



**TÜRKİYE'NİN DENİZ VE KIYI KORUMA POLİTİKALARI:
MEVZUAT UYGULAMALARI VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ SAĞLAMAYA
YÖNELİK ALINABİLECEK TEDBİRLER**

Pelin BOZ

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ÇEVRE BİLİMLERİ ANABİLİM DALI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

AĞUSTOS 2015

Pelin BOZ tarafından hazırlanan “TÜRKİYE’NİN DENİZ VE KIYI KORUMA POLİTİKALARI: MEVZUAT UYGULAMALARI VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ SAĞLAMAYA YÖNELİK ALINABİLECEK TEDBİRLER” adlı tez çalışması aşağıdaki jüri tarafından OY BİRLİĞİ ile Gazi Üniversitesi Çevre Bilimleri Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Danışman: Yrd.Doç.Dr.Feriha YILDIRIM

Çevre Bilimleri Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Başkan : Prof.Dr.Can Elmar BALAS

İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Üye : Prof.Dr.Ahmet ALTINDAĞ

Biyoloji Bölümü, Ankara Üniversitesi

Bu tezin, kapsam ve kalite olarak Yüksek Lisans Tezi olduğunu onaylıyorum.

.....

Tez Savunma Tarihi: 21/08/2015

Jüri tarafından kabul edilen bu tezin Yüksek Lisans Tezi olması için gerekli şartları yerine getirdiğini onaylıyorum.

Prof. Dr. Şeref SAĞIROĞLU
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

ETİK BEYAN

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
 - Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
 - Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
 - Kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
 - Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,
- bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Pelin BOZ
21/08/2015

TÜRKİYE’NİN DENİZ VE KIYI KORUMA POLİTİKALARI:
MEVZUAT UYGULAMALARI VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ SAĞLAMAYA YÖNELİK
ALINABİLECEK TEDBİRLER
(Yüksek Lisans Tezi)

Pelin BOZ

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Ağustos 2015

ÖZET

Türkiye'nin deniz ve kıyı alanlarını tehdit eden başlıca sorunlar; denizlerimizin gemi ve kara kaynaklı kirlenmelerle kirlenmesi, bilinçsiz ve aşırı avlanma ya da çeşitli yollarla ülkemize giren yabancı türlerin neden olduğu tür kayıpları, küresel ısınmaya bağlı olarak iklim değişikliğinin deniz ekosistemleri üzerinde yaptığı/yapacağı olumsuz etkiler olarak sıralanabilir. Bu sorunlar çevre politikalarının ilk adımlarının atıldığı 1970'lerden günümüze gelen süreçte ulusal/uluslararası platformlarda yapılan tüm düzenlemelere rağmen ülkemizde hâlâ ciddiyetini korumaktadır. İlâveten kıyı bölgelerimizde hızla artan çarpık kentleşme ve sanayileşme, doğal kaynaklarımız üzerinde yaptığı ağır tahribatla birlikte artarak devam etmektedir. Türkiye'nin deniz ve kıyı alanlarının gün geçtikçe geri dönüşü olmayacak şekilde bozulması bu konuda yapılan çalışmaların yetersizliğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, ulusal ve uluslararası düzenlemelere uyum konusunda ülkemizin çok daha ciddi yaptırımlar uygulamasına ihtiyaç vardır. Bu çalışmada Türkiye'nin deniz ve kıyı alanlarını tehdit eden unsurlar ve bu alanları koruma konusunda yürütülen faaliyetlerin neler olduğu ve ne ölçüde başarılı olduğu incelenmiş, deniz ve kıyı alanlarında yaşanan sorunlardan biri olan gemi kaynaklı kirlilikler ve kirlenmeye uygulanan cezaların caydırıcılığı sorgulanmış, deniz ve kıyı alanlarında ekolojik bakımdan sürdürülebilirliğin sağlanabilmesine yönelik çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Bilim Kodu : 903.2.021
Anahtar Kelimeler : Deniz kirliliği, biyoçeşitlilik, denizcilik politikaları, çevre mevzuatı
Sayfa Adedi : 145
Danışmanı : Yrd. Doç. Dr. Feriha YILDIRIM

TURKEY'S MARINE AND COASTAL PROTECTION POLICIES:
REGULATORY PRACTICES AND MEASURES TO BE TAKEN FOR ENSURING
SUSTAINABILITY

(M. Sc. Thesis)

Pelin BOZ

GAZİ UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES

August 2015

ABSTRACT

Major problems threatening Turkey's seas and coastal areas are listed as; the pollution of ourby ships and land-based pollutants, unconscious and excessive fishing or species loss caused by foreign species entering our country in various ways, adverse effects of climate change on marine ecosystems due to global warming. Despite all regulations made within national andinternational platforms since 1970's when the first steps were taken form environmental policies until today, these problems remain serious in our country. Additionally, the rapidly increasing unplanned urbanization and industrialization within our coastal areas continue to destroy our natural resources heavily. The destruction of Turkey's sea and coastal areas irrecoverably day by day shows us that the studies on this matter remain insufficient. For this reason, our country needs to apply serious sanctions in an effort to comply with the national and international regulations. In this study, the factors threatening the seas and coastal lines of Turkey and what kind of activities are carried out in preservation/protection of these areas and to what extent these activities reach the goals are examined, one of the problems in seas and coastal lines which is deterrence of the fines applied against the pollutions caused by ships and the polluters are questioned, and the solutions for keeping thesustainability within seas and coastal lines in terms of ecology are developed.

Science Code : 903.2.021

Key Words : Marine pollution, biodiversity, maritime policy, environmental legislation

Page Number : 145

Supervisor : Assist. Prof. Dr. Feriha YILDIRIM

TEŞEKKÜR

Bu çalışma süresince her türlü yardımını benden esirgemeyen değerli danışmanım Yrd.Doç.Dr. Feriha YILDIRIM'a, çalışmayı geliştirmem konusunda bana yön gösteren Prof.Dr.Ahmet ALTINDAĞ ve Prof.Dr.Can Elmar BALAS'a teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca eğitimim sürecinde kendilerinden ders aldığım Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'nün değerli Öğretim Üyelerine; çalışmalarım süresince desteklerinden dolayı Sahil Güvenlik Komutanlığı Plan Prensipler Başkanlığı personeline, çalışmama sağladıkları fikirsel katkıları ve motivasyon desteklerinden ötürü değerli çalışma arkadaşlarım Çev.Yük.Müh.Didehan KARÇIÇEĞİ, Dr.Şule ŞUMLU, Su Ür.Müh.Fatik ÜNSAL, Su Ür.Müh.Evrin ERDEMİR ve Pınar TOKAT'a, çalışmalarım boyunca gösterdikleri anlayıştan dolayı değerli aileme, sevgili eşime ve dünyama gelişiyile eş zamanlı başladığım eğitim sürecimin son aşamasında taslak çalışmalarım üzerinde çizimler yapmaya başlayan ve tez yazım sürecimin bitmesini dört gözle bekleyen minik kızıma en derin duygularla sonsuz sevgi ve şükranlarımı iletiyorum.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xi
RESİMLERİN LİSTESİ	xii
HARİTALARIN LİSTESİ.....	xiii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xiv
1.GİRİŞ	1
2.TÜRKİYE’NİN DENİZ VE KIYI KORUMA POLİTİKALARI	3
2.1.Deniz ve Kıyı Koruma Bilincinin Tarihsel Gelişimi	3
2.1.1.Birleşmiş Milletler	3
2.1.2.Avrupa Birliği.....	6
2.1.3.Gönüllü çevre örgütleri	9
2.2.Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Sözleşmelere Uyum Süreci	10
2.2.1.IMO Sözleşmeleri.....	10
2.2.2.Bükreş Sözleşmesi	17
2.2.3.Barcelona Sözleşmesi	18
2.2.4.Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi	21
2.2.5.Türkiye’de deniz ve kıyı koruma alanları sistemi.....	23
2.2.6.BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi.....	25

Sayfa

2.3.Türkiye’de Deniz ve Kıyı Biyoçeşitliliğini Tehdit Eden Unsurlar ve Mevzuat Uygulamaları	29
2.3.1.Gemi kaynaklı deniz kirliliği	30
2.3.2.Deniz kazaları	37
2.3.3.Kara kaynaklı deniz kirliliği	49
2.3.4.Biyoçeşitlilik ve habitat tahribatı	51
2.3.5.İstilacı türler.....	58
2.3.6.Kentsel baskı	62
2.3.7.İklim değişikliği	65
3.YÖNTEM	69
4.BULGULAR	71
5.DEĞERLENDİRME.....	77
5.1.2872 sayılı Çevre Kanunu ve Deniz Kirliliği Sorunu	83
5.2.Gemilerden Atık Alınması İşlemleri ve İlgili Mevzuat Uyumu	89
5.3.Bölgesel Sözleşmeler ve Kara Kaynaklı Kirlilik Sorunu.....	91
5.4.Deniz Kazalarına Yönelik Düzenlemeler.....	93
5.5.Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi.....	95
5.6.Biyoçeşitliliğe Yönelik Düzenlemeler ve Habitat Tahribatı	96
5.7.3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kentleşme	98
5.8.İklim Değişikliği ve Uluslararası Düzenlemelere Uyum	100
6.SONUÇ VE ÖNERİLER.....	103
KAYNAKLAR.....	115
EKLER.....	123

Sayfa

EK-1. Türkiye’de denizlerin korunması konusunda faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları	124
EK-2. UBSEP’e göre kıyı ve deniz biyoçeşitliliğini koruma konusunda belirlenen hedefler ve stratejik eylemler	127
EK-3. Büyükşehir belediyeleri sorumluluk sahaları.....	130
EK-4. 2015 yılı idari para cezası tebliği	132
EK-5. Numune alma tutanağı	136
EK-6. Tespit tutanağı.....	138
EK-7. İdari yaptırım karar tutanağı.....	140
EK-8. Atık bildirim formu	142
EK-9. Atık transfer formu	143
EK-10.Deniz kirliliğine müdahale yetkisi verilen firmalar.....	144
ÖZGEÇMİŞ	145

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge2.1.Deniz kirliliği konusunda IMO Sözleşmeleri ve Türkiye.....	12
Çizelge2.2.2015 yılı deniz kirliliği işlemlerinde uygulanan ceza miktarları	34
Çizelge2.3. IUCN'ye göre nesli tehlike altında olan bazı deniz canlıları	52
Çizelge5.1.Genel değerlendirme	79
Çizelge6.1. Muğla, İstanbul ve Samsun'da yaşanan sorunlar ve yapılması gerekenler.....	106

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Gemilerdeki balast suyu çevrimi	60
Şekil 4.1.2006-2014 yılları arasında tespit edilen deniz kirliliği tespit sayısı ve uygulanan ceza miktarı	71
Şekil 4.2.Deniz kirliliği tespitlerinin bölgelere göre dağılımı	73
Şekil 4.3. İllerde 2007, 2010 ve 2014 yıllarında petrol kirliliğine neden olduğu tespit edilen kara tesisi/gemi/tekne sayısı	74
Şekil 4.4. İllerde 2007, 2010 ve 2014 yıllarında evsel atık/atıksu deşarjı yaptığı tespit edilen kara tesisi/gemi/tekne sayısı	75
Şekil 4.5. 2014 yılı için yapılan tespitlerin illere göre dağılımı	75
Şekil 4.6. 2014 yılı tespitlerin aylara göre dağılımı	76
Şekil 5.1.Petrol rafinerisi bulunan bir bölgede dip sedimentinde alınan numune sonuçları	92

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 2.1. Balast suyu tahliyesi yapmakta olan bir gemi	59

HARİTALARIN LİSTESİ

Harita	Sayfa
Harita2.1. Akdeniz'de yer alan deniz koruma alanları.....	21
Harita2.2. Türkiye'de ilan edilen Özel Çevre Koruma Bölgeleri	24
Harita2.3. Ulusal ve bölgesel sorumluluk alanlarını gösteren harita	47

KISALTMALAR

Kısaltmalar	Açıklamalar
AB	Avrupa Birliği
AEP	Akdeniz Eylem Planı
AFAD	Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı
AT	Avrupa Topluluğu
BM	Birleşmiş Milletler
BMİDÇS	BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi
CLC 1992	Petrol Kirliliği Zararlarından Doğan Sivil Sorumluluklar Hakkında Uluslararası Sözleşme
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇŞB	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
DTO	Deniz Ticaret Odası
GEF	Küresel Çevre Fonu
FUND 1992	Petrol Nedeniyle Kirlenmeden Doğan Zararlar için Uluslararası Tazminat Fonu Kurulmasına Dair Sözleşme
GTHB	Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
IMO	Uluslararası Denizcilik Örgütü
IUCN	Uluslararası Tabiat ve Tabiat Kaynaklarını Koruma Birliği
İDÇS	İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi
İDKK	İklim Değişikliği Koordinasyon Kurulu
İDEP	İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı
İDES	Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi
KTB	Kültür ve Turizm Bakanlığı
MARPOL 73/78	Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğinin Önlenmesi için Uluslararası Konvansiyon
MEPC	Deniz Çevresinin Korunması Komitesi
SAD	Sualtı Araştırmaları Derneği
TMMOB	Türk Mühendis ve Mimarlar Odası Birliği
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TURMEPA	Deniz Temiz Derneği

Kısaltmalar	Açıklamalar
TÜDAV	Türk Deniz Araştırmaları Vakfı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRÇEV	Türkiye Çevre Eğitim Vakfı
TÜSİAD	Türk Sanayici ve İşadamları Derneği
OILPOL	1958 Tarihli Deniz Kirliliğini Önleme Sözleşmesi
OPRC 1990	Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliğine Dair Uluslararası Sözleşme
OSB	Orman ve Su İşleri Bakanlığı
ÖÇKB	Özel Çevre Koruma Bölgesi
UBSEP	Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Strateji ve Eylem Planı
UÇEP	Ulusal Çevre Stratejisi ve Eylem Planı
UÇES	AB Entegre Çevre Uyum Stratejisi
UNEP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı
UNEP/MAP	Birleşmiş Milletler Çevre Programı Akdeniz Eylem Planı
UNESCO	Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Kurumu
WWF	Türkiye Doğal Hayatı Koruma Vakfı

1. GİRİŞ

Doğal kaynakların her ne şart altında olursa olsun kendini yenileyebileceği düşüncesi ile 1960'lara kadar çevre sorunları dikkate alınmamıştır. Ancak doğanın bu aşırı tüketim ve kirliliği giderebilecek güce sahip olmadığı, çevreye bırakılan kimyasal atıkların çevreyi geri dönüşü olmayacak şekilde tahrip ettiğinin anlaşılması, çevreyi koruma ve kurtarma çabasını tetiklemiştir (Görmez, 2003: 80). 19. yüzyılın sonlarına kadar çevresinde olanlardan pek haberi olmayan insanoğlu, endüstri devrimi ile geliştirilen teknolojilerin çevrede meydana getirdiği bozulmayı görmesine rağmen bunun insanlığa nasıl yansıtacağı konusundaki bilinçsizliği sonucunda doğal kaynakları tahribe devam etmiştir. Özellikle 20. yüzyıldaki hızlı ve dengesiz nüfus artışı, sanayileşme sonucu ortaya çıkan atıkların çevreye verdiği zararlar, plansız kentleşme, gelişen teknoloji sonucunda doğal ve fiziki kaynakların aşırı tüketimi, tüketilen kaynakların kendini yenileyememesi sonucu insanlığın geleceği tehlike altına girmiştir (Kısa, 2008: 21). Toplumsal refahı arttıran sanayileşmenin ortaya çıkarmış olduğu daha fazla üretim anlayışı sonucunda yenilenemeyen doğal kaynaklar hızla tükenmeye başlamıştır. Sanayileşmenin, hızlı ve kontrolsüz nüfus artışının ortaya çıkardığı problemlerle birlikte doğal kaynakların da yok edilmesi insanları çevre sorunları ile karşı karşıya getirmiştir (Keleş ve Hamamcı, 2002: 215).

Deniz ve kıyı alanlarına yönelik bu güne kadar yapılan çalışmaların değerlendirildiği bu çalışmada, materyal olarak dağınık olan kaynaklar toparlanarak geniş çaplı bir literatürle çalışılmıştır. Buna ek olarak uluslararası sözleşmeler ile mevzuat uyumlulaştırma sürecinde olan Türk Çevre Mevzuatı karşılaştırmalı olarak incelenmiş, ülkemizde uygulanan mevzuatın yeterliliği ve uygulanabilirliği belirlenerek kapsamlı olarak değerlendirilmiştir. Literatür taramasında ulusal/uluslararası düzeyde uygulanan mevcut deniz ve kıyı politikaları belirlenmiş, bu çerçevede ilk olarak küresel ölçekte çevre politikalarının nasıl oluştuğu, hangi sözleşmelerin imzalandığı açıklanmış, ardından Türkiye'nin bu uluslararası sözleşmelere nasıl ve ne zaman taraf olduğu, taraf olduğu sözleşmeler kapsamında nasıl çalışmalar yürüttüğü ve ulusal boyutta deniz ve kıyı alanlarına ilişkin mevzuat çalışmaları detaylı olarak incelenmiştir. Bu kapsamda

Türkiye'nin deniz çevresinin korunması konusunda "çerçeve kanun" niteliğinde olan 2872 sayılı Çevre Kanunu, petrol kazalarına yönelik yapılan işlemlerde 5312 sayılı Kanun ve kıyılarda yapılaşmaya ilişkin yürütülen işlemler için 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve bu Kanunların detaylandırıldığı yönetmelikler esas alınmıştır. Ayrıca uluslararası sözleşmelere uyum sürecinde ilgili Bakanlıklar tarafından hazırlanan raporlar, strateji belgeleri ve bildirimlere vurgu yapılarak deniz ve kıyı alanlarında yaşanan sorunlar ele alınmış, ülkemizdeki mevcut uygulamalar, mevzuat kapsamında yapılan kontroller ve uygulanan yaptırımların değerlendirilmesi yapılmıştır.

2. DENİZ VE KIYI KORUMA POLİTİKALARI

2.1. Deniz ve Kıyı Koruma Bilincinin Tarihsel Gelişimi

20'nci yüzyılın getirdiği hızlı sanayileşmenin doğal sonucu olarak çevre sorunlarının artmasıyla birlikte özellikle 70'li yıllardan itibaren uluslararası kurum/kuruluşlar ulusal sınır tanımayan çevre sorunları karşısında harekete geçme zorunluluğu duymuş, başta Birleşmiş Milletler olmak üzere uluslararası örgütler çevresel değerlere yönelik sorunların ortadan kaldırılabilmesi amacıyla çeşitli toplantılar düzenleyerek olumsuzlukların giderilebilmesi için ortak çıkış noktaları bulmaya ve çevre sorunlarını küresel ölçekte ele alarak uluslararası çevre hukukunu oluşturmaya başlamıştır.

2.1.1. Birleşmiş Milletler

Çevre sorunlarının tüm insanlık açısından giderek artan önemi, uluslararası örgütlerin de çevreye olan ilgilerinin yoğunlaşmasına ve çözüm arayışlarının çoğalmasına yol açmıştır. Günümüzde çevreyle doğrudan ya da dolaylı olarak ilgili olan çok sayıda örgüt bulunmakla birlikte, BM örgütü küresel düzeyde çevreye yönelik sorunların algılanması ve işbirliğinin geliştirilmesinde etkin biçimde çalışan kurumların başında gelmektedir (Ertürk, 1998: 236).

Çevre hukukunun gerek ulusal gerekse uluslararası düzeyde gelişmesindeki en önemli adım, 5 - 16 Haziran 1972 tarihlerinde Birleşmiş Milletler tarafından Stockholm'de gerçekleştirilen "BM İnsan Çevresi Konferansı" (Stockholm Konferansı)dır. Bu konferansta çevre sorunları ilk kez uluslararası düzeyde ele alınmış, sosyo-ekonomik yapıları ve gelişme düzeyleri farklı olan birçok ülke, "çevre" konusunda ilk defa bir araya gelmiştir. Konferans sonunda, "Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Bildirisi" kabul edilmiştir. Bununla birlikte uluslararası çevre hukukunun ortaya çıkması için gerekli olan süreç başlamıştır.

