

Montrö Antlaşması'nda (1936) Türk Boğazları'nı Temiz Tutma Hassasiyet Eksikliği

*Kutlay Artuç

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Türkiye

Özet

“En iyi , iyinin düşmanıdır” (Voltaire)

Türk Boğazlarından gemi/uçak geçişlerini düzenleyen mer'i Montrö Antlaşmasında (1936) deniz temizliği, maalesef, eksiktir. Çanakkale Boğaz'ında 1915'den kalma 16 adet batık geminin, doğal resiflik amacı yoksa, nasıl çıkartılacağı Montrö'de yazmaz. Montrö'de ilgili düzenleme olsaydı, Independenta (Romen) tanker gemisi 1979'da Kadıköy açıklarındaki kaza ve patlama sonrası yıllarca denizde metruk kalmayabilirdi. İstanbul Boğazı'ndaki tarihi yalılara gemi çarpması da çevre zararıdır. Bugün yılda 55.000 geçse de 1936'da ancak 6000/yıl civarı gemi geçişini düzenleyen Montrö'nün M.28'e göre antlaşma 20 yıl sürelidir. İmzalayanlardan itiraz yoksa, ki yok, Montrö'nün süreceği ibaresine göre mer'ilik, taraf ülkelerin “kazan-kazan”lığından olmalı. Yine de kamuoyu, bazen, antlaşmanın yenilenmesi/ değiştirilmesini tartışır. Nitekim, Antlaşmanın kendisi de M.29'da belli şartlarda antlaşma maddelerini değiştirmeye icazet verir. Öyleyse Antlaşma tüm tarafların lehine olacak şekilde TURMEPA'nın vs. öncülüğünde en azından “temiz deniz hassasiyeti” paydasında oybirliği ile değiştirilebilir. Böylece azalan balık popülasyonu da artabilir. Sintine atımını Drone ile tespit, Türk Boğazları Gemi Trafik Düzeni Tüzüğü (1998) ve VTS (2003) vs. düzenlemeler yapılmıştır. Kanal İstanbul projesi vardır. Bu çalışma daha çok Montrö'de Türk Boğazlarını temiz tutma hassasiyet eksikliğinin tespit ve tartışmasıdır. Montrö'de hiç değişim yokken Marpol 73-78, 2012 yılına kadar farklı yıllarda 31 kere değiştirilmiştir. En azından Montrö M.3'deki veba, kolera vs. hastalıklar AIDS, kuş gribi vs. ile güncellenebilir.

Anahtar Kelimeler:Kanal İstanbul, Marpol 73-78, Montrö Antlaşması, Türk Boğazları

The Lack of Environmental Sensitivity of the Montreux Treaty, 1936, for the Turkish Straits

Abstract

“The best is the Enemy of the Good” (Voltaire)

The Montreux Treaty of 1936, still regulates the passing vessels/aircrafts through the Turkish Straits and the Sea of Marmara. But, the Treaty lacks the regulatory coverage for unpolluted waters of the Turkish Straits. For example, there is no reference in the Montreux to how to salvage 16 sunken ships that lie deep in the Çanakkale Strait waters since 1915 other than natural reef cleaning. Had there been a reference thereto in the Montreux, the “Independenta” the Romanian registered tanker, which exploded and sank off Kadıköy shores in 1979 would not have remained abandoned for years. The collision of ships to the historical waterside mansions on the two banks of the Bosphorus are, also, no doubt environmental disasters. The Validity of Montreaux Treaty was stipulated to be 20 years under the article 28 and designed only for 6000/year ships' navigation in 1936, although today's 55.000 vessel/year. The extension clause if otherwise is not contested should be deemed to be creating a win-win situation for the undersigned countries. The renewal of the Treaty is discussed, at times, by the public opinion. As a matter of fact, the article 29 of the Treaty makes it possible to alter it under certain conditions. Thus we can deduce that in favor of all parties (for win-win stitution) to the Treaty, it may be modified on the common denominator of the sensibility of clean sea waters by the lead of TURMEPA by a unanimous voting. This may of

*Sorumlu Yazar: Adres: Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Turizm Fakültesi, Türkiye

course lead to boosting of fish population, too. The supervision of the discharge of the bilge by drone, VTS (2003) etc. are stipulated. A new Project Called Canal Istanbul is under consideration. This paper only aims more at evoking the consciousness of the lack of environmental sensitivity of the Montreux Treaty, 1936, for the Turkish Straits. The Marpol 73-78 have been modified 31 times over the years until 2012, while The Montreux Treaty has remained unchanged. The Treaty may need to be updated considering such threats AIDS or birds' flu in addition to plague, cholera diseases mentioned Article 3 of The Montreux Treaty.

Key Words: Bosphoros and Dardanelles of the Turkish Straits, Kanal Istanbul, MARPOL 73-78, Montreux Treaty



[32] Deniz Dibinden Çıkanlar; "Denizden Babam Çıksa Yerim" Sözü'nü Çürütecek Türde!

1. Giriş

"Manzarası çok güzel ama çok gemi geçiyor" John Nash

Nobel Ödüllü merhum Nash, Topkapı Sarayı'ndan İstanbul Boğazı'na bakıp bunu demişti [1]. Asya ve Avrupa'yı bağlayan Türk Boğazları (TB) ve Marmara Denizinin toplam uzunluğu 164 deniz milidir (DM). İstanbul Boğazı 17, Marmara Denizi (İstanbul-Gelibolu) 110 DM, Çanakkale Boğazı 37 DM'dir[2]. "Kale-i Sultaniye (1809)", "Londra Boğazlar Sözleşmesi (1841)" vardır [3]. Mondros, Sevr ve Lozan Antlaşmalarında da TB yer alır. Montrö Antlaşması(MA) 1936'da, TB'dan 6000/yıl gemi geçişini düzenlerken bugün ortalama 55.000/yıl gemi geçişi MA'nın yetersizliğine delildir. İşte gemi trafiğini düzen için 1994 ile 1998 Tüzüğü ve 2003'de Türk Boğazları Gemi Trafik Düzeni Servisi oluşturuldu. İngiliz etkisi olmalı, gemiler eskiden soldan gidiyormuş. "Karadeniz'e çıkan gemiler Rumeli sahilinden, Karadeniz'den gelenler ise Anadolu sahilinden geçerlerdi.. Şükür bu trafik değişti ve pek çok kaza da önlendi"[4]. Aslında Voltaire'nin özetlediği söz Mevlana'nın "dün, dünle gitti, yeni şeyler söylemeli" ile eşanlamlıdır.

1982 BM Deniz Hukuku ve özellikle 73-78 MARPOL sözleşmesi denizlerin kirletilmemesini ele alır. Bir sonraki hukuk kuralı öncekini yürürlükten kaldırırsa da (lex posterior derogat legi priori), bir konuda özel kuralların genel hukuk kurallarından önce geleceği ilkesine (lex specialis derogat legi generali) göre TB'da gemi/uçak geçişlerini düzenleyen 1936 tarihli mer'i

MA, M.3.'de salgın hastalığı önleme vs. hariç deniz temizliği konusu, maalesef, eksik görünür.

MARPOL 73-78 varken, MA çevre açısından değiştirilmeli midir? MARPOL 73-78, MA'e makabiline şamil olmadığı için MA'ı mülga etmez. Yani TB'da hem MA'a hem de Marpol 73-78'e uyulmalıdır. Ve MA'ın çevre hassasiyet yetersizliğini, MARPOL dengeliyor, denilebilir. 1969 Antlaşmaların Antlaşmasına rağmen Marpol-MA Uyumsuzluğu [5] varsa, MA, Lozan Antlaşması M.23'ü düzenlediyse Marpol'de MA'ı düzenleyerek çevre için üstün kural (jus cogens) olabilir. Değişmeyen tek şey değişirse MA'da yürütülebilir. Ceteris paribus ile çevre için değişim beyin fırtınası, MA kendi içinde değişime icazet verdiği için pacta sunt servanda'ya aykırı olmayacaktır. Mevcut MA'ı delmek pacta sunt servanda'ya aykırılıktır. 1940'lardaki Struma örneği gibi.

Çanakkale Boğaz'ında 1915'den kalma 16 adet batık geminin[6], doğal resiflik amacı yoksa, nasıl çıkartılacağı MA'da yazmaz. MA'da ilgili düzenleme olsaydı, Romen Bandıralı Independenta tanker gemisi 1979'da Kadıköy açıklarındaki kaza ve patlama sonrası yıllarca denizde metruk kalmayabilirdi. Yani kaza ve batıklar için MA'da açık düzenleme olmadığı için kirletmenin yaptırımı yoktur. Nitekim kanunsuz ceza da olmaz. Gemilerin, İstanbul Boğazı kıyılarındaki yalılara çarpmasında şüphesiz bir çevre felaketidir. Aslında Anayasa M.43'e göre Kıyılar devlete aittir[7]. Ve bu Boğaz yalılarının karaya bakan yüksek duvarları da bir çevre kirliliğidir.

18 Mart 1915'de Çanakkale geçilememiştir. 27 Eylül 1914'de de Çanakkale Boğazı tüm gemi geçişlerine kapatılmıştı [8]. MA m.28'e göre antlaşma ömrü 20 yıl ama geçiş ve ulaşım özgürlüğü sonsuzdur. Ama denizi kirletme özgürlüğü sonsuz olmamalıdır. Bu m.28'e göre 20 yıl sonunda tarafların itirazı olmadıkça MA sürer. MA'a halen hiç itiraz olmaması tarafların kazan kazan memnuniyetini gösterir. Ama bazen kamuoyunda MA'ın değiştirilmesi tartışılır ki MA m.29 bazı şartlarda değiştirmeye icazet verir. Türk yasalarına göre bir antlaşmanın sonlandırma, askıya alma veya değiştirmesine yetkili Bakanlar Kuruludur[5]. Öyleyse MA tüm tarafların lehine olacak şekilde TURMEPA'nın (Deniz Temiz Derneği) vs. öncülüğünde en azından “temiz deniz hassasiyeti” paydasında oybirliği ile değiştirilebilir. Bu balık popülasyonunu da artıracaktır. Zaten Mayıs-Eylül arası balık avlama yasağı balığın üremesi çabalarındandır.

