of the Saba Bank as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.226(64)**, 05.10.2012, para.14.1 vd.

²⁴⁸ Pavel Kabat ve Diğerleri, “The Wadden Sea Region: Towards a Science for Sustainable Development”, **Ocean & Coastal Management**, Vol.68, Special Issue on the Wadden Sea Region, (November 2002), ss.4-9.

²⁴⁹ Gillespie, s.24.

özel öneme sahip olma başlığında olduğu gibi, uluslararası gemicilik faaliyetlerinden zarar görme riski de kriterlerle sistemleştirilmiştir. Yönergede kabul edilen sistemde, söz konusu risk temel olarak iki bileşene ayrılmıştır. Bir yandan gemi trafiğinin özellikleri, diğer yandan da deniz alanının kendi doğal özellikleri bu riskin oluşmasında etki sahibi unsurlar olarak ele alınmıştır.²⁵⁰ Fakat burada bahsedilecek sistemde “özel öneme sahip olma” başlığındaki kriter mantığından farklı bir yaklaşım benimsenmiştir. Bir deniz alanının “özel öneme sahip olma” şartını sağlanması için liste halindeki birtakım kriterlerin ve bu kriterleri tanımlayan niteliklerin en az birine sahip olması gerekmektedir. Bu başlık altında ise alanın gemi trafiğinden zarar görmesinde rol oynayabilecek değişkenler incelenmiştir. ÖHDA adayı olan alan için burada esas olan, kriterleri sağlaması değil, belirtilen etkenler çerçevesinde risk altında olup olmadığının tespit edilmesidir. Bu tespit yapılması için de gemicilik faaliyetlerine ve denizin yapısına yönelik tüm etkenler topluca ele alınmalı ve yapılacak değerlendirme sonucunda zarar riskinin mevcudiyeti hakkında hüküm verilmelidir. Yönergede sayılan etkenler aşağıda incelenmiş ve ne türden bir zarardan bahsedilmesi gerektiğine yönelik incelemede bulunulmuştur.

1. Gemi Trafiğinin Nitelikleri

ÖHDA uygulamasında en çok öne çıkan etkenin gemi trafiği olduğu söylenebilecektir. Aynı zamanda ÖHDA konseptini benzer koruyucu uygulamalardan ayıran belirgin bir unsurdur. İlan için aranan diğer bütün kriterlerle beraber sadece sistemin dışlarından biri olduğu düşünülebilse de; özel öneme sahip olmasını sağlayacak bütün kriterleri yerine getiren bir alan dahi nitelikli bir gemi trafiğini üzerinde taşııyorsa ÖHDA olarak belirlenemeyecektir. ÖHDA yönergesinde, gemi trafiğinin niteliği incelenirken üzerinde durulması gereken dört husus sayılmıştır.²⁵¹

a) Alanda ne tür denizcilik faaliyetlerinin yapıldığı önemlidir. Balıkçılık, taşımacılık veya turistik amaçlı denizcilik faaliyetlerinin seyir güvenliğini olumsuz etkilemesi mümkün olabilmektedir.

²⁵⁰ Resolution A.982(24), ss.7-8.

²⁵¹ Ibid., s.7.

b) Deniz alanında seyirde bulunan gemi türleri de ortaya çıkabilecek zarar riskine etki etmektedir. Yüksek hızlı tekneler, büyük ebatlı tankerler ve küçük omurga açıklığına sahip yük gemileri deniz trafiğinde tehlike arz edebilecek örneklerdir.

c) Her deniz alanında gemi trafiğinin karakteristik özellikleri mevcuttur. Trafik yoğunluğu, seyir esnasında gemilerin arasındaki mesafeler, trafiğin kıyıdan uzaklığı gibi etkenler; çatma, karaya oturma ve kıyıya çarpma gibi gemi kazalarının meydana gelmesinde önemli rol oynamaktadır.

d) Denize karıştığında çevreye zarar verecek zararlı maddelerin mevcudiyeti de dikkate alınması gereken bir diğer husustur. Bu zararlı maddeler, geminin kargosunda mevcut olabileceği gibi gemilerin yakıt depolarındaki yakıtları da muhtemel bir kaza durumunda çevresel bir risk unsuru olarak ortaya çıkmaktadır.²⁵²

2. Doğal Etkenler

Gemicilik faaliyetlerinin deniz çevresine karşı oluşturduğu tehlike, bazı durumlarda denizin kendi özelliklerinden de beslenmektedir. Bir deniz alanının karakterini oluşturan çok sayıda doğal etken mevcuttur. Bu değişkenler seyir güvenliğini olumsuz etkileyebilmektedir. ÖHDA yönergesinde üç ana sınıfa ayrılmış olan doğal etkenler²⁵³ aşağıdaki gibi değerlendirilecektir:

a) Bir deniz alanında suyun derinliği, deniz tabanının ve kıyı şeridinin yapısı, güvenli bir şekilde demir atılabilecek alanların varlığı gibi hidrografik değişkenler seyrüsefer esnasında dikkate alınması gereken hususlardandır. Gemi trafiğinin mevcudiyetine rağmen bu nitelikler yönünden elverişsiz deniz alanlarında seyir güvenliği adına önlem alınması ihtiyacı doğmaktadır.

b) Deniz alanına hâkim olan rüzgârların kuvveti ve yönü, alandaki görüş mesafesi gibi meteorolojik koşullar, çatma ve karaya oturma gibi gemi kazalarına sebep olabilmektedir.

²⁵² Gemi yakıtlarının ortaya çıkardığı çevresel riskler hakkında yazı için bkz. <http://www.denizhaber.com/guncel/gemi-yakitlari-zehir-saciyor-h28113.html> (21.05.2017).

²⁵³ Resolution A.982(24), s.7.

c) Gelgit veya okyanus akıntıları, buzullar ve buna benzer oşinografik etkenler de seyir güvenliği açısından göz önünde bulundurulması gereken ve denizin kendi tabiatından kaynaklanan etkenlerdir.

3. Zarara Yönelik Değerlendirmeler

Yukarıda sayılan etkenler, esasında gemicilik yapılan bütün deniz alanlarında çeşitli şekillerde görülmektedir. Gemilerin geçişi, rüzgâr, akıntı, sığ bölgeler gibi etkenler sayısız deniz alanında gözlemlenmesine rağmen ÖHDA gibi istisnai bir kavrama konu olmaları için nasıl bir zarar riskinden bahsedilmelidir? Zarara konu olan menfaatin, deniz alanını özel öneme sahip kılan kriterlerde bahsedilen nitelikler olduğu açıktır. Zararın meydana geliş şekli ve dereceleri gibi denizcilik alanına giren teknik yorumlara bu çalışmada girilmeyecektir. Ancak hukukî bağlamda zarara ve etkenlerin değerlendirilme usulüne yönelik bir incelemede bulunulmalıdır.

Gemicilik faaliyetleri açısından yaklaşıldığında, ÖHDA ilanı gündeme geldiği zaman mevcut faaliyetlerle beraber, gelecekte gerçekleşmesi beklenen faaliyetlerin de ele alınması gerektiği kabul edilmiştir.²⁵⁴ Bu sebeple, ÖHDA ilanı için değerlendirmeler yapılırken gemicilik faaliyetlerinin varsa artış ya da azalış ivmeleri de göz önüne bulundurulmalıdır. Özellikle küresel ekonomik sistemde atılım yapmaya başlayan devletlerin kıyıdaş olduğu deniz alanları bu artışa büyük ölçüde ev sahipliği yapmaktadır.²⁵⁵ Dolayısıyla bu türden alanlara dair tekliflerde, içinde bulunulan zamanın gemicilik faaliyetlerinin yanı sıra geleceğe yönelik bilimsel öngörülere de yer verilmesi isabetli olacaktır.

Çevresel zarar noktasından yaklaşıldığında, zaman hususiyetiyle üç durumun değerlendirmesi yapılmalıdır;

²⁵⁴ Julian P. Roberts ve Siân H. Pullen, “A Review of Global Experience with Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs)” Nilüfer Oral ve François Simard (Ed.), **Maritime Traffic Effects on Biodiversity in the Mediterranean Sea** içinde (49-94), Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation, 2008, s.62.

²⁵⁵ James J. Corbett ve James Winebrake, The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity – Past Trends and Future Perspectives, **Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World**, Guadalajara, Mexico: 10-12 November 2008, ss.6-10.

- a) bir deniz alanının geçmişte maruz kaldığı çevresel zararların ve alanda yaşanan gemi kazalarının analizi,
- b) halihazırda süregelen bir çevresel tahribatın varlığı,
- c) gelecekte meydana gelmesi muhtemel olan zararlar ve gemi kazalarının risk analizi.

Söz konusu ifade “risk” olduğunda, zarar görme tehlikesinin varlığının ispatı ve tehlikenin hangi durumda ÖHDA ilanı için makul kabul edilebileceğinin belirlenmesi ihtiyacı doğmaktadır. Bu belirleme sürecinde eldeki verilerin nasıl değerlendirileceği, ÖHDA sisteminin işlerliği ve devamı bakımından kritik öneme sahiptir. Kavramın gelişim sürecinde özellikle son çıkan yönergeler, alanın hassasiyetinin ve altında bulunduğu riskin somut delillerle açık bir şekilde ortaya konulması gereğini kesin bir şekilde düzenlemiştir.²⁵⁶ Bununla beraber, ÖHDA ilanı için riskin ispat şartlarının sıkılaştırılmasının, sistemin koruyucu faydalarının azalmasına sebep olabileceğine yönelik itirazlar da ilgili çevrelerce dile getirilmiştir.²⁵⁷ Nitekim bazı durumlarda hassas bir alan söz konusu olmasına rağmen, bir zarar gerçekleşene kadar tehlikenin somut bir şekilde ortaya konulması güç olabilmektedir. Yine de olası bir tehdidi öngörebilmek için yukarıda bahsedilen, zaman bakımından üç durumun verileri kullanılarak sonuç alınabilecektir. Bu noktada, eldeki çalışmanın birinci bölümünde değinilen 1992 Rio Konferansı’ndan tekrar bahsedilmelidir. Konferans sonucunda deniz çevresinin korunması için “önleme” ilkesinden “ihtiyat” ilkesine²⁵⁸ geçiş yönünde kurulan mutabakat, bu alanda önemli bir etki oluşturmuştur.²⁵⁹ İhtiyat ilkesinin oluşturduğu etkinin bir görünümü de ÖHDA sisteminin en temel dinamiklerinde gözlemlenebilmektedir. Bilimsel bir kesinlik olmamasına rağmen deniz çevresine

²⁵⁶ Resolution A.927(22), s.11; Resolution A.982(24), s.7.

²⁵⁷ Roberts ve Pullen, s.62.

²⁵⁸ Kesin bir çevresel riskin ya da mevcut bir zararın durdurularak önlenmesi yaklaşımı yerine; bir ekonomik faaliyetin çevreye zarar vermesi hususunda bilimsel olarak kesin bir nedensellik bağı kurulamıyor ancak yine de bir riskin varlığı tespit edilebiliyorsa ihtiyat ilkesi uyarınca faaliyetin engellenmesi yahut çevre menfaatleriyle ekonomik menfaatler arasında bir denge kurulması yoluna gidilecektir. Riskin ispatı hususunda da ihtiyat ilkesinin radikal uygulanması hâlinde, faaliyeti gerçekleştiren tarafın faaliyetin risk teşkil etmediğini ispat etmesi beklenecektir. İlke hakkında ayrıntılı çalışma için bkz. Nükhet Turgut, “İhtiyat İlkesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt.45, Sayı.1, (1996); İhtiyat ilkesinin deniz hukukunda karar alma mekanizmaları üzerindeki etkisi hakkında çalışma için bkz. Simon Marr, **The Precautionary Principle in the Law of the Sea: Modern Decision Making in International Law**, The Hague: Kluwer Law International, 2003.

²⁵⁹ Anlar Güneş, s.24.

yönelebilecek tehditlerin engellenmesi adına gelişen böylesi bir risk analizi yaklaşımı, ÖHDA sisteminin temel çıkış noktalarından olan ihtiyat ilkesine de uygun olacaktır.²⁶⁰

ÖHDA ilan edilen BSR alanının Torres Boğazı'nı da kapsayacak şekilde genişletilmesi için Avustralya ve Papua Yeni Gine'nin ortaklaşa yaptıkları teklif, geleceğe dönük bir tehdidin varlığının ortaya konulması adına başarılı bir örnektir. Teklifte, alanı kullanan gemilerin sayısında ve taşınan tehlikeli madde miktarındaki artışlar, kılavuzluk hizmetlerine yönelik talepteki azalma ve geçmişte yaşanan kazalar, yakın bir tehlikenin varlığını ispat etmek amacıyla ileri sürülmüştür.²⁶¹ Bu çabanın tabii sonucu olarak da MEPC incelemesi sonucunda bu verilere atıfta bulunulup, isabetli bir şekilde amaca hizmet ettiği kabul edilerek Torres Boğazı ÖHDA sistemine dahil edilmiştir.²⁶² Torres Boğazı örneğinden ilham alarak, ÖHDA ilan edilmesi düşünülen benzer bölgeler için yapılacak tekliflerde, geçmişten geleceğe doğru bütüncül bir yaklaşım geliştirilmesinin büyük fayda sağlayacağı söylenebilecektir.

III.ÖHDA UYGULAMASININ ÖNGÖRDÜĞÜ KORUYUCU ÖNLEMLER

A. Genel Olarak

Özel hassasiyeti tespit edilmiş bir alanın korunması, ancak durumun gereğine uygun önlemlerin alınması ile mümkün olabilecektir. Dolayısıyla ÖHDA sisteminin işlevselliğinin en temel ayağı, ilanla birlikte yürürlüğe konulan koruyucu önlemlerdir. Bu önlemler, 1991 Yönergesi'nde "*Special Protective Measures*" olarak adlandırılmışken;²⁶³ 2001 Yönergesi'nin kabulünden itibaren "*Associated Protective Measures (APM*²⁶⁴)" olarak adlandırılmaya başlamıştır.²⁶⁵ Günümüzde artık olgunlaşmış olan ÖHDA konsepti içinde, APM'lerin amacının "tespit edilen hassasiyetten kaynaklanan savunmasızlık

²⁶⁰ Sage-Fuller, s.230

²⁶¹ IMO/MEPC, Extension of Existing Great Barrier Reef PSSA to include the Torres Strait Region – Submitted by Australia and Papua New Guinea, **MEPC 49/8**, 10.4.2003, ss.15-16.

²⁶² Resolution MEPC.133(53), ss.4-5.

²⁶³ Resolution A.720(17), s.27.

²⁶⁴ "APM" ifadesi ÖHDA literatüründe kalıplaşmış teknik terim değeri kazandığı için eldeki çalışmada da bu kısaltma kullanılacaktır. Bu kısaltma aynı zamanda her bir önlem için tekil anlam taşımakta olup birden fazla önlemden bahsedileceğinde "APM'ler" şeklinde ifade edilecektir.

²⁶⁵ Resolution A.927(22), s.11.

halini önlemek, azaltmak ya da yok etmek” olduğu belirtilmiştir.²⁶⁶ Bu hâlde, getirilecek APM’lerin alanın nitelikleri ve alan üzerindeki tehdit unsurlarıyla doğrudan doğruya sıkı bir bağlantı içerisinde olması gerektiği açıktır. Zira ÖHDA sistemi de ilan edilen her alan için standart bir APM paketi öngörmemiştir; her başvuruda alanın özgün risk durumuna uygun en az bir APM teklifinde bulunulmasını zorunlu kılmıştır.²⁶⁷

B. Önlemlerin Hukuki Zemini

Eldeki çalışmanın “Hukuki Dayanak” kısmında bahsettiğim üzere; ÖHDA’nın başlı başına bir kavram olarak hukuki varlığı ve IMO’nun böyle bir uygulamaya gitmesinin meşruiyeti gibi hususların yanında, ÖHDA ilanı ile getirilecek koruyucu önlemlerin hukukî zemini de bunlardan bağımsız olarak ayrıca ele alınmalıdır. Son yönergeye göre ÖHDA ilanı için yapılacak tekliflerde gelişigüzel bir şekilde önlem talebinde bulunulması mümkün değildir. 2001 Yönergesi’nde, bir teklifte sunulan APM’nin yürürlüğe girebilmesi için bu önerinin IMO tarafından kabul edilmesi yeterli görülmekteydi.²⁶⁸ Özellikle Batı Avrupa Suları’na yönelik ÖHDA teklifinde tek cidarlı tankerlere seyir yasağı talep edilmesiyle birlikte ÖHDA yönergesinde APM’lere ilişkin hükümlerin daha sıkı ve net bir hale getirilmesine yönelik tartışmalar başlamıştır.²⁶⁹ Bu tartışmaların bir sonucu olarak ortaya çıkan son ÖHDA yönergesinde, APM’lerin halihazırda var olan uluslararası hukuk kurallarıyla düzenlenen önlemler içerisinde seçilebileceği ifade edilmiştir. Bu bağlamda da üçlü bir sistem tasarlanarak uygulamaya konulmuştur.²⁷⁰ Yönergenin bir paragrafındaki üç bent içerisine kodlanan sistemin çözümlenerek yorumlanması gerekmektedir. İlk iki seçenek birbiriyle yakın bağlantı içerisindeyken üçüncüsü onlardan daha farkı ve tartışmaya açık bir yapıya sahiptir.

²⁶⁶ Roberts ve Pullen, s.62.

²⁶⁷ Van Dyke ve Broder, s.477.

²⁶⁸ Resolution A.927(22), ss.12-13

²⁶⁹ Roberts ve Diğerleri, s.438.

²⁷⁰ Resolution A.982(24), s.10, para.7.5.2.3.: “Başvuruda her önlemin hukukî dayanağı tanımlanmış olmalıdır. Bu önlemler için mümkün olan hukukî dayanaklar şunlardır:

(i) Mevcut bir IMO düzenlemesinde halihazırda geçerliliği olan herhangi bir önlem veya,

(ii) Henüz var olmayan ancak, mevcut bir IMO düzenlemesinde yapılacak değişikliklerle yahut yeni bir IMO düzenlemesinin kabulüyle geçerlilik kazanabilecek herhangi bir önlem. Bu önlemlerin hukuki dayanağı ancak söz konusu düzenlemelerin uygun bir şekilde gerçekleşmesiyle geçerlilik kazanabilir. Veya,

(iii) Alan için yürürlükte olan önlemlerin ya da genel uygulanabilir önlemlerin alanın özel ihtiyaçlarına cevap verememesi durumunda, karasuları içerisinde yahut BMDHS 211(6) maddesine göre önerilmiş herhangi bir önlem.”

Birinci seçenек, kısa ve açık bir şekilde ortaya konulmuştur. Diğer iki seçeneğin aksine, 2001 Yönergesi'ndeki hâlini harfiyen muhafaza ederek son yönergede yer almıştır.²⁷¹ Buradaki ifadeden, IMO bünyesinde kabul edilmiş soft law metinlerde ve andlaşmalarda düzenlenen bütün önlemlerin kabul edildiği anlaşılmaktadır. Bu seçenekte belirtilen grup içerisinde örnek olarak, SOLAS'daki gemi trafik sistemleri ve COLREG'deki trafik ayırım düzenleri verilebilmektedir.²⁷²

İkinci seçenек esasen birinci grubu destekleyici bir nitelik taşımaktadır. Öncelikle bu düzenleme, birinci gruptaki APM'lerin sahip olduğu hukukî zeminden yoksun olan önlemlerin de getirilebilmesine olanak sağlayarak ÖHDA kavramına esneklik kazandırması açısından önemlidir. Nitekim hukuki dayanak yoksunluğu tek gerekçe gösterilerek, teklif edilen bir APM'nin reddedilmesinin önüne geçmiştir. Yukarıda bahsedildiği gibi, 2001 yönergesinde bir APM'nin kabulü için o anda mevcut olan bir hukukî araçta bu APM'nin düzenlenmiş olması koşulu aranmamaktaydı. Son yönergede ise hukukî dayanağa sahip olmayan bir APM'nin kabul edilmesi yine mümkünken ek gereksinimler getirilmiştir. Buna göre teklifte bulunacak devletin, önerdiği APM ile birlikte bu APM'ye dayanak teşkil edecek hukukî düzenlemeyi de teklifinde sunması gerekecektir. Fakat böyle bir gereksinim, uygulamada sebep olacağı aksaklıklar sebebiyle öğretime eleştirilmiştir. *Kachel*'e göre, MEPC ya da başka bir IMO organının aynı sezon içerisinde hem APM'yi hem de onun için önerilen yasal dayanağı tetkik edip onaylayabileceği düşünölemeyecektir. Bu yüzden söz konusu seçenек esasen, APM'ye hukukî dayanak teşkil edecek düzenleme onay beklerken de AMP'nin kabul edilebileceğini açıklamaktadır.²⁷³ *Kachel*'in yorumu kabul edildiğinde dikkat edilmesi gereken husus, kabul edilen APM'nin etki doğurması için dayanak düzenlemenin yürürlük kazanması gerektiğidir.

Üçüncü seçenек, diğer iki seçenekten farklı olarak hususen belirli deniz alanları için getirilmiş bir hükmü ifade etmektedir. Düzenlemede, bir devletin karasularında yahut BMDHS'nin 211(6) maddesine göre MEB'i dahilinde ilan edilmesi talep edilen ÖHDA teklifleri ele alınmıştır. Kıyı devletlerinin, zararsız geçiş rejimine tabi karasularında deniz

²⁷¹ Resolution A.927(22), s.11, para.7.4.2.1.(i)

²⁷² *Kachel*, s.186.

²⁷³ *Ibid.*, s.186.

çevresini korumak amacıyla yapabileceği düzenlemelerin çerçevesi BMDHS'nin 21. maddesinde belirlenmiştir. 1. fıkranın f. bendinde; kıyı devletinin çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi, azaltılması veya kontrol altına alınması hususunda zararsız geçişle ilgili kanun ve düzenlemeler yapabileceği belirtilmiştir. Verilen bu yetkinin sınırları da yine aynı maddenin 1. ve 2. fıkralarında çizilmiştir. Kıyı devleti söz konusu düzenlemeleri yine BMDHS hükümlerine uygun şekilde ve genel kabul görmüş uluslararası standartlar hariç olmak üzere gemilerin YTTP standartlarına müdahale etmeden yapabilecektir.

Kıyı devletlerine MEB sınırları dahilinde deniz çevresini koruma amacıyla verilen yetkilerin çerçevesi de BMDHS'nin 56. maddesinin 1. ve 2. fıkraları ile 211. maddesinin 5. ve 6. fıkralarında belirlenmiştir. 56. madde hükmü, kıyı devletine bu konuda yargı yetkisi tanımakta ve kıyı devletinin bu yetkisini kullanırken diğer devletlerin hak ve görevlerine saygı göstererek, sözleşmenin hükümlerine uygun şekilde hareket etmesini zorunlu kılmaktadır. Sözleşmenin 211. maddesinin 5. fıkrası hükmü ise kıyı devletine kanun yapma yetkisi tanımıştır. Yetkinin sınırlandırılması da genel kabul görmüş uluslararası kurallara ve yetkili uluslararası örgütler veya uluslararası konferanslarla getirilen standartlara uyma şartları getirilerek yapılmıştır. Genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartların gerekli korumayı sağlayamaması halinde devreye girecek olan BMDHS'nin 211. maddesinin 6. fıkrasındaki “açıkça belirlenmiş alan” kavramından eldeki çalışmanın ilgili bölümünde bahsedilmiştir. Yine aynı başlık altında kıyı devletinin bu hükümlere dayanarak düzenleme yapma yetkisine getirilen sınırlamalar da burada tekrar hatırlanmalıdır.

Genel manzaraya bakıldığında, tehlike altındaki karasularında veya MEB'lerinde deniz çevresini korumak isteyen kıyı devletlerinin genel kabul görmüş uluslararası kurallar ile sıkı şekilde sınırlandırıldığı görülmektedir. Hatta bir önceki yönergeye göre son yönergenin BMDHS'deki esnek yapıyı gereksiz yere kısıtladığı ve IMO'nun proaktif rolüyle BMDHS hükümlerini esas alarak yeni önlemler oluşturmasını engelleyeceği görüşü de WWF tarafından ifade edilmiştir.²⁷⁴ ÖHDA sisteminde APM'ler

²⁷⁴ IMO/MEPC, Proposed Amendments to Assembly Resolution A.927(22) to Strengthen and Clarify the Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) – Comments on MEPC 52/8 – Submitted by WWF, **MEPC 52/8/4**, 18.08.2004.

için getirilen üçüncü seçenek, var olan önlemlerin ve genel kabul görmüş uluslararası kuralların yetersiz kaldığı durumlar için kullanışlı bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır.²⁷⁵ Kıyı devletlerinin yargı yetkilerine BMDHS ile getirilen kısıtlamaların deniz çevresinin menfaati yönünden doğurduğu dezavantajlara karşı bu hükmün önemli bir çıkış yolu olduğu *Gjerde* tarafından ileri sürülmüştür.²⁷⁶ *Meriardi* de kıyı devletlerinin kirliliği önleme standartlarına göre getirdiği koruyucu önlemlerin devletler tarafından genel kabul görememesi sebebiyle uluslararası hukukta oluşan sınırlayıcı yapıya karşı, bu seçeneğin bir çare olabileceğini düşünmektedir.²⁷⁷ Aynı zamanda, ikinci seçenekte öngörüldüğü gibi bir IMO aracında değişiklik yapılması veya yeni bir düzenleme getirilmesi gereği de burada ortadan kalkmaktadır. Bir APM'nin gerekli olduğunu düşünen devletin MEB ve karasularına dair hükümlere uygun olduğu takdirde APM için ayrıca bir hukuki dayanak aramasına gerek kalmayacaktır.²⁷⁸ Bu sonucu elde eden *Kachel*, APM'lerin hukukî dayanağına dair seçenekler üzerinde yaptığı inceleme ile çeşitli çıkarımlarda bulunmuştur.²⁷⁹

a. Üçüncü seçenekte belirtilen dayanak ne karasuları ne de MEB ile sınırlıdır. MEB ve karasuları hükümlerine uyan APM'ler tüm deniz alanları için hukuka uygun sayılacaktır.

Son yönergenin 7.5.3 numaralı paragrafının çatı hükmünde bir alan sınırlamasına gidilmemiş olmasını bu çıkarımına ilk delil olarak sunmuştur. Bununla birlikte üçüncü seçeneğin esasen “önerilen alanın” özel ihtiyaçlarını karşılamak noktasında birinci ve ikinci seçeneklerin yetersiz kaldığı haller için bir araç vazifesi gördüğünü ifade etmiştir. Aynı zamanda bu çıkarım, BMDHS'nin oldukça sunî şekilde kurduğu bölgesel yaklaşımdan deniz çevresinin korunması meselesini kurtarmak amacını

²⁷⁵ Van Dyke ve Broder, s.475.

²⁷⁶ Kristina M. Gjerde, “Protecting Particularly Sensitive Sea Areas from Shipping: A Review of IMO's New PSSA Guidelines”, Hjalmar Thiel ve J. Anthony Koslow (Ed.), **Managing Risks to Biodiversity and the Environment on the High Sea, Including Tools Such as Marine Protected Areas – Scientific Requirements and Legal Aspects** içinde (123-131), Bonn: Bundesamt für Naturschutz, 2001, s.126.

²⁷⁷ Angelo Meriardi, “Legal Restraints on Navigation in Marine Specially Protected Areas”, Tullio Scovazzi (Ed.), **Marine Specially Protected Area: The General Aspects and the Mediterranean Regional System** içinde (29-43), The Hague: Kluwer International Law, 1999, s.37.

²⁷⁸ *Kachel*, s.187.

²⁷⁹ *Ibid.*, s.188.

taşıyan ÖHDA mantığına da uygun bir çıkarım olacaktır. Gerçekten de yönergenin ilgili hükümlerinin sistematüğinden böyle bir yapı tespit edilebilmektedir.

b. APM'lerin bütün deniz alanları için geçerli hukukî dayanağa sahip oldukları kabul edildiğinde; bu alanlara uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğaz ve takımada suları gibi kıyı devleti yetkilerinin oldukça sınırlandırıldığı deniz alanlarının dahil olma ihtimali doğacaktır.

Yazar, bu ihtimalden dolayı çeşitli hükümleri gündeme getirerek böyle alanlar hakkında ÖHDA sisteminin uluslararası hukuk sınırları içerisindeki durumunu izah etmiştir. İlk olarak üçüncü seçenek içerisinde dipnotla verilen ifadede, söz konusu seçeneğin, BMDHS'nin karasuları ile ilgili hükümlerinde düzenlenen haklara ve görevlere aykırı sonuç doğuramayacağı belirtilmiştir. Bu durumda bir ÖHDA için APM teklif edilirken, karasuları ile ilgili bütün BMDHS hükümlerinin göz önüne alınması zorunluluğundan bahsedilecektir. Böylece ÖHDA hangi alanda ilan edilirse edilsin, söz gelimi YTTP standartlarıyla ilgili kısıtlamalara uyulmak zorundadır. İkinci olarak da bu tür alanlarda ortaya çıkması muhtemel hukukî uyuşmazlıklarda öncelikle uluslararası hukukun genel ve bağlayıcı kaynaklarına başvurulacaktır. ÖHDA ilan edilirken getirilecek APM'lerin BMDHS'nin ortaya koyduğu hukuka uygunluğu da yönergede teminat altına alındığından²⁸⁰ tabii olarak öncelik BMDHS'de olacaktır. Sözleşme de uluslararası boğazlar ve takımada suları için getirilecek önlemler konusunda oldukça kısıtlı yetki verdiği için bu alanlar ÖHDA ilan edilirken, teklif edilecek AMP'lerin transit geçiş rejimine²⁸¹ uygun olmasına özellikle dikkat edilmelidir. Eldeki çalışmanın ilerleyen kısımlarında incelenecek olan Torres Boğazı'nın ÖHDA sistemine dahil edilmesi sürecinde zorunlu kılavuzluk teklifi üzerinde yaşanan uyuşmazlık da bu konuyla doğrudan ilgilidir.

APM'lerin hukukî zemini üzerine yapılan akıl yürütmeler sonucunda konu şu şekilde özetlenebilecektir: Öncelikle IMO bünyesinde halihazırda öngörölmüş önlem türleri tercih edilecektir. IMO bünyesinde mevcut değilse, söz konusu önlem bir düzenleme yapılmak suretiyle IMO sistemlerine dahil edilecektir. Bu iki ihtimalin

²⁸⁰ Resolution A.982(24), s.13, para.9.2.

²⁸¹ BMDHS m.37 vd.

dışındaki üçüncü seçenekle de ÖHDA ilan edilen alan için BMDHS’de düzenlenen hukukî rejimin tanıdığı seyrüsefer haklarına zeval vermemek kaydıyla, yine BMDHS’nin karasuları ve MEB düzenlemelerinde kıyı devletlerine verilen yetkilere uygun olarak yeni bir APM’nin getirilmesi mümkün olacaktır. İlk iki seçenek, hukukî dayanağa sahip olan veya olacak olan APM’leri ifade ederken; üçüncü seçenek, potansiyel APM portföyünü genişletmektedir. Bu vesileyle de MEB hükümleri ve karasuları hükümleri arasındaki açıklık, deniz çevresinin menfaatleri adına kapanarak ÖHDA’nın bütüncül yapısını destekleyen bir sonuç elde edilecektir. Son olarak tekrar hatırlatılmalıdır ki; IMO hangi araçla düzenleme getirirse getirsin öngördüğü koruyucu önlem, alandaki seyrüsefer haklarına yönelik gereksiz derecede bir kısıtlamaya sebebiyet vermemelidir.

C. Önlem Çeşitleri

Son ÖHDA yönergesi, APM’ler için hukukî dayanakları belirlemekle birlikte bu dayanaklar üzerinden türetilebilecek bazı örnekleri de saymıştır. Yukarıda bahsedildiği üzere APM’ler sınırlı sayıya tabi olmadığı için bu örnekler APM belirlenmesi yolunda önemli çıkış noktaları olarak incelenmelidir. Aşağıda bu örnekler hukukî dayanak incelemesiyle beraber ortaya konulacaktır.

1. Seyir Yardımcıları

Seyir güvenliğine dair önlemler gemi kazalarının önlenmesi amacıyla ortaya çıktığında, çevrenin korunmasının bu önlemlerin ikincil bir faydası olarak kabul edildiği görülmektedir.²⁸² 1972’de COLREG, seyrüsefere dair genel kuralları bünyesinde toplamıştır. Andlaşma hükümleri taraf devletlerin, ulusal yargı yetkisine tabi olan ya da olmayan bütün deniz alanlarında, getirilen kurallara uymak zorunda olduğunu belirtmiştir.²⁸³ Fakat andlaşma metninde deniz çevresinin korunması hakkında tek bir vurgu görülmemektedir. Bu konuyla ilgili yalnızca açıklamalar ve çekinceler bölümünde Kanada’nın bir beyanı bulunmaktadır. Kanada hükümeti söz konusu beyanında 10. Kural’da düzenlenen trafik ayırım düzenleri için zorunluluk getirilmediğinden bahsederek, gemi kazalarının ve sebep olduğu çevre kirliliğinin önüne geçilmesi için

²⁸² Lord Donaldson’s Report, para.1.11.

²⁸³ UNTS, Vol.1050, 1977, s.22, Kural 1(a).

zorunlu rotalandırma önlemlerinin taraflarınca gerekli görüldüğünü belirtmiştir.²⁸⁴ Zaman içerisinde çevresel farkındalığın artmasıyla, çevrenin korunmasına öncelik tanıyan seyir güvenliğine ilişkin düzenlemeler hem ulusal hem de uluslararası bağlamda gündeme gelmeye başlamıştır.²⁸⁵ Bu düzenlemelerin en belirgin örneklerinden olan ÖHDA sisteminde de COLREG'deki genel seyir önlemlerinin yetersiz görüldüğü durumlar için etkili çözümlerin getirilmesi amaçlanmıştır. Sonuç olarak, özel hassasiyet durumu olan alanlarda seyir güvenliğinin sağlanabilmesi için alınabilecek bir dizi önlem öngörülmüştür. Aşağıda da inceleneceği üzere bu önlem çeşitleri, COLREG'de mevcut olanların yanı sıra SOLAS'ta ve çoğu IMO kararları ile yürürlük kazanan çeşitli araçlarda düzenlenmiş önlemlerden müteşekkildir.

a. Rotalandırma Önlemleri

“Rotalandırma önlemi” terimi, seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla gemi trafiğinin organize edilmesi ve yönetilmesi için kullanılan çeşitli araçları ifade etmektedir.²⁸⁶ Belirlenen deniz alanlarında rotalandırma önlemlerini almaya yetkili organın IMO olduğu hem SOLAS²⁸⁷ hem de COLREG²⁸⁸ gibi geniş katılımlı iki uluslararası andlaşmada açıkça ifade edilmiştir.

IMO Genel Kurulu'nda (Assembly) 1985 yılında kabul edilen²⁸⁹ ve 1995 yılında geniş çaplı değişikliğe uğrayan²⁹⁰ “Gemi Rotalandırma Genel Önlemleri (*General Provisions of Ships' Routeing* (GPSR))” isimli karar,²⁹¹ özellikle SOLAS'ta kendisine doğrudan atıf yapılması sebebiyle önem arz etmektedir. GPSR; trafik ayırım düzenleri, ayırım hatları veya alanları, kıyı trafik alanları, çift yön rotaları, ihtiyatlı alanlar, demirleme yasağı alanları, döner kavşaklar, derin su rotaları ve kaçınılması gereken

²⁸⁴ Ibid., s.90.

²⁸⁵ Roberts, 2005, s.136.

²⁸⁶ Kachel, s.190.

²⁸⁷ SOLAS'ın rotalandırma önlemlerine ilişkin 5. Bölüm 10. Düzenleme'nin ilk bendinde, söz konusu önlemlerin “Organizasyon” tarafından geliştirilen yönerge ve kriterlere uygun olarak getirileceği ve uygulanacağı belirtilmiştir. Bu maddeye bir dipnot ile getirilen açıklamada da referans olarak IMO'nun ilgili düzenlemesi işaret edilmiştir.

²⁸⁸ COLREG'deki atıf, trafik ayırım düzenlerine ilişkindir. Kural 10(a)'daki hüküm, IMO tarafından kabul edilen trafik ayırım düzenlerinin esas alındığını ve diğer kuralların ilgili gemileri yükümlülüklerinden kurtaramayacağını belirtmektedir.

²⁸⁹ IMO/Assembly, General Provisions of Ships' Routeing, **Resolution A.572(14)**, 20.11.1985. (Dipnotlarda buradan itibaren GPSR olarak ifade edilecektir.)

²⁹⁰ IMO/Assembly, Ships' Routeing, **Resolution A.827(19)**, 23.11.1995, Annex.3, s.11.

²⁹¹ Kararın son halini ve cari uygulamalarını içeren “Ships' Routeing” isimli rehber, IMO tarafından düzenli aralıklarla basılıp yayınlanmaktadır.

alanlar gibi alan ve rota tanımlarına hukuki dayanak sağlamaktadır.²⁹² Sayılan tanımların bazılarının daha önce COLREG’de düzenlenmiş olduğu da bir dipnotla ayrıca belirtilmiştir.²⁹³ GPSR düzenlemeleri çıkış noktası itibariyle, yukarıda bahsedildiği gibi sadece seyir güvenliğini sağlama düşüncesinin ürünüdür. Nitekim giriş kısmındaki ifadeden de deniz kirliliğini azaltma yönündeki etkinin, seyir güvenliğinin sağlanması için alınan önlemlerin faydalı bir sonucu olarak görüldüğü anlaşılmaktadır.²⁹⁴ IMO Genel Kurulu’nda 1991 Yönergesinin kabul edilmesiyle birlikte, ilgili önlemlerin GPSR içerisine dahil edilmesi MSC’den talep edilmiştir.²⁹⁵ Aynı zamanda, rotalandırma önlemlerine dayanak teşkil eden düzenlemelerde çevresel kaygılara yer verilmesi için NAV’ye daha önceden yapılmış olan talep de yinelenmiştir.²⁹⁶ Devam eden süreçte; IMO’nun bu talebi doğrultusunda GPSR’da yapılan düzenlemelerle, seyir güvenliğine ilişkin önlemlerin öncelikli olarak deniz çevresinin korunması amacıyla kullanılabileceği açıkça anlaşılmıştır.²⁹⁷

Rotalandırma önlemleri arasında en sık başvurulana, “trafik ayırım düzenleri”dir (*traffic separation schemes (TSS)*).²⁹⁸ COLREG Kural 10, TSS ile ilgili ilkeleri içermektedir. IMO da bu uygulamayı ilkelere göre gerçekleştirmektedir.²⁹⁹ TSS, zıt veya neredeyse zıt yöndeki trafik işleyişlerini bir ayırma bölgesi veya hattı vasıtasıyla organize eden planlar bütünü olarak tanımlanmaktadır.³⁰⁰ TSS uygulanan alanlarda gemiler için üç ana yükümlülük doğmaktadır:³⁰¹

- a. Trafiğin genel akış yönüne uygun şekilde ve doğru şeritte seyretmek.
- b. Ayırma hattından veya bölgesinden mümkün olduğunca uzak kalmak.

²⁹² Kachel, s.191.

²⁹³ IMO, **Ships’ Routeing**, 10’tth Edition, Reading (United Kingdom); IMO Publication, 2010, Part.A, s.1, Dipnot.1; GPSR metni için bu rehber esas alınacaktır. Güncel metne dair hükümlerle ilgili atıflarda buradan sonra yalnızca “GPSR” ifadesi kullanılacaktır.

²⁹⁴ Resolution A.572(14), s.84.

²⁹⁵ Gjerde ve Ong, s.11.

²⁹⁶ Roberts, 2007, s.120.

