

Türk Boğazları'nda Çevresel Güvenlik

Nesrin ALGAN^(*)

Çevresel Güvenlik Kavramının Gelişmesi

Çevresel kaynakların karşı karşıya bulunduğu baskılar ve doğal kaynak tabanının geri dönülemez bir biçimde tahrip edilmiş olmasının yarattığı sorunlar küresel ölçekte insanlığın geleceğini tehdit eder boyutlara ulaşmıştır. İklim değişikliği, çölleşme, biyolojik çeşitliliğin azalması, asit yağmurları gibi sınıraşan çevre sorunları tüm insanlığı ortaklaşa etkilemektedir. Öte yandan ekolojik dengelerin bozulmasına bağlı olarak ortaya çıkan doğal kaynak kıtlığı, bir yandan temel yaşam destek sistemlerini tehlikeye düşürmektedir. Tüm bu olumsuz gelişmelerin, ulusal ve uluslararası düzeyde istikrarsızlıklara yol açma, uzlaşmazlık ve hatta çatışmalara neden olma potansiyeli taşıması, hükümetleri bu sorunları önleyebilmek ve giderebilmek için ortak politikalar geliştirmek ve tüzel düzenlemeler yapmak zorunda bırakmıştır. 1970-2000 yılları arasında yapılan ve çevre konusunda uluslararası işbirliğini öngören küresel nitelikli sözleşmelerin sayısı elliyi aşmıştır. Bölgesel ve ikili düzeyde yapılmış uluslararası çevre anlaşmaları da dikkate alınırsa, bu sayının en az bir katı daha fazla olacağı söylenebilir.

Bu gelişmelere koşut olarak 1970'li yılların sonlarından itibaren ulusal güvenlik kavramının çevresel öğeleri de içerecek şekilde yeniden tanımlanması gerektiğine ilişkin olarak öğretilerde çeşitli tartışmaların başlatıldığı görülmektedir. R.Falk'ın 1971'de yayımlanan "*This Endangered Planet*" isimli yapıtının çevre ile güvenlik arasındaki bağı göstermesi bakımından bir dönüm noktası olduğu ileri sürülmektedir (Barnett, 2001). Geleneksel güvenlik kavramının, gezegenimizin temel yaşam destek sistemlerindeki

(*) Doç. Dr. A.Ü. SBF Öğretim Üyesi

bozulmaların yarattığı güvenlik sorunuyla mücadele edebilmek için genişletilmesi gerektiğine dikkat çeken L.R.Brown (1977), R.H.Ullman (1983), N.Myers (1996) gibi bazı yazarlarca geliştirilmiş olan çevresel güvenlik kavramı esas olarak, ekolojik sistemin ve bunun bir parçası olan bireyin güvenliğinin sağlanması düşüncesine dayanmaktadır. Örneğin Ullman'a göre; bir devletin vatandaşlarının yaşam kalitesini kısa bir zaman diliminde ciddi biçimde tehdit eden eylem ve doğal olayları da ulusal güvenliğe yönelik tehditler olarak ele almak gerekmektedir (Ullman,1983). Uluslararası düzeyde, çevre ile güvenlik arasındaki ilişkilere dikkati çeken en önemli ilk belge ise, Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun 1987 tarihli "Ortak Geleceğimiz" isimli raporudur (WCED, 1987).

Soğuk Savaş döneminin bitmesinden sonra NATO'nun güvenlik kavramını çevre ögesini de içerecek şekilde yeniden tanımlaması, çevresel güvenlik kavramının uluslararası düzeyde benimsenmiş olduğunun en önemli göstergesi olarak yorumlanabilir. NATO yeni güvenlik anlayışı kapsamında, ortak güvenliğe yönelik en önemli tehditleri, ekonomik, sosyal, siyasal ve çevresel sorunlar olarak belirlemiş ve bu sorunların silahlı çatışmalara neden olabileceğini kabul eden yeni bir güvenlik anlayışını benimsemiştir (Aybet, 1999). Güvenlik kavramının, "beşeri güvenlik", "ortak güvenlik", "gezegenin güvenliği", "ekolojik güvenlik" gibi unsurları da içermesi gerektiği anlayışının günümüzde Birleşmiş Milletler'e bağlı çeşitli örgütlerce de benimsendiği bilinmektedir (Algan ve Künçek, 2000). Öte yandan başta ABD olmak üzere bazı ülkelerin, çevresel güvenliği ulusal güvenlik stratejilerinin önemli bileşenlerinden birisi olarak kabul eden politikalarının, bu devletlerin dış politikalarını yönlendirmede etkili olduğu ileri sürülebilir (Barnett, 2001).

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nın karşı karşıya bulunduğu çevresel baskıların, hem ulusal düzeyde, hem de uluslararası düzeyde bir güvenlik sorunu yaratma olasılığı bulunduğu ileri sürülebilir. Bu bölgede kasıtlı veya kasıtsız insan eylemleri sonucu meydana gelebilecek bir kaza, bu kazaya yol açacak aracın ve taşıdığı yükün nitelik veya miktarına bağlı olarak, Türkiye için olduğu gibi, bölgenin tamamı ve bu su yolunu kullanan tüm uluslar için de çok önemli çevresel, ekonomik ve ticari kayıplara yol açabilme potansiyeli taşımaktadır. Bu bağlamda Boğazlar Bölgesi'nde çevresel güvenliğin sağlanmasının yaşamsal bir önemi olduğu açıktır.

