

Türkiye'nin  
Kıyı ve  
Deniz Alanları

VII.  
Ulusal  
Kongresi

27-30 Mayıs 2008  
ANKARA



Türkiye  
08 kıyıları

**Bildiriler  
Kitabı  
Cilt-II**

Türkiye  
Kıyıları  
Türkiye'nin  
Kıyı ve Deniz Alanları

VII.  
Ulusal  
Kongresi

27-30 Mayıs 2008 / Ankara

Lale BALAS, Editör



**Kıyı Alanları  
Yönetimi**  
Türkiye  
Milli Komitesi



**Gazi  
Üniversitesi**  
Deniz Bilimleri Uygulama ve  
Araştırma Merkezi



**T.C.  
Çevre ve Orman Bakanlığı**  
Özel Çevre Koruma Kurumu  
Başkanlığı



**TÜBİTAK**

**TUBİTAK**  
Türkiye Bilimsel ve  
Teknolojik Araştırma  
Kurumu

Yayına hazırlayan

**cmsproject**  
meeting  
people

- Basım: Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi  
Orta Doğu Teknik Üniversitesi, 06531, Ankara
- Telefon: 312 210 54 29 -35
- Faks: 312 210 79 87
- E-posta: [kay-tmk@metu.edu.tr](mailto:kay-tmk@metu.edu.tr)
- Yayın Hakkı: KAY Türkiye Milli Komitesi 2008  
Bu kitabın her hakkı saklıdır. Eğitim ve ticari olmayan amaçlar için herhangi bir teknikle çoğaltma yapmak, yayın hakkı sahibinin önceden izni olmadan mümkündür. Kitabın satış veya diğer ticari amaçlarla çoğaltılması, yayın hakkı sahibinin yazılı izni olmadan kesinlikle yasaktır.
- Kaynak Gösterimi: Lale BALAS (Editör), 2008, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi Bildiriler Kitabı, 27-30 Mayıs 2008, Ankara, Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Ankara, C I ve II, 1048 sayfa
- ISBN: 978-9944-5023-9-9 (Takım no)  
978-605-4073-00-9 ( 1.c)  
978-605-4073-02-3 ( 2.c)
- Açıklama: Bu kitaptaki bilgilerin doğruluğunu sağlamak için her türlü çaba gösterilmesine karşın, KAY Türkiye Milli Komitesi bilgilerin güvenilirliğini garanti etmemektedir. Bu nedenle KAY Türkiye Milli Komitesi sorumlu tutulamaz.
- Basım Yeri: Kalkan Matbaası, Ankara
- Kapak Tasarımı: Cenk ALPARSLAN

## İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı Olması Gerekmiyor mu?

Dr. Nur Jale Ece<sup>(1)</sup>

<sup>(1)</sup> *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enst. Kazaların Çevresel ve Teknik  
Araştırması ABD Öğretim Görevlisi, Başbakanlık, Özelleştirme İdaresi  
Bşk.  
Tel: 312-4304560  
E-posta: jaleece2004@yahoo.com*

### Özet

İstanbul Boğazı, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolunu teşkil etmesi nedeniyle büyük bir jeostratejik öneme sahip olup yüzey ve dip olan altlı üstlü iki tabakalı akıntı sisteminin, anaför ve orkoz akıntılarının olması, değişken hava koşullarının bulunması ve gemilerin geçişi boyunca 12 kez rota değişimi gerektirmesi itibariyle coğrafi açıdan dünyanın en dar su yollarından biridir. İstanbul Boğazı coğrafi konumu, bitki-hayvan topluluklarının çeşitliliği nedeniyle hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahiptir.

Yılda yaklaşık 55 bin, ayda yaklaşık beş bin, günlük 150 geminin geçtiği İstanbul Boğazı, Malaka Boğazı'ndan sonra dünyada en işlek ve en tehlikeli trafiğine sahip ikinci su yoludur. Hazar petrolünün dünyaya Boğazlar üzerinden taşınması,

Karadeniz ülkelerinin dış ticaret hacimlerinde beklenen artışlar, Tuna-Ren, Tuna-Main gibi iç su yollarının açılması ile İstanbul Boğazı'ndaki deniz trafiği artış göstermiş olup özellikle tanker trafiğinin sayı ve tonaj bakımından önümüzdeki dönemde daha da artacağı düşünülmektedir.