²⁹⁷ Ibid, ss.120-121; Kachel, s.191; GPSR’nin amacı üzerinde yapılan değişiklikler sonucunda, önlemlerin özellikle “çevresel anlamda hassasiyeti olan deniz alanlarında veya bu alanların etrafında güvenli trafik akış sağlamak” amacıyla alınabileceğine dair hüküm getirilmiştir. bkz. Resolution A.827(19), Annex.3, s.11, para.1.1.6.

²⁹⁸ Kachel, s.191.

²⁹⁹ Yuk. Dipnot.287.

³⁰⁰ Jo Sunaryo, Antoni Arif Priadi ve Tri Tjahjono, “Implementation of Traffic Separation Scheme for Preventing Accidents on the Sunda Strait”, **International Journal of Technology**, Vol.6, No.6, (2015), s.994.

³⁰¹ COLREG Kural 10(b).

c. Normal şartlarda, seyrettiği şeritten ayırım hattının bitiminde ayrılırken mümkün olduğunca trafiğin genel akış yönüne göre küçük bir açıyla ayrılmak.

Sayılan yükümlülüklerin esasını oluşturan, “şeritten ayrılmama” kuralına istisna oluşturabilecek acil durumlar için tavsiye edilen eylemlere de yine aynı COLREG düzenlemesi içerisinde yer verilmiştir.³⁰² TSS ile beraber “kıyı trafik alanları (*inshore traffic zones*)” belirlenerek yerel trafiğin ana seyir hattına müdahalesinin engellenmesi de mümkün olabilmektedir.³⁰³ GPSR içerisinde tanımlanan “kavşaklar (*junctions*) ve döner kavşaklar (*roundabouts*) da yine TSS ile beraber en etkin şekilde kullanılabilecek rotalandırma önlemlerindendir.³⁰⁴ TSS bitimlerinde, kavşaklarda ve döner kavşaklarda gemilerin özellikle daha dikkatli seyretmeleri için de bir önlem olarak “ihtiyatlı alanlar (*precautionary areas*)” tanımlanmıştır.³⁰⁵ Birbiriyle kombine edilerek kullanılabilen bu önlemler, deniz trafiğinin tıpkı karayolları trafik düzeni gibi işletilebilmesini sağlamaktadır. Kullanışlı, pratik ve etkili yapısıyla TSS, karşılıklı trafik yoğunluğunun yüksek olduğu alanlar için eşsiz ve kaçınılmaz bir ihtiyaç haline gelmiştir.³⁰⁶

“Derin su rotaları (*deep-water routes*)”, yer yer sığlaşan sularda veya deniz dibindeki batık vb. seyir güvenliğini olumsuz etkileyebilecek engellerin mevcudiyeti durumunda, gemilerin güvenli bir şekilde seyrini sürdürmesine yardımcı olan bir rotalandırma önlemidir.³⁰⁷

ÖHDA’nın gelişim sürecinde en önemli tartışmalardan birisi, GPSR içinde sayılan “kaçınılması gereken alanlar (*areas to be avoided (ATBA)*)” başlığı altında gerçekleşmiştir. Bütün gemilerin yahut belirli nitelikteki gemilerin, seyir için özel tehlike arz eden ve sınırları belirli olan bazı deniz alanlarına girmekten kaçınması gerekebilmektedir.³⁰⁸ Günümüze kadar ÖHDA ilan edilen alanların çoğunda gerek ihtiyaten gerekse meydana gelmiş bir zarara binaen APM olarak ATBA uygulamasına

³⁰² COLREG Kural 10(c) ve 10(e)

³⁰³ GPSR, s.5, para.4.3.

³⁰⁴ Ibid., para.4.5.1 ve para.4.5.2.

³⁰⁵ Ibid., s.6, para.4.5.3.

³⁰⁶ Kachel, s.192.

³⁰⁷ GPSR, s.2, para.2.1.11.

³⁰⁸ Ibid., para.2.1.13.

gidilmiştir.³⁰⁹ Ancak Batı Avrupa Suları ÖHDA ilan edileceğinde; ağır petrol taşıyan 600 DWT ve üzeri tek cidarlı tankerlerin bu alana girişinin yasaklanmasını öngören APM'nin teklifi tartışmalara sebebiyet vermiştir. GPSR düzenlemesindeki ATBA tanımına nispetle, yapılan teklifte bir aykırılık görülmemektedir. Ancak ATBA, IMO uygulamasında genel itibarıyla küçük çaplı alanlarda belli başlı risklerin önüne geçilmesi amacıyla tercih edilmektedir.³¹⁰ IMO'nun bu yaklaşımının, COLREG'deki gemi rotalandırmaya ilişkin temel prensiplerinden beslendiği görülebilecektir. 1972 yılında imzalanan andlaşmanın ana ilkelerinden olan “gemicilik faaliyetlerine asgari müdahale” ve “basitlik” ilkeleri,³¹¹ Batı Avrupa Suları için teklif edilen APM'nin hukuk dışı olduğuna gerekçe olarak gösterilmiş ve ÖHDA için önemli bir kırılma noktası yaşanmıştır. COLREG'in yanı sıra, GPSR'de ifade edilen temel amaçlar bağlamında da değerlendirildiğinde, Batı Avrupa Suları gibi geniş bir alan için ATBA önlemine gidilmesinin, amaç dışı olduğu düşünülmüştür.³¹² Öyle ki; GPSR düzenlemelerinin öncelikli amacı gemi trafiğinin organize şekilde işlemlerini sağlamaktır.³¹³ Yasaklamalar ancak bu öncelikli amaca yönelik, istisnai ve son çare olarak öngörülmüştür.³¹⁴

ATBA önlemi ve ÖHDA arasındaki ilişkinin seyrinin tespiti ve değerlendirilmesi açısından Yeni Zelanda hükümetinin NAV'ye yaptığı Haziran 2003 tarihli başvuru özellikle incelenmelidir. Söz konusu başvuruya Yeni Zelanda hükümeti, ülkenin kuzeybatısındaki ekonomik ve ekolojik yönden hassas olan deniz alanında belirli gemi türleri için zorunlu ATBA uygulanmasını talep etmiştir.³¹⁵ ATBA önlemleri o zamana dek tavsiye niteliğinde uygulanırken, zorunlu olarak uygulanması ilk kez bu teklifle gündeme gelmiştir.³¹⁶ Yeni Zelanda'nın başvurusundan önceki süreçte rotalandırma önlemlerine zorlayıcılık getirilmesi hususu IMO'da tartışılmıştır. Bazı taraf devletlerin, karasularında zararsız geçişi, açık denizlerde de seyir serbestisini

³⁰⁹ Kevin Hillmer-Pegram ve Martin D. Robards, “Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles”, *Ecology and Society*, Vol.20, Iss.1, Article.26, (2015), s.4.

³¹⁰ Kachel, s.193.

³¹¹ Glen Plant, “The Collision Avoidance Regulations as a Regulator of International Navigation Rights: Underlying Principles and their Adequacy for the Twenty-first Century”, *The Journal of Navigation*, Vol.49, Iss.3, (1996), ss.382-383

³¹² Kachel, s.193.

³¹³ GPSR, s.1, para.1.2.4 vd.

³¹⁴ Ibid, s.8, para.5.5.

³¹⁵ IMO/NAV, Routeing of Ships, Ship Reporting And Related Matters Proposed Area to be Avoided – Submitted by New Zealand, *NAV.49/3*, 16.01.2003.

³¹⁶ Roberts, 2005, s.146.

baltalayacağı düşüncesiyle karşı çıkmasına rağmen seyir rejimleri uygun bir prosedürle güvence altına alınarak rotalandırma önlemlerinin zorunlu kılınması mümkün hale getirilmiştir.³¹⁷ Her ne kadar SOLAS da zorunlu rotalandırma önlemleri için IMO'ya yetki veriyor olsa da³¹⁸ zorunlu ATBA önlemi için bir ilk gerçekleşmiştir. Ayrıca Yeni Zelanda'nın teklifinde dikkat çekici bazı noktalar mevcuttur. Zorunlu ATBA önlemi uygulanması teklif edilen deniz alanı, Yeni Zelanda'nın karasuları içerisinde bulunmaktadır. Bir kıyı devletinin kendi karasularında zararsız geçişi engellemek kaydıyla uygun rotalandırma önlemlerine başvurabilmesi mümkünken neden bu önlemler için IMO'ya başvurulmuştur? GPSR hükümlerine bakıldığında, kıyı devletlerinin bu yetkilerini kullanırken IMO düzenleme ve kriterlerine uygun şekilde hareket etmesinin önerildiği görülecektir.³¹⁹ Yeni Zelanda'nın IMO'ya başvurusunun bu öneri doğrultusunda yapıldığı söylenebilir. Bununla birlikte pratik temellere dayanan gerekçeler de söz konusudur. Alınması istenen önlemin hem en iyi şekilde IMO aracılığıyla yürütülebilir olması³²⁰ hem de yalnızca IMO tarafından getirilen rotalandırma önlemlerinin “*ships' routeing*” içerisinde yer alarak uluslararası alanda yayınlanıyor olması, iki önemli pratik gerekçe olmuştur.³²¹ Eldeki çalışmanın konusu açısından asıl önem arz eden soru da Yeni Zelanda'nın bu deniz alanını koruma altına almak için neden ÖHDA teklifinde bulunmak yerine doğrudan ATBA önlemi için NAV'ye başvurduğu sorusudur. Esasen Yeni Zelanda hükümeti ÖHDA seçeneğini de ele almıştır; ancak amaçlarının yalnızca deniz alanından gemi trafiğini uzak tutmak olduğuna ve ÖHDA'nın sağlayacağı ek faydalara gerek duyulmadığına kanaat getirmiştir.³²² Bu durumda ÖHDA ilanı gibi nispeten uzun ve kompleks bir süreç yerine doğrudan tek bir önlem için NAV'ye başvurmak daha makul olacaktır. Aynı şekilde ABD, Florida Keys çevresindeki deniz alanını ÖHDA ilan ettirmek için giriştiği süreçte başka iki deniz alanı için benzer gerekçelerle ÖHDA sürecine girmemiş ve doğrudan rotalandırma önlemi için başvuruda

³¹⁷ Roberts, 2005, s.150.

³¹⁸ SOLAS, Düzenleme 5/10(7).

³¹⁹ GPSR, s.3, para.3.14.

³²⁰ Glen Plant, “A European lawyer's view of the Government response to the Donaldson Report”, **Marine Policy**, Vol.19, No.6, (1995), s.464.

³²¹ Ton IJlstra, “Maritime Safety Issues Under the Law of the Sea Convention and Their Implementation”, A. H. A Soons (Ed.), **Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions. Proceedings of the 23rd Annual Conference of the Law of the Sea Institute (1989)** içinde (216-249), Honolulu: The Law of the Sea Institute – University of Hawaii, 1991, s.219.

³²² Roberts, 2005, s.151.

bulunmuştur.³²³ Yeni Zelanda ve ABD örneklerinden yola çıkılarak ÖHDA sisteminin, ancak genel rotalandırma önlemlerini yürürlüğe koymanın dışındaki getirileriyle seçilebilir olduğu söylenebilecektir.³²⁴ Bu duruma ve Batı Avrupa Suları'nın ÖHDA ilanı sürecinde yaşananlara binaen *Roberts*, ÖHDA'nın bazı ülkeler için politik bir avantaj kapısı olarak görülmesinden ziyade, süreklilik arz eden bir çevre koruma aracı olarak kullanılıp kullanılmadığının tartışmaya açık olduğunu ifade etmiştir.³²⁵

ÖHDA sisteminde öngörülen rotalandırma önlemlerinden “demirlemeye yasak alanlar (*no-anchoring areas*)”, ATBA önlemine benzer şekilde, trafiğin organize edilmesine yasaklama yoluyla katkıda bulunmaktadır. Geminin yahut üzerindeki kişilerin çok yakın tehlike altında kalmaları istisna olmak üzere; çevreye verilmesi muhtemel zararın önüne geçebilmek için tüm gemilerin ya da belli türden gemilerin bir alana demirlemesi bu önlemle yasaklanabilmektedir.³²⁶ 2000 yılında ABD, Florida Keys civarındaki resiflerin, gemilerin demirleme faaliyetlerinden uluslararası düzeyde korunması için harekete geçmiştir. Bu amaçla, alan için ÖHDA teklif sürecini başlatmadan önce, demirlemeye yasak alan önleminin GPSR içerisine dahil edilmesi yönünde IMO'nun NAV ve MSC alt komitelerine başvuruda bulunmuştur.³²⁷ MSC'nin bu teklif doğrultusunda önlemi GPSR'ye dahil etmesinden birkaç ay sonra, Florida Keys ÖHDA teklifinde üç bölge için demirlemeye yasak alan önlemini APM olarak tasarlamıştır.³²⁸ ABD'nin, alanda uygulanmasını amaçladığı önlemin uluslararası hukukta dayanağı olmasını istediği anlaşılmaktadır. Her ne kadar deniz çevresinin korunmasıyla ilişkili olsa da “kirlenme” ile alakalı bir önlem olmadığından, demirlemeye yasak alan önlemi BMDHS'nin m. 211(6) hükmünün kapsamı dışındadır. Alınacak önlem hukukî bağlayıcılığa sahip bir metinde düzenlenmediği sürece böyle bir dayanaktan yoksun kalacaktır. ABD de amaçladığı önlemi, GPSR gibi halihazırda var olan bir IMO aracına, ilgili kurumları zorlayarak dahil ettirip ÖHDA ilanı vasıtasıyla uygulamaya

³²³ Ibid., s.152.

³²⁴ ÖHDA'nın, ilan edilen deniz alanına yönelik katma değer etkisi ilerleyen kısımlarda incelenecektir.

³²⁵ Roberts ve Diğerleri, ss.1-2.

³²⁶ GPSR, s.2, para.2.1.14.

³²⁷ Kachel, s.287.

³²⁸ Julian Roberts ve Martin Tsamenyi, “The Regulation of Navigation under International Law: A Tool for Protecting Sensitive Marine Environments”, Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum (Ed.), **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes – Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah** içinde (787-810), Leiden: Koninklijke Brill NV, 2007, s.795.

koydurmayı başarmıştır.³²⁹ Demirlemeye yasak alan önleminin GPSR'ye dahil edilmesinden sonraki süreçte, üçü ÖHDA dahilinde olmak üzere ABD sularındaki altı farklı bölgede bu önlemin uygulanmasına başlanmıştır.³³⁰

Rotalandırma önlemleri, kıyı devletlerinin yetki alanlarına göre incelendiğinde, karasuları ve MEB için farklı hâllerin mevcut olduğu tabii olarak görülecektir. BMDHS 21. madde ve devamındaki hükümler, kıyı devletlerine karasularındaki zararsız geçişle ilgili seyrüsefer güvenliği ve deniz trafiğine yönelik düzenleme yapma yetkisi vermektedir. Bu yetki doğrultusunda kıyı devletleri, GPSR'ye de uygun şekilde karasularındaki geçiş yolları ve TSS düzenlemelerini tek taraflı olarak yapabilecektir. Zararsız geçiş rejimi yersiz şekilde kısıtlanmadığı sürece yabancı gemiler de bu düzenlemelere uyma yükümlülüğü altındadır. MEB için ise BMDHS tarafından böyle bir yetki öngörülmemiştir. Ancak madde 211(6) hükmü uluslararası hukuktaki genel düzenlemelerin ötesinde önlemlerin alınabilmesi için kapı açmaktadır. BMDHS aynı zamanda, bu bölgelerde düzenlemenin yanında denetleme ve icra yetkilerini de 220. madde hükmü ile kıyı devletlerine tanımaktadır.

Gemi rotalandırma önlemleri, eldeki çalışmanın ilgili bölümündeki ifadelerden de anlaşılacağı üzere kıyı devletlerinin yetki sahibi olduğu alanlarda geniş şekilde kullanıma açık niteliktedir. Ancak unutulmamalıdır ki karasularında alınmak istenen önlemlerin bazıları ve MEB'de alınmak istenen önlemlerin tümü için IMO onayı gerekmektedir.³³¹ IMO kararları genellikle tavsiye niteliğinde olmakla beraber; SOLAS ve COLREG hükümlerine dayanarak IMO, bağlayıcı önlemleri de yürürlüğe koyabilecektir. "Rotalandırma Önlemleri" başlığı altındaki hususlardan da anlaşılacağı üzere hem tavsiye niteliğindeki hem de bağlayıcı nitelikteki rotalandırma önlemlerinin ÖHDA ilanı yapılmadan da getirilebilmesi mümkündür. Fakat ÖHDA sistemi, bütün rotalandırma önlemlerini tek çatı altında kontrol etme imkânı sunmaktadır.³³² Ulusal yargı yetkisine tâbi olan ya da olmayan herhangi bir deniz alanında rotalandırma önlemi

³²⁹ Kachel, s.287.

³³⁰ IMO, Ships' Routeing, Part.G, Section.II.

³³¹ Kachel, s.196.

³³² Ibid., s.197.

uygulanmak istendiğinde, bunun için oldukça uygun bir vasıta olan “ÖHDA ilanı” IMO tarafından kullanılabilir.

b. Gemi Raporlama Sistemleri

Belirlenen bir hassas deniz alanına giriş veya çıkış yaparken, bütün gemilere veya belirli türde olanlarına, ilgili otoriteyi gerekli hususlarda bilgilendirme yükümlüğü “gemi raporlama sistemi (*ship reporting system* (SRS)) vasıtasıyla yüklenebilmektedir.³³³ Önlemin SOLAS içerisinde yer alması Fransa’nın 1991 yılındaki girişimine dayanmaktadır. Dover Boğazı’nda Fransa ve İngiltere’nin ortak kontrol ettiği zorunlu olmayan raporlama sistemine boğazdan geçen gemilerin yalnızca yüzde elli civarı bir katılım göstermesi, bu sistemin bağlayıcı hâle getirilebilmesi için bir andlaşma değişikliği ihtiyacı doğurmuştur.³³⁴ Akabinde SOLAS’ta yapılan düzenlemelerle bilhassa zorunlu SRS için bağlayıcı hukukî dayanak sağlanmıştır. İlgili SOLAS hükmünde SRS sisteminin amaçları sayılırken, gemi trafiğinin güvenli bir şekilde işletilmesinin yanında deniz çevresinin korunmasının da birincil amaçlardan biri olduğuna işaret edilmiştir.³³⁵ Belirlenen sistemlerin kurulması için harekete geçme yükümlülüğü de hükümetlere verilmişken, SRS önleminin geliştirilmesinde IMO tarafından belirlenen yönerge ve kriterlerin uygulanacağı ifade edilmiştir.³³⁶ SOLAS’ta atıf yapılan IMO yönergesi, MSC tarafından kabul 1994³³⁷ yılında edilmiş, daha sonra 2000³³⁸ ve 2004³³⁹ yıllarında alınan kararlarla bu yönergenin üzerinde değişiklikler yapılmıştır. Yönerge ve kriterlere esas teşkil eden SRS Genel İlkeleri de ilki 1983³⁴⁰ yılında alınan olmak üzere, sonraki süreçte

³³³ SOLAS, V/11.

³³⁴ Glen Plant, “The Relationship Between International Navigation Rights and Environmental Protection: A Legal Analysis of Mandatory Ship Traffic Systems”, H. Ringbom (Ed.), **Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection** içinde (11-27), The Hague: Kluwer Law International, 1997, s.17.

³³⁵ SOLAS, V/11.1.

³³⁶ Ibid., V/11.3.

³³⁷ IMO/MSC, Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.43(64)**, 09.12.1994.

³³⁸ IMO/MSC, Adoption of Amendments to Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.111(73)**, 01.12.2000.

³³⁹ IMO/MSC, Adoption of Amendments to Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.189(79)**, 06.12.2004.

³⁴⁰ IMO/Assembly, General Principles of Ship Reporting Systems, **Resolution A.531(13)**, 17.11.1983.

şırasıyla birbirini ilga eden 1987³⁴¹, 1989³⁴² ve 1997³⁴³ tarihli IMO Genel Kurul kararları ile düzenlenmiştir. Tüm bu düzenlemeler de son tahlilde BMDHS'deki temel seyir ilkelerine aykırı veya onları aşacak hükümler içermeyecektir.³⁴⁴

Tipik bir raporlama sisteminde, belirlenmiş deniz alanına girerken ya da ayrılırken asgari olarak; geminin adı, çağrı işareti, IMO numarası, konumu ve hızı, kıyı istasyonuna rapor edilmektedir.³⁴⁵ Taşınan yükün türü vb. ek bilgiler ise ancak sistemin bu bilgiler olmadan etkili şekilde işlemesi mümkün olmayacaksa talep edilebilecektir.³⁴⁶ SRS doğası gereği, gemilerin seyrine yönelik bir kısıtlama, yasaklama vb. önlemleri bünyesinde barındırmamaktadır. Temel işlevi, ilgili alandaki trafiğe dahil olan gemiler hakkında kıyı devletinin bilgi sahibi olması ve eyleme geçilmesinin gerektiği durumlarda bu bilgilerin kullanımının sağlanmasıdır.³⁴⁷ Bilgilendirme geleneksel olarak radyo bağlantısı yoluyla yapılırken, gemilerde mevcut olan “otomatik tanıma sistemleri (*automatic identification systems* (AIS))” alternatif olarak kullanılmaktadır.³⁴⁸

SRS önlemi, sistemin uygulandığı yere göre özel isimler ve kısaltmalarla anılmaktadır. Avustralya'da uygulanan “AUSREP (*Australian Ship Reporting System*)”, Torres Boğazı ve BSR bölgesinin iç rotasında uygulanan “REEFREP (*Torres Strait and Great Barrier Reef (Inner Route) Ship Reporting System*)”,³⁴⁹ Batı Avrupa Suları ÖHDA'da kullanılan “WETREP (*West European Tanker Reporting System*)”³⁵⁰ ve ülkemizde uygulanan “TÜBRAP (Türk Boğazları Raporlama Sistemi)”³⁵¹ dünyada yaygın şekilde görülen SRS önleminin örneklerinden bazılarıdır. Devletler kendi

³⁴¹ IMO/Assembly, General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, **Resolution A.598(15)**, 19.11.1987.

³⁴² IMO/Assembly, General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, **Resolution A.648(16)**, 19.10.1989.

³⁴³ IMO/Assembly, General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, **Resolution A.851(20)**, 02.12.1997.

³⁴⁴ Plant, 1997, s.19.

³⁴⁵ Roberts, 2005, s.145.

³⁴⁶ Kachel, s.197.

³⁴⁷ Roberts, 2007, s.130.

³⁴⁸ Kachel, s.199.

³⁴⁹ AUSREP ve REEFREP hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Terry Hughes, “Vessel traffic services (VTS): Are We Ready for the New Millennium?”, **The Journal of Navigation**, Vol.51, Iss.3, (01.09.1998).

³⁵⁰ IMO/MSC, Adoption of Mandatory Ship Reporting System in the Western European Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MSC.190(79)**, 06.12.2004.

³⁵¹ Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, R. G., 06.11.1998, Sayı, 23515 Mükerrer, Madde 2(t), s.3498, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/2.5.9811860.pdf> (01.08.2017).

karasuları içerisinde SRS düzenlemesi yaparken IMO'ya başvurmak mecburiyetinde değillerdir. Ancak uygulamada, zorunlu olsun ya da olmasın alınan SRS önlemleri için uluslararası bilinirlik sağlamak amacıyla IMO'ya başvurulmaktadır.³⁵²

SRS, her ne kadar kıyı devletinin olası tehlikelere karşı önceden bilgi sahibi olmasını sağlamaktaysa da kurulan iletişimin esasen tek yönlü olması ve kıyı devleti tarafından gemiye yönelik bir zorlama yahut yönlendirmenin mümkün olmaması gibi özellikleriyle işlev yönünden kısıtlı etki doğurabilecektir.

c. Gemi Trafik Hizmetleri

Yukarıda bahsedilen SRS'den farklı olarak kıyı devleti istasyonları ile gemiler arasında çift yönlü iletişimin sağlanması ve bu şekilde kıyı devleti yetkililerince gemiye bilgi, tavsiye veya talimatların aktarılması “gemi trafik hizmetleri (*vessel traffic services* (VTS))” ile mümkündür. VTS, yapı yönünden SRS ile büyük benzerlik taşımaktadır. VTS'nin hukukî dayanağı SOLAS'ın ilgili hükümleridir³⁵³ ve buradaki genel ilkeler üzerine IMO yine yönergeler çıkarmıştır.³⁵⁴ İlgili son yönergede VTS, uygulandığı deniz alanına göre liman VTS ile kıyısız VTS şeklinde ikiye ayrılmış ve iki türden VTS de bu yönerge bünyesinde düzenlemiştir.³⁵⁵

VTS uygulanan bazı yerlerde VTS'ye benzer kısaltma ve açılımların kullanıldığı görülmektedir. Uygulamada “Gemi Trafiği Bilgi Sistemi (*Vessel Traffic Information System* (VTIS))”,³⁵⁶ “Gemi Trafiği Yönetim Sistemi (*Vessel Traffic Management System* (VTMS))”,³⁵⁷ “Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemleri (*Vessel Traffic Monitoring and Information Systems* (VTMIS))”³⁵⁸ gibi yahut havacılıkta kullanılan “Hava Trafik Kontrol (*Air Traffic Control* (ATC))” ifadesinden ilhamla “Gemi Trafik Kontrol (*Vessel*

³⁵² Kachel, s.198.

³⁵³ SOLAS, V/12.

³⁵⁴ IMO/Assembly, Guidelines for Vessel Traffic Services, **Resolution A.857(20)**, 27.11.1997, Annex.1 (Buradan itibaren: VTS Yönergesi); VTS ile ilgili ilk yönerge 1985 yılında kabul edilmiş, 1997 yılındaki A.857(20) ile bu yönerge ilga edilmiştir.

³⁵⁵ VTS Yönergesi, s.4, para.2.1.2.

³⁵⁶ Maritime and Port Authority of Singapore, Vessel Traffic Information System <https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/operations/vessel-traffic-information-system-vtis> (16.08.2017).

³⁵⁷ Fulko van Westrenen, “Modelling Arrival Control in a Vessel Traffic Management System”, **Cognition, Technology & Work**, Vol.16, Iss.4, (November 2014), s.504.

³⁵⁸ European Maritime Safety Agency, Visits to Member States relating to Vessel Traffic Monitoring & Information Systems, <http://emsa.europa.eu/visits-to-member-states/vessel-traffic-monitoring-a-information-systems.html> (16.08.2017).

Traffic Control (VTC))” ve “Deniz Trafik Kontrol (*Marine Traffic Control (MTC)*)”³⁵⁹ gibi isimlendirmelere rastlanmaktadır. Öğretide bu durumun VTS’nin bir hizmet olduğu gerçeğini değiştirmedeği, sistem şeklindeki adlandırmaların bu hizmetin sağlanmasında kullanılan araçlar olarak anlaşılması gerektiği belirtilmiştir.³⁶⁰ Gelgelelim bu hizmetin başarıyla verilmesinin de sağlıklı işleyen sistemlere bağlı olduğu açıktır.³⁶¹

VTS ve SRS uygulamaları birçok bölgede birbirine bağlantılı olarak yürütülebilmektedir. Türk boğazlarında “Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)” ve TÜBRAP’ın beraber kullanılması,³⁶² bu duruma güzel bir örnektir. SRS’nin sağladığı bilgiler, VTS’nin daha etkin uygulanmasına önemli derecede katkı sağlamaktadır.³⁶³ Hatta bu büyük katkı sebebiyle iki önlem birbirinin ayrılmaz parçası gibi görülmeye başlamış ve aralarındaki ayrımın uygulayıcılar nezdinde gittikçe kaybolduğu ifade edilmiştir.³⁶⁴

SOLAS’ın ilgili hükmünde, VTS’nin yalnızca karasularında zorunlu olarak uygulanabileceği ifade edilmiştir.³⁶⁵ Bununla birlikte, organize edici yönü ağır basan ve trafiğe daha çok müdahale imkânı sunan VTS türlerinin limanlardan kıyılara taşırılmaması gerektiği yönünde bir yaklaşım da öğretide kabul edilmektedir.³⁶⁶ Bu kısıtlayıcı hallerin mevcudiyetine karşı ÖHDA sisteminin getirilerinin kullanılması kanaatimce mümkün olacaktır. Karasuları dışında VTS kullanımına dair boşluğun, açık denizde olası bir ÖHDA ilanı ile doldurulmasının ve bu VTS işleyişinin IMO yahut başka bir uluslararası erk vasıtasıyla yürütülmesinin mümkün olduğu düşünülebilecektir. İlan edilen ÖHDA’nın karasuları dahilinde olduğu durumlarda, limanlardakine benzer ek özelliklerin kullanılabilir hâle gelmesi de ÖHDA’nın temel anlayışına uygun düşecektir.

³⁵⁹ Stojče Dimov Ilčev, “Maritime Communication, Navigation and Surveillance (CNS)”, **International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation**, Vol.5, Iss.1, (March 2011), s.44.

³⁶⁰ Sıtkı Ustaoglu ve Masao Furusho, “The Importance and Contributions of the VTS Towards the Establishment of the Global Safety Management System for the Safety of the Maritime Transportation”, **Third General Assembly of the International Association of Maritime Universities** içinde (52-57), Maine: International Association of Maritime Universities, 2002, s.55.

³⁶¹ Fevzi Topsoy, “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) ve Operatörlerin Hukukî Statüsü”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt.17, Sayı.1-2, (2013), s.901.

³⁶² Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Türk Boğazları Deniz Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi**, s.1, http://www.turkishstraits.com/upload/docs/ug_tr.pdf (07.04.2018).

³⁶³ Kachel, s.201.

³⁶⁴ Plant, 1997, s.20.

³⁶⁵ SOLAS, V/12(3).

³⁶⁶ Kachel, s.201.

Tabii ki böyle bir düzenleme yapılırken zararsız geçiş rejimine halel getirilmemesine dikkat edilmelidir.

d. Kılavuzluk

Seyir için tehlike arz eden alanlarda, zorunlu veya gönüllü olarak gemiye uzman bir kimsenin alınması ve bu kimsenin uyulması zorunlu veya tavsiye niteliğinde talimatlar vermesi gündeme gelebilmektedir. Gemi kılavuzluğu, deniz hukuku alanındaki en kadim uygulamalardan biridir. Öyle ki M.Ö. 1700’lü yıllarda yazılan Hammurabi Kanunları’nda dahi kılavuz kaptanların ücretlerine yönelik hükümlere rastlamak mümkündür.³⁶⁷ Böylesine derin tarihsel arka planına ve seyir güvenliği üzerindeki büyük faydalarına rağmen kılavuzluğu açıkça konu alan bir uluslararası andlaşma bulunmamaktadır.³⁶⁸ Dolayısıyla zorunlu kılavuzluk planlarının, deniz alanlarının hukukî rejimlerine dair BMDHS hükümlerine uygun olacak şekilde hazırlanması gerekmektedir.

Zorunlu kılavuzluk uygulamasının hukuka uygunluğu incelenirken; devletlerin karasularında, MEB’lerinde ve uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda ilgili BMDHS hükümleri üzerinden değerlendirme yapılmalıdır. Bu bağlamda karasuları hakkında 21. madde vd., MEB hakkında 56. madde vd., uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlar hakkında 38. madde vd. hükümleri yol gösterici olacaktır. Sayılan hükümlerde, karasuları ve MEB üzerinde uygulanacak zorunlu kılavuzluğa karşı bir yasaklama görülmemektedir. Ancak m. 211(6) hükmü, MEB’de zorunlu kılavuzluk uygulaması için IMO izni arandığını açıkça düzenlemektedir. Yani ÖHDA kapsamında zorunlu kılavuzluk uygulamasının bu bölgelerde APM olarak getirilmesi, karasularındaki zararsız geçişi engellemek kaydıyla mümkün olacaktır. Fakat transit geçiş rejimine tabiyken ÖHDA ilan edilen uluslararası boğazlarda, zorunlu kılavuzluk uygulamasının hukuka uygunluğu tartışma konusu olmuştur. Devletlerin karasuları içerisinde olsa dahi uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlardaki transit geçiş rejiminin, kıyı devletinin düzenleme yapma yetkisini büyük ölçüde kısıtladığı açıktır.³⁶⁹ Ancak BMDHS m. 39(2) hükmüne göre “genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlar” içerisinde

³⁶⁷ Murat Koraltürk, **Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi**, İstanbul: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, 2004, s.4.

³⁶⁸ Kachel, s.202.

³⁶⁹ Robert C. Beckman, “PSSAs and Transit Passage – Australia’s Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS”, **Ocean Development and International Law**, Vol.38, Iss.4, (2007), s.327.

değerlendirildiği takdirde, bu tür boğazlarda zorunlu kılavuzluk uygulamasının teorik olarak mümkün olacağı görülmektedir.³⁷⁰

Uluslararası mevzuat yukarıdaki gibi bir manzara ortaya koyarken, Avustralya ve Papua Yeni Gine'nin BSR'de ÖHDA kapsamında uygulanan zorunlu kılavuzluk önleminin Torres Boğazı'nda da uygulanmasını teklif etmesi³⁷¹ hem ÖHDA hukuki rejimi hem de uluslararası uygulama açısından önemli sonuçlar doğurmuştur. Eldeki çalışmanın önceki kısımlarında da görüldüğü üzere Torres Boğazı için 1987 yılında alınan IMO kararıyla kılavuz kullanımı tavsiye edilmiştir.³⁷² Bu karara göre, 100 metreden uzun bütün gemiler ile boyutlarına bakılmaksızın petrol, tehlikeli kimyasal ve sıvılaştırılmış gaz taşıyan gemiler için Torres Boğazı'nda ve BSR Bölgesi iç rotasında tavsiye niteliğinde kılavuzluk uygulaması başlamıştır. Ancak 1995'ten 2001'e kadar olan süreçte kılavuz kullanımının %70'ten %55'e düşmesi (dönemin istatistiklerine göre yılda yaklaşık 500 kılavuzsuz geçişe tekabül etmektedir) göz önüne alınırsa, gönüllü kılavuzluk³⁷³ olarak da adlandırılan bu modelin gereken etkiyi gösteremediği anlaşılabacaktır.³⁷⁴ Sorunun çözümünü zorunlu kılavuzluk önleminin alınmasında gören iki devlet, BMDHS'nin transit geçişle ilgili hükümleri gereği bu önlemi tek başlarına uygulamaya koyamayacakları için IMO'ya başvurarak ÖHDA vasıtasıyla amaçlarını gerçekleştirmeye çalışmışlardır. Avustralya ve Papua Yeni Gine, zorunlu kılavuzluğun Torres Boğazı'nda da APM olarak kullanılmasını “genel kabul görmüş uluslararası kural ve standartlar” kapsamında değerlendirerek önlemin BMDHS m.39(2) hükmüne uygun olacağını savunmuştur.³⁷⁵ Bununla birlikte, gemilerin transit geçişine de zarar vermeyeceğini belirtmişlerdir. Nitekim zorunlu kılavuzluğun geçişi engellemeye ya da zorlaştırmaya yönelik bir uygulama olmadığı, aksine daha güvenli bir seyrüsefer sağlayacağı düşünülmelidir.³⁷⁶ Ancak başta Rusya ve Panama gibi gemicilik alanında

³⁷⁰ Kachel, s.203.

³⁷¹ MEPC 49/8, s.2.

³⁷² IMO/Assembly, Use of Pilotage Services in the Torres Strait and Great Barrier Reef Area, **Resolution A.619(15)**, 19.11.1987.

³⁷³ Stuart B. Kaye, “Regulation of Navigation in the Torres Strait: Law of the Sea Issues”, Donald R. Rothwell ve W. S. Walter Samuel Grono Bateman (Ed.), **Navigational Rights and Freedoms, and the New Law of the Sea** içinde (119-135), Dordrecht: Kluwer Law International, 2000, s.126.

³⁷⁴ Roberts, 2006, s.102.

³⁷⁵ Kachel, s.203.

³⁷⁶ Sam Bateman, “The Compulsory Pilotage Regime in the Torres Strait – A “Melting Pot” of Operational, Legal, and Political Considerations”, Aldo E. Chircop, Ted L. McDorman ve Susan J. Rolston (Ed.), **The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston** içinde (261-286), Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2009, s.276.

yoğun faaliyet gösteren devletler bu görüşlerin aksini savunmuş ve alt komiteleriyle beraber IMO bünyesinde bu konu tartışılmıştır.³⁷⁷ Bu devletlerin görüşüne göre; kılavuzluğu zorunlu tutmak, kılavuz kaptan kullanmayacak gemilerin seyrine yönelik bir kısıtlama anlamına gelmektedir. ICS de Torres Boğazı'nın ÖHDA kabul edilmesine sıcak bakmakla birlikte, bu APM teklifinin kabulünün dünyadaki diğer diğer benzer alanlarda da zorunlu kılavuzluk uygulamasının yaygınlaşmasına yol açacağından çekindiklerini açıkça dile getirmiştir.³⁷⁸ Nihayetinde Torres Boğazı ÖHDA sistemine dahil edilip TSS önlem olarak yürürlüğe konulmuştur.³⁷⁹ Ancak zorunlu kılavuzluğa karşı çıkan devlet ve organizasyonların yoğun baskıları sonucu bu APM kabul görmemiş ve bunun yerine zorunlu kılavuzluğun “önemle tavsiye” edilmesine karar verilmiştir.³⁸⁰ Karar öncesinde MEPC oturum başkanının Avustralya temsilciğine yönelttiği soru da dikkat çekicidir. Avustralya temsilciliği, kendilerine gönüllü kılavuzluk uygulamasını onaylayıp onaylamadıkları sorulduğunda “bununla idare edebileceklerini” ifade etmiştir.³⁸¹ Oturumda temsilcilik tavsiye niteliğindeki dili onaylamış olsa da pek tabii Avustralya bu karara uymak noktasındaki isteksiz tutumunu daima sürdürecektir. Karar sonrasındaki ilgi çekici bir gelişme de 1734’e dayanan tarihiyle gemicilik camiasında büyük saygınlığa sahip olan *Lloyd’s List* isimli gazetenin karardan hemen sonraki gün bu kararı zorunlu kılavuzluk ilanı olarak duyurmasıdır.³⁸² Olayın hemen ardından MEPC genel kurulunda konu gündeme gelmiş ve IMO tarafından Lloyd’s List’e bir tekzip talebinde bulunulmuştur. 21 Temmuz 2015 tarihinde tekzip yayınlanmış ancak bu süreçte Avustralya’nın da tutumuyla oluşan algının etkisi uzun süre devam etmiştir. Örneğin Endonezya, yine bir uluslararası boğaz olan Malakka Boğazı’nda hizmet verecek kılavuzluk servis alanları için yeni bir yasa çıkarmış ve çok sayıda kılavuz kaptan yetiştirilmesi için düğmeye basmıştır. Ayrıca boğazda verilmekte olan kaçak kılavuzluk hizmetlerinin azalacağına ve boğazdan geçen büyük bir petrol tankeri için o dönemin ücret tarifesine göre 65.000 dolar alınması hâlinde Endonezya’nın elde edeceği gelirin

³⁷⁷ Cahit İstikbal, “Özel Duyarlı Deniz Alanlarının Seyir Güvenliği Boyutu”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (17-38), İstanbul: TÜDAV, Eğitim Yayınları No.10, 2005, s.32.

³⁷⁸ Ibid.

³⁷⁹ MEPC.133(53), s.6.

³⁸⁰ Kachel, s.204.

³⁸¹ James Kraska, **Maritime Power and the law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics**, New York: Oxford University Press, 2011, s.365.