Diğer yandan Haliç'in ve İstanbul Boğazının temizlenmesi için sintine atımını izleme için mevcut video kayıt ve fotoğraf yanında başlayacak olan drone (insansız hava aracı) [9], TB Gemi Trafik Düzeni Tüzüğü (1998) veya TB Gemi Trafik Hizmeti (VTS-Vessel Traffic Services) (2003) düzenlemelerde yapılmıştır. Zaten, İstanbul'a iniş ve kalkış yapan tarifeli uçak pilotları da bazen Marmara veya Karadeniz'e sintine, kirlilik bırakan gemileri havadan görüp ihbar etmektedirler. TB kirliliğini engellemek için başka ne düzenlemeler olabilir araştırmaları da yapılabilir.

Antlaşmanın uygulanmasına imkan bırakmayacak şekilde antlaşmayla ilgili şeyin yok olması da antlaşmayı sona erdirir [5]. 200 milyon yıl önce TB yoktu. Sadece tek bir ada (Pangea) ve etrafında tek bir okyanus (Panthalassa) vardı. Bugünkü kıtaların hareket hızı 100 milyon yıl daha sürerse Akdeniz [10], silsileyle, TB'da yok olacaktır. Küresel ısınma teorisindeyse, aksine, deniz yükselmesi TB'ın şeklini değiştirecek ve MA sis, rüzgar vs. de olduğu gibi doğaya karşı yine çaresiz kalacaktır. Kyoto Sözleşmesi (1997), Paris İklim Antlaşması (2016)

doğayı bozmama çabalarıdır.Ya da TB, gemi geçemeyecek kadar kirlenir ve MA zaten resen sona erer!

İşte doğa herkesi ilgilendirdiği için "en korunan şey" olmalıdır.Kaos teorisindeki gibi TB'daki kirlilik, akıntı veya ballast ile tüm denizlere gidebilir.Nitekim, uluslararası boğazlardaki ve sınırlardaki geçiş rejimini düzenleyen bir antlaşma açık kabulü şartıyla 3.ülkeler içinde haklar ve sorumluluklar doğurur[5]. Ancak hatırlatmalı TB bir ulusal iç su yolu hatta Bayram Öztürk'ün ifadesi ile gemi otobanıdır. İşte herhangi bir antlaşma çevreyi kirletmeme sigortası görevi yapmalıdır. Örnek MARPOL 73/78 gibi.

Özetle bu çalışma daha çok MA'da, TB'ını temiz tutma hassasiyet eksikliğinin tespit ve tartışmasıdır. MA'nın çevre hassasiyeti eksikliği için bir hareket kıvılcımı, şerhidir.

1.1 Uluslararası Antlaşmaların Çatışması

Çevre açısından MA-Marpol'den hangisi primus inter pares ve birbirleriyle çatışır mı? veya TB açısından Mudanya Antlaşması(1923), Lozan (1923) ve MA (1936) ile çatışmakta mıdır? Aynı konuyu düzenleyen birden çok antlaşma varsa ve taraf ülkeleri kısmen/tamamen aynıysa antlaşmaların hükümleri çatışabilir. Çatışan iki antlaşmanın tarafları tamamen aynı veya yeni ise kronolojik olarak yeni antlaşma geçerlidir!Önceki antlaşmanın çatışmayan maddeleri de bir nevi LIFO veya Lex Posterior derogat priori gereği, geçerlidir. Yeni antlaşma, eski antlaşma kurallarını geçerli kılabilir. Tarafları kısmen değişik iki antlaşma çatışıyorsa, her iki antlaşmaya da taraf devletler arasında sonraki antlaşma geçerlidir.Antlaşmalardan sadece birine taraf olan devlet ile, diğerleri arasında ise taraf olduğu antlaşma geçerlidir.İşte devletler, uluslararası antlaşma yaparken, önceden taraf oldukları uluslararası antlaşmalarla çatışmamasına, ihlal olmaması için, dikkat etmelidirler [5].

MA ticaret antlaşması da sayılır ve son günlerde uluslararası ticaret antlaşmaları sorgulanmaktadır. ABD Başkan adayı Cumhuriyetçi Donald Trump mevcut uluslararası ticaret antlaşmalarının ABD aleyhine olduğu için gözden geçirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir [40].Eylül 2016'de Avrupa'da da uluslararası ticaret antlaşmalarını protesto gösterileri olmuştu. MA açınsındansa Halk-Antlaşma Çatışması veya değiştirilme talebi, bu bildiri hariç, fazla gündemde değildir!

2. MARPOL73-78, IMO ve Montrö Antlaşması-MARPOL73-78 Karşılaştırması

Marpol 73-78 dahil 32 adet IMO sözleşmesi vardır [11].BM/IMO-MARPOL 73/78 uluslararası sözleşmesi, deniz çevresini gemi faaliyetleri ve kazaların kirliliğinden korumak için temeldir.1973 ve 1978'de iki antlaşmanın kombinasyonudur ve yıllar boyunca değişikliklerle güncellenmiştir.1976-1977'deki yoğun tanker kazalarına cevap olarak 1978 MARPOL Protokolü, 1978 Tanker Güvenliği ve Kirliliği Önleme Konferansında adapte edildi. Tanker dizaynı ve faaliyetleri ile ilgili ölçülerde, MARPOL 78 ile 1974 Denizde Yaşam Güvenliği Sözleşmesi ile ilişkilendirildi.

Gerçi 1954 Denizin Petrolle Kirlenmesini Önleme Antlaşması (OILPOL) petrol kirliliği, petrol ticaretindeki büyüme ve endüstriyel gelişmeyle mücadele ise de daha fazla eylem gerekiyordu.Ancak o zamanlar kirlilik kontrolü IMO'nun (Uluslararası Denizcilik Örgütü) az ilgili olduğu bir sorundu ve dünya, artan endüstrileşmeyle doğan çevre sonuçlarının farkına

yeni varıyordu.MARPOL 1973 yürürlüğe girmeden, 1978 Protokolü 1973 ana sözleşmesine eklenip değiştirilerek MARPOL 73/78 olarak isimlendirildi ve Ek I ve II 1983'de yürürlüğe girdi.Zimmi kabul prosedürü vardır. Sözleşmeyi onaylayan ülkeler Ek I-II'i kabul etmek zorundadır, diğer eklerin kabulü opsiyoneldir. Bu yüzden yürürlüğe girme uzun sürmektedir.

MARPOL 1973'e önemli özellik olarak konan "özel alanlar" öyle hassas kabul edilmişlerdir ki buralarda petrol ve petrol atıkları kirletmek, çok az ve iyi tanımlanmış istisnalar hariç, tamamen yasaktır.Akdeniz, Karadeniz özel alanlar arasındaydı [11]. MA'da gemilerin yaş sınırı gibi MARPOL 2003 değişiminde MARPOL öncesi tankerlerin kullanımdan kaldırılması 2005'den 2007'e uzatılmıştır.Gemiler 25 yaşını geçemez ibaresi de vardır. Eski gemileri hurdaya ayırmak amaç galiba. Nitekim 2004'de yeni ve mevcut gemiler arasındaki zorunluluk farklarının açık tanımı istenmiştir. Nebati yağların taşınması ile ilgili de Marpol'de revize yapılmıştır. Özetle MA(1936)'da hiç değişim yokken Marpol 1984'den 2012'e kadar farklı yıllarda 31 kere değiştirilmiştir. MA m.28 ve de 1969 Antlaşmalar Kanunu Sözleşmesi m.62(1)(b) göre MA'ın radikal bir değişimi için resmi bir başvuru yoktur [12].

2.1 Türk Boğazlarında Deniz Kirliliğine Neden olan Kazalar

TUDAV'ın Boğazlardaki kazalar hakkında Veri Bankası vardır[13].TB'de denizcilerin öldüğü, tonlarca petrolün yandığı/denize aktığı, koyunların telef olduğu çarpışma, dümen kilitlenip yalaya çıkma vs. nedenlerden olan en önemli kazalar 1960, 1963, 1966, 1979, 1991, 1994 ve 1997 yılında olmuştur. İşte her gün 150 geminin geçtiği İstanbul Boğazı, kılavuz kaptan kullanmayan gemiler yüzünden kazalara karşı savunmasızdır.Trafiği en yoğun ve tehlikeli su yolu İstanbul Boğazı'nın en çok kaza yaşadığı gün 17 Şubattır. Panama Kanalı'ndan günde 40, Süveyş Kanalı'ndan 74 gemi geçer. Bine yakın şehir hatları vapuru ve bin 500 deniz otobüsü ve motor seferi de var. Son 60 yılda İstanbul Boğazında 1200 deniz kazasının %93'ünü kılavuz kaptan almayan gemiler yaptı. IMO, Boğaz'dan geçiş yapan gemilere kılavuzluğu şiddetle tavsiye etmesine rağmen kılavuz alma oranı hâlâ çok düşüktür[14].

3. Deniz Kirliliğini Önlemek Açısından Möntrö Antlaşmasını (1936) İnceleme ve Değişim Önerileri

1936'da çevre öncelik olmadığından MA'da çevre hassasiyetsizliği anakronik değildir. Haliç'in (Haliç, MA'e göre Boğaz mı?) eski berbat kirlilik ve kokusu hatırlanırsa, petrol sızması hariç TB aşırı kirli değildir.Akıntının kirliliği ceteris paribus, bu görece temizliğin nedeni üstten Karadeniz'den Ege Denize, alttan da tersi akıntı olabilir[15]! Yine de MA'da çevre kirliliğini önleyici düzenlemeler olsaydı, dolayısıyla olmalıdır.Hele az akıntılı Çanakkale Kepez sahilinin kirli denizi (yoğunlukla yosun) kesinlikle temizlenmelidir.Çünkü Çanakkale'de 2. Kordon'da denizin kalitesi mavi bayraklı ise de! az aşağıdaki Kepez limanına kadarki sahilde kimsenin denize girmemesinden anlaşılacağı üzere pek de temiz değildir. Kepez limanının güneyinde Kepez Halk Plajı ise daha çok akıntılı olduğu için nispeten daha temizdir ve 12 Haziran 2016'da Mavi Bayrak (MB) almıştır. TRT Telegün'ün 13.06. 2016 haberine göre 50 ülke arasında 588 MB ile İspanya birinci, 444 MB'lı plaj ve tesisleriyle Türkiye ikincidir. MB'ı Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı vermektedir. Yine de Mayıs 2016'da Çanakkale Belediyesi Meclisinde Boğaza lağım aktığı tartışmaları olmuştur.