İstanbul Boğazı'nda birçok deniz kazası meydana gelmiş olup bunlar birçok can, mal, gemi kayıpları ile çevre kirliliğine neden olmuştur. Biyolojik bir koridor olan İstanbul Boğazı'nda meydana gelebilecek büyük bir kaza, seyir, can, mal ve çevre güvenliği için bir tehdit oluşturmaktadır.

Çalışmanın amacı, İstanbul Boğazı'nın deniz canlılarının bir geçiş yolu ve biyolojik koridor, değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahip olması nedeniyle Avustralya'da Torres Boğazı'nın bir bölümünü de içine alan mercan kayalıklarının ve dünyadaki diğer hassas deniz alanlarının korunması gibi Özel Duyarlı Deniz Alanları içine alınabilmesi için uygunluğunun ve Türkiye'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne başvurabilmesi için gerekli kriterlere sahip olup olmadığının araştırılmasıdır.

## Giris

Özel Duyarlı Deniz Alanları (Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA)), giderek daha fazla kirlettiğimiz, tükettiğimiz, sanayileşmenin sonucu olarak dengesini bozduğumuz doğal varlıklarımızın hiç değilse bir ölçüde korunabilmesini sağlamak için; Birleşmiş Milletler Örgütü'nün denizcilik alanındaki uzman kuruluşu olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından yürütülen programın adıdır (İstikbal, C., 2005). Diğer bir deyişle Özel duyarlı Deniz Alanları uluslararası denizcilik faaliyetlerinin yürütülmesi sırasında deniz kazaları açısından risk teşkil edebilecek ekolojik, çevresel, sosyo-ekonomik veya bilimsel açıdan hassas alanlar dikkate alınarak IMO tarafından yürütülen özel korumaya alma gereksinimi olan deniz alanlarıdır (IMO-MEPC, 2004).

IMO tarafından "Özel Duyarlı Deniz Alanı" ilan edilen bir bölgede deniz güvenliği ile ilgili özel kurallar uygulanabiliyor. Bu kurallar arasında zorunlu kılavuzluk ve römorkör hizmetleri uygulanması, zorunlu raporlama ve zorunlu VTS gibi uygulamalar da bulunuyor. Hassas bir deniz alanının "Özel Duyarlı Deniz Alanı" kapsamına alınması durumunda rotalama tedbirleri, Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi, 1973 ve 1978 Protokolü Sözleşmesi (MARPOL 73/78) Hükümleri uyarınca gemilerin balast suları, sintine suları ve atık bırakma ile ilgili özel ve daha sıkı kurallara tabi olması ve gerekli ekipmanları bulundurması ve Gemi Trafik Hizmetleri (VTS)'in tesisi gibi söz konusu hassas alanlardaki denizcilik faaliyetlerini kontrol etmek için belirli önlemler alınabilir (IMO, 2008).

İstanbul Boğazı'nın ekolojik ve tarihsel dokusu açısından önemi nedeniyle "Özel Duyarlı Deniz Alan" kapsamına alınmasının söz konusu bölgede meydana gelebilecek kazaları azatacağı, seyir ve çevre güvenliğini artıracacağı düşünülmektedir.

### **Özel Duyarlı Deniz Alanlarına İlişkin Düzenlemeler**

Özel duyarlı deniz alanları ile ilgili otorite MARPOL Konvansiyonu uyarınca Uluslararası Denizcilik Örgütüdür (IMO). Özel Duyarlı Deniz Alanları ilan edilmesi konusunun IMO gündemine alınması 1978 tarihli Tanker Güvenliği ve Deniz Kirliliğinin Önlenmesi konusundaki Uluslararası Konferansta kabul edilen bir karar neticesinde olmuştur. Bir deniz sahasının Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilebilmesi için; Uluslararası Denizcilik Örgütü üyesi olan devletlerden birisinin veya birkaçının birlikte IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)'ne belirlenen kriterlere uygun yazılı bir başvuru yapması gerekmektedir (İstikbal, 2005).