Stockholm Konferansı'nın uluslararası çevre politikalarına iki önemli katkısı olmuştur. Birincisi, zengin ve yoksul ayrımı yapılmaksızın, katılımcı tüm ülkeler tarafından, küresel çevre sorunlarına dikkat çekilmiş, tehdidin tüm insanlığa

yönelik olduğu kabul edilmiş ve sorumluluğun ortak paylaşılması kabul edilmiştir. İkincisi de, Stockholm Sonuç Bildirgesi'nde her insanın sağlıklı bir çevrede yaşama ve çevreyi korumaya ilişkin kararlara katılma hakkı olduğu vurgulanmıştır. Konferans'ın başarılarından biri de BM Çevre Programı-United Nations Environment Programme (UNEP)'in kurulmuş olmasıdır¹ (Kısa, 2008). Söz konusu Konferansın ardından çevrenin korunmasına yönelik politika, plan ve projeler Birleşmiş Milletler ve bağlı kuruluşlarından başlayarak, diğer bölgesel nitelikteki kuruluşlar olan; İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı, Avrupa Konseyi, Avrupa Topluluğu, IMF ve Dünya Bankası, Gümrükler ve Tarifeler Genel Anlaşmasına kadar uzanan geniş bir yelpaze içinde ele alınmaya başlanmıştır (Arat ve Türkeş, 2002:6).

3-14 Haziran 1992 tarihlerinde Rio de Janeiro'da yapılan "Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı" (Rio Konferansı), ulusların, çevreye duyarlı yönetim sağlamalarına yönelik bir dizi ilkenin benimsenmesi açısından önemli bir adım olmuştur (DB-1, 2015). Çevrenin diğer tüm sektörler ve ekonomik politikalarla olan ilişkisini gözler önüne seren konferans, ülkeleri, kalkınma modellerini yeniden gözden geçirmeye sevk etmiş ve özellikle sürdürülebilir kalkınma kavramının önemini ortaya koymuştur. Stockholm Konferansının 20'nci yılına denk gelen bu konferans aradan geçen 20 yıl içerisinde çevresel değerlerin korunması yolunda önemli adımlar atılmadığı gerçeğini de göstermiştir (Arat ve Türkeş, 2002:6). Ülkelerin ekonomik ve çevresel faaliyetlerini bir arada yürütebileceği, çevreye duyarlı bir yönetim organizasyonunun ilkelerinin benimsenmesi açısından önemli bir adım olan konferans sonucunda, uluslararası düzeyde beş temel belge ortaya çıkmıştır. Bu belgeler; Gündem 21 Belgesi, Rio Bildirgesi, Orman Varlığının Korunmasına İlişkin Bildiri, İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve Biyolojik Çeşitliliğin Korunması Sözleşmesidir.

¹UNEP'in 1974 yılından beri Bölgesel Denizler Programı çerçevesinde yürüttüğü etkinlikler, birer eylem planı olarak düzenlenmektedir. Çalışmalarda çevre sorunları yalnız deniz ortamını ilgilendiren bir sorun olarak ele alınmamakta, deniz ve kıyıların tüm toplumsal ve ekonomik kesimlerle olan ilişkileri göz önünde tutularak değerlendirilmekte, çevre kirlenmesinin, çevresel değerlerin zarar uğramasının nedenleri irdelenmektedir (Keleş ve Hamamcı, 2002:205)

Gündem 21 Belgesi; adından da anlaşılacağı üzere 21. yüzyıl için hazırlanan, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri kapsayan bir eylem programı olup temel olarak doğal kaynakların sürdürülebilir ve gelecek kuşakların haklarını ihlal etmeden kullanımını sağlamak, çevreye daha fazla zarar verilmesini önlemek amacıyla çevrenin her alanında tüm devletlere görev ve sorumluluk veren bir belgedir (Demirayak, 2002).

Rio Bildirgesi; çevre ve gelişme ile ilgili konularda devletlerin birbirleriyle ve kendi yurttaşlarıyla ilişkilerini düzenlemektedir. Küresel çevre bilincinin ve sorumluluğunun önemli kilometre taşlarından birisi kabul edilen Bildiri'ye göre, gelişme hakkı, yoksullukla savaşımlı, sanayileşmiş ülkelerin, küresel çevre sorunlarındaki ortak sorumluluğu nedeniyle gelişme yardımları yapmaları gerektiğini içermektedir. Tüm politika alanlarının çevre koruma politikalarıyla bütünleştirilerek, kamuoyunun çevre koruma politikalarına katılım ve çevresel etki değerlendirmesinin mutlaka uygulanması da Bildirge'nin diğer ağırlık noktalarıdır (Kısa, 2008:30).

Orman Varlığının Korunmasına İlişkin Bildiri özellikle tropikal ormanların korunması için uluslararası bir sözleşmenin kabul edilmesi yolunu açan önemli bir belgedir. Genel anlamda bildirge ormanların tüm insanlığa ait korunması ve yeniden üretilmesi gerektiği prensibi üzerine odaklanmaktadır (Demirayak, 2002).

İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin amacı; atmosferdeki sera gazı birikimlerini, iklim sistemi üzerindeki tehlikeli insan kaynaklı etkiyi önleyecek bir düzeyde durdurmayı başarmaktır.²

Diğer önemli bir belge olan, *Biyolojik Çeşitliliğin Korunması Sözleşmesi* ile biyolojik çeşitliliğin korunması, biyolojik çeşitlilik bileşenlerinin sürdürülebilir kullanımı ve genetik kaynakların güvence altına alınması amaçlanmıştır.³

² Sözleşmeye ilişkin detaylı bilgi 2.1.6'da yer almaktadır.

³ Sözleşmeye ilişkin detaylı bilgi 2.1.3'de yer almaktadır.

2.1.2. Avrupa Birliği

Avrupa Birliği'nin çevre politikası, kirliliği ortadan kaldırmayı, azaltmayı ve önlemeyi, doğal kaynakların, ekolojik dengeye zarar vermeyecek biçimde kullanılmasını temin ederek sürdürülebilir kalkınmayı sağlamayı, çevresel zararın kaynağında önlenmesini ve çevreyi korumanın diğer sektörel politikalarla (enerji, ulaştırma v.b.) entegrasyonunu güvence altına almayı amaçlamaktadır (AB, 2015).

Avrupa Topluluğu'nu ekonomik ve parasal birliğin yanı sıra siyasi bir birlik haline getirerek Avrupa Birliği'ni kuran ve 1993 yılında yürürlüğe giren Maastricht Anlaşmasıyla çevre alanına "politika" statüsü verilmiştir. Avrupa Birliği'nin çevre politikasının temel ilkeleri, "*kirleten öder*", "*bütünleyicilik*", "*yüksek seviyede koruma*", "*kaynakta önleme*", "*önleyicilik*" ve "*ihtiyat*"tır (AB, 2015). Çevre politikası çevre sorunlarının çözümü için alınması gereken tedbir ve ilkeleri oluşturmaktadır. Çevreyi koruma yönünde oluşan bilinç ile hem kirliliğin küresel olma özelliğinin hem de bölgesel ve uluslararası düzeyde ortak ve uyumlu hareket etme gereğinin farkına varılmış, altı eylem programı hazırlanmıştır. İlk dört çevre eylem planı dörder yıllık dönemler için yapılmıştır. İlk dört yıllık eylem planlarında hedef başlıkları "kirliliğin önlenmesi" iken, beşinci çevre eylem planında "sürdürülebilir kalkınma ve sorumluluk paylaşımı" şeklinde olmuş, altıncı çevre eylem planında ise "Çevre 2010 Geleceğimiz Tercihimiz" şeklinde yer almıştır (Çokgezer, 2007). 6. Çevre Eylem Programı'nın süresi 2012 yılı Temmuz ayında dolmuştur. 31 Aralık 2020 tarihine kadar geçerli olması öngörülen 7. Çevre Eylem Planı kapsamında aşağıda sıralanan öncelikli hedefler belirlenmiştir (AB, 2015).

1. Doğal sermayenin korunması, muhafaza edilmesi ve güçlendirilmesi,
2. Kaynak-verimli, yeşil, rekabetçi düşük karbon ekonomisine geçişinin sağlanması,
3. Vatandaşların sağlık ve refahının çevre ile ilgili risklere karşı korunması,
4. Çevre mevzuatının uygulanmasının geliştirilmesi,
5. Çevre mevzuatına yönelik bilgi ve deneyimin artırılması,
6. Çevre ve iklim politikaları için gerekli yatırımın sağlanması,

7. Çevrenin diğer politika alanlarına entegrasyonun ve politikalarda tutarlılığın sağlanması,
8. Şehirlerin sürdürülebilirliğinin güçlendirilmesi,
9. Birliğin uluslararası çevre ve iklim sorunları konusundaki etkinliğinin güçlendirilmesi.

AB çevre faslı ve Türkiye

AB Müzakereleri bağlamında “Çevre” faslının açılması amacıyla ülkemizin Çevre Faslına ilişkin Müzakere Pozisyon Belgesi resmi olarak 13 Kasım 2009 tarihi itibarı ile Dönem Başkanlığı'na iletilmiş ve ilgili Fasıl İsveç'in Dönem Başkanlığı sırasında, 21 Aralık 2009 tarihinde Brüksel'de gerçekleşen Hükümetler arası Konferans'ta açılmıştır (DB-2, 2015).

Açıklanan AB Ortak Müzakere Pozisyon Belgesinde altı (6) adet kapanış kriteri belirlenmiştir:

1. Türkiye'nin Türkiye-AB Ortaklık Anlaşması Ek Protokolü'nden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmesi,
2. Türkiye'nin, AB'nin yatay ve çerçeve çevre müktesebatının aktarımına yönelik mevzuatını sınıraşan hususları da içerecek şekilde kabul etmesi,
3. Türkiye'nin AB'nin su kalitesi alanındaki müktesebatının aktarımına yönelik mevzuatı, özellikle Çerçeve Su Koruma Kanunu'nu kabul etmesi, Nehir Havzası Koruma Eylem Planlarını oluşturması, ayrıca uygulama mevzuatını da kabul ederek, sektöre ilişkin yasal uyumlaştırmada kayda değer bir ilerleme sağlaması,
4. Türkiye'nin endüstriyel kirlilik ve risk yönetimi alanındaki AB müktesebatının aktarımına yönelik mevzuatı kabul etmesi,
5. Türkiye'nin faslın geriye kalan sektörlerinde, doğa koruma ve atık yönetimini de içerecek şekilde, Strateji Belgesi doğrultusunda müktesebata uyumu sürdürmesi ve katılım tarihinde AB yükümlüklerinin uygulama ve yaptırımının sağlanması yönündeki hazırlıklarını tamamlaması,
6. Türkiye'nin Strateji Belgesi doğrultusunda her düzeyde denetim hizmetlerini de içerecek şekilde idari kapasiteyi ve koordinasyonu geliştirmeye devam etmesi,

bu fasıldaki tüm sektörlerdeki müktesebatın uygulama ve yaptırımını sağlayacak şekilde uygun idari yapıların katılım tarihinden yeterli bir süre önce hazır olduğunu göstermesi.

Çevre sektörünün uyumlaştırma süreci, yalnızca çevreyle ilgili mevzuatın uyumlaştırılmasını, uygulanmasını, gereken yaptırımların ve cezaların uygulanmasını değil, kurumsal yapının yeniden şekillendirilmesini de içermektedir.

27. başlığı oluşturan Çevre Faslı, su ve hava kalitesi, atık yönetimi, doğa koruması, sanayinin yarattığı kirlilik ve risk yönetimi, kimyasallar, genetik değişime uğramış organizmalar, gürültü ve idari kapasitenin geliştirilmesi gibi başlıkları içermektedir (DB-2, 2015).

Türkiye'nin, AB'ye katılımı için bir ön koşul olan, AB çevre müktesebatına uyumun sağlanması ve mevzuatın etkin bir şekilde uygulanması amacıyla ihtiyaç duyulacak teknik ve kurumsal altyapı, gerçekleştirilmesi zorunlu çevresel iyileştirmeler ve düzenlemelerin neler olacağına ilişkin detaylı bilgileri içeren ve 2007-2023 yıllarını kapsayan AB Entegre Çevre Uyum Stratejisi (UÇES) 2006 yılında hazırlanmıştır. UÇES kapsamında, Türkiye'de başta su, atık, hava, endüstriyel kirliliğin kontrolü, doğa koruma ve yatay sektörler olmak üzere çevre konusunda öncelik verilen alanlara yönelik amaç, hedef, strateji ve gerçekleştirilmesi planlanan faaliyetler ortaya konulmuştur. UÇES'in güncellenmesi çalışmaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından sürdürülmektedir. UÇES'in temel amacı, ülkemizde ekonomik ve sosyal şartları da dikkate alarak sağlıklı yaşanabilir bir çevre oluşturmak ve bu doğrultuda ulusal çevre mevzuatımızın AB çevre müktesebatı ile uyumlaştırılarak uygulanması ile uygulamanın izlenmesi ve denetlenmesini sağlamaktır.

UÇES'in uygulanması ile AB'ne üyelik sürecinde AB müktesebatına uyumun sağlanmasına yönelik olarak aşağıdaki hususların gerçekleşmesi hedeflenmektedir (UÇES,2006):

Mevzuat Uyumu: Türkiye'deki mevcut çevre politikaları, mevzuat ve uygulama ile AB müktesebatının gerekleri arasındaki uyumsuzluklar giderilecektir.

Uygulama: Müktesebatın uyumlaştırılmasını müteakip çevre altyapısı ve sanayi üretiminde çevreye duyarlı modern teknolojilerin kullanılması yoluyla tam uyumlaştırmaya yönelik adımlar atılacaktır. İlgili tüm AB gereklerinin yürürlükte bulunan ulusal yasalara tamamıyla yansıtılmasının yanı sıra ulusal yasaların yönetilmesi, etkin ya da pratik uygulama için yeterli bütçeleri olan uygun kurumsal yapılar oluşturulması ve kanunlara tam uyumu sağlamak amacıyla gerekli kontrol ve cezai müeyyidelerin uygulamaya konulması da sağlanacaktır.

Yatırım: Yatırımların finansmanı dâhil çevresel uyumla ilgili gerekli önlemler alınacaktır.

2.1.3. Gönüllü çevre örgütleri

Uluslararası alanda çevreye ilişkin hukuk kurallarının oluşmasına ve uygulanmasına önemli katkı sağlayan kuruluşlardan birisi de gönüllü kuruluşlardır. Gönüllü kuruluşlar daha çok yerel sorunlara tepki olarak doğmuş örgütlerdir. Ancak çevrenin küresel olma özelliği, bu kuruluşları 1970'li yılların ortasından itibaren yerel boyuttan daha evrensel boyuta taşımıştır.

Gönüllü kuruluşlar toplumsal alanda alternatif bir kültür üstlenmeyi kendilerine görev edinmiş özellikle gelişmiş ülkelerde çevre politikalarının en önemli aktörleri olmuşlardır. Gönüllü kuruluşlar devletin çevre politikalarını oluşturmasında, çevreci olmayan girişimlere karşı demokratik toplumda dengeleyici bir rol oynayarak, hem çevrenin korunması hem de demokrasi açısından son derece önemli kuruluşlar haline gelmişlerdir (Kılıç, 2001).

Türkiye'de de TURMEPA, WWF-Türkiye, TÜRÇEV, TÜDAV, SAD gibi denizlerin korunmasına yönelik faaliyet gösteren birçok sivil toplum kuruluşu bulunmakla birlikte bu kuruluşların temel amacı denizlerin korunması ve toplumsal duyarlılığın artırılmasına yönelik faaliyet göstermektir. Türkiye'de denizlerin korunmasına yönelik faaliyet gösteren bazı sivil toplum kuruluşlarına ait detaylı bilgiler EK-1'dedir.

2.2.Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Sözleşmeler ve Uyum Süreci

2.2.1. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri

Deniz taşımacılığının büyük oranda ülkeler arası yapılması, deniz alanlarının statüleri ve denizlerin sahil dar tüm ülkelerin işbirliği ile korunma ihtiyacı denizciliğe evrensel özellik kazandırmıştır. Bunun sonucu olarak gemilerin yapım, dizayn, gemiadamı ile donatım, ekipman ile donatım, emniyet, güvenlik ve gemi operasyonları açılarından uluslar arası kurallara tabi olması zorunluluğu ortaya çıkmış BM kapsamında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kurularak denizcilikle ilgili evrensel kuralların belirlenmesi yetki ve görevi verilmiştir. IMO, gemi kaynaklı kirlenmenin önlenmesi ve gemi kaynaklı kirlenmeye karşı deniz çevresinin korunması konusunda kurallar koymaya yetkili tek Birleşmiş Milletler uzmanlık kuruluşudur. Uluslararası yolculuk yapan gemilerle ülkelerin limanları arasında taşımacılık yapan gemiler, IMO platformunda düzenlenmiş ve yürürlüğe girmiş sözleşmelerin hükümlerine, kural ve tavsiyelerine tabi olarak denizdeki operasyonlarını yürütmek zorundadırlar (AFAD, 2014).

IMO'nun kurumsal yapısı

IMO'nun temel organları; genel kurul, konsey, deniz emniyeti komitesi, deniz çevresini koruma komitesi, yasal komite, teknik işbirliği komitesi ve kolaylaştırma komitesidir. Teknik bir örgüt olan IMO'da ayrıca birçok alt komite bulunmaktadır.

IMO'daki tüm komiteler eşitlik ilkesi çerçevesinde tüm üye devletlerin katılımına açık faaliyette bulunmaktadır. Çalışmalarını esas olarak üye devletlerin temsilcilerinin katılımıyla yürüten bu organlara, çeşitli Birleşmiş Milletler kuruluşları, hükümet kuruluşları ve milletlerarası meslek kuruluşları da katkıda bulunmaktadır (Okur, 2008:94).1973 yılında genel kurul tarafından kurulan *Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC)* genel olarak deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrol edilmesi konularıyla ilgilenmektedir. Deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki milletlerarası sözleşmelerin kabulü, uygulanması, gerekli değişikliklerin yapılması gibi konularda görevler üstlenmektedir. IMO'nun önderliğinde toplanan

milletlerarası konferansların sonucunda imzalanan uluslararası sözleşmeler ile Türkiye'nin bu sözleşmelere taraf olma durumu Çizelge 2.1.'de yer almaktadır.

Çizelge 2.1. Deniz kirliliği konusunda IMO Sözleşmeleri ve Türkiye.

Sözleşme	Açıklama	Türkiye'nin Taraf Olma Durumu
Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78)	<p>MARPOL 73/78 halen gemi faaliyetlerinden ve gemi kazalarından meydana gelen kirlenmenin önlenmesini düzenleyen uluslararası ana sözleşmedir. MARPOL 73/78 aşağıda belirtilen altı Ekten oluşmaktadır.</p> <p>(1) Ek I Ham Petrolden Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi İçin Kurallar, (2) Ek II Dökme Zehirli Sıvı Maddelerle Kirlenmenin Kontrolüne Dair Kurallar, (3) Ek III Ambalajlanmış Şekilde Deniz Yoluyla Taşınan Zararlı Maddelerden Kaynaklı Kirlenmenin Önlenmesine Dair Kurallar, (4) Ek IV Gemilerden Atık Sulardan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Kurallar (5) Ek V Gemilerden Katı Atıklardan Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine Dair Kurallar (6) Ek VI Gemilerden Hava Kirliliğinin Önlenmesine Dair Kurallar.</p>	<p>Türkiye, Sözleşmenin I, II ve V. Eklerine, 24.06.1990 tarih ve 20558 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 90/442 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olmuştur. MARPOL 73/78 Sözleşmesinin VI. Ekine(1997 Protokolü), 15.03.2013 tarih ve 28588 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 6438 sayılı Kanun ile taraf olmuştur MARPOL 73/78 Sözleşmesinin III ve IV Eklerine, 29.05.2013 tarih ve 28661 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 6477 sayılı Kanun ile taraf olmuştur</p>

Çizelge 2.1. (devamı) Deniz kirliliği konusunda IMO Sözleşmeleri ve Türkiye.

Sözleşme	Açıklama	Türkiye'nin Taraf Olma Durumu
Açık denizde Petrol Kirlenmesi Olaylarına Müdahale Hakkında Uluslararası Sözleşme (INTERVENTION 69)	Sözleşme, açık denizde bir petrol kirlenmesini müteakip kıyı devletlerinin kendi kıyılarına yönelik muhtemel kirliliği veya kirlilik tehlikesini önlemek, azaltmak veya ortadan kaldırmak üzere açık denizde gerekli bazı tedbirler alma hak ve yetkisini kabul etmektedir.	Türkiye Sözleşmeye ve Protokole henüz taraf değildir. Ancak, taraf olma çalışmaları sürdürülmektedir.
Atık ve Diğer Maddelerin Suya Batırılması Yoluyla Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi Sözleşmesi ve 1996 Protokolü (LC 72)	Sözleşme, denizlerin atık ve diğer maddelerin gemilerden ve uçaklardan suya batırılması yoluyla kirlenmesinin önlenmesi konulu ve genel olarak deniz kirlenmesinin önlenmesi gayretlerine katkı sağlayan küresel karakterde bir uluslararası sözleşmedir. Bu amaçla, bazı maddelerin suya batırılmasını yasaklamakta, bazılarının suya batırılmasını da genel veya özel izinlere tabi tutmaktadır.	Türkiye henüz Sözleşmeye ve Protokole taraf değildir, taraf olma yönünde çalışmalar sürdürülmektedir.
Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Uluslararası Sözleşmesi (OPRC 1990)	Sözleşme taraf devletlere münferiden veya birlikte petrol kirlenmesi olaylarına hazırlanmak ve müdahale etmek için tüm gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü getirmektedir. Bu hüküm aynı zamanda sözleşmenin amacını da ifade etmektedir.	Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı 18 Eylül 2003 ve 25233 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Çizelge 2.1. (devamı) Deniz kirliliği konusunda IMO Sözleşmeleri ve Türkiye.