Türk Boğazları'nın Çevresel Özellikleri

Dünyanın en önemli su yollarından birisi olarak nitelendirilen Türk Boğazları ya da Montrö Sözleşmesi'nde kullanılan adıyla "Boğazlar Bölgesi", Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır.¹ Bu bölge, sadece siyasal ve stratejik açıdan değil, aynı zamanda jeolojik oluşumu, meteorolojik koşulları, hidrografik, morfolojik ve ekolojik yapısının özellikleri bakımından da özgün niteliklere sahiptir.

Bölgeyi oluşturan iki boğazdan biri olan İstanbul Boğazı 31 km. uzunluğunda olup, en dar yeri 750 m., en geniş yeri ise 3,5 km.'dir. Çanakkale Boğazı'nın uzunluğu ise 60 km.yi bulmaktadır. Bu boğazın en dar yerinde genişliği 100 m., en geniş yerinde ise 4 deniz miline ulaşmaktadır. Yine bu bölge içinde her iki boğaz arasında kalan Marmara Denizi'nin toplam su hacmi 3.377 km³, yüzölçümü 11.350 km² ve kıyı şeridi ise 1.000 km.'den fazla olup, bu alanı öteki denizlere bağlayan boğazların yapısı nedeniyle kendine özgü hidrodinamik özellikler taşır (Öztürk, 1995).

Akdeniz ve Karadeniz'i birbirine bağlayan, meteorolojik, hidrolojik ve fiziksel özellikleri bakımından özgün bir ekosistem oluşturan Boğazlar Bölgesi kendine özgü ekolojik ve biyolojik yapısal özellikler sahiptir. Bölge, Akdeniz ile Karadeniz arasında hem bir biyolojik geçiş yolu, hem de bir engel oluşturmaktadır. Akdeniz'e özgü *Microsetella rosea*, *Microsetella norvegica* gibi bazı zooplankton türleri ile pelajik göçmen balıklar bu biyolojik geçiş yolunu kullanarak Karadeniz'e çıkarken, *Posidonia Oseanica* gibi bazı endemik Akdeniz türlerinin dağılması Çanakkale Boğazı'nda durmaktadır. Karadeniz'de bulunması beklenmeyen Akdeniz'e özgü yaklaşık 150 tür canlı, İstanbul Boğazı ağzındaki sınırlı bir bölgede bulunabilmektedir. Bazı deniz yosunu türleri, bölgeye özgü *Acipencers* gibi balık türleri, Akdeniz'e endemik *Pinna nobilis* ve İstanbul Boğazı'na endemik *Gorgone Parerythropodium Bosphoreense* gibi türlerin varlığı, Boğazlar Bölgesi'nin ekolojik açıdan özgünlüğünü açıkça göstermektedir. Ege ve Akdeniz'den gelen uskumru, kolyoz, palamut, lüfer, kılıç ve orkinos gibi balıklar beslenmek ya da üremek amacıyla Mart sonuyla Haziran arasında biyolojik bir koridor görevi yapan İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e geçmekte, Ağustos sonu Ekim arasında tekrar Boğaz'dan Marmara Denizi'ne ve oradan da Ege ve Akdeniz'e dönmektedir. 1970'te Türkiye toplam balık avcılığının %15'ini Marmara'nın oluşturduğu düşünülürse, bölgenin biyolojik çeşitli-

¹ 20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Sözleşmesi'nin Giriş bölümü.

lik açısından ne kadar zengin olduğu rahatça anlaşılabilir. Bu oran günümüzde % 7'ye düşmüş olup, orkinos ve kılıçbalığı gibi bazı türler ise tümeyle yok olmuştur (Öztürk,1995).

Öte yandan, İstanbul Boğazı'nda biyolojik çeşitlilik açısından tehdit altında bulunan ve korunması gereken 33 deniz canlısı bulunmaktadır. Uluslararası Doğayı Koruma Birliği ölçütleri uygulanarak korunması gereken türleri gösteren uluslararası bir belge olan "Kırmızı Liste"de yer alan bu deniz canlıları arasında 5 tür deniz çayırı, 9 tür omurgasız deniz canlısı, 15 tür balık, 2 tür denizataı bulunmaktadır. Bölgedeki su kuşu sayısı 29 olup, 16 deniz kuşu ise Ege ve Karadeniz arasında göç etmektedir. Boğazlar Bölgesi'nde görülen üç tür deniz memelisi (*Delphinus delphis*, *Tursiops truncatus* ve *Phocoena phocoena*) Akdeniz ile Karadeniz arasında mevsimsel göçlerini bölge üzerinden düzenli olarak sürdürmekteydi. Karadeniz yunusları ve *Delphinus delphis* göç eden balıklarla beslenmekteydi. Akdeniz'e özgü olan ve bölgede de görülen dünyanın en az sayıda kalmış memeli türü olan Akdeniz Foku'nun (*Monachus monachus*) ise, 1987'den bu yana Marmara Denizi'ne yerleşmediği bilinmektedir (Algan ve Sav, 2000).

Bölgenin ekolojik bütünlüğü açısından ele alınabilecek açısından önemli bir alan olan Gökçeada Deniz Parkı, 21.02.1999 tarih ve 23618 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan bir kararla ilân edilmiş olup, Türkiye'nin ilk sualtı parkıdır. Tonna galea, Triton sp., Scyllarus latus gibi kabuklu omurgasız canlı türü ile deniz çayırları (*Posidonia Oceanica*) ve Pina'nın bulunduğu bu deniz parkında aynı zamanda, Akdeniz Foku, çizgili yunuslar, Afalinalar ve Tırdaklar ve kaşalotlara rastlanmaktadır. Çanakkale Boğazı ve çevresinin ekolojik önemi Gökçeada, Bozcaada ve dünyanın en önemli doğal akvaryumlarından biri olan Saros Körfezi ile birlikte düşünüldüğünde daha da artmaktadır.