³⁸² Ibid. s.366.

büyüklüğüne işaret edilmiştir.³⁸³ Daha sonraları ABD ve Singapur'un diplomatik girişimleriyle Avustralya tutumunu yumuşatmış ve sadece liman girişleri için zorunluluk olacak şekilde tavsiye niteliğindeki kılavuzluk uygulamasına geçmiştir.³⁸⁴ Torres Boğazı'nın ÖHDA sistemine dahil edilmesinden sonraki süreçte ÖHDA ilan edilen Baltık Denizi'nde, ÖHDA ilanı gerçekleşmeden önceki bir MSC kararıyla³⁸⁵ yine gönüllü kılavuzluğun öngörüldüğü de burada hatırlatılmalıdır.

Günümüzde çoğu devlet, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda gemicilik faaliyetlerine getirdiği maddi külfet sebebiyle zorunlu kılavuzluk uygulanmasına karşı bir tutum içerisindedir. Bu nedenle zorunlu kılavuzluğun “genel kabul görmüş” bir düzenleme olduğundan bahsetmek mümkün olamamaktadır. Uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara kıyası olan devlet sayısının, gemi taşımacılığında aktif olan devlet sayısına göre azlığı açık bir olgudur. Dolayısıyla zorunlu kılavuzluğa karşı tutumun olağan bir sonuç olduğu düşünülebilecektir. Ancak kanaatimce; maddi kaygılarla çevre güvenliğinin tehlikeye atılması, uluslararası çevre hukukunda hakimiyeti artan “ihtiyat ilkesine” ters düşecek bir yaklaşımdır. Taşımacılığın güvenli ve verimli bir şekilde işleminde büyük pay sahibi olabilecek kılavuzluk hizmetinin transit geçiş zarar vereceğini düşünmek, çok büyük oranda maddi kaygıların sonucu olarak değerlendirilmelidir. Ayrıca Avustralya'nın kılavuz kullanmayan gemilere kendi iç hukukunda çeşitli yaptırımlar uygulaması³⁸⁶ da konuyla ilgili uluslararası uyuşmazlığın süreceğine dair bir göstergedir.

2. Boşaltım Kısıtlamaları

ÖHDA Yönergesi, IMO araçlarında düzenlenen APM alternatiflerini sayarken MARPOL'deki “Özel Alan” sistemine ve Sülfür Emisyon Kontrol Alanı (*Sulphur*

³⁸³ Siktus Harson, “Indonesia to Add 43 Malacca Pilots”, Fairplay, 05.09.2008, <https://fairplay.ihs.com/commerce/article/4128271/indonesia-to-add-43-malacca-pilots> (05.09.2017).

³⁸⁴ Avustralya hükümeti, 2009 yılında yayınladığı bildiride; Torres Boğazı'nı ÖHDA ilan eden karar uyarınca boğazda Avustralya kılavuzluk sistemine uymayan gemilerin bayrak devletlerine, sahibine, donatanına, işletmecisine bildirimde bulunacağını ve söz konusu gemilerin bundan böyle Avustralya limanlarına kılavuz kaptan almadan giriş yapamayacağını, aksi halde sorumluların Avustralya kanunları uyarınca cezalandırılacağını ifade etmiştir; Australian Maritime Safety Authority, **Marine Notice 7/2009: Bridge Resource Management (BRM) and Torres Strait Pilotage**, Canberra, 17.04.2009.

³⁸⁵ IMO/MSC, Recommendation on Navigation Through the Entrances to the Baltic Area, **MSC.138(76)**, 01.12.2002, s.3.

³⁸⁶ IMO/MEPC, Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas: Torres Strait – Submitted by ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, **MEPC 55/8/3**, 10.08.2006.

*Emission Control Areas (SECA))*³⁸⁷ standartlarına atıf yapmıştır.³⁸⁸ MARPOL'deki bu önlemlerin uygulanması için araç olarak andlaşmanın kendisinin değil de ÖHDA ilanının kullanılması, bazı avantajları sebebiyle daha makul olabilecektir. “Özel Alan” konseptini tanıtırken de ifade ettiğim üzere bir alanın “Özel Alan” ilan edilmesi için birtakım kriteri toplu şekilde karşılaması gerekmektedir. ÖHDA sisteminde ise kriterlerden yalnız birine sahip olması ilan için yeterli olmaktadır. Ayrıca “Özel Alan” ilanı için MARPOL'de yapılacak değişiklik yıllar sürebilirken; ÖHDA ilanı, yerel mevzuatla getirilmiş önlemleri onaylayan bir MEPC kararıyla dahi gerçekleştirilmektedir.

Zararlı madde boşaltımının denizde yayılma özelliği göz önüne alınırsa, hassas alanın kendisinin yanı sıra belirli bir mesafeye kadar etrafındaki deniz alanında da boşaltım kısıtlamalarının yapılması gerekliliği görülecektir. ÖHDA ilanı MARPOL'deki ilgili hükümlerle desteklendiğinde, alanın çevresinde de bu önlemin uygulanması mümkün olacaktır. BSR bölgesi ÖHDA ilan edilirken Avustralya, ÖHDA sınırlarından itibaren 12 mil çevredeki deniz alanında boşaltım kısıtlamalarının yürürlüğe girmesini bu yolla sağlamıştır.³⁸⁹ Ancak burada bir hususa dikkat edilmelidir. ÖHDA ilan edilen alanın dış çevresinde uygulanan boşaltım kısıtlamaları, ÖHDA prosedürü içerisinde yürürlük kazanmadığından APM olarak değerlendirilemeyecektir.³⁹⁰ ÖHDA etrafında tampon alanlar oluşturmak anlamına gelen bu önlemin alınabilmesi için MARPOL üzerinde değişiklik sürecinin işletilmesi gereklidir.³⁹¹ 1992 yılında Hull Üniversitesi'nde yapılan hukuk uzmanları toplantısında, böyle bir uygulamanın esas hatların tanımlanmasıyla ilgili BMDHS hükümlerini zayıflatacağı ifade edildiyse de katılımcıların çoğu aksi görüşü savunmuş ve bu yönleme kapı açılmıştır.³⁹² Lâkin MARPOL'de değişiklik yapmak için geçirilmesi gereken uzun soluklu sürecin ilgili her ÖHDA ilanı için ayrı ayrı gündeme gelmesinin büyük zaman ve emek harcanmasına neden olacağı açıkça tespit edilebilmektedir. Her seferinde MARPOL değişikliği yapmak yerine MEPC'nin bu

³⁸⁷ MARPOL, Ek.6, Düz.14.

³⁸⁸ Resolution A.982(24), s.8, para.6.1.1.

³⁸⁹ Kristina M. Gjerde, “IMO Approves Protective Measures for Cuba's Particularly Sensitive Sea Area in the Sabana-Camaguey Archipelago”, *The International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol.14, Iss.3, (1999), s.420.

³⁹⁰ Kachel, s.205.

³⁹¹ Gjerde, s.420, dipnot.21.

³⁹² Gjerde ve Freestone, s.445, para.5.3.6.

seçeneği her ÖHDA için uygulanabilir hâle getirmesi, pratik bir çözüm olacağı gerekçesiyle öğretilde tavsiye edilmiştir.³⁹³

3. YTTP Standartları

Eldeki çalışmanın yukarıdaki kısımlarından da anlaşılacağı üzere YTTP standartlarıyla ilişkili önlemlerin alınması hâlihazırdaki ÖHDA sistemi içerisinde mümkün değildir. Ancak hem gelecek adına hem de hukukî yaklaşımın tam manasıyla ortaya konulabilmesi için bu konunun kısaca incelenmesi faydalı olacaktır.

Bazı durumlarda gemi trafiğinin güvenli bir şekilde işlemesi için gemilerin bir takım donanıma sahip olması aranmaktadır. Otomatik tanımlama sistemleri, acil durum çekme ekipmanları, alanın veya taşınan yükün gereğine uygun cidar yapısı gibi özellikler bunlardan bazılarıdır. Gemileri bu tür özelliklerini değiştirmeye zorlayacak önlemlerin getirilmesi, uluslararası andlaşmalar dışında ancak kıyı devletinin yetki alanındaki denizlerde, yetkiyle sınırlı olarak mümkün olabilecektir.³⁹⁴ Batı Avrupa Suları ÖHDA ilan edilirken tek cidarlı gemilerin geçişinin yasaklanmasına yönelik APM teklifinin ATBA olarak hukukiliği konusuna yukarıda değinmişim. Bununla birlikte söz konusu teklifin YTTP standartlarına yönelik bir hamlenin kılık değiştirmiş hâli olduğu da düşünülebilecektir. Nitekim belirli bir tasarıma ve yapıya sahip gemi türünün geçişinin yasaklanması, geçiş yapmak isteyen gemilerde uluslararası andlaşmalarla belirlenenin üzerinde bir standart aranması anlamına gelmektedir. Baltık Denizi ÖHDA ilan edilirken, gemilerin buza dayanıklı cidar yapısına sahip olmasının gerekliliği Baltık Deniz Çevresi Koruma Komisyonu (Baltic Marine Environment Protection Commission (HELCOM³⁹⁵)) tarafından tavsiye edilmiştir.³⁹⁶ Batı Avrupa Suları örneğinden farklı olarak, buzla kaplı deniz alanlarında gemilerin belirli yapı özelliklerine sahip olması şartı daha önceden MSC ve MEPC'nin ortaklaşa çıkardığı bir sirkülerde belirtilmiştir.³⁹⁷ BMDHS m. 234'te tanınan geniş düzenleme yetkisinin bu sirkülere hukuki dayanak teşkil

³⁹³ Gjerde, s.420, dipnot.21.

³⁹⁴ Kachel, s.207.

³⁹⁵ Komisyonun diğer bir ifade şekli olan "Helsinki Comission" isminin kısaltması olarak.

³⁹⁶ HELCOM, Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea, **Revised Recommendation 25/7**, 02.03.2004, s.5, para.3.3.

³⁹⁷ IMO/MSC-MEPC, Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters, **MSC/Circ.1056-MEPC/Circ.399**, 23.12.2002, s.4, para.G-2.1 vd.

ettiği görülebilmektedir. Yine de bu düzenleme, BMDHS m. 234'teki hükmün seyrüsefere yönelik istisnai bir kısıtlama olması sebebiyle böyle bir önlemin APM olması için bir hukukî dayanak teşkil edemeyecektir.³⁹⁸

YTTP standartlarının sıkı güvence altına alınmasının arkasında kanaatimce yine maddi kaygılar bulunmaktadır. Öyle ki denizlerde ticari amaçla seyreden binlerce³⁹⁹ geminin sözgelimi yapısal özelliklerine ilişkin getirilen bir kural, sektörde büyük etki doğuracaktır. Ortaya çıkması muhtemel yüksek maliyet, zaman, enerji vb. değer kayıpları ile küresel ekonomide sarsıntılara dahi sebebiyet verilebilecektir. Bu sebeple standartların güvence altına alınması oldukça doğru bir yaklaşımdır. Ancak deniz çevresinin menfaatleri de terazinin diğer kefesine konulduğunda meseleye farklı bir açıdan da bakılması gereği doğmaktadır. IMO gibi geniş katılımı teşekkül etmiş bir uluslararası örgüte, alacağı kararlarla bu tür standartlar üzerinde -gayet tabii yine kısıtlı şartlar çerçevesinde ancak şu andaki sıkı koruyucu hükümlerden farklı olarak- belirli düzenlemeleri yapma yetkisi tanınması kanaatimce isabetli olacaktır.

4. Diğer Önlemler

Uygulanabilir durumda olan ve belirli kategorilere yerleştirilebilen önlemlerin yanı sıra bazı muhtemel APM'lere de değinilmelidir. Baltık Denizi ve Wadden Denizi için düşünülen römorkör eşlik hizmeti bu tür APM'lere bir örnektir.⁴⁰⁰ Römorkör eşlik hizmeti, kılavuzluk hizmetine çok benzer bir mantığa sahip olması hasebiyle kılavuzluğa dair hükümlere tabi bir APM olarak ortaya çıkabilecektir.

Nükleer madde taşıyan gemilere yönelik önlemler de ayrıca ele alınmalıdır. IMO ve IAEA, sınır aşan nükleer atık taşımacılığına ilişkin çeşitli teknik önlemler geliştirmiştir.⁴⁰¹ Pedrozo 1997 yılında nükleer madde taşımacılığında önlem aracı olarak

³⁹⁸ Kachel, s.209.

³⁹⁹ 2014 istatistiklerine göre dünya denizlerinde 85.000 civarında ticari gemi seyretmektedir. Bu sayının her geçen yıl büyük ölçüde artış gösterdiği kesin olarak bilinmektedir. Ayrıntılı istatistik bilgilerine elektronik erişim için bkz. Equasis, The World Merchant Fleet in 2014, Statistics from Equasis, <http://www.emsa.europa.eu/emsa-documents/latest/download/3640/472/23.html> (10.09.2017).

⁴⁰⁰ Gjerde ve Freestone, s.467.

⁴⁰¹ Önlemler hakkında ayrıntılı bilgi içeren çalışma için bkz. Jon M. Van Dyke, "The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials", **Ocean Development and International Law**, Vol.33, Iss.1, (2002).

kullanılabilecek sistemler arasında ÖHDA'yı da saymıştır.⁴⁰² Nükleer madde taşıyan gemilerin ÖHDA ilan edilen alandan geçişini topyekûn yasaklayan bir APM ilanının mümkün olmadığını söyleyen *Pedrozo*; o dönemde ÖHDA sistemi henüz şekillenme aşamasındayken IMO bünyesinde gerçekleşen tartışmalara atıf yapmıştır.⁴⁰³ Bu yaklaşım da aslında Batı Avrupa Suları ÖHDA teklifinde tek cidarlı tankerlere yönelik kısıtlama içeren APM'nin kabul edilmemesiyle aynı düzlemi paylaşmaktadır. Nükleer madde taşıyan gemilere yönelik bir APM olarak; en azından karasularına girişte, SRS kapsamında değerlendirilebilecek önceden bildirim yükümlülüğü gibi önlemlerin alınması hukuken mümkün olacaktır.⁴⁰⁴

Uluslararası çevre hukukuna hâkim olan ilkelerden biri de “kirleten öder (*polluter pays*)” ilkesidir. Bu ilke hem kirlilik meydana geldiği zaman zararın kirletenden tazmin edilmesi hem de çevresel maliyetlere kirletenin katlanması durumlarını ifade etmektedir.⁴⁰⁵ İlkenin uygulamaya dökülmesinde de çevrenin korunması sürecinde doğan maliyetlerin alandan geçen gemilere çeşitli özelliklerine göre paylaştırılması anlamına gelebilecek “çevresel vergiler” ortaya çıkmıştır.⁴⁰⁶ Eldeki çalışmada, vergilerin ve onu meydana getiren ilkenin hukukî ve çevresel isabetine dair tartışmalara girmeden ÖHDA kuramı içerisindeki muhtemel yerine değinilecektir. Son ÖHDA yönergesinde belirtildiği üzere bir APM ancak “teklife konu alanın uluslararası denizcilik faaliyetlerinden doğacak zararlara karşı korunmasını sağladığı takdirde” kabul edilebilir nitelikte sayılacaktır.⁴⁰⁷ Alandan geçen gemilerden emisyon vb. özelliklerine göre ücretler tahsil edilmesi, gemicilik faaliyetinde bulunanların tehlike arz edecek durumlardan kaçınmaları sonucunu doğurabilse de seyri daha güvenli hâle getirmediği söylenebilir. Ancak önlemin uygulanmasının hem amacı hem de sonucu olarak çevreyi zararlardan koruma etkisi ele alınırsa, ÖHDA yönergesindeki tanıma uygun olduğu görülebilecektir.⁴⁰⁸ ÖHDA ilan edilen karasularında böyle bir APM'nin yürürlük kazanması hukukî olarak mümkünken,

⁴⁰² Raul A. F. Pedrozo, “Transport of Nuclear Cargoes by Sea”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.28, No.2, (April 1997), s.230.

⁴⁰³ Ibid., s.231; MEPC 38 ve NAV 42 oturumlarında konu tartışılmış ve katılımcıların çoğunluğu, topyekûn yasaklamanın uluslararası hukuka aykırı olacağı yönünde görüş birliğine varmıştır.

⁴⁰⁴ Dyke, s.87.

⁴⁰⁵ Nükhet Turgut, *Çevre Hukuku*, Ankara: Savaş Yayınevi, 2001, s. 223.

⁴⁰⁶ Nükhet Turgut, “Kirleten Öder İlkesi ve Çevre Hukuku”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı.1, Cilt.44, (1995), s.630.

⁴⁰⁷ Resolution A.982(24), s.10, para.7.5.2.1.

⁴⁰⁸ Kachel, s.211.

politik bağlamda kabul görmesi oldukça zor olacaktır. Nitekim zorunlu kılavuzluk uygulaması gibi maddi külfet doğuran bir APM teklifine, uluslararası taşımacılık için kullanılan boğazlarda cari olan transit geçiş rejimini ihlal edeceği iddiasıyla karşı çıkan iradenin harç ödemeyi kabul etmesini beklemek makul olmayacaktır. Çevrenin menfaati için devletlerin böyle bir yükümlüğün altına girmeyi kabul etmesi halinde de vergi uygulamasının bir IMO kararı ile değil de bir uluslararası andlaşma marifetiyle gerçekleştirilmesini isteyecekleri düşünülmelidir. Devletlerin olası kaygılarını anlamakla birlikte, ÖHDA çatısı altında bu önlemi alma yetkisinin uluslararası mutabakatla IMO'ya verilmesinin isabetli olacağı kanaatindeyim. Bu tutum ÖHDA rejiminin ruhuna ve işlevine uygun olacak; aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerin çevre koruma mücadelesine de önemli maddi katkı sağlayacaktır.

D. Tampon Bölgelerde ve ÖHDA İlan Edilen Alan Dışında APM Uygulanması

Kirlilik söz konusu olduğunda, denizlerin akışkan ve geçişken yapıları nedeniyle önlem alınacak alanlarının keskin hatlarla belirlenmesi karasal alanlara göre daha güç olmaktadır. Her ne kadar mercanlar gibi denizdeki konumu sabit olan unsurların oturma ve demirleme gibi tehditlerden korunmasında bu durum sorun teşkil etmese de özellikle kirlletici madde sızıntıları çok geniş alanlara yayılarak büyük çevresel sorunlara yol açabilmektedir.⁴⁰⁹ Denizlerde hareket hâlinde olan biyolojik çeşitliliğin de geniş alanlarda zarara uğraması imkân dâhilindedir.⁴¹⁰ Bir alanın ÖHDA ilan edilmesi ve burada APM uygulanması için alanın özel hassasiyet taşıması gerektiği bilinmektedir. ÖHDA İlan edilirken alanın sınırları da kesin olarak belirtilmektedir. Kirliliğin yayılcı özelliği göz önüne alındığında sorulması gereken soru; ÖHDA ilan edilen alanın çevresinde bulunan ve özel hassasiyet taşımayan deniz alanlarında APM uygulanıp uygulanamayacağıdır. Boşaltım kısıtlamalarından bahsederken değindiğim konu, ÖHDA rejimi içerisindeki

⁴⁰⁹ Gemicilik faaliyetlerinden kaynaklanmasa da gelmiş geçmiş en büyük petrol sızıntısı olarak tarihe geçen Deepwater Horizon felaketi sonucunda, sadece deniz yüzeyinde tespit edilen kirlilik 200.000 futbol sahası büyüklüğünde alana yayılmıştır; bkz. Antonia Juhasz, **Black Tide: The Devastating Impact of the Gulf Oil Spill**, Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons Inc, 2011, s.66. Bir başka örnek olarak Nexxon Valdez gemi kazası sonucunda oluşan kirlilik ise Alaska Yarımadası'nda 1.200 millik sahil şeridini etkilemiştir; bkz. Tafsir Johansson ve Patrick Donner, **The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift in Search of a Pragmatic Balance for the Arctic**, 1'st Edition, New York: Springer International Publishing, 2015, s.15.

⁴¹⁰ Diego Martino, "Buffer Zones Around Protected Areas: A Brief Literature Review", **Electronic Green Journal**, Vol.15, Iss.1, (2001), ss.11-12

diğer unsurlar bağlamında ayrıca değerlendirilmelidir. Son ÖHDA yönergesinde, ilan edilen alanın merkezini oluşturan asıl kısma “çekirdek alan” ismi verilerek, çekirdek alanın bitişiğindeki bir kısmın da “tampon bölge” olarak belirlenip ÖHDA’ya dahil edilebileceği belirtilmiştir.⁴¹¹ Tampon bölge belirlenmesine ancak çekirdek alanın korunması için doğrudan bir gereklilik olduğu takdirde imkân tanınmıştır. Fakat tampon bölgelerde ve ÖHDA dışında kalan alanlarda APM uygulanmasına ilişkin ayrı bir hüküm yönergede bulunmamaktadır. Buradaki boşluğu yönergedeki ifadeye dayanarak doldurmak mümkün olacaktır. İfadede öncelikle tampon bölgenin ÖHDA ilan edilen alanın içerisine dahil edildiği görülmektedir. Ayrıca çekirdek alanı koruma fonksiyonunun işlemesi için tampon bölgede birtakım önlemlerin alınmasına imkân verilmelidir. Aksi hâlde düzenleme anlamsız kalacaktır. Bu noktada bir başka sorunsal ortaya çıkmaktadır. Tampon bölge de ÖHDA kapsamına alındığına göre, özel hassasiyet için aranan kriterlerden en az birini sağlama gerekliliği bu alan için de gündeme gelmelidir. Bu takdirde çekirdek alan ile tampon bölge arasındaki fark bulanıklaşmaktadır. Aradaki farkın tanımlanması için yapılabilecek yorum; ikisi de özel hassasiyete sahip olmakla birlikte çekirdek alanın daha hassas nitelikte olduğuna yönelik olacaktır. Hem bu hassasiyet farkının tespitinde hem de “doğrudan gereklilik” şartının yorumlanmasında kullanılabilecek bir kriter sistemi sunulmadığı için öznel yaklaşımlara kapı açılabileceği de öğretilmiş dille getirilmiştir.⁴¹²

Özel hassasiyete sahip alana bitişik ve koruma anlamında önlem alınması doğrudan gerekli olan alanların, özel hassasiyet şartını sağlayan kriterlerden herhangi birini karşılayamaması ihtimali de mevcuttur. Hâliyle bu alanlar ÖHDA sınırlarının da dışında kalmaktadır. Deniz çevresinin menfaati uyarınca böyle alanlarda da önlem alınması gereği açıktır. *Kachel*, böyle durumlarda bir alanın özel hassasiyete sahip olmamasının orada APM uygulanmasını engellememesi gerektiğini savunmaktadır.⁴¹³ Rotalandırma önlemlerinin çevresel hassasiyete sahip alanların içerisinde veya “emniyet

⁴¹¹ Resolution A.982(24), s.8, para.6.3; “Bazı durumlarda, ÖHDA ilan edilmesi önerilmiş alan, sınırları içerisinde bir tampon bölge, başka bir deyişle, gemicilik faaliyetlerinden özel olarak korunması talep edilen özgün özelliğe sahip alana (çekirdek alan) bitişik olan bir alanı içerebilir. Bununla birlikte, böyle bir tampon bölgeye duyulan ihtiyacın, çekirdek alanın yeteri kadar korunmasına nasıl doğrudan katkıda bulunacağı hususuyla ispat edilmesi gerekir.”

⁴¹² Roberts, 2007, s.114.

⁴¹³ Kachel, s.214.

mesafesinde” uygulanabileceğine dair GPSR hükmünü⁴¹⁴ de savunmasına hukukî dayanak olarak göstermektedir.

ÖHDA içerisindeki tampon bölgeler ve ÖHDA ilan edilen alanlara bitişik bölgelerle ilgili yukarıdaki tartışmalar ışığında kanaatim aşağıdaki şekilde oluşmuştur. İlk aşamada çevrenin menfaatleri ön plana alınmalıdır. Dolayısıyla bu tür alanlarda önlem alınması gereği kabul edilmelidir. *Roberts*’in önerdiği çözümlere paralel şekilde; ya tampon bölgeler için aranan kriterler ayrılarak hafifletilmeli ya da tampon bölge kavramı ÖHDA dışına alınarak bitişik alan niteliğinde değerlendirilmelidir.⁴¹⁵ *Kachel*’in bitişik alanlarda da APM uygulanabileceğine yönelik yaklaşımı ise tartışmaya açıktır. Nitekim bu alanlar mevcut düzenlemelere göre ÖHDA sistemi dışında kaldığı için önlem uygulansa dahi bu önlemler teknik anlamda APM olarak değerlendirilemeyecektir. Fakat APM uygulanabilmesinin ÖHDA’nın ruhuna daha uygun olacağı yönündeki görüşü isabetlidir. Sonuç olarak, söz konusu alanlarla ilgili açık ve çevre menfaatine uygun yeni düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Böyle bir hüküm açığının varlığına rağmen son yönergede uzun yıllar değişiklik yapılmaması düşündürücüdür. IMO yetkili organı MEPC’ye bu bağlamda görev düşmektedir.⁴¹⁶

IV. ÖHDA İlanına Dair Sonuçlar

A. Önlemlerin Kayıt Altına Alınması

Her hukukî kurum gibi, ÖHDA ilânının ve bu alan için çeşitli APM’lerin kabulünün de uygulamada karşılık bulması gereklidir. Ahlâk ve insanlık algısının pıhtılaşmış hâli olan hukukun, dünyaya ve insan yaşamına yön vermesi ancak böyle mümkün olacaktır. Bu durumun oluşması için de hukuku uygulayacak olanların ve hukuka uyacak olanların, muhatap oldukları sistemdeki değişikliklerden haberdar olması şarttır.

Asırlardır olduğu gibi günümüzde de denizcilerin en önemli yardımcıları haritalarıdır. Basılı yahut elektronik haritaların, güvenli seyir için olmazsa olmaz nitelikte

⁴¹⁴ GPSR, s.1, para.1.2.6.

⁴¹⁵ Roberts, 2007, s.114.

⁴¹⁶ Ibid., s.215

olduğu herkesin malumudur. Ancak haritalarda yer alan dünya denizlerinin sayısız farklı özelliği ve buralarda uyulması gereken sayısız seyir kuralı bulunmaktadır. Bütün denizlerdeki kural, uyarı vb. düzenlemeler de haritalarda sembol ve kısaltmalarla ifade edilmektedir. Bu sembol ve kısaltmaların muhatabı tarafından ezbere bilinmesi gayet tabii olarak imkân dışıdır. Söz konusu güçlüğü aşılması için başta Uluslararası Hidrografi Örgütü (*International Hydrographic Organization* (IHO)) olmak üzere çeşitli uluslararası kuruluşlar sürekli güncel tutulan yayınlar yapmaktadır.⁴¹⁷ Son ÖHDA yönergesinde, bir APM kabul edildiğinde bu önlemin IHO'nun belirlediği sembol ve metotlara uygun şekilde haritalara işlenmesi gerektiği ifade edilmiştir.⁴¹⁸ Bu gereklilik, deniz harita ve yayınlarının güncel tutulmasına yönelik SOLAS hükmüne de paraleldir.⁴¹⁹

Haritalara ilişkin düzenlemenin 2001 Yönergesiyle yürürlüğe girdiği zamanda, ÖHDA ilan edilen alanda önceden uygulaması olmayan bir APM'nin haritalara nasıl işleneceğine dair kesinlik bulunmamaktaydı. IHO “Bilgi Sistemleri için Hidrografik Gereksinimler Komitesi (*Committee on Hydrographic Requirements for Information Systems*)” bünyesindeki “Harita Standartlaştırma ve Kâğıt Harita Çalışma Grubu (*Chart Standardization and Paper Chart Working Group*)”, durumun netleşmesi adına çalışmalar yapmış ve çevresel hassasiyeti bulunan deniz alanları için 2005 yılında genel bir güncelleme yapılmıştır.⁴²⁰ Çalışmaların sonuçlarına örnek olarak; IMO'nun günümüzdeki yayınlarında, ÖHDA ile gelen APM'lere ilişkin sembollerin örneklerini görmek mümkündür.⁴²¹

IHO metotlarına göre haritalandırma işlemi, yeni önlemlerin haritada gösterilerek denizcilerin haberdar edilmesini sağlamaktadır. Hâlihazırda mevcut bir önlemle korunmakta olan deniz alanlarının ÖHDA ilan edilmesi konusunu da gündeme getiren *Chircop*; ÖHDA ile gelen APM'nin haritalandırılmasını bir artı faktör olarak değerlendirmiştir. Bu değerlendirmeye göre; denizcileri daha dikkatli olmaya celp etmesi ve bayrak devletlerinin, bayraklarını çeken gemilerin haritalarda belirtilen koruyucu

⁴¹⁷ T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, **Denizcilik – Haritalar**, Ankara: T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, 2016, s.3

⁴¹⁸ Resolution A.982(24), s.13, para.9.1.

⁴¹⁹ SOLAS, V/27.

⁴²⁰ Kachel, s.176.

⁴²¹ IMO, Ships' Routeing; Bilhassa GPSR başlığında önlemler anlatılırken kullanılan gösterimler, standartlaştırma hareketinin sonuçlarına örnektir.

önlemlere uymalarını sağlayacağını taahhüt etmesi gibi sonuçları dolayısıyla haritalandırma, ÖHDA sisteminin özgün sonuçlarından biri olarak kabul edilmelidir.⁴²²

B. Önlemlerin İcra Edilmesine Yönelik Sonuçlar

IMO yönergeleriyle gelen önlemlerin hukukî varlığının yanında uygulamada karşılık bulabilmesi ve bu uygulamanın denetlenmesi adına yetkili ve yükümlü bir otoriteye ihtiyaç olacaktır. İcra yükümlülüğünün hangi otoriteye yükleneceği sorusuna cevap bulma yolunda, incelemeye halihazırda bir devletin yetkisi altında olan alanlardan başlamak doğru olacaktır. ÖHDA ilan edilmesi söz konusu olabilecek karasuları ve MEB'ler hakkında BMDHS hükümleri yol gösterici niteliktedir. Karasularında, zararsız geçiş rejimiyle sınırlandırılmış olmakla birlikte kıyı devletinin egemenliği söz konusudur. MEB'lere ilişkin m. 211(6) hükmü, deniz kirliliğine karşı alınacak önlemlerin icra edilmesinde yine kıyı devletine yetki vermektedir. Son ÖHDA yönergesinde de "teklifte bulunan devletin", (deniz alanına dair özel bir nitelik belirtilmeksizin) APM'lerin BMDHS'de öngörülen hükümlere uygun olarak icra edilmesi hususunu taahhüt ettiği belirtilmektedir.⁴²³ Dolayısıyla karasuları ve MEB'lerde ilan edilecek ÖHDA'lar için APM'leri icra etme yetkisinin yalnızca kıyı devletine ait olduğu söylenebilecektir. Herhangi bir devletin yetki alanına dahil olmayan denizlerdeki APM'lerin icra edilmesi konusu da son ÖHDA yönergesindeki hükümden hareketle çözümlenebilmektedir. Yukarıdaki başlıkta da değindiğim üzere, IMO üyesi olan devletler, bayraklarını çeken gemilerin APM'lere uyması için gerekli adımları atacağını taahhüt etmektedirler.⁴²⁴ Aynı fıkranın devamında; bayrağını çeken bir geminin APM ihlalinde bulunduğu dair bilgilendirilen devletin durumun gerektirdiği adımları atması gerektiği ifade edilmektedir. Bu fıkra hükmünün ayrı düzenlenmesinden maksadın, özel olarak belirtilmiş olmasa dahi, devlet yetkisi kapsamına girmeyen deniz alanlarındaki yetki boşluğuna çözüm getirmek olduğu kanaatine varmak mümkündür. Nitekim bu tür alanlar için ayrı bir düzenlemeye rastlanmamaktadır. Hâlen bir açık deniz alanında ÖHDA ilanı gerçekleşmediği göz önüne alınırsa; olası bir ilan durumunda konunun tartışmaya açılabileceği ve sonucunda hükmün aynen korunması mümkün olduğu gibi önlemleri icra

⁴²² Chircop, s.605.

⁴²³ Resolution A.982(24), s.13, para.9.2.

⁴²⁴ Ibid., para.9.3.

yetkisinin, var olan veya yeni oluşturulacak olan uluslararası bir otoriteye devrinin de gündeme gelebileceği kanaatindeyim.

APM icra yetkisine dair yönerge hükümleri hakkında yorumda bulunan Scovazzi, hem o dönemde yürürlükte olan 2001 Yönergesi'nde hem de günümüzde geçerli son yönergede kullanılan “-meli/-malı (*should*)” ifadesi⁴²⁵ sebebiyle APM'lerin hukukî bağlayıcı nitelikte olmadığını savunmuştur.⁴²⁶ APM'ler ve hukukî bağlayıcılıkları konusunda geniş çalışmalar yapan *Kachel* ise bu yorumun, ÖHDA yönergelerinin temel amaçlarına aykırı olacağını belirtmiştir.⁴²⁷ Ayrıca APM'ler, zorunlu ve tavsiye niteliğinde olarak farklı türlerde kabul edilebilmektedir. Kılavuzluğa ve raporlamaya dair yukarıda görülen önlemler ve tartışmalar bu durumun en açık örnekleridir. Bununla birlikte; ÖHDA ilanı ile kabul edilen APM'ler yine yukarıda belirtildiği üzere hukukî bağlayıcılığı olan metinlere dayandırılmaktadır. Bu veriler ışığında, *Kachel*'in yaklaşımının daha isabetli olduğu kanaatindeyim.

C. ÖHDA Başvurusunda Bulunan Devletlere Yönelik Ek Yükümlülükler

ÖHDA ilanı, denizleri kirlilikten koruma adına özellikle kıyı devletlerinin yetkilerinde istisnai genişlemelere sebebiyet vererek bu devletlere açık bir menfaat sağlamaktadır. Fakat sağlanan menfaatin yanı sıra, kıyı devletlerinin çeşitli yükümlülükler altına girmesi de söz konusu olmaktadır. Bir deniz alanının kirlilikten korunması, kıyı devletlerinin aslî menfaatlerini teşkil etmektedir.⁴²⁸ Öyle ki, tabii bir sonuç olarak kıyı devletinin gemicilik faaliyetleri de bu menfaat uğruna kısıtlanacaktır. Ancak ÖHDA ile getirilen koruyucu önlemlerin, kıyı devletlerinin deniz alanlarındaki başka faaliyetleri üzerinde de kısıtlayıcı etkide bulunması ihtimali tartışılmıştır. Son ÖHDA yönergesinin müzakere sürecinde ICS gözlemcisi, hazırladığı raporunda bu duruma dikkat çekmiştir.⁴²⁹ Batı Avrupa Suları'nın ÖHDA ilan edilmesi sürecinde ortaya çıkan bu yaklaşımı destekler türden bir beyan da IMO Hukuk Komitesi'nde gündeme

⁴²⁵ Metindeki anlatım; teklifte bulunan devletler için “taahhüt etmelidir (*should ensure*)” ve bayrak devletleri için “tüm uygun adımları atmalıdır (*should take all appropriate steps*)” hükümlerini içermektedir.

⁴²⁶ Scovazzi, s.9.

⁴²⁷ *Kachel*, s.178

⁴²⁸ *The Gabcikovo-Nagymaros Case (Hungary-Slovakia)*, Judgment, ICJ Reports, 1997, s.41.

⁴²⁹ IMO/MEPC, Report of the Marine Environment Protection Committee on its Forty-Ninth Session, **MEPC 49/22**, 08.08.2003, s.51, para.8.24.5.

gelmiştir.⁴³⁰ Söz konusu deniz alanında tek cidarlı tankerlere yönelik olarak getirilmesi talep edilen seyir yasağına karşı, talepte bulunan devletleri caydırmak amacıyla bu iddia serdedilmiştir. İddiayı analiz etmek gerekirse aşağıdaki esaslara dayandığı söylenebilecektir:

a. Bir alan ÖHDA ilan edildiyse, sahip olduğu hassasiyet vasfı gereği gemicilik faaliyetlerinden başka zarar verici faaliyetlerden de evleviyetle korunmalıdır.

b. Bu durumda kısıtlanması gerekebilecek zarar verici faaliyetler arasında; petrol, maden vs. aranması ve çıkarılması, ticari balıkçılık faaliyetleri ve askeri tatbikatlar gibi kıyı devletleri açısından hayati menfaat arz edenleri de sayılabilecektir.

Çoğu örnekte görüldüğü gibi bu noktada da uluslararası gemicilik faaliyetlerinde etkin rol oynayan devlet ve uluslararası örgütlerin imzalarına rastlanmaktadır. ÖHDA'nın meydana getirebileceğini iddia ettikleri yan etkiler vasıtasıyla menfaat dengesini deniz çevresinden gemicilik faaliyetlerine kaydırmaya yönelik bir hamle yapıldığı yine açık olarak görülebilmektedir. Gelgelelim bu durum doğrudan olumsuz bir vaka olarak ele alınmamalıdır. Ek yükümlülöklere yönelik bu bakış açısı, menfaat dengesini sağlama yolunda dikkate değör nitelikte olduğundan ayrıca incelenmelidir.

Kısıtlanabileceğı iddia edilen faaliyetlerin ÖHDA konseptine en somut yansıması Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesi'nde görölen, İrlanda ve Birleşik Krallık arasındaki "MOX Plant Davası" sürecinde tespit edilmiştir. Davaya konu olan olayda, günümüzde ÖHDA statüsünde olan Batı Avrupa Suları'na dahil İrlanda Denizi'ni çevresel olarak tehdit eden MOX (bir çeşit nükleer yakıt) santrali üzerinde uyuşmazlık doğmuştur. 2001 yılında Birleşik Krallık, İngiltere'nin kuzeydoğusunda bir MOX santrali kurulmasına karar vermiştir. İrlanda Cumhuriyeti ise BMDHS m. 192, 197 ve 206 hükümlerinin ihlallerinden bahisle ve İrlanda Denizi'ni olası bir nükleer kirlilikten koruma amacıyla bu santralin izninin iptali, faaliyetinin durdurulması ve kirliliğın gerçekleşmemesi adına gerekli diğör tedbirlerin alınması taleplerinde bulunmuştur.⁴³¹

⁴³⁰ IMO/LEG, Designation of a Western European particularly sensitive sea area. Submitted by Liberia, Panama, the Russian Federation, BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO and IPTA, LEG 87/16/1, 15.09.2003.

⁴³¹ The MOX Plant (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 3 December 2001, **ITLOS Reports 2001**, ss.100-101, para.27-29.

Birleşik Krallık ise özetle santralin kirliliğe yol açmayacağı teminatını vererek⁴³² tedbir uygulanmasına gerek olmadığına karar verilmesini sağlamıştır.⁴³³ 2003 yılında Batı Avrupa Suları'nın ÖHDA ilan edilmesi teklifiyle de MOX Plant Davası ve ÖHDA konseptinin yolları kesişmiştir. Teklif eden devletler arasında Birleşik Krallık'ın da bulunması, İrlanda Denizi'nin kirlilikten özel olarak korunmayı hak eden bir deniz alanı olduğunu kabul etmesi anlamına gelmektedir. Bu kabulün, MOX Plant Davası gibi bir uyuşmazlığın çözümünde devlet uygulaması olarak Birleşik Krallık aleyhine kullanılabilirliği sorunsalı gündeme gelmiştir.⁴³⁴ Şayet öyle ise Birleşik Krallık'ın davadaki tutumu ve ÖHDA teklifi arasındaki bir çelişkinin varlığından bahsedilecektir. Böylece ÖHDA ilanının kıyı devleti faaliyetlerine ket vurması, ek yükümlülüğe ilişkin iddialara paralel şekilde dolaylı bir sonuç olarak ileri sürülecektir. Fakat bu noktaya gelindiğinde iki temel husus gözden kaçırılmamalıdır. İlk olarak; Birleşik Krallık dava sürecinde İrlanda Denizi'nin çevresel hassasiyetini inkâr etmemiştir. Savunması, santralin hassas deniz çevresine zarar vermeyeceğine yönelik olmuştur. Diğer husus ise ÖHDA sisteminin yalnızca uluslararası gemicilik faaliyetlerinden kaynaklanan kirliliğe karşı koruma öngörmüş olmasıdır.⁴³⁵ Sonuç olarak teklifte bulunan devletlerin gemicilikten başka faaliyetlerinin ÖHDA rejimi ile kısıtlanması söz konusu olamayacaktır. Hakeza bu sonuç, özel hassasiyeti IMO tarafından tescil edilmiş bir deniz alanında, kıyı devletinin ihtiyat ilkesine uygun şekilde davranması gerektiği gerçeğini de değiştirmemektedir.