1991 yılında yapılan 17. Genel Kurulda IMO "Özel Alanların Düzenlenmesi ve Özel Duyarlı Deniz Alanlarının Tanımlanması" başlıklı Anahatları A.720 (17) Kararı kabul etmiştir (IMO *Guidelines for the Designation of Special Areas and the Identification of Particularly Sensitive Areas -Guidelines in Resolution A.720(17)*) (Johsan ve diğerleri, 2001). Özel Duyarlı Deniz Alanları ile ilgili anahatlar 1999'da 885 karar sayısı ile; 2001 yılında da A.927(22) Kararı (rezolüsyonu) yeniden düzenlenmiştir ((IMO) *Resolution A.927(22): Guidelines for the Designation of Special Areas under MARPOL73/78 and Guidelines for the Identification and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas*). IMO A.972 (22) Rezolüsyonu Özel Duyarlı Deniz Alanlarının ilan edilmesi için gerekli prosedürleri içine alan A.885(21) Kodu ve Özel Duyarlı Deniz Alanları için rehber olan A.720(17) Rezolüsyonu'nun güncellenmiş halidir.

Özel Duyarlı Deniz Alanları'nın belirlenmesi ve ilan edilmesine ilişkin revize rehber A.982(24) Rezolüsyonu "*Revised guidelines for the identification and designation of Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) (Resolution A.982 (24))*" IMO'nun Ekim-Aralık 2005 tarihinde 24. oturumunda kabul edilmiştir. Söz konusu revize rehber A.982(24) Kodu'nda Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilecek alanların bu kapsama alınması için gerekli ekosistem kriterlerini, sosyal, kültürel ve rekreasyon veya turizm gibi ekonomik kriterleri, biyolojik araştırma veya tarihi değerler gibi bilimsel ve eğitim kriterlerini içeren birçok kriter yer almaktadır. 2001 Yılında yeniden düzenlenen Anahatlarda MARPOL Konvansiyonu uyarınca Özel Deniz Alanları tesis edilmesi ve Özel Duyarlı Deniz Alanları oluşturulması ile ilgili kurallar ayrı ayrı düzenlenmiştir (Cahit, 2005).

### **Dünya'da Özel Duyarlı Deniz Alanları**

IMO ilk "Özel Duyarlı Deniz Alanı"nı 1991 yılında kabul etmiştir. Avustralya Torres Boğazı'nın bir bölümünü de içine alan mercan kayalıklarının korunması için IMO'ya başvurmuş olup Avustralya Büyük Reef Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak kabul edilmesiyle bu bölgede kazalar önemli ölçüde azalmıştır (IMO Assembly Resolution A.472, 1985). IMO'nun 1991'de kabul edilen A.710 (17) Rezolüzyonu'na göre; Torres Boğazı ve Büyük Kuzey-Doğu (Great North East) Kanalı'ndan geçen 70 m. ve üzeri gemiler ve tüm dolu petrol, kimyasal tankerlerin veya sıvılaştırılmış gaz taşıyıcıları kılavuz almak zorundadır.

Dünyada IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi-Marine Environment Protection Committee (MEPC) tarafından Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak ilan edilen 10 deniz alanı aşağıdaki Çizelge 1'de belirtilmektedir (AMSA, 2006). Florida Keys Ulusal Korunaklı Deniz Alanı civarında 3,000 deniz mili karesinden daha fazla alanın bölgenin hassas olması ve duyarlı mercan reeflerini demirlemelerden karaya oturma ver çatışmadan korunmak amacıyla korunmak amacıyla bu alan Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak ilan edilmiştir (Lazaroff, C. 2002).