Maddelerinde kendini değiştirme icazeti olsa da belkide ahde vefa ile MA 1936'dan beri aynen caridir. M.3 (salgın hastalık) ve de ayrıca M.29 ve eklerinde indirekt olabile de (kirliliğin değiştirme nedeni olabilmesi), direkt/indirekt çevre hassasiyeti gözükmez. Örneğin

MA Ek II-A-2'de tonaj hesaplama için "balast su" geçer ama "sintine" kelimesi geçmez! Batan gemilerin enkazları için de bir düzenleme yoktur

1994'de yürürlüğe giren temel bir belge BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982).M.37, 38, 45 göre Uluslararası Boğazlar'da gemilerin transit ve ayrıca zararsız geçiş hakkı vardır ve zararsızlığa çevrede dahil olmalıdır.M.39.. "geçiş yapan gemiler, uçaklar.. çevrenin korunması kurallarına uymakla yükümlüdürler".Kıyı devletiyse, sözleşmeye aykırı olmamak şartı ile geçiş düzenlemesi getirebilir. Niteki 2674 sayılı Karasuları Kanunu (1992) vs. vardır.TB'ın MA ile gibi düzenlendiği uluslararası boğazlardan transit geçiş hakkı uygulanmaz. Geçiş rejimi 1998 tarihli Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ile daha ayrıntılı düzenlenmiştir[5]. MA'da, bu tüzükte ve VTS'de en asıl amaç güvenli transit gemi geçişini sağlamaktır. "M.1–Bu Tüzük, TB'da seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak amacıyla deniz trafik düzenlemesini gerçekleştirmek için hazırlanmış olup TB'da seyir yapacak tüm gemileri kapsar." Tüzükte "*Çevre kirletme yasağı* M.29-TB'dan geçen gemiler, çevre kirlenmesine karşı mevzuatla saptanmış bütün önlemleri eksiksiz almakla yükümlüdürler."

3.1. Kanal İstanbul Projesi

TB doğalken limanlar, köprüler, Marmaray yapaydır ve belkide çevre kirliliği sayılabilir. 25/04/2016 tarih 6704 sayılı Torba Kanun m.7: "Su yolu; imar planı kararıyla yapay oluşturulan ve deniz araçlarıyla ulaşımın sağlandığı su geçididir." İşte petrol tankerlerini Kanal İstanbul'dan geçirterek İstanbul Boğazını çevresel açıdan koruma amaçlanır. Kanal İstanbul, belki de, MT'daki çevre hassasiyeti eksikliğinin bypassı ya da MT'in kendi içinde icazet verdiği değişikliği kendi dışında tek taraflı değiştirmedir. Panama Kanalı'nın açılması Los Angeles [16] ihya ederken, Süveyş Kanalı'nın açılması Ümit Burnu'nu ihyasız etmiştir.Yani Kanal İstanbul'un Türk usulü rantı yanında deniz ekolojisini bozma gibi olumsuzlukları da [Bkz17] olabilecektir. Ayrıca dünyada ücretli yapay kanal konuları hassastır. Hele MA'da ticari gemilerin düşük ücretli geçiş haklarının sonsuzluğu düşünülürse! Nitekim Mısır Cumhurbaşkanı Cemal Nasır'ın 1956'da Süveyş Kanalı'nı İngilizlerden millileştirmesi sonrası İsrail, İngiliz ve Fransız birlikleri Mısır'a müdahale etmişti. ABD'in işlettiği Panama Kanalı bölgesini 1999'da Panama Hükümetine bırakması ABD iç siyasetinde eleştiri yanında Panama iktidarlarını, suikast dahil, değiştirmeye varmıştır [18] [19].

Başarısız, mel'un 15 Temmuz 2016 Kalkışması dış güçler destekliydi ve nedenleri arasında Türk Boğazları ile direkt ilgili olarak; Kanal İstanbul Projesi, 26 Ağustos 2016 Cuma İstanbul Boğazındaki 3. köprü olarak açılan dünyanın en geniş köprüsü Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Marmaray veya Aralık 2016'da açılacak AVRASYA Tüneli (İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi) ve 18 Mart 2017'de Çanakkale'de temeli atılacak 18 Mart Köprüsü gibi büyük yatırımlara karşı "akıldışı" kıskançlıklar olabilir. Nitekim 15 Temmuz Gecesi darbeciler Boğaziçi Köprüsü'nü (15 Temmuz Şehitler Köprüsü) tek taraflı trafiğe kapattılsa da 16 Temmuz sabahı bizatihi gözleme göre Çanakkale Boğazı'ndaki transit gemi geçişleri MA'nın verdiği özgürlük ile olmalı, aksaksızdı. Bu kalkışma bu sempozyumun planlanan tarihte yapılmasını da sekteye uğrattı. Sempozyum, Ağustos 2016'da Bosna Hersek'te düzenlenecekken bu kalkışma nedeni ile 4-6 Kasım 2016'de Alanya'da yapılacak şekilde ertelenmiştir.

Türk Boğazlarıyla indirekt ilgili İzmit Körfezi'ndeki Osmangazi Köprüsü Haziran 2016 açıldı.İstanbul'da dünyanın en büyüğü olacak 3.Havaalanı inşası ise sürmektedir.

3.2.Montrö Antlaşması Maddelerinin Çevre Hassasiyeti Açısından İncelenmesi

"Boğazlar" genel deyimiyile Çanakkale Bogazi, Marmara Denizi ve Karadeniz Boğazi'ndan geçisi ve gemilerin-gidis gelisini, Lozan'da, 24 Temmuz 1923'de imzalanmış Barış Andlaşmasınının 23.maddesiyle saptanmış ilkeyi, Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz'de, kıyıda Devletlerin güvenliği çerçevesinde koruyacak biçimde, düzenlemek istegiyle..işbu sözleşmeyi, Lozan'daki sözleşmenin yerine koymayı.."[20] MA'ın girişindeki bu "güvenlik", "çevre temizliği güvenliğini" içermiyorsa, MA'da çevre ifadesi yoktur. MA, Lozan'ın TB ile ilgili m.23.ü değiştiriyorsa başka bir antlaşma da çevre temizliğini düzenleyebilir!

Öyleyse MA, Boğazlar açısından Lozan Antlaşmasınının tadilatı ise "Lozan 93 senedir kelimesi kelimesi duruyor" [41] ifadesi de külliye yanlıştır. Lozan'da Türk Boğazları barışta askersizleştirilmekte ve Boğazlardan geçiş denetimi akit devlet temsilcilerinden oluşan Boğazlar Komisyonu'na bırakılmaktaydı [42]. İşte MA ile bu durum değiştirilmese ve Lozan'ın bu kısmı halen cari olsaydı, ne İstanbul'da ne de Çanakkale'de T.C DnKK Boğaz Komutanlığımız olamayacaktı.

MA'ın 13 imzacı ülkesi var ama TB'dan geçen tüm gemileri içerdiği için res inter alios acta'da (imzacılar arasında) değildir, 3.ülkeleri bağlar. İmzacılardan 1936'da krallık Bulgaristan, Romanya, Yunanistan artık krallık değildir. SSCB 1991'de dağılmıştır. Bosna Hersek'in, 1995 Dayton Anlaşması sonrası Yugoslavya'nın ardılı olarak MA'a taraflığı da başka çalışmanın konusudur.Zaten 1908'deki Bosna Krizi içinde İstanbul Boğazi meselesi de vardı [21]. İşte MA'ı imzalayan bazı ülkelerin statüsü değişse de MA aynen caridir. M.24'deki Milletler Cemiyeti yerine de 1945'de UN kurulmuştur.

"Birinci Madde;Bağıtlı Yüksek Taraflar, Boğazlar'da denizden geçiş ve gidis-gelis (ulasım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler.."Özgür geçiş "denizi kirletme özgürlüğünü" içermemelidir! M.2'de ticari gemilerin barışta "yük ne olursa olsun", M.3 hariç, serbest geçişleri deniz kirletici yük serbestliği olarak yorumlanabilir.Yük türü bildirimini gerekmemesi de kirletici kargo taşımaya yol açabilir. Kılavuz ve yedekçiliğin (römorkörcülük) isteğe bağlı olması, çevre temizliğine dikkat etmemenin de isteğe bağlı olduğu anlamına gelmemelidir!

M.3'e göre gemiler TB girişlerindeki sağlık istasyonunda durup uluslararası uygunluktaki Türk sağlık yasalarına göre hızla sağlık kontrol edilecek, temiz sağlık belgeliler TB'da başka durdurulmayacaktır.İki konu akla gelir;1-Sağlık bir çevre konusu mudur 2-TB'ı kirlettiği kesin olan gemilerde durdurulmayacak mıdır?

M.3. "veba, kolera, sarı humma, lekeli humma ya da çiçek hastalığı olayları bulunan (ticari) gemiler..TB girişlerindeki sağlık istasyonunda duracaklardır.." M.22'de savaş gemileri için karantina ve TB'ı bu hastalıklarından koruma önlemleri vardır. İki yorum; 1-Bu hastalıklar 1936'daki kadar tehlikeli olmayabilir dolayısıyla 2016'daki riskli hastalıklar güncellenmelidir.AIDS,kuş gribi vs.Aslında 1998 Tüzüğü M.10'da TB'dan uğraksız geçen gemilerin demirleme şartlarında "hastalık" kelimesi ile tüm hastalıklar kasıt edildiği için güncelleme yapılmış sayılabilir.2-1943'de, savaş gemisi olmayan Struma gemisinin 3.madde ileri sürülerek durdurulması MA'daki serbest geçişe dahası ahde vefaya aykırı mıydı? Ayrıca TS'da hiç çevreyi kirlettiği için durdurulan gemi var mıdır, araştırmaya değerdir.

M.4-5'e göre savaş esnasında ticaret gemi geçişinde, savaş veya savaş dışı yollarla, çevre kasten kirletilebilir.

M.8'de savaş gemilerinin spesifik kargo türünün ön-deklaresi zorunlu gözükmez. M.13'de de savaş gemisi tipi ve sayısı istense de kargo türü istenmez! Ek-II'de gemilerin tonaj hesabında limit konmuştur. Ama Merhum Demirel "yollar yürümekle aşınmaz" dese de aşırı tonaj karayollarını aşındırabilir ama denizler aşınmaz ki! Hatta daha ağır tonajlıdan MA'a göre daha çok ton başına geçiş vergisi alınabilir. Buna rağmen M.9,11,14,18'de savaş gemileri veya sıvı taşıyan yardımcı gemileri için bazı tonaj ve gemi sayısı sınırlaması veya muafiyetleri vardır.