Sözleşme	Açıklama	Türkiye'nin Taraf Olma Durumu
Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Hakkında Protokol (HNS Protokolü-2000)	Protokol taraf devletlere, münferiden veya birlikte tehlikeli ve zararlı madde kirlenmesi olaylarına hazırlanmak ve müdahale etmek için tüm gerekli tedbirleri alma yükümlülüğü getirmektedir. Bu hüküm aynı zamanda Protokolün amacını da ifade etmektedir.	Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı 27 Haziran 2013 ve 28690 (mükerrer) sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.
Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve 1992 Protokolü (CLC 69-CLC 92)	Petrol taşıyan tankerlerin karıştıkları kazalar sonucu ortaya çıkan petrol kirlenmesinden etkilenenlerin zararlarının tazmin edilmesini sağlamak üzere hazırlanmıştır. 1969 yılında kabul edilen ve 1975 yılında yürürlüğe giren 1969 CLC Sözleşmesine 1992 Protokolü (CLC92) ile köklü değişiklikler yapılarak yeni ödeme sistemi getirilmiştir. Günümüzde CLC 1969 Sözleşmesine taraf olan devletlerin tamamı CLC 92'ye de taraf olduklarından CLC 92, 1969 CLC Sözleşmesinin yerini almıştır.	Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin uygun bulma kanunu 24 Temmuz 2001 ve 24472 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Çizelge 2.1. (devamı) Deniz kirliliği konusunda IMO Sözleşmeleri ve Türkiye.

Sözleşme	Açıklama	Türkiye'nin Taraf Olma Durumu
Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslar arası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme ve 1992 Protokolü (FUND 71 - FUND 92)	Toplam 45 maddeden oluşan FUND 92 ile FUND 71 Sözleşmesinin; yürürlüğe giriş şartları yumuşatılmış, tazmin limitleri artırılmış, coğrafi kapsama alanı CLC 92'ye bağlı olarak münhasır ekonomik bölgelere veya karasularının ötesindeki benzeri deniz alanlarına yaygınlaştırılmıştır.	Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin uygun bulma kanunu 18 Temmuz 2001 ve 24472 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.
Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin (1992) 2003 Protokolü	2003 Fon Protokolü, ana sözleşmesi Fon 92'de olduğu gibi; Protokole taraf devletlerin karasuları dahil ülkesinde ve uluslararası hukuka göre belirlenen münhasır ekonomik bölgesinde meydana gelen petrol kirliliği zararlarına ve bu zararların önlenmesi veya asgariye indirilmesi için alınan önleyici tedbirlere uygulanmaktadır.	Türkiye'nin Protokole taraf olmasına ilişkin uygun bulma kanunu 10 Ekim 2012 ve 28437 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır
Denizde Talepler İçin Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme (LLMC 76)	Sözleşme, diğer uluslararası sözleşmelerin kapsamına girmeyen kirlenmelerde hangi kirlilik zararlarının hangi limitlere kadar ödeneceğini belirlemektedir. Uygulamada bu tür durumlarda sözleşmede belirtilen limitlere kadar tazmin garantileri P&I kuruluşları tarafından sağlanmaktadır.	Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin uygun bulma kanunu 4 Haziran 1980 ve 17007 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Çizelge 2.1. (devamı) Deniz kirliliği konusunda IMO Sözleşmeleri ve Türkiye.

Sözleşme	Açıklama	Türkiye'nin Taraf Olma Durumu
Zararlı ve Tehlikeli Maddelerin Denizden Taşınmasında Zararların Tazmini ve Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (HNS 96)	Gemilerde yük olarak taşınan petrolden başka diğer zararlı maddelerden kaynaklanan zararların karşılanması amacıyla oluşturulmuştur. HNS 96, CLC ve FUND sözleşmelerinin diğer zararlı maddeler için karşılığı olarak iki aşamalı bir tazmin sistemi oluşturmuştur. Taşıyanın sorumluluk limitlerinin aşılması durumunda HNS fonundan fon limitleri kadar zararların tazmini söz konusudur.	Türkiye HNS 96'ya taraf değildir.
Bunkerlerdeki Petrolden Kaynaklanan Kirlenme Zararları İçin Hukuki Sorumluluk Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001)	Gemi bunkerlerinde taşınan yakıttan kaynaklan zararların tazmini konusunu düzenleyen bir uluslar arası sözleşmedir.1000 GRT ve üzeri tüm gemilerin yakıtından kaynaklanan kirlenme zararlarının tazminini kapsar.	Türkiye'nin Sözleşmeye taraf olmasına ilişkin uygun bulma kanunu 15 Mart 2013 ve 28588 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır

2.2.2. Karadeniz’de Kirliliğin Önlenmesi Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)

Yaklaşık 160 milyon kişiyi barındıran Karadeniz havzasında çevre sorunları ile deniz ve kıyı kirliliği önemli boyutlara ulaşmış ve uluslararası işbirliğini gerekli hale getirmiştir. Bu kapsamda, kıyıdaş ülkeler tarafından hazırlanan Bükreş Sözleşmesi 21 Nisan 1992 tarihinde imzalanmış ve 15 Ocak 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme’ye, Bulgaristan, Gürcistan, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve ülkemiz taraftır.

Bükreş Sözleşmesi’nin XVII. Maddesi, Karadeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması (Karadeniz) Komisyonu’nun kurulmasını ve Komisyon’un bir Daimi Sekreteryası olmasını öngörmektedir. Karadeniz Komisyonu, kıyıdaş ülkelerin ortak stratejiler belirleyerek Karadeniz’de kirlilik ve ekosistemin bozulması ile mücadele etmek, biyoçeşitlilik kaybını önlemek, ortak proje ve faaliyetler gerçekleştirmek amacıyla 15 Aralık 2000 tarihinde kurulmuştur. Bükreş Sözleşmesi uyarınca kurulan Komisyon’un ve buna hizmet verecek Sekreteryası’nın merkezi İstanbul’da faaliyet göstermektedir. Karadeniz’in sosyo-ekonomik yapısı ve çevresel durumunun analiz edilmesi amacıyla; demografi, coğrafya, turizm, sanayi, enerji, ulaşım, kıyı erozyonu, atık yönetimi, su yönetimi, biyolojik çeşitlilik ve iklim başlıklarında her yıl taraf ülkeler tarafından Karadeniz Komisyonu’na raporlama yapılmaktadır.

Bükreş Sözleşmesi’nin taraf olduğumuz protokolleri;

Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol : Bu Protokol uyarınca Taraflar, ülkelerindeki nehirler, kanallar, kıyılardaki tesisler, öteki yapay yapılar, kanalizasyon boruları ya da öteki su yolları gibi kara-kökenli kaynaklardan denize yapılan boşaltımlardan, ya da havayla taşınanlar dahil herhangi bir kara-kökenli kaynaktan gelen Karadeniz deniz ortamının kirliliğini önleyecek, azaltacak ya da kontrol altına alınacak gerekli önlemleri alacaklardır.

Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol : Protokole göre taraf ülkeler ile Karadeniz’in deniz çevresinin acil durumlardan kaynaklanan kirlenmesinin

önlenmesi, azaltılması ve kirlilikle mücadele edilebilmesi için işbirliği yapılacaktır. Taraflar bu protokolün uygulanmasında bilgi değişimini geliştirecekler ve kendi bayraklarını taşıyan gemilerin protokol hükümlerine uymalarını sağlayacak ve kendi yetkileri altındaki alanlarda ihlallerin belirlenmesi için gerekli tedbirleri alacaklardır.

Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesine Karşı Protokol:

Bu protokol uyarınca taraf ülkeler boşaltmalardan kaynaklanan kirlenmenin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için gerekli tüm tedbirleri alacaklar ve işbirliği yapacaklardır.

Karadeniz'de Biyolojik Çeşitlilik ve Peyzajın Korunmasına İlişkin Protokol:

Protokol; hem ulusal hem de bölgesel seviyede kıyı ve deniz biyoçeşitliliğinin korunmasına ve sürdürülebilir kullanımına yönelik kurumsal kapasitenin oluşturulmasını sağlamıştır. Bu kapsamda su havzalarının rehabilitasyonu ve kara kökenli kirleticilerin azaltılması gibi diğer tematik alanlarla ortak uygulamayı gerektiren projeler hayata geçirilmiştir.

2.2.3.Akdeniz'de Kirliliğin Korunması Sözleşmesi (Barcelona Sözleşmesi)

Birleşmiş Milletler Çevre Programı'nın (UNEP) Akdeniz'in korunmasını öncelikli hedefleri arasına dâhil etmesi kararı, Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin ve AB'nin katılımıyla, eyleme yönelik Akdeniz Eylem Planı'nın (AEP) 1975 yılında oluşturulmasını sağlamıştır.

Akdeniz Eylem Planı; Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) /Bölgesel Denizler Programı altında, 21 Akdeniz Ülkesi (*Arnavutluk, Bosna Hersek, Cezayir, Fas, Fransa, Hırvatistan, İspanya, İsrail, İtalya, Karadağ, Kıbrıs, Mısır, Libya, Lübnan, Malta, Monako, Yunanistan, Slovenya, Suriye, Tunus ve Türkiye*) tarafından kabul edilmiştir.

1976 yılında Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Barcelona Sözleşmesi) ve Protokolleri'nin kabul edilmesinin ardından AEP'nin hukuki çerçevesi tanımlanmıştır. AEP tarafından Akdeniz Ülkeleri'ne;

Deniz kirliliğinin belirlenmesi ve kontrol edilmesi için çevre politikalarının tanımlanması, alternatif kalkınma modeli çözümlerinin belirlenmesi için kapasitelerinin geliştirilmesi, kaynakların tahsisi için seçeneklerin optimizasyonu konularında yardım edilmesi amaçlanmış ve bu amaç doğrultusunda;

- Akdeniz ülkeleri arasında, şimdiki ve gelecek nesillerin faydasına olacak ortak değerlerin ve kaynakların yönetimi için birliğin güçlendirilmesi,
- Ükelere, kaynakların tahsisi konusunda seçeneklerin optimizasyonu için yardım edilmesi,
- Hükümetlerin, farklı kalkınma modellerine yönelik daha iyi çözümlerin tanımlanması için becerilerinin geliştirilmesi,
- Doğanın, kültürel değerlerin ve ekolojik peyzaj alanlarının korunması ve geliştirilmesi,
- Doğal deniz ve arazi kaynaklarının sürdürülebilir kullanımının sağlanması,
- Sosyal ve ekonomik kalkınma ve arazi kullanım politikalarına çevre boyutunun entegre edilmesi,
- Deniz çevresinin ve kıyı alanlarının kirliliğinin önlenmesi ve azaltılması için kronik ve kaza sonucu oluşan kirletici girdilerinin azaltılması,
- Deniz kirliliğinin değerlendirilmesi ve kontrolü,
- Ulusal çevre politikalarının geliştirilmesi ve yaşam kalitesinin iyileştirilmesi,

hedeflenmiştir (OSB, 2015).

AEP çerçevesinde yürütülecek olan faaliyetlerin hukukî dayanağı olan ve 16 Şubat 1976 tarihinde imzaya açılan sözleşmenin protokolleri;

Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü: Akdeniz bölgesinde özellikle sanayileşme ve kentleşme alanlarında hızla artan beşeri ve turizme bağlı mevsimlik kıyusal nüfus artışları ve bunun sonucunda insan sağlığına ve deniz çevresine kara kökenli kirlenmelerden arz edilen tehlikelere karşı Akdeniz'i kara kökenli kirlenmelere karşı korumak için imzalanmış protokoldür.

Akdeniz'in Gemilerden ve Uçaklardan Vaki Olan Boşaltma Sonucunda Kirlenmeden Korunmasına Ait Protokol: Deniz ortamına gemilerden ve uçaklardan atılan artıkların ve diğer maddelerin dökülmesi sonucunda meydana gelen kirliliğe karşı Akdeniz'i bu kirlilikten korumak amacıyla imzalanan protokoldür.

Olağanüstü Hallerde Akdeniz'in Petrol ve diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol: Acil Durum Protokolü ile olası deniz kazası durumlarında ülkeler arasındaki işbirliği ve alınması gereken önlemler amaçlanmaktadır.

Akdeniz'in Tehlikeli Atıkların Sınırötesi Taşınması ve Bertaraf Edilmesinden Kaynaklanan Kirliliğe Karşı Korunması Protokol: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ne ilişkin Türkiye'nin görüşlerini yansıtan bir bildirim yapılarak taraf olunmuştur.

Akdeniz'de Özel Koruma Alanları ve Biyolojik Çeşitlilik Hakkında Protokol (SPA Protokolü): Akdeniz doğal kaynakları ile doğal sitlerinin ve bölgedeki kültürel mirasın, diğer araçların yanı sıra deniz alanları ve çevreleri de dahil olmak üzere özel koruma alanları kurulması yolu ile korunması ve gerektiğinde iyileştirilmesi için imzalanmış bir protokoldür. Bu protokol, kıyı ve deniz alanlarını özellikle mercek altına alır. Bu protokol için yapılan eylem planı, Tunus'taki Özel Koruma Alanları/Bölgesel Faaliyet Merkezi (RAC/SPA) tarafından hayata geçirilmiştir (WWF, 2013). Akdeniz'de, Barcelona Sözleşmesinin Özel Koruma Alanları Protokolüne göre belirlenmiş 152 Deniz ve Kıyı Koruma Alanı bulunmaktadır ve bunlardan 52'si deniz alanlarını kapsamaktadır (Harita 2.1). Protokolü imzalayan taraflar arasında sadece İtalya, deniz koruma alanları ilan etmek için özel bir yasal düzenlemeye sahip olup diğer ülkelerin çoğu ulusal hukuklarında bu alanları ilan etmeye yönelik düzenlemeler yapmıştır (Oruç, 2010:6). Türkiye'de protokolün uygulaması, 88/13151 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'yla 7 Ekim 1988 tarihinde hayata geçirilmiştir.⁴

⁴Türkiye'de protokol kapsamında yapılan düzenlemeler ve koruma alanlarına ilişkin bilgiler 2.2.5. bölümünde yer almaktadır.



Harita 2.1.Akdeniz'deki deniz koruma alanları(WWF, 2014:2).

2.2.4. Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi

Rio de Janeiro'da 1992 yılında gerçekleştirilen konferansta biyolojik çeşitliliğin azalmasının koordine edilmiş uluslararası çabalarla önlenebilecek önemli bir sorun olduğu kabul edilmiş ve konferans Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nin de aralarında bulunduğu önemli küresel sözleşmelerin imzalanmasıyla sonuçlanmıştır. Türkiye bu Sözleşmeyi 1992'de imzalamış, 1996 yılında onaylamış ve Sözleşme 14 Mayıs 1997 yılında ülkemizde yürürlüğe girmiştir.

Türkiye'nin sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmesi

Türkiye Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'ne taraf olan ülkelerden biri olarak biyoçeşitliliğin küresel ve ulusal ölçekte korunması için taahhütte bulunmuş, Sözleşme amaçlarına ulaşmak üzere yükümlülük üstlenmiştir. 1992 yılından itibaren kalkınma planlarında çevre ve tarım sektörlerinde biyoçeşitlilik konuları yer almış, biyoçeşitliliğin sürdürülebilir bir şekilde korunmasına, geliştirilmesine ve ekonomik değer kazandırılmasına yönelik politikalar ortaya konulmuş, gerekli tedbirler belirlenmiştir (Topçu,2012:83). Türkiye'nin Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'ne taraf olmasını takiben, bu Sözleşmenin 6'ncı maddesine göre Türkiye'nin yükümlülüğü olarak "Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Strateji ve Eylem Planı (UBSEP) 2001 yılında Çevre Bakanlığı koordinasyonunda hazırlanmış,

UNEP/GEF hibe desteğiyle 2007 yılında g¼ncellenmiřtir.Strateji kapsamında; Biyolojik eşitlilik S¼zleřmesi'nin uygulanabilmesi için gerekli k¼resel işbirliğinin ¼nemi belirtilmektedir. Bu Stratejiyle, biyolojik çeşitliliğin ve b¼t¼nl¼đ¼n korunmasını ve s¼rd¼r¼lebilir kılınmasına y¼nelik eylemler için bir çerçevenin oluşturulması hedeflenmiştir. Bu stratejik plan, T¼rkiye'nin bu alandaki faaliyetlerinin Avrupa Birliği'nin doğa koruma sekt¼r¼ kapsamındaki d¼zenlemelerine uyumlu olması gerekliliği de dikkate alınarak g¼ncelleřtirilmiř ve bu çerçevede iklim değişikliğinin etkilerine uyum için ¼nemli olan altı tematik çalışma alanı oluşturulmuştur. Bu alanlar tarımsal biyolojik çeşitlilik, orman biyolojik çeşitliliği, step biyolojik çeşitliliği, dağ biyolojik çeşitliliği, i sular biyolojik çeşitliliği ve kıyı – deniz biyolojik çeşitliliği tematik alanlarıdır.

UBSEP'in "Amaçlar ve Hedefler" başlığı altında "Kıyı ve Deniz Biyolojik eşitliliği" tematik alanı kapsamındaki 9'uncu maddesinde kıyı ve deniz biyoçeşitliliğini koruma amacına uygun olarak hedefler ve bu hedefler doğrultusunda stratejik eylemler (EK-2) tanımlanmıştır.

T¼rkiye'de kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunmasına y¼nelik çalışmalar, alan ve t¼r koruma kapsamında y¼r¼t¼lmektedir. Alan koruma kapsamında kıyı ve kısmen deniz ekosistemlerini kapsayan Milli Park, Tabiatı Koruma Alanı, Tabiat Parkı, Uluslararası ¼neme Sahip Sulak Alan (Ramsar) ve ¼zel evre Koruma B¼lgesi stat¼lerinde korunan alanlar bulunmaktadır (UBSEP, 2007:97).

2010 yılında Japonya'nın Nagoya kentinde gerçekleştirilen BM Biyolojik eşitlilik S¼zleřmesi Onuncu Taraflar Konferansı'nda 2011-2020 yıllarını kapsayan d¼nemin "Uluslararası Biyolojik eşitlilik Onyılı" olarak ilan edilmesine karar verilmiş ve Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından 2011-2020 "Biyoçeşitlilik Onyılı" ilan edilmiştir. S¼zleřme'nin Onuncu Taraflar Toplantısında 2020 yılına kadar d¼nyada biyolojik çeşitlilik kaybının durdurulması temel amacıyla Biyoçeşitlilik Stratejik Planı ve kısaca Aichi Hedefleri olarak anılan 2020 biyoçeşitlilik hedefleri kabul edilmiştir. Bu hedeflerden Hedef 11'e g¼re; 2020 yılı itibar¼yle, başta biyoçeşitlilik ve ekosistem hizmetleri açısından ¼zel ¼neme sahip alanlar olmak ¼zere, karasal alanların ve iç su alanlarının en az %17'si ile kıyı ve deniz alanlarının %10'u, etkin ve adilane y¼netilen, farklı ekolojik

özellikleri temsil eden ve birbirine iyi bağlanmış korunan alanlar sistemleri ve diğer alana dayalı etkin koruma tedbirleri vasıtasıyla korunmakta ve daha geniş karasal ve denizel tabiat alanlarına entegre edilmiş olmalıdır (Toprak, 2013:6).