Söz konusu alanlar deniz ekolojisini açısından dünyada en fazla hassas olan bölgeler arasından seçilmiştir. Bahsi geçen bölgeler sadece denizcilik rotalarından değil aynı zamanda kirlenici ve diğer toksit maddelerin denize boşaltılmasından da korunmaktadır (MARPOL 73/78). Ayrıca, Barents Denizi'nin bir bölümü; Sulu-Sulawesi Denizi, Bonifacio Boğazı, Andaman ve Nicobar Adaları; Laksadweep Adaları; Güney Afrika kıyıları, Galapagos Adaları Özel Duyarlı Deniz Alanı kapsamına alınmak için değerlendirilmektedir (Johsan, 2001).

**Çizelge 1: Özel Duyarlı Deniz Alanları**

Deniz Alanı	Koruyucu Önlemler	MEPC Onay No ve Tarihi
Avustralya Büyük Set Resifi ve Torres Boğazı (Great Barrier Reef and Torres Strait)	Kılavuzluk Sistemi, zorunlu raporlama, iki yol rotası (Torres Boğazı)	MEPC 30 Eylül 1990 (Torres Boğazı Temmuz 2005)
Sabana- Camaguey Archipelago - Küba	Trafik Ayırım Şemaları, Girmekten Kaçılınan Saha, gemiden boşaltma yasakları	MEPC 40, Eylül 1997
Malpelo Adası- Kolombiya	Girmekten Kaçılınan Saha	MEPC 47, Mart 2002
Florida Keys Coral Reefs (Mercan Resifi) - ABD	Girmekten Kaçılınan 4 Saha, 3 zorunlu demirlenmeyecek saha	MEPC 47, Mart 2002
Wadden Denizi - Hollanda, Danimarka, Almanya	(Mevcut koruyucu önlemler-yeni önlemler mevcut değil) Zorunlu raporlama ve trafik gözetimi, Trafik Ayırım Şemaları, derin su rotası, tavsiye ve zorunlu kılavuzluk, MARPOL Konvansiyonu kapsamında ilan edilen Özel Alan	MEPC 48, Ekim 2002
Paracas Ulusal Parkı (National Reserve) - Peru	Girmekten Kaçılınan Saha (200 GRT'den büyük hidrokarbon ve zararlı yük taşıyan gemiler)	MEPC 49, Temmuz 2003
Batı Avrupa-Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya, İngiltere	Büyük petrol tankerleri için raporlama zorunluluğu	MEPC 52, Ekim 2004
Kanarya Adaları, İspanya	Girmekten Kaçılınan 5 Saha, 2 gemi rotalandırılma önerisi, zorunlu gemi raporlama sistemi	MEPC 53, Temmuz 2005
Baltık Deniz Alanı- Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Litvanya, Latvia, Polonya, İsveç	Trafik Ayırım Şemaları (yeni ve mevcut olanların değiştirilmesi), derin su rotası, mevcut rotalamaya ilaveten Girmekten Kaçılınan Sahalar, tavsiye ve zorunlu kılavuzluk, MARPOL Konvansiyonu kapsamında ilan edilen Özel Alan ve SOx emisyon kontrolü Alanına ilaveten raporlama ve kılavuzluk sistemleri	MEPC 53, Temmuz 2005
Galapagos Archipelago - Ekvator	Girmekten Kaçılınan Saha	MEPC 53, Temmuz 2005

**Özel Duyarlı Deniz Alanı Kriterleri ve Alınacak Önlemler**

IMO'nun bir bölgeyi Özel Duyarlı Deniz Alanları ilan edilebilmesi için aşağıdaki Çizelge 2'de verilen kriterlerden en az birini karşılaması gerekmektedir (WWF Joint Marine Programme, 2003).