M.12'de..denizaltı geçişi için "vaktinde haberle gündüz ve su üstü" geçişe göre bir retorik soru: önbildirim olsa bile veya fors major'da çevre kirletme izni verilebilir mi? M.14;"*Yabancı Deniz Gücü...dokuz gemi..*"9 gemi sınırlaması deniz trafiği artmasının veya saldırganlık hevesi olmasının olabilir.M.15'e göre TB'dan şimdiye kadar hiç yabancı uçak gemisi geçti mi? Türkiye'nin uçak gemisi yoktur ve ihtiyacı da tartışılabilir. M.16 "*Bogazlar'daki transit savaş gemileri, avarya ya da geminin teknik yönetimine bağlı olmayan aksaklık dışında, geçişleri için gerekli süreden daha uzun süre Bogazlar'dan kalamayacaklardır.*"Denizin kirlenmesi bir avarya, aksaklı mıdır? Bozulup duran gemi transit veya zararsız geçişi ihlal midir? M.17'de Türk limanlarını ziyarette verilen tonaj muafiyeti, çevre kirletme muafiyeti de anlamına da gelmemelidir.

M.18"b).*Karadeniz'in en güçlü donanmasının tonajı isbu Sözlesmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın tonajını enaz 10.000 ton asarsa, .. 30.000 tonluk toplam tonaj aynı ölçüde ve ençok 45.000 tona değin arttırılacaktır.*" Tonaj artırılabilir, MA'da deniz temizliği lehinede değişiklik olabilir. Şeytan ayrıntı da yatar! MA'da gemi tonajlarına, tonaj tarifine, sürelere, devülasyona tabii Gold Frank vergi miktarı! vs. sayılara önem verildiği kadar çevre kirliliğini de önem verilmelidir. M.28'e göre MA süresi 20 yıl! veya M.18;"(2).. *gemileri sebep ne olursa olsun Karadeniz'de yirmi bir günden fazla kalamayacaktır.*" Bu yasaklar gibi savaşta ve barışta çevreyi kirletenlerle de savaşılmalıdır! Kirletenler cezalandırılmalıdır.

M.21."*Türkiye kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karsısında sayarsa,..*". Çevre kirliliği de bir tehlike sayılabilir!

Kesim III. Uçaklar M.23.'de TB hava sahasında uçuşlar yer alır.Uçak gürültü kirliliği veya KimyasalZ (Chemtrail) yapması, sintine bırakması, gemilerdeki gibi ücret alınmaması vs ayrı bir çalışma konusudur.Transit uçak geçişlerini düzenleyen Chicago Konvansiyonunun Ek-16'ı; Çevreyi Koruma-Uçak Gürültüsüdür.

M.24 ;"*Türk Hükümeti, isbu Sözlesmenin, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin her hükmünün yürütülmesine göz kulak olacaktır.*" Çevre temizliği de dahil olmalı! "...*Türk Hükümeti, Boğazlar'da yabancı savaş gemilerinin gidis-gelisini gösteren, ticarete ve isbu Sözlesme'de öngörülen deniz ve hava ulaşımına yararlı bütün bilgileri kapsayan yıllık bir raporu Milletler Cemiyeti ve Bağitli Yüksek Taraflara sunacaktır.*" Bu bilgilerde deniz kirliliği de yer almalıdır.

M.25;"*Isbu Sözlesmenin hiçbir hükmü, Türkiye için ya da Milletler Cemiyeti'ne üye herhangi bir başka Bağitli Yüksek Taraf için, Milletler Cemiyeti Misakından doğan haklara ve yükümlülüklerle halez vermemektedir.*" İşte çevre açısından Marpol 73-78'e de aykırı olmamalıdır veya tersi! Ama "post hoc, ergo propter hoc" (bundan sonra oldu, o nedenle bundan dolayı) denirse? [22].

M.28: "İşbu Sözleşmenin süresi,..yirmi yıl... M.1'de doğrulanan geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi...yirmi yıllık sürenin bitiminden iki yıl önce, hiçbir Bağlı Yüksek Taraf,.. Sözleşmeyi sona erdirmeye ön-bildirimi vermemişse, işbu Sözleşme, bir sona erdirmeye ön-bildirimden gönderilmesinden başlayarak, iki yıl geçinceye kadar yürürlükte....işbu maddeye uygun sona erdirilmiş olursa, Bağlı Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak için kendilerini bir konferansda temsil ettirmeye kabul ederler." MA'ı sona erdirmeye çevre hassasiyetsizliği dolayısıyla olabilir veya başka sebepli bu konferansa çevre konusu da eklenmelidir.

M.29:"İşbu Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağlı Yüksek Taraflardan herbiri, Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde.. değişikliğin niteliği ve gerekçesi kapsanacaktır." SOS aşamasına yaklaşan çevre temizliği de bir gerekçe olabilir.

M.2 ve EKI.1'e göre TB'dan gemi geçişlerinden (uçaklar bedava!) fener,şamandıra vb. tesis giderleri için alınan vergi/harç çevre temizliğinde kullanılabilir. Ek-I.4; "hizmetlerin giderlerinin karşılanmasına ve yedek akçe ya da aşırı olmayan bir döner sermaye fonu için gerekli miktardan yüksek olmayacak vergi ve harçlar, ancak işbu Sözleşmenin m.29. hükümleriyle arttırılabilecek...Bunlar altın-Frank ya da ödeme tarihindeki kambio değerine göre Türk parası olarak ödenecektir."Yani indirimde olabilir veya çevre temizlik vergisi vari artışta.Para enflasyona tabii mi? vs. [bkz 23].

EK II, A. Standard Sutaşırımı (Marmahreç) 2'de denizaltı tonajı için balast su ağırlığı hariç deniyor ama balast suyu atımı için düzenleme yoktur.

EK II-C "Yaşını Doldurmuş Gemiler;..yapılarından başlayarak, ..yıllar geçince, "yaşını doldurmuş, sayılacaktır." MA'de geminin 1916'dan sonrası inşa vurgusu 1999 deprem yönetmeliğinin binanın dayanıklılığını göstermesi gibi olabilir.Yaşlı araçların hurda olarak trafikten men'i gibi yaşlı gemilerde TB'dan çekilmek istenmiş olabilir!

4. Balast Suyu Problemi [24,25, 26,27]

Petrol kirliliğinden daha kalıcı etkili balast suyu problemi/istilacı türler, küresel ısınma, kara&insan kirleticileri ve aşırı avlanma denizleri ve biyoçeşitliliği tehdit eden dört büyük tehlikedir.1 milyon\$ bütçeli (2006-08) balast suyu ile taşınan zararlı sucul organizmaların kontrolü ve yönetimi projesini TÜBİTAK&Denizcilik Müsteşarlığı yürüttü ve Türkiye için Balast Suyu Değerlendirme Raporu 2008'de tamamlandı. Türkiye'nin imzalamadığı Gemi Balast Suları ve Sedimanların Kontrolü ve Yönetimi Uluslararası Sözleşmesi (2004) ile 2011-2015'de tüm gemilere balast arıtım cihazları takılacaktır.Bu proje, Türkiye'nin IMO'ca yürütülen "GloBallast Partnerships" Projesinde Akdeniz Bölgesi için lider ülke olmasına katkıda bulunmuştur. Türk kıyı alanları uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuatla korunur.Tablo 14,15-Çanakkale Boğazı civarı hassas alanlar; Gelibolu Yarımadası-Akdeniz Foku (Monachus Monachus), Milli Park ve Doğa koruma açısından korunur.

Deniz kirliliğinin %90'ı kara, %10'u deniz kökenlidir. Ötrofikasyon büyük problemidir. Tuna nehrinden gelen gübre ve tarım ilacı kirleticileri, akıntılarla Karadeniz ve İstanbul Boğazından Marmara'ya taşınır.Türk limanlarına yılda 23 milyon ton balast suyu deşarj edilir.66 farklı tür (19'u zararlı) gemiler ile Türk kıyılarına taşınmıştır. 2002-2006'de İstanbul kıyılarına 30.396.009 ton (%43,yüksek risk), Çanakkale kıyılarına 4.233.446 ton (%6, düşük risk) balast

suyu basılmıştır. İstanbul kıyılarından 5957978, Çanakkale kıyılarında 2156949,94 ton balast suyu diğer denizlere taşındı. Balast suyundan gelen sucul istilacılarının başarılı yönetimi biyoçeşitlilik, ekosistem koruması ile ekonomik ve çevresel fayda sağlar.Toplum sağlığı da önemlidir.

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müd.;Boğazı uğraksız geçen gemileri denetim-Boğazdaki gemilerde balast suyu kontrolleri vs. Sahil Güvenlik Komutanlığı(SGK); Balast suyu basım/değişimi yasak bölgelerde kontrol. Üniversiteler; Danışmanlık. Liman Biyolojik taramayı yürütür, tespit edilen istilacıları raporlar.Gemi İnşacılar Birliği: Balast suyu arıtım cihazlarının gemilere takılmasını koordine eder. (Tablo 18) T.C.Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının II.Deniz Emniyeti;b)Yük, Tehlikeli Yük Taşımacılığı, II.Deniz Çevresi; a)MARPOL b)Acil Müdahale c)Mali Sorumluluk ve Tazmini, d)Organik Tutunma Önleyici Kaplama Uygulamaları e)Denize Boşaltılan Atıklar V.Deniz Ticaretinin Kolaylaştırılması gibi çalışmalar vardır. Deniz ve İç Sular Düzenleme, Deniz Ticareti, Tersaneler ve Kıyı Yapıları, Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme, Kıyı Emniyeti Genel Müd. vardır [28].

Denizcilik Müsteşarlığı'nda deniz güvenliğini arttırmak ve deniz çevresini korumak için 1236 personel çalışır.195 denetim elemanı da bölge müd. ve liman başkanlıkların da görevlidir. Türk limanlarına gelen 35.000 geminin %10-15'i denetlenir.