Yukarıdaki tartışmaların haricinde kıyı devletine yüklendiği açık olan yükümlülükler de mevcuttur. ÖHDA ilan edilen bir deniz alanına kıyısı olan devletin, durumun ve getirilen APM'lerin gerektirdiği şekillerde trafiği düzenleyebilecek sistemleri kurması, yeterli sayıda römorkör vb. araçları hazır bulundurması, sığınak liman vb. hizmetleri sağlaması gereklidir. Bu yükümlülükleri üstlenmesi gereken kıyı devletinin teknik ve ekonomik imkanları, ÖHDA prosedürünün başından itibaren göz önüne alınması gereken önemli etkenlerdir. Örneğin çevresel olarak gerçekten hassas karakter

⁴³² Birleşik Krallık'ın verdiği teminat, dava dâhilinde yapılması hasebiyle devletin tek taraflı işlemi statüsünde olup hukukî bağlayıcılığa sahiptir; Mehmet Emin Çağırın, **Uluslararası Hukukta Devletin Tek Taraflı İşlemleri**, Ankara: Platin Yayınları, 2005, s.286 vd.

⁴³³ Abdulkadir Gülçür, **Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin Yapısı ve Yargı Yetkisi**, 1. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017, s.138.

⁴³⁴ Kachel, s.183.

⁴³⁵ Resolution A.982(24), s.1 vd.

taşıyan bir deniz alanına kıyısı olan devletin, alanın özel hassasiyetini ve gemicilik faaliyetlerinden zarar görme riskini ispat edebilecek düzeyde veriyi elde etmeye yönelik çalışmaları yapabilmesi için belirli düzeyde teknik ve ekonomik alt yapıya sahip olması gerekmektedir.⁴³⁶ Son yönergede de IMO'nun, ÖHDA ilanı için yapılan başvuruları değerlendirirken devletlerin teknik ve ekonomik kapasitelerini göz önüne alması gerektiği ifade edilmiştir.⁴³⁷ Yönergede konuyla ilgili verilen hüküm, APM'lerin uygulanması aşamasında da kanaatimce gündeme getirilmelidir. IMO, faaliyet amacı ve deniz çevresi menfaatleri doğrultusunda (gerek ÖHDA başvurusu yapılmadan gerek değerlendirme sürecinde gerekse de ilandan sonraki uygulama sürecinde) teknik ve ekonomik imkanları kısıtlı olan devletlere gerekli desteği vermelidir. Bu destek de sadece yönergede belirtildiği gibi kapasite yetersizliğini “hesaba katma” şeklinde değil, gerekli durumlarda başvuru ve APM uygulanması süreçlerine “dahil olma” olma şeklinde olmalıdır. Bu yönde yapılacak düzenlemelerin, devletlerin yetki alanına girmeyen denizlerde APM uygulamasına ilişkin sorunsala da bir çözüm olması mümkündür. Organları vasıtasıyla IMO, APM uygulama ve denetim faaliyetlerini yürütebileceği gibi ÖHDA ilan ve uygulama sürecinde kıyı devletlerine ekonomik-teknik destek sağlayabilmelidir.

D. ÖHDA İlanının Katma Değer Etkisi

Teoride imkân sağladığı istisnai APM'lerle ÖHDA konseptinin, deniz alanı üzerindeki koruyucu önemi aşikâr olarak görülmektedir. Ancak bir deniz alanının ÖHDA ilan edilmesi, APM'lerle sağlanan korumanın ötesinde bir “katma değer” meydana getirmektedir. ÖHDA konsepti için katma değer ifadesine ilk kez, 1994 yılında Texel'de yapılan hukuk uzmanları toplantısı raporunda yer verilmiştir.⁴³⁸ Toplantının yapıldığı döneme kadar yalnızca tek ilan yapılabilmiş olması, üye devletlerin ÖHDA konusundaki başarısızlığı olarak değerlendirilmiştir. Başarısızlığın sebebi olarak da ÖHDA konseptinin üye devletlerce sadece bir önlem aracı olarak görüldüğü ve ek getirilerinin göz ardı edildiğine işaret edilmiştir. Aradan geçen zaman içerisinde, konuyla ilgili küçük

⁴³⁶ Van Dyke ve Broder, s.479.

⁴³⁷ Resolution A.982(24), s.13, para.8.6.

⁴³⁸ Gjerde ve Freestone, s.461, para.10 vd.

çapta şüphe beyanları olmakla birlikte,⁴³⁹ konseptin katma değer etkisine dair daha kuvvetli bir bilinç oluşmuştur. Gerçekten de ÖHDA, getirdiği APM’lerin ötesinde bir koruyucu etki doğurmaktadır. Bugüne kadar yapılan ÖHDA ilanlarında, IMO’nun mevcut imkanlarıyla alınabilecek önlemlerin dışında yeni bir önleme rastlanmadığı göz önüne alınırsa; “katma değer” olarak ifade edilen koruyucu etkinin, ÖHDA konsepti açısından varoluşsal bir önem taşıdığı daha iyi anlaşılacaktır.⁴⁴⁰

ÖHDA konseptinin katma değer etkisinin temelinde, sisteme dahil olan deniz alanlarına yönelik oluşan farkındalık bulunmaktadır. Bir deniz alanının özel olarak korunmayı gerektirecek kadar yüksek çevresel hassasiyete sahip olduğunun IMO gibi otoritesi küresel çapta kabul edilen bir örgüt tarafından tespit ve tescili, uluslararası toplum nezdinde psikolojik sonuçlar doğuracaktır. MPA türevlerinin geneli için geçerli olan psikolojik değer artışı,⁴⁴¹ ÖHDA ilan edilen alanlarda konseptin istisnai tabiatı gereği daha yüksek derecelerde olacaktır.

Farkındalık oluşturan faktörlerin başında, yukarıda da açıklanan haritalandırma faaliyeti sayılmalıdır. Haritalandırma işlemi, denizcilerin önlemler ve alanın niteliği hakkında bilgilendirilmesini sağlamakla beraber, deniz alanını kullanan bütün ilgililerin daha dikkatli bir tutum sergilemesine de vesile olacaktır. Uluslararası muhatapların alanla ilgili algılarının değişmesiyle gelecekte yeni önlemlerin alınmasına kapı açılması mümkün olabilecektir.⁴⁴² Hatta IHO, BSR bölgesi özelinde haritalandırmayı başlı başına bir koruyucu önlem olarak yorumlamıştır.⁴⁴³

ÖHDA ilan edilen bir deniz alanındaki seyir esnasında, gerekli dikkat ve özen gösterilmediği için zarar oluşması mümkündür. Böyle bir vakanın gerçekleşmesi hâlinde; geminin önlemlere uymasını sağlayacağını taahhüt etmiş olan bayrak devletinin, gemi işletmecisinin ve diğer birçok muhtemel ilgilinin sorumluluğu doğacaktır. Hukukî

⁴³⁹ Erik Jaap Molenaar, **Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution**, The Hague: Kluwer Law International, 1998, s.400.

⁴⁴⁰ Roberts ve Pullen, s.52.

⁴⁴¹ Baker, s.16.

⁴⁴² Gjerde ve Freestone, s.461, para.13 vd.

⁴⁴³ IHO, **Regulation of the IHO for International (INT) Charts and Chart Specifications of the IHO**, Edition 4.4.0, Monaco: International Hydrographic Bureau, Part.B-430, s.28, para.B-437.6

sorumluluk açısından astronomik tazminat kararları gündeme gelmekte⁴⁴⁴ ve deniz kirliliğine sebebiyet veren vakaların sansasyonel niteliği, ilgililerin dünya kamuoyundaki itibarını ciddi anlamda zedelemektedir. Şirket itibarının iktisadî hayattaki önemi göz önüne alındığında, meydana gelmesi muhtemel bir itibar kaybından çekinen gemicilik şirketleri güvenli seyir için gönüllü girişimlerde bulunmaktadır.⁴⁴⁵

ÖHDA ilanının katma değer etkilerinden biri de kıyı devletlerinin alana dair politikaları üzerinde oluşmaktadır. Alan hakkında kamuoyunda ve ilgililer nezdinde oluşan farkındalık, kıyı devletini mevcut önlemleri uygularken gösterdiği hassasiyetini arttırmaya ve daha etkin önlemleri gündeme getirmeye itecektir. Söz konusu etkinin bazı hükümet dışı örgüt temsilcilerince gözlemlendiği de aktarılmaktadır.⁴⁴⁶ ÖHDA ilanı ile gelen APM'lerin uygulanabilirliğini sağlamak için gerekli farkındalığın oluşması yolunda kıyı devletinin yeni projeler geliştirmesinin de sisteme büyük getirisi olacaktır. Bağlayıcılık ve yaptırıma dair hususlar gündeme gelmeden APM'lere uyumla ilgili psikolojik şartların tesis edilmesi, kıyı devletine de uygulama kolaylığı sağlayacaktır.

Son olarak yargı mercileri önündeki etkiden bahsedilmelidir. ÖHDA ilan edilmiş alanlara zarar verilmesi durumunda, vakayı değerlendirecek olan mahkemelerin daha özenli bir seyir beklemesi söz konusu olacaktır.⁴⁴⁷ ÖHDA konsepti, cari önlemlerin üzerinde bir koruma sağlamayı amaçlarken aynı zamanda standart seyir pratiklerinin üzerinde bir özen yükümlülüğünü gündeme getirmektedir. Artan yükümlülükle orantılı olarak da mahkemelerin yüksek tazminatlara hükmetmesine hukukî zemin oluşacaktır.⁴⁴⁸ Bu durum kıyı devletlerinin iç hukuk sistemlerine göre değişiklik arz edeceği için sorumluluk anlamında ÖHDA'nın kesin bir kıstasa tabi tutulması da güç olacaktır.⁴⁴⁹ 1994 Texel toplantısında, sözgelimi deniz sigortacılarının ÖHDA içerisinde meydana

⁴⁴⁴ *Prestige* kazasına ilişkin yargılama, yakın tarihli ve çarpıcı bir örnek olarak gösterilebilir. Oldukça uzun bir yargı sürecinin ardından (kazadan 15 yıl sonra) Kasım 2017'de, geminin sigortacısı olan “*The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association* (Diğer adıyla *London Club*)” isimli P&I kulübünün 1.6 Milyar Euro tazminatı İspanya lehine ödemesine hükmedilmiştir. Kalan 2 Milyar Euro'ya yakın zararın karşılanması için gerekli tazminatın da gemi sahibi “*Mare Shipping Şirketi*” ile “Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonu (*International Oil Pollution Compensation Funds*)” tarafından ödenmesine karar verilmiştir; bkz. Spain to Receive USD 1.8 Bn in Damages for Prestige Oil Spill, World Maritime News, 16.11.2017, <https://worldmaritimeneews.com/archives/235409/spain-to-receive-usd-1-8bn-in-damages-for-prestige-oil-spill/> (19.11.2017)

⁴⁴⁵ Kachel, s.180.

⁴⁴⁶ Ibid., s.181.

⁴⁴⁷ Gjerde ve Freestone, s.461, para.15.

⁴⁴⁸ Ibid.

⁴⁴⁹ Kachel, s.181.

gelecek zararlarla alakalı tek tip standart oluşturabilecekleri belirtilerek sorumluluk rejimi adına bir çıkar yol örneği gösterilmiştir.⁴⁵⁰



⁴⁵⁰ Gjerde ve Freestone, s.461, para.15.

Üçüncü Bölüm

MEVCUT ÖZEL HASSAS DENİZ ALANLARI VE TÜRK SULARI

I. MEVCUT ÖHDA'LARIN İNCELENMESİ

A. Genel Olarak

Deniz çevresini korumak gibi pratik amaçlar güden bir hukukî kurumun varlığını sürdürmesi, uygulamada bulduğu karşılığa bağlıdır. Ekonomik ve çevresel menfaatler arasındaki dengeyi kurmakta yetersiz kalan, sık sık ihlal edilirken ihlallere karşı yaptırım kabiliyeti de olmayan, işlevsizliği dolayısıyla muhatap kişilerce rağbet edilmeyen konseptler zaman içerisinde hukuk sahnesinden silinmeye mahkûm olacaktır. Bu husus, uluslararası hukuk gibi bağlayıcılık ve yaptırım konularında büyük sorunsalları olan bir sistem söz konusu olduğunda iç hukuklara göre daha yüksek ihtimal arz etmektedir.

Kavramsal bütünlüğünü yakın denilebilecek bir zamanda kurmuş olan ÖHDA konsepti, uygulanacağı deniz alanları için sabit bir önlem ya da önlemler dizisi öngörmediğinden en başta APM'ler bahsinde farklılıklar gözlenmektedir. Yine kavramsal esnekliği sebebiyle, ÖHDA ilanı talebinde bulunan kimi devletler konseptin getireceği koruyucu önlemin alınmasını birincil amaç olarak görürken kimileri de ÖHDA ilanının sembolik değerinden faydalanmayı amaçlamıştır.⁴⁵¹

Günümüze dek ÖHDA ilan edilmiş 15⁴⁵² bölge bulunmaktadır. Bu alanlara ilişkin genel bilgiler aşağıdaki gibidir:

Tablo 1
Günümüzde Mevcut Olan Özel Hassas Deniz Alanları

No.	ÖHDA	Teklif eden devlet(ler)	APM('ler)	IMO kararı
-----	------	-------------------------	-----------	------------

⁴⁵¹ Roberts ve Pullen, s.52.

⁴⁵² Esasen IMO tarafından ÖHDA ilanına ilişkin 17 karar çıkmıştır ancak önce Torres Boğazı (2005) ve ardından Mercan Denizi'nin güneybatı kısmı (2015) BSR Bölgesi'ne dahil edilip tek bir ÖHDA'nın ek uzantısı olarak değerlendirildiği için toplamda 15 alandan bahsedilmektedir.

1.	Büyük Set Resifi	Avustralya	IMO tavsiyeli Avustralya kılavuzluk sistemi, zorunlu gemi raporlama sistemi	16.11.1990 (MEPC.44(30))
	Torres Boğazı Uzantısı	Avustralya, Papua Yeni Gine	IMO tavsiyeli Avustralya kılavuzluk sistemi, çift yön rotası	22.07.2005 (MEPC.133(53))
	Güneybatı Mercan Denizi Uzantısı	Avustralya	ATBA, TSS	05.2015 (MEPC.268(68))
2.	Sabana-Camagüey Takımada Suları	Küba	ATBA	25.09.1997 (MEPC.74(40))
3.	Malpelo Adası çevresindeki deniz alanı	Kolombiya	ATBA	8.03.2002 (MEPC.97(47))
4.	Florida Keys çevresindeki deniz alanı	Amerika Birleşik Devletleri	ATBA, demirlemeye yasak alan	8.03.2002 (MEPC.98(47))
5.	Wadden Denizi	Hollanda, Danimarka, Almanya	Zorunlu derin su rotası	11.10.2002 (MEPC.101(48))
6.	Paracas Ulusal Rezervi	Peru	ATBA	18.07.2003 (MEPC.106(49))
7.	Batı Avrupa Suları	Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya, Birleşik Krallık	Zorunlu gemi raporlama sistemi	15.10.2004 (MEPC.121(52))
8.	Kanarya Adaları	İspanya	ATBA, TSS, zorunlu gemi raporlama sistemi, tavsiye rotalar	22.03.2004 (MEPC.134(53))
9.	Galapagos Takımadaları	Ekvador	ATBA, zorunlu gemi raporlama sistemi, tavsiye rotalar	22.03.2004 (MEPC.135(53))
10.	Baltık Denizi	Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Letonya, Litvanya, Polonya, İsveç	ATBA, TSS, zorunlu gemi raporlama sistemi, derin su rotası	22.03.2004 (MEPC.136(53))
11.	Papahānaumokuākea Ulusal Deniz Anıtı	Amerika Birleşik Devletleri	ATBA, tavsiye/zorunlu gemi raporlama sistemi	04.04.2008 (MEPC.171(57))
12.	Bonifacio Boğazı	Fransa, İtalya	Zorunlu gemi raporlama sistemi, tavsiye çift yön rotası, tavsiye kılavuzluk	15.07.2011 (MEPC.204(62))

13.	Saba Adası Kıyıları	Hollanda	ATBA, demirlemeye yasak alan	05.10.2012 (MEPC.226(64))
14.	Jomard Kanalı	Papua Yeni Gine	Çift yön rotası, ihtiyatlı alan	28.10.2016 (MEPC.283(70))
15.	Tubbataha Resifleri Tabiat Parkı	Filipinler	ATBA, tavsiye kılavuzluk sistemi	07.07.2017 (MEPC.294(71))

Kaynak: MEPC.1/Circ.778/Rev.2, Ek.2, s.1; <http://pssa.imo.org>.

ÖHDA ilan edilen deniz alanları arasında hukukî rejim çeşitliliği de görülmektedir. Açık denizlerde rastlanmamakla beraber; karasularına, MEB'lere ve takımada sularına dahil ÖHDA örnekleri mevcuttur. Devlet yetkisi açısından her biri farklı özellik taşıyan bu alanlarda, alınabilecek önlemler de değişkenlik arz etmektedir. ÖHDA uygulamasının kemikleşmesi bu çeşitlilik içerisinde oldukça yavaşlamaktadır.

Eldeki çalışmanın buraya kadar olan bölümünde, ÖHDA vasıtasıyla uygulamaya konulan APM'ler ve ilan süreçlerinden yer yer bahsedilmiştir. ÖHDA ilan edilen alanların yapılarındaki çeşitliliği ve ilanların uygulamadaki yansımalarını incelemek de konseptin uluslararası hukuktaki konumunu ve geleceğini tespit etme yolunda elzemdir. Aynı zamanda; çalışmanın amaçlarından biri olan Türk sularında ÖHDA uygulama imkânı ve muhtemel faydalarının incelenmesinden önce, çeşitli yönleriyle Türk sularına benzerlik taşıyan ÖHDA örneklerinin ele alınması faydalı olacaktır. Bugüne dek ÖHDA ilan edilmiş olan deniz alanlarının her birini ayrı ayrı incelemek yerine, eldeki çalışmanın amaçlarına uygun belli başlı örnekleri incelemenin akademik anlamda daha verimli olacağı kanaatindeyim.

B. Büyük Set Resifi Bölgesi ve Torres Boğazı

1. Alanın Özellikleri

1770 yılında Kaptan James Cook tarafından haritalarda işaretlendiğinden bu yana BSR Bölgesi, seyir güvenliği açısından riskli, sömürge yapılmak için cazip ve bilimsel yönden oldukça ilgi çekici bir deniz alanı olarak bilinegelmiştir.⁴⁵³ Avustralya'nın kuzeydoğu kıyılarında 2200 km gibi çok uzun bir hat boyunca 2900 civarı

⁴⁵³ James Bowen ve Margarita Bowen, **The Great Barrier Reef: History, Science, Heritage**, New York: Cambridge University Press, 2003, s.1.

mercan resifine ev sahipliği yapmaktadır. Dolayısıyla, barındırdığı sayısız hayvan ve bitki türü ile beraber⁴⁵⁴ yeryüzünün en büyük resif kompleksidir.⁴⁵⁵

ÖHDA ilan edilen ilk deniz alanı olma özelliğini taşımakla beraber BSR Bölgesi'nin uluslararası çevre hukukunda sahip olduğu ilk unvan da bu değildir. Alanın eşsiz doğal yapısını koruma altına almak için atılan ilk adım; özellikle turistik faaliyetler sebebiyle artan kirliliğe karşı oluşan tepkiler sonucunda Avustralya Hükümeti'nin 1975 yılında alanı “Büyük Set Resifi Deniz Parkı (BSRDP) (*Great Barrier Reef Marine Park*)” ismiyle milli park ilan etmesidir.⁴⁵⁶ Bu ilandan 6 yıl sonra da UNESCO tarafından Dünya Miras Alanı (*World Heritage Area*) olarak belirlenmiştir. Dünya Miras Alanı olarak belirlenen kısmın, Deniz Parkı'ndan çok daha geniş ve kapsamlı olduğu da görülmektedir.⁴⁵⁷

BSR Bölgesi'nde gemilerin geçiş için kullandığı iki rotadan biri olan “iç rota”, çoğunlukla Avustralya'nın iç sularına dahildir. Ancak Avustralya, karasularındaki zararsız geçiş hakkını bu alan için de diğer devletlere tanımıştır.⁴⁵⁸ Torres Boğazı'ndaki yetki ise 1978 yılında Avustralya ve Papua Yeni Gine arasında Boğaz içerisinde karasularının belirlenmesi için yapılan andlaşma ile düzenlenmiştir.⁴⁵⁹ Bununla birlikte Torres Boğazı'nın, devletlerin karasularına dahil olmayan iki alanı birbirine bağladığı ve uluslararası seyrüsefer için kullanıldığından BMDHS m.37 hükmüne göre bu boğazda transit geçiş hükümlerinin uygulanacağı görülmektedir.

Torres Boğazı, ortalama 90 deniz mili genişliğinde ve 150 deniz mili uzunluğunda olmasına rağmen büyük gemiler için kullanılabilir rotası oldukça

⁴⁵⁴ Bölgenin canlı çeşitliliği hakkında ayrıntılı iki çalışma için bkz. Tony Stokes ve Diğerleri, **Fauna and Flora of the Great Barrier Reef World Heritage Area: A Compendium of Information and Basis for the Species Conservation Program in the Great Barrier Reef Marine Park Authority**, 2'nd Edition, Townsville: Great Barrier Reef Marine Park Authority, 2004; Pat Hutchings, Mike Kingsford, Ove Hoegh-Guldberg (Ed.) **The Great Barrier Reef: Biology, Environment and Management**, Dordrecht: Springer, 2008.

⁴⁵⁵ Ben Daley, **The Great Barrier Reef: an Environmental History**, New York: Routledge, 2014, s.1.

⁴⁵⁶ Bowen ve Bowen, s.4.

⁴⁵⁷ Deniz Parkı sadece 70 adayı kapsarken UNESCO'nun ilanı 1050 adayı kapsayacak şekilde gerçekleşmiştir. Aynı zamanda bu alan, dünyanın en büyük MPA ve dünya miras alanlarından birisi olmuştur. bkz. Great Barrier Reef Marine Park Authority, Differences Between the Marine Park and the World Heritage Area, <http://www.gbrmpa.gov.au/about-the-reef/heritage/great-barrier-reef-world-heritage-area/differences-between-the-marine-park-and-the-world-heritage-area2> (22.11.2017).

⁴⁵⁸ Kraska, s.365.

⁴⁵⁹ Sam Bateman ve Michael White, “Compulsory Pilotage in the Torres Strait: Overcoming Unacceptable Risks to a Sensitive Marine Environment”, **Ocean Development and International Law**, Vol.40, Iss.2, (2009), ss.188-190.

kısıtlıdır.⁴⁶⁰ Sığ suları sebebiyle, geçiş imkânı bulunan rota genişliğinin 800 metre civarına kadar daraldığı gözlenmektedir.⁴⁶¹ Boğazın doğal yapısının sebep olduğu geçiş zorlukları, tehlikeli madde taşıyan büyük gemi trafiğinin tüm dünyada olduğu gibi Torres Boğazı'nda da artmasıyla birleşince, seyir güvenliği ve deniz çevresi büyük tehdit altında kalmıştır.

Doğal yapısıyla ön plana çıkan BSR Bölgesi ve Torres Boğazı'nı tehdit eden çok sayıda kirlilik kaynağı mevcuttur. Gemi kaynaklı kirlilik başlığı altında sayılan bütün kaynaklar BSR için ayrı ayrı sorun teşkil etmektedir.⁴⁶² En çok ön plana çıkan sorun ise mercan resiflerinin seyir güvenliğine karşı teşkil ettiği risk dolayısıyla gemilerin karaya oturmasıdır. Çeşitli büyüklüklerde ve kimi zaman birbirine yakın kimi zaman da uzak konumlarda 2900 resif ve yüzlerce mercan adası, bölgeyi seyir için zorlu bir labirente dönüştürmektedir.⁴⁶³ Yakın tarihte gerek BSR'de gerekse Torres Boğazı'nda çok sayıda oturma vakası gerçekleşmiştir.⁴⁶⁴ Bazı kazalar sonrasında meydana gelen petrol sızıntıları da dünya genelinde olduğu gibi BSR için de tehlikeli sonuçlar doğurma potansiyeline sahiptir. Nitekim bölgede henüz çok büyük çapta bir petrol sızıntısı gerçekleşmemiş olsa da küçük çapta meydana gelen çok sayıda sızıntı vakası, geri dönüşü mümkün olmayacak zararların ortaya çıkma ihtimaline yönelik sinyaller vermektedir.⁴⁶⁵ 2010 yılında *Shen Neng 1* isimli geminin BSR'de karaya oturarak resiflerde 3 km uzunluğunda tahribata ve tonlarca yakıt salınımına yol açmasından sonraki süreçte gerekli önlemlerin hâlen alınmamış olduğuna ilişkin görüşler hukukçular tarafından dile getirilmiştir.⁴⁶⁶ Deniz çevresini koruma amaçlı konseptler arasında oldukça istisnai bir yere sahip olan ÖHDA konseptinin en önde gelen örneği olan BSR Bölgesi'nde dahi böyle bir manzarayla karşılaşılması ilgi çekicidir.

⁴⁶⁰ Kaye, ss.119-120.

⁴⁶¹ Roberts, 2007, s.151.

⁴⁶² PGM Environment, **Great Barrier Reef Shipping: Review of Environmental Implications**, Safety Bay, 2012, s.75 vd.

⁴⁶³ Elif Özgür, "Üç Özel Duyarlı Deniz Alanı (PSSA) Uygulamasının Ekolojik Kriterlerinin İrdelenmesi: Büyük Set Resifi, Florida Keys, Malpelo Adası", Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (39-63), İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, No.10, 2005, ss.40-42.

⁴⁶⁴ PGM Environment, s.98.

⁴⁶⁵ Ibid. s.102.

⁴⁶⁶ Michael Slezak, "Australia Failing to Protect Great Barrier Reef from Shipping Disasters, say Lawyers", The Guardian, 21.11.2016, <https://www.theguardian.com/environment/2016/nov/22/australia-failing-to-protect-great-barrier-reef-from-shipping-disasters-say-lawyers> (26.11.2017).

2. ÖHDA Uygulaması

Eldeki çalışmanın önceki bölümlerinde de bahsedildiği üzere; ÖHDA'nın kavramsal gelişim süreciyle, BSR'nin çevresel güvenliği için yapılan çalışmalar arasında büyük ölçüde kader ortaklığı söz konusudur. İki sürecin de birbirine önemli katkıları olmuştur. Alanın çevresel güvenliğini sağlamak için TSS önlemini yeterli görmeyen Avustralya Hükümeti'nin zorunlu kılavuzluk uygulaması için attığı adımlar, doğuş aşamasında olan ÖHDA kavramını beslemiştir. BSR Bölgesi doğal yapısı ve barındırdığı canlı çeşitliği itibarıyla ÖHDA örnekleri arasında en çok öne çıkan örnektir. Torres Boğazı ise uluslararası gemicilik faaliyetlerinde kullanılan bir boğaz olması ve üzerinde çokça tartışmanın mevcut olması sebebiyle eldeki çalışmada ayrıca incelenmiştir. Nitekim çalışmanın devamında Türk Boğazları konusu incelenirken Torres Boğazı da ortak özellikleriyle yeniden gündeme gelecektir.

BSR Bölgesi ve Torres Boğazı, ÖHDA rejiminin bir alanın özel öneme sahip olduğunun kabulü adına öngördüğü bütün kriterleri karşılar niteliktedir. Ekolojik kriteri sağlayan niteliklerin hepsini taşımasının⁴⁶⁷ yanı sıra balıkçılık ve turizm başta olmak üzere, mercan madenciliği, deniz kabuğu toplayıcılığı gibi faaliyetler ile ekonomik öneme sahiptir.⁴⁶⁸ Alan çevresinde binlerce yıldır varlığını sürdüren yerel kabileler, alanın %30'a yakın kısmında geleneksel yöntemlerle deniz kaynaklarını kullanmaya devam etmektedir.⁴⁶⁹ Bu özellikleriyle alanın Sosyal, kültürel ve ekonomik kriteri de karşıladığı söylenebilecektir. Türünün en özgün ve büyük örneği olan BSR mercanları, egzotik canlı çeşitliği gibi etmenler alanı bilimsel açıdan da önemli kılmaktadır. Deniz bilimi, biyolojik çeşitlilik ve evrim üzerine çok sayıda araştırma yapılmakta ve enstitüler kurulmaktadır.⁴⁷⁰ Görüldüğü üzere ÖHDA ilanı için aranan bütün kriterlere karşılık gelen çarpıcı özelliklerinin olması, söz konusu bölgeyi ÖHDA konsepti için sembol sayılabilecek bir konuma yerleştirmektedir.

⁴⁶⁷ Özgür, s.43.

⁴⁶⁸ Daley, s.128 vd.

⁴⁶⁹ Rodney V. Salm, John R. Clark ve Erkki Siirila, **Marine and Coastal Protected Areas: A Guide for Planners and Managers**, 3'th Edition, Gland: IUCN, 2000, ss.279-280; Gillespie, s.22.

⁴⁷⁰ Bowen ve Bowen, s.193 vd.

BSR Bölgesi'nde uygulanan APM'ler ele alındığında, her ne kadar ÖHDA rejimi içerisinde tavsiye niteliğinde kılavuzluktan bahsediliyor olsa da Avustralya kılavuzluk sisteminin IMO tarafından onaylanması söz konusu olduğu için esasen bir zorunlu kılavuzluk hâli olduğuna dair yorumlar yapılmıştır.⁴⁷¹ IMO'nun tasdik etmesiyle uluslararası geçerlilik kazanan Avustralya iç hukuk düzenlemeleri uyarınca, zorunlu kılınan kılavuzluk uygulamasının hükümlerini BSR Deniz Parkı Otoritesi'nin belirleyeceği ifade edilmiştir.⁴⁷² BSR'de uygulanan bir diğer APM ise AUSREP ve REEFREP isimli gemi raporlama sistemleridir. AUSREP, Avustralya Kıtası'nın güney ve batı yaklaşımlarını kapsarken; REEFREP, BSR iç rotası ve Torres Boğazı'nı kapsamaktadır.⁴⁷³ REEFREP 1996 yılında⁴⁷⁴ IMO tarafından hem BSR Bölgesi hem de Torres Boğazı için kabul edildiğinde Torres Boğazı henüz ÖHDA kapsamına alınmamıştı. Sistem üzerinde 2004 yılında bazı teknik düzenlemeler yapılmış⁴⁷⁵ ve 2010 yılında kapsama alanı genişletilmiştir.⁴⁷⁶ Zorunlu raporlama sistemi şu gemiler üzerinde uygulanacaktır:⁴⁷⁷

- a. Boyu 50 metreden uzun bütün gemiler;
- b. Boyutuna bakılmaksızın, tehlikeli ve/veya kirletici kargo taşıyan bütün gemiler;
- c. Yedek iten veya çeken bütün gemiler.

Bahsedilen gemiler REEFREP alanına girmeden en az iki saat önce, REEFCENTRE ya da REEFVTS olarak da adlandırılan VTS yetkili birimine rapor verecektir.⁴⁷⁸ Bu rapora giriş raporu da denilmektedir. Giriş raporunda gemilerin alandan geçiş planını da belirtmeleri teşvik edilmiştir ancak aynı IMO kararında da değinildiği üzere gemi alana girmeden rapor verilirken henüz kılavuz kaptan da alınmamış

⁴⁷¹ Roberts ve Pullen, s.67.

⁴⁷² Fabio Spadi, "Navigation in Marine Protected Areas: National and International Law", **Ocean Development and International Law**, Vol.31, Iss.3, (2000), s.293.

⁴⁷³ Hughes, s.409.

⁴⁷⁴ IMO/MSC, Mandatory Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.52(66)**, 30.05.1996, s.2.

⁴⁷⁵ IMO/MSC, Amendments to Existing Mandatory Ship Reporting System "the Torres Strait Region and the Inner Route of the Great Barrier Reef", **Resolution MSC.161(78)**, 17.05.2004, ss.2-7.

⁴⁷⁶ IMO/MSC, Amendments to Existing Mandatory Ship Reporting System "in the Torres Strait Region and the Inner Route of the Great Barrier Reef" (REEFREP), **Resolution MSC.315(88)**, 29.11.2010. s.2.

⁴⁷⁷ Resolution MSC.52(66), s.2

⁴⁷⁸ Resolution MSC.161(78), s.2.

olacağından geminin detaylı geçiş planının hazır olmama olasılığı göz önüne alınmalıdır.⁴⁷⁹ Ayrıca REEFREP dahilinde gemiler otomatik anlık pozisyon raporlarını, arıza raporlarını ve alandan çıkarken çıkış raporlarını REEFCENTRE birimine vermekle yükümlüdür.⁴⁸⁰ REEFCENTRE de hem SRS hem de VTS önlemlerini koordine ettiğinden, gemilere trafik bilgisi, seyir yardımı, ve deniz güvenliği bilgilerini sağlamaktadır.⁴⁸¹

BSR Bölgesi'nin 1990 yılında ÖHDA ilan edilmesinden 15 yıl sonra Torres Boğazı da alana dahil edilmiştir. Alanın genişletilmesi için yapılan teklifte iki APM öngörülmüştür. Bunlardan birincisi Büyük Kuzeydoğu Kanalı'ndaki çift yön rotalandırma önleminin; ikincisi ise BSR Bölgesi'ndeki zorunlu kılavuzluk önleminin Torres Boğazı'nda uygulanmasıdır. Zorunlu kılavuzluk uygulamasının karaya oturma riskini %45 ile %57, çarpışma riskini %57 ile %67 oranları arasında düşüreceği uzmanlar tarafından ifade edilmiştir.⁴⁸² Buna rağmen, eldeki çalışmada da aktarılan tartışmalı sürecin ardından zorunlu kılavuzluk önerisi reddedilmiş ve o dönemde halihazırda cari olan gönüllü kılavuzluk sistemine devam edilmiştir. Torres Boğazı'nın ÖHDA sistemine katılmasıyla yeni getirilmiş olan tek APM ise çift yön rotası kullanımı olmuştur. Bu APM ile Torres Boğazı'nda seyredecek olan gemiler geliş ve gidiş olarak koordinatları kesin şekilde belirlenmiş şeritleri kullanacaktır.⁴⁸³ 22 Mayıs 2014 tarihli MSC 93 oturumunda IMO'nun gemi rotalandırma önlemleri arasında bulunan bu çift yön rotası bir sirküler ile yenilenmiş ve 1 Aralık 2014 tarihinden itibaren yeni düzeniyle yürürlüğe girmiştir.⁴⁸⁴ Bu rotalandırma önlemi sayesinde karaya oturma ve çarpışma risklerinin azaltılması, mercanların ve çok sayıdaki adanın korunması, küçük gemiler ile büyük gemilerin belirli rotalarda güvenle seyrini gerçekleştirmesi amaçlanmıştır.⁴⁸⁵

⁴⁷⁹ Ibid.

⁴⁸⁰ Ibid., s.3.

⁴⁸¹ Ibid., ss.4-5.

⁴⁸² Roberts, 2007, s.151

⁴⁸³ Resolution MEPC.133(53), s.6.

⁴⁸⁴ IMO, Routeing Measures other than Traffic Separation Schemes, **SN.1/Circ.326**, 23.05.2014, Ek, s.1

⁴⁸⁵ Australian Maritime Safety Authority, IMO Adopts a New Two-way Route in the Great Barrier Reef and Torres Strait, 27.06.2014, <https://www.amsa.gov.au/news-community/news-and-media-releases/imo-adopts-new-two-way-route-great-barrier-reef-and-torres> (01.12.2017), s.1.

C. Batı Avrupa Suları

1. Alanın Özellikleri

Batı Avrupa Suları ifadesi esasen coğrafi olarak kesin hatlarla belirli bir deniz alanını belirtmemektedir. Bununla beraber çalışma konusunun bağlamıyla ilişkili olarak ÖHDA ilan edilen alanın sınırlarıyla bu alanı tanımlamak gereklidir. Alan kuzeybatıda İskoçya'ya bağlı Shetland Adaları çevresinden başlamaktadır. İngiltere'nin batı kıyıları ve İrlanda kıyılarını da kapsamına alarak güneyde Fransa, İspanya ve Portekiz sularına kadar uzanmaktadır. Aynı zamanda Doğuya doğru Dover Boğazı'nı içine alacak şekilde tanımlanmıştır.⁴⁸⁶ Bu geniş kapsama alanıyla Batı Avrupa Suları, ÖHDA rejiminin uygulandığı en geniş deniz alanlarından biri olma özelliğini taşımaktadır. Portekiz, İspanya, Fransa, Birleşik Krallık, İrlanda ve Belçika'nın karasuları ve MEB'leri bu alanın kapsamına girmiştir. Çok sayıda ülkenin yetki alanında bulunması dolayısıyla Batı Avrupa Suları siyasal düzlemde de üzerine eğilinmesi gereken güzel bir teşkil etmektedir.

Batı Avrupa Suları, genişliğiyle orantılı ve ilişkili olarak çok sayıda canlı türüne, çeşitli deniz altı ve kıyı yapılarına ev sahipliği yapmaktadır.⁴⁸⁷ Kapsadığı alanların en önemli ortak özelliği ise deniz memelilerinin ve deniz kuşlarının zengin çeşitliliğidir.

ÖHDA ilan edilen sınırlar içerisinde Batı Avrupa Suları başka birçok koruyucu konsepti bir arada toplamaktadır. Avrupa Birliği Habitat Direktifi ve Avrupa Birliği Kuş Direktifi düzenlemeleri uyarınca Özel Koruma Alanı ilan edilen bölgeler bu ÖHDA içerisinde mevcuttur.⁴⁸⁸ Ayrıca RAMSAR olarak da bilinen “Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşmesi (*Convention on Wetlands of International Importance especially as Waterfowl*

⁴⁸⁶ Resolution MEPC.121(52), ss.2-3.

⁴⁸⁷ Alanın ekolojik nitelikleri hakkında ayrıntılı çalışma için bkz. Çetin Keskin, “Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya Ve İngiltere Tarafından Batı Avrupa Denizi'nin “Özel Duyarlı Deniz Alanı” Olarak Gösterimi”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (80-91), İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, No.10, 2005, ss.81-90.

⁴⁸⁸ Direktiflerle belirlenen koruma alanlarını içeren interaktif harita için bkz. <http://natura2000.eea.europa.eu> (01.12.2017).