**Çizelge 2: Özel Duyarlı Deniz Alanları Kategorileri ve Kriterler**

Özel Duyarlı Deniz Alanları Kategorisi	Karşılanması gereken kriterler
Ekolojik kriterler	Bölgenin nadir veya tek, çeşitlilik özelliğine sahip, verimli, doğal, hassas vb. olması.
Sosyal, kültürel ve ekonomik kriterler	Bölgenin ekonomik fayda sağlaması, rekreasyon ve turizm alanı olması vb.
Bilimsel ve eğitimsel kriterler	Araştırma, izleme çalışmaları, eğitim ve tarihi değerler

Bir bölgenin Özel Duyarlı Deniz Alanları ilan edilebilmesi için Çizelge-2'de belirtilen üç kriterden birine uyuyor olması ön koşuldur; ancak yeterli değildir. Söz konusu kriterlere uyan bahsi geçen bölgenin Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilebilmesi için uluslararası gemicilik faaliyetlerinden dolayı zarar görmesi veya bir risk altında bulunması da gerekmektedir. Bu riskin var olup olmadığı ise; aşağıdaki faktörlere bakılarak belirlenir (İstikbal, 2005)

- Gemi Trafiklerinin özellikleri: operasyonel faktör, bölgeden geçen gemi türleri, gemi trafiğinin özellikleri, yerel trafik, taşınan tehlikeli ve zararlı maddeler.
- Doğal Koşullar: Hidrolojik, meteorolojik ve oşinografik koşullar.

Ayrıca, yukarıda belirtilen kriterlerin dışında gemi taşımacılığı faaliyetlerinin risk oluşturduğunu belirleyen kanıtların da olması gerekmektedir. Bunun için; i) uluslararası gemicilik faaliyetlerinden dolayı oluşan bir kazaya ve hasara karşı bölgenin hassasiyeti; ii) bölgede karaya oturma, çatma ve deniz kirliliği gibi olayların daha önceden meydana gelmiş olması; iii) çok büyük zarar ve hasarın meydana gelebileceğini öngören kaza senaryolarının ve tahminlerinin mevcut olması; iv) diğer çevresel kaynaklardan kaynaklanan baskının olması; v) halen uygulanmakta olan önlemlerin mevcut olup bu önlemlerin etkinliğinin kanıtlanmış olması gerekmektedir.

Bir bölgenin Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilmesi ile alınabilecek önlemlerden bazıları: a) Bölgenin gemilerden kaynaklanan hava kirliliğinin önlenmesine ilişkin MARPOL 73/78'in Ek-6 Konvansiyonu kapsamında Özel Alan olarak ilan edilerek Sülfür Oksit (SOx) emisyon kontrolü gibi kirlenmeye neden olabilecek risklerin kontrol edilmesi b) PSSA içerisinde veya yakınında Gemi Rotalandırma ve Rapor Sistemlerinin uygulamaya sokularak uluslararası gemicilik faaliyetlerinin oluşturduğu riskin kontrol edilmesi. Söz konusu Özel Duyarlı Deniz Alanının tamamı veya bir bölümü "Girmekten Kaçınılan Saha" (Area to be avoided) ilan edilebilir. c) Bahsi geçen sahada deniz güvenliği ve çevre korunması amacıyla zorunlu kılavuzluk sistemleri veya gemi trafik yönetimi sistemleri uygulamaya konulabilir (IMO, 2008).

### **İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı Kapsamına Alınması**

İstanbul Boğazı hidrografik ve oşinografik, meteorolojik, topografik koşulları ile seyir açısından dünyanın en tehlikeli ve en dar su yollarından biridir. İstanbul Boğazı'ndaki trafik, yoğun yerel deniz trafiği de dikkate alındığında, mevcut durumda güvenli bir geçişin sınırlarını aşmış olup bu bölgede özellikle tanker trafiğinin ve gemi boyutlarının gittikçe de artması beklenmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre İstanbul Boğazı'dan 2007 yılında 10 054, ayda 838, günde ortalama 28 adet tanker geçmiş olup yaklaşık 144 ton tehlikeli eşya taşınmıştır. Bu gemilerin kazaya uğramaları halinde dramatik çevre felaketlerine yol açılabilir. Uluslararası Deniz Savunmaları Enstitüsünün yaptığı bir araştırma sonucunda, orta boylu bir LPG tankerinin infilak etmesi sonucu üç kilometrelik alanda yaşam alanı tehlikeye gireken, 20 kilometrelik bir alanda ise 8,5 siddetinde bir depremin olacağı açıklanmıştır (Ece, N.J, 2007). İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğinin simülasyonuna ilişkin yapılan bir çalışma sonucunda Hazar petrollerinin dünya pazarlarına Boğazlar yoluyla taşınmasının Boğazlardaki trafiği arttıracığı, dolayısıyla bekleme sürelerinin artacağı, bunun da trafik sorunlarına neden olacağı ve kaza olasılığını arttıracığı belirtilmektedir (Köse, E. ve diğerleri, 2003).