5- Türk Boğazlarında Deniz Kirliliğine Maruz Kalma ve Kirliliğin Önlenmesi için Çözüm Önerileri

Fitöz [29] ÇOMÜ'deki yüksek lisans tezinde (2009) TB'ın önemini vurgulamış,TB'daki gemi kazaları ve deniz kirliliğini önleme tedbirleri ile imkan ve kabiliyetleri incelemiş, TB'da deniz kirliliği için alınabilecek önlemler hakkında görüş ve öneriler sunmuştur.

Deniz Kirliliği Kaynakları (1990);Gemi %12, kara %44, atmosfer %33, suya batırma %10, deniz yatağı faaliyetleri %1'dir.Gemi kaynaklı deniz kirlenmesi iki türlüdür;

1-Rutin (tedrici) atık sular;sintine, balast (ekolojik sabotaj, canlılar),evsel (pis) su, tank yıkama suları(slop), yağlı çamur(slaç). Marpol 73-78'e göre 2004 "Gemilerden Atık Alınma ve Kontrolü Yönetmeliği" yanında bu yönetmeliğe göre Ücretler ve Esaslar Tebliği vardır. MARPOL73-78'de gemide sintine seperatörü zorunludur. Slaçın gemide ayrıştırma standardı vardır.Merhum Sadun Boro "Kısmetim" teknesi ile dünya turunu anlattığı "Pupa Yelken" kitabına "mezar taşları martılar olan denizcilere" diye başlar. Benzer ama negatif bir kalıcılık;denize atılan 1 cam şişe 1 milyon yılda yok olur.

2-Gemilerden Kaza Sonucu Kirlenme (Ani, yoğun çevre maliyeti);Tanker kazalarından petrol sızması sonrası 1978'de IMO tanker güvenliği ve kirlilik önlenmesi için bir konferansta yeni tedbirleri tartıştı. MARPOL1978 imzalanmıştır.

İstanbul Boğaz'ından geçen gemilerin rotasında yapmaları gereken 12, Çanakkale Boğazında ise 10 adet (biri Nara Burnunda 90°) keskin dönüş vardır [30]. İşte Seyir güvenliği için tehlikeli İstanbul Boğazı'nda yüzlerce deniz kazası oldu. Karadeniz'den gelen 7400 ton çelik yüklü Yunan-M/V Evrialı gemisi ile 94 bin ton petrol yüklü 282 m.lik Romen bandıralı Independenta tankerinin 15 Kasım 1979'da Boğazın güney girişinde çarpıştı vs. Haydarpaşa Limanı'nın 0.5 mil açığında karaya oturan gemideki patlamalar, binalara da zarar

verdi.Independenta'da 14 Aralık'a kadar 30 bin ton petrol yandı, sonra battı. 64 bin ton petrolde 4 km² deniz alanına döküldü. Haftalarca ulaşımın kapanan Boğaz'da denizin temizlenmesi aylar aldı, 43 denizci öldü. Ucu gözüken gemi leşi yıllarca kaldı. Çanakkale Boğazında devasa tanker çarpışması yoktur. Ancak 1953'de İsveç bandıralı Naboland şilebi ile Çanakkale Boğazından çarpışan Dumlupınar Denizaltımız batmış 81 denizcimiz şehit olmuştur [31].

Tanker kazası olduğu zaman doğa harikası değil de "petrol ırmağı" da denilen TB'daki gemi kazaları çarpışma, karaya oturma, yangın ve hareketsizliktir ki hepsi de deniz ekosistemini direkt etkiler.TB'daki 52 deniz canlısı türü ciddi tehdit altındadır.Petrol sızma ve kirliliği, saldırgan türler, atık ve sintine suları ekolojik tehditlerdir.Kayıp ve zararlar sigortaya tabiidir ama canlı kaybı ve doğa sigorta ile restore edilemez [30].

Oğuzülgen ise [2] TB, T.C. karasularında uluslararası gemi trafiğine açık ulusal bir iç suyoludur. TB'da son 50 yılda ~700 deniz kazası olmuştur.Ulusal ve uluslararası yasal, idari, teknik ve yapısal tedbirlere rağmen, menfaatler için sadece ticari tedbirsizlikler kazaları önlemede engeldir.TB'daki Kaza Sebepleri;a-İnsan b-Gemi c-Çevre: 1) Doğal yapılar, şartları, 2)Yapay Yapılar, 3)Yoğun deniz trafiği, 4)Çevresel Seyir Yardımcı yetersizliği, 5)Işık, ses kirliliği, ç-Mevzuat,tatbik,denetlenme eksikliği.

TB'da Kaza Önleyici Tedbirler; 1)Gemi trafik, 4)Kılavuzluk, 5) Römorkör refakat hizmetleri vs , 6) Gelişen teknolojilerdir.

Fitöz'ün, Palabıyık ve Altunbaş'ın “Ships and Port Solid Waste Management: Some Further Views on Çanakkale” çalışmasından aldığı ilgilere göre Deniz kirliliğinin sınır tanımazlığında artan endişelerle çevre hukukuyla deniz çevresini koruma ve kirliliğini önleme ile sorumluluk ve tazmin sözleşmelerinden en kapsamlısı MARPOL 73-78'dür. Türkiye MARPOL III., IV. ve VI. Eklerine vs. taraf olmadığı için gemi kaynaklı kirlilik cezaları vs. düzenlemeler, düzensizdir.

MARPOL73-78, oşinografik ve ekolojiye göre deniz trafiğinin özelliğine göre, deniz kirlenmesinin önlenmesinde özel zorlayıcı yöntemler gerektiren “Özel Alan”larından Karadeniz ile Akdeniz sınırı, 41 kuzey enlemdir.İzmit, Gemlik Körfezi ile Marmara Denizi “Akdeniz Özel Alanı”, Avcılar-Kartal kuzey hattı ile İstanbul Boğazı “Karadeniz Özel Alanı”nda temiz ve ayrılmış balast dışında gemi boşaltımı yasaktır.

BM Deniz Hukuku Sözleşmesi (1982) deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesinde evrensel bir hukuki çerçeve oluşturan ilk uluslararası sözleşme sayılabilir.Türkiye, karasuları hükümleri nedeniyle imzalamamıştır.Türkiye'nin çevre denizlerini etkileyen bölgesel deniz kirliliği ile mücadele sözleşmeleri de Barselona (1976) ve Bükreş Sözleşmesi (1992)'dir.

Kirliliğe müdahalede Türkiye'nin uluslararası ve ikili sözleşme yükümlülüklerini etkilemeyen etkin icrayla deniz kirliliğini önlemek için geliştirdiği bazı mevzuat: T.C Anayasası 56.madde sağlık hizmetleri ve çevre korunması. 618 Sayılı Liman Kanunu, 3621 Sayılı Kıyı Kanunu, Tehlikeli Atıkların Kontrolü Yönetmeliği vs. 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı (SGK) Kanununda (1982),deniz ve hava araçları ile denizlerdeki tesislerden kirlenmelerin hüküm ve uluslararası antlaşmalara aykırı eylemlerini önlemek, izlemek vs. vardır.Çevre kirliliği ile ilgili 1983 tarih 2872 sayılı Çevre Kanunu, temeldir ama 2006'da 5491 sayılı kanunla değişti. Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliği; Türkiye'nin denizlerinde; gemi sintine suları, kirliliği balast

suları, slaç, slop, yağ, çöp, pis su vs. petrol ve petrol türevli katı ve sıvı atıkların ve bu denizler üzeri hava sahasında seyreden uçak atıklarının denizlere boşaltılması yasaktır(M.23b). TCK. M.181-182'de çevrenin kasten ve taksirle kirletilmesi suçları vardır. 2005 tarih 5326 sayılı Kabahatler Kanununun m.41'de "çevreyi kirletme"dir.

TB Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve Uygulama Talimatına (1998) göre TB'dan geçecek tehlikeli yüklü gemiler ile 500 GRT üzeri gemilerin; çevre zarar tazmin poliçeleri olmayanların TB'a girişlerine izin verilmez.Nükleer güçle yürütülen, nükleer yük/atık taşıyan, tehlikeli/zararlı yük,atık taşıyan gemilerden tüzükteki bildirimleri yapanlardan Denizcilik Müsteşarlığı'nca uygun görülenlerin TB'dan geçişleri VTS'ce gündüz, tek yön, kılavuz kaptan ve uygun römorkör refakatinde yaptırılır.

IMO temel organlarından Deniz Çevresini Koruma Komitesi (1973), deniz kirliliği ve seyir emniyetiyle ilgili ihtiyaçlara göre yeni ve mevcut sözleşmelerde yenilik ve değişiklik konusunda çalışır. AB, Avrupa Denizcilik Emniyeti Ajansı EMSA'da ceza vermekten çok kirleticileri caydırmak amacındandır. Sürdürülebilir TB'ı için olmalı! Ve (kusursuz sorumlulukla) kirleten öder prensibi vardır.Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik Çevre Çalışmaları Yapan (Greenpeace,1971) ve de TUDAV vardır.

Çevre ve Orman Bakanlığında Deniz Kirliliği Daire Başkanlığı vardır. Çevre Yönetimi Genel Müd.'e bağlı Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığının üç adet şube müdürlüğünden biri Marmara ve TB Şube Müd.dür. Deniz Ulaştırması Genel Müd. Deniz Çevresi Daire Başkanlığı görevleri; Denizcilik Müsteşarlığı deniz kirliliği için Daire Başkanlığı politikaları ile ulusal mevzuat ve uluslararası normlar doğrultusunda,.. TB'da çevre güvenliğini sağlama vs.dir. Denizcilik Müsteşarlığının İstanbul'da 2, Çanakkale'de 1, toplam 6 adet liman kontrol teknesi bulunur.

Deniz trafiğinin atar damarı TB'ın stratejik önemi ekonomik, siyasi, coğrafi ve güvenlik açılarından incelenebilir; Güvenlik açısından;.1936'da TB'dan yılda 4700 gemi geçerken bugün her yıl yaklaşık 55.000 gemi geçer. Kılavuz kaptan almamaları da sorundur. Riskli, netametli, dar su yollarından TB'da keskin dönüşlerde gemilerin büyük açılı rota değişiklikleri kaza riski artırır. Coğrafyası, kuvvetli akıntıları, değişken iklimiyle günde yaklaşık 150 gemi, 25 tehlikeli yük taşıyan gemi geçer.