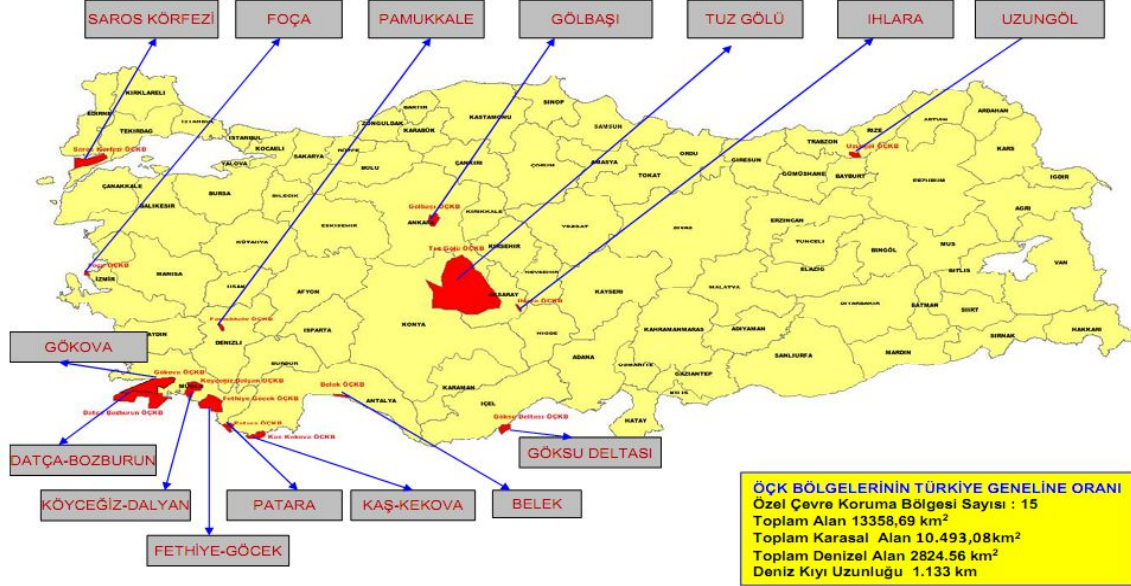
2.2.5. Türkiye’de deniz ve kıyı koruma alanları sistemi

Türkiye’de koruma faaliyetleri; özel çevre koruma alanı, milli park, tabiat parkı, tabiatı koruma alanı, tabiat anıtı, muhafaza ormanları, tohum meşcereleri, tohum ve gen bahçeleri, tarım işletmeleri, yaban hayatı koruma bahçeleri, doğal ve arkeolojik sit alanları, sulak alanlar ve biyosfer rezerv alanları gibi farklı statülerle yapılmaktadır (ÇŞB,2012). Bu statüler, 2872 sayılı Çevre Kanunu, 6831 sayılı Orman Kanunu, 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu, 4915sayılı Kara Avcılığı Kanunu, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu, 383 sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Kurulmasına Dair Kanun Hükmünde Kararname, 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu gibi yasal düzenlemelere göre yönetilmektedir.

Türkiye’de Özel Çevre Koruma Bölgeleri (ÖÇKB), Barselona Sözleşmesi ölçütlerine ve ulusal ihtiyaçlara göre tespit edilmiş ve 2872 Sayılı Çevre Kanununun 9. Maddesine (*ekolojik öneme haiz ve çevreye duyarlı, doğal ve tarihi değerleri ve mirasın korunması*)dayanılarak Bakanlar Kurulu tarafından ilan edilmiştir. Türkiye’de deniz ve kıyı alanını kapsayan 10 ÖÇKB bulunmaktadır. Ancak bu korunan alanların büyük bir çoğunluğunda balıkçılığı, tekne demirlemesini ve diğer insan etkinliklerini sınırlandıracak veya düzenleyecek bir uygulama henüz bulunmamaktadır(WWF, 2014:2). Harita 2.2.Türkiye’de Bakanlar Kurulu tarafından ilan edilen özel çevre koruma bölgelerini göstermektedir.



**Ülkemiz’de Bakanlar Kurulunca İlan Edilen
15 Adet Özel Çevre Koruma Bölgesi Mevcuttur.**



Harita 2.2.Türkiye’de ilan edilen Özel Çevre Koruma Bölgeleri

2011 yılında yapılan değişiklik sonucunda korunan alanlara ilişkin yeni bir kurumsal yapılanma ortaya çıkmıştır. Öncelikle 17 Ağustos 2011 tarihinde yürürlüğe giren 648 sayılı KHK ile 644 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye ek madde ilave edilmiş, 1989 yılında 383 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulan Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı kapatılmış ve yerine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı içerisinde ana hizmet birimi olarak teşkilatlanan Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü’ne ilaveten, Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü ve Kültür ve Turizm Bakanlığı, kıyı ve deniz uzantıları olan alanlar da dâhil olmak üzere, değişik tipteki ulusal korunan alanların yönetiminde yasal sorumluluğa sahiptir. İlgili diğer bakanlıklar, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Maliye Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı’dır. Buna ilaveten, valilik, kaymakamlık ve belediye seviyelerindeki yerel yönetimlerin kararlarının da ÖÇK Bölgeleri üzerinde etkileri vardır.

2.2.6. BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi

İnsan kaynaklı faaliyetlerin neden olduğu küresel ısınmanın iklim üzerindeki etkilerine karşı uluslararası alanda atılan ilk ve en önemli adım 1992 yılında Rio de Janeiro'da düzenlenen Birleşmiş Milletler (BM) Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda imzaya açılan BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'dir. 21 Mart 1994 tarihinde yürürlüğe giren Sözleşme'ye aralarında ülkemizin de bulunduğu 195 ülke taraftır.

BMİDÇS, iklim değişikliğiyle mücadelede ileriye dönük temel bir adım teşkil etmiştir. Bununla birlikte, sera gazı salımlarının dünyanın her yerinde artmaya devam etmesi ve iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinin giderek daha fazla hissedilir olması üzerine, özellikle gelişmiş ülkelerin kararlı ve bağlayıcı yükümlülükler almaları için BMİDÇS'ye taraf ülkeler mevcut Sözleşme'nin niteliğini güçlendirmek amacıyla Kyoto Protokolü'nü imzaya açmıştır. Bu protokolü imzalayan ülkeler, karbondioksit ve sera etkisine neden olan diğer beş gazın salınımını azaltmaya veya bunu yapamıyorsa salınım ticareti yoluyla haklarını arttırmaya söz vermişlerdir. Protokol, ülkelerin atmosfere saldıkları karbon miktarını 1990 yılındaki düzeylere düşürmelerini gerekli kılmaktadır. Aralık 1997'de Kyoto'da (Japonya) çerçevesi oluşturulan Protokol, Mart 1998'de imzaya açılmış; detaylı kurallar bütünü ise 2001 yılında Marakeş'te (Fas) kabul edilmiştir. Protokolün yürürlüğe girmesi için iki şart koşulmuştur: En az 55 ülkenin Protokole taraf olması ve taraf devletlerin, dünya toplam emisyonunun %55'ini oluşturması.

Her iki koşul, Şubat 2005'te Rusya Federasyonu'nun Protokole taraf olmasının ardından sağlanmış ve Protokol resmen yürürlüğe girmiştir. Kyoto Protokolü şu anda yeryüzündeki 160 ülkeyi ve sera gazı salınımlarının %55'inden fazlasını kapsamaktadır.⁵

⁵Türkiye 5386 Sayılı Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun'un 5 Şubat 2009'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce kabulü ve 13 Mayıs 2009 tarih ve 2009/14979 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın ardından, katılım aracının Birleşmiş Milletlere sunulmasıyla 26 Ağustos 2009 tarihinde Kyoto Protokolü'ne Taraf olmuştur. Protokol kabul edildiğinde BMİDÇS tarafı olmayan Türkiye, EK-I Taraflarının sayısallaştırılmış salım sınırlama veya azaltım yükümlülüklerinin tanımlandığı Protokol EK-B listesine dâhil edilmemiştir. Dolayısıyla, Protokol'ün 2008-2012 yıllarını kapsayan birinci yükümlülük döneminde Türkiye'nin herhangi bir sayısallaştırılmış salım sınırlama veya azaltım yükümlülüğü bulunmamaktadır.

BMİDÇS, emisyonun azaltılması için 'teşvik edici uygulamalar', Protokol ise 'zorlayıcı yaptırımlar' öngörmektedir.

Kyoto Protokolü ile devreye girecek önlemler, pahalı yatırımlar gerektirmektedir. Bu sözleşmeye göre;

- Atmosfere salınan sera gazı miktarı %5'e çekilecek,
- Endüstriden, motorlu taşıtlardan, ısıtmadan kaynaklanan sera gazı miktarını azaltmaya yönelik mevzuat yeniden düzenlenecek,
- Daha az enerji ile ısınma, daha az enerji tüketen araçlarla uzun yol alma, daha az enerji tüketen teknoloji sistemlerini endüstriye yerleştirme sağlanacak, ulaşımda, çöp depolamada çevrecilik temel ilke olacak,
- Atmosfere bırakılan metan ve karbondioksit oranının düşürülmesi için alternatif enerji kaynaklarına yönelinecek,
- Fosil yakıtlar yerine örneğin biodizel yakıt kullanılacak,
- Çimento, demir-çelik ve kireç fabrikaları gibi yüksek enerji tüketen işletmelerde atık işlemleri yeniden düzenlenecek,
- Termik santrallerde daha az karbon çıkartan sistemler, teknolojiler devreye sokulacak,
- Güneş enerjisinin önü açılacak, nükleer enerjide karbon sıfır olduğu için dünyada bu enerji ön plana çıkarılacak,
- Fazla yakıt tüketen ve fazla karbon üreten daha fazla vergi alınacaktır.

Türkiye'nin sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getirmesi

Türkiye'de iklim değişikliği konusundaki politikaların oluşturulmasından ve uygulanmasından BMİDÇS odak noktası olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı sorumludur. Türkiye'deki ulusal iklim değişikliğine ilişkin uygulamalar, ÇŞB'nin yönetsel ve yasal şemsiyesi altında, ilgili kurum ve kuruluşların üst düzey temsilcilerinin katılımı ile oluşturulan İklim Değişikliği Koordinasyon Kurulu (İDKK)

tarafından yürütülmektedir. İDKK⁶, Türkiye Cumhuriyeti'nin BMİDÇS'ye yönelik ulusal bildirim raporlarının ve ilgili çalışmaların hazırlanması gibi yükümlülüklerinin yerine getirilmesinden de sorumludur (ÇŞB, 2013:25).

Sözleşme kapsamında sorumluluklarımızı yerine getirmeye yönelik çalışmaları yapmak üzere İDKK bünyesinde 10 adet çalışma grubu bulunmaktadır. Bu çalışma gruplarının koordinatörleri ile konuları aşağıda sıralanmaktadır:

1. İklim Değişikliğinin Etkilerinin Araştırılması (Orman ve Su İşleri Bakanlığı)
2. Sera Gazları Emisyon Envanteri (TÜİK)
3. Sanayi, Konut, Atık Yönetimi ve Hizmet Sektörlerinde Sera Gazı Azaltımı (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı)
4. Enerji Sektöründe Sera Gazı Azaltımı (Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı)
5. Ulaştırma Sektöründe Sera Gazı Azaltımı (UDHB)
6. Arazi Kullanımı, Arazi Kullanım Değişikliği ve Ormancılık (OSB)
7. Politika ve Strateji Geliştirme (ÇŞB)
8. Eğitim ve Kamuoyunu Bilinçlendirme (ÇŞB)
9. Uyum (adaptasyon) Çalışma Grubu (ÇŞB)
10. Finansman Çalışma Grubu (Kalkınma Bakanlığı)

İklim değişikliği konusundaki en temel politika dokümanı, mülga Çevre ve Orman Bakanlığı koordinasyonunda İDKK üyesi kurum ve kuruluşlarla beraber, ilgili tüm kamu kurumları, özel sektör temsilcileri, sivil toplum kuruluşları ve üniversitelerin etkin katılımı ile hazırlanan Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi (İDES)'tir. 2010-2023 yıllarını kapsayan Strateji Belgesi, Mayıs 2010 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu tarafından onaylanmıştır. İklim değişikliği ile mücadelede rehberlik edecek olan Strateji Belgesi, BMİDÇS'nin "ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar" ilkesi çerçevesinde, Türkiye'nin ulusal imkânları ve uluslararası finansman ve hibelerin ulaşılabilirliği ölçüsünde gerçekleştireceği azaltım, uyum, finansman ve teknoloji

⁶İDKK üyeleri:Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (Koordinatör), Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı. TOBB ve TUSİAD.

politikalarını içermektedir(ÇŞB, 2013:12).Strateji Belgesi'nde (İDES, 2010) Türkiye'nin iklim değişikliği alanındaki ulusal vizyonu: "İklim değişikliği politikalarını kalkınma politikalarıyla entegre etmiş, enerji verimliliğini yaygınlaştırmış, temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını arttırmış, iklim değişikliğiyle mücadelede özel şartları çerçevesinde aktif katılım sağlayan ve yüksek yaşam kalitesiyle refahı tüm vatandaşlarına düşük karbon yoğunluğu ile sunabilen bir ülke olmak" olarak belirlenmiştir.Bu bağlamda, Türkiye'nin iklim değişikliği konusundaki hedeflerinin başında BMİDÇS'nin "ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar" ilkesine uygun olarak ve özel koşulları çerçevesinde, iklim değişikliğiyle mücadele ve uyum politikaları ile önlemlerini, ulusal kalkınma planlarına dâhil etmek yer almaktadır.Aynı belgede uluslararası iklim değişikliği müzakereleri kapsamında ulusal tutumumuz; "Türkiye'nin ekonomik ve demografik gelişimi göz önüne alındığında, herhangi bir geçmiş yıl referans verilerek sera gazı emisyon azaltım taahhüdü vermesi mümkün değildir. Türkiye emisyon sınırlamasını, sürdürülebilir kalkınmasını ve yoksullukla mücadele çabalarını olumsuz yönde etkilemeyecek şekilde alacağı önlemler yoluyla gerçekleştirmeyi planlamaktadır. Ayrıca, Türkiye,ulusal programlarına ve stratejilerine uygun azaltım faaliyetlerini ölçülebilir, raporlanabilir ve doğrulanabilir şekilde yapacağını beyan etmektedir" olarak açıklanmıştır.

İDES ve 9'uncu Kalkınma Planında hazırlanması öngörülen İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı (İDEP), ÇŞB koordinasyonunda İDKK üyeleri ve geniş bir paydaş grubuyla birlikte hazırlanmış ve Temmuz 2011'de yayınlanmıştır. İDEP, Strateji Belgesinde yer alan hedefler ve eylemler için sera gazı emisyon kontrolü ve iklim değişikliğine uyum ana başlıkları altında sektörel alt eylemler sunmakta ve bunların hayata geçirilebilmesi ile ilgili olarak sorumlu kurum/kuruluşlar ve zamanlamayı tanımlamaktadır (ÇŞB, 2013:12). 2011-2023 yıllarını kapsayan eylem planında (İDEP, 2011); "Korunan alanlarda iklim değişikliğine uyum konusunda bölgesel stratejilerin hazırlanması, seçilmiş/öncelikli korunan alanlarda mevcut planlama içerisine iklim değişikliğine uyumun entegre edilmesi ve yaygınlaştırılması, iklim değişikliğine uyum konusunda doğal ve kültürel miras alanlarına yönelik bölgesel stratejilerin hazırlanması, korunan alanlarda iklim değişikliğinden etkilenecek tür, ekosistem ve süreçlerin tespit edilmesi, sera gazı emisyonlarının sınırlandırılmasına ve enerji verimliliğine yönelik olarak farklı

kurumlarca çıkarılmış olan mevzuat arasında eşgüdümün sağlanması, limanlarımızı ziyaret eden yabancı bandıralı yük ve yolcu gemileri için düşük kükürtlü yakıt kullanımını zorunlu kılacak yasal düzenlemenin yapılması” gibi eylemler yer almakta olup bu eylemlerin hayata geçirilmesinden sorumlu/koordinatör kuruluşlar ve iş takvimi belirlenmiştir

İklim değişikliği konusundaki hedeflere örnek bir uygulama

AB'nin 99/32/EC Direktifine uyum çalışmaları kapsamında 2009 yılında yürürlüğe giren Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik çerçevesinde, iç su araçları ile rıhtımda bağlı veya demirli gemiler için kükürt miktarı kütlece %0,1'i aşan (1000 ppm) denizcilik yakıtlarının kullanımına yasak getirilmiştir. Ayrıca, düzenli sefer yapan tüm yolcu gemileri, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında seyrederken kükürt içeriği kütlece %1,5'i geçen denizcilik yakıtını kullanamazlar. Kişisel deniz taşıtları motorlarının egzoz emisyonlarındaki karbonmonoksit, azotoksit ve hidrokarbon oranlarına sınırlama getiren ve 2003/44/EC sayılı AB direktifinden uyumlaştırılarak hazırlanan Gezi Tekneleri Yönetmeliği hükümlerine göre, 31/12/2011 tarihinden sonra yeni bir gezi teknesine veya kişisel deniz taşıtına monte edilen tüm motorların Yönetmelik hükümlerine uygun olması gerekmektedir.

2.3. Türkiye'de Deniz ve Kıyı Biyoçeşitliliğini Tehdit Eden Unsurlar

Türkiye iki yarımadadan (Anadolu ve Trakya) oluşan bir ülkedir ve Türk Boğazlar Sistemi (İstanbul ve Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi) dâhil kıyı uzunluğu, adalar hariç yaklaşık 8592 km'dir (OSB, 2012). Türkiye genelinde nüfus yoğunluğunun km²'de 73 kişi olmasına karşılık kıyı illerinde bu yoğunluk dönemsel olarak 127 kişidir. Ayrıca, tüm sanayi ürünlerinin yüzde 70-80'i kıyı illerinden sağlanmaktadır (UÇES, 2007:2).

Deniz ve kıyı ekosistemleri; evsel ve endüstriyel faaliyetler sonucu çıkan ve mevcut arıtma tesisleri sorunları nedeniyle arıtılmadan denize deşarj edilen atıksular, kıyıda yapılan tarımsal faaliyetler, yoğun turizm faaliyetleri, iç sularımızdan nehir, dere vs. ile taşınan kirleticiler, kıyı alanlarında artan kentsel

baskı, iklim değişikliği ile birlikte değişen deniz sıcaklığı vs. gibi bir çok tehdit altındadır.

Deniz ve kıyı alanlarını korumaya yönelik uluslararası birçok yasal düzenlemeyi kabul etmiş olan ülkemizde kabul edilen uluslararası düzenlemelerin ulusal düzeydeki uygulama durumlarını araştırmak ve bu sözleşmelerin ulusal mevzuatımıza yansımalarını inceleyebilmek için bölgesel bazda yaşanan sorunları ayrı ayrı ele almak gerekmektedir.

2.3.1. Gemi kaynaklı deniz kirliliği

Türkiye coğrafi konumu dolayısıyla, deniz ulaştırması açısından dünyanın önemli noktalarından birisinde bulunmaktadır. Bu nedenle, kıyıları yoğun bir deniz trafiğine sahiptir(Özdemir, 2012).Taşımacılığın son yıllarda büyük kapasitedeki gemilerle ve tankerlerle yapılması, beraberinde deniz araçlarından kaynaklanan kirlilik problemini gündeme getirmektedir. Ticaret, sanayi ve dünya gemi taşımacılığında transit geçiş yeri olan İstanbul için deniz araçlarından kaynaklanan kirlilikler önemli bir boyut oluşturmaktadır (Yılmaz, Yetkin ve Yıldız, 2009). Üstelik Türkiye'yi çevreleyen Karadeniz, Marmara Denizi, Ege Denizi ve Akdeniz yarı kapalı denizler olduklarından, suların kendini yenileme süreci uzun yıllar almaktadır (Özdemir, 2012).Dünya petrol taşımacılığının %20'si Akdeniz üzerinden yapılırken, diğer bir ifade ile günlük 360 milyon tondan fazla petrol Akdeniz üzerinden taşınırken, UNEP'in verilerine göre yılda 100-150 bin ton petrol de Akdeniz'e dökülmektedir (Abdullahzade, 2009).

Gemilerden kaynaklanan yağlı balast ve tank yıkama suları, sintine suları ve evsel nitelikli atık sular ile katı atıkların uluslararası kurallara uyulmaksızın denizlere boşaltılması, kazalar sonucu taşınan yüklerin denizlere dökülmesi, denizlerde kirliliğe neden olarak gösterilmektedir. Ülkemizde yakın zamana kadar deniz kirliliği konusu çok fazla gündemde olmamıştır. Ancak ülkemizin Avrupa Birliği'ne giriş sürecindeki çalışmalarının hız kazanması ve toplumun bu konuda daha fazla bilinçlenmesi nedeniyle çevre ve çevrenin korunması ile ilgili birçok yasa çıkarılmıştır (Özdemir, 2012).

Gemilerin denizleri kirletmesini önleme ve kirlilikle mücadele etme konusunda politika oluşturmakla görevli temel kurumlar Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olmakla birlikte deniz kirliliği konusunda uygulanan birincil mevzuat 2872 sayılı Çevre Kanunudur. Bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak amacıyla çıkarılmış olan 2872 sayılı Çevre Kanununun 8'inci maddesinde; "Her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak, taşımak, uzaklaştırmak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır." ifadesi 12'nci Maddesinde ise "Kanun hükümlerine uyulup uyulmadığını denetleme yetkisinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığında olduğu, denetim yetkisinin gerektiğinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca;

- İl Özel İdarelerine,
- Çevre Denetim Birimlerini Kuran Belediye Başkanlıklarına,
- (Mülga) Denizcilik Müsteşarlığına,
- Sahil Güvenlik Komutanlığına,
- 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre belirlenen denetleme görevlilerine devredileceği" hükümleri bulunmaktadır.