Türk Boğazları sadece ekolojik özgünlüğü bakımından değil, tarihi, arkeolojik ve kültürel çevre değerleri açısından da çok önemlidir. Doğal güzellikleri ve sahip olduğu kültürel varlıklar nedeniyle UNESCO'nun 1974 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme ile oluşturulmuş olan Dünya Mirası Listesi'nde yer alan İstanbul, yine aynı özellikleri dolayısıyla Barcelona Sözleşmesi çerçevesinde 1985 yılında kabul edilen Cenova Bildirgesi ile "Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Tarihi Sit" listesine alınmıştır. Yine aynı Sözleşme'nin eki olan 1982 tarihli "Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol" uyarınca Gelibolu Yarımadası Milli Parkı özel koruma alanı olarak ilân edilmiştir. Tarihi kalıt

açısından Türkiye'nin yanısıra bir çok farklı ulus için özel bir önemi olan Gelibolu'yla birlikte, *Abidos, Assos, Cebren, Dardanos, Alexandria Troas, Chryse, Hanaksitos, Neandria, Sestos, Truva* gibi önemli antik kentler ve ya kalıntılar bölgenin evrensel önemdeki çevresel değerleridir. Bunlardan Truva, Barselona Sözleşmesi çerçevesinde Cenova Bildirgesi ile "Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Tarihi Sit" listesine alınmıştır (Algan ve Sav, 2000).

Türk Boğazları'nı Tehdit Eden Çevre Sorunları

Deniz taşımacılığının artan yüküyle birlikte gelen kirlenme, gemi kazalarının yol açtığı zararlı etkiler, kara kökenli kirleticiler ve sınıraşan kirlilik Boğazlar Bölgesi'nin ekosistemini ve biyolojik zenginliklerini tehdit eden temel etmenlerdir.

Türk Boğazları Bölgesi'ni kullanan gemilerin sayısı, tonajları ve geçiş sıklığı Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936'dan bu yana tamamen değişmiştir. 1936'da İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin toplam tonajı 7.500.000 ton iken, bu sayı 1996'da 156.057.000'e çıkmıştır. 1938 yılında İstanbul Boğazı'ndan toplam 4.500 gemi geçmişken, bu sayı 1997'de 50.942'ye çıkmıştır. 1938'de, 23 farklı ülkeye ait hacimlerinin toplamı 10.762 266 reg. ton olan gemilerin yaptığı geçiş sayısı 3.177'si uğraksız olmak üzere 5.601'dir. 1993'te ise Boğazlar Bölgesi'nden, Türkiye dışında, 99 farklı devletin bayrağını taşıyan ve toplam ağırlıkları 117. 626.723 reg. ton olan geminin, 16.356'sı transit olmak üzere, 23.414 geçiş yapmıştır. Deniz araçlarının 1938 ile 1993 arasındaki 55 yıl içerisinde yıllık geçişleri % 318, toplam hacimleri ise % 993 oranında artmıştır. Aynı dönemde, ortalama tekne ağırlığı 2.126 ton'dan 5.025 tona çıkmıştır ki, bu da % 36'lık bir artış anlamına gelmektedir. Buna ek olarak, özellikle de İstanbul Boğazı'nda, kent içi ulaşım amacıyla kullanılan deniz taşıtları bakımından da önemli bir artış görülmüştür. 11 milyonu aşmış olan İstanbul nüfusunun her gün 1,5 milyona yakını Boğaz'ın iki yakası arasında deniz taşıtlarını kullanarak yolculuk etmektedir ve İstanbul limanı içinde yaklaşık 1.014 olan günlük toplam sefer sayısının 650 kadarını şehir hatları gemileri oluşturmaktadır (Kut, 1995; Özersay, 1999). Bu gemilerin normal işleyişleri sırasında ortaya çıkan sintine ve balast suları ile katı atıklarının yol açtığı deniz kirliliğine ek olarak, hava kirliliği de araç sayısındaki çoğalmaya bağlı olarak artmaktadır. Gemilerin karine boyalarındaki TBT denizdeki canlı yaşam için çok önemli bir tehlike oluşturmaktadır. Boğazlar Bölgesi'ni etkileyen gemi kaynaklı bir diğer sorun da, dünyanın diğer denizlerinde seyreden bazı ge-

milerin sintine sularıyla birlikte bu bölgeye taşınan bazı yabancı/egzotik türlerin yol açtığı ekolojik tahribattır. Örneğin 1987'de Kuzay Amerika kıyılarından gemilerin sintine sularıyla Karadeniz'e taşınan *Mnemiopsis leidy* isimli deniz anası cinsi, bütün balık larvaları dahil olmak üzere hemen her planktonik organizmayı tükettiği için, balık stokları için yeni ve çok ciddi bir tehlike yaratmaya başlamıştır. Aynı deniz anası Büyük Çekmece ve Marmara Denizi'nde de benzer zararlara yol açmıştır (Öztürk vd. 2001).