Erica, Prestige, Mimosas, Princess Eva gibi petrol tankerlerinin kazaları sonrasında Belçika, Fransa, İrlanda, Portekiz, İspanya ve İngiltere'nin ortak talebiyle Batı Avrupa kıyılarının özel deniz alanı ilan edilmesi İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanları ilan edilmesi için bir örnek teşkil edebilir. IMO tarafından belirlenen ölçütlere uyan bir deniz sahasının Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilebilmesi için; uluslararası gemicilik faaliyetlerinden dolayı gemi trafik karakteristikleri, doğal koşullar gibi riskler altında bulunması gerekmektedir. İstanbul Boğazı, gerek tehlikeli madde taşıyan ve düşük standartta gemilerin geçmesi ve gerekse akıntı, rüzgar, fırtına ve sis gibi hidrografik ve meteorolojik koşulların olması nedeniyle risk altındadır.

İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin 2007 yılında %47'si kılavuz kaptan almıştır. İstanbul Boğazı ile ilgili yapılan kaza analizleri neticesinde 1982-2003 yılları arasında kazaya karışan gemilerin yaklaşık %7,2'si kılavuz kaptan almıştır (Ece, 2005). İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak ilan edilmesi için olması gereken kriterlerden diğerleri de yukarıda belirtildiği üzere Bölgede gemi taşımacılığı faaliyetlerinin risk oluşturduğunun belirlenmesi dışında söz konusu faaliyetlerinden dolayı oluşan bir kazanın ve hasarın var olması, bölgede karaya oturma, çatma veya çatışma gibi kazaların ve deniz kirliliğinin daha önceden meydana gelmiş olması gerekmektedir (İstikbal, 2005).

İstanbul Boğazı ile ilgili yapılan söz konusu analiz neticesinde İstanbul Boğazı'nda 1982-2003 yılları arasında en fazla kaza türü çatışma 277 (%45,6), daha sonra karaya oturma 124 (%20,4) ve çatma 55 (%9,0) olmuştur (Ece, 2005). İstanbul Boğazı'nda şimdiye kadar meydana gelen en büyük deniz kazalarından biri 15.11.1979 tarihinde Haydarpaşa önlerinde Independenta tankerinin Evriali tankeri ile çarpışmasıdır. Kaza sonucunda 95 000 ton petrol denize dökülmüş, yangın ve patlama ile İstanbul Boğazı alanının çevre güvenliğini tehdit etmiş, ayrıca hava kirliliğine neden olmuştur (Ece, 2005). Yukarıda belirtilen nedenlerle, İstanbul Boğazı bir bölgenin Özel Duyarlı Deniz Alanı kapsamına alınması için gerekli kriterleri karşılamaktadır.

#### Sonuç ve Değerlendirme

İstanbul Boğazı'ndan Montrö Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında ortalama olarak yılda 4 500 civarında gemi geçerken, Denizcilik Müsteşarlığı'nın verilerine göre 2007 yılında yaklaşık 57 bin gemi, 10 bin tankerin geçmiş ve 144 milyon tehlikeli eşya taşınmıştır (Akten, 2003). Teknolojik gelişmeler ve büyüyen ticaret hacmine paralel olarak son yıllarda İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin boyutları giderek büyümekte özellikle petrol dahil, tehlikeli yük taşıyan gemi sayısında ve taşınan tehlikeli yük miktarında meydana gelen artışlar, İstanbul Boğazı'ndaki seyir, can ve çevre güvenliği açısından ciddi bir tehdit oluşturmaktadır (Ece, 2005 ve diğerleri, 2007). İstanbul Boğazı'nda şimdiye kadar birçok deniz kazası meydana gelmiş olup söz konusu kazalar çevre güvenliğini tehdit etmiş, ayrıca hava kirliliğine neden olmuştur (Ece, 2005).