Denetim yetkisini devralan kamu kurumunun idari yaptırım kararını verme yetkisini de devralması söz konusudur. Çevre Kanunu'nun 24'üncü maddesine göre; bu Kanunda öngörülen idarî yaptırım kararlarını verme yetkisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca ait olmakla beraber bu yetki, 12'nci maddenin birinci fıkrası uyarınca denetim yetkisinin devredildiği, yukarıda belirtilen kurum ve merciler tarafından da kullanılacaktır.

Bu kapsamda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından;

21 Haziran 2006 tarihinde yayımlanan 2006/13 sayılı Yetki Devri Genelgesi ile Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Denetimi ve Yaptırım Uygulanması konusunda yetki devri yapılacak kurum ve kuruluşlarda aranacak özellikler belirlenmiştir. Bu genelge uyarınca Denizcilik Müsteşarlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile İstanbul,

Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıklarına denetim ve yaptırım yapma yetkisi verilmiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı'na yapılan yetki devri 1 Kasım 2011 tarih ve 28102 Mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren 655 Sayılı "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile kurulan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na geçmiştir.

Buna göre;

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, çevre politikalarının tespit ve koordinasyonu;

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, kirlenmeyi önleyecek her türlü tedbirleri almakla ve denizcilikle ilgili hedef ve politikaları belirlemekle;

Sahil Güvenlik Komutanlığı, Mülki İdare Amirlikleri ve Büyükşehir Belediye Başkanlıkları, kirletenleri izlemekle ve uygun cezalar vermekle;

Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma İşletmeleri Genel Müdürlüğü, seyir güvenliğini sağlamak ve kaza halinde acil müdahalede bulunmakla;

Liman işletmeleri, atık kabul tesislerini işletmekle;

görevlidir.

2006/13 sayılı genelge 06 Haziran 2011 tarih ve 2011/09 sayılı Genelge ile değiştirilmiş, bu genelge ile;

Liman Başkanlıkları; yat limanları ve balıkçı barınakları hariç olmak üzere limanlar ve liman başkanlığı yetkisinde bulunan diğer iskele ve rıhtımlarda; mendirek olan limanlarda her iki mendirek ucunu birleştiren hattın sahile doğru iç kısmında kalan deniz alanında; mendirek olmayan limanlarda iskelenin veya rıhtımın her noktasından 1 (bir) deniz miline kadar olan deniz alanlarında;

İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıkları yetki alanları EK-3'de yer alan yetki alanlarında;

Sahil Güvenlik Komutanlığı ise; Liman Başkanlıkları, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanlığı, Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığı ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı sorumluluk sahası dışında kalan tüm deniz alanlarında;

gemi ve deniz araçlarından kaynaklı deniz kirliliği tespitlerine Çevre Kanununun 20'nci Madde (ı) bendi kapsamında idarî yaptırım uygulanması ve Çevre Kanununun 20'nci Madde (g) bendi kapsamında, çevre mevzuatı ve uluslararası kurallar gereğince tutulması gereken tüm bilgi, belge ve elektronik atık takip sistemlerinin (Atık Transfer Formu veya Mavi Kart) tutulup tutulmadığının denetlenmesi konularında yetkilendirilmiştir.

Çevre Kanununun 5'inci Bölüm 20'nci maddesinde; çevre konusunda yükümlülükleri ilgili mevzuatta öngörülen şekilde yerine getirmeyen gerçek ve tüzel kişiler hakkında uygulanacak idari para cezaları düzenlenmiştir. Buna göre; denizi kasten ya da taksirle kirletmek suçlarıyla ilgili düzenlemeler bulunmaktadır. Kanunda belirtilen ceza miktarları her takvim yılı başından geçerli olmak üzere o yıl için ilan edilen yeniden değerlendirme oranına göre artırılarak uygulanır. Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanarak 15/11/2014 tarihli ve 29176 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan, 441 sıra numaralı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği uyarınca 2015 yılı için yeniden değerlendirme oranı % 10,11 olarak tespit ve ilan edilmiştir. Bu duruma binaen, 2872 sayılı Çevre Kanununun 20'nci maddesinde yer alan para cezaları EK-4'de yer alan tebliğ kapsamında 1/1/2015 tarihinden itibaren Çizelge 2.2.'de belirtilen miktarlarda uygulanmaktadır.

Çizelge 2.2. 2015 yılı için Deniz Kirliliği İşlemlerinde Uygulanan Ceza Miktarları.

2872 sayılı Çevre Kanununun 20'nci maddesinin	1/1/2015 – 31/12/2015 tarihleri arasında uygulanacak ceza	
(g) bendindeki ceza miktarı Kanunun 12'nci maddesinde öngörülen bildirim ve bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirmemek,	11.619 TL	
(i) bendinin; 1 no'lu alt bendindeki ceza miktarları Petrol ve petrol türevleri (ham petrol, akaryakıt, sintine, slaç, slop, rafine ürün, yağlı atık vb.) tahliyesi veya deşarjı yapan <u>tankerler</u> için;	Ton başına*: <1000 1000-5000 groston >5000	77,46 TL 19,32 TL 186 KR
(i) bendinin; 2 no'lu alt bendindeki ceza miktarları Kirli balast tahliyesi yapan <u>tankerler</u> için;	Ton başına*: <1000 1000-5000 groston >5000	58,08 TL 11,58 TL 186 KR
(i) bendinin; 3 no'lu alt bendindeki ceza miktarları Petrol türevleri (sintine, slaç, slop, akaryakıt, yağlı atık vb.) veya kirli balast tahliyesi yapan gemi ve diğer <u>deniz araçları</u> için;	Ton başına*: <1000 1000-5000 groston >5000	38,71 TL 7,71 TL 186 KR
(i) bendinin; 4 no'lu alt bendindeki ceza miktarları Katı atık bırakan veya evsel atıksu deşarjı yapan tanker, gemi ve diğer <u>deniz araçları</u> için;	Ton başına*: <1000 1000-5000 groston >5000	19,32 TL 3,82 TL 73 KR
Tehlikeli madde ve atıkların deşarjı durumunda;	Petrol ve türevleri kategorisi esas alınarak on katı verilir	
Deniz aracının kendi imkânları ile neden olduğu kirliliği temizlemesi durumunda;	Hesaplanan miktarın 1/3ü oranında uygulanır	

Cezanın derhal ve defaten ödenmemesi veya bu hususta yeterli teminat gösterilmemesi halinde, gemiler ve götürülebilen diğer deniz vasıtaları en yakın liman yetkilisine teslim edilerek seyrüseferden ve faaliyetten men edilir. Banka teminat mektubu veya geminin bağlı olduğu kulüp sigortacısı tarafından düzenlenecek teminat mektubu teminat olarak kabul edilir.

Yabancı devlet egemenliği altındaki sularda bu devletlerin mevzuatının Türk bayraklı gemiler tarafından ihlali durumunda, ilgili devletin ceza uygulamaması ve Türkiye'nin cezalandırmasını talep etmesi durumunda Çevre Kanunu hükümleri uygulanır.

“Çevre Kanununa Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi İle Tahsili Hakkında Yönetmelik” kapsamında ise Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde kalan serbest ve münhasır ekonomik bölgeler dâhil tüm kara alanında, ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerde ve yargılama yetkisine tabi olan deniz yetki alanlarında ve bunlarla bağlantılı sularda, tabii veya suni göller ve baraj gölleri ile akarsularda 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca uygulanacak idarî yaptırımlar belirlenmiş gemilerde ihlalin tespiti durumunda EK5-7’de yer alan formların düzenlenmesi gerekliliği belirtilmiştir.

Gemilerden atık alınması uygulaması

26/12/2004 tarih ve 25682 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği”nin amacı; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz ortamının korunması maksadıyla, yükümlüleri tarafından atık kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesi ile atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları belirlemektir. Bu Yönetmelik; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemileri, bu alanlarda bulunan limanlarda yapılması gerekli atık kabul tesislerini ve atık alma gemilerini kapsar. Yönetmeliğin “Deniz ve Çevresinin Korunması” başlıklı 5’inci maddesine göre; deniz kirliliğini önlemek amacıyla gemilerden kaynaklanan atıkları çevreye zarar verecek şekilde doğrudan ve/veya dolaylı olarak deniz ortamına bırakmak yasaktır. Gemilerden kaynaklanan atıkların atık kabul tesislerine ve atık alma gemilerine verilmesi, alınması, geçici depolanması ve bertarafı safhalarında sorumlu gerçek ve tüzel kişiler, çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek tedbirleri almak zorundadır. Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz ortamının korunması maksadıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığı koordinesinde yürütülen çalışmalar çerçevesinde, atık bildirimini ile ilgili olarak Türkiye’de uygulanan mevcut sistemde;

- Liman dışı sefer yapan bütün yolcu gemileri, 150 groston ve üstündeki petrol tankerleri ile 400 groston ve üstündeki diğer gemiler “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği” kapsamında EK-8’de yer alan “Atık Bildirim Formu”nu,
- Bayrağı ne olursa olsun atık üretecek donanıma sahip olan yatlar, gezinti tekneleri, balıkçı tekneleri ve atık bildirim yükümlülüğü bulunan gemiler hariç (150 groston üzeri petrol tankerleri ile 400 groston üstündeki liman dışı sefer yapan gemiler) diğer tüm gemiler ise lisanslı atık kabul tesislerine ya da atık alım gemilerine atık verdiklerinde dair “Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği kapsamında EK-9’da yer alan “Atık Transfer Formu”nu,

doldurmaktadır. “Atık Bildirim Formu” kontrollerine ilişkin denetim yetkisi sadece Liman Başkanlıklarında bulunmakta, “Atık Transfer Formu” kontrolleri Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından deniz kirliliği konusunda yetki verilen kurumlar tarafından denetlenmektedir. Ayrıca atıkların takibinin elektronik ortamda sağlandığı “Mavi Kart Sistemi” kapsamında Mavi Kart kontrolleri icra edilmektedir. Bu kapsamda; sistemin uygulandığı illerde deniz kirliliğinin denetimi konusunda yetkilendirilen kurumlarca gemilerde yapılacak olan denetimlerde “Atık Transfer Formu” yerine “Mavi Kart”ın ibraz edilmesi istenmektedir.

Mavi Kart sistemi; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gemilerden atık alım hizmetinin daha etkin takibini sağlamak amacıyla bayrağı ne olursa olsun mutfak, banyo, tuvalet gibi atık üretecek donanıma sahip olan yatlar, gezinti tekneleri, balıkçı tekneleri ve atık bildirim yükümlülüğü bulunan gemiler hariç (150 groston üzeri petrol tankerleri ile 400 groston üstündeki liman dışı sefer yapan gemiler) diğer tüm gemilerin atıklarının etkin olarak takibini sağlamak amacıyla elektronik ortamda veri girişinin ve kontrolünün sağlandığı bir uygulamadır.

Balıkçı barınakları, yat limanları, çekek yerleri ve buna benzer kıyı tesisleri ile kara bağlantısı olmayan yüzer tekne bağlama yerleri ve buna benzer platformlara gelen gemilere atık alım hizmetinin verilmesi, bu hizmetin takibinin sağlanması amacıyla kullanılan mavi kart uygulaması, özel veya ticari amaçlı kullanılan yatların (gezi ve spor amacıyla yararlanılan, yük, yolcu veya balıkçı gemisi

niteliğinde olmayan) yanaştığı kıyı tesislerinde 31 Aralık 2014 tarihinde yürürlüğe girmiş olup sadece yük ve balıkçı gemisi niteliğinde olan gemilerin yanaştığı (özel veya ticari amaçlı kullanılan yatların yanaşmadığı ve yat limanları dışında kalan) kıyı tesislerinde 31 Aralık 2015 tarihinde yürürlüğe girecektir.

2.3.2. Deniz kazaları

Gemilerden kaynaklanan rutin kirlenme gemi kazalarına göre çok daha büyük oranda deniz kirliliğine sebep olsa da, bu tür kirlenmeler uzun sürelerde ve mesafelerde meydana geldiklerinden bir bölgede yoğunluk yaratmamaktadır. Bu sayede de deniz çevresi üzerindeki olumsuz etkileri kolaylıkla fark edilmemektedir.

Bununla birlikte çatışma, karaya oturma ya da yangın gibi sebeplerle meydana gelen deniz kazaları sonucunda, özellikle gemilerle taşınan petrol ve türevleri, kimyevi maddeler, radyoaktif maddeler gibi tehlikeli yükler denize dökülmekte ve sınırlı bir alana hızla yayılan fazla miktardaki kirlenici maddenin sebep olduğu kirlilik ve hasar çok daha büyük çaplı olmaktadır (Aydın,2014:34).

Deniz kirliliğinin uluslararası boyutuna bağlı olarak, deniz çevresinin korunması, meydana gelebilecek herhangi bir kazada müdahale edilmesi ve bunun yanı sıra kaza sonrasında ortaya çıkan zararların tazmini konularında uluslararası yasal düzenlemeler getirilmiştir. Ancak kaza sonucu oluşan deniz kirliliği konusunda bugüne kadar yapılmış uluslararası düzenlemelerin seyrine bakıldığında yapılan düzenlemelerin önemli kazaların incelenmesinden sonra ve bu kazalardan çıkartılan dersler sayesinde yapıldığı görülmektedir. Dünyada yaşanan önemli kazalar ve bu kazalar sonucu yapılan düzenlemelerden bazıları aşağıda verilmiştir.

Önemli deniz kazaları

- *Torrey Canyon Kazası*: Döneminde dünyanın en büyük tankerlerinden biri olan Torrey Canyon'un 1967'de İngiltere'de karaya oturması sonucunda İngiltere ve Fransa arasında 120 bin ton petrol denize yayılmış, 15 bin deniz kuşu ölmüş ve kirliliğin etkisi yıllarca sürmüştür (Önen, İşisağ ve Somuncu, 2013). O döneme kadar yaşanan en büyük deniz kazası olan bu kaza milletlerarası

düzenlemelerde birçok yenilik yapılmasına önderlik ederek, 1969 tarihli Müdahale Sözleşmesi'nin, 1969 tarihli Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nin yapılmasını, ayrıca 1954 OILPOL Sözleşmesi'nin 1969 ve 1971 değişikliklerinin yapılmasını sağlamıştır (Okur, 2008:81-85).

- *Argo Merchant Kazası*: 27 bin ton petrol taşıyan *Argo Merchant* adlı petrol tankeri, Venezuela'dan Boston'a giderken, 15 Aralık 1976 tarihinde Nantucket Adası'nın (Massachusetts) güney doğusunda karaya oturmuş ve altı gün sonra parçalanmıştır. Bu kaza sonrasında ABD'nin tanker güvenliği konusunda yeni düzenlemeler yapılması önerisini değerlendiren IMO, 1978 yılında Tanker Güvenliği ve Kirliliğin Önlenmesi Konferansı'nın toplanmasına karar vermiştir. Bu konferans sonucunda MARPOL Sözleşmesi'ne ve SOLAS Sözleşmesi'ne 1978 tarihli Protokoller eklenerek tankerlerin yapım ve donanım standartlarının yükseltilmesi yönünde önemli yenilikler getirilmiştir (Okur, 2008:81-85).
- *Amoco Cadiz Kazası (Fransa)*: 16 Mart 1978 tarihinde Fransa'nın Brittany kıyılarınının 3 mil açığında 223 bin ton ham petrol taşıyan *Amoco Cadiz* isimli gemi karaya oturmuş, bu olay sonrasında, gemide bulunan petrolün tümü denize dökülerek deniz yüzeyinde 18 mil genişlikte ve 80 mil uzunlukta bir yağ tabakası oluşturmuş ve Fransa kıyılarınının 130 millik bir alanını kirleterek yüz otuzdan fazla kumsalın petrolle kaplanmasına sebep olmuştur. Bu kaza liman devleti denetimine ilişkin ilk bölgesel düzenleme olan Paris Mutabakat Zaptı'nın yapılmasına önderlik etmiştir (Okur, 2008:81-85).
- *Independenta Kazası*: Seyir güvenliği açısından dünyanın en tehlikeli su yollarından biri olan İstanbul Boğazı'nda farklı büyüklüklerde yüzlerce deniz kazası meydana gelmiş ve bu kazalar sonucunda çeşitli büyüklüklerde 27 gemi batmıştır. Yunan bandıralı *M/V Evrialı* adlı şilep ile 282 metre boyundaki Romen bandıralı *Independenta* adlı tankerin Haydarpaşa açıklarında çarpışması sonucu meydana gelen kaza, tarihteki en büyük on tanker kazasından biri olarak kabul edilmektedir. Independenta'nın 14 Aralık tarihine kadar yanmaya devam ettiği kaza sonrasında, deniz yüzeyinde 4 kilometrelik bir alan petrolle kaplanmıştır. Batmaktan kurtarılamayan tankerde 30 bin ton petrol yanmış ve

64 bin ton petrol denize dökülmüştür. Haftalarca ulaşıma kapanan İstanbul Boğazi'nda denizin temizlenmesi aylar almıştır (Okur, 2008:81-85).

- *Exxon Valdez Kazası (ABD)*: 1989 yılında Alaska-Prens William koyunda kayalıklara çarpan Exxon Valdez petrol tankerinden 40,9 milyon litre petrol yayılmıştır (Önen, Üçüncü ve Somuncu, 2013) ABD'de yaşanan en büyük petrol kirliliği kazası olarak kabul edilen bu kaza sonrasında 250.000 deniz kuşu, yüzlerce fok ve onlarca balina ölmüştür. Kazaya geç ve yetersiz müdahalede bulunulması üzerine kamuoyunda oluşan kaygıları gidermek amacıyla ABD 1990 yılında Petrol Kirliliği Kanunu (OPA 90) çıkarmıştır (Okur, 2008:81-85). ABD'de uygulanan OPA 90 tamamen ulusal bir tazminat rejimi getirmektedir. Kamuoyunun baskıları ve ABD'de meydana gelebilecek olası tanker kazalarına hazırlıklı olunabilmesi amacıyla yürürlüğe giren kanun ile petrol kirliliğine karşı hazırlıklı bulunulması ve bunun yanı sıra kirlilikten sonra ortaya çıkacak olan kirliliğin tazmin edilebilmesi için yeterli tazminat ve kaynağa sahip olunması hükme bağlanmıştır (Küçükyıldız, 2014:11-13).
- *Erika Kazası (Fransa)*: 12 Aralık 1999 yılında Biscay Körfezi'nde meydana gelen kazada 31.000 ton ham petrol denize dökülmüştür. 400 km uzunluğunda kıyı şeridi etkilenmiştir. Kazadan sonra kıyıya vuran ham petrol hızlıca temizlenmiş, ancak dibe çöken kalıntıların temizlenmesi için 2001 yılında ikincil temizlik çalışmaları başlatılmıştır. Yaklaşık 46 milyon € tutarındaki temizlik çalışmaları 2003 yılı Aralık ayında sona ermiştir (Küçükyıldız, 2014:13). Erika kazası sonrasında MARPOL Sözleşmesi'nin 1992 değişikliklerinde bulunan tek cidarlı tankerlerin kullanımdan kaldırılması süreci hızlandırılmıştır. Erika kazası ayrıca Avrupa Birliği'nin yeni tedbirler almasına ve liman devleti denetimi ile ilgili yenilikler getirilmesine önderlik etmiştir (Okur, 2008:81-85).
- *Prestige Kazası (İspanya)*: 13 Kasım 2002 yılında İspanya'nın Galicia açıklarında meydana gelen kazada yaklaşık 63.000 ton ham petrol denize dökülerek yaklaşık 1000 km uzunluğundaki İspanya, Fransa ve Portekiz sahilleri kirlenmiştir (Küçükyıldız, 2014:13). Kazanın yıl dönümünde İspanya'da "*Bir Daha Asla*" (*Nunca Mais*) olarak bilinen bir grubun organize ettiği bir yürüyüşte yüz bin kişi yürüyüş yaparak olayı tekrar protesto etmiştir. Prestige kazası

sonrasında MARPOL Sözleşmesi Ek 1'de bazı değişiklikler yapılmıştır (Okur, 2008:81-85).