Karadeniz ve Akdeniz arasındaki su değişimi ve iki denizin sularının tuzluluk oranlarının farklı olması İstanbul Boğazı'nda güçlü akıntılar meydana getirmekte ve buradaki dönüm noktaları ters akıntılara (anaförlara) dönüşebilmektedir. Rüzgâr ve basınç değişimlerinden de etkilenen yüzey akıntılarının hızı zaman zaman 8 deniz miline dek ulaşabilmektedir. İstanbul Boğazı'nın dar olması da akıntının hızını etkileyen etmenlerden biridir. Bu da deniz taşıtı trafiğinin bir düzen içerisinde seyretmesini zorunlu kılmaktadır. İstanbul Boğazı bir yandan deniz taşıtlarının normal işleyişinden kaynaklanan kirlenme sorunları yaşarken, bir yandan da bu özellikleri açısından gemi kazalarına karşı özel bir hassasiyet taşımaktadır. 1982-1994 yılları arasında İstanbul Boğazı'nda önemli boyutta 205 kaza meydana gelmiştir. Deniz araçlarının taşıdığı yükün niteliğine göre kazaların bölgede geri dönülemez yıkımlara yol açma riski çok ciddidir. Bu kazaların bazıları deniz araçlarının çarpışması sonucu, bazıları ise kötü hava koşulları, dümen kilitlenmesi gibi nedenlerle oluşmaktadır. M/T Independenta (1979), M/T Blue Star (1988), M/V Rabunion (1991), M/T Nassia (1994) ve Volganefit (1999) kazalarının sonuçları söz konusu tehlikenin boyutlarını açıkça göstermektedir. Libya petrolü taşımakta olan Romen Independenta tankerinin Yunan bandıralı kargo gemisi Evriyalı ile çarpışmasından sonra çıkan yangında havaya yayılan partikül oranı 1000 mg/m³'e ulaşmıştır. Bu miktar insan sağlığı için öngörülen sınır değerden dört kat fazladır. Bu kazada Marmara'da 30.000 ton petrol yanmış, 64.000 ton petrol ise, suya karışarak İstanbul Boğazı ve Marmara Denizi'nin ekolojik dengelerini tahrip etmiştir. Nassia kazasında ise, 20.000 ton petrol Karadeniz, İstanbul Boğazı ve Marmara sularına karışmıştır. Volganefit kazasında 1279 ton fueloil denize karışmasının yol açtığı ekolojik zarar, deniz dibi bölgesinde yaşayan hayvan ve bitki yaşamının % 90'ının ölmesi olmuştur (Öztürk vd. 2001).

Morfolojik yapısı ve büyüklüğü bakımından İstanbul Boğazı'ndan oldukça farklı olan Çanakkale Boğazı'nda kaza oluşma riski, İstanbul Boğazı'na göre daha azdır. Çanakkale Boğazı'nda 1990-1997 arasında % 78'i karaya oturma, % 12'si çatma, % 6'sı çarpma ve % 4 de yangınla sonuçlanan top-

lam 89 gemi kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların nedenleri büyük ölçüde hatalı seyir, kural ihlali, gemi kaptanlarının boğaz geçişlerindeki deneysizlikleri, gemilerin düzenli şekilde bakıma alınmaması olarak açıklanmaktadır (Barçak, 1999).

Kaza durumunda, deniz aracının yükü ne olursa olsun, bunun denize boşalması veya gemiyle birlikte batması ya da yakıtının denize sızması çevresel güvenliği tehlikeye sokmaktadır. Üstelik Boğazlar Bölgesi'nin yukarıda özetlenmeye çalışılan özgün çevresel koşulları dikkate alındığında bu tehlikenin yol açabileceği zararların boyutu daha da önem kazanmaktadır. Ancak, Boğazlar'dan geçen deniz araçlarının yüklerinin petrol, doğal gaz ve türevleri ya da kimyasal maddeler veya zararlı atık, radyoaktif madde olması halinde, bu zararın boyutları çok daha artmaktadır. Bu tür maddeler taşıyan araçların yüklerinin herhangi bir nedenle deniz ortamına karışması, insan yaşamı, doğal, tarihi ve kültürel değerler dahil olmak üzere tüm çevre değerleri ile ulusal ekonomi açısından, her anlamda ulusal güvenliği tehdit eden sonuçlar yaratma riski taşımaktadır. Bu tür maddelerin yol açabileceği sonuçların geri dönülmez tahribatlara neden olma potansiyeli, sadece bir kıyı devleti olan Türkiye bakımından değil, aynı zamanda, insanlık ve evrensel çevre değerleri bakımından da felaket niteliği taşımaktadır.

Deniz araçlarının yol açtığı sorunlara ek olarak, Boğazlar Bölgesi kara kökenli kaynakların yol açtığı kirlenmeyle de karşı karşıyadır. Marmara Denizi'ne yılda yaklaşık 766 milyon m³ atık su karıştığı tahmin edilmektedir. Bu sayıya İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki sanayi kuruluşlarının atık suları dahil değildir. 158.000 ton BOİ ve 337.000 ton KOİ eşdeğeri organik madde Marmara Denizi ile birleştiği noktada İstanbul Boğazı'na boşalmaktadır (DPT, 1998). Marmara Denizi suyundaki çözünmüş oksijen sınırı, genel kalite kriterlerine göre % 90, tatil ve yüzme amaçlı kullanımlar için % 80 olarak belirlenmiştir. Bu sınırlar temel alınarak bakıldığında, Marmara Denizi'nde durumun ne kadar endişe verici olduğu rahatça anlaşılabilir (Kural, 2000). Kuşkusuz, bu sorunu ağırlaştıran en önemli etmenlerden birisi de, Marmara Denizi'nin korunması için hiçbir özel düzenlemenin yapılmamış olmasıdır. Türkiye, etrafında yeralan denizlerden Karadeniz, Ege ve Akdeniz'in korunması için diğer kıyı devletleri ve Birleşmiş Milletler'in ilgili kuruluşlarıyla ortaklaşa sürdürülmekte olan *Akdeniz Eylem Planı ve Karadeniz'in Rehabilitasyonu ve Korunması İçin Stratejik Eylem Planı* ile bunlara ait sözleşme ve protokollere taraftır. Bu düzenlemeler çerçevesinde, sözkonusu deniz alanlarının korunması için diğer kıyı ülkeleriyle ortaklaşa üstlendiği yükümlülükleri yerine getirmeyi taahhüt