Habitat)”⁴⁸⁹ uyarınca koruma altına alınan alanlar, Dünya Miras Alanları, ve ulusal bazda ilan edilen sayısız MPA da Batı Avrupa Suları’na dahildir.⁴⁹⁰

Ekolojik açıdan kendine has özellikleri olsa da kanaatimce Batı Avrupa Suları’nın asıl önemi politik konumundan ve üzerinde taşıdığı deniz trafiğinin yoğunluğundan kaynaklanmaktadır. Dünya deniz trafiğinin %25’inin İngilizce’de “İngiliz Kanalı (*English Channel*)” olarak adlandırılan ve Fransızca’dan dilimize “Manş (*La Manche*) Denizi” olarak geçen alanda seyrediyor olması çarpıcı bir veridir.⁴⁹¹ Bu trafik içerisinde de petrol ve tehlikeli madde taşıyan büyük gemilerin hatırı sayılır bir oranı söz konusudur.⁴⁹² Dolayısıyla alan, ekonomik ve politik bağlamda büyük değer kazanmakla birlikte bir o kadar da çevresel tehdit altında kalmaktadır. Batı Avrupa Suları; *Agean Sea, Braer, Sea Empress, Erika, Ievoli Sun* ve *Prestige* gibi sansasyonel deniz kazalarına sahne olmuştur. Bu kazalar, geniş çaplı çevresel tahribata ve can kayıplarına yol açmıştır.⁴⁹³ *Prestige* kazası örneğinde de görüldüğü gibi çevresel tahribatın giderilmesi için de olağanüstü mali külfet doğmaktadır.⁴⁹⁴

2. ÖHDA Uygulaması

Sosyoekonomik dengeleri bozacak düzeyde hasarlara yol açan trajik kazaların ardından, Batı Avrupa Suları’na kıyısı olan devletler bu deniz alanını korumak için en istisnai yollardan olan ÖHDA uygulamasına başvurmaya karar vermiştir. Diğer ÖHDA örnekleri arasında Batı Avrupa Suları, teklifte bulunan devletlerin sayısıyla öne çıkmaktadır. Benzer bir başka örnek de Baltık Denizi’nde gözlemlenecektir. Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya ve Birleşik Krallık ortak ve detaylı bir teklif hazırlayıp 2003 Nisan ayında IMO’ya sunmuştur.⁴⁹⁵ Teklif belgesinde söz konusu alanın ÖHDA için aranan kriterlere uygun nitelikleri ayrıntılı şekilde aktarılmıştır. Ekolojik şartların

⁴⁸⁹ Andlaşmanın İngilizce metni için bkz. UNTS, Vol.996, 1976, s.246.

⁴⁹⁰ Roberts, 2007, s.146.

⁴⁹¹ Kraska, s.368.

⁴⁹² Marine Management Organisation, **Mapping UK Shipping Density and Routes from AIS**, MMO Project No: 1066, 2014, s.29 vd.

⁴⁹³ Roberts ve Diğerleri, s.435.

⁴⁹⁴ Yuk. Dipnot.444.

⁴⁹⁵ MEPC 49/8/1

yanı sıra alanın kırılğan yapısı, ekonomik ve turistik faaliyetlerin gemi trafiğinden zarar görme riski önceden yaşanan kazalarla örneklendirilerek ortaya konmuştur.

Üzerindeki yoğun gemicilik faaliyetlerinden zarar görme riski altında olan deniz alanı için o dönem çok sayıda önlem uygulanmaktaydı. Bu önlemler şöyle sayılabilir:⁴⁹⁶

- a. 14 farklı TSS
- b. 2 derin su rotası
- c. 7 ATBA
- d. 4 zorunlu gemi raporlama sistemi

Mevcut önlemlere rağmen Prestige kazasının da meydana getirdiği rüzgâr ile ÖHDA teklifi gündeme getirilmiş ve iki yeni APM önerilmiştir. Eldeki çalışmanın ilgili kısmında incelendiği üzere ilk amaç tek cidarlı tankerlerin alana girişinin yasaklanmasıdır. Amaç doğrultusunda getirilmek istenen hüküm, “600 DWT ve üzeri tankerlerde ağır petrol taşınmasının çift cidarlı olanlar hariç yasaklanması” şeklinde ifade edilmiştir.⁴⁹⁷ Devamında da ağır petrolün tanımı yapılmıştır. İkinci AMP ise, belirlenen türdeki gemilere alana girmeden 48 saat önce rapor verme zorunluluğunun getirilmesidir.⁴⁹⁸ İlk APM ile ilgili tartışmalarda görüldüğü üzere, Torres Boğazı’ndakine benzer bir senaryo yaşanmıştır. Petrol taşımacılığında yüksek menfaati olan Rusya⁴⁹⁹ ve böyle bir ATBA ilan edildiği takdirde tehlikeli gemi trafiğinin kendi sularına kayacağından çekinen Norveç⁵⁰⁰ gibi devletler APM teklifinin karşısında durmuştur.

Kabul edilen APM incelendiğinde tipik bir raporlama sistemiyle karşılaşılacaktır. ÖHDA ilanından sonra yeni bir IMO kararı ile düzenlenip yürürlük kazanan WETREP isimli raporlama sistemi, ağır petrol taşıyan 600 DWT ve üzeri bütün tankerleri kapsamaktadır.⁵⁰¹ En yakın kıyı iletişim istasyonuna iletilecek olan raporlarda,

⁴⁹⁶ Roberts, 2007, s.146.

⁴⁹⁷ MEPC 49/8/1, s.45.

⁴⁹⁸ Ibid.

⁴⁹⁹ Kraska, s.369.

⁵⁰⁰ Roberts ve Diğerleri, s.437; Ünlü, s.163; Markus Detjen, “The Western European PSSA – Testing a Unique International Concept to Imperilled Marine Ecosystems”, **Marine Policy**, Vol.30, Iss.4, (2006), s.453.

⁵⁰¹ Resolution MSC.190(79), s.2, para.1.1.

gemiye dair tanıtıcı nitelikteki bilgilerin yanı sıra geminin seyir rotası, hızı, konumu, üzerindeki mürettebatı gibi bilgiler de olağanüstü bir durum yaşanması ihtimaline binaen yer alacaktır.⁵⁰² İlgili gemilerin rapor vermeleri gereken zaman ve konumlar da aşağıdaki gibi belirlenmiştir:⁵⁰³

- a. Raporlama alanına girerken;
- b. Raporlama alanı içerisinde bulunan bir liman, terminal yahut demirleme yerinden ayrılırken;
- c. Raporlama alanına girerken alınan talimatlar için, esas varış yeri olarak beyan edilen liman, terminal yahut demirleme yerine yönelik rotadan sapıldığında;
- d. Hava şartları, donanım arızası veya seyir durumuna ilişkin bir sebeple planlanan rotadan sapıldığında;
- e. Son olarak raporlama alanından çıkarken.

Bu hükümlerden anlaşıldığı üzere raporlama alanında normal seyrini gerçekleştiren bir geminin giriş ve çıkış haricinde ayrıca rapor bildiriminde bulunmasına gerek görülmemektedir. Bu çıkarım, karar metninde de ayrıca belirtilmiştir.⁵⁰⁴

Tek APM olarak kabul edilen zorunlu raporlama sistemi öğretide, amaç ve etkililik bağlamında eleştirilmiştir. Tek cıdarlı tanker yasağı kabul edilmeyerek ÖHDA ilanının yapılmasının ardından bazı uzmanlar, raporlama sisteminin kirliliği önleme konusunda tek başına pek etkili bir APM olamayacağını ve tek cıdarlı tanker yasağı olmadan Batı Avrupa Suları'nın ÖHDA ilan edilmesinin anlamı olmadığını dile getirmiştir.⁵⁰⁵ İlan edilen APM'lerin, yapılan ÖHDA teklifine nispetle etkisiz kaldığı açıkça görülüyor olsa da ilanından bu yana ÖHDA uygulamasının Batı Avrupa Suları'nda istikrarlı şekilde devam ediyor olması bir nebze başarı olarak değerlendirilebilecektir.

⁵⁰² Ibid., s.3, para.3.2.1.

⁵⁰³ Ibid., s.4, para.3.3.1; Resolution MEPC.121(52), s.11.

⁵⁰⁴ Ibid., s.4, para.3.3.2.

⁵⁰⁵ Roberts ve Diğerleri, s.437.

D. Baltık Denizi

1. Alanın Özellikleri

Baltık Denizi; Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Letonya, Litvanya, Polonya, Rusya ve İsveç ülkelerinin toplam uzunluğu 8.000 km'yi bulan kıyıları tarafından çevrenilmiş, 373.000 km² genişliğinde, 50 metre derinlik ortalamasına sahip (dünyadaki çoğu denizden daha sığ) sularıyla büyük bir haliç özelliği göstermektedir.⁵⁰⁶ Geniş alanı, özgün oşinografik yapısı, üzerindeki yoğun gemi trafiği, 9 farklı devlete kıyısının olması ve ÖHDA ilanı ile uygulanan APM çeşitliliği gibi etmenler, Baltık Denizi'ni eldeki çalışmada incelenmeye değer kılmaktadır. Ayrıca Baltık Denizi, çalışmanın ilerleyen kısımlarında incelenecek olan Karadeniz örneğine bazı yönleriyle benzerlik taşıdığından, kıyasen tekrar gündeme gelecektir.

Baltık Denizi'nin yarı kapalı yapısı, sularının yenilenme süresini de uzatmaktadır. Kuzey Denizi ile su değişimi 25-30 yılı bulmaktadır.⁵⁰⁷ Bu durum, kirlenen suyun doğal yollarla yenilenmesi için en az bir o kadar vaktin geçmesi gerektiğini göstermektedir.

Soğuk iklim koşullarında buharlaşma oranı düştüğü ve çok sayıda tatlı su kaynağıyla beslendiği için Baltık Denizi tuzlu su ile tatlı arasında kalan bir su yapısına sahiptir (*brackish water*).⁵⁰⁸ Dolayısıyla ne tuzlu su ne de tatlı su canlıları için ideal ortam oluşturmaktadır. Bu yüzden barındırdığı canlı çeşitliliği düşüktür ve az sayıdaki canlı çeşidinin popülasyonu çok yüksek miktarlara çıkabilmektedir.⁵⁰⁹ Alan ayrıca göç mevsimlerinde yüksek sayılarda su ve deniz kuşuna ev sahipliği yapmaktadır. WWF, Baltık Denizi'ndeki 14 alanın bu konuda “olağanüstü uluslararası öneme” sahip olduğunu belirtmiştir.⁵¹⁰

⁵⁰⁶ Olof Linden ve Diğerleri, **PSSA in the Baltic Sea: Present Situation and Future Possibilities**, Monograph/Research Brief, Malmö: World Maritime University, 2007, s.6.

⁵⁰⁷ Anita Mäkinen, Jochen Lamp ve Åsa Andersson, **More Maritime Safety for the Baltic Sea**, WWF Baltic Team, 2003, s.5.

⁵⁰⁸ Rainer Feistel ve Diğerleri, “Density and Absolute Salinity of the Baltic Sea 2006–2009”, **Ocean Science**, Vol.6, Iss.1, (2010), s.3.

⁵⁰⁹ Mäkinen, Lamp ve Andersson, s.5.

⁵¹⁰ Linden ve Diğerleri, s.6.

Denizel yapısı ile ilgili yukarıdaki bilgiler ışığında, Baltık Denizi'nin asıl hassas noktasının ekolojik çeşitlilikten ziyade, yoğun gemi trafiğinin geri dönüşü çok güç çevresel zararlar verme ve en azından 9 ülkenin kıyılarını tehdit etme olasılığı olduğu anlaşılabacaktır. Nitekim ÖHDA ilan edildiği zamanlarda dahi Baltık Denizi, yaklaşık 200'ü petrol tankeri olmak üzere günde 2000'den fazla geminin trafiğine ev sahipliği yapmaktaydı.⁵¹¹ Alanın gemi kazası istatistikleri de bu riskin çok kez zarara dönüştüğünü de gözler önüne sermektedir. Son 20 yılda çok sayıda gemi kazası yaşanmış ve bunların bir kısmı petrol kirliliği ile sonuçlanmıştır. İzinsiz petrol boşaltmaları gibi doğrudan insan kaynaklı haksız fiillerle birlikte Baltık Denizi uzun yıllardır kirlilik tehdidinden kurtulamamıştır.⁵¹²

Baltık Denizi ÖHDA ilan edilmeden önce çevresinin korunması için çeşitli uluslararası teşebbüsler gerçekleştirilmiştir. Bunların en önemlisi şüphesiz AB, Almanya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, İsveç, Letonya, Litvanya, Polonya ve Rusya Federasyonu iş birliği ile kurulan HELCOM'dur. HELCOM'un meyvesi de 1992 yılında imzalanan ve 2000 yılında yürürlüğe giden "Baltık Denizi Bölgesinin Deniz Çevresinin Korunması Hakkında Konvansiyon (Helsinki Konvansiyonu) (*Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area (Helsinki Convention)*)"⁵¹³ olmuştur. Daha sonra konvansiyona dayanarak çok sayıda MPA, "Baltık Deniz Koruma Alanı (*Baltic Sea Protected Area (BSPA)*)" ismiyle ilan edilmiştir.⁵¹⁴ Aynı zamanda RAMSAR Konvansiyonu'nun verdiği yetkiyle hükümetler tarafından milli parklar, kuş sığınma bölgeleri ve koruma altına alınan kıyı sulak alanları ilan edilmiştir.⁵¹⁵ Denizin kıyı şeridi boyunca gerek kültürel gerekse doğal önemleriyle Dünya Mirası Listesi'ne giren noktaların sayısının da yadsınamayacak kadar fazla olduğu gözlenmektedir.⁵¹⁶

⁵¹¹ Alina Prylipko, **PSSA in the Baltic Sea: Protection on Paper or Potential Progress?**, World Maritime University, 2014, s.16.

⁵¹² Gemi kazaları, izinsiz boşaltmalar vb. kirlilik istatistiklerinin ayrıntılı analiz edildiği çalışmalar için bkz. Mäkinen, Lamp ve Andersson, ss.8-11; Linden ve Diğerleri, ss.7-8; Prylipko, ss.24-27.

⁵¹³ Andlaşma, 1974 tarihli Helsinki Konvansiyonu hükümlerinin üzerine bina edilmiştir.

⁵¹⁴ Mäkinen, Lamp ve Andersson, s.44.

⁵¹⁵ Linden ve Diğerleri, s.8.

⁵¹⁶ Global Map of All Inscribed Sites, <https://www.worldheritagesite.org/map> (05.01.2018).

2. ÖHDA Uygulaması

Baltık Denizi çevresinin korunması amacıyla çalışmalar yürüten HELCOM çatısı altında 2001 Kopenhag, 2003 Bremen’de yapılan bakanlar toplantısında ÖHDA konseptinin Baltık Denizi’ne sağlayabileceği faydaların araştırılmasına yönelik kararlar alınmıştır.⁵¹⁷ ÖHDA teklifine kadarki zaman diliminde katılımcı devletler, alanın ÖHDA ilan edilme imkânı ve konseptin olası getirileri üzerine çalışmalar yapmıştır. Fakat Rusya, davet edilmesine rağmen ÖHDA ilanı düşüncesini en baştan reddetmiş ve çalışmalara katılmamıştır.⁵¹⁸ Bu süreçte WWF de alanın ÖHDA ilanına uygunluğuna ilişkin bir rapor hazırlayıp MEPC’ye sunmuştur.⁵¹⁹ Çalışmalar sonucunda Baltık Denizi’nin, ÖHDA ilanı için gerekli olan kriterlerin çoğunu sağladığı tespit edilmiştir.⁵²⁰

2003 yılının aralık ayında Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Letonya, Litvanya, Polonya ve İsveç tarafından hazırlanan ortak ÖHDA teklifi IMO’ya sunulmuştur.⁵²¹ ÖHDA ilan edilmesi teklif edilen alan, Rusya’nın yetkisi dahilindeki deniz alanı dışında bütün Baltık Denizi’ni kapsamıştır. Bu ÖHDA teklifinin en fazla dikkat çeken yönlerinden birisi, teklifte doğrudan bir APM’nin önerilmemiş olmasıdır. Halihazırda MARPOL Ek I,II,IV ve VI uyarınca koruma alanlarının mevcudiyetine ek olarak gerekli görüldüğü takdirde, teklifte belirlenen APM’lerin ilanının iki yıl içerisinde talep edilebileceği belirtilmiştir.⁵²² Teklifin IMO’da görüşülüp karara bağlanması çok tartışmalı bir sürecin sonunda gerçekleşmiştir. Sürecin başından itibaren ÖHDA ilanına karşı olan Rusya çeşitli argümanlarla muhalefetini sürdürmüştür. Öncelikle MEPC raporuna da yansıdığı üzere Rusya’nın, ÖHDA sayısının aşırı artışından çekinmekte

⁵¹⁷ Helsinki Commission, **Declaration on The Safety of Navigation and Emergency Capacity in the Baltic Sea Area (HELCOM Copenhagen Declaration)**, Copenhagen, 10.09.2001, s.8; Helsinki Commission, **HELCOM Ministerial Declaration (HELCOM Bremen Declaration)**, Bremen, 25.06.2003, s.4

⁵¹⁸ Roberts, 2007, s.164.

⁵¹⁹ IMO/MEPC, Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas: The Baltic Sea – a Globally Unique and Vulnerable Sea Area, Submitted by WWF, **MEPC 49/8/3**, 08.05.2003.

⁵²⁰ Baltık Denizi’nin ÖHDA ilan kriterlerine uygunluğuna yönelik inceleme için ayrıca bkz. Deniz Özyurt, “Baltık Denizi’nin Özel Duyarlı Deniz Alanı Olarak Gösterimi”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (92-100), İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, No.10, 2005.

⁵²¹ IMO/MEPC, Designation of the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area, Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden, **MEPC 51/8/1**, 19.12.2003.

⁵²² Roberts, 2007, s.164.

olduğu hatırlatılmalıdır.⁵²³ Ayrıca Rusya'nın teklife karşı çıkma gerekçeleri ve iddiaları aşağıdaki gibi sayılabilecektir:⁵²⁴

- a. ÖHDA konseptinin bütün Baltık Denizi için değil, coğrafi olarak daha sınırlandırılmış bir alanda ilan edilmeye uygun olduğu;
- b. ÖHDA konseptinin hukukî zemininin tartışmaya açık olduğu;
- c. MARPOL kapsamında korunmakta olan alanın yeni bir APM olmadan ÖHDA ilan edilmesinin alan için katma değer etkisi oluşturmayacağı;
- d. HELCOM bünyesinde halihazırda Rusya'nın da onayladığı bir takım ek önlemlerin uygulanmakta olması ve HELCOM'un da ÖHDA ilanının özel bir avantaj sağlamayacağı yönünde değerlendirmesinin olması;
- e. Baltık Denizi'ne dökülen kirletici maddenin %90'ının kara kaynaklı olması ve ÖHDA konseptinin bu kirlilik türünü kapsamıyor olması;
- f. Asıl olarak 1992 Biyolojik Çeşitlilik Konvansiyonu uyarınca alınan önlemlere odaklanması gerekliliğinin ileri sürülmesi.

Yukarıda dile getirilen argümanlara rağmen bazı çevrelerce Rusya'nın, artan petrol üretimiyle orantılı olarak limanlarının petrol taşımacılığında önemli yer tutması ve ÖHDA ilanının Rus petrol taşımacılığına ek kısıtlama ve maliyetler getirme ihtimali dolayısıyla muhalif bir tutum sergilediği dile getirilmiştir.⁵²⁵ Diğer benzer ÖHDA tartışmalarında olduğu gibi Liberya ve Panama devletlerinin yine Rusya'nın yanında yer alması ve iddiaları desteklemesi⁵²⁶, kanaatimce Rusya'nın asıl kaygısının ilanın hukuka uygunluğu ve verimliliğinden ziyade ülkesinin ekonomik ve politik menfaatleri olduğunu gösteren önemli bir detaydır.

⁵²³ MEPC 51/22, s.34, para.8.27.

⁵²⁴ Ibid., s.35.

⁵²⁵ Jeremy Bransten, UN: Group Considering Placing Baltic Sea Under Protection, Radio Free Europe / Radio Liberty, 31.03.2004, <https://www.rferl.org/a/1052116.html> (07.01.2018).

⁵²⁶ MEPC 51/22, s.35, para.8.29.s

Teklif üzerine yapılan değerlendirmeler sonucunda 2004 yılının ekim ayında Baltık Denizi'nin ÖHDA olarak ilanı prensipte kabul edilmiştir. APM'ler konusu da NAV'ye sevk edilmiş ve 2005 temmuzunda yeni TSS'ler, derin su rotası ve ATBA APM'lerinin kabulü ile Baltık Denizi'nin ÖHDA ilan edilme süreci tamamlanmıştır.⁵²⁷ Daha sonradan Rusya bu ilanın etkisiyle, o dönem cari olan ÖHDA yönergesinde değişiklik yapılmasını teklif edecektir.⁵²⁸ Teklifte, bir deniz alanı ÖHDA ilan edilirken o alan üzerinde menfaati olan tüm devletlerin onayının alınması zorunluluğu getirilmesi istenmiştir. Bunun anlamı, kapalı veya yarı kapalı denizler söz konusu olduğunda, ÖHDA ilanının tüm bölgesel devletlerin mutabakatı temelinde yapılmasıdır. Rusya'nın önerisi yine ICS ve INTERTANKO tarafından desteklenmiştir. Fakat bu teklife politik zeminin haricinde hukukî bir dayanak bulunması mümkün olmamıştır. Nitekim BMDHS VII. kısmı ve özellikle 123. maddesi bölgesel iş birliğini tavsiye etse de bunu zorunlu kılan bir yaklaşım ortaya konmamıştır. Aksi halde tek devletin itirazı sebebiyle geniş katılımlı ve kapsamlı koruyucu düzenlemelerin hayata geçirilmesi engellenebilecektir. Yine benzer şekilde bölgesel ekosistemlerin korunması için yerel düzenlemelere öncelik verilmesi gerektiğini öne süren Rusya görüşü de korunması gereken deniz alanının geniş olması durumunda genel katılımlı konseptler daha faydalı görüldüğü için IMO bünyesinde karşılık bulamamıştır.⁵²⁹

Baltık Denizi ÖHDA rejiminde geniş alanlarda çeşitlilik arz eden APM'lerin uygulanması söz konusudur.⁵³⁰ İlk olarak TSS'lerden bahsedilmelidir. COLREG'e göre düzenlenmiş 15 TSS'ye ek olarak ÖHDA ilanı ile beraber 3 bölgede daha TSS uygulanmaya başlamıştır.⁵³¹ Bu APM'ler ilan edildikten sonraki 10 yıl içerisinde TSS uygulanan bölgelerde yalnızca bir kazanın (insan kaynaklı sebeplerle) yaşanmış olması, ÖHDA konseptinin alandaki verimliliğine dair çarpıcı bir sonuçtur.⁵³² Derin su rotası önleminin amaçlarından biri deniz kuşlarının beslenme alanlarını koruma altına almaktır

⁵²⁷ IMO/MEPC, Designation of the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.136(53)**, 22.07.2005.

⁵²⁸ IMO/MEPC, Proposed Amendments to Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (Annex 2 of IMO Assembly Resolution A 927(22)), Submitted by the Russian Federation, **MEPC 52/8/1**, 06.08.2004.

⁵²⁹ Chircop, s.597.

⁵³⁰ Baltic Sea Area PSSA, <http://pssa.imo.org/baltic/maps.htm> (09.01.2018).

⁵³¹ Resolution MEPC.136(53), Annex 2, s.2.

⁵³² Prylipko, s.18.

ve uygulandığı alanda ilan sonrasındaki 10 yıl içerisinde hiç kaza yaşanmamıştır.⁵³³ Derin su rotasının zorunlu olmadığına da ayrıca değinilmelidir. ÖHDA kapsamında iki adet de ATBA yürürlüğe konulmuştur. APM uygulanan diğer noktalarla benzer şekilde bu alanlarda da az sayıda yasa dışı petrol boşaltımı haricinde son 10 yılda hiç kaza yaşanmamıştır.⁵³⁴ ATBA önleminin zorunlu tutulmasına yönelik talep NAV tarafından reddedilmiştir. Öğretide de dile getirildiği gibi benim de kanaatimce, önlemin deniz çevresinin korunmasındaki konumu ve doğası gereği zorunlu nitelikte olması gereklidir.⁵³⁵ Öğretide APM’ler konusunda ileri sürülen bir diğer eleştiri de yasa dışı boşaltımlara karşı getirilecek bir APM’ye yönelik ihtiyacın göz ardı edilmesidir.⁵³⁶ Yasa dışı boşaltım miktarları düzenli şekilde azalmakta olsa da⁵³⁷ Baltık Denizi’nin oşinografik yapısı gereği en büyük tehlike kaynaklarından olan bu unsura karşı bir önlem alınmasının elzem olduğu kanaatini paylaşılmaktayım.

II. TÜRK SULARININ ÖHDA İLAN EDİLMESİ VE BU YÖNDEKİ ÇALIŞMALAR

Eldeki çalışmanın devam eden kısmında, buraya kadar uluslararası hukuktaki konumu ve uygulamadaki sonuçları incelenen ÖHDA konseptinin Türk sularında karşılık bulabilme olasılığı incelenecektir. Konuyla alakalı yerli literatürde, öncelikli olarak Türk Boğazları ve Karadeniz’in ÖHDA konseptine uygunluğu vurgulanmıştır. Gerçekten de üzerinde taşıdığı gemi trafiği ve çevresel bir felakete kapı açabilecek doğal yapısıyla bu iki alan üzerinde gerek ÖHDA konsepti gerekse başka bir araç ile uygulamaya konabilecek önlemlerin ve bu hususta atılması gereken adımların incelenmesi gerektiği kanaatindeyim.

⁵³³ Ibid.

⁵³⁴ Ibid., s.20

⁵³⁵ Roberts ve Pullen, s.70.

⁵³⁶ Roberts, 2007, s.186.

⁵³⁷ Prylipko, s.22.

A. Türk Boğazları

1. Tanımı

Genel bir ifade olarak “Türk Boğazları” kavramı, 20.07.1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nde (*Convention Regarding the Regime of the Straits*)⁵³⁸ Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazı’nın⁵³⁹ oluşturduğu bütün bir geçişi belirtecek düzenlenmiştir. Bu tanımın altında yatan mantık, coğrafi açıdan farklı anlamlar taşıyan üç farklı deniz alanının birleşip Karadeniz’i Akdeniz’e bağlamasıdır. Zira, sözgelimi Ukrayna kıyılarından yola çıkıp Akdeniz’e inmek isteyen bir geminin alternatif bir güzergâh bulunmaması dolayısıyla bu üç alanı beraber kullanması şarttır. Fakat alanlar için ortak isim kullanılıyor olsa da üçünün de farklı düzenlemelere konu olduğu gözlenmektedir.

2. Hukuki Rejimi

a. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Öncesi Dönem

Türk Boğazları, jeopolitik önemi nedeniyle tarihin çok eski dönemlerinden bu yana siyasi ve ekonomik ve bir mücadele sahası olmuştur. 1453 yılında Osmanlı Devleti’nin İstanbul’u fethiyle tamamen Türk hakimiyetine giren bölge, 1809 yılına kadar mutlak Türk hakimiyetinde kalmıştır. Bu dönemde boğazlar, bir takım yabancı devletlere tek taraflı olarak tanınan ayrıcalıklar dışında yabancı savaş ve ticaret gemilerinin geçişine kapalı tutulmuş ve bu durum “imparatorluğun kadim kaidesi” olarak kabul edilmiştir.⁵⁴⁰ 1774 yılında Rusya ile yapılan Küçük Kaynarca Andlaşması ile Rus ticaret gemilerine serbest geçiş hakkı tanınmış ancak öğretilerde bu andlaşmanın boğazların statüsünü değiştirir nitelikte olmadığı ifade edilmiştir.⁵⁴¹ 1809 yılında İngiltere ile imzalanan Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması ise boğazların hukukî statüsünü ilk kez bir uluslararası andlaşmaya konu etmiş ve 1829’da Rusya ile Edirne Andlaşması’nın imzalanmasıyla devam edip 1841’e kadar sürecek olan “ikili andlaşmalar dönemi”

⁵³⁸ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metni için bkz. League of Nations Treaty Series, Vol.174, No.4015, s.213 vd.; Türkçe metin için bkz. Kuran ve Diğerleri, s.477 vd.

⁵³⁹ Günümüz ifadesiyle İstanbul Boğazı.

⁵⁴⁰ Yüksel İnan, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, İkinci Basım, Ankara: Turhan Kitabevi, 1995, s.7.

⁵⁴¹ Muharrem Dördüncü, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt.3, Sayı.1, (Haziran 2001), s. 76.

başlatmıştır.⁵⁴² 1841 yılında Osmanlı Devleti, Fransa, İngiltere, Rusya, Avusturya, Prusya arasında imzalanan Londra Boğazlar Sözleşmesi de ikili andlaşmalar dönemini kapatıp, günümüze kadar sürecek olan “çok taraflı andlaşmalar dönemini” başlatmıştır.⁵⁴³ 1856 Paris Andlaşması (Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa) ve 1871 Londra Andlaşması (Osmanlı Devleti, Fransa, İngiltere, Rusya, Almanya, Avusturya ve İtalya) bu dönemde Osmanlı Devleti’nin taraf olduğu son andlaşmalar olmuştur. I. Dünya Savaşı’nın ardından imzalanan 1918 Mondros Ateşkes Andlaşması ile boğazlar fiilen Türk egemenliğinden çıkmıştır.⁵⁴⁴

Osmanlı Devleti’nin yıkılmasından sonra 1923 yılında, Türkiye Büyük Millet Meclisi temsilcileri ile Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Portekiz, Belçika ve Yugoslavya temsilcileri arasında Lozan Barış Andlaşması imzalanmıştır. Lozan Barış Andlaşmasıyla aynı gün imzalanan ve aynı bağlayıcılığa sahip olduğu yine Lozan Barış Andlaşmanın 23. maddesine göre kabul edilen “Boğazlar’ın Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename”⁵⁴⁵, boğazlarda hem barış hem de savaş zamanında serbest geçiş rejimini başlatmıştır.⁵⁴⁶ Barış Andlaşması’ndaki serbesti hükmünün yanı sıra Mukavelename’de Türkiye’nin taraf olduğu savaş halleri ve barış zamanında bir takım tonaj kısıtlamaları gibi hususlarda düzenlemeler yer almıştır.

Lozan ile gelen boğaz rejiminin belirleyici özelliklerinden biri serbest geçiş şartlarıyken diğer önemli özelliği de boğazların askersizleştirilmesi ve Milletler Cemiyeti’nin koruması altına alınarak boğazlara ilişkin düzenleme yapma yetkisinin uluslararası bir komisyona bırakılması olmuştur. Boğazların yönetiminin milli güvenlik çatısından çıkıp ne denli etkin işleyeceği belli olmayan bir komisyona devredilmesi ve özellikle savaş gemilerinin geçişlerinin serbest olması; boğazlardaki egemenliğini kuvvetlendirmek isteyen Türkiye ve Karadeniz’in güvenliği adına endişeleri bulunan

⁵⁴² Bülent Şener, “Türk Boğazları’nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü”, **Tarih Okulu Dergisi**, Yıl.7, Sayı.17, (Mart 2014), ss.474-475.

⁵⁴³ Deniz Vank, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl.54, Sayı.1, (1998), s.97.

⁵⁴⁴ Ibid., s.99.

⁵⁴⁵ Boğazlara ilişkin mukavelenameye Türkiye, İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Romanya, Sırp-Hırvat-Sloven Krallığı, Rusya ve Bulgaristan imza atmıştır. Rusya ve Bulgaristan, Lozan Barış Andlaşması’na taraf olmadıkları hâlde Karadeniz’e kıyıdaş devlet oldukları için mukavelename görüşmelerine katılmış ve imzalamışlardır. Ancak Rusya ve Sırp-Hırvat-Sloven Krallığı sonradan mukavelenameyi onaylamamıştır.

⁵⁴⁶ Şener, s.484.

SSCB için kabul edilemez bir durum olmuştur.⁵⁴⁷ İki devlet, andlaşmanın imzalanmasından itibaren bu hususlarda değişiklik yapılması kanaatinde birleşmiş ve sonuca yönelik çalışmalar yapmıştır.⁵⁴⁸ Nitekim andlaşmanın imzalanmasından sonraki süreçte uluslararası siyasette oluşan istikrarsızlık ve devletlerarası silahlanma yarışı, söz konusu hükümleri işlevsiz hâle getirmeye başlayınca Türkiye 11 Nisan 1936 tarihinde, Lozan Barış Andlaşması'nın taraflarına andlaşmanın değiştirilmesi talebini içeren bir nota göndermiştir.⁵⁴⁹ Söz konusu talebin uluslararası hukuktaki dayanağı, sonradan 1969 yılında “Viyana Andlaşmalar Hukuku Sözleşmesi (*Vienna Convention on the Law of Treaties*)”⁵⁵⁰ ile uluslararası andlaşma hükmü haline de getirilmiş olan *rebus sic stantibus* (andlaşma koşullarında esaslı değişiklik) ilkesidir.⁵⁵¹ Bu ilke, andlaşma yapılırken tarafların iradelerinin oluşmasında belirleyici unsur olarak görülen şartların değişmesi hâlinde taraflara andlaşma yükümlülüklerini yerine getirmeme yahut andlaşmanın değiştirilmesini talep etme yetkisi tanımaktadır.⁵⁵² Nihayet 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montrö şehrinde konferans toplanmış ve Türk Boğazları'nın hukukî rejimini düzenleyen son uluslararası andlaşma olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanarak 9 Kasım 1936'da yürürlüğe girmiştir. 82 yıldır uygulanmakta olan bir sözleşmenin bir ay içinde görüşülüp imzalanmış ve yaklaşık 3 ay sonra yürürlük kazanmış olması dikkat çekicidir.

b. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Bulgaristan, Büyük Britanya, Fransa, Japonya, Romanya, SSCB, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan arasında akdedilen⁵⁵³ Montrö Boğazlar Sözleşmesi, boğazların günümüzdeki hukukî rejimini düzenleyen uluslararası andlaşma olma özelliğini taşımaktadır. Bu andlaşma ile boğazların askerden arındırılması ve düzenleme yetkilerinin uluslararası bir komisyona bırakılması hükümleri ortadan kalkmış ve Türk

⁵⁴⁷ Ahmet Haluk Ülman, “Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler (1923–1968)”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt.23, No.3, (1968), s. 263.

⁵⁴⁸ Ibid.

⁵⁴⁹ Kuran, 2016, s.125.

⁵⁵⁰ Andlaşmanın İngilizce ve Fransızca metni için bkz. UNTS, Vol.1155, 1980, s.331 vd.; Türkçe metin için bkz. Kuran ve Diğerleri, s.83 vd.

⁵⁵¹ Şule Güneş, “Türk Boğazları”, **ODTÜ Gelişme Dergisi**, No.34, (Aralık 2007), s.228

⁵⁵² Aust, s.297

⁵⁵³ İtalya, sözleşmeye 1938 yılında katılmış ve sonradan 1951 tarihli barış andlaşması ile Montrö'den doğan haklarından feragat etmiştir.; Ibid., s.126.

egemenliği tekrar kuvvetlenmiştir.⁵⁵⁴ Aynı zamanda Lozan'dan farklı olarak Montrö Sözleşmesi'nde Karadeniz'e kıyısı olan ve olmayan devletler için ayrı hükümler konulduğu ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlere boğazın seyir amaçlı kullanımı konusunda çeşitli imtiyazlar sağlandığı gözlenmektedir. Andlaşmada savaş ve barış zamanları, Türkiye'nin taraf olduğu ve tarafsız olduğu savaşlar, gündüz ve gece geçişleri ayrı ayrı düzenlenmiştir. Karadeniz'e kıyısı olan devletlere avantaj sağlayacak şekilde birtakım tonaj kısıtlamaları da getirilmiştir.⁵⁵⁵

1982 yılında BMDHS imzalandığında, m.35(c) hükmü uyarınca, uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlarda o tarihte cari olan ve uzun bir geçmişe sahip olan uluslararası andlaşmalarla düzenlenen rejimi BMDHS'nin etkilemeyeceği açıkça ifade edilmiştir.⁵⁵⁶ Danimarka Boğazları, Magellan Boğazı, Cebelitarık Boğazı gibi Türk Boğazları da özel bir andlaşma ile düzenlenmiş olduğu için rejim değişikliği meydana gelmemiştir.⁵⁵⁷ Çeşitli şartlar için ayrı ayrı geçiş hükümleri ortaya koyan Montrö rejiminin, BMDHS'deki transit geçiş ya da zararsız geçiş gibi rejimlerin dışında “*sui generis*” ya da “*ad hoc*” olarak da ifade edilen “kendine özgü” bir geçiş rejimi olduğu sonucuna varılmıştır.⁵⁵⁸

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'yle ilgili, eldeki çalışmanın konusu açısından önem arz eden temel nokta, 24. madde hükmüne göre Lozan'da uluslararası komisyona bırakılan düzenleme yetkisinin artık Türkiye'ye verilmiş olmasıdır. Türkiye, sözleşmede hükme bağlanan geçiş kurallarının dışında kalan tüm hususlarda, zabıta ve yargı yetkisini kullanarak düzenlemeler yapabilecektir.⁵⁵⁹ Yetki kullanılırken de geçiş hakkının özüne dokunulmamalı ve sözleşmenin açık hükümlerine aykırılık meydana getirilmemelidir.⁵⁶⁰ Bu yetkiye ve başka uluslararası andlaşmalara dayanılarak iç mevzuatta yapılp

⁵⁵⁴ Ülman, s.264.

⁵⁵⁵ Montrö geçiş rejimi ile ilgili belli başlı çalışmalar için bkz. Kuran, 2016, s.127 vd.; Pazarcı, 276 vd.; Melda Sur, **Uluslararası Hukukun Esasları**, 9. Baskı, İstanbul: Beta, 2015, s.146 vd.

⁵⁵⁶ Kuran ve Diğerleri, s.366.

⁵⁵⁷ Kuran, 2016, s.131.

⁵⁵⁸ Pazarcı, s.278.

⁵⁵⁹ Hüseyin Pazarcı, “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, **Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'in Hâtrasına Armağan** (1902-1985) içinde (855-880), Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1986, s.878.

⁵⁶⁰ Kuran, 2016, s.

uygulanagelen, deniz çevresini koruyucu etkiye sahip çeşitli düzenlemeler aşağıda incelenecektir.

Montrö ile Türkiye'ye zabıta ve yargı yetkisi verilirken bir taraftan da 2. madde hükmüyle, barış zamanında transit olarak geçiş yapan ticari gemilerin bayrağı ve yükü fark etmeksizin, geçişlerini sağlık kontrolü dışında hiçbir prosedüre bağlı kalmadan gerçekleştirebileceği belirtilmiştir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmeti almanın da isteğe bağlı bırakılması, zorunlu kılavuzluk uygulamasına engel teşkil etmiştir.⁵⁶¹

c. Deniz Çevresinin ve Seyir Güvenliğinin Korunmasına Yönelik Düzenlemeler

Türk Boğazları'nın hukukî rejiminin Montrö Boğazlar Sözleşmesiyle düzenlendiği belirtilmiştir. Fakat Montrö Sözleşmesi boğazlara dair tüm sorunlara çözümler getirecek şekilde ayrıntılı bir sisteme sahip değildir. Dolayısıyla deniz çevresinin korunması ve seyir güvenliğinin sağlanması hususlarındaki boşlukların hem uluslararası mevzuat hem de iç hukuk düzenlemeleri vasıtasıyla doldurulması gereklidir. Bu amaçla uluslararası örf ve âdet hukukunun yanı sıra başta BMDHS⁵⁶² olmak üzere Türkiye'nin de taraf olduğu MARPOL, SOLAS ve COLREG gibi uluslararası andlaşmaların Montrö rejimine ters düşmeyen hükümleri yol gösterici olacaktır. Ayrıca elindeki egemenlik yetkilerini en etkin şekilde kullanmak isteyen Türkiye, iç hukuk alanında da adımlar atmıştır. Zira Montrö Sözleşmesi'nin öngördüğü geçiş rejimi dışında kalan hususlarda boğazların, Türkiye'nin iç suları rejimine dahil olacağı kabul edilmiştir.⁵⁶³ Bu kabul, TSS önlemlerinin ve geçiş yollarının iç hukuk mevzuatıyla düzenlenmesi için IMO'dan izin alınması gereğini BMDHS m. 22(1)⁵⁶⁴ uyarınca ortadan kaldırmaktadır.⁵⁶⁵

Türkiye, Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılından sonraki süreçte dramatik şekilde artan gemi trafiğinin doğurduğu risklere karşı önlem almak ve boğazlardaki hakimiyetini güçlendirmek niyetiyle çalışmalar yapmıştır. 618 sayılı

⁵⁶¹ Vank, s.106.