- *DeepwaterHorizon Kazası* (ABD): Son yıllarda en çok yankı uyandıran kaza, belleklerdeki izi çok taze olan Deepwater Horizon kazasıdır. Meksika Körfezi'nde BP'nin sondaj kulesi Deepwater Horizon'un, 20 Nisan 2010'da yanarak batması sonucu ABD tarihindeki en büyük petrol sızıntısı yaşanmıştır. 15 Temmuz 2010 tarihine kadar engellenemeyen sızıntıyla denize karışan ve 560.000-585.000 ton olarak tahmin edilen ham petrol, Mississippi Nehri deltası da dahil tüm körfezi çok ciddi ölçüde kirletmiştir (Önen ve diğerleri, 2013).

Türkiye'nin coğrafyası ve petrol kazaları

Türkiye sahip olduğu coğrafi konum itibariyle kıtalar arasında bir köprü durumundadır. Kuzeyde ve güneyde ana petrol ihracatçı ülkelere yakın olması nedeniyle, deniz yoluyla taşınan petrol ürünlerinin geçiş güzergâhında Türk Boğazları önemli bir role sahiptir. Türk Boğazları; 37 mil uzunluğundaki Çanakkale Boğazı, 110 mil uzunluğundaki Marmara Denizi ve 17 mil uzunluğundaki İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır. Karadeniz ile Ege Denizi arasındaki, toplam uzunluğu 164 deniz mili olan bu doğal su yolu özellikle Karadeniz ülkelerinin ekonomileri için çok önemlidir. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalandığı 1936 yılında Boğazlar'dan yılda 4500 adet gemi geçmekteyken, bugünkü değer 55000 civarındadır. Tüm bunların yanında en önemlisi de İstanbul'da yaşayan 10 milyonu aşkın insanın her an deniz trafiğinden kaynaklanabilecek büyük tehlikelerle karşı karşıya olmalarıdır (Küçük Yıldız, 2014:11,13).

Tehlikeli Mallar ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü verilerine göre; 2013 yılında İstanbul ve Çanakkale Boğazları'ndan geçen gemiler yıl boyunca başta petrol olmak üzere 300.395.985 ton tehlikeli madde nakletmiştir. Transit gemi trafiğinin yanı sıra şehir içi ulaşımda da önemli yer tutan İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan tankerler başta petrol olmak üzere 141.551.444 ton tehlikeli madde taşıırken, Çanakkale Boğazı'nda ise tankerlerin taşıdığı tehlikeli madde miktarı 158.844.541 ton olmuştur. Yüksek trafik yoğunluğu, tehlikeli yük

taşımacılığı, artan gemi boyları, karmaşık trafik yapısı, güç hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, hassas çevre koşulları, mahalli tehlikeler, gemi trafiğini etkileyen diğer denizcilik faaliyetleri, artış gösteren deniz kazaları, gemilerin ilerlemesini kısıtlayan dar su geçitleri gibi sebeplerden dolayı İstanbul Boğazı dünyanın diğer boğazlarına kıyasla ve iç sularına göre kaza riski en yüksek su yoludur. Bu sebepler ve/veya gemilerin hatalarından dolayı geçmişte önemli deniz kazaları meydana gelmiş, bu kazalarda can ve mal kaybının yanı sıra ciddi çevresel tahribatlar olmuştur. Bir geminin geçmek için 12 kez rota değiştirmesi gereken boğazda son 50 yılda 500 kaza meydana gelmiş olup, boğazda halen 19 gemi enkazı bulunmaktadır (Barış, 2011).

- İstanbul Boğazı'nda petrol kirliliği bağlamında kayıtlara geçen ilk ciddi kaza, Yunan bandıralı World Harmony ve Yugoslav bandıralı Peter Zoranic'in 14 Aralık 1960 tarihindeki çarpışmalarıdır. Bu tankerlerin Kanlıca önünde çarpışması ile 18 000 ton petrol denize dökülmüştür (Ece, 2011).
- *Independenta kazası*: 15 Kasım 1979 tarihinde yaklaşık 100 bin ton ham petrol taşıyan Romanya bandıralı tanker Independenta'nın Yunan kuru yük gemisi Evrialy ile çarpışmasıyla oluşan patlamanın şiddetinden Boğaziçi semtlerindeki binlerce ev ve işyerinin camları kırılmış, tankerden akan ve haftalarca yanan ham petrol nedeniyle 5.5 km² genişliğindeki bir alanda deniz canlıları ölmüş, midye ve istiridye bölgeleri petrolle kaplanmıştır. Bu kaza, şu anda çevresinde 13 milyondan fazla kişinin yaşadığı İstanbul Boğazı'nın ne kadar büyük bir tehlike altında olduğunu kanıtlayan felâketlerden biridir (Önen ve diğerleri, 2013).
- *Nassia kazası*: 13 Mart 1994'te Güney Kıbrıs bandıralı Nassia ve Shipbroker tankerlerinin çarpışmasıyla toplam 98 bin 600 ton petrolün 13 bin 500 tonu günlerce yanmış ve Boğaz trafiğe kapatılmıştır. Tehdit altındaki bölgeler sadece boğazlar da değildir, 13 Şubat 1997'de Tuzla'daki GEMSAN Tersanesi'nde bakıma alınan Türkiye'nin en büyük tankeri TPAO kaynak yapılırken alev alınca 500 ton fuel-oil ve 35 ton mazot suya sızmıştır (Barış, 2011).

- *Volganefit-248 kazası*: Rus bandıralı tanker Volganefit 248'in Bakırköy-Menekşe sahili açıklarında, İodos yüzünden 29 Aralık 1999'da iki parçaya ayrılarak karaya oturması sonucunda 900 ton fuel-oil denize boşalmıştır (Barış, 2011). Bununla beraber petrolün büyük bir kısmı kumun altında bir tabaka oluşturmuştur. Yüzeyin 3-30 cm altında, 1-4 cm kalınlığında tabakalara rastlanmıştır. Bu kazanın ekolojik sonucu deniz dibi canlılarında %90'a kadar varan ölümler olmuştur. Bu canlılar arasında çeşitli yosun ve mercan türleri, denizyıldızları, yumuşakçalar, kabuklular, balık türleri yer almaktadır. En az 3000 martı, ördek ve karabatak ölü bulunmuştur. Kazadan önce Boğaz'ın her iki yakasında oldukça fazla sayıda bulunan kahverengi, kırmızı ve yeşil yosun bulunurken; kazadan sonra ancak ötrofik olarak dayanıklı yeşil yosunlar varlık gösterebilmişlerdir. Kayalık kesimde yaşayan kahverengi yosun türleri yok olma noktasına gelmiştir (Küçük yıldız, 2014:27)

Birer iç deniz olan Marmara ve Karadeniz'i birleştiren Türk Boğazlarındaki yoğun tanker trafiği ve yaşanan gemi kazaları sonucu oluşan kirlilik ülkemizde bu konuda önlemler alınmasını zorunlu kılmış, bu düzenlemeler son yıllarda çok ciddi artış göstererek bu konudaki hassasiyeti ortaya koymuştur. Ülkemizde yaşanan bu kazalar sonucu çıkarılan dersler kapsamında ulusal mevzuatımız içerisinde çok sayıda kanun, tüzük, yönetmelik ve diğer ikincil mevzuat kıyı tesislerinde meydana gelecek kirlenme olaylarına müdahale ile ilgili hükümler içermekle birlikte, münhasıran bu konuyu düzenleyen temel mevzuat, 2005 yılında yayınlanan 5312 sayılı "Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun" ve Kanunun Uygulama Yönetmeliğidir.

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun

Kanun, Türk mevzuatında acil müdahale sisteminin ve bu konudaki yetki, görev ve sorumlulukların genel çerçevesini çizen birincil mevzuattır. Kanunun amacı, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak;

- Acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esaslarını,
- Olay sonucu ortaya çıkan zararların tespit ve tazmin esaslarını,
- Uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesi esaslarını,
- Kanun kapsamına giren kişilerle kurum, kuruluş, gemi ve tesislerin Kanunda belirtilen ilgililerinin yetki, görev ve sorumluluklarını belirlemektir.

28 maddeden oluşan Kanunda ulusal acil müdahale sistemi hakkında detaylı hükümler yer almamakta, detaylı düzenlemeler ikincil mevzuata bırakılmaktadır. Kanun kapsamında;

- Acil müdahale plânlarının hazırlanması, kıyı alanlarında acil müdahale plânlarının uygulanması, kirlenmenin türü ve etkilerinin belirlenmesi, çevreye olan zararların tespiti ve olay sonrası kirlilikten etkilenen alanların rehabilitasyonuna ilişkin yetki, görev ve sorumluluklar Çevre ve Şehircilik Bakanlığına;
- Deniz araçlarından kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik acil müdahale plânlarının uygulanması, hazırlıklı olma, kirliliğe müdahale, zararların tazmini ve malî sorumluluk garantilerinin bildirimi konularında icraya ilişkin yetki, görev ve sorumluluklar Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına;
- Asayiş ve kolluk görevlerine ilişkin yetki, görev ve sorumluluklar Sahil Güvenlik Komutanlığına aittir.

Zarardan dolayı sorumluluk: Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu tarafları, olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları,

gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumludur.

Acil müdahale plânları: Deniz çevresinin petrol ve diğer zararlı maddelerden kirlenmesinde acil durumlarda müdahaleye ilişkin faaliyetleri ve uluslararası işbirliğine ilişkin esasları içeren ulusal acil müdahale plânı, AFAD ve ilgili kuruluşların görüşü alınmak suretiyle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıyla koordinasyon sağlanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca hazırlanır. Ulusal acil müdahale plânı ile bölgesel ve yerel düzeydeki acil müdahale plânlarının hazırlanmasına ilişkin usûl ve esaslar yönetmelikle belirlenir (AFAD, 2014).

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Acil müdahale sistemini oluşturan ve uluslararası işbirliği esaslarını belirleyen teknik bir ikincil mevzuattır. Yönetmeliğe göre acil durumlara hazırlıklı olma ve müdahale konusundaki Türk ulusal sisteminin ana unsurları; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ulusal acil müdahale merkezi, bölgesel acil müdahale merkezleri, ulusal ve bölgesel acil müdahale planlarında görev verilen ilgili kurum ve kuruluşlardır. Müdahale faaliyetlerinin icrası ve müdahale unsurları arasındaki görev organizasyonu, bu Yönetmelik hükümleri doğrultusunda hazırlanan acil müdahale planları kapsamında yapılır. Hazırlıklı olma faaliyetleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından ulusal acil müdahale merkezi ve bölgesel acil müdahale merkezleri aracılığıyla yürütülür ve koordine edilir.

Acil müdahale planlamasında kademeli müdahale yaklaşımı esas alınır. Bu kapsamda aşağıdaki müdahale seviyeleri uygulanır:

Seviye 1: Bir kıyı tesisinde veya gemide operasyonel faaliyetler sonucu oluşabilecek ve küçük ölçekli kirlenmelere neden olabilecek olayları kapsar. Bir kıyı tesisi veya Kanun kapsamında yer alan bir geminin kendi imkan ve kabiliyetleri

ile kontrol altına alabileceği olaylardır. Birinci seviyedeki bir olaya müdahale, kıyı tesisi veya gemi acil müdahale planında yer alan organizasyon ve müdahale esaslarına göre yapılır.

Seviye 2: Bir kıyı tesisi veya Kanun kapsamındaki bir geminin kendi imkân ve kabiliyetlerinin yetersiz kaldığı durumlarda bölgesel imkân ve kabiliyetler ile müdahale edilip kontrol altına alınabilecek orta ölçekli olaylardır. İkinci seviyedeki bir olaya müdahale, bölgesel acil müdahale planında yer alan organizasyon ve müdahale esaslarına göre yapılır.

Seviye 3: Denizde ve/veya kıyı tesisinde meydana gelen ciddi kazalardan kaynaklanan büyük ölçekli olayları kapsar. Üçüncü seviyedeki bir olayda, olaya müdahale ulusal acil müdahale planı çerçevesinde yapılır ve genel koordinasyondan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı sorumludur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu görevi ulusal acil müdahale merkezi aracılığı ile yerine getirir. Ulusal koordinasyon komitesi bu görevin icrasında teknik destek sağlar.

Ulusal Acil Müdahale Merkezi: Üçüncü seviyedeki bir olayda, olaya müdahale ulusal acil müdahale planı çerçevesinde yapılır ve genel koordinasyondan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı sorumludur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu görevi ulusal acil müdahale merkezi aracılığı ile yerine getirir. Ulusal acil müdahale merkezi aynı zamanda ulusal boyutta karada ve denizde müdahale operasyonlarını koordine eden ulusal operasyon komitesinin çalışma yeri olur. Ulusal acil müdahale merkezi oluşturuluncaya kadar halen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bünyesinde kurulu bulunan Ana Arama ve Kurtarma Koordinasyon Merkezi aynı zamanda ulusal acil müdahale merkezi olarak görevlendirilir.⁷

Bölgesel Acil Müdahale Merkezleri: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ulusal acil müdahale planında belirtilen ulusal acil müdahale merkezi ile irtibatlı bölgesel acil müdahale merkezleri ağını oluşturur. Bölgesel acil müdahale merkezleri, ikinci seviyedeki bir olay sırasında karada ve denizde bölgesel acil

⁷Ulusal ve uluslararası boyutta deniz kirliliklerine müdahale ve temizlik çalışmalarının koordine edilmesi amacıyla oluşturulan "Ulusal Deniz Emniyeti ve Acil Müdahale Merkezi"nin Tekirdağ'da inşaatı devam etmektedir.

müdahale planlarının uygulanması için bir müdahale, operasyon ve koordinasyon merkezi olarak hizmet verirler.⁸

Denetim: Gemileri denetleme görevi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına, kıyı tesislerini denetleme görevi ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığına aittir.

Ulusal acil durum müdahale planı çalışmaları

08 Şubat 2012 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanarak yürürlüğe giren Ulusal Acil Müdahale Planının genel amacı; 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini” Esaslarına Dair Kanun ve Uygulama Yönetmeliği kapsamında meydana gelen petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenme olaylarında acil durumlarda kirlenmeye veya kirlenme tehlikesine üçüncü seviyede erken ve etkin müdahale edecek acil müdahale sistemini oluşturmak ve kurum ve kuruluşların görev ve sorumluluklarını belirleyerek kamu ve özel kaynakların etkin kullanılması ile deniz çevresinin korunmasının sağlanmasıdır (AFAD, 2014).

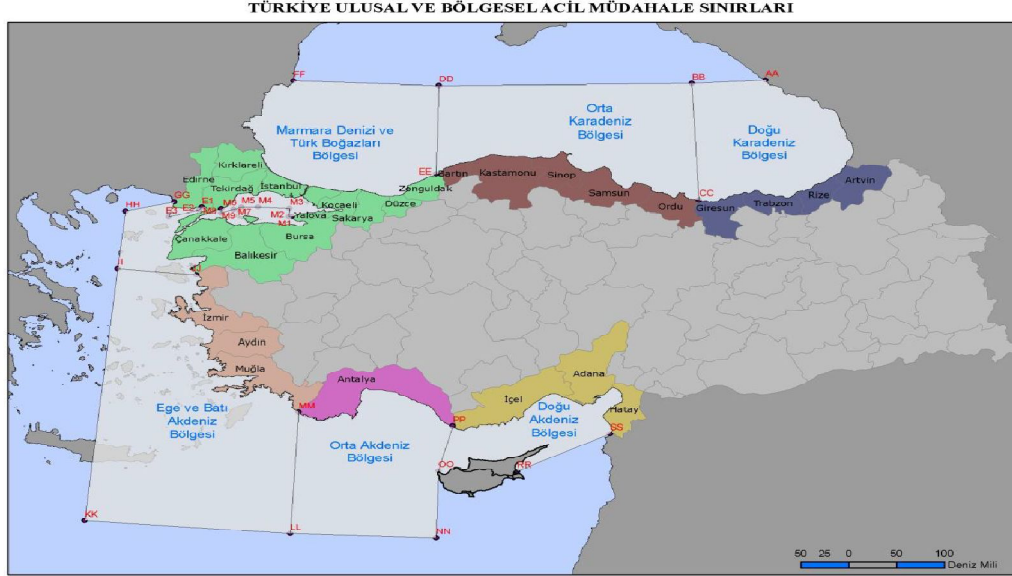
Ulusal müdahale planı 6 bölgesel planı da kapsamaktadır. Bölge planları:

- Marmara ve Türk Boğazlar Bölgesi Planı
- Orta Karadeniz Bölgesi Planı
- Doğu Karadeniz Bölgesi Planı
- Ege ve Batı Akdeniz Bölgesi Planı
- Orta Akdeniz Bölgesi Planı
- Doğu Akdeniz Bölgesi Planı

Her bölgede yer alan limanlar, tersaneler, kıyıda bulunan sanayi tesisleri, plajlar, turistik tesisler ve balıkçı barınakları birleştirilerek “Coğrafi Bilgi Sistemi” ortamında haritalara aktarılmış ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın karar destek sistemine (YAKAMOS) entegre edilmiştir. Ulusal Acil Müdahale Planının uygulanacağı ve plan kapsamında oluşturulan müdahale organizasyonunun

⁸Bölgesel Acil Müdahale Merkezi Antalya’da bulunmaktadır.

sorumluluk alanı uygulama alanları olarak belirlenmiştir. Bölge planları Harita 2.3.'de yer alan sorumluluk alanlarına göre belirlenmiştir (AFAD, 2014).



Harita 2.3.Ulusal ve Bölgesel Sorumluluk Alanlarını Gösteren Harita

5312 Sayılı Kanun ve bu Kanunun Uygulama Yönetmeliği ile tanımlanan kıyı tesislerine kıyı tesisi risk değerlendirmesi ve acil müdahale planı hazırlama zorunluluğu getirilmiştir. Bu çerçevede Akdeniz, Karadeniz ve Marmara Denizi kıyılarında denizlerin petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmesine sebep olabilecek 231 tane kıyı tesisi belirlenmiş, bu tesislerin “Risk Değerlendirmesi ve Acil Müdahale Planları” Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yetkilendirilmiş kurum/kuruluşlar tarafından hazırlanarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığına sunulmuş ve 224 kıyı tesisinin acil müdahale planı onaylanmıştır. “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Şirket/Kurum/Kuruluşların Seçimine ve Yetki Belgesi Bulunan Şirket/Kurum/Kuruluşlar İle Kıyı Tesislerinin Çalışma Usullerine İlişkin Tebliğ” kapsamında kaza durumunda deniz kirliliğine müdahale edecek kamu kuruluşları ve özel şirketler belirlenmiştir (EK-10). Bu yetkili şirketler, 92 adet kıyı tesisi ile sözleşme imzalayarak kıyı tesisleri adına acil müdahale görevini yerine getirmektedirler (AFAD, 2014).

2872 sayılı Çevre Kanunu

Kanun, çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi konusunda genel çerçeveyi çizmesi nedeniyle petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye acil müdahaleyi etkileyebilecek bazı esas ve usuller içermektedir. Bu hükümler aşağıda kısaca açıklanmıştır.

“Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda ilgililer kirlenmeyi önlemekle; kirlenmenin meydana geldiği hallerde kirliten, kirlenmeyi durdurmak, kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler.” hükmü, kirlilik tehlikesinde ve kirlilik ortaya çıktığında önleyici tedbirler alınması zorunluluğunu düzenlemektedir.

“Faaliyetleri nedeniyle çevreye olumsuz etkileri olabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler tarafından, faaliyetlerine ilişkin olası bir kaza durumunda, kazanın çevreye olumsuz etkilerini kontrol altına almak ve azaltmak üzere uygulanacak acil durum plânları hazırlanması zorunludur. Buna ilişkin usûl ve esaslar Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.” ve “Bu plânlar dikkate alınarak Bakanlığın koordinasyonunda ilgili kurum ve kuruluşlarca yerel, bölgesel ve ulusal acil durum plânları hazırlanır.” hükümleri, kıyı tesisleri acil müdahale planları ile bölgesel ve ulusal acil müdahale planlarının hazırlanmasını zorunlu kılmaktadır.

“Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirliten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirlitenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirlitenden tahsil edilir.”, “Çevreyi kirlitenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar.” ve “Kirlitenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.” hükümleri petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmede tazmin yükümlülüklerini düzenlemektedir.

Ancak, 5312 sayılı Kanunda da tazmin hükümleri mevcut olduğundan ve bu kanun konu hakkında özel bir kanun olduğundan iki kanunun hükümlerinin çelişmesi durumunda 5312 sayılı Kanun hükümleri uygulanmaktadır.