eden Türkiye'nin, bir iç denizi olan ve tümüyle ulusal egemenliği altındaki Marmara Denizi'nin korunması için hiçbir özel önlem almamış olması bu denizin karşı karşıya bulunduğu çevre sorunlarının önlenmesi ve giderilmesini çok önemli ölçüde zora sokmaktadır.

Boğazlar Bölgesi'ni tehdit eden kara kökenli kirlilik kaynaklarından bir diğeri ve belki de en önemlisini sınıraşan kirlilik oluşturmaktadır. Kıta Avrupası'nın ürettiği kirliliğin üçte biri Karadeniz'e ulaşmaktadır. Tuna Nehri, sanayileşmiş ülkelerden ve yoğun yerleşim yerlerinden geçmekte; buralardan, her yıl, 250 bin tona yakın azot, 50 tona yakın fosfor, 60 ton cıva, 900 ton bakır, 1000 ton krom, 4 bin 500 ton kurşun, 6 bin ton çinko olarak Karadeniz'e taşımaktadır. Tuna ile Karadeniz'e ulaşan kirleticilerin yaklaşık % 30'u yalnızca Romanya'dan kaynaklanmaktadır. Ayrıca, Ren-Main Kanalı'nın açılmasından sonra, kıyılarında yoğun sanayi tesisleri bulunan Baltık Denizi ve Ren'in kirliliği de Tuna nehri aracılığıyla Karadeniz'e taşımaktadır. 1970-1990 yılları arasındaki yirmi yıllık dönemde Tuna'nın taşıdığı toplam azot ve fosfor yükü 2,5 ve 3,8 kat artmıştır. Bu artış oranları Dinyester için 7,5 ve 7,1 kat, Dinyeper için ise 1,6 ve 5,1 kat olarak tahmin edilmektedir. Öte yandan Karadeniz'e kıyısı olmayan sanayileşmiş bazı ülkelerin zehirli atıklarıyla dolu varillerini Karadeniz'e getirip kaçak olarak buraya boşalttıklarını da unutmamak gerekir. Bu tür nedenlerden kaynaklanan kirlenme yalnızca Karadeniz için değil, Boğazlar Bölgesi için de çok ciddi bir tehdit oluşturmaktadır (Algan ve Sav, 2000).

Tüm bu sorunlara ek olarak, petrol ve doğal gaz taşımacılığı ile ilgili yeni düzenlemeler Karadeniz ve Boğazlar Bölgesi için çevresel güvenliği tehdit eden ilave riskler olarak gündemdedir. Azerbaycan'ın Azeri, Çıralı ve Güneşli petrol sahalarından ana üretim öncesi deneme niteliğinde çıkartılacak petrol anlamına gelen 30 milyon ton civarındaki "erken üretim petrolü"nü, Rusya'nın Novorosisk limanına getirerek buradan Türk Boğazları yoluyla Akdeniz'e taşınması kısa bir süre önce başlamıştır. Erken üretim petrolü aktarmasının yapıldığı Novorosisk bölgesindeki alanın seçildiği yerin deprem kuşağı olması, belli şiddetteki sarsıntılarda boruların parçalanma riskine yol açmaktadır. Böyle bir durumda petrolü kontrol altına almak zor olacağından Karadeniz'de geniş bir alana petrol yayılması kaçınılmazdır.

Ayrıca zaten petrol boru hatlarında dolmuş yapıldığı sırada denize petrol sızması riskinin mevcut olduğu da bilinmektedir. Nitekim 10 Haziran 1999 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nin bir haberine göre Azerbaycan erken üretim petrolünün bir kısmını Karadeniz'e taşımak üzere hizmete giren Bakû-Sup-

sa boru hattından, dolun yapıldığı sırada Karadeniz'e 400 ton petrol karışmıştır. Türk Deniz Araştırmaları Vakfı'nın verilerine göre, Karadeniz'e yılda 760 tonu Türkiye kökenli olan 111.000 ton petrol yayılmaktadır. En yüksek petrol girişi ise, toplam petrol girişin % 18'i ile Ukrayna'dan olmaktadır. Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerden bu denize boşaltılan petrol miktarı 57.500 ton/yıl, kazalar sonucu denize dökülen petrol 136 ton/yıl, Tuna nehri-rinden gelen ise 53.300 ton/yıl olarak hesaplanmaktadır. Bu haliyle Tuna nehri-rinden gelen petrol atıkları toplam atıkların yaklaşık yarısına, toplam petrol kirliliğinin ise % 48'ine eşdeğerdir (Algan ve Sav, 2000).

Bütün bu veriler, petrol taşımacılığının da eklenmesiyle Karadeniz'in ve Boğazlar Bölgesi'nin karşı karşıya olduğu petrol kirlenmesi riskinin ulaştığı boyutları açıkça göstermektedir. Erken petrol taşımacılığı tanker sayısının artmasına bağlı kirlenme ile yine aynı nedene bağlı kaza riskini artırarak bölgeyi ek bir tehdit altına sokmuştur.