MA, geçişteki tüm hukuku düzenlemediğinden, sözleşmenin açık yasaklarına ters düşmemek, uluslararası hukuka bağlı ve TB'dan geçiş hakkı özüne dokunmamak şartlarıyla; Türkiye'nin zabıta ve yargı yetkisiyle geçişin zararsızlığını isteme ve düzenleme yetkileri bulunur. MA'de saklı ve uluslararası hukuk yetkisiyle Türkiye, TB Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü (1998) ile kıyıdaş devlet olarak, ulaştırma sürat ve güvenliği ile deniz trafiğini düzenleme yetkisini kullanmıştır.Uygulama eksikliklerini giderecek bu tüzük TB'lardan daha çok gemi geçişi değil, daha güvenli seyir, can, mal ve çevre koruyuculuğu amaçlar.Marmara Denizi dahil TS'da deniz trafik emniyetini ve artan deniz trafiğinin risk ve tehlikelerine karşı çevre emniyeti ve kontrolünü arttırmak için, ulusal ve uluslararası kurallara uygun teknolojik VTS, 30 Aralık 2003'de başladı. VTS'in maliyeti kullanıcılardan değilde Türk vergi mükelleflerinden kesilmek suretiyle \$10 milyondur [30].Deniz trafiğini düzenleyerek gemi kazalarını ve kazalardan deniz kirliliğini önlemek için tasarlanan VTS, bu tüzük ve (IMO) kurallarıyla gemi trafik verimini de arttırdı. VTS'in; İstinye/İstanbul ve Akbaş/ Çanakkale'de 2 Gemi Trafik Hizmeti Merkezi, 16 radar, CCTV/IR kameralı İnsansız Trafik Gözetleme İstasyonu, 10 doppler akıntı algılayıcı istasyonu vs. var. VTS'in ekonomik kayıpları

asgarileştirme amacı da vardır. Başarılı olan VTS İzmir, Mersin vs. limanlara da bechmark olmuştur. İşte Gemi trafiği için 1998 tüzüğü oldu ise ayrı bir TB çevre düzenlemesi olabilir.

Gemi kaynaklı atıklar, uluslararası antlaşmalara göre kontrolle toplanır ve yönetilir. TB'da, özel sektör, yerel yönetimler ve kamu iktisadi teşebbüslerince işletilen limanlarımızda çoğu sintine ve balast suyu alınmasına yönelik atık kabul tesisleri vardır. EK-14-Atık Kabul Tesisleri; İstanbul'da 1 Lisanslı Tesis (BŞB), 38 Muafiyet Belgeli Tesis ve 16 adet atık alım gemisi vardır. Aynı rakamlar Çanakkale'de, 3,0 ve 2'dir. Gemilerin özellikle petrol atıklarını alarak denize şarjını önlemek ve ekosisteminin korunmasına katkı için TB'da gemilerden atık alan İstanbul'da İSTAÇ A.Ş. vardır. Geri dönüşüm ve atık işleme tesislerine sahip Çanakkale Kepez Limanı A.Ş, Boğazdan geçen tüm gemilerin %1'i ve petrol tankerlerinin %10'una atık alımı hizmeti verir. MARPOL 73-78 Ek-1'e göre gemi kaynaklı slop, sintine suyu, slaç ve atık yağlar ile pis su ve çöp atıklarının limana yavaşan gemilerden ve açıktaki gemilerden toplar. Bu tesisler geliştirilmelidir. MA'deki duraksız geçişe aykırı mı bilinmez ama bu atık alımı, çevre dostu bir TB için bir hizmet ihracatı sayılabilir.

Sahil GK..; denizlerde seyir emniyeti, can ve mal güvenliği ve deniz çevre koruma için, gemilerin milletlerarası standartlara uygunluğu kontrol eder. Türkiye'nin, liman devleti denetimini etkin ve sıkı eşgüdümle uygulaması, TB çevre riskinin azaltılması için önemlidir. MA'a göre TB'dan uğraksız geçen gemiler için bu denetim söz konusu değilse de!, liman devleti denetiminin Akdeniz ve Karadeniz'deki liman devletleri işbirliğiyle uygulanması, standart altı gemilerin TB'da olası tehlikelerini azaltacaktır.

2005 tarih 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esasları Kanununda kazazede gemilerin denizi kirlenmesini önlemeye yönelik, Kıyı Emniyeti Genel Müd'ün İstanbul Büyükdere Kurtarma İstasyonu'nda 1600m bariyer ve oil skimmer cihazları, Çanakkale Akbaş Kurtarma İstasyonu'nda ise 400m. bariyer vs. vardır. Ancak deniz kirliliğine karşı müdahale için imkan ve kabiliyetler geliştirilmelidir. Deniz kirliliğine müdahalede özel sektörün etkin görevi için çalışmalar sürmektedir.

Türkiye'de deniz kirlenmesinin önlenme çalışması yapan resmi kurumlarda; gemilerin denizi kirlenmesini tespit imkan ve kabiliyetleri kısıtlı, deniz kirliliği uzman personel eksik, denizcilik/TB ve deniz kirliliği için kurumlararası işbirliği ve koordinasyon sağlamaya yönelik Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonunun etkisizliğinden kurumlar arası koordinasyon eksiktir, geliştirilmelidir.

Fitöz'ün sonuç ve önerileri; Deniz kirliliğinin sınır tanımamasında uluslararası ve ulusal mevzuat ve uygulamalarla deniz kirliliği ile mücadelede ilerlenmiştir. OILPOL (1954) Sözleşmesi denizde kirliliğe karşı koyma hedefidir. Deniz kazaları kirliliğine yönelik en kapsamlı sözleşme (MARPOL 73-78) iken deniz çevre kirlenmesinin önlenmesi için ilk uluslararası sözleşme BM, Deniz Hukuku (1982) Sözleşmesidir.

Ülkemizde denizlerin kirlenmemesi için çalışan; BŞBelediyeleri, TURMEPA (1994) vs. vardır. Yoğun gemi trafiği ve petrol tesislerin bulunduğu TB ve Marmara Denizi'nde deniz kirliliğinin önlenmesi için TB'da deniz trafik düzeni tüzüğümüz ve IMO'ya uygun kurulan VTS ile TB'da kaza riski azaltılmış, emniyetli seyir sağlanmıştır. ALO 158'i kullanan SGK deniz kirliliğine caydırıcılık sağlar, gemilerden denizi kirlenmeyi önlemek için gemilerin liman ve bayrak devleti kontrolünü yapar.

Riski yüksek TB'da deniz trafiğinin azaltılması için, petrol&doğal gaz ulaşımı için alternatif boru hattı ve/veya projeler desteklenmelidir.

[30]'da Marmara Denizindeki antik şehirleri ve İstanbul Boğazını zehirli ve zararlı kargolardan korumak için alternatif gemi rotası önermektedir. IMO Deniz Çevresi Koruma Komitesi Rehberine göre TB'ları korunmalı ve özellikle hassas bölge ilan edilmelidir. Fitöz ve Öztürk'ün zimmi kasti Kanal İstanbul mudur?

6- "Temizlik İmandan Gelir"e Rağmen Boğaz Kirliliği için bir Gözlem

Mukayeseli üstünlüğümüz çekim merkezi TB'n üstü ve deniz dibinden çıkan klozetler dahil atıklar için Kunt'un yorumları trajiktir [32];

".denizciliğimiz şekilci, gösteriş, özentî. İmrenilecek denizci sayımız ancak ~yüz kişidir..Ünlü bir hocamız, "bir yeri berbat etmemiz yedi seneyi geçmez" der..vur kaçla harika koylarımızı bitiriyoruz.Temizlik yok.İçinde yüzme bilmeyenlerin olduğu Deniz Polisi. Kanuni yetkili ama denize müdahale için eleman/ ekipmanı olmayan belediyeler. Balıkçılık Genel Müd...Denizleri bok götürüyor.Gazeteler,"İstanbul'da denize girerseniz ölürsünüz"diyor...yetkililer halkın dinlemeyeceğini bildiğinden bari Adalar'da girin diyor...Kırk yılda bir Boğazdan geçen balık sürüsünü haydut balıkçı teknelerinin gece toptan götürmesine hiçbir yasal yetkili müdahale yok! TB kıyıları dahil kalabalık sahillerimizde denizüstü süpermarket gibi. Karpuz,portakal kasası, sigara paketi, şişeler vs.katı atıklar hep yağ rengiyle kamufle.Denizlerimizi yakıt olarak kullanacağız. Vehamet. Kolibasili, mikrop vs.Boğaz öngörümüne giren evde çivi çaksan anında çıkan belediye, yalı duvarlarını neden yıkamıyor? Halk denizi göremiyor..Önerim, deniz ve kıyılarına sıkıyönetim.Yoksa,..deniz bitince, hayat biter..

MA'daki çevre hassasiyeti boşlukları, olası, doldurma/düzenleme inşallah yukarıdaki sahneleri ortadan kaldırıır.Denize çöp atmamayı, atılmışsa toplamayı düzenleyici maddeler yapılmalı.

7. Sonuçlar

MA, TB'dan geçişlerde can, mal, çevre ve seyir güvenliğinin sağlanmasında bir düzenleme getirmemiştir.Ancak seyir güvenliği, MA'da öngörülen geçiş serbestisinin ayrılmaz bir unsurudur. Bu nedenle, Türkiye uluslararası hukukun hükümleri veya genel kabul görmüş anlaşma ve sözleşmeler çerçevesinde geçiş güvenliğini düzenleme yetkisine sahiptir.Yani, Türkiye, egemenliği altında olan TB'daki "geçiş serbestisi" ilkesinin "serbest ve kualsız" bir geçiş olarak yorumlanmasının mümkün olmadığını düşünmektedir [33].İşte MA'de çevre hassasiyeti vurgulanmadığı için TB'daki kirlilik düzeyi vs. anlaşmazlık için sonuçları bağlayıcı hakemliğe başvurulabilir [5].MA'a uyma nispeten yüksektir ki MA' ın değiştirilmesi için hiç resmi başvuru yoktur. Yine de MA'ın self-değiştirme icazetine göre insan ve hayvan herkese faydalı çevre düzenlemesi değişikliği yapılmalıdır.