İstanbul, UNESCO tarafından 1974 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme ile üç bin yıllık tarihiyle "insanlığın ortak mirası" olarak nitelenmiştir. İstanbul, doğal güzellikleri ve sahip olduğu tarihi ve kültürel varlıklar nedeniyle 1985 yılında kabul edilen Cenova Bildirgesi ile "Akdeniz'de Ortak Öneme Sahip 100 Tarihi Sit" listesine alınmıştır (Uğur, 2005). Ayrıca, İstanbul Boğazı'nın deniz canlılarının bir geçiş yolu ve biyolojik koridor olması nedeniyle dönemsel olarak İstanbul Boğazı'ndan geçen ve nüfusları hızla azalan kısa burunlu yunuslar, Birleşmiş Milletler (BM) Çevre Programı'nın Göç Eden Türler Konvansiyonu'nun (UNEP/CMS) Nairobi'de düzenlenen 8. konferansında koruma altına alınacak yabancı hayvanlar listesine dahil edilmiştir (UNEP/CMS, 2005). İstanbul Boğazı'nda biyolojik çeşit açısından tehdit altında bulunan ve korunması gereken 33 canlı bulunmaktadır (Uğur, 2005). Ayrıca, Ülkemizin de taraf olduğu "Avrupa'nın Yaban Hayatını ve Yaşam Ortamlarını Koruma Sözleşmesi" uyarınca (R.G. 20.02.1984 tarih, 18318 sayı) İstanbul Boğazı ve çevresinde varlığını sürdürebilmiş ve koruma altına alınması gereken fauna ve flora deniz kazası riskine karşı koruma altına alınmıştır.

İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı olarak ilan edilmesi için olması gereken başlıca kriterler Bölgede gemi taşımacılığı faaliyetlerinin risk oluşturduğunun belirlenmesi, söz konusu faaliyetlerinden dolayı oluşan bir kazanın ve hasarın var olması, bölgede karaya oturma, çatma ve çatışma gibi kazaların ve deniz kirliliğinin daha önceden meydana gelmiş olması gerekmektedir (İstikbal, 2005). İstanbul Boğazı Özel Duyarlı Deniz Alanı kapsamına alınması için gerekli kriterleri karşılamaktadır.

Türk Boğazları'nda IMO onaylı rotalandırma sistemleri ve buna bağlı kurallar ve tavsiyeler uygulamakta, Türkiye'nin kendi iç hukuk düzenlemesi olan "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü", Gemi Raporlama Sistemi (TUBRAP) uygulanmakta olup İstanbul Boğazı Özel Duyarlı Deniz Alanı ilan edilebilmesi için alınabilecek önlemlerin çoğu zorunlu kılavuzluk dışında alınmıştır. Montrö Sözleşmesinin 2. maddesine göre Türk Boğazları'nda geçişte kılavuz kaptan alınması isteğe bağlı olmaktadır. İstanbul Boğazı'ndan 2007'de geçen gemilerin yaklaşık %47'si kılavuz kaptan almıştır. İstanbul Boğazı'nda kazaya karışan gemilerin yaklaşık %90'ı kılavuz kaptan almamıştır (Ece, 2005).

İstanbul Boğazı Torres Boğazı'nın bir bölümünü de içine alan mercan kayalıklarının korunması gibi Özel duyarlı deniz alanı kriterleri işletildiğinde Özel Duyarlı Deniz Alanları içine alınabilir. Bu düzenlemeyle kılavuz kaptan alınması zorunlu hale getirilerek bu bölgede meydana gelebilecek kaza riski azaltılabilir.