Kaynağı ne olursa olsun, günümüzde Boğazlar Bölgesi'nde görülen çevresel zararlar ekolojik dengeyi bozarak, denizdeki canlı kaynakların yaşam alanlarını tahrip etmiştir. Bunun sonucunda balık türleri ve sayıları ile beslenmesi buna bağlı olan deniz memelileri ciddi biçimde azalmıştır. 30 yıl önce İstanbul Boğazı'nda yaklaşık 60 balık türü yaşarken, bu sayı günümüzde 20'ye düşmüştür. Bunlardan bir kısmının ekonomik değeri olan balıklar olduğu anımsanacak olursa, sorunun salt çevresel değil, aynı zamanda ekonomik ve insani boyutu da rahatlıkla görülebilir (Öztürk, 2000; TED, 2000).

Denizlerin, kıyı alanlarının ve deniz canlı kaynaklarının karşı karşıya bulunduğu çevresel baskı ve risklerin önlenmesi ve giderilebilmesi amacıyla 1900'lerden bu yana küresel, bölgesel veya ikili düzeyde çok sayıda uluslararası anlaşma yapılmış; ilgili hükümetlerce ortak eylem planları uygulamaya konulmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu ve Boğazlar Bölgesi'nin korunması ile ilişkisi olan uluslararası tüzel düzenlemeler aşağıda verilmiştir:

- 1971 tarihli Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulakalanlar Hakkındaki Ramsar Sözleşmesi,
- 1973 tarihli Nesli Tehlikede Olan Yabani Hayvan ve Bitki Türlerinin Uluslararası Ticaretine İlişkin CITES Sözleşmesi,
- MARPOL 73/78,
- 1974 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme,

- 1976 tarihli Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Barselona Sözleşmesi,
- 1979 tarihli Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Korunmasına İlişkin Bern Sözleşmesi,
- 1982 tarihli Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol,
- 1989 tarihli Tehlikeli Atıkların Sınırlarötesi Taşınımının ve Bertaraf Edilmesinin Kontrolüne İlişkin Basel Sözleşmesi,
- 1992 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi,
- 1992 tarihli Gündem 21,
- 1992 tarihli Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Bükreş Sözleşmesi,
- 1995 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'ne Taraf Devletlerin II. Konferansı'nda kabul edilen Deniz ve Kıyı Biyolojik Çeşitliliğine İlişkin Jakarta Mandası.

Bu düzenlemelerden olan ve 1992'de Rio de Janeiro'da gerçekleştirilen BM Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda kabul edilen "Gündem 21"nin 17. Bölümü; "Okyanusların, Kapalı ve Yarıkapalı Denizler de Dahil Olmak Üzere Tüm Denizlerin ve Kıyı Alanlarının Korunması ile Buralardaki Canlı Kaynakların Korunması, Akılcı Kullanımı ve Geliştirilmesi" başlığını taşımaktadır. Bu belge, küresel düzeyde varılmış bir siyasi irade uyuşmasını gösteren en güncel belge olması nedeniyle denizlerin korunması açısından özel bir önem taşımaktadır.

MARPOL Sözleşmesi, dünyanın tüm deniz alanlarında seyredabilen gemilerin neden olabileceği deniz kirlenmesini önlemek amacıyla uluslararası düzeyde bir örnek kural ve ölçütler getirmesi bakımından özel bir önem taşır. Ancak, Sözleşme'deki bu birörneklik "özel alan" olarak adlandırılan bazı denizlerde daha sıkı kuralların uygulanabilmesi için bozulmaktadır. Sözleşme'nin denizin gemilerden kaynaklanan petrol ile kirlenmesinin önlenmesine ilişkin daha sıkı kurallar içeren I. Eki'nin 10. Kural'ı uyarınca, Akdeniz, Baltık Denizi, Karadeniz, Kızıldeniz ve Körfez "özel alan" olarak kabul edilmiştir. Sözleşme bağlamında İstanbul Boğazı Karadeniz'in, Çanakkale Boğazı ile Marmara Denizi ise, Akdeniz'in birer parçası sayılarak, bu sularda özel koruma rejiminin uygulanacağı kabul edilmektedir (Algan ve Sav, 2000).

Öte yandan Boğazlar Bölgesi bu anlaşmalar arasında sayılan, "Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme" ile "Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi"nin coğrafi kapsamı dışında bırakılmıştır. Ancak bu anlaşmalarla sözkonusu deniz alanlarında kara ve deniz (gemi) kökenli kirlenmenin denetim altına alınmasına ilişkin temel kuralla-

rın belirlendiği dikkate alınır, Boğazlar Bölgesi'nin korunmasında yararlanılabilecek tüzel araçlar olarak nitelendirilebilirler.

Yukarıda da belirtildiği gibi, yabancı gemilerin Türk Boğazları'ndan geçiş ve ulaşım hakları günümüzde 1936 tarihli Boğazlar Rejimine İlişkin Montrö Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Montrö Sözleşmesi'ne göre ilke olarak, bu geçiş, barış zamanında bayrağı ne olursa olsun tüm ticari gemiler için serbesttir (m.2). Ancak, bu serbestlik kıyı devletinin (yani Türkiye Cumhuriyeti'nin) ülkesel egemenliğinden kaynaklanan, Boğazlar'dan geçiş sırasında güvenlik, sağlık, çevrenin korunması gibi amaçlarla yaptığı iç hukuk düzenlemelerine uygun olmak zorundadır. Bu bağlamda, Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı sularının kirlenmesinin önlenmesi için gerekli önlemleri, uluslararası hukuka uygun bir biçimde alma yetkisi, kıyı devleti olan Türkiye Cumhuriyeti'nin münhasır yetkisindedir (Algan ve Sav, 2000). Bu çerçevede, Türkiye'nin ulusal mevzuat düzenlemeleri arasında yer alan; Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük² ile Çevre Yasası'nın³ Boğazlar Bölgesi'nin korunmasındaki en önemli tüzel düzenlemeler olduğu söylenebilir.