Diğer bir deyişle Kabotaj Bayramı bugün kutlanmayarak anakroniktir.1936'da da çevre hassasiyetsizliği anakronik değil ama bugün anakroniktir.Bu yüzden çevre kirliliğini önlemek "koşullarda köklü değişiklik" (rebus sic standibus) veya zorlayıcı neden sayılabileceği için MA bu anlamda değişmelidir. Ayrıca Viyana Antlaşmalar Hukuku (1969) m.60'a göre bir tarafın antlaşmayı esaslı ihlali, karşı tarafın antlaşmayı feshetme hakkına yol açabilir[2].

Şöyle bypassta ihtimaldir: MA değiştirilmek isteniyorsa çevre hassasiyeti sözleşmeye konulabilir sonra bu ihlal edilerek MA sonlandırılabilir!

2015'de İBŞ, İstanbul Boğazını standartın üstünde kirleten 28'i Türk Bayraklı olmak üzere 90 gemiye toplam 2.8 milyon (\$1 million) ceza kesmişti [9] İngilizce de "fine" kelimesinin hem ceza hemde güzel anlamı, ceza keserek güzelleştirmeden olmalı!

İlginçtir, paradoksal olarak çevre kirliliği de tercih edilebilir. Çöplerden geri dönüşüm yapılsa da çöp evler mazoşistvaridir. Boston/ABD'de özellikle kız öğrencilerin kitle histerisinden bayılmasının gizemi araştırılırken, veliler çocuklarının psikiyatrik nedenlerden bayılmasından ziyade analizlerine göre idrarlarındaki kimyasallar, toksinlerden dolayı bayılmış olmalarına sevinmişlerdir [34]! Türk vatandaşlarının aşırı sigara bağımlılığı da mazoşistliktir. Sebebi oldukları deniz kirliliği vs'i aynı kişilerin cebren manzara olarak seyretmesi de ayrı bir paradoksal mazoşistliktir.

8. Tartışma

Alt ve üst akıntı olduğu için, Çanakkale Kolin Otel-Kepez limanı arası hariç, TB çok kirli olmasada proaktif koruma için MA çevre açısından yenilenmelidir. Gemi motor ve düdük sesi hariç yüksek desibelli gürültü yoktur.Baca egzostları kirletici değildir.

Kara, hava yokken Denizbank var. Denizimiz var ama varyemez gibi denizsevmesiz!Nitekim yüzme bilen azdır, deniz "su "işte deyip ilgi azdır ama paradoksla deniz, boğaz manzaralı evler fahiş fiyatlarla satılır. "Su akar, Türk pahalı da olsa, ancak bakar! Deniz görüyor diye balon ev fiyatlarında aldanmakta gemiler yakılmış! "Hazindir "devletin malı deniz, yemeyen (belkide kirletmeyen) keriz" sözü vardır.

Sadece TB'ın suları değil kıyı temizliği de dikkat ister. Çanakkale Boğazı'nda Asya ve Avrupa yanında iki adet milli park var.Termik santral yapım projeleri vardır.Pek çok RES vardır.Kazdağlarında altın çıkarma tartışılmaktadır.İstemezükden ziyade, More'ın Ütopya'sında üstüne pislemek için klozet yapımında kullanılan "kepaze" altına [35] talepte bulunmamak, altın çıkartma arzını daha doğal azaltacaktır.Belki de Say Kanunu ile her arz kendi talebini yaratır ama Aşık Veysel'de "(altın) güzelliğin beş para etmez sevdam olmasa!", der! Çanakkale Boğazı kenarındaki Troy'un, rüzgarın dinmesini bekleyen gemilerin demir atmasıyla zenginleşmesindeki gibi Çanakkale rüzgarlıdır.Ama Çanakkale'de doğalgaz öncesi, kışın hava çok kirliydi. Doğal gaz gelmeyen Gelibolu ve Lapseki'nin havası kışları halen kirlidir.

Türkiye'deki çirkin, asimetrik yapılaşmadan Çanakkale'nin muaf olması zaten eşyanın tabiatına aykırıdır! Apartman dairesi talebi ile artmasını sağladığımız! betonlaşmanın Boğaz'da oluşturduğu çirkin manzara, ancak tüm çirkinlikleri örten gece olunca geçici ortadan kalkar. Çanakkale'in 35 km güneyinde Bozcaada yolu Mahmudiye köyündeki Akçansa çimento fabrikasının hava kirliliği yaratmaması ve hatta hemen yanında içiçe olduğu tarım alanlarına zarar vermediği görüntüsü rüzgarın lütfu olmalıdır. Nitekim yörede pek çok RES vardır.Bozcaada'daki RES işletmecisi, Kyoto Protokolüne göre daha az kirlettiği temiz havayı karbon ticaretiyle satmaktadır da.

Kanal İstanbul, Çanakkale Köprüsü planlarına Kanal Çanakkale de eklenebilir. Çanakkale'de Lozan adlı cadde vardır ama asıl Montrö Caddesi de olmalıdır. Boğaz akıntılarında enerji

veya denizden geri dönüşümle su sağlanabilir.Detroit (Fransızca: Boğaz) Pistons gibi Çanakkale'de Boğazın Sultanları Bayan Voleybol takımı vardır.

CWGC'un (İngiliz Milletler Topluluğu Savaş Mezarları Komisyonu) varlığı aslında sömürgecilik ispatı sayılabilir.CWGC,Gelibolu Yarımada'sında Lozan Antlaşması 2.Mezarlıklar M.124-136'a göre bir nevi kapitülasyon vari uhdesine bırakılan 1915'den kalma mezarlıkların peyzajını oldukça güzel yapar.Son yıllarda Türk mezarlıklarını da güzelleştirilmiştir ve 2015'de Gelibolu Alan Başkanlığı kurulmuştur.

Temel insan hakları prensipleri üstün kuraldır (jus cogens). Uluslararası antlaşmaların emredici kurala aykırı hükümleri geçersizdir. UN International Covenant on Economic, Social and Cultural Rights (1976) Bölüm III.e göre temiz çevre [5] bir Uluslararası İnsan Hakları Kanunu ise emredicidir ve Anayasa M.90'a göre [7] çevre konusunda MA üst olabilir ama MA'da çevre düzenlemesi yok ki! Çevre, temel hak değilse MA zaten üst değil ve de TB kirliliği için iç hukuk kanunları uygulanır.

Çanakkale Boğaz Kom. çevrenin kirlenmemesinde görev yapabilir. MA'ye göre TB'daki gemilere zorunlu/seçmeli hizmet veren kılavuz römorkörler de, kendileri de çevreyi kirlenmeyerek, gemi kirlenmelerini kontrol edebilirler. GESTAŞ, IDO, BUDO Düzigit, Flama, Deniz Ticaret Odaları,Arkas, Kalkavan, UND vs gemi şirketleri de çevreyi kirlenmemeleri gerektiği gibi gönüllü çevre müfettişleri olabilirler.İstanbul'da pek çok kamu ve vakıf üniversitesi var ama Çanakkale'de sadece tek Çanakkale Onsekiz Mart Üniv. (kamu) vardır. Bu yüzden İstanbul Bahçeşehir Üniv. TÜRBAM'ın (TB Araştırma Merkezi) [36] dengi ÇOMÜ'de kurularak deniz uzmanı veya gönüllüleri yetiştirilebilir.

2015'de Çanakkale Boğazı çıkışındaki Ayvacık-Midilli arası Müsellim Boğazında insan kaçakçılığı olduğu gibi TB'de kaçak balık, kaçakçılık vs. yüksek ihtimalle yapıyor. Nitekim 14 Temmuz 2016'da İstanbul Boğaz'ından geçen Moldova Bayraklı yük gemisinde denizlerdeki en büyük sigara kaçakçılığında yakalanan 3 milyon 300 bin paket kaçak sigaranın vergi kaybı 23 milyon lira [37]. Şükür ki Türk Boğazlarında ve denizlerinde, henüz, Somali açıklarındaki gibi deniz korsanlığı veya terörü yok. Okyanuslarda fırtınada denize düşen konteyner veya RO-RO turlarının yarattığı kirliliğin benzerine de Türk Boğaz'larında rastlanılmaz.

İstanbul Boğaz'ında en yakın ölümlü kaza; 17 Ağustos 2016'da Sarayburnu açıklarında bir kuru yük gemisi ile çarpışıp alabora olan Sahil Güvenlik Botu'nda 4 askerın şehit olduğu kaza idi [38].Böyle kazalar inşallah bir daha yaşanmaz ve son olması dileğiyle.

"3.Uluslararası Çevre ve Ahlak Sempozyumu" olması açısından son söz olarak Türk Boğazları, çevre, ahlak ve din sentezinde bir yorum verilebilir.Şöyle ki; Hz. Peygamber (Muhammed) çevre hassasiyeti ile insanları ağaç dikmeye ve mevcut ağaçları korumaya sevklemiştir...Sıt alanları oluşturmuştur...Huneyn Savaşı'ndan sonra Ci'râne'de, Sürâka b. Malik, emannâme ile kendisine geldi. Havuzlarına kendi develeri için doldurduğu sulardan, çevrede otlayan yitik develerin de su içtiğini, bunun için kendisine mükafat olup olmadığını sorar. Hz. Peygamber, her susamış canlıya su vermekte ecir bulunduğunu söyler.. Kabe'de de hacıların su ihtiyacını eskiden "sikâye" ile veya bugün halen zezem suyu sağlar [39].

İşte bir kıyasla; MA'na göre Türk Boğazlarından transit geçen gemilerin çok az ücretlerle geçmesine izin de bir ecir (sevap) sayılabilir. Ya da içmek için değilde gemilerin yüzebileceği Boğaz suyunu sağlamakta bir nevi " sikâye" sayılabilir.

Artuç, mensubu olduğu Çanakkale Onsekiz Mart Üniversite'sinin yerele faydası açısından, bildirisinde Çanakkale içindeki "Troia 37" km mesafe trafik levhalarının yanlış hesaplandığı için düzeltilmesini önermişti [43].Ama aradan geçen 1 sene de yanlış ölçümlü Troia 37 tabelaları aynen caridir! Bu bildiri de de benzer şekilde yerele katkı için Türk Boğazları'nın deniz temizliği için önerilenlerin de benzer havanda su dövülmemiş olarak "teorik kadük" kalmaması dileğiyle!

Teşekkür

İzmir Ekonomi Üniversitesi'nden Öğr. Gör. Halit Soydan Hocama gönüllü ve içten İngilizce çeviri için sonsuz teşekkürler. Annem Rukiye Artuç zaten her daim yanımda.