⁵⁶² Türkiye bu sözleşmeye taraf olmasa da sözleşme hükümlerinin birçoğu örf ve âdet hukuku kuralı hâline geldiği için ısrarlı itirazcı konumunda bulunmadıkça ilgili hükümlere uymak durumundadır.

⁵⁶³ Mehmet Cemil Bilsel, **Türk Boğazları**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948, ss.31-32.

⁵⁶⁴ Hüküm, karasuları için konulmuş olmakla beraber iç sularda da evleviyetle geçerli olacaktır.

⁵⁶⁵ Güneş, s.239.

Limanlar Kanunu’na dayanarak 1982 yılında yürürlüğe konulan İstanbul Liman Tüzüğü ve Çanakkale Liman Yönetmeliği, boğazın belli kısımlarında seyir güvenliğinin sağlanması için getirdiği hız sınırlaması ve TSS gibi önlemlerle bu çalışmaların ilk meyvesi olarak kabul edilebilse de⁵⁶⁶ boğazlar bölgesini esaslı şekilde kapsayacak ilk iç hukuk düzenlemesi 1994 yılında yapılacaktır.

23.11.1993 tarihinde kabul edilen “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”⁵⁶⁷, 01.07.1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.⁵⁶⁸ 94 Tüzüğü ile boğazlarda yeni bir TSS, hız sınırlamaları, önde seyreden gemiyi geçme yasağı, ayrı demirleme yerleri, 500 groston üzeri gemiler için 24 saat önceden bildirim yükümlülüğü ve bazı çevresel koşulların getirdiği zorunluluk hallerinde boğazın seyre kapatılması gibi önlemler alınmıştır. Kılavuz kaptan alımı Montrö Sözleşmesi’ndeki açık hüküm nedeniyle yalnızca 150 metre ve üzeri Türk gemileri için zorunlu tutulmuş, yabancı gemilerin ise yalnızca bu gereklilik hakkında uyarılması kararı alınmıştır. Aynı zamanda, transit geçiş yapmayan gemiler için gerekli görülen yerlerde zorunlu kılavuzluk ihdas edilebileceği 31. maddenin devamında belirtilmiştir. Henüz 94 Tüzüğü ilan edilmemişken dahi başta Rusya olmak üzere Karadeniz’e kıyısı olan devletler, Yunanistan ve Umman; Türkiye’nin tek taraflı olarak aldığı önlemlerin, Montrö Sözleşmesi’nin amaç ve ruhuna aykırı şekilde geçiş serbestisini ihlal ettiğini ileri sürerek tüzüğe karşı çıkmıştır.⁵⁶⁹ Tüzükle getirilen TSS önleminin Türkiye tarafından IMO’nun kabulüne sunulması ise yerli yazarlar tarafından eleştirilmiştir. Yukarıda da görüldüğü üzere Türk Suları’na dahil kabul edilen deniz alanında, Montrö Sözleşmesi’nin açık bıraktığı bir alanda iç hukuk yordamıyla düzenleme yapmak için IMO’dan izin alınmasına gerek görülmemektedir. BSR Bölgesi ÖHDA ilan edilmeden önceki dönemde Avustralya’nın, uygulamak istediği zorunlu kılavuzluk önlemini uluslararası düzlemde kabul ettirmek amacıyla IMO’ya sunmasındaki mantıktan farklı olarak böyle bir hareket; alınan önlemin uluslararası düzlemde tescilini sağlayacak olsa da zaten kıyı devletinin yetkisi dahilinde olan

⁵⁶⁶ Ibid., s.240.

⁵⁶⁷ Buradan itibaren “94 Tüzüğü” olarak adlandırılacaktır.

⁵⁶⁸ R. G., 11.01.1994, Sayı.21815; ayrıca bkz. Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni – Prof. Dr. Vedat Raşit SEVİĞ’e Armağan: MHB Özel Sayı, “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük”, Cilt.14, Sayı.1-2, (1994), s.187 vd.

⁵⁶⁹ Yüksel İnan, “The Turkish Straits and the Legal Regime of Passage”, **Navigating Straits: Challenges for International Law** içinde (199-219), Leiden: Koninklijke Brill Nv, 2014, s.212.

düzenlemenin tartışmaya açılması anlamına geleceği için bir hata olarak değerlendirilmiştir.⁵⁷⁰

Yoğun itirazlar üzerine 94 Tüzüğü tekrar ele alınmıştır. İlgili devletler arasında sorun teşkil eden bazı ifadelerin düzeltilmesi veya netleştirilmesi, bazı kısıtlamaların kaldırılması ve tüzük isminin değiştirilmesi ile 1998 yılında “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”⁵⁷¹ yürürlüğe konulmuştur.⁵⁷² 94 Tüzüğü’ne itiraz eden devletler 98 Tüzüğü’ne de itiraz etmiştir ancak MSC 71. oturumunda oy çokluğu ile bu tartışma sona erdirilmiştir.⁵⁷³ Böylece Türkiye, Montrö Sözleşmesi’nin değiştirilmesine gerek kalmadan sözleşmenin boşluk bıraktığı alanları iç hukuk düzenlemeleriyle değerlendirip boğazlar üzerindeki egemenlik yetkilerini kullanma adına önemli bir adım atmıştır.

98 Tüzüğü ve 2012 yılında yürürlüğe giren yeni Limanlar Yönetmeliği⁵⁷⁴ gibi düzenlemeler sonucunda, seyir güvenliğinin sağlanması ve deniz çevresinin korunması adına birtakım önlem boğazlarda uygulanmaktadır. Başarılı⁵⁷⁵ bir VTS – SRS ikili önlemi örneği olan TBGTH – TÜBRAP, COLREG hükümlerine göre düzenlenen ve IMO onayı alan TSS, 10 deniz mili hız sınırı, önde seyreden gemiyi geçme yasağı, ayrılmış demirleme yerleri, bazı ebat sınırlamaları ve çevresel koşulların getirdiği zorunluluk hallerinde boğazın seyir kapatılması gibi önlemler, çeşitli istisna hükümleri de mevcut olmakla beraber Türk Boğazlar Bölgesi’nde uygulanmaya devam etmektedir. TBGTH sisteminin yerli imkanlarla işletilmesi yönünde planlanan “Türk Boğazları’nda Yerli ve Milli Gemi Trafik Sistemi” projesi için de imzalar atılıp çalışmalara başlanmıştır.⁵⁷⁶ Kılavuzluk ise yine isteğe bağlı bırakılmıştır.

⁵⁷⁰ Nihan Ünlü, “Türk Boğazlarının Hukuki Rejimi ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün Etkileri (IMO)”, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk (Ed.), **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı** içinde (38-41), İstanbul: TÜDAV Yayın, No.5, 2000, s.41.

⁵⁷¹ Buradan itibaren “98 Tüzüğü” olarak adlandırılacaktır.

⁵⁷² R. G., 06.11.1998, Sayı.23515; ayrıca bkz. Kuran ve Diğerleri, s.540.

⁵⁷³ Güneş, s.241.

⁵⁷⁴ Limanlar Yönetmeliği, R. G., 31.10.2012, Sayı.28453.

⁵⁷⁵ Sistemlerin devreye girmesi, Türk Boğazları’ndaki deniz kazalarının azalmasında önemli rol oynamıştır; Nur Jale Ece, “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı’nda Kazaya Karışan Gemiler İle Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, **Journal of ETA Maritime Science**, Cilt.4, Sayı.1, (2016), s.19.

⁵⁷⁶ Pelin Üzek Kılıç, Cem Geçim ve Nurullah Geylan, “Türk Boğazlarında Yerli ve Milli Gemi Trafik Sistemi için İmzalar Atıldı”, İhlas Haber Ajansı, 15.12.2017, <http://www.ihb.com.tr/haber-turk-bogazlarinda-yerli-ve-milli-gemi-trafik-sistemi-icin-imzalar-atildi-696299/> (09.03.2018).

3. ÖHDA İlan Kriterleri Bağlamında Değerlendirilmesi

a. Özel Öneme Sahip Olma

Türk Boğazları, dünya coğrafyasındaki konumu sayesinde sahip olduğu jeopolitik öneme benzer şekilde; ekolojik, sosyoekonomik ve bilimsel zeminlerde de kendine has özelliklere sahip, hassas bir deniz alanı özelliği göstermektedir.

Türk Boğazları, Akdeniz ve Karadeniz gibi iki farklı karakterdeki deniz alanı arasında bir geçiş bölgesidir. Bu durum, boğazların ekolojik öneminin en temel kaynağıdır. Çift tabakalı akıntı sisteminin meydana getirdiği yarı geçirgen bariyer yapısı sayesinde, iki denizin oşinografik ve ekolojik şartları üzerinde belirleyici rol oynamaktadır. Dünyada böyle bir sistemin eşinin olmadığı belirtilmiştir.⁵⁷⁷ Boğaz ekosistemi, Akdeniz’e özgü bazı göçmen balıklar ve zooplanktonlar ile Karadeniz’e özgü bazı zooplanktonların iki deniz alanı arasında geçişler yapmalarına ve aynı ortamda bulunmalarına imkân sağlamaktadır.⁵⁷⁸ Karadeniz’de bulunması beklenmeyen ve Akdeniz’e özgü olan 150 türün boğazlarda görüldüğü ifade edilmiştir.⁵⁷⁹ Tırtak, Mutur ve Afalina olarak bilinen deniz memelisi türleri de bu bölgede gözlenebilmektedir.⁵⁸⁰ Fakat deniz kirliliği, usulsüz avlanma vb. olumsuz etkenlerle bu çeşitlilik gün geçtikçe azalmaktadır.⁵⁸¹ İki büyük deniz alanı için de belirleyici ve hayati konumda olan Türk Boğazları’nda yaşanacak büyük çaplı bir kirliliğin, sadece kirlenen bölgeyle sınırlı kalmadan çok geniş bir coğrafyada yıkıcı etkiler oluşturacağı açıkça anlaşılmaktadır. Son olarak balık çeşitlerinin dışında çok sayıda kuş çeşidinin de Türk Boğazlarını göç amaçlı kullandığı ayrıca belirtilmelidir.⁵⁸² Haliç’te bir dönem kirlilik sebebiyle çok azalan su kuşlarının sayısı, kirlilik düzeyinin son dönemde düşmesiyle birlikte tekrar artışa

⁵⁷⁷ Türk Boğazları’nın Yarı Geçirgenliği İlk kez Bu Araştırmayla Kanıtlandı, 18.11.2014, <http://haberler.boun.edu.tr/tr/haber/turk-bogazlarinin-yari-gecirgenligi-ilk-kez-bu-arastirmayla-kanitlandi> (10.03.2018).

⁵⁷⁸ Nesrin Algan, Özden N. Sav, “Türk Boğazları’nda Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı”, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk (Ed.), **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı** içinde (55-69), İstanbul: TÜDAV Yayın, No.5, 2000, s.63.

⁵⁷⁹ Ibid.

⁵⁸⁰ Ersoy Kutluk, “İstanbul Boğazı’ndan Geçen Gemilerin Oluşturduğu Trafik Yükünün Çevresel Etkileri: Ro-Ro Gemileri Üzerinde Bir İnceleme”, **Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi**, Cilt.6, Sayı.1, (Mart 2018), s.299.

⁵⁸¹ Ibid.

⁵⁸² Ibid.

geçmiştir.⁵⁸³ Sayılan özellikleriyle Türk Boğazları, ekolojik kriteri karşılayacak niteliklere sahiptir.

Sosyal, kültürel ve ekonomik kriterlere uygunluk açısından bakıldığında, Türk Boğazları'nın bu hususlarda dünyanın en önde gelen deniz alanlarından olduğu görülecektir. 80 milyon civarı olan Türkiye nüfusu düşünüldüğünde, 15 milyondan fazlası İstanbul'da olmak üzere 20 milyondan fazla insanın Türk Boğazları'na kıyısı olan şehirlerde yaşıyor olması,⁵⁸⁴ en başta insan unsuruyla bölgenin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Bölgeye kıyısı olan şehirler arasında Türk ekonomisinin lokomotifi konumunda olan İstanbul, Kocaeli ve Bursa gibi şehirler bulunmaktadır. Taşımacılık, seyahat ve balıkçılık faaliyetlerinin çok yoğun olarak gerçekleştiği bölge sadece orada yaşayan insanlar için değil, bütün bir ülke için hayati önem taşımaktadır. Boğazlar, çok önemli kültürel unsurları da bünyesinde barındırmaktadır. İstanbul'un tarihi alanı, UNESCO Dünya Mirası Listesi'ne girmiştir.⁵⁸⁵ İstanbul Boğazı kıyısı boyunca 500'e yakın yalı; Dolmabahçe, Çırağan, Beylerbeyi Sarayları; Küçüksu, Beykoz, Adile Sultan Kasrıları ve Galatasaray Üniversitesi, Kuleli Askerî Lisesi gibi çok önemli tarihi yapılar bulunmaktadır.⁵⁸⁶ Çanakkale ve özellikle Gelibolu Yarımadası'nın Çanakkale Savaşı'ndan kalan mirasıyla birlikte Türk Boğazları, devasa bir açık hava müzesi görünümündedir.

Yukarıda görüldüğü üzere Türk Boğazları'nın, ÖHDA ilanı için aranan “özel öneme sahip olma” şartını fazlasıyla karşılayacak özelliklere sahip olduğu aşikardır. Dolayısıyla biyoloji, tarih, coğrafya, deniz bilimleri vb. alanlara giren detaylı incelemelere eldeki çalışmada girilmesine gerek kalmadığı kanaatindeyim.

b. Uluslararası Gemicilik Faaliyetlerinden Zarar Görme Riski

ÖHDA konseptinin Türk Boğazları için düşünülmesinde en önemli etken hiç şüphesiz uluslararası gemi trafiğidir. Türk Boğazları'ndaki gemi trafiğinin niteliği

⁵⁸³ Zeynel Arslangündoğdu, “İstanbul Boğazı Kış Ortası Sukuşu Sayımı”, **İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi**, Seri.B, Cilt.56, Sayı.1, (2006), s.147.

⁵⁸⁴ Türkiye İstatistik Kurumu, Yıllara Göre İl Nüfusları 2010-2017, http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1590 (11.03.2018).

⁵⁸⁵ Historic Areas in İstanbul, <https://whc.unesco.org/en/list/356> (11.03.2018).

⁵⁸⁶ M. Ali Akkaya, “Kanal İstanbul Projesi” Karadeniz’e Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi”, **Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, Cilt.5, Sayı.12, (Ocak 2015), s.248.

konusunda, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayınlanan istatistiklerde dikkat çeken hususlar aşağıdaki gibidir:⁵⁸⁷

İstanbul Boğazı'ndan 2017 yılında, 26.111'i uğraksız olmak üzere 42.978 gemi geçiş yapmıştır. Çanakkale Boğazı için ise 26.087'si uğraksız, 44.615 gemi söz konusudur.

İstanbul Boğazı'ndan 2017 yılında geçen gemilerin 8.832'si tankerdir. Çanakkale Boğazı için bu sayı 9.478 olmuştur. 98 Tüzüğü'nün yürürlüğe girdiği dönemdeki tanker geçişi sayısının 2 katına ulaşılmış olması ayrıca dikkat çekicidir.

Boğazları kullanan gemi sayısı, son 10 yılda düzenli şekilde azalırken aksi şekilde toplam tonaj artmaktadır. Bu istatistiksel sonucu doğuran esas faktör ise, geçiş yapan 500 grostondan küçük gemilerin yıllık sayısının yaklaşık beşte birine düşmesidir.

Son tahlilde, boğazlardan geçiş yapan gemilerin her geçen yıl biraz daha büyüdüğü ve ham petrol gibi tehlikeli maddeler de dahi olmak üzere taşınan yükün arttığı sonucuna varılmaktadır. Tüm bu uluslararası gemi trafiğinin yanı sıra boğazda onlarca vapur, feribot, yolcu motoru, balıkçı teknesi, gezi yatı vs. de her gün boğazlarda binlerce sefer yapmaktadır.

ABD Enerji Enformasyon İdaresi'nin (*U.S. Energy Information Administration* (EIA)) yayınladığı raporlara göre Türk Boğazları; sırasıyla Hürmüz, Malakka, Süveyş, Bab'ül Mendeb ve Danimarka Boğazları'ndan sonra dünyanın en fazla ham petrol taşınan 6. su yoludur.⁵⁸⁸ Yine EIA başka bir raporunda Danimarka Boğazları ile Türk Boğazları'nın Avrupa petrol ticaretindeki kritik önemine vurgu yapmıştır.⁵⁸⁹ Şüphesiz ki petrol ticaretinin dünya siyaset ve ekonomisi üzerindeki güçlü etkisi uzun yıllardır devam etmektedir. Dolayısıyla böyle kritik bir deniz alanında yapılacak bütün hukukî

⁵⁸⁷ Boğazlardaki gemi trafiğiyle ilgili ayrıntılı istatistik bilgisine erişilebilecek sisteme elektronik erişim için bkz. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx (03.04.2018).

⁵⁸⁸ EIA, Maritime Chokepoints are Critical to Global Energy Security, Today in Energy, 01.08.2017, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292> (10.04.2018).

⁵⁸⁹ EIA, The Danish and Turkish Straits are Critical to Europe's Crude Oil and Petroleum Trade, Today in Energy, 18.08.2017, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32552> (10.04.2018).

düzenlemeler, dünya çapında siyasi ve ekonomik baskı atmosferinin altında gerçekleşebilecektir.

Türk Boğazları, üzerinde çok yoğun bir gemi trafiği taşıyor olsa da ÖHDA ilanına uygun olması için bu gemi trafiğinden zarar görme riski altında bulunması gerekmektedir. Bilhassa İstanbul Boğazı, bu kriteri de sağlayacak doğal koşullara sahiptir. Eldeki çalışmada, ortak rejim işlemesi sebebiyle Türk Boğazları bir bütün olarak ele alınmıştır. Ancak bölge için ÖHDA ilanının gündeme gelmesi durumunda İstanbul Boğazı çekirdek alan olarak belirlenmeli, kalan kesimlerde gerekli görüldüğü takdirde ek önlemler düşünülmelidir.

İstanbul Boğazı bazı özellikleri itibarıyla denizden çok bir nehir gibi görünmektedir. Bazı noktalarda 670 metreye kadar düşen genişliği ve 80 dereceye kadar varan virajları ile dar ve kıvrımlı bir su yolu karakteri taşımaktadır.⁵⁹⁰ İstanbul Boğazı'nı bir nehre benzeten başka bir özelliği de hızı 6 – 8 mile ulaşan ve yönü değişkenlik arz eden akıntıların varlığıdır.⁵⁹¹ 31 km uzunluğundaki boğaz geçişi boyunca kaptanlar 12 kez dümen kırmak zorunda kalmaktadır. Bu dönüşler içerisinde; Kandilli'de 45°, Yeniköy Burnu açıklarında 80° ve Umuryeri'nde 70°'lik keskin örnekler mevcuttur.⁵⁹² Mevsimsel olarak sık sık yaşanan sis, yağış gibi hava muhalefeti durumlarında görüş mesafesinin 600 – 700 metrenin altına düşmesi de karşılaşılan başka bir seyir güçlüğüdür.⁵⁹³

Yoğun trafik ve üzerine eklenen seyir güçlükleri sebebiyle Türk Boğazları çokça deniz kazasına sahne olmaktadır.⁵⁹⁴ Kazalar arasında gece karanlığında gerçekleşenler,

⁵⁹⁰ Haydar Berk, “Türk Boğazları'nın Özellikleri/Montreux Sözleşmesi”, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı.2, Mayıs 2001, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bocazlari.tr.mfa> (10.04.2018).

⁵⁹¹ Ibid.

⁵⁹² Nur Jale Ece, “İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi Analizi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt.3, Sayı.2, (2011), s.39.

⁵⁹³ Elif Uzun, “Tehlikeli Madde Taşıyan Ticaret Gemileri Hakkında Milletlerarası Standartlar ve Boğazdan Geçiş”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni – Prof. Dr. Gülören Tekinalp'e Armağan**, Cilt.23, Sayı.1-2, (2003), s.853.

⁵⁹⁴ Türk Boğazları'nda yaşanan kazaların ayrıntılı istatistikleri için bkz. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, Deniz Kazaları İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_deniz_kazalari.aspx (15.04.2018).

gündüz vakitlerinde olanların yaklaşık iki katıdır.⁵⁹⁵ Özellikle petrol kirliliği söz konusu olduğunda deniz kazaları başlıca sebep olarak öne çıkmaktadır.⁵⁹⁶

1960 yılında *Peter Zoranic* ve *World Harmony* tankerlerinin Kandilli açıklarında çatışması sonucu 52 denizci hayatını kaybetmiş, 20.000 tona yakın petrol denize dökülmüş ve yanan tankerin başka bir gemiye çarparak durması sonucu çok daha büyük bir facianın eşiğinden şans eseri dönülmüştür. Kazanın yine de büyük çaplı sosyal travmalara sebep olduğu aktarılmıştır.⁵⁹⁷

1964'te *Peter Zoranic* gemisinin batığına çatan *Norborn* gemisi ve 1966'da birbiriyle çatışan *Lutsk* ile *Kransky Oktibr* gemileri ve 1990 yılında yaşanan çatışma sonucu *Jambur* tankeri⁵⁹⁸ çok büyük çapta olmasa da petrol kirliliğine sebep olmuştur.⁵⁹⁹

1994 yılında *Nassia* tankerinin ve *Shipbroker* isimli kuru yük gemisi ile çatışması sonucu meydana kazada denize dökülen 20.000 ton petrol büyük bir yangına da olmuştur ve yangın bir haftada güçlkle söndürülmüştür.⁶⁰⁰

1991 yılında yaşanan ilginç kazada *Rabunion XVIII* isimli canlı hayvan yüklü gemi, yoğun sisli havada *Madonna Lily* isimli yük gemisiyle çatışmış ve taşıdığı 21.000 koyun ile İstanbul Boğazı'nda batmıştır. 5 mürettebat hayatını kaybederken, boğaza saçılan koyun ölüleri deniz yüzeyinde kirliliğine sebep olmuştur.⁶⁰¹ Geminin kendi kullandığı yakıt vb. maddelerin denizde oluşturduğu kirlilik etkisi ise bilinmemektedir.

⁵⁹⁵ Necmettin Akten, "The Strait of İstanbul (Bosphorus): The Seaway Separating the Continents with Its Dense Shipping Traffic", *Turkish Journal of Marine Sciences*, Vol.9, No.3, (2003), s.257.

⁵⁹⁶ Petrol kirliliğinin boğazlar çevresinde meydana getirdiği olumsuz etkilere dair veriler ve görseller için bkz. TÜDAV, Petrol Kirliliği, <http://www.tudav.org/index.php/tr/petrol-kirliligi> (15.04.2018).

⁵⁹⁷ Mehmet Şimşek, Boğazda Ateşten Günlük, Akşam, 24.09.2016, <https://www.aksam.com.tr/pazar/bogazda-atesten-gunler/haber-551718> (15.04.2018).

⁵⁹⁸ Söz konusu kazanın görüntülerine TRT arşivinden çevrimiçi olarak erişmek için bkz. 1990 Yılı İstanbul Boğazı'nda Yaşanan Tanker Kazası, <http://www.trtarsiv.com/izle/106081/1990-yili-istanbul-bogazi-nda-yasanan-tanker-kazasi> (15.04.2018).

⁵⁹⁹ Ece, 2011, s.43.

⁶⁰⁰ Ibid.; Çıkan yangına dair detaylı bilgi için bkz. Abdurrahman Kılıç, Boğazda Tanker Yangını, *Ateşi Tutan Eller-Ateş Kahramanları*, İstanbul: Teknik Yayıncılık Grubu, 2010; Yangınla ilgili video görüntülerine de TRT arşivinden elektronik erişim için bkz. 1994 İstanbul Boğazı'nda Tanker Kazası, 16.03.1994, <http://www.trtarsiv.com/izle/100436/1994-istanbul-bogazi-nda-tanker-kazasi> (15.04.2018).

⁶⁰¹ Süleyman Arat, Burak Ersemiz, Serdar Akbıyık, "Boğaz'da Gemi Battı Koyunlar Telef Oldu", *Hürriyet*, 15.11.1991, s.18; İstanbul Boğazı'nda Boğulan Koyunlar, 14.01.2017, <https://www.denizcilikbilgileri.com/istanbul-bogazinda-bogulan-koyunlar/> (16.04.2018).

İstanbul Boğazı'nda yaşanan en büyük kaza 15.11.1979 tarihinde *Independenta* tankerinin *Evriali* tankeri ile çatışıp patlayarak yanmaya başlaması ve 95.000 ton petrolün denize dökülmesidir.⁶⁰² 43 mürettebatın hayatını kaybettiği muazzam çaptaki bu gemi kazası, günlerce süren yangına, çok yüksek oranlarda hava ile deniz kirliliğine ve sosyal hayatta olumsuz etkilere sebep olmuş, sonraki dönemde de popüler kültürde çokça yer bulmuştur.⁶⁰³

Eldeki çalışmanın yazıldığı tarihe en yakın sansasyonel kaza da yine İstanbul Boğazı'nda *Vitaspirit* isimli tankerin Hekimbaşı Salih Efendi Yalısı'na çarpmasıdır. 07.04.2018 tarihinde gerçekleşen kazada deniz kirliliği meydana gelmemesine rağmen çarptığı yalıda ağır maddi hasar oluşmuştur.⁶⁰⁴ O esnada boğazdan geçmekte olan 80.000 ton petrol yüklü *Siena* tankeriyle yaşanması muhtemel bir çatışmanın da alınan önlemlerle önüne geçildiği bildirilmiştir.⁶⁰⁵

Boğazların gemi trafiğinden zarar görme riskiyle ilgili son olarak belirtilmelidir ki; meydana gelen yahut gündeme gelen kazaların çok daha fazlasının eşliğinden dönüldüğü sıklıkla ifade edilmektedir.⁶⁰⁶ İnternet üzerinden yapılacak küçük bir arama sonucunda dahi Türk Boğazları'nın ne türden tehlikeler atlattığına dair çok sayıda örnekle karşılaşmak mümkün olacaktır.⁶⁰⁷ İstanbul Boğazı'nda gerçekleşmesi muhtemel bazı

⁶⁰² Ece, s.43.

⁶⁰³ Kazaya dair fotoğraflar, çeşitli bilgiler ve popüler kültürdeki yansımaları için bkz. 11 Maddede Boğaz'daki En Büyük Tanker Faciası: *Independenta*, 26.05.2015, <https://onedio.com/haber/11-maddede-bogaz-daki-en-buyuk-tanker-faciasi-independenta-515265> (16.04.2018); Associated Press arşivinden kaza sonrası görüntülere erişmek için bkz. SYND 19 11 79 Tanker Fire Off The Coast of Istanbul, <https://www.youtube.com/watch?v=VezyHO4HKAM> (16.04.2018).

⁶⁰⁴ Kazanın Tazminatını UK P&I CLUB Ödeyecek, Vira Haber, 11.04.2018, <https://www.virahaber.com/kazanın-tazminatini-uk-pi-club-odeyecek-47941h.htm> (16.04.2018).

⁶⁰⁵ Facianın Eşiğinden Dönülmüş... O Gemi 80 Bin Ton Petrol Yüklü Tankerle Çarpışacakmış, Haber Türk, 12.04.2018, <http://www.haberturk.com/tv/gundem/video/facianin-esiginden-donulmus-o-gemi-80-bin-ton-petrol-yuklu-tankerle-carpisacakmis/473823> (16.04.2018).

⁶⁰⁶ İstanbul Boğazı'nda 2017'de 127 Gemi Kazası Oldu, TRT Haber, 10.04.2018, <http://www.trthaber.com/haber/turkiye/istanbul-bogazinda-2017de-127-gemi-kazasi-oldu-359871.html> (16.04.2018).

⁶⁰⁷ Çanakkale Boğazı'nda yaşanan bir örnek için bkz. Yüzen Bomba Çanakkale'de Karaya Oturdu, Kaptan Haber, 17.12.2009, <http://www.kaptanhaber.com/yuzen-bomba-canakkalede-karaya-oturdu/20329/> (17.04.2018); İstanbul Boğazı'ndan birebir aynı başlıklarla basına yansıyan bazı vakalar için bkz. Boğaz'da faciadan dönüldü, Hürriyet, 08.08.2002, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/bogazda-faciadan-donuldu-90061> (17.04.2018);

Boğaz'da faciadan dönüldü, Haber Türk, 18.12.2014, <http://www.haberturk.com/gundem/haber/1020862-bogazda-faciadan-donuldu> (17.04.2018);

Boğaz'da faciadan dönüldü, Sabah, 21.07.2015, <https://www.sabah.com.tr/yasam/2015/07/21/bogazda-faciadan-donuldu> (17.04.2018);

Boğaz'da faciadan dönüldü, Yeni Akit, 24.11.2015, <https://www.yeniakit.com.tr/haber/bogazda-faciadan-donuldu-108869.html> (17.04.2018);

Boğaz'da Faciadan Dönüldü, 14.07.2017, <https://www.haberler.com/ozel-haber-bogaz-da-faciadan-donuldu-9832571-haberi/> (17.04.2018); Başka benzer örneklere de çok sayıda rastlanmaktadır.

kaza senaryolarının, tarihte görülmemiş boyutlarda can kaybına, çevre kirliliğine ve maddi hasara yol açabileceği öğretide dile getirilmiştir.⁶⁰⁸ Hem gerçekleşen hem de küçük hasarla ya da hasarsız atlatılan kazalar ve tehlike durumları, olası bir ÖHDA ilanı için en temel motivasyonun Türk Boğazları'nın gemi trafiğinden zarar görme riski olacağına işaretler. Bölgenin ekolojik, sosyal, ekonomik, kültürel, tarihi ve bilimsel nitelikleri de göz önüne alındığında, ÖHDA ilanı için gerekli kriterleri fazlasıyla karşıladığı görülecektir.

4. ÖHDA Konseptinin Muhtemel Getirileri ve Atılabilecek Alternatif Adımlar

Türk Boğazları'nın (bilhassa İstanbul Boğazı'nın) ÖHDA ilanı için gerekli kriterleri sağladığı tespit edildikten sonra, olası bir ÖHDA teklifine eklenecek APM'lerin belirlenmesi gerekmektedir. Türk Boğazları'nın ÖHDA ilan edilmesi tartışmaları 2000 yılına kadar dayanmaktadır.⁶⁰⁹ Aradan geçen yıllar boyunca, Türk Boğazları'nın aranan kriterlere uygun olduğu konusunda sürekli bir görüş birliği söz konusudur. Bu husus, 2010 yılında Enerji, Ulaştırma ve Çevre bakanlarının boğazların güvenliğini tesis amacıyla Ankara'da yaptığı bir toplantıda da dile getirilmiştir.⁶¹⁰ Ancak en çok tartışılan nokta, ÖHDA ilanının Türk Boğazları'nda cari olan hukukî düzenlemelere nasıl ek katkı sağlayacağı sorusu olmuştur. Bu soruya cevap ararken, yukarıda bahsedilen Montrö rejiminin hükümleri ve IMO'nun geçmiş uygulamaları göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca ÖHDA ilanının Türk Boğazları'na APM'lerden bağımsız olarak sağlayacağı “katma değer etkisi” de göz ardı edilmemelidir.

a. Zorunlu Kılavuzluk

Bugüne kadarki ÖHDA ilanlarıyla yürürlüğe konulan TSS, SRS, VTS gibi APM'lerin, Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisine dayanarak yaptığı iç hukuk düzenlemeleriyle halihazırda uygulanmakta olduğu görülmektedir. Bu önlemlerin dışında öğretide en çok dile getirilen APM isteği, boğazlardan uğraksız geçiş yapan yabancı gemiler için zorunlu kılavuzluk uygulanması yönünde olmuştur. Nitekim boğazlarda

⁶⁰⁸ Akın Alkan, **21.Yüzyılın İlk Çeyreğinde Karadeniz Güvenliği**, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 2006, s.160.

⁶⁰⁹ Algan ve Sav, s.55.

⁶¹⁰ Boğazlar 'Özel Duyarlı Deniz Alanı' Olsun Teklifi, Dünya Bülteni, 01.07.2010, <http://www.dunyabulteni.net/haber/119804/bogazlar-ozel-duyarli-deniz-alani-olsun-teklifi> (18.04.2018).

yaşanan kazalar ele alındığında, kılavuzluk hizmetinin kaza yüzdesini önemli ölçüde düşürdüğü gözlenmiştir.⁶¹¹ Kılavuz kaptanların, boğazlarda cereyan eden tehlike durumlarında meydana gelecek kazaların önüne geçmesini sağladığı örneklerle uygulanmada sıkça rastlanmaktadır.⁶¹² Kılavuzluk hizmetlerinin kullanım oranları ise geçiş yapan gemi ebatına göre değişmektedir.⁶¹³ Son 10 yılda geçiş yapan 300 metre ve üzeri bütün gemiler kılavuz kaptan kullanmıştır. 250-300 metre arası gemilerde de son 8 yılda kılavuz almayan sadece iki gemi olduğu raporlanmıştır. Fakat 250 metreden kısa gemilerde ebat azaldıkça kılavuz kullanım oranı da azalmaktadır. Son tahlilde boğazdan geçen gemilerin yarısına yakını kılavuz kullanmadan geçiş yapmıştır. Kılavuz kullanan gemi kaptanlarının kılavuz talimatlarına bağlı kalmaması da uygulamada olumsuz sonuçlar doğurabilmektedir.⁶¹⁴ Bu şartlar altında kılavuzluğun zorunlu kılınması hem çevrenin korunması hem de Türk ekonomisine katkısı yönleriyle faydalı olacaktır. Ancak Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ilgili hükmü yukarıda da bahsedildiği üzere böyle bir düzenlemeye engel olmaktadır. Bir uluslararası örgüt kararıyla, uluslararası andlaşma hükmüne ters düşecek şekilde alınacak önlem hukuka aykırı olacağından, andlaşma hükmü değişmeden böyle bir hamle yapılması mümkün olmayacaktır. Montrö Sözleşmesi'nin olmadığı varsayımında, Türk Boğazları uluslararası taşımacılıkta kullanılan boğaz olarak transit geçiş rejimine tabi olacağından, bölgede zorunlu kılavuzluk için Torres Boğazı'nda yaşanan tartışmalar emsal olacaktır. Hatta Rusya'nın Torres Boğazı'nda zorunlu kılavuzluk önleminin getirilmesine karşı çıkmasının arka planında bu düşüncenin yattığı ve Türk Boğazları'nı yoğun şekilde kullanmalarından doğan ekonomik menfaatlerini korumak istedikleri belirtilmiştir.⁶¹⁵ Dolayısıyla Montrö Sözleşmesi'ndeki engelleyici hüküm aşıldığı takdirde, uluslararası hukukta zemin

⁶¹¹ Kılavuzluk hizmetleri ve gemi kazaları arasındaki ilişki üzerine yapılmış ayrıntılı çalışma için bkz. Ece, 2016.

⁶¹² İstanbul Boğazı'nda geçtiğimiz yıl yaşanan bir örnek için bkz. İstanbul'u Bir Kez Daha Kılavuz Kaptan Kurtardı, Deniz Haber, 13.01.2017, <http://www.denizhaber.com/turk-bogazlari/istanbul-u-bir-kez-daha-kilavuz-kaptan-kurtardi-h60894.html> (18.04.2018).

⁶¹³ Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, Yıllara Göre Karşılaştırma Tablosu, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/files/DIGER_ISTATISTIKLER/TURK_BOGAZLARI_GEMI_GECIS_ISTATI_STIKLERI/Yillara_Gore_Karsilastirma_Tablosu.xlsx (18.04.2018).

⁶¹⁴ En yakın örnek olan Vitaspirt kazasında da kılavuzun demirleme talimatına uyulmadığı dile getirilmiştir; Deniz Emniyet Derneği'nden Vitaspirt Kazasına dair Açıklama, 10.04.2018, <http://www.denizhaber.com/guncel/deniz-emniyet-derneginden-vitaspirt-kazasina-dair-aciklama-h74637.html> (18.04.2018).

⁶¹⁵ İstikbal, s.35.

sağlama adına IMO çatısı altında zorunlu kılavuzluk tartışmasının tekrar başlatılması gündeme getirilebilecektir.

b. Montrö Sözleşmesi'nin Zorunlu Kılavuzluk Adına Yeniden Değerlendirilmesi

Montrö Sözleşmesi'nin ortaya koyduğu geçiş rejiminin Türkiye'nin lehine olduğu kabul edilmekte ve tartışmaya açılması öğretide genel olarak riskli görülmektedir.⁶¹⁶ Öyle ki; geçerlilik süresi 20 yıl olarak belirlenmiş olmasına rağmen, devam etmesine karşı hiçbir başvuru olmadan 82 yıldır uygulanmakta olan bir sözleşme söz konusudur. Ancak zorlu bir hukuk mücadelesinin ürünü olan ve Karadeniz güvenliği için çok kritik bir denge sağlayan Montrö'nün tamamen tartışmaya açılması makul olmasa da “*rebus sic stantibus*” ilkesi gereği bazı hükümlerinin değiştirilmesinde fayda olacağı kanaatindeyim. Zira Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı dönemdeki deniz trafiği ile günümüzdeki arasında, uçurum denilebilecek derecede fark olduğu aşîkardır. Ayrıca andlaşmanın 29. maddesine göre; savaş gemilerinin durumuna ilişkin hükümlerde 1 taraf devletin, diğer hükümlerde 2 taraf devletin desteği alınarak, değişiklik talep edilebilmektedir.⁶¹⁷

Sonuç olarak diplomasi yoluna gidilip, kılavuzluk önleminin en azından bazı gemi türleri için zorunlu hâle getirilmesi adına çalışmalar yapılmasının, Türk Boğazları'nın çevresel güvenliğini sağlamak için elzem olduğu kabul edilmelidir. Aynı zamanda, güzergahı duyurulan ve etütlerine başlanan Kanal İstanbul Projesi'nin hayata geçişine kuvvetli bir hukukî doktrinle hazırlanılıp, özellikle İstanbul Boğazı için yeni şartlara uygun önlemlerin planlanması gerekmektedir. Bu önlemlerin arasında, Batı Avrupa Suları'nın ÖHDA ilan edilmesi sürecinde de tartışılan, tehlikeli madde taşıyan bazı gemi türlerinin geçişine yönelik kısıtlamalar da ileri sürülmelidir. Uluslararası hukukta deniz çevresinin korunması yolunda atılan adımların çoğunun, deniz alanlarını korumak isteyen devletlerin tek taraflı, cesur ve öncü girişimleri ile gerçekleştiği unutulmamalıdır.⁶¹⁸ Aksi hâlde, eldeki çalışmada da aktarılan tarihî kaza örneklerinde

⁶¹⁶ Eyüp Zengin, Türk Boğazları'nda Geçiş Rejimi ve Türkiye'nin Boğazlardan Geçişî Düzenleme Yetkisi, **Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi**, Cilt.2, Sayı.1, (2014), s.50; Güneş, ss.219-220.

⁶¹⁷ Kuran, 2016, s.130.