Sonuç olarak, İstanbul'da yaşayan 10 milyondan fazla insan deniz kazası riski nedeniyle büyük tehlikelerle karşı karşıyadır. Tanker trafiğinin geçiş yolu olan İstanbul Boğazı'na meydana gelecek kazalar öncelikle İstanbul şehri olmak üzere, tüm bölge için vahim sonuçlar yaratabilecek, bu bölgede deniz kazasının meydana gelmesi durumunda Boğazların trafiğe kapanmasına neden olacak, başta Karadeniz ülkeleri olmak üzere, İstanbul Boğazı'ndan yararlanan tüm ülkeleri de olumsuz şekilde etkileyecektir. Bu nedenle, İstanbul Boğazı'nın Özel Duyarlı Deniz Alanı kapsamına alınmasına ilişkin çalışmalarının bir an önce başlatılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

#### Kaynaklar

Akten, N., "The Strait of İstanbul (Bosphorus): The seaway separating the continents with its dense shipping traffic", Turkish Journal of Marine Sciences", Published by Institute of Marine Sciences and Management, University of İstanbul, Volume 9 (3): 250, 263 (2003).

AMSA Australian Government Maritime Safety Authority (2006) "Particularly Sensitive Sea Areas"  
[http://www.amsa.gov.au/Publications/Fact\\_sheets/PSA\\_fact.pdf](http://www.amsa.gov.au/Publications/Fact_sheets/PSA_fact.pdf)

- Ece, N.J., (2005) "İstanbul Boğazı'ndaki Deniz Kazalarının Seyir ve Çevre Güvenliği Açısından Anaklizi ve Zararsız Geçiş Koşullarında Değerlendirilmesi", Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması sayfa 189, 197, 263, Ankara.
- Ece, N.J. Sözen A., Akten, N., Erol, S. (2007) "A Tricky Conduit for Safe of Navigation, The Strait of İstanbul", European Journal of Navigation, Volume 5, Number 1, February 2007, sayfa 46-54.
- IMO (2008) "Particularly Sensitive Areas"  
[http://www.imo.org/Environment/mainframe.asptopic\\_id=1357.htm](http://www.imo.org/Environment/mainframe.asptopic_id=1357.htm)
- İstikbal, C. (2005) "Özel Duyarlı Deniz Alanları",  
[http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori\\_no=20&id=125](http://www.turkishpilots.org.tr/koseyazisi.asp?kategori_no=20&id=125)
- Johsan, D., Park P., Pourzanjani M. (2001), "PSSA Wadden Sea Feasibility Study: Advice to Trilateral Wadden Sea", Cooperation Maritime Research Centre Faculty of Technology Southampton Institute  
<http://cwss.www.de/news/documents/pssa/PSSA-report.pdf>
- Köse, E., Başar E., Demirci, E., Güneroğlu, A., Erkebay, Ş., (2003) "Simulation of Maritime Traffic in İstanbul Strait", Simulation Modelling Practice and Theory, 11, Elsevier, sayfa: 606.
- Lazaroff, C. (2002), "Florida Corals Designated as Sensitive Sea Area Report".  
<http://www.ens-newswire.com/ens/nov2002/2002-11-13-06.asp.htm>
- Uğur, F. (2005) *Aksiyon Haftalık Haber Dergisi*,  
<http://www.aksiyon.com.tr/detay.php?id=19531>
- UN United Nations UNEP/CMS (2005) "Convention on Migratory Species",  
<http://www.cms.int/news/index.htm>.
- WWF (2003) Joint Marine Programme, "Particularly Sensitive Sea Areas (PSSAs) and Marine Environmentally High Risk Areas (MEHRAs) Report"  
<http://www.f.org.uk/filelibrary/pdf/jmpbriefing>

#### Anahtar Sözcükler

İstanbul Boğazı, deniz kazası, Özel Duyarlı Deniz Alanı (PSSA), IMO, MEPC, MARPOL, gemi trafiği, tanker kazası, Torres Boğazı, kılavuzluk