Ulusal ve uluslararası tüm bu tüzel düzenlemelerin uygulamada Boğazlar Bölgesi'nin çevresel güvenliğini sağlamada başarılı olduğu ve Türkiye'nin bugüne dek çevrenin korunması ve seyrüsefer güvenliği konularında tek başına sürdürdüğü çabaların uluslararası boyutta da desteklendiği söylenemez. Bu desteğin sağlanması için etkili bir düzenleme olarak Boğazlar Bölgesi'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından "*Özellikle Duyarlı Deniz Alanı*" olarak kabul ve ilân edilmesinin sağlanması önerilebilir. "*Özellikle duyarlı deniz alanlarının belirlenmesine ilişkin yol gösterici*

² Günümüzde uygulanan 05.05.1999 tarih ve 23686 sayılı R.G.'de yayımlanan 99/12660 sayılı Tüzükle değiştirilmiş olan Tüzük metni için bkz. 06.11.1998 tarih ve 23515 mükerrer sayılı R.G.; bu Tüzüğün yerini almış olduğu önceki tarihli metinler içinse bkz. 21.06.1994 tarih ve 21967 sayılı ve 11.01.1994 tarih ve 21815 sayılı R.G.

³ Çevre Yasası'na ek olarak bölgenin korunmasında doğrudan veya dolaylı olarak yararlanılabilecek tüzel düzenlemeler olarak; 1925 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu; 1971 tarih ve 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu; 1973 tarihli Su Ürünleri Tüzüğü; 1981 tarih ve 2560 sayılı İSKİ Kanunu; 1982 tarih ve 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu; 1987 tarihli Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tesbiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik; 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği; 1995 tarihli Su Ürünleri Yönetmeliği; 1991/1994 tarihli Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği; 1993 tarihli Tıbbi Atıkların Kontrolü Yönetmeliği; 1993 tarihli Zararlı Kimyasal Madde ve Ürünlerin Kontrolü Yönetmeliği; 1995 tarihli Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği, 1983 tarih ve 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu, 1990/1992 tarih ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu; 1990/1992/1994 tarihli Kıyı Kanunu Uygulanmasına Dair Yönetmelik ile 1983 tarih ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu sayılabilir.

ilkeler", IMO'ya bağı Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC) tarafından, 1991 yılında kabul edilen A.720 (17) simgeli kararla oluşturmuştur. IMO'nun 15-26 Kasım 1999 tarihlerinde toplanan 21. Genel Kurulu'nda, "Özellikle Duyarlı Deniz Alanlarının Belirlenmesi ve Bileşik Koruyucu Önlemler ile A.720 (17) Sayılı Kararda Yer Alan Yol Gösterici İlkelere İlişkin Süreç" başlıklı ve A.885 (21) sayılı yeni bir karar kabul edilmiştir (IMO, 1999). Bu ilkelere göre, esas olarak ekolojik, sosyo-ekonomik ve bilimsel özellikleri ile uluslararası denizcilik etkinlikleri nedeniyle zarara açık olmak başlıkları altında toplanan ölçütlere uyan alanlar "özellikle duyarlı deniz alanı" olarak ilân edilebilmektedir. Bu ölçütlerden bazıları; ender bulunan biyo-coğrafya özellikleri taşımak, eşi benzeri bulunmayan coğrafi yapıda olmak, ender bir ekosistem olmak, bağımlı olmak, temsil yeteneğine sahip olmak, ekosistem çeşitliliğine sahip olmak, verimlilik, doğal olaylar ya da insan eylemlerinden dolayı bozulmaya açık olmak, ekonomik yarar, dinlence ve turizm bakımından önem taşımak, biyolojik araştırma, temel ve izleme çalışmalarına konu olmak, eğitsel, tarihsel değer taşımak, uluslararası bir anlaşmayla korunan alanlara sahip olmaktır. Bu kapsamda şimdiye dek özellikle duyarlı iki deniz alanı ilân edilmiştir. Bunlar, 1991 yılında ilân edilen Avustralya'daki Büyük Mercan Resifi ve 1997 yılında ilân edilen Küba'daki Sabana-Camagüey Takımadası'dır. Mısır ve Kolombiya'nın kendi ülkelerinde özellikle duyarlı deniz alanı ilân edilmesine yönelik önerileri ise, gerekli bilgilerin derlenmesi ve değerlendirilmesi için daha sonraki bir tarihte görüşülecektir (Algan ve Sav, 2000).

Boğazlar Bölgesi'ne IMO şemsiyesi altında "özellikle duyarlı deniz alanı" statüsünün kazandırılması, geçiş rejimi bakımından bir değişiklik yaratmayacak ancak, Türkiye'nin kıyı devleti olarak, tek başına almaya çalıştığı çevresel önlemlerin uluslararası düzeyde de desteklenmesi ve güçlenmesine önemli ölçüde katkı sağlayacaktır. Ayrıca böyle bir düzenleme, Türk mevzuatının bir parçası olan liman tüzükleri ve Boğaz trafik düzenine ilişkin tüzel düzenlemeler konusunda bugüne dek uluslararası düzeyde görülen yanlış anlamalara son verilmesine de yardımcı olabilir.