Kaynaklar

- [1] Akkoç, S. Manzarası çok güzel ama çok gemi geçiyor. 26 Eylül 2003
<http://www.hurriyet.com.tr/manzarasi-cok-guzel-ama-cok-gemi-geciyor-173458> Alıntı:
07.05.2016
- [2]Türk Boğazlarında Deniz Kazaları, s.17 Kapt. Saim Oğuzülgen,
http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/KAİK/tr/Doc/20140228_095620_76347_1_64.pdf
Alıntı: 15.05.2016
- [3] Şener, B.Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü. Tarih Okulu Dergisi (TOD) Mart 2014 Yıl 7, Sayı XVII, s.özet-467. DOI No:
<http://dx.doi.org/10.14225/Joh429> , Alıntı: 31.05.2016
- [4] Pasiner, A.İki Boğazın Suları.Birinci Basım.İstanbul:Remzi Kitabevi; 2001, s.84
- [5] Acer Y, Kaya İ. Uluslararası Hukuk, 1. baskı.İstanbul:Legal Yayıncılık;2012. s.76,77, 79, 80, 81, 82, 83,93 94,181, 192, 194,216, 219, 233, 260, 380-386,387
- [6] Erdemli R., Sarı K.B., Canaran C., Yılmaz T., Koç E. Gelibolu Yarımadası Tarihi Milli Parkı: Barış Parkı adlı Rehber Harita. 1.basım. Ankara:ODTÜ, 2001
- [7] Palabıyık H, Yavaş H. 1982 Anayasası'na Göre Anayasa Bilgisi. Ankara:Pozitif Matbaa; 2014. s.126-27, 273-77
- [8] Çanakkale'nin Evlatları İnteraktif Deneyim Sergisi
<http://www.canakkaleninevlatlari.com/sergi/?l=tr> Alıntı: 19.05.2016 ve Çanakkale İskele Meydanı'dan bizzati.
- [9] Istanbul to deploy drones to watch for ships dumping waste in Bosphorus Strait, Feb, 4 2004, <http://www.dailysabah.com/istanbul/2016/02/04/istanbul-to-deploy-drones-to-watch-for-ships-dumping-waste-in-bosphorus-strait>, Alıntı: 14.05.2016
- [10] Brooks, F. Denizler ve Okyanuslar.Çeviri:Öztürk C. 13.baskı.Ankara:TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları 82; 2002, s.4
- [11] MARPOL73-78: Brief history- list of amendments to date and where to find them
<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Documents/MARPOL%2073-78%20Brief%20History%20-%20List%20of%20amendments%20and%20how%20to%20find%20them.htm> Alıntı:
22.05.2016

- [12] Caşın, M.H. The Security and The Legal Aspects of Turkish Straits. Proc. of Symposium on the Straits used for International Navigation, 16 -17 Nov. 2002; Istanbul .s.95 <http://www.tudav.org/index.php/en/turkish-straits> Alıntı:11.05.2016
- [13] Turkish Straits Data Bank <http://www.tudav.org/index.php/en/turkish-straits/261-HYPERLINK> "http://www.tudav.org/index.php/en/turkish-straits/261-turkish-straits-data-bank" HYPERLINK "http://www.tudav.org/index.php/en/turkish-straits/261-turkish-straits-data-bank" HYPERLINK "http://www.tudav.org/index.php/en/turkish-straits/261-turkish-straits-data-bank" Alıntı: 22.05.2016
- [14] Karakaş, G. Boğaz'ın kara günü 17 Şubat. 17.02.2015 <http://www.milliyet.com.tr/bogaz-in-kara-gunu-17-subat-gundem-2014850/> Alıntı: 01.05.2016
- [15] İstanbul ve Çanakkale Boğazı Akıntı Haritaları <http://www.tudav.org/index.php/tr/tuerk-bogazlar/259-istanbul-ve-canakkale-bogaz-ak-nt-haritalar> Alıntı: 30.04.2016
- [16] Hayat Küçük Ansiklopedi.Umum Neşriyat Müdürü: Şevket Rado. İstanbul:Hayat Yayınları;1968, s.725
- [17] Saydam, A.Cemal.Çılgın Proje Neden Olmaz <http://www.havadantozdan.com/cilgin-proje-neden-olmaz/> Alıntı:11.05.2016
- [18] Ülke Ülke Dünya Atlası.Özel Koleksiyon, İstanbul:Atlas Harita Kitaplığı, Doğan Burda Dergi; 2009, s.149-150, 220
- [19] Perkins,J. Bir Ekonomik Tetikçinin İtirafları.Türkçe:Murat Kayı,7.Cep Boy Baskı. İstanbul: April Yayıncılık; 2012, s.279,299
- [20] Montreux Boğazlar Sözleşmesi (20 Temmuz 1936) <http://ilef.ankara.edu.tr/akildefteri/vazi.php?vad=219> , Alıntı: 15.01.2009
- [21] Webster's New World Encyclopedia.NY,USA:Prentice Hall General Reference, 1992, s.154
- [22] Sagan, C.(Çev:Miyase Göktepelı).Karanlık bir Dünyada Bilimin Mum Işığı. 16.basım, Ankara:TÜBİTAK, 2004, s.237
- [23] Yayıcı, C. Montrö Sözleşmesi Hükümleri Çerçevesinde Altın Frank Uygulamasına İlişkin Tartışmaların Değerlendirilmesi. 2013. Alıntı: 23.05.2016 <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/bs/article/viewFile/5000153415/5000138823>
- [24] Gemilerin Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmalar ve Patojenler hakkında Yapılan Ulusal ve Uluslararası Çalışmalar.. <http://cbs.denizcilik.gov.tr/pdf/BalastSuyuYonetimiProjesiDetayli.pdf> Deniz Çevresi ve Turizm Dairesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Alıntı: 05.05.2016
- [25] Gemilerin Balast Suları ile Taşınan Zararlı Sucul Organizmalar ve Patojenler Hakkında Yapılan Ulusal ve Uluslararası Çalışmalar. Alıntı: 22.05.2016 <http://cbs.denizcilik.gov.tr/pdf/BalastSuyuYonetimiProjesiDetayli.pdf>
- [26] Türkiye İçin Balast Suyu Değerlendirme Raporu. Denizcilik Müsteşarlığı 2010. [http://cbs.denizcilik.gov.tr/pdf/BalastWaterManagementStatusAssesmentReportForTurkey\(Turkish\).pdf](http://cbs.denizcilik.gov.tr/pdf/BalastWaterManagementStatusAssesmentReportForTurkey(Turkish).pdf) Alıntı:22.05.2016
- [27] Türkiye'de Balast Suyu Yönetiminin Ekonomik Değerlendirmesi, 2010 Denizcilik Müsteşarlığı. Alıntı: 22.05.2016 http://cbs.denizcilik.gov.tr/pdf/EconomicAssessmentsForBallastWaterManagementForTurkey_Turkish.pdf
- [28] IMO Tavsiye Kararlarının İç Hukukumuzda Aktarılması Genelgesi 2013/6. T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DIDGM/tr/Belgelik/Bel_Ust/20130312_160425_6612_4_1_66958.pdf Alıntı:11.05.2016
- [29] Fitöz, C.Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi ve Türk Boğazlarına Yönelik Çözüm Önerileri. T.C.Çanakkale Onsekiz Mart Ü., SBE, Y.Lisans Tezi, 2009, s. I,II

- (özet),7,8,9,11,12,23,26,28,46,48,56,58,69,74,75,79,80, 88,97-111, Ek-2(121), Ek-3(122)
[file:///C:/Users/Acer/Downloads/249194%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/Acer/Downloads/249194%20(3).pdf)
- [30] Öztürk, B. Turkish Straits Llyod's List <http://www.tudav.org/index.php/en/turkish-straits/263-llyod-s-list> Alıntı: 10.05.2016
- [31] Hayat Küçük Ansiklopedi.Umum Neşriyat Müdürü: Şevket Rado. İstanbul.Hayat Yayınları, 1968, s.325
- [32] Kunt, K.Dalgalı Sohbetler-Beyaz Türk Yatçıları.1st ed.İstanbul:Altın Kitaplar, 2012, s.37, 39, 41-2,136,188-189, 190, 207
- [33] Türk Boğazları <http://www.mfa.gov.tr/turk-bogazlari.tr.mfa> Alıntı: 30.05.206
- [34] Small, G. Vorgan,G. Bir Psikiyatristin Gizli Defteri-En Sıradışı Vakalar. Çeviri: Duygu Akın, İstanbul NTV Yayınları, 52. Baskı Ocak 2015, s.101
- [35] More,T.Utopia.Türkçe; Eyuboğlu, S. Günyol,V. 5.basım, İstanbul:Cem Yayınevi, Nisan 1997 , s. 91
- [36] Turkish Straits Application and Research Center <http://www.bahcesehir.edu.tr/icerik/7876-turkish-straits-application-and-research-center> Alıntı: 15.05.2016
- [37] Gökçe, D. Denizde rekor sayıda kaçak sigara ele geçirildi. Alıntı:14.07.2016 <http://www.hurriyet.com.tr/denizde-rekor-sayida-kacak-sigara-ele-gecirildi-40145315>
- [38] Sahil Güvenlik botu kazasında şehit sayısı 4'e yükseldi. Alıntı:19 Ağustos 2016 <http://www.trthaber.com/haber/turkiye/sahil-guvenlik-botu-kazasinda-sehit-sayisi-4e-yukseldi-267094.html>
- [39] Sarıçam, İ. Hz. Muhammed ve Evrensel Mesaj. 8. Baskı, DİB Yayınları/581/İlmi Eserler/92, Ankara, 2014, s.29,332-334
- [40] Trump ve Clinton karşı karşıya geldi. 27.09.2016. Alıntı: 28.09.2016 <http://www.trthaber.com/haber/dunya/trump-ve-clinton-karsi-karsiya-geldi-273691.html>
- [41] Lozan. 30.09.2016. Alıntı: 02.10.2016 <http://www.sozcu.com.tr/2016/yazarlar/yilmaz-ozdil/lozan-1419717/>
- [42] Meydan Larousse. Meydan Yayınevi, İstanbul, 1972, Cilt 8, s.103
- [43] Artuç, K. Çanakkale İçindeki Troia 37 Levhalarının Doğruluğu!.6. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi, Ankara, 12-14 Kasım 2016, Baskı 2016, Ankara