⁶¹⁸ Algan ve Sav, s.59; Ayrıca çok kısa bir zaman önce gerçekleşmiş olan Vitaspirit kazası sonrasında da bu minvalde yorumlar yapılmış, kılavuz kaptan alınmasının ve alındıktan sonra da talimatlarına uymanın zorunlu tutulmasının

olduğu gibi, istenmeyen bir çevresel facianın yaşanması üzerine bu konunun gündeme geleceği ancak bu hareketlenmenin, meydana gelmiş olan zarara çare olmayacağı öngörüsünde bulunmak mümkündür.

B. Karadeniz

1. Tanımı

Karadeniz, Azak Denizi'ni de içine alacak şekilde; Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın toplamda 8.350 kilometrelik kıyı şeridiyle kuşatılmış, 461.000 km² genişliğe sahip deniz alanıdır.⁶¹⁹ Türk Boğazları vasıtasıyla Akdeniz'e açılmaktadır. Bu yapısıyla dünyanın en izole deniz alanlarından birisi olma özelliğini taşımaktadır.⁶²⁰

2. Hukukî Rejimi

Karadeniz'in tamamı kıyı devletlerinin karasuları ve MEB'leri içerisinde kalmaktadır. Dolayısıyla her kısmı, BMDHS'de ilgili olduğu alan hükümlerine tabi olacaktır. Türkiye, 1986 yılında 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz'de 200 millik MEB ilan etmiştir.⁶²¹ Bu bölge, Türkiye'nin ilan etmiş olduğu tek MEB'dir.⁶²² Dünya okyanus ve deniz sistemine tek bir boğazla bağlanan Karadeniz, BMDHS m.122 hükmünde tarif edilen yarı-kapalı deniz tanımına da uymaktadır.⁶²³ 123. madde hükmü ise bu tür alanlara kıyısı olan devletleri, çevrenin korunması ve bilimsel çalışmalar yapılması hususlarında iş birliği yapmaya teşvik etmektedir.

BMDHS m.123 hükmünün öngördüğü üzere Karadeniz, deniz çevresini koruma amaçlı bölgesel düzenlemelere konu olmuştur. Bu yolda atılan başlıca adım, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin 1992 yılında Bükreş'te düzenledikleri konferans sonucunda

öneminden bahsedilmiştir, bkz. Murat Bardakçı, Lozan'ı değil de Montrö'yü Tartışmış Olsaydık Güzelim Yalı Şimdi Sapasağlamdı!, Haber Türk, 09.04.2018, <http://www.haberturk.com/yazarlar/murat-bardakci/1911309-lozani-degil-de-montroyu-tartismis-olsaydik-guzelim-yali-simdi-sapasaglamdi> (20.04.2018).

⁶¹⁹ The Black Sea Commission, The State of the Environment of the Black Sea: Pressures and Trends 1996-2000, http://www.blacksea-commission.org/publ-SOE2002-eng.asp#_Toc39914627 (20.04.2018).

⁶²⁰ Yuvenaly Zaitsev ve Vladimir Mamaev, **Marine Biological Diversity in the Black Sea: A Study of Change and Decline**, Black Sea Environmental Series, Vol.3, New York: United Nations Publications, 1997, s.5.

⁶²¹ R. G., 17.12.1986, Sayı.19314, <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19314.pdf> (20.04.2018).

⁶²² Kuran, 2016, s.263.

⁶²³ Kapalı / yarı-kapalı denizlerin tanımlanması ve hukuki statüsünün belirlenmesi sürecinde öğretilerdeki Karadeniz'i de ilgilendiren yaklaşımlar için bkz. Oral, Regional Co-operation..., 2013, ss.28-44.

imzalanan Bükreş Konvansiyonu'dur. Konvansiyonun ek protokolleriyle de kara kaynaklı kirlilik, petrol vb. zararlı madde kirliliği ve gemilerin boşaltmalarından kaynaklı kirlilik durumları ele alınmıştır.⁶²⁴ Eldeki çalışmanın ilgili kısmında değinildiği üzere genel nitelikte hükümler içeren bu andlaşma, doğrudan somut çözümler üretmektedir. Konvansiyonun 17. maddesi uyarınca kurulan İstanbul merkezli bir komisyon (*Black Sea Commission* (BSC)), konvansiyonun yürütülmesinden sorumlu olarak çalışacak ve gerekli eylem planlarını hazırlayıp uygulayacaktır.⁶²⁵

3. ÖHDA İlan Kriterleri Bağlamında Değerlendirilmesi

a. Özel Öneme Sahip Olma

Karadeniz'in izole yapısı, çevresel karakterini belirleyerek onu dünyanın en özgün su yapılarından biri kılmıştır. Baltık Denizi örneğinde ifade edilen birçok özellik Karadeniz için de söz konusudur. ÖHDA ilan edilerek kriterlere uygunluğunu kanıtlayan Baltık Denizi, Karadeniz incelemesi yapılırken ÖHDA ilanı hususunda yol gösterici niteliktedir. Karadeniz de izole yapısıyla dikkat çeken Baltık Denizi gibi kuzey bölgelerde kalan, buharlaşmanın az olduğu, çok sayıda akarsuyla beslenen bir denizdir. Bu özelliklerin doğal sonucu düşük tuzluluk oranlarıdır. Öyle ki; Akdeniz'in tuzluluk oranı ortalaması, Türk Boğazları ile bağlı olduğu Karadeniz'in yaklaşık iki katıdır.⁶²⁶ Karadeniz'in en karakteristik özelliği ise çift katmanlı su yapısıdır. Yer yer 2000 metreye kadar inen derinliğe sahip Karadeniz'de, 150-200 metre derinliğin altında kalan ve toplam su kütlelerinin yaklaşık %90'ını teşkil eden sular çok yoğun oranda hidrojen sülfür (H₂S) içerdiği için canlılığa müsaade etmemektedir.⁶²⁷ Fakat bu durum 7.500 yıldır süregelmekte ve yüzeyde kalan kısım normal şartlarda canlı yaşamı ve çeşitlilik için yeterli ortamı sağlamaktadır.⁶²⁸ Bu katmanlı yapının üzerinde kurulu olduğu hassas denge, kirlilik kaynakları tarafından bozulduğu takdirde yüzeydeki alanın da oksijen kaybı yaşaması ve Karadeniz'in tamamıyla ölü bir deniz haline gelmesi riski ifade edilmektedir.⁶²⁹ 1960'lı yıllarda barındırdığı biyolojik çeşitlilikle dünyanın en üretken

⁶²⁴ Şule Güneş, "Karadeniz'de Çevresel İş Birliği – 1992 Bükreş Sözleşmesi", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Cilt.28, Sayı.3-4, (2001), s.66.

⁶²⁵ Ibid., s.

⁶²⁶ Oral, *Regional Co-operation...*, 2013, s.48.

⁶²⁷ Güneş, 2001, s.61.

⁶²⁸ Oral, *Regional Co-operation...*, 2013, s.49.

⁶²⁹ Ibid., s.49.

denizlerinden kabul edilirken günümüzde oksijen yönünden en fakir denizlerden birisine dönüşmesi,⁶³⁰ bu ihtimalin ne denli yakın olduğunu göstermektedir.

Kapalı yahut yarı-kapalı denizlerdeki gemicilik faaliyetleri esnasında yapılan balast, sintine vb. boşaltmaların deniz çevresine büyük zararlar verdiği bilinmektedir. 1980'lerin başında Kuzey Amerika'dan gelen bir geminin Karadeniz'e boşalttığı balast suyu ile giriş yapan bir çeşit deniz anası, canlı çeşitliliği üzerinde yıllar boyu süren büyük bir tahribat meydana getirmiştir.⁶³¹ Bununla birlikte Karadeniz'de yaşayan dört çeşit deniz memelisinin soyunun da son yüzyılda hızla tükenmek üzere olduğu belirtilmiştir. Durumun sebepleri incelendiğinde ise yasadışı avlanma, balast sularının kirletici etkisi ve gemicilik faaliyetlerindeki aşırı yoğunluk ile karşılaşmaktadır.⁶³²

Risk altındaki türlerin ve biyolojik çeşitliliğin korunması, ÖHDA ilanı için aranan ekolojik kriterin en temel amaçlarından olduğuna göre; Karadeniz'in bıçak sırtındaki konumuyla bu kriteri fazlasıyla karşıladığı görülmektedir. Ayrıca kıyı ülkeleri vatandaşlarının hatırı sayılır bir kısmının ekonomik faaliyetleri, Karadeniz'de yapılan balıkçılığa bağımlıdır.⁶³³ Karadeniz'in canlılık özelliğini yitirmesi durumunda kıyı devletlerinin ve çok sayıda insanın yaşayacağı mağduriyet aşikardır. Ekonomik kriter bağlamında değerlendirme yapılırken de bu husus gözden kaçırılmamalıdır.

Karadeniz'deki olumsuz gidişat üzerine 1992 yılında UNEP kapsamında Karadeniz Programı başlamış ve bunu 1996 yılında tamamlanan ilk Karadeniz Sınır Ötesi Teşhis Analizi (*Black Sea Transboundary Diagnostic Analysis*) izlemiştir.⁶³⁴ Yapılan analiz ile yedi ana problem tespit edilmiştir. Bu problemler; ticari balık stoklarındaki düşüş, canlılık ortamı kaybı, tehlike altındaki türlerin kaybı, yabancı türlerin girişi, görselliğin bozulması, kazalar sonucu oluşan deniz kirliliği ve sahillerde yaşanan kirlilik şeklinde sayılmıştır.⁶³⁵ 2007 yılında ikinci bir TDA ile kriterler daraltılmış ve temel

⁶³⁰ Oral, PSSA for the Black Sea, 2013, s.789.

⁶³¹ Tamara A. Shiganova, "Mnemiopsis Leidy Abundance in the Black Sea and its Impact on the Pelagic Community", Emin Özsoy ve Alexander Mikaelyan (Ed.), **Sensitivity to Change: Black Sea, Baltic Sea and North Sea** içinde (117-130), Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 1997, s.117.

⁶³² Alexei Birkun, The State of Cetacean Populations, Temel Oğuz (Ed.), **State of Environment Report 2001-2006/7**, Publications of the Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution (BSC) 2008-3, 1998; elektronik erişim için bkz. <http://www.blacksea-commission.org/publ-SOE2009-CH10.asp> (21.04.2018).

⁶³³ Oral, Regional Co-operation..., 2013, s.58 vd.

⁶³⁴ Oral, PSSA for the Black Sea, 2013, s.789.

⁶³⁵ Ibid., ss.789-790.

problemler dörde indirilip; sudaki ötrofikasyon, canlı kaynaklardaki değişme, yabancı tür girişi gibi etkenlerle biyolojik çeşitlilikte yaşanan değişme ve kimyasal kirlilik şeklinde sayılmıştır.⁶³⁶ Bu analiz, 2009 yılında ilan edilen Karadeniz Stratejik Eylem Planı (Strategic Action Plan for the Environmental Protection and Rehabilitation of the Black Sea (BSSAP)) için esas teşkil etmiştir.⁶³⁷

b. Uluslararası Gemicilik Faaliyetlerinden Zarar Görme Riski

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından sonra, 1990'lı yıllarda Hazar Bölgesi'ndeki geniş petrol rezervleri, Karadeniz ve Türk Boğazları üzerinden batılı petrol şirketlerine açılmış ve bölge küresel bir petrol taşımacılığı rotası haline gelmiştir.⁶³⁸ Bu durum Karadeniz'de taşınan petrolün, 1996'daki yıllık miktar olan 60 milyon ton'dan 2010 yılında 147 milyon tona çıkmasını beraberinde getirmiştir.⁶³⁹ Türk Boğazları'ndaki gemi geçiş istatistiklerine de yansdığı üzere taşımacılık yapan gemi sayısında da yine benzer bir artış söz konusudur.

Yoğunluğu oldukça artan gemicilik faaliyetleri, kaza ve sızıntı riskini de beraberinde getirmektedir. Karadeniz – Akdeniz arası tanker güzergahında yoğun oranlarda petrol sızıntısı tespit edilmiştir.⁶⁴⁰ Ayrıca geçmişten bugüne çok sayıda gemi kazası yaşanmıştır. 2007 yılında Kerç Boğazı'nda 13 geminin fırtınaya yakalanmasının ardından 4 gemi batmış, 6 gemi karaya oturmuş ve binlerce ton petrol ile kükürt denize karışmıştır.⁶⁴¹ Bu gemilerden, 1300 ton petrolün dökülmesiyle en büyük çevresel hasara sebep olan *Volgoneft 139* isimli geminin yapısal özelliklerinin, Karadeniz'deki yüksek dalgalı sisteme uygun olmadığı ve daha çok nehir seyrine uygun olan benzer gemilerin hem Karadeniz hem de Türk Boğazları'nda seyrine devam ettiği bildirilmiştir.⁶⁴²

⁶³⁶ Ibid., s.790.

⁶³⁷ The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution, **Strategic Action Plan for the Environmental Protection and Rehabilitation of the Black Sea**, Sofia, 17.04.2009; elektronik erişim için bkz. <http://www.blacksea-commission.org/bssap2009.asp> (21.04.2018)

⁶³⁸ Ian Bremmer, "Oil Politics: America and the Riches of the Caspian Basin", **World Policy Journal**, Vol.15, No.1 (Spring, 1998), s.27.

⁶³⁹ Oral, Regional Co-operation..., 2013, s.233.

⁶⁴⁰ Guido Ferraro ve Diğerleri, "Long Term Monitoring of Oil Spills in European Seas", **International Journal of Remote Sensing**, Vol.30, No.3, (2009), ss.641-643.

⁶⁴¹ The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution, **Kerch Report**; elektronik erişim için bkz. http://www.blacksea-commission.org/publ-KerchReport.asp#_Toc323887561 (23.04.2018).

⁶⁴² O dönemde Türkiye Çevre Koruma ve Yeşillendirme Kurumu (TÜRÇEK) Yönetim Kurulu Başkanlığı yapan Barbaros Gönencgil, 1999 yılında Florya sahilinde parçalanarak batan ve büyük çevre kirliliğine yol açan *Volgoneft 248* isimli gemiyi hatırlatarak, konuyla ilgili "*Hatırlanacağı gibi aslında nehir koşullarına uygun gemiler olan 'Volgoneft'ler, Karadeniz'in hırçın dalgalarına dayanamamaktadır. 8 yıl önce ülkemiz sahillerinde yaşanan benzer*

Türkiye'nin Karadeniz sahillerinde de sıkça kazalara rastlanmaktadır.⁶⁴³ Yaşanan kazalar büyük bir çevre felaketine yol açmamış olsa da olası bir facianın ön uyarısı niteliğinde değerlendirilmelidir.

4. ÖHDA Kapsamında Alınabilecek Önlemler

Karadeniz'in korunması adına bölgesel hukukî çerçevenin UNEP ve Bükreş Konvansiyonu'yla çizildiği bilinmektedir. Bu çerçeve dahilinde BSC'nin faaliyetleri, özellikle eylem planları, çevresel güvenlik adına önemli adımlar olmuştur. Ancak Karadeniz'deki kirliliğin %75'lik kısmı kara kaynaklı kirlleticiler sebebiyle oluştuğu için⁶⁴⁴ gemi kaynaklı kirliliğe yönelik önlemlerin nispeten fazla gelişmediği görülmektedir.

Gemi kaynaklı kirliliğin engellenmesinin en kesin ve radikal yolu gemilerin ortadan kaldırılmasıdır. Gayet tabii böyle bir durum şu için mümkün olamayacağından gemilerle yapılan taşımacılığa alternatiflerin üretilmesi gerçek anlamda önleyici bir adım olacaktır. Söz gelimi petrol taşımacılığının boru hatlarıyla yapılması ve bu uygulamanın yaygınlaşması, gemi kaynaklı kirliliğin azalmasına yardımcı olacaktır. Mevcut gemi trafik durumu üzerinden konuşulacak olursa, *Oral*'ın da belirttiği gibi Baltık Denizi'nde ÖHDA ilanı ile öngörülen APM'lerin Karadeniz için de emsal olabileceği söylenmelidir.⁶⁴⁵

Hassas ekosistemin korunması amacıyla, tehlike altındaki türlerin göç, üreme, beslenme alanlarında ATBA ilan edilmesi düşünülmelidir. Belli türden gemiler veya yükler için zorunlu TSS önlemi, gerekirse BSC tarafından kontrol edilecek bir VTS hizmet merkezi gibi önlemler de güvenli bir seyir için gündeme getirilmelidir. Deniz

çevresel felakete rağmen, Karadeniz'deki yüksek dalgalara dayanıksız bu tip gemilerin hala Karadeniz'de dolaşması, Karadeniz'in ihmal edilmişliğine bir örnektir.” ifadelerini kullanmıştır; Karadeniz'de Yeni Bir Çevre Felaketi, CNN Türk, 13.11.2007; <https://www.cnnturk.com/2007/turkiye/11/13/karadenizde.yeni.bir.cevre.felaketi/404474.0/index.html> (23.04.2018).

⁶⁴³ Medyada kendine yer bulan bir dizi örnek için bkz.

Karadeniz'de Gemi Battı: 8 kayıp, Hürriyet, 01.02.2012, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/karadenizde-gemi-batti-8-kayip-19817289> (23.04.2018);

Karadeniz'de Feci Gemi Kazası!, Sözcü, 22.07.2015, <https://www.sozcu.com.tr/2015/gundem/karadenizde-feci-gemi-kazasi-889798/> (23.04.2018);

Karadeniz'de Gemi Kazası!, Sabah, 27.4.2017, <https://www.sabah.com.tr/yasam/2017/04/27/karadenizde-gemi-kazasi> (23.04.2018);

Karadeniz'de yine Gemi Battı, Milliyet, 02.11.2017, <http://www.milliyet.com.tr/karadeniz-de-yine-gemi-batti-gundem-2547836/> (23.04.2018).

⁶⁴⁴ Güneş, 2001, s.63.

⁶⁴⁵ Oral, PSSA for the Black Sea, s.802.

bilimciler de bu APM'lerin ve bunların dışındaki etkili çözüm yollarının nasıl uygulanabileceğini tespit etmek için gerekli çalışmaları yapmalıdır.



SONUÇ

18. ve 19. yy'da Sanayi Devrimi etkisiyle başlayıp günümüzde de devam eden enerji ve endüstrileşme yarışının sonucunda artan çevre kirliliği, son yüzyılın en büyük küresel problemlerinden biri hâline gelmiştir. Temiz bir çevrenin, devletlerin birincil çıkarı olduğunun en yüksek makamlarca ve öğretilerdeki yazarlarca kabulüne rağmen, ekonomik menfaatler ve çevre güvenliği arasındaki dengenin hâlen sağlanamadığı görülmektedir. Söz konusu deniz çevresi olduğunda da bu durum aynen geçerliliğini korumaktadır.

Deniz çevresini korumayı amaçlayan uluslararası hukuk düzenlemelerinin ekseriyetle, yaşanan çevre felaketlerinin ardından ortaya çıkan tepkisel girişimlerin sonucu olduğu görülmektedir. Bu düzenlemelerin bir kısmı da çalışmamızın esasını oluşturan gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesine yöneliktir. Nitekim deniz kazaları, sızıntılar, gemilerin yasadışı uygulamaları ve birçok başka etken deniz çevresini ciddi manada tehdit etmektedir. Ancak gemicilik faaliyetlerinden ve bilhassa petrol ticaretinden büyük gelirler elde eden hatta varlıklarını bu faaliyetlere borçlu olan belli başlı devletler, uluslararası hukukun bu alandaki gelişimini sürekli baskı altında tutmuştur. Oluşan baskı sonucunda da gemi kaynaklı kirliliği önlenme mücadelesinde kurulmak istenen dengenin, seyir serbestisi ve dolaylı olarak ekonomik menfaatler lehine daha çok kaydığı gözlenmiştir. ÖHDA konsepti, temelindeki fikirle bu soruna karşı önemli bir çözüm aracı olma potansiyeline sahiptir. Fakat bu konseptin gelişimi ve etki düzeyi de benzer etkenlerle baskılanmıştır. Kılavuz kullanımının zorunlu kılınması, bazı gemiler için getirilmek istenen geçiş kısıtlamaları, yönergelerde aranan kriterler ve ilan prosedürü gibi konular üzerinde cereyan eden tartışmalar, bu durumu açık şekilde ortaya koymaktadır. ÖHDA ilan edilen alan sayısında yaşanacak gereğinden fazla bir artışın konseptin istisnâ yapısına zarar vereceği yönündeki kaygılar ise kanaatimce kabul edilebilir niteliktedir. Ender hassasiyetteki alanlarda uygulanması öngörülen ÖHDA konseptinin, ilan edildiği alan sayısından ziyade koruyucu etkisi arttırılmalıdır. İlan kriterleri de koruma kalitesi ile alan sayısı arasındaki dengenin daha sağlıklı kurulabilmesi için daima gözden geçirilmelidir.

ÖHDA rejiminin hukukî bağlayıcılığı çokça tartışılmış olsa da bugün artık konseptin örf ve âdet kuralı hâline gelebilecek uygulanma şartlarını sağladığı söylenebilecektir. Konsept kapsamında alınan önlemlerin hukukî bağlayıcılığı ise özel hükümlerle düzenlendiği üzere şüphe götürmeyecektir.

Türk Boğazları'nın ve Karadeniz açıklarının ÖHDA ilan edilmeye uygun nitelikler taşıdığı eldeki çalışmada ve açıkça görülmektedir. Öğretide de bu durum görüş birliğiyle kabul edilmesine rağmen, ÖHDA ilanının sularımızda gerçekleşmesine yönelik çalışmalar zayıf kalmıştır. Gerekçe olarak da zorunlu kılavuzluk önleminin Torres Boğazı ilan sürecinde daha önceden tartışılıp uluslararası boğaz niteliğinde olduğu için uygulanan transit geçiş rejimine zarar vereceği iddiasıyla kabul edilmemesi ve Montrö Sözleşmesi'ne aykırılık teşkil edeceğine yönelik düşünceler ileri sürülmüştür. Karadeniz için ise yapılan çalışmalar çok yetersiz kalmıştır. Önümüzde Baltık Denizi gibi çok benzer bir örnek olmasına rağmen Karadeniz'de ÖHDA ilanının gündeme getirilmemiş olması düşündürücüdür. ÖHDA gelişim sürecinde muhalif tutumuyla dikkat çeken Rusya'nın, Karadeniz ülkeleri üzerinde Baltık ülkelerinde olduğuna kıyasla çok daha büyük etki sahibi olması, kanaatimce bu durumun başlıca nedenidir.

Bütün dünyaca bilindiği üzere İstanbul, Türkiye'nin hayat damarı denilebilecek öneme sahiptir. Bu şehri ortasından bölen ve çevresinde milyonların yaşadığı İstanbul Boğaz'ı gibi bir alanda yaşanması muhtemel bir gemi kazası, telafisi mümkün olmayan maddi – manevi zararlara yol açacaktır. Her ne kadar alınan önlemler ve kullanılan düzenleme/denetleme sistemleri sayesinde eskiye nazaran daha güvenli seyir şartları sağlanmış olsa da böylesine büyük zarar ihtimallerinin varlığı, bir devletin riske atamayacağı kadar büyük menfaatleri tehdit etmektedir. Bu sebeple başta Türk Boğazlar Bölgesi ve Karadeniz olmak üzere, hassas nitelikteki deniz alanlarımızın gemi kaynaklı kirlilikten korunması için acil olarak yeni adımlar atılmalıdır.

Yapılması gündemde olan Kanal İstanbul Projesi'nin çevresel ve ekonomik uygunluk değerlendirmeleri bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Ancak projenin gemi trafiğine ilişkin yansımaları ele alınacak olursa; İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeli gemi trafiğini yüklenerek, Boğaz'da geçerli olan kaza riskini önemli ölçüde azaltma ve hatta ortadan kaldırma potansiyeline sahip olduğu söylenebilecektir. İnşa edilmesi durumunda

kanalın bu fonksiyonunu yerine getirmesi ancak halihazırdaki geçiş imkanlarından daha cazip şartlar sunmasıyla mümkün olacaktır. İstanbul Boğazı geçişine getirilecek kısıtlamalar ve ek malî yükler ile hem İstanbul Boğazı güvence altına alınacak; hem Kanal İstanbul gemi işletmecileri ve kaptanlar için daha cazip hâle getirilecek; hem de sağlıklı bir alternatif geçiş güzergâhı sağlandığı için seyir serbestisine zarar verilmemiş olacaktır.

Kanal İstanbul misali alternatif bir çözümün yanı sıra Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin kılavuzluk ve römorkör düzenlemelerinde “*rebus sic stantibus*” ilkesine dayanarak değışikliğe gidilmesi de gündeme getirilmelidir. Hem Kanal İstanbul Projesi'nin işlevselliğinin sağlanması hem de Montrö Sözleşmesi'nde yapılması talep edilecek değışiklik için dayanakların desteklenmesi hususlarında muhtemel bir ÖHDA ilanının olumlu etkisi göz ardı edilmemelidir.

Uluslararası hukukun sürekli bir mücadele alanı olduğu göz önüne alındığında, devletlerin esaslı menfaatlerini teşkil eden hassas deniz alanlarının korunması için gerekli olan önlem ne ise onun alınması için her sahada çalışmaların daima devam etmesi gerektiği anlaşılacaktır. Bu sahalardan biri de uluslararası hukuktaki istisnai konumu itibarıyla en önemlilerinden olan ÖHDA sistemidir. Bu sisteme dahil olmanın faydaları sadece getirilecek APM'lerle sınırlı kalmayacaktır. Hâlihazırda eşsiz değere sahip olan alanlarımızda, olası bir ÖHDA ilanının getireceği katma değer etkisiyle çok daha etkin koruma önlemlerinin gelecekte alınmasına kapı açılacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- Acer, Yücel ve İbrahim Kaya, **Uluslararası Hukuk**, 6. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2012.
- Algan, Nesrin, Özden N. Sav, “Türk Boğazları’nda Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı”, Bayram Öztürk, Mikdat Kadıoğlu ve Hüseyin Öztürk (Ed.), **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı** içinde (55-69), İstanbul: TÜDAV Yayın, No.5, 2000.
- Akdoğan, Refik, “Ballast”, **İngilizce Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü**, 3. Baskı, İstanbul, 1988.
- Aksar, Yusuf, **Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk – II**, 3. Baskı, Ankara: Seçkin, 2015.
- Alkan, Akin, **21.Yüzyılın İlk Çeyreğinde Karadeniz Güvenliği**, Ankara: Nobel Akademik Yayıncılık, 2006.
- Aust, Anthony, **Modern Treaty Law and Practice**, Second Edition, New York: Cambridge University Press, 2007, s.122.
- Baker, J. L., **Guide to Marine Protected Areas**, Adelaide: Government of South Australia Publication, 2000.
- Bateman, Sam, “The Compulsory Pilotage Regime in the Torres Strait – A “Melting Pot” of Operational, Legal, and Political Considerations”, Aldo E. Chircop, Ted L. McDorman ve Susan J. Rolston (Ed.), **The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston** içinde (261-286), Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Bilsel, Mehmet Cemil, **Türk Boğazları**, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası, 1948.
- Birnie, Patricia, Alan Boyle ve Catherine Redgwell, **International Law and the Environment**, Third Edition, New York: Oxford University Press, 2009.
- Bowen, James ve Margarita Bowen, **The Great Barrier Reef: History, Science, Heritage**, New York: Cambridge University Press, 2003.
- Büyük, Mehmet Emin, **Uluslararası Hukukta Hukukun Genel İlkeleri**, 1. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.
- Byers, Michael, **Custom, Power and the Power of Rules: International Relations and Customary International Law**, Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

- Chircop, Aldo, “The Designation of Particularly Sensitive Sea Areas: A New Layer in the Regime for Marine Environmental Protection from International Shipping”, Aldo E. Chircop, Ted McDorman ve Susan Rolston (Ed.), **The Future of Ocean Regime-Building: Essays in Tribute to Douglas M. Johnston** içinde (573-608), Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2009.
- Casson, Lionel, **Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler**, Gürkan Ergin (çev.), İstanbul: Homer Kitabevi, 2002.
- Churchill, R. R. ve A. V. Lowe, **The Law of the Sea**, third edition, Manchester: Manchester University Press, 1999.
- Çağiran, Mehmet Emin, **Uluslararası Hukukta Devletin Tek Taraflı İşlemleri**, Ankara: Platin Yayınları, 2005.
- Daley, Ben, **The Great Barrier Reef: an Environmental History**, New York: Routledge, 2014.
- Gavounelli, Maria, **Polution from Offshore Installations**, 1’st published, London: Graham & Trotman, 1995.
- Gjerde, Kristina M., “Protecting Particularly Sensitive Sea Areas from Shipping: A Review of IMO’s New PSSA Guidelines”, Hjalmar Thiel ve J. Anthony Koslow (Ed.), **Managing Risks to Biodiversity and the Environment on the High Sea, Including Tools Such as Marine Protected Areas – Scientific Requirements and Legal Aspects** içinde (123-131), Bonn: Bundesamt für Naturschutz, 2001.
- Grant, John P. ve J. Craig Parker, “Grotius”, **Encyclopedic Dictionary of International Law**, Third Edition, New York: Oxford University Press, 2009.
- Gülçür, Abdulkadir, **Uluslararası Deniz Hukuku Mahkemesinin Yapısı ve Yargı Yetkisi**, 1. Baskı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.
- Güven, Kasım Cemal ve Bayram Öztürk (Ed.), **Deniz Kirliliği Temel Kirleticiler ve Analiz Yöntemleri**, 1. Baskı, İstanbul: Türkiye Deniz Araştırmaları Vakfı, 2005.
- Hutchings, Pat, Mike Kingsford, Ove Hoegh-Guldberg (Ed.) **The Great Barrier Reef: Biology, Environment and Management**, Dordrecht: Springer, 2008.
- IJlstra, Ton, “Maritime Safety Issues Under the Law of the Sea Convention and Their Implementation”, A. H. A Soons (Ed.), **Implementation of the Law of the Sea Convention through International Institutions. Proceedings of the 23rd Annual Conference of the Law of the Sea Institute (1989)** içinde (216-249), Honolulu: The Law of the Sea Institute – University of Hawaii, 1991.
- IMO, **Ships’ Routeing**, 10’tth Edition, Reading (United Kingdom); IMO Publication, 2010.

- İnan, Yüksel, “The Turkish Straits and the Legal Regime of Passage”, **Navigating Straits: Challenges for International Law** içinde (199-219), Leiden: Koninklijke Brill Nv, 2014.
- İnan, Yüksel, **Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi**, İkinci Basım, Ankara: Turhan Kitabevi, 1995.
- İstikbal, Cahit, “Özel Duyarlı Deniz Alanlarının Seyir Güvenliği Boyutu”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (17-38), İstanbul: TÜDAV, Eğitim Yayınları No.10, 2005.
- Johansson, Tafsir ve Patrick Donner, **The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift in Search of a Pragmatic Balance for the Arctic**, 1’st Edition, New York: Springer International Publishing, 2015.
- Juhasz, Antonia, **Black Tide: The Devastating Impact of the Gulf Oil Spill**, Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons Inc, 2011.
- Kachel, Markus J., **Particularly Sensitive Sea Areas: The IMO’s role in Protecting Vulnerable Marine Areas**, Heidelberg: Springer, 2008.
- Kaye, Stuart B., “Regulation of Navigation in the Torres Strait: Law of the Sea Issues”, Donald R. Rothwell ve W. S. Walter Samuel Grono Bateman (Ed.), **Navigational Rights and Freedoms, and the New Law of the Sea** içinde (119-135), Dordrecht: Kluwer Law International, 2000.
- Kelleher, Graeme (Ed.), **Guidelines for Marine Protected Areas**, Gland: IUCN, 1999.
- Keskin, Çetin, “Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya Ve İngiltere Tarafından Batı Avrupa Denizi’nin “Özel Duyarlı Deniz Alanı” Olarak Gösterimi”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (80-91), İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, No.10, 2005.
- Kılıç, Abdurrahman, Boğazda Tanker Yangını, **Ateşi Tutan Eller-Ateş Kahramanları**, İstanbul: Teknik Yayıncılık Grubu, 2010.
- Koraltürk, Murat, **Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi**, İstanbul: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, 2004.
- Kraska, James, **Maritime Power and the law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics**, New York: Oxford University Press, 2011.
- Kuran, Selami, **Uluslararası Deniz Hukuku**, 5. Baskı, İstanbul: Beta, 2016.
- Kuran, Selami, Derya Aydın Okur, Meltem Sarıbeyoğlu ve Reşat Volkan Günel, **Uluslararası Hukuk Temel Metinler**, 2. Baskı, İstanbul: Türkmen Kitabevi, 2011.

- Marr, Simon, **The Precautionary Principle in the Law of the Sea: Modern Decision Making in International Law**, The Hague: Kluwer Law International, 2003.
- Meriardi, Angelo, “Legal Restraints on Navigation in Marine Specially Protected Areas”, Tullio Scovazzi (Ed.), **Marine Specially Protected Area: The General Aspects and the Mediterranean Regional System** içinde (29-43), The Hague: Kluwer International Law, 1999.
- Mitchell, B. Ronald, **Intentional Oil Pollution at Sea: Environmental Policy and Treaty Compliance**, Cambridge: MIT Press, 1994.
- Molenaar, Erik Jaap, **Coastal State Jurisdiction over Vessel-Source Pollution**, The Hague: Kluwer Law International, 1998.
- Oral, Nilüfer, **Regional Co-operation and Protection of the Marine Environment Under International Law: The Black Sea**, Leiden: Koninklijke Brill Nv, 2013
- Özgür, Elif, “Üç Özel Duyarlı Deniz Alanı (PSSA) Uygulamasının Ekolojik Kriterlerinin İrdelenmesi: Büyük Set Resifi, Florida Keys, Malpelo Adası”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (39-63), İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, No.10, 2005.
- Özyurt, Deniz, “Baltık Denizi’nin Özel Duyarlı Deniz Alanı Olarak Gösterimi”, Bayram Öztürk ve Çetin Keskin (Ed.), **Özel Duyarlı Deniz Alanları (PSSA)** içinde (92-100), İstanbul: TÜDAV Eğitim Yayınları, No.10, 2005.
- Pazarcı, Hüseyin, “Boğazlar Rejimine İlişkin Türk Dış Politikası ve Karşılaşılan Kimi Sorunlar”, **Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’in Hâtırasına Armağan (1902-1985)** içinde (855-880), Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Enstitüsü, 1986.
- Pazarcı, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, 14. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi, 2015.
- Plant, Glen, “The Relationship Between International Navigation Rights and Environmental Protection: A Legal Analysis of Mandatory Ship Traffic Systems”, H. Ringbom (Ed.), **Competing Norms in the Law of Marine Environmental Protection** içinde (11-27), The Hague: Kluwer Law International, 1997.
- Roberts, Julian, **Marine Environment Protection and Biodiversity Conservation The Application and Future Development of the IMO’s Particularly Sensitive Sea Area Concept**, Berlin: Springer, 2007.
- Roberts, Julian ve Martin Tsamenyi, “The Regulation of Navigation under International Law: A Tool for Protecting Sensitive Marine Environments”, Tafsir Malick Ndiaye ve Rüdiger Wolfrum (Ed.), **Law of the Sea, Environmental Law and Settlement of Disputes – Liber Amicorum Judge Thomas A. Mensah** içinde (787-810), Leiden: Koninklijke Brill NV, 2007.

- Roberts, Julian P. ve Siân H. Pullen, “A Review of Global Experience with Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs)” Nilüfer Oral ve François Simard (Ed.), **Maritime Traffic Effects on Biodiversity in the Mediterranean Sea** içinde (49-94), Malaga, Spain: IUCN Centre for Mediterranean Cooperation, 2008.
- Sage-Fuller, Benedicte, **The Precautionary Principle in Marine Environmental Law: With Special Reference to High Risk Vessels**, 1. Baskı, New York: Routledge, 2013.
- Sands, Philippe, **Principles of International Environmental Law**, 2. Edition, New York: Cambridge University Press, 2003.
- Salm, Rodney V., John R. Clark ve Erkki Siirila, **Marine and Coastal Protected Areas: A Guide for Planners and Managers**, 3’th Edition, Gland: IUCN, 2000.
- Sarıbeyoğlu Skalar, Meltem, **Uluslararası Hukuk ve Sürdürülebilir Kalkınma**, 1. Baskı, İstanbul: Beta, 2015.
- Shiganova, Tamara A., “Mnemiopsis Leidy Abundance in the Black Sea and its Impact on the Pelagic Community”, Emin Özsoy ve Alexander Mikaelyan (Ed.), **Sensitivity to Change: Black Sea, Baltic Sea and North Sea** içinde (117-130), Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 1997.
- Stokes, Tony, Kirstin Dobbs, Philippa Mantel ve Sarah Pierce, **Fauna and Flora of the Great Barrier Reef World Heritage Area: A Compendium of Information and Basis for the Species Conservation Program in the Great Barrier Reef Marine Park Authority**, 2’nd Edition, Townsville: Great Barrier Reef Marine Park Authority, 2004.
- Sur, Melda, **Uluslararası Hukukun Esasları**, 9. Baskı, İstanbul: Beta, 2015.
- Tan, Alan Khee-Jin, **Vessel-Source Marine Pollution – The Law and Politics of International Regulation**, 1’st Published, New York: Cambridge University Press, 2005.
- Tanaka, Yoshifumi, **The International Law of the Sea**, Cambridge: Cambridge University Press, 2012.
- T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, **Denizcilik – Haritalar**, Ankara: T.C. Millî Eğitim Bakanlığı, 2016.
- Turgut, Nükhet, **Çevre Hukuku**, Ankara: Savaş Yayınevi, 2001.
- Türkiye Barolar Birliği, **Uluslararası Çevre Koruma Sözleşmeleri**, 2. Basım, Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2014.
- Ustaoglu, Sıtkı ve Masao Furusho, “The Importance and Contributions of the VTS Towards the Establishment of the Global Safety Management System for the Safety of the Maritime Transportation”, **Third General Assembly of the**

International Association of Maritime Universities içinde (52-57), Maine: International Association of Maritime Universities, 2002.

Ünlü, Nihan, “Türk Boğazlarının Hukuki Rejimi ve Uluslararası Denizcilik Örgütünün Etkileri (IMO)”, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu ve Hüseyin Öztürk (Ed.), **Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı** içinde (38-41), İstanbul: TÜDAV Yayın, No.5, 2000.

Wolf, Sarah, “Marine Protected Areas”, Rudiger Wolfrum (Ed.), **The Max Planck Encyclopedia of Public International Law**, New York: Oxford University Press, 2008.

Zaitsev, Yuvenaly ve Vladimir Mamaev, **Marine Biological Diversity in the Black Sea: A Study of Change and Decline**, Black Sea Environmental Series, Vol.3, New York: United Nations Publications, 1997.

Sürelî Yayınlar

Akkaya, M. Ali, ““Kanal İstanbul Projesi” Karadeniz’e Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi”, **Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi**, Cilt.5, Sayı.12, Ocak 2015, ss.242-262.

Akten, Necmettin, “The Strait of İstanbul (Bosphorus): The Seaway Separating the Continents with Its Dense Shipping Traffic”, **Turkish Journal of Marine Sciences**, Vol.9, No.3, 2003, ss.241-264.

Anlar Güneş, Şule, “Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Çevresinin Korunması”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 56, Sayı 2, 2007, ss.1-37.

Arslangündoğdu, Zeynel, “İstanbul Boğazı Kış Ortası Sukuşu Sayımı”, **İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi**, Seri.B, Cilt.56, Sayı.1, 2006, ss.141-145.

Asaad, Irawan, Carolyn J. Lundquista, Mark V. Erdmannd ve Mark J. Costelloa, “Ecological Criteria to Identify Areas for Biodiversity Conservation”, **Biological Conservation** 2016, ss.1-8.

Kemal Başlar, “Uluslararası Hukukta Erga Omnes Kavramı”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt.22, Sayı.2, 2002, ss.75-107.