Sonuç

Kuşkusuz Boğazlar Bölgesi'nin özellikle duyarlı deniz alanı olarak tanınması ve ilânı için IMO nezdinde gerekli girişimlerde bulunabilmek için Türkiye'nin öncelikli olarak ulusal düzeyde gerekli hazırlıklarını tamamlaması zorunludur. Bunların başında da, seyir güvenliği bakımından gereken araç trafik hizmet (VTS) tesislerinin hizmete sokulması, risk

yönetimi planlarının ve herhangi bir kaza durumunda ortaya çıkabilecek kirlenmenin önlenmesi amacıyla acil durum planlarının hazırlanması gelmektedir. Ancak, kara kökenli kaynakların Boğazlar Bölgesi'ni kirlenmesini önleyici önlemlerin hızlı ve etkin bir biçimde yaşama geçirilmesi, evsel veya sınai her türlü katı ve sıvı atığın bu alana boşaltılmasının durdurulması, kentsel gelişmeyi planlı biçimde denetim altına alacak her türlü önlemin alınması da aynı derecede önem taşımaktadır.

Boğazlar Bölgesi halen mevcut kara ve deniz kökenli kirlenmenin yarattığı çok ciddi çevre sorunlarıyla karşı karşıyadır. Konumu nedeniyle tarihin her döneminde stratejik bir önem taşımış olan Boğazlar Bölgesi, bu su yolundan taşınan veya taşınacak olan Orta Asya/Kafkasya petrol ve doğal gazının stratejik önemi nedeniyle yeni tehdit ve tehlikelere açık bir hale gelmektedir. Bu durum, insan yaşamı, doğal, tarihi, kültürel varlıklar gibi tüm çevre değerleri ve ulusal ekonomi açısından güvenliği tehdit eden sonuçlar yaratma riski oluşturmakta ve sorunu çevresel güvenlik düzlemine taşımaktadır.

KAYNAKÇA

Algan ve Künçek, 2000. Algan, Nesrin; Künçek, Özlen, "Transboundary Population Movements: Refugees, Environment and Politics" *Milletlerarası Münasebetler Türk Yıllığı* 1998, Cilt XXVIII, A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi, Uluslararası Siyasi ve Ekonomik İlişkiler Araştırma Merkezi, Ankara.

Algan ve Sav 2000. Algan, Nesrin; Sav, Özden, N., "Türk Boğazlarında Çevrenin Korunmasına Yeni Bir Yaklaşım: Özellikle Duyarlı Bir Deniz Alanı", *Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı* (ed: Öztürk, B., Kadioğlu, M., Öztürk, H.) TÜDAV Yay. No:5, İstanbul.

Aybet, 1999. Aybet, G., "NATO's Developing Roles In Collective Security", *SAM Papers* No.4/99, Ministry of Foreign Affairs, Ankara, June 1999.

Barçak, 1999. D. Barçak, "Deniz Postası", 5 TÜDAV Haber Bülteni 4 (Mart 1999).

Barnett, 2001. John Barnett, *The Meaning of Environmental Security; Ecological Politics and Policy in the New Security Era*, Zed Books, London and New York.

Brown, 1977. Lester R. Brown, *Redefining National Security*, World-watch Institute Washington D.C.

DPT, 1998. *Türkiye Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı*, Ankara.

IMO, 1999. Doc., A 21/C.2/WP.1/Add.1.

Kural, 2000. "Deniz Kirliliği ve Marmara Denizi", 9 TÜDAV Haber Bülteni 5 (Nisan 2000).

Kut, 1995. Kut, G., "Major Users of the Turkish Straits and Multilateral Treaties on Environment", *Turkish Straits New Problems New Solutions*, Foundation for Middle East and Balkan Studies - OBIV, İstanbul.

Myers, 1996: Norman Myers, *Ultimate Security; The Environmental Basis of Political Stability*, Island Press, Washinton D.C., Cavelo, Vcalifornia.

Özersay, 1999. Özersay, Kudret, *Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi*, Ankara.

Öztürk, 1995. Öztürk, Bayram, "The İstanbul Strait, A Closing Biological Corridor", *Turkish Straits New Problems New Solutions*, Foundation For Middle East And Balkan Studies, İstanbul.

Öztürk, 2000. Öztürk, Bayram, "Boğaz'da Biten Balıkçılık ve Çöküşün Hikayesi", *İstanbul*, Yıl 2000, Sayı 32.

Öztürk vd., 2001. Öztürk, Bayram; Öztürk, A.,Ayaka; Algan, Nesrin, "Ship Originated Pollution in the Turkish Straits System", *Problems of Regional Seas 2001, Proceedings of the International Symposium on the Problems of the Regional Seas, 12-14 May 2001*, (Editor in Chief Bayram Öztürk, Co-Editor Nesrin Algan), TÜDAV Yay., İstanbul.

TED, 2000.TED Case Studies, Tunny and the Bosphorus Fish Depletion, <<http://www.american.edu/projects/mandala/TED/tunny.htm>>, (31.05.2000).

Ullman, 1983. R.Ullman, "Redefinig Security", *International Security*, Vol.8, No.1.

WCED, 1987. World Commission on Environment and Development, *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford.

WCED, 1987. *Our Common Future*, (Brundtland Report), Oxford University Press, 1987.