2.3.3. Kara kaynaklı deniz kirliliği

Arıtma işleminden geçirilmeden, doğrudan doğruya veya akarsular vasıtasıyla denize boşaltılan kanalizasyon, tarımsal faaliyetlere bağlı olarak oluşan atıklar, endüstriyel faaliyetler sonucu oluşan kirlilik ile hepsinden daha da tehlikeli olan nükleer kirlenmeler, kara kökenli kirlenmenin çeşitli biçimleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bağımsız Devletler Topluluğunda faaliyet gösteren 500 nükleer santralin en az altmışının radyoaktif atıklarını Karadeniz'e boşalttıkları düşünüldüğünde, radyoaktif kirlenme bakımından Karadeniz'in diğer denizlere göre çok daha şanssız bir durumda olduğu ortaya çıkmaktadır (Güneş, 2001).

Hem toprak, hem deniz, hem de hava kirliliğinin saldırısına uğramış, bir kıyısında iç savaşla enkaz hâline gelmiş, en büyük politik ve ekonomik dönüşümlerden birinin tam ortasında kapana kısılmış Karadeniz, dünyanın en verimli su kaynaklarından birisi iken, son 30 yıl içerisinde Avrupa'nın yarısı için bir çöplük hâline gelmiştir. Karadeniz havzasında yerleşik, yaklaşık 160 milyon insanın ürettiği büyük miktarlarda fosfor, inorganik azot, petrol, civa ve DDT için dev bir çöplük olmuştur. Karadeniz'e akan kanalizasyon miktarı yıllık 571 milyon m³'dür. Ukrayna başta olmak üzere, kıyıların çoğunda plajlar sağlık nedeniyle kapalıdır ve kolera vakaları görülmektedir (Ökmen, 2011).

Akdeniz'de ise kirlilik türü daha çok endüstriyel faaliyetler üzerine yoğunlaşmaktadır. "Akdeniz'in Kara Kökenli Kirletici Kaynaklar ve Eylemlerden Oluşan Kirlilikten Korunması Protokolü"ne göre, ele alınması gereken 30 sektör arasından 18'i endüstriyel faaliyetlerden oluşmaktadır. Endüstriyel faaliyetler, Akdeniz'i birçok farklı yolla tehdit etmektedir. Bunlar arasında kanalizasyon sistemine, kontrolsüz döküm alanlarına, nehirlere veya doğrudan denize boşaltılan endüstriyel atıksular; proses veya yakma amaçlı faaliyetlerden kaynaklı emisyon gazları; katı-tehlikeli atıklar ve arıtma çamurları önemli bir yer tutmaktadır. Endüstriyel atıksular aracılığıyla yağ, ağır metal, deterjan, çözücü, organik

kimyasallar ve ısınmış soğutma suları içeren endüstriyel atıksular, söz konusu kirleticilerin Akdeniz'e taşınmasına neden olan en önemli kirlilik taşıyıcısıdır. Kömür çıkarma, kömür işleme ve çelik üretimi, cevher işlemeden kaynaklı çamurlar, yakma proseslerinden kaynaklanan toz ve kül gibi maddelerden oluşan endüstriyel katı atıklar, çöp boşaltma alanlarına, nehirlere veya doğrudan Akdeniz'e boşaltılmaktadır (Çitil, Görgün ve Kınacı, 2006).

Termik santraller soğutma, buhar elde etme ve temizleme gibi çeşitli amaçlarla su kullanmakta ve tüm bu işlemler sonucunda tonlarca atık su oluşturmaktadırlar. Oluşan bu atıksular da toprağa ve yeraltı sularına ya da bir şekilde denize ulaşmaktadır.

Enerji santralleri yoğunlaştırma/soğutma amaçlı olarak doğal kaynaktan aldığı suyu sıcaklığı artmış olarak kaynağa geri boşaltır. Bu ısıl kirlenme sonucunda biyolojik ve kimyasal tepkimeler hızlanır ve çözülmüş oksijen miktarı hızla artar. Suyun sıcaklığı, balıkların yaşamasına olanak vermeyecek düzeye yükselebilir; bu durum, zararlı alglerin gelişmesine de ortam hazırlayarak besleyici madde artıkları, deterjan, kimyasal gübre ve insan atıkları gibi kirleticilerin etkisini çoğaltır. Sonuçta atık ısı denizlerdeki ötrofikasyonu hızlandırır (MEB, 2014).

Örneğin Yatağan Termik Santrali'nin soğutma suyu aldığı Dipsiz ve Çine çayı çevresinde büyük bölümü zeytinyağı ve mermer fabrikaları olan 50'den fazla işletme yer almakta, bunların atık suları ve evsel atık sular çaya ve kollarına verilmektedir. Yatağan Termik Santraline Dipsiz su kaynağından saatte 1600 m³ su alınmakta ve alınan su, soğutma işlemlerinden önce çeşitli kimyasal maddelerle işleminden geçirilip kullanıldıktan sonra tekrar akarsuya boşaltılmaktadır. Dolayısıyla akarsu başta FeSO₄ bileşikler olmak üzere bol miktarda ağır metallerle kirlenmektedir. Bacadan çıkan NO_x ve SO_x gazlarının yağmurlarla bölgeye düşmesi nedeniyle bilhassa yağmurlu mevsimlerde Dipsiz çayının asiditesi artmaktadır (İmamoğlu, 2000).

Çanakkale'de bulunan Çan Termik Santrali ise kömürün taşınması esnasında ekonomik değeri olmayan kömür madeninin yakınına kurularak, enerji üretimine katkı sağlamaktadır. Ancak kömürün yanması ile açığa çıkan karbon oksitler, azot

oksitler, kükürt oksitler tüm canlılar üzerinde zararlı etkilere sahiptir. Aynı zamanda sera etkisini artırarak küresel ısınmaya da neden olmaktadır. Termik santrallerden atmosfere yayılan baca gazlarında, küçük boyutlu partikül yoğunluğunu fazladır. Bu yüzden bu partikülerin radyoaktif izotoplar yönünden zengin olma olasılığı (bölge uranyum yataklarına yakın olduğu için), nedeniyle büyük bir risk taşımaktadır. Erozyon ve toprakların tahribi, yeraltı su kalitesi değişimi, gürültü emisyonları, enerji ve emek kaybı, asit yağışlara neden olan SO_x ve NO_x emisyonları ve ekosistemdeki önlenemez tahribatıyla yakınlarındaki göletleri tehdit etmektedir. Kül ve atıkların taşınması, deponi alan ihtiyacı sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Ayrıca akışkan yataklı santrallerde soğutma suyu ile atılan fazla ısı ve bu suların çevredeki su kaynaklarına verilmesi gibi sonuçlar etki alanı için risk faktörleridir (Ilgar, 2008).

2.3.4. Biyoçeşitlilik ve habitat tahribatı

Günümüzde teknolojik gelişmeler balıkçılık sektörüne oldukça önemli bir hareketlilik kazandırırken diğer taraftan deniz ekosisteminde insanın yarattığı tahribatin da ana kaynaklarından biri olmuştur. Balıkçı teknelerinin motor güçlerinin artması, derin dondurucu özellikli depoların geliştirilmesi, deniz dibine doğru çeşitli frekanslarda ses dalgaları gönderen radar veya akustik “balık bulucu” olarak adlandırılan cihazların geliştirilmesiyle ihtiyacın çok ötesinde avcılığın yolu açılmıştır. Bu süreçte, deniz balıkçılığı 1980’lerden itibaren tüm dünyada düşüşe geçmiştir. Teknolojinin gelişmesine ve koruma çabalarının artmasına rağmen yakalanan av miktarı giderek azalmakta, denizel kaynaklarımız hızla tükenmektedir (WWF, 2013:4).Türkiye kıyılarında yaklaşık 480 deniz balığı türü tespit edilmiştir. Bunların %50’sinin yerel olarak yok olma tehlikesi altında olduğu tahmin edilmektedir (OSB, 2012).IUCN⁹ tarafından 2012 yılında yapılan çalışmaya

⁹ Günümüzde IUCN ülkemizin de dahil olduğu 160 ülkeden 217 devlet kurum ve kuruluşu ile 1050 sivil toplum kuruluşunun üye olduğu tanınmış ve de küresel bir doğa koruma organizasyonudur. Kurumun kendi tanımlaması ile dünyanın en eski ve en büyük doğa koruma kuruluşudur. IUCN, türlerin tehlike sınıflarının belirlenmesi ve koruma stratejilerinin hazırlanmasında dünyadaki tek organizasyondur. Deniz canlılarının dünya ölçeğinde ve de bölgesel ölçekte soylarının tehlike altında olup olmadığı IUCN ihtisas komisyonu tarafından belirlenmektedir.

göre; kıyı ve denizlerimizde nesli tehlike altında olan türlerin bazıları Çizelge 2.3'de yer almaktadır.

Çizelge 2.3. IUCN'ye göre nesli tehlike altında olan bazı deniz canlıları.

Balıklar	Latince İsmi	IUCN Kategorisi ¹⁰
Orkinos	<i>Thunnus thynnus</i>	EN
Sinarit	<i>Dentex dentex</i>	VU
Eşkına	<i>Sciaena umbra</i>	VU
Minakop	<i>Umbrina cirrosa</i>	VU
Orfoz	<i>Epinephelus marginatus</i>	EN
Beyaz lagos	<i>Epinephelus aeneus</i>	NT
Kum köpekbalığı	<i>Charcharias plumbeus</i>	VU
Büyük camgöz	<i>Cetorhinus maximus</i>	VU
Sürüngenler		
İri baş deniz kaplumbağası	<i>Caretta caretta</i>	EN
Yeşil deniz kaplumbağası	<i>Chelonia mydas</i>	EN
Deri sırtlı deniz kaplumbağası	<i>Dermochelys coricea</i>	CR
Nil kaplumbağası	<i>Trionix tringuis</i>	NE
Memeliler		
Akdeniz foku	<i>Monachus monachus</i>	CR
Afalina (Şişe burunlu yunus)	<i>Tursiops truncatus</i>	VU
Çizgili yunus	<i>Stenella coeruleoalba</i>	VU
İspermeçet balina	<i>Physeter macrocephalus</i>	VU
Fin balinası	<i>Balaenoptera physalus</i>	VU
Su samuru	<i>Lutra lutra</i>	NT

¹⁰ IUCN kriterine göre türler kendi içinde en iyi ile en kötü durum arasında 5 kategoriye ayrılmıştır;

1. Düşük tükenme riskine sahip (LC)
2. Tehdit altına girmeye yakın (NT)
3. Tehdit altında
4. Doğada nesli tükenmiş (EW)
5. Nesli dünyada tamamen tükenmiş (EX)

“Tehdit Altında” kategorisi ise kendi içinde 3 alt kategoride toplanır;

1. kritik derecede tehlike altında (CR)
2. tehlike altında (EN)
3. duyarlı veya hassas (VU)

Popülasyonları kritik seviyede azalmış olan canlılar bunların arasında soyu tükenmeye en yakın kategoriyi yani (CR) kategorisini ifade etmektedir.

Sualtı Araştırmaları Derneği tarafından 2014 yılında yapılan bir çalışmada (Kıraç ve Bizsel, 2014), IUCN tarafından belirlenen ve nesli tehlike altında olan canlıların azalmalarına neden olan etmenleri 10 başlık altında;

1. Habitat bozulması veya tahribatı
2. Aşırı avcılık
3. Yasadışı avcılık
4. Kasıtlı öldürme
5. Ağlara takılarak ölme (sürüklenen ağlar veya hayalet ağlar)
6. Hedef dışı avcılığa maruz kalma
7. Demirleme
8. Trol veya gırgırın dip sürütme etkisi
9. Deniz ekosisteminde trofik seviyede ciddi değişimler
10. Aşırı insan faaliyetleri ve rahatsızlık

şeklinde sıralamaktadır.

Türkiye'deki bazı habitatlar bozulmuş hatta tahrip olmuş olsalar bile Akdeniz ve Ege kıyıları Akdeniz Foku (*Monachus monachus*), deniz kaplumbağası (*Caretta caretta*) ve yeşil deniz kaplumbağası (*Chelonia mydas*) gibi nesli tehlikede olan türlere barınma ortamı sağlamaya devam etmektedir.

Deniz Kaplumbağaları: Deniz kaplumbağaları nesli tükenmekte olan türler arasında en çok bilinen türlerin başında gelmektedir. Bu yönüyle gerek türlerin korunmasında ve gerekse çevre koruma alanında bayrak tür olarak nitelendirilmektedir. Günümüzde Akdeniz'de 5 ayrı deniz kaplumbağası türüne (*C. mydas*, *C. caretta*, *Dermochelys coriacea*, *Lepidochelys kempfi* ve *Eretmochelys imbricata*) rastlanmaktadır. Bunlardan sadece ikisi (*C. caretta* ve *C. mydas*) düzenli olarak Akdeniz'in bazı kumsallarına olduğu gibi Türkiye'nin Akdeniz sahillerinde de yuva yapmaktadır. Akdeniz'deki *C. caretta*'nın (iri başlı deniz kaplumbağası) önemli yuvalama alanları Yunanistan ve Türkiye'de, düşük oranda da Kıbrıs'ta bulunmakta, *C. mydas* (yeşil deniz kaplumbağası) yuvalamaları ise esas olarak Türkiye'nin doğu Akdeniz sahillerinde gerçekleşmektedir. Bu nedenle Türkiye, Akdeniz'deki deniz kaplumbağası popülasyonlarının geleceği için önemli

bir sorumluluk taşımaktadır (ÇOB, 2008:21-22). Ancak, Akdenizin kıyı bölgelerinde hızlı nüfus artışı ile birlikte yaşanan baskılar diğer habitatlarda olduğu gibi bu iki türün yuvalama alanlarını da tehdit etmektedir.

Akdeniz Foku (M.monachus): Yeryüzünde nesli en fazla azalan ilk 12 hayvandan birisi olup, Avrupa'nın bir numaralı nesli tehlike altındaki deniz memelisidir. IUCN kriterlerine göre nesli kritik (CR) kategorisinde ileri derecede tehlike altındadır. Dünyada nüfusu yaklaşık 550-600 arası olarak bilinirken Türkiye'deki sayılarının ise 100 civarında olduğu tahmin edilmektedir. Günümüzde ağırlıklı olarak Ege ve Akdeniz kıyılarında yaşayan bu nadir deniz memelisinin Marmara ve Karadeniz'deki durumu son 20 senede olumsuz yönde ilerlemiştir. 1997 senesinden bu yana Karadeniz'de görüldüğüne dair bir kayda rastlanmamıştır. Türün dünyadaki en büyük popülasyonu Ege Denizi'ndedir. Dolayısı ile Akdeniz fokunun Akdeniz'de soyunu sürdürebilmesi ve ekosistemde varlığını koruyabilmesi esas olarak Türkiye ve Yunanistan'ın elindedir. Bu durumda Türkiye, türün dünya çapında korunmasında önemli sorumluluk taşıyan ülkelerden biri olma konumundadır (Kıraç ve Güçlüsoy, 2008). Akdeniz foku ve yaşam alanları kıyılar, ülkemizin de taraf olduğu Barselona ve Bern gibi uluslararası sözleşmelerin yanı sıra; iki yılda bir yayımlanan Su Ürünleri Sirküleri, Merkez Av Komisyonu Kararları gibi ulusal mevzuatla da son 30 yıldır koruma altındadır.

Akdeniz foku, *üzerinde yapılaşma olmayan, insanların kolay ulaşamadığı veya insan faaliyetlerinden uzak kalmış, tercihen üreme ve/veya barınma işlevleri gören kıyı mağara ve kovuklarına sahip; sessiz ve تنها kayalık sahilleri yaşam alanı olarak seçmekte ve bu alanların bozulmasından direkt olarak etkilenmektedir* (Kıraç ve Güçlüsoy, 2008). Türü tehdit eden faktörler; yaşam alanlarının betonlaşması (bu kıyılara açılan yollar ve inşa edilen yazlık konutlar veya turistik tesisler), yasadışı ve aşırı su ürünleri avcılığı (yasadışı/aşırı trol ve gırgır avcılığı, yasadışı olan tüplü zıpkıncılık ve dinamitçilik), fokların kasten öldürülmesi, fokların mağaralarında rahatsız edilmeleri (mağaralara yapılan turistik dalışlar), deniz ve kıyıların kirlenmesi olarak sayılabilir (Tüzün ve diğerleri, 2010). Akdeniz foku, neslinin tükenme nedenlerinin aynı zamanda deniz ve kıyı ekosistemini tehdit eden unsurlar olması nedeniyle sağlıklı bir Akdeniz ekosisteminin simgesi durumundadır. Bu nedenle Akdeniz fokunu korumaya yönelik faaliyetlerde bulunan

sivil toplum örgütleri Akdeniz fokunu korumanın aslında bu türün yaşam alanları olan el değmemiş, doğallığını koruyan “deniz ve kıyı ekosistemlerini bir bütün olarak koruma” görüşündelerdir.

Deniz Eriştesi (Posidonia oceanica): Sadece Akdeniz’de yaşayan bir türdür. Deniz erişteleri, başta körfezler ve ada civarları olmak üzere kıyusal çevrede geniş alanlarda dağılım göstermekle birlikte son yıllarda gelişen aşırı kıyı kullanımı ve yerleşimden etkilenmeye başlamışlardır. Deniz çiçekli bitkileri deniz yosunlarına oranla çok az türü içermekle birlikte canlı kütle yönünden Akdeniz ekosisteminde ön sıralarda yer almaktadır. Deniz eriştesi ülkemiz kıyılarında sığ sulardan 40 metre derinliğe kadar yayılış gösterir. Kökleri ile deniz içindeki ve plajdaki erozyona engel olması, dipte gerçekleştirdiği fotosentez ile denizel ortama oksijen kaynağı teşkil etmesi, balık ve diğer deniz canlılarının barınmasına, beslenmesine ve üremesine ortam oluşturması, besin zincirinin ilk halkasını oluşturması nedeniyle denizde ekonomik ve ekolojik olarak çok önemlidir. Deniz çayırlarının ekosisteme sağladığı ekonomik fayda ile ilgili yapılan çalışmalarda bu türün katkısının her bir hektar için senede 15.837 Avro olduğu tespit edilmiştir ki bu tarımsal alanların sağladığından fazladır. Sıralanan bu ekolojik ve biyolojik özellikleri ile karadaki ormanlara eşdeğer fonksiyonu olan deniz eriştelerinin denizdeki hayatın kaynağını oluşturur. Bu canlıların korunması ve hasar görmüş bölgelerde yapılan yetiştirme çalışmaları türün yayılım alanını arttırmak için gereken önlemlerden bir kaçını oluşturmaktadır. Bütün bu nedenlerle denizel ortamda çok önemli işlevleri olan deniz bitkilerinin hassasiyetle korunması gerekmektedir (Kıraç ve Bizsel, 2014:16).

Mevzuatımızda nesli tükenen canlıları koruma altına alan bazı hükümler bulunmaktadır. Çevre Kanunu’nun 9/f maddesine göre “Biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından nesli tehdit veya tehlike altında olanlar ile nadir bitki ve hayvan türlerinin korunması esas olup, mevzuata aykırı biçimde ticarete konu edilmeleri yasaktır.”

Hayvanları Koruma Kanunu’nun 4/e maddesine göre “Nesli yok olma tehlikesi altında bulunan tür ve bunların yaşama ortamlarının korunması esastır.” Ayrıca 8. madde uyarınca “Bir hayvan neslini yok edecek her türlü müdahale yasaktır. Bir

hayvana tıbbî amaçlar dışında, onun türüne ve etolojik özelliklerine aykırı hale getirecek şekilde ve dozda hormon ve ilaç vermek, çeşitli maddelerle doping yapmak, hayvanların türlerine has davranış ve fizikî özelliklerini yapay yöntemlerle değiştirmek yasaktır.”

Yasadışı avcılığa yönelik mevzuat düzenlemeleri

Biyolojik çeşitliliğin korunmasına ve sürdürülebilir kullanımına yönelik düzenlemelerin başında 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu gelmektedir. Su Ürünleri Kanunu, “Bu kanun su ürünlerinin korunması, istihali ve kontrolüne dair hususları ihtiva eder” cümlesiyle başlamaktadır. 15/05/1986 tarihinde 3288 numaralı yasa ile revize edilen kanun günümüz koşullarına cevap veremediği gerekçesiyle yeniden düzenleme aşamasındadır.

Bu kanun altında çıkartılan Su Ürünleri Yönetmeliği kapsamında her iki senede bir denizlerde ve içsularda ticari ve amatör amaçlı su ürünleri avcılığını düzenleyen iki ayrı sirküler yayınlanmaktadır. Sirküler taslağı hazırlanırken su ürünleri kooperatiflerinin, üniversitelerin ve ilgili tüm kurum ve kuruluşların görüşleri alınmaktadır. Taslak sirküler yine üniversiteler, sivil toplum örgütleri, ilgili Bakanlıklar ve su ürünleri birlikleri tarafından oluşturulan Balıkçılık Danışma Kurulu'nun onayına sunulmaktadır. Türkiye’de avcılık düzenlemesi dört ana öğeye dayanmaktadır (UBSEP, 2007):

1. Av araç ve gereçlerinin kullanımına yönelik düzenlemeler,
2. Cins ve boya göre düzenlemeler,
3. Bölge ve yere göre düzenlemeler,
4. Mevsimlik düzenlemeler.