Bateman, Sam ve Michael White, “Compulsory Pilotage in the Torres Strait: Overcoming Unacceptable Risks to a Sensitive Marine Environment”, **Ocean Development and International Law**, Vol.40, Iss.2, 2009, ss.184-203.

- Beckman, Robert Charles, “PSSAs and Transit Passage – Australian Pilotage System in the Torres Strait Challenges the IMO and UNCLOS”, **Ocean Development and International Law**, Vol.38, No.4, 2007, ss.325-357.
- Berk, Haydar, “Türk Boğazları'nın Özellikleri/Montreux Sözleşmesi”, **Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi**, Sayı.2, Mayıs 2001, <http://www.mfa.gov.tr/turk-bocazlari.tr.mfa> (10.04.2018).
- Blanco-Bazan, Agustin, “The IMO guidelines on Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA's) – Their Possible Application to the Protection of Underwater Cultural Heritage”, **Marine Policy**, Vol.20, No.4, 1996, ss.343-349.
- Boyle, Alan E., “Some Reflections on the Relationship of Treaties and Soft Law”, **International and Comparative Law Quarterly**, Vol.48, Iss.4, October 1999, ss.901-913.
- Bremmer, Ian, “Oil Politics: America and the Riches of the Caspian Basin”, **World Policy Journal**, Vol.15, No.1, Spring 1998, ss.27-35.
- Craig, Robin Kundis, “Coral Reefs, Fishing, and Tourism: Tensions in U.S. Ocean Law and Policy Reform”, **Stanford Environmental Law Journal**, Vol.27, No.1, 2008, ss.1-29.
- Dadak, Kemal, “Yeni Kuşak Hak Olarak Çevre Hakkı”, **Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi**, Cilt.5, Sayı.5, 2015, ss.309-326.
- Detjen, Markus, “The Western European PSSA – Testing a Unique International Concept to Imperilled Marine Ecosystems”, **Marine Policy**, Vol.30, Iss.4, 2006, ss.442-453.
- Dördüncü, Muharrem, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt.3, Sayı.1, Haziran 2001, ss.73-89.
- Ece, Nur Jale, “İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi Analizi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt.3, Sayı.2, 2011, ss.37-59.
- Ece, Nur Jale, “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı'nda Kazaya Karışan Gemiler İle Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, **Journal of ETA Maritime Science**, Cilt.4, Sayı.1, 2016, ss.3-21.
- Effanie, Nadia, "International Law on Marine Pollution from Ballast Water", **Indonesian Journal of International Law**, Vol.8, No.2, January 2011, ss.249-274.
- Erkiner, Hakkı Hakan, “Uluslararası Hukuk Düşüncesinde Klâsik Öğretinin Kuruluşu: Hugo Grotius ve Postgrotien Yazarlar Samuel von Pufendorf, Richard Zouche, Cornelius van Bynkershoek ve Samuel Rachel'e İlişkin Değerlendirme”,

Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Cilt.18, Sayı.3, 2012, ss.3-142.

Feistel, Rainer ve Diğerleri, “Density and Absolute Salinity of the Baltic Sea 2006–2009”, **Ocean Science**, Vol.6, Iss.1, 2010, ss.3-24.

Ferraro, Guido, S. Meyer-Roux , O. Muellenhoff , M. Pavliha , J. Svetak , D. Tarchi ve K. Topouzelis, “Long Term Monitoring of Oil Spills in European Seas”, **International Journal of Remote Sensing**, Vol.30, No.3, 2009, ss.627-645.

Frank, Veronica, "Consequences of the Prestige Sinking for European and International Law", **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.20, Iss.1, March 2005, ss.1-64.

Gardner, Royal C., “Respecting Sovereignty”, **Fordham Environmental Law Review**, Vol.8, Iss.1, 2011, ss.133-138.

Gillespie, Alexander, “What is Sensitive for a Particularly Sensitive Sea Area”, **New Zealand Journal of Environmental Law**, Vol.20, No.1, 2016, ss.1-41.

Gjerde, Kristina M., “IMO Approves Protective Measures for Cuba's Particularly Sensitive Sea Area in the Sabana-Camaguey Archipelago”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.14, Iss.3, 1999, ss.415-422.

Gjerde, Kristina M. ve David Freestone, “Particularly Sensitive Sea Areas – An Important Environmental Concept at a Turning-Point?”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.9, No.4, 1994, ss.431-468

Gjerde, Kristina M. ve David Ong, “Protection of Particularly Sensitive Sea Areas Under International Marine Environment Law”, **Marine Pollution Bulletin**, Vol.26, No.1, 1993, ss.9-13.

Griffin, Andrew, “MARPOL 73/78 and Vessel Pollution: A Glass Half Full or Half Empty?”, **Indiana Journal of Global Legal Studies**, Vol.1, Iss.2, Spring 1994, ss.489-513

Güneş, Şule, “Karadeniz’de Çevresel İş Birliği – 1992 Bükreş Sözleşmesi”, **ODTÜ Gelişme Dergisi**, Cilt.28, Sayı.3-4, 2001, ss.55-80.

Güneş, Şule, “Türk Boğazları”, **ODTÜ Gelişme Dergisi**, No.34, Aralık 2007, ss.217-250.

Hillmer-Pegram, Kevin ve Martin D. Robards, “Relevance of a Particularly Sensitive Sea Area to the Bering Strait Region: a Policy Analysis Using Resilience-Based Governance Principles”, **Ecology and Society**, Vol.20, Iss.1, Article.26, (2015).

Hughes, Terry, “Vessel traffic services (VTS): Are We Ready for the New Millennium?”, **The Journal of Navigation**, Vol.51, Iss.3, 01.09.1998, ss.404-420.

- İlçev, Stojçe Dimov, “Maritime Communication, Navigation and Surveillance (CNS)”, **International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation**, Vol.5, Iss.1, March 2011, ss.39-50.
- İMEAK Deniz Ticaret Odası, **Deniz Ticareti**, Kasım Sayısı (Kolay) Bayrak Devletleri Eki, Kasım 2015.
- Jakobsen, Ingvild Ulrikke, “The Adequacy of the Law of the Sea and International Environmental Law to the Maritime Arctic: Integrated Ocean Management and Shipping”, **Michigan State International Law Review**, Vol.22, No.1, 2013, ss.291-320.
- Julian Roberts, “Compulsory Pilotage in International Straits: The Torres Strait PSSA Proposal”, **Ocean Development and International Law**, Vol.37, No.1, 2006, ss.93-112.
- Kabat, Pavel Jos Bazelmans, Jouke van Dijk, Peter M.J. Herman, Tim van Oijen, Morten Pejrup, Karsten Reise, Hessel Speelman ve Wim J. Wolff, “The Wadden Sea Region: Towards a Science for Sustainable Development”, **Ocean & Coastal Management**, Vol.68, Special Issue on the Wadden Sea Region, November 2002, ss.4-17.
- Karabıçak, Mevlüt ve Ramazan Armağan, Çevre Sorunlarının Ortaya Çıkış Süreci, Çevre Yönetiminin Temelleri ve Ekonomik Etkileri, **Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt.9, Sayı.2, 2004, ss.203-228.
- Kuran, Selami, “Deniz Hukukunda Deniz Çevresinin Korunması”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt.13, Sayı.1-2, 2007, ss.1-15.
- Kutluk, Ersoy, “İstanbul Boğazı’ndan Geçen Gemilerin Oluşturduğu Trafik Yükünün Çevresel Etkileri: Ro-Ro Gemileri Özelinde Bir İnceleme”, **Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi**, Cilt.6, Sayı.1, Mart 2018, ss.285-310.
- La Fayette, Louise de, “The Marine Environment Protection Committee: The Conjunction of the Law of the Sea and International Environmental Law”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.16, No.2, 2001, ss.155-238.
- Lefebvre-Chalain Helene, “Fifteen Years of Particularly Sensitive Sea Areas: a Concept in Development”, **Ocean and Coastal Law Journal**, Vol.13, No.1, 2007, ss.47-69.
- Lynda M. Warren ve Mark W. Wallace, “The Donaldson Inquiry and its Relevance to Particularly Sensitive Sea Areas”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.9, No.4, 1994, ss.523-534.
- Martino, Diego, “Buffer Zones Around Protected Areas: A Brief Literature Review”, **Electronic Green Journal**, Vol.15, Iss.1, 2001.

- Mensah, Thomas A., “International Environmental Law: International Conventions Concerning Oil Pollution at Sea”, **Case Western Reserve Journal of International Law**, Vol.8, Iss.1, 1976, ss.110-130.
- O’Mahony, John ve Diğerleri, “At What Price? The Economic, Social and Icon Value of the Great Barrier Reef”, **Deloitte Access Economics**, 2017.
- Oral, Nilüfer, “PSSA for the Black Sea”, **University of Hawai’i Law Review**, Vol.35, 2013, ss.787-804.
- Ökmen, Mustafa, “Karadeniz’de Çevre Sorunları ve İşbirliğine Yönelik Yerel, Bölgesel Perspektifler”, **Bilig Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı.56, Kış 2011, ss.165-194.
- Pedrozo, Raul A. F., “Transport of Nuclear Cargoes by Sea”, **Journal of Maritime Law and Commerce**, Vol.28, No.2, April 1997, ss.207-236.
- Peet, Gerard, “Particularly Sensitive Sea Areas – A Documentary History”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.9, No.4, 1994, ss.469-506.
- Plant, Glen, “A European lawyer's view of the Government response to the Donaldson Report”, **Marine Policy**, Vol.19, No.6, 1995, ss.453-467.
- Plant, Glen, “The Collision Avoidance Regulations as a Regulator of International Navigation Rights: Underlying Principles and their Adequacy for the Twenty-first Century”, **The Journal of Navigation**, Vol.49, Iss.3, 1996, ss.377-393.
- Reynolds, Joel R., “Submarines, Sonar, and the Death of Whales: Enforcing the Delicate Balance of Environmental Compliance and National Security in Military Training”, **William & Mary Environmental Law and Policy Review**, Vol.32, Iss.3, 2008, ss.759-802.
- Roberts, Julian, “Protecting Sensitive Marine Environments: The Role and Application of Ships’ Routeing Measures”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.20, No.1, 2005, ss.135-159.
- Roberts, Julian, Martin Tsamenyi, Tim Workman ve Lindy Johnson, “The Western European PSSA Proposal: a Politically Sensitive Sea Area”, **Marine Policy**, Vol.29, Iss.5, September 2005, ss.431-440.
- Sarıbeyoğlu Skalar, Meltem, “Ormanlara İlişkin Küresel Bir Antlaşmanın Yokluğunda Uluslararası Hukukta Ormanların Korunması”, **Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 4, Sayı 2, 2014, ss.47-76.
- Scovazzi, Tullo, “Marine Protected Areas on the High Seas: Some Legal and Policy Considerations”, **The International Journal of Marine and Coastal Law**, Vol.19, No.1, 2004, ss.1-17.

- Snider, W. D., “IMCO Conference on Tanker Safety and Pollution Prevention”, **Marine Technology**, Vol.15, No.3, July 1978.
- Spadi, Fabio, “Navigation in Marine Protected Areas: National and International Law”, **Ocean Development and International Law**, Vol.31, Iss.3, 2000, ss.285-302.
- Sunaryo, Jo, Antoni Arif Priadi ve Tri Tjahjono, “Implementation of Traffic Separation Scheme for Preventing Accidents on the Sunda Strait”, **International Journal of Technology**, Vol.6, No.6, 2015, ss.990-997.
- Şener, Bülent, “Türk Boğazları’nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü”, **Tarih Okulu Dergisi**, Yıl.7, Sayı.17, Mart 2014, ss.467-493.
- Taylor, J. Edward, “Ecotourism and Economic Growth in the Galapagos: An Island Economy Wide Analysis”, **Environment and Development Economics**, Vol.14, Iss.2, April 2009, ss.139-162.
- Topsoy, Fevzi, “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) ve Operatörlerin Hukukî Statüsü”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt.17, Sayı.1-2, 2013, ss.899-938.
- Turgut, Nükhet, “İhtiyat İlkesi”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt.45, Sayı.1, 1996, ss.67-102.
- Turgut, Nükhet, “Kirlenen Öder İlkesi ve Çevre Hukuku”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Sayı.1, Cilt.44, 1995, ss.607-654.
- Uzun, Elif, “Tehlikeli Madde Taşıyan Ticaret Gemileri Hakkında Milletlerarası Standartlar ve Boğazdan Geçiş”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni – Prof. Dr. Gülören Tekinalp’e Armağan**, Cilt.23, Sayı.1-2, 2003, ss.851-876.
- Ülman, Ahmet Haluk, “Türk Dış Politikasına Yön Veren Etkenler (1923–1968)”, **Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi**, Cilt.23, No.3, 1968, ss.241-273.
- Ünlü, Nihan, “Particularly Sensitive Sea Areas: Past, Present and Future”, **World Maritime University Journal of Maritime Affairs**, Vol.3, Iss.2, Ekim 2004, ss.159-169.
- Van Dyke, Jon M., “The Legal Regime Governing Sea Transport of Ultrahazardous Radioactive Materials”, **Ocean Development and International Law**, Vol.33, Iss.1, 2002, ss.77-108.
- Van Dyke, Jon M. ve Sherry P. Broder, “Particularly Sensitive Sea Areas – Protecting the Marine Environment in the Territorial Seas and Exclusive Economic Zones”, **Denver Journal of International Law and Policy**, Vol.28, 1999, ss.472-481.

- Vank, Deniz, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl.54, Sayı.1, 1998, ss.84-116.
- Wene, Justine, “European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents”, **Australian and New Zealand Maritime Law Journal**, Vol.19, 2005, ss.56-73.
- Westrenen, Fulko van, “Modelling Arrival Control in a Vessel Traffic Management System”, **Cognition, Technology & Work**, Vol.16, Iss.4, November 2014, ss.501-508.
- Zengin, Eyüp, Türk Boğazları’nda Geçiş Rejimi ve Türkiye’nin Boğazlardan Geçiş Düzenleme Yetkisi, **Çankırı Karatekin Üniversitesi Uluslararası Avrasya Strateji Dergisi**, Cilt.2, Sayı.1, 2014, ss.41-56.

Uluslararası Mahkeme Kararları, Raporlar ve Sair Belgeler

- Ardron Jeff, Daniel Dunn, Colleen Corrigan, Kristina Gjerde, Patrick Halpin, Jake Rice, Edward Vanden Berghe ve Marjo Vierros, “Defining Ecologically or Biologically Significant Areas in the Open Oceans and Deep Seas: Analysis, Tools, Resources and Illustrations”, **Convention on Biological Diversity Expert Workshop on Scientific and Technical Guidance on the Use of Biogeographic Classification Systems and Identification of Marine Areas Beyond National Jurisdiction in Need of Protection**, Ottawa – Canada, 2009.
- Australian Maritime Safety Authority, **Marine Notice 7/2009: Bridge Resource Management (BRM) and Torres Strait Pilotage**, Canberra, 17.04.2009.
- Commission of The European Communities, “**Communication from The Commission to The European Parliament and to The Council on Improving Safety at Sea in Response to Prestige Accident**”, COM/2002/681/Final, Brussels, 03.12.2002.
- Corbett, James J. ve James Winebrake, The Impacts of Globalisation on International Maritime Transport Activity – Past Trends and Future Perspectives, **Global Forum on Transport and Environment in a Globalising World**, Guadalajara, Mexico: 10-12 November 2008.
- Corrigan, Colleen M. ve Francine Kershaw, “Working Toward High Seas Marine Protected Areas: An Assessment of Progress Made and Recommendations for Collaboration”, **UNEP-WCMC**, Cambridge: 2008.
- GESAMP, Reports and Studies No.10, **Report of the 11th Session**, Dubrovnik, 25-29 February 1980.
- Global Law Association, **Global Environmental Law Annual**, 1999.

- Government of Cuba, **Mainstreaming and Sustaining Biodiversity Conservation in three Productive Sectors of the Sabana Camaguey Ecosystem**, UNDP, New York, 2014.
- HELCOM, **Declaration on The Safety of Navigation and Emergency Capacity in the Baltic Sea Area (HELCOM Copenhagen Declaration)**, Copenhagen, 10.09.2001.
- HELCOM, **HELCOM Ministerial Declaration (HELCOM Bremen Declaration)**, Bremen, 25.06.2003.
- HELCOM, **Safety of Winter Navigation in the Baltic Sea, Revised Recommendation 25/7**, 02.03.2004.
- ICJ The Corfu Channel Case (Merits), (1949), ICJ Rep.4.
- IMCO/FAO/UNESCO/WMO/IAEA/UN/UNEP The Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection (GESAMP), Reports and Studies No.9, **Report of the 10th Session**, Paris, 29 May -2 June 1978.
- IMO, **Routeing Measures other than Traffic Separation Schemes, SN.1/Circ.326**, 23.05.2014.
- IMO, **Status of Multilateral Conventions and Instruments in Respect of Which the International Maritime Organization or its Secretary-General Performs Depositary or Other Functions**, As at 15 December 2016.
- International Maritime Organization, **International Shipping Facts and Figures – Information Resources on Trade, Safety, Security, Environment**, Maritime Knowledge Centre, 2012.
- Langhammer, Penny F. ve Diğerleri, **Identification and Gap Analysis of Key Biodiversity Areas: Targets for Comprehensive Protected Area Systems**, IUCN, Gland – Switzerland, 2007.
- Linden, Olof, Aldo Chircop, Malek Pourzanjani, Jens-Uwe Schröder ve Steve Raaymakers, **PSSA in the Baltic Sea: Present Situation and Future Possibilities**, Monograph/Research Brief, Malmö: World Maritime University, 2007.
- Mäkinen, Anita, Jochen Lamp ve Åsa Andersson, **More Maritime Safety for the Baltic Sea**, WWF Baltic Team, 2003.
- Marine Management Organisation, **Mapping UK Shipping Density and Routes from AIS**, MMO Project No: 1066, 2014.
- Marine UK Department of Transport, Accident Investigation Branch, **Report of the Chief Inspector of Marine Accidents into the engine failure and subsequent**

grounding of the Motor Tanker Braer at Garths Ness, Shetland on 5 January 1993, Southampton, 09.12.1993.

PGM Environment, **Great Barrier Reef Shipping: Review of Environmental Implications**, Safety Bay, 2012.

Prylipko, Alina, **PSSA in the Baltic Sea: Protection on Paper or Potential Progress?**, World Maritime University, 2014.

Report of the United Nations Conference on Human Environment, Stockholm, 5-16 June 1972, New York, 1973.

Report of the UN Secretary General, “Impact of the Entry into Force of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea on Related Existing and Proposed Instruments and Programmes”, **UN Doc. A/52/491**, 20.10.1997.

Secretary of State for Transport, **Safer Ships, Cleaner Seas: Report of Lord Donaldson’s Inquiry into the Prevention from Merchant Shipping**, London, 1994.

T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, **Deniz Ticareti 2015 İstatistikleri**, Ankara, 2016.

The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution, **Strategic Action Plan for the Environmental Protection and Rehabilitation of the Black Sea**, Sofia, 17.04.2009. http://www.blacksea-commission.org/_bssap2009.asp (21.04.2018).

The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution, **Kerch Report**, http://www.blacksea-commission.org/_publ-KerchReport.asp#_Toc323887561 (23.04.2018).

The Gabcikovo-Nagymaros Case (Hungary-Slovakia), Judgment, ICJ Reports, 1997.

The MOX Plant (Ireland v. United Kingdom), Provisional Measures, Order of 3 December 2001, **ITLOS Reports 2001**.

Trail Smelter Case (United States, Canada), **Reports of International Arbitral Awards**, Vol.3, United Nations, 2006.

UK Department of Transport, **Establishment of Marine Environmental High Risk Areas (MEHRAs)**, London, 13.02.2006.

Van de Kerkhof, S., S.W. Schep, P. van Beukering ve L. Brander, “The Tourism Value of Nature on Saba”, **Netherlands Ministry of Economic Affairs Report**, Amsterdam, 2014.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Belgeleri

IMO/Assembly, Recommendation on Establishing Traffic Separation Schemes and Areas to be Avoided by Ships of Certain Classes, **Resolution A.161(ES. IV)**, 27.11.1968.

IMO/Assembly, Routeing Systems, **Resolution A.284(VIII)**, 20.11.1973.

IMO/Assembly, General Principles of Ship Reporting Systems, **Resolution A.531(13)**, 17.11.1983.

IMO/Assembly, General Provisions of Ships' Routeing, **Resolution A.572(14)**, 20.11.1985.

IMO/Assembly, General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, **Resolution A.598(15)**, 19.11.1987.

IMO/Assembly, Use of Pilotage Services in the Torres Strait and Great Barrier Reef Area, **Resolution A.619(15)**, 19.11.1987.

IMO/Assembly, General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, **Resolution A.648(16)**, 19.10.1989.

IMO/Assembly, Guidelines for the Designation of Special Areas and the Identification of Particularly Sensitive Areas, **Resolution A.720(17)**, 06.11.1991.

IMO/Assembly, Ships' Routeing, **Resolution A.827(19)**, 23.11.1995.

IMO/Assembly, General Principles for Ship Reporting Systems and Ship Reporting Requirements, Including Guidelines for Reporting Incidents Involving Dangerous Goods, Harmful Substances and/or Marine Pollutants, **Resolution A.851(20)**, 02.12.1997.

IMO/Assembly, Guidelines for the Designation of Special Areas Under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.885(21)**, 29.11.2001.

IMO/Assembly, Guidelines for the Designation of Special Areas Under MARPOL 73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.927(22)**, 15.01.2002.

IMO/Assembly, Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.982(24)**, 01.12.2005.

IMO/Assembly, 2013 Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL, **Resolution A.1087(28)**, 4.12.2013.

IMO/LEG, Designation of a Western European particularly sensitive sea area. Submitted by Liberia, Panama, the Russian Federation, BIMCO, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO and IPTA, LEG 87/16/1, 15.09.2003.

IMO/MEPC, List of Special Areas, Emission Control Areas and Particularly Sensitive Sea Areas, **MEPC.1/Circ.778/Rev.2**, 06.04.2017.

IMO/MEPC, Circular on Particularly Sensitive Sea Areas, **MEPC/Circ.171**, 18.08.1986.

IMO/MEPC, Identification of the Great Barrier Reef Region as a Particularly Sensitive Area, **Resolution MEPC.44(30)**, 16.11.1990.

IMO/MEPC, Protection of the Great Barrier Reef Region, **Resolution MEPC.45(30)**, 16.11.1990.

IMO/MEPC, Identification of the Archipelago of Sabana-Camagüey as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.74(40)**, 25.09.1997.

IMO/MEPC, Identification of the Sea Around the Malpelo Island as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.97(47)**, 08.03.2002.

IMO/MEPC, Identification of the Sea Around the Florida Keys as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.97(47)**, 08.03.2002.

IMO/MEPC, Identification of the Wadden Sea as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.101(48)**, 11.10.2002.

IMO/MEPC, Designation of the Paracas National Reserve as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.106(49)**, 18.07.2003.

IMO/MEPC, Extension of Existing Great Barrier Reef PSSA to include the Torres Strait Region – Submitted by Australia and Papua New Guinea, **MEPC 49/8**, 10.4.2003.

IMO/MEPC, Designation of a Western European Particularly Sensitive Sea Area – Submitted by Belgium, France, Ireland, Portugal, Spain and the United Kingdom, **MEPC 49/8/1**, 11.4.2003.

IMO/MEPC, Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas: The Baltic Sea – a Globally Unique and Vulnerable Sea Area, Submitted by WWF, **MEPC 49/8/3**, 08.05.2003.

IMO/MEPC, Report of the Marine Environment Protection Committee on its Forty-Ninth Session, **MEPC 49/22**, 08.08.2003.

IMO/MEPC, Designation of the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area, Submitted by Denmark, Estonia, Finland, Germany, Latvia, Lithuania, Poland and Sweden, **MEPC 51/8/1**, 19.12.2003.

IMO/MEPC, Designation of the Western European Waters as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.121(52)**, 15.10.2004.

IMO/MEPC, Report of the Marine Environment Protection Committee on its Fifty-First Session, **MEPC 51/22**, 22.04.2004.

IMO/MEPC, Proposed Amendments to Assembly Resolution A.927(22) to Strengthen and Clarify the Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) – Comments on MEPC 52/8 – Submitted by WWF, **MEPC 52/8/4**, 18.08.2004.

IMO/MEPC, Designation of the Baltic Sea Area as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.136(53)**, 22.07.2005.

IMO/MEPC, Designation of the Torres Strait as an Extension of the Great Barrier Reef Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.133(53)**, 22.07.2005.

IMO/MEPC, Designation of the Canary Islands as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.134(53)**, 22.07.2005.

IMO/MEPC, Designation of the Galapagos Archipelago as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.135(53)**, 22.07.2005.

IMO/MEPC, Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, **Resolution A.982(24)**, 01.12.2005.

IMO/MEPC, Identification and Protection of Special Areas and Particularly Sensitive Sea Areas: Torres Strait – Submitted by ICS, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, **MEPC 55/8/3**, 10.08.2006.

IMO/MEPC, Amendments for the Revised Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas (Resolution A.982(24)), **Resolution MEPC.267(68)**, 15.05.2015.

IMO/MEPC, Designation of the Saba Bank as a Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MEPC.226(64)**, 05.10.2012.

IMO/MSC, Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.43(64)**, 09.12.1994.

IMO/MSC, Adoption of Amendments to Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.111(73)**, 01.12.2000.

IMO/MSC, Mandatory Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.52(66)**, 30.05.1996.

IMO/MSC, Recommendation on Navigation Through the Entrances to the Baltic Area, **MSC.138(76)**, 01.12.2002.

IMO/MSC-MEPC, Guidelines for Ships Operating in Arctic Ice-Covered Waters, **MSC/Circ.1056-MEPC/Circ.399**, 23.12.2002.

IMO/MSC, Amendments to Existing Mandatory Ship Reporting System “the Torres Strait Region and the Inner Route of the Great Barrier Reef”, **Resolution MSC.161(78)**, 17.05.2004.

IMO/MSC, Adoption of Amendments to Guidelines and Criteria for Ship Reporting Systems, **Resolution MSC.189(79)**, 06.12.2004.

IMO/MSC, Adoption of Mandatory Ship Reporting System in the Western European Particularly Sensitive Sea Area, **Resolution MSC.190(79)**, 06.12.2004.

IMO/MSC, Amendments to Existing Mandatory Ship Reporting System “in the Torres Strait Region and the Inner Route of the Great Barrier Reef” (REEFREP), **Resolution MSC.315(88)**, 29.11.2010.

IMO/NAV, Routeing of Ships, Ship Reporting And Related Matters Proposed Area to be Avoided – Submitted by New Zealand, **NAV.49/3**, 16.01.2003.

Uluslararası Andlaşmalar

Convention Regarding the Regime of the Straits, League of Nations Treaty Series, Vol.174, No.4015.

Convention on Nature Protection and Wildlife Preservation in the Western Hemisphere, UNTS, Vol.161, 1953.

Convention on the Inter-governmental Maritime Consultative Organization, UNTS, Vol.289, 1958.

International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil, UNTS, Vol.327, 1959.

Convention on the High Seas, UNTS, Vol.450, 1963.

Convention on Wetlands of International Importance especially as Waterfowl Habitat, UNTS, Vol.996, 1976.

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, UNTS, Vol.1050, 1977.

Vienna Convention on the Law of Treaties, UNTS, Vol.1155, 1980.

International Convention for the Safety of Life at Sea, UNTS, Vol.1184, 1980.

International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, UNTS, Vol.1340, 1983.

Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter, UNTS, Vol.1046, 1984.

Convention on Biological Diversity, UNTS, Vol.1760, 1993.

Convention on the Protection of the Black Sea Against Pollution, UNTS, vol.1764, 1994.

United Nations Convention on the Law of the Sea, United Nations Treaty Series (UNTS), Vol.1833, 1994.

1976 tarihli Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Barselona Sözleşmesi, Türkiye Barolar Birliği, Uluslararası Çevre Koruma Sözleşmeleri, 2. Basım, Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2014.

Statute of the International Court of Justice 1945, <http://www.icj-cij.org/en/statute> (15.03.2017).

Elektronik Kaynaklar

11 Maddede Boğaz'daki En Büyük Tanker Faciası: Independenta, 26.05.2015, <https://onedio.com/haber/11-maddede-bogaz-daki-en-buyuk-tanker-faciasi-independenta-515265> (16.04.2018).

1990 Yılı İstanbul Boğazı'nda Yaşanan Tanker Kazası, <http://www.trtarsiv.com/izle/106081/1990-yili-istanbul-bogazi-nda-yasanan-tanker-kazasi> (15.04.2018).

1994 İstanbul Boğazı'nda Tanker Kazası, 16.03.1994, <http://www.trtarsiv.com/izle/100436/1994-istanbul-bogazi-nda-tanker-kazasi> (15.04.2018).

Australian Maritime Safety Authority, IMO Adopts a New Two-way Route in the Great Barrier Reef and Torres Strait, 27.06.2014, <https://www.amsa.gov.au/news-community/news-and-media-releases/imo-adopts-new-two-way-route-great-barrier-reef-and-torres> (01.12.2017).

Bardakçı, Murat, Lozan'ı değil de Montrö'yü Tartışmış Olsaydık Güzelim Yalı Şimdi Sapaşlamdı!, Haber Türk, 09.04.2018, <http://www.haberturk.com/yazarlar/murat-bardakci/1911309-lozani-degil-de-montroyu-tartismis-olsaydik-guzelim-yali-simdi-sapasaglamdi> (20.04.2018).

Baltic Sea Area PSSA, <http://pssa.imo.org/baltic/maps.htm> (09.01.2018).

- Boğaz'da faciadan dönüldü, Hürriyet, 08.08.2002,
<http://www.hurriyet.com.tr/gundem/bogazda-faciadan-donuldu-90061>
(17.04.2018).
- Boğaz'da faciadan dönüldü, Haber Türk, 18.12.2014,
<http://www.haberturk.com/gundem/haber/1020862-bogazda-faciadan-donuldu>
(17.04.2018).
- Boğaz'da faciadan dönüldü, Sabah, 21.07.2015,
<https://www.sabah.com.tr/yasam/2015/07/21/bogazda-faciadan-donuldu>
(17.04.2018).
- Boğaz'da faciadan dönüldü, Yeni Akit, 24.11.2015,
<https://www.yeniakit.com.tr/haber/bogazda-faciadan-donuldu-108869.html>
(17.04.2018).
- Boğaz'da Faciadan Dönüldü, 14.07.2017, <https://www.haberler.com/ozel-haber-bogaz-da-faciadan-donuldu-9832571-haberi/> (17.04.2018).
- Boğazlar 'Özel Duyarlı Deniz Alanı' Olsun Teklifi, Dünya Bülteni, 01.07.2010,
<http://www.dunyabulteni.net/haber/119804/bogazlar-ozel-duyarli-deniz-alani-olsun-teklifi> (18.04.2018).
- Bransten, Jeremy, UN: Group Considering Placing Baltic Sea Under Protection, Radio Free Europe / Radio Liberty, 31.03.2004, <https://www.rferl.org/a/1052116.html> (07.01.2018).
- Deniz Emniyet Derneği'nden Vitaspirit Kazasına dair Açıklama, 10.04.2018,
<http://www.denizhaber.com/guncel/deniz-emniyet-derneginden-vitaspirit-kazasına-dair-aciklama-h74637.html> (18.04.2018).
- EIA, Maritime Chokepoints are Critical to Global Energy Security, Today in Energy, 01.08.2017,
<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32292>
(10.04.2018).
- EIA, The Danish and Turkish Straits are Critical to Europe's Crude Oil and Petroleum Trade, Today in Energy, 18.08.2017,
<https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32552> (10.04.2018).
- European Maritime Safety Agency, Visits to Member States relating to Vessel Traffic Monitoring & Information Systems, <http://emsa.europa.eu/visits-to-member-states/vessel-traffic-monitoring-a-information-systems.html> (16.08.2017).
- Equasis, The World Merchant Fleet in 2014, Statistics from Equasis,
<http://www.emsa.europa.eu/emsa-documents/latest/download/3640/472/23.html> (10.09.2017).
- Facianın Eşiğinden Dönülmüş... O Gemi 80 Bin Ton Petrol Yüklü Tankerle Çarpışacakmış, Haber Türk, 12.04.2018,

- <http://www.haberturk.com/tv/gundem/video/facianin-esiginden-donulmus-o-gemi-80-bin-ton-petrol-yuklu-tankerle-carpisacakmis/473823> (16.04.2018).
- Gemi Yakıtları Zehir Saçıyor, Deniz Haber, 31.01.2012, <http://www.denizhaber.com/guncel/gemi-yakitlari-zehir-saciyor-h28113.html> (21.05.2017).
- Global Map of All Inscribed Sites, <https://www.worldheritagesite.org/map> (05.01.2018).
- Great Barrier Reef Marine Park Authority, Differences Between the Marine Park and the World Heritage Area, <http://www.gbrmpa.gov.au/about-the-reef/heritage/great-barrier-reef-world-heritage-area/differences-between-the-marine-park-and-the-world-heritage-area2> (22.11.2017).
- Harson, Siktus, “Indonesia to Add 43 Malacca Pilots”, Fairplay, 05.09.2008, <https://fairplay.ihs.com/commerce/article/4128271/indonesia-to-add-43-malacca-pilots> (05.09.2017).
- Historic Areas in İstanbul, <https://whc.unesco.org/en/list/356> (11.03.2018).
- International Tanker Owners Pollution Federation, Oil Tanker Spill Statistics 2017, <http://www.itopf.com/knowledge-resources/data-statistics/statistics/> (05.01.2018).
- IMO, Special Areas Under MARPOL, <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/SpecialAreasUnderMARPOL/Pages/Default.aspx> (14.02.2017)
- İstanbul Boğazı'nda 2017'de 127 Gemi Kazası Oldu, TRT Haber, 10.04.2018, <http://www.trthaber.com/haber/turkiye/istanbul-bogazinda-2017de-127-gemi-kazasi-oldu-359871.html> (16.04.2018).
- İstanbul Boğazı'nda Boğulan Koyunlar, 14.01.2017, <https://www.denizcilikbilgileri.com/istanbul-bogazinda-bogulan-koyunlar/> (16.04.2018).
- İstanbul'u Bir Kez Daha Kılavuz Kaptan Kurtardı, Deniz Haber, 13.01.2017, <http://www.denizhaber.com/turk-bogazlari/istanbul-u-bir-kez-daha-kilavuz-kaptan-kurtardi-h60894.html> (18.04.2018).
- IUCN, Red List of Threatened Species, <http://www.iucnredlist.org> (28.03.2017)
- Karadeniz'de Feci Gemi Kazası!, Sözcü, 22.07.2015, <https://www.sozcu.com.tr/2015/gundem/karadenizde-feci-gemi-kazasi-889798/> (23.04.2018).
- Karadeniz'de Gemi Battı: 8 kayıp, Hürriyet, 01.02.2012, <http://www.hurriyet.com.tr/gundem/karadenizde-gemi-batti-8-kayip-19817289> (23.04.2018).

- Karadeniz'de Gemi Kazası!, Sabah, 27.4.2017,
<https://www.sabah.com.tr/yasam/2017/04/27/karadenizde-gemi-kazasi>
(23.04.2018).
- Karadeniz'de Yeni Bir Çevre Felaketi, CNN Türk, 13.11.2007;
<https://www.cnnturk.com/2007/turkiye/11/13/karadenizde.yeni.bir.cevre.felake-ti/404474.0/index.html> (23.04.2018).
- Karadeniz'de Yine Gemi Battı, Milliyet, 02.11.2017,
<http://www.milliyet.com.tr/karadeniz-de-yine-gemi-batti-gundem-2547836/>
(23.04.2018).
- Kazanın Tazminatını UK P&I CLUB Ödeyecek, Vira Haber, 11.04.2018,
<https://www.virahaber.com/kazanın-tazminatini-uk-pi-club-odeyecek-47941h.htm> (16.04.2018).
- Kılıç, Pelin Üzek, Cem Geçim ve Nurullah Geylan, “Türk Boğazlarında Yerli ve Milli Gemi Trafik Sistemi için İmzalar Atıldı”, İhlas Haber Ajansı, 15.12.2017,
<http://www.ihh.com.tr/haber-turk-bogazlarinda-yerli-ve-milli-gemi-trafik-sistemi-icin-imzalar-atildi-696299/> (09.03.2018).
- Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, **Türk Boğazları Deniz Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi**,
http://www.turkishstraits.com/upload/docs/ug_tr.pdf (07.04.2018).
- Maritime and Port Authority of Singapore, Vessel Traffic Information System
<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/port-of-singapore/operations/vessel-traffic-information-system-vtis> (16.08.2017).
- SYND 19 11 79 Tanker Fire Off The Coast of Istanbul,
<https://www.youtube.com/watch?v=VezyHO4HKAM> (16.04.2018).
- The Black Sea Commission, The State of the Environment of the Black Sea: Pressures and Trends 1996-2000, http://www.blacksea-commission.org/publ-SOE2002-eng.asp#_Toc39914627 (20.04.2018).
- TÜDAV, Petrol Kirliliği, <http://www.tudav.org/index.php/tr/petrol-kirliligi>
(15.04.2018).
- Türk Boğazları'nın Yarı Geçirgenliği İlk kez Bu Araştırmayla Kanıtlandı, 18.11.2014,
<http://haberler.boun.edu.tr/tr/haber/turk-bogazlarinin-yari-gecirgenligi-ilk-kez-bu-arastirmayla-kanitlandi> (10.03.2018).
- Türkiye İstatistik Kurumu, Yıllara Göre İl Nüfusları 2010-2017,
http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1590 (11.03.2018).
- Slezak, Michael, “Australia Failing to Protect Great Barrier Reef from Shipping Disasters, say Lawyers”, The Guardian, 21.11.2016,

<https://www.theguardian.com/environment/2016/nov/22/australia-failing-to-protect-great-barrier-reef-from-shipping-disasters-say-lawyers> (26.11.2017).

Spain to Receive USD 1.8 Bn in Damages for Prestige Oil Spill, World Maritime News, 16.11.2017, <https://worldmaritimenews.com/archives/235409/spain-to-receive-usd-1-8bn-in-damages-for-prestige-oil-spill/> (19.11.2017).

Şimşek, Mehmet, Boğazda Ateşten Günler, Akşam, 24.09.2016, <https://www.aksam.com.tr/pazar/bogazda-atesten-gunler/haber-551718> (15.04.2018).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, Deniz Kazaları İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/diger_deniz_kazalari.aspx (15.04.2018).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx (03.04.2018).

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, Yıllara Göre Karşılaştırma Tablosu, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/files/DIGER_ISTATISTIKLER/TURK_BOGAZLARI_GEMI_GECIS_ISTATISTIKLERI/Yillara_Gore_Karsilastirma_Tablosu.xlsx (18.04.2018).

Yüzen Bomba Çanakkale'de Karaya Oturdu, Kaptan Haber, 17.12.2009, <http://www.kaptanhaber.com/yuzen-bomba-canakkalede-karaya-oturdu/20329/> (17.04.2018).

<http://wwz.cedre.fr> (16.12.2016).

<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf> (30.01.2017).

<http://natura2000.eea.europa.eu> (01.12.2017).

Resmî Gazete

5/12/1986 Tarihli ve 86/11264 Sayılı Kararname, R. G., 17.12.1986, Sayı.19314, <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/19314.pdf> (20.04.2018).

Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük, R. G., 11.01.1994, Sayı.21815

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, R. G., 06.11.1998, Sayı, 23515
Mükerrer, <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/2.5.9811860.pdf>
(01.08.2017).

Limanlar Yönetmeliği, R. G., 31.10.2012, Sayı.28453,
<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.16726&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch>

Deniz Kazalarını ve Olaylarını Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği, R. G.,
10.07.2014, Sayı.29056,
<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2014/07/20140710-5.htm> (18.12.2016)