Avcılığı yapılan türleri aşırı av baskısından korumak için minimum boy ve mevsimsel zaman yasakları getirilmesi dünya genelinde uygulanan yöntemlerdir. Burada amaç erişkinliğe ulaşmamış bireylerin avlanmasına engel olmak, genç bireylere en az bir kez üreme fırsatı verilmesini sağlamak ve üreme zamanlarında avcılığı durdurarak popülasyonun devamını sağlayabilecek kadar yavru meydana getirmelerine olanak vermektir. Ancak, birçok balık türünün larvaları ve yavruları,

belirli bir süre erişkin bireylerden farklı habitatlarda yaşam sürmektedir. Bu habitatların avcılık harici başka nedenlerden dolayı tahribata uğraması, yeterince çiftleşme gerçekleşmiş olsa bile yavruların uygun yaşam alanı olmamasından ötürü yok olmalarına yol açmaktadır. Bu gibi nedenlerle dünya genelinde ve Akdeniz'in büyük bir kesiminde uygulanan diğer bir koruma yöntemi de, insan kullanımının sınırlandırıldığı, sınırları ve kuralları belirli koruma alanlarının oluşturulmasıdır (Kıraç ve Bizsel, 2014:50).

Yasadışı balıkçılığın denetlenmesi hususu, balıkçılık yönetimi ve aynı zamanda deniz-kıyı ekosistemlerinin korunması bakımından en önemli konuların başında gelmektedir. Ticari veya amatör her türlü balıkçılığın kurallar dâhilinde yapılması kapsamında izleme ve denetleme sorumluluğu, mevzuata göre Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, denizde Sahil Güvenlik Komutanlığı ve karada Jandarma Genel Komutanlığına aittir.

2.3.5. İstilacı türler

Büyük bir genetik zenginlik barındıran ülkemizdeki biyoçeşitliliği tehdit eden önemli unsurlardan biri de yabancı ve istilacı türlerin çeşitli yollarla ülkemize giriş yapmasıdır. Belli bir ekosistemin doğal faunasında yer almayan, farklı yollarla bir bölgeye dışarıdan gelen yeni türlere *istilacı türler* denmektedir. Gelişen ulaşım teknolojisi ile çeşitli coğrafik bölgeler arasında yeni koridorlar kurulması, birçok canlının bir ekosistemden diğerine geçme hızını belirgin ölçüde artırmıştır. Egzotik türler doğal toplulukların yaşama alanlarını işgal ettikçe (biyoistila), bu yayılma ile başa çıkamayan yerel türler yok olmaya başlamışlardır (Polat, Zengin ve Gümüş, 2011).

İstilacı türlerin yeni bir ortama girme yollarından başlıcaları; yeni açılan deniz yolları ile türlerin doğal göçü ile yayılması, yetiştiricilik için verimli olan bazı balık türlerinin balıklandırmada kullanılması, bilimsel araştırma ve deneme faaliyetleri, gemi balast suları ile türlerin taşınması ve bazı fouling türlerin gemi karinalarına tutunarak taşınması olarak sıralanabilir.

Türkiye denizlerindeki yabancı türlerin sayısı 2005 yılında 263 tür iken, bu sayı 2011 yılında toplam 422 olup bu sayı artmaya devam etmekte ve Süveyş kanalından her 9 günde bir istilacı yabancı tür girişi olmaktadır. Akdeniz'de bulunan istilacı yabancı türlerin büyük çoğunluğu Süveyş kanalı yoluyla gelmesine karşın, Karadeniz'de bulunan istilacı yabancı türlerin büyük çoğunluğu da gemilerin balast sularıyla gelmektedir. Ülkemiz denizlerinde tespit edilen istilacı yabancı türlere örnek olarak, *Mnemiopsis leidyi* (Taraklı Deniz Anası, Kaykay), *Rapana venosa* (Deniz salyangozu), *Lagocephalus sceleratus* (Balon balığı), *Caulerpa taxifolia*, (Katil yosun) sayılabilir. Bu istilacı yabancı türlerin izlenmesi, doğal biyolojik çeşitliliğimizin korunması ve olası sosyal, ekonomik ve sağlık etkileri yönünden izlenmesi son derece önemlidir (OSB, 2013:21).

Zararlı sucul istilacıların ekolojik etkilerinin önemli bir özelliği geri dönüşümsüz olmasının yanında etkilerinin zamanla artmasıdır. Ekolojik etkiler petrol kirliliği ile karşılaştırıldığında, petrol kirliliğinin akut, yok edici ve göz ile gözlemlenebilir bir tahrip yarattığı bilinmektedir. Ancak petrol kirliliğinin etkisi zamanla azalmakta ve temizleme ve rehabilitasyon çalışmaları yapılabilmektedir. Sucul istilacılarda ise ilk etkiler tam olarak gözlemlenememekte ancak, istilacı tür popülasyonu arttıkça etkiler sinsi kronik ve geri dönüşümsüz olarak artmaktadır. Ayrıca zararlı sucul istilacıların kirlilik veya diğer nedenlerle çevrenin zarar gördüğü bölgelerde yüksek tuzluluk ve sıcaklık toleransları da olduğundan yaşama ve çoğalma şansı daha fazladır. Yoğun kirlenmeye maruz kalarak deniz ortamındaki fitoplanktonların artışına neden olan aktiviteler ötrofikasyona yol açarak biyoçeşitliliğin azalmasına neden olur. Bu da özellikle predatör türlerin azalması ile istilacı türlerin kolayca ekosistemde yer edinmesine katkı sağlayıcı bir etki gösterir (UDHB, 2014).

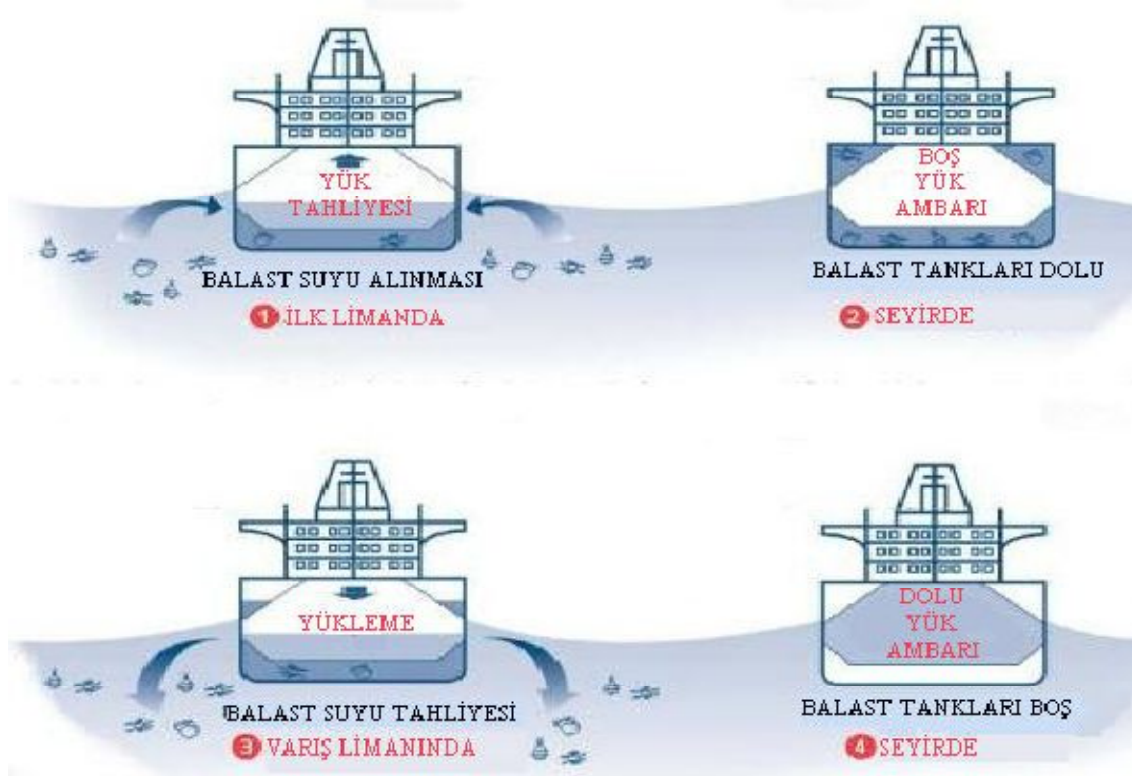
İstilacı (egzotik)türlerin ülkemize giriş yapma yollarından biri olan balast suyu; gemiler tarafından, boş seyir esnasında gemi dengesi oluşturmak amacı ile balast tanklarına alınır(Resim 2.1). Bu alınan sular, alındığı bölgede denizde yaşayan her türlü canlıyı da ihtiva etmektedir. Bunlar genel olarak, bakteriler, tek hücreliler, küçük omurgalılar ve yumurtaları, yosunlar, planktonlar, kist ve diğer tür canlıların larvaları olup bazen küçük köpekbalıkları bile görülebilir (Körpe, 2009). Balast sularında bulunan canlıların bir kısmı, gemi üzerinde yolculukları esnasında, balast suyundaki sıcaklık değişimleri, yiyecek kıtlığı ve ışıksız ortam sebebi ile ölürlere,

fakat sağ kalan ve çok dirençli olan bir kısım canlılar ise, geldikleri yeni deniz ekolojisine karışmaktadır. Bu karışıkları ortamda ise, doğal çevreyi işgal ederek ve besin zincirinin doğal işleyişini engelleyerek deniz ekolojisine zarar vermekte, bunun sonucunda balıkçılık sektörü olumsuz etkilenmekte, balık çiftlikleri yok olmakta hatta çeşitli hastalıklara yol açarak insan ölümlerine dâhi sebep olmaktadır.



Resim 2.1. Balast suyu tahliyesi yapmakta olan bir gemi (Körpe, 2009:10).

Gemilerle taşınan balast suyu çevrimi Şekil2.1’de verilmiştir (Körpe, 2009:8-9). Buna göre bazı gemiler, tahliye limanına vardığında yükünü boşaltınca, balast tanklarına deniz suyu almaktadır. Böylece boyutlarına bağlı olarak geminin balast tankına alınan çeşitli deniz canlıları gemi ile beraber seyahat etmektedir. Yeni bir limana varıldığında(balast tanklarındaki suyun boşaltılmasıyla) ise bunlardan sağ kalabilenlere yeni bir ortamda yaşama şansı doğmaktadır. Yük ambarı dolu olup balast tankları boş olan gemiler ise böyle bir taşıma işlemi yapmamaktadırlar.



Şekil2.1. Gemilerdeki balast suyu çevrimi.

Türkiye’de balast sularının kontrolüne yönelik yapılan çalışmalar

Gemilerin balast suları ve sediment ile taşınan zararlı sucul organizmaların kontrolü ve yönetimi konusunda 1988 yılından beri konu ile uğraşan Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından uluslararası sözleşme müzakere edilerek imzaya açılmıştır.

Uluslararası seviyede istilacı türlerin ve patojenlerin gemilerin balast suları ile başka deniz ortamlarına taşınmasını öncelikli olarak azaltmak ve daha sonra tamamen sona erdirmek amacı ile IMO’ya taraf ülkeler tarafından 2004 yılında kabul edilen “Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme”nin yürürlüğe girmesi için dünya denizcilik filosunun groston olarak %35’ini oluşturan 30 ülke tarafından imzalanması gerekmektedir. Sözleşme yeterli grostona ulaştıktan 12 ay sonra yürürlüğe girecektir (UDHB, 2014). Sözleşme hükümlerine göre tüm gemiler, bir plan dâhilinde taşıdıkları balast sularının gittikleri limanlara tehdit olmaması için gerekli tedbirleri alacaklardır. Bu tedbirler, ozon, ultraviyole ışın kullanımı, elektrik akımı ve ısı

yöntemleri veya kimyasal maddeler ve ilaçlar kullanılarak organizmaların öldürülmesi, filtrasyon, seperasyon, sterilizasyon gibi mekanik tedbirler, balast suyunun komple değiştirilmesi, balastın doğrudan denize değil de alım tesislerine boşaltılması gibi standartları saptanmış yöntemler ile balast yönetimini içermektedir (Özdemir ve Ceylan,2007).

8/4/2014 tarihli ve 6531 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan “2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme”ye ilişik çekince ile birlikte katılmamız; Dışişleri Bakanlığının 19/6/2014 tarihli ve 6580871 sayılı yazısı üzerine, 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 3’üncü maddesine göre, Bakanlar Kurulu’nca 21/7/2014 tarihinde kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda Balast Suyu Sözleşmesi 2014 yılı itibariyle dünya denizcilik filosunun groston olarak %30.78’ini oluşturan 41 ülke tarafından imzalanmıştır (UDHB, 2014).

2004 Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme kapsamında belirlenen sorumluluklar aşağıdaki gibidir.

Gemilerin Sorumlulukları:

- *Operasyonel prosedürler:* Balast suyu tankına organizmaların alımını minimize etmek, sığ ve bulanık sularda balast suyu almamak, geceleri balast suyu almaktan kaçınmak böylece beslenme amacı ile yüzeye çıkmış canlıların alımını en aza indirmek,
- Balast suyu sedimentlerini düzenli olarak temizlemek, açık denizde bertaraf etmek veya alım tesisine vermek,
- Gereksiz yere balast suyu boşaltımından kaçınmak (Eğer yükleme boşaltma operasyonlarında balast boşaltımı veya alımı gerekiyorsa başka bir bölgeden alınan balast suyunun mümkün olan ölçülerde boşaltımından kaçınılması),
- Balast suyu değişimi veya artırılması; geminin kapasitesine ve inşa tarihine göre belirlenen uygulama takvimine istinaden balast yönetim standartlarının uygulanması,
- Bayrak devleti tarafından onaylı bir balast yönetim planı bulundurmak,
- Tüm balast suyu operasyonlarının kayıt altına alınabileceği ve incelenebileceği bir balast suyu kayıt defteri bulundurmak,

- Gemide balast suyu yönetim operasyonlarından sorumlu bir personel belirlemek,

Denizcilik Otoritelerinin Sorumlulukları:

- Bir strateji belirlemek ve bir eylem planı oluşturmak,
- Bilimsel çalışmaları desteklemek,
- Alternatif balast değişim alanları belirlemek,
- Bölgesel düzenlemelere katılmak ve koordine etmek,
- Sözleşme kapsamında olmayan gemiler için uygulama belirlemek,
- Ulusal mevzuatı hazırlamak,
- Balast arıtım cihazlarına tip onayı vermek,
- Muafiyet uygulamalarını belirlemek,
- Liman biyolojik taramalarını koordine etmek,
- Gemilere balast suyu yönetimi sertifikası düzenlemek,

Limn Otoritelerinin Sorumlulukları:

- Liman devleti kontrollerinin yürütmek,
- Balast suyu örnekleme yapmak,
- Denetimler yapmak eksiklikleri ve yanlışları cezalandırmak.

2.3.6. Kentsel baskı

Üç tarafı denizlerle çevrili, çok uzun bir kıyı şeridine sahip olan ülkemizde; kıyıların başta doğa güzelliği olmak üzere turizm, rekreasyon, tarım, balıkçılık, sanayi, deniz taşımacılığı, enerji yatakları, kentsel gelişme alanı gibi çok sayıda değerlendirme alanı olarak kullanılabilir olması pek çok çevre sorununu da beraberinde getirmektedir.

Kıyılara ve denizlere ilişkin önem değerleri farklı kriterler açısından bakıldığında değişiklik göstermektedir. Merkezi ve yerel yönetimler açısından ekonomik kalkınma aracı olarak değerlendirildiğinde kısa vadede kazanç amaçlanmakta, bu da kıyıları ve denizleri kirleterek, kıyı ve deniz değerlerinin çok çabuk elden çıkarılmasına ve kaybedilmesine yol açmaktadır. Kıyı ve denizlerin sürdürülebilir kalkınma yaklaşımı kapsamında değerlendirilmesi amaçlandığında ise orta ve uzun vadeli stratejiler benimsenmekte ve kullanım sınırlandırılmaktadır. Yöre

sakini kıyıya ve denize ekonomik potansiyel, ziyaretçiler ise eğlenme, dinlenme ve rekreasyon olanakları açısından yaklaşmaktadırlar (Efendi, 2005:29-30).Bütün çevre sorunlarında olduğu gibi, kıyı alanlarının içinde bulunduğu sorunlu durumun başlıca sorumlusunun "insan" olduğu tartışma götürmeyen bir gerçekliktir. Kıyı alanlarında gözlenen insan etkinlikleri ya da başka bir deyişle kıyı alanlarının kullanım biçimleri şöyle sıralanabilir (Duru, 2003:22):

- Limanlar, tersaneler gibi deniz ulaşımında gerekli olan tesisler,
- Deniz yolundan yararlanmak düşüncesiyle kurulan sanayi ve ticaret merkezleri,
- Balıkçılık ve benzeri deniz ürünleri ile uğraşan işletmeler,
- Doğal deniz kaynaklarının araştırılmasına yönelik yapılar,
- Dinlenme ve eğlenme amacıyla kurulan tesisler,
- Turistik tesisler,
- Askeri, eğitimle ilgili ya da yönetsel nitelikteki resmi yapılar,
- Yerleşim yerleri,
- İkinci konutlar,
- Spor tesisleri vb.

Kıyıda gerçekleştirilen tüm bu etkinlikler bir yandan toplum için genel bir yarar sağlarken, diğer yandan da onarılması güç sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur (Duru, 2003:3).Özellikle son yıllarda hemen tüm yerleşim alanlarında yaşanan bilinçsiz, sorumsuz, tahripkar, yasal-yasadışı ve çarpık yapılaşmalar kıyı ve deniz alanlarını da etkisi altına almıştır. Fiziksel planlama çalışmalarının temel aracı olan imar planlarının kıyı mekanlarını salt kent yerleşimi olarak ele alması ve yerleşim yoğunluğunu arttırmayı amaçlaması temel sorunların başında gelmektedir (Sağlık ve Kelkit, 2012).

Kontrolsüz kıyı turizmi; geniş alanlara yayılan turizm tesisleri, ikinci konut yığılması, kentleşme ve bu yerleşim alanlarına servis veren büyük altyapı projeleri (havaalanı, yollar, limanlar) doğal ve kültürel çevreler üzerinde büyük baskılara sebep olmaktadır. Bu baskılar; kıyıların tarihi ve kültürel mirasının bozulmasına yol açmakta bununla birlikte; peyzaj ve önemli ekolojik yaşam alanlarının (kıyı lagünleri, kumul alanlar, sulak alanlar) yok olması, su kaynaklarının tehlikeye girmesi, deniz kirliliğinin artması ve yerel halkın sosyal değerleri ve yaşam

biçimlerinin (balıkçılık, tarım, vb) değişmesi gibi sonuçlara neden olmaktadır (Naycı, 2009).Bugüne değin tek tek devletlerin izlediği resmi politikaların bu sorunların çözümünde çok da başarılı olamadığı bilinmektedir. Sektörel yaklaşımın egemen olduğu bu politikaların, sorunların çözümünde fazla yol alamamasının gerisinde, kıyıdaki gelişimin bir bütün olarak kaynaklar üzerinde baskıda bulunacağının anlaşılabilmesi bulunmaktadır (Duru 2003:127).

Kıyılara yönelik ulusal mevzuat

3621 Sayılı Kıyı Kanunu'na göre kıyılar, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır ve herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Buna göre kıyı ve kıyı kuşağından yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Bu yerlerde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin belirlenmesi gereklidir. Kıyıda yalnızca, deniz, göl ve akarsuların kamu yararına kullanımını kolaylaştırmak ya da kıyiyı korumak amacıyla yönelik olan yapı ve tesisler; özellikleri gereği, tersane, fabrika, santral, su ürünleri tesisleri gibi kıyıda yapılması zorunlu tesisler ve eğitim, spor ya da turizm amaçlı tesisler yapılabilir. Kamu yararının gerektirdiği hallerde, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın (Şehircilik boyutu için) görüşü alınarak, deniz, göl ve akarsudan doldurma ve kurutma işlemleri yoluyla arazi kazanılabilir. Dolayısıyla ekonomik kaygının ön planda tutulduğu politikalarda kıyıların kamu yararına kullanımından anlaşılmanın, kıyıların çevrebilimsel değerinin değil buralardan elde edilecek yararın en çoğa çıkarılması olduğu söylenebilir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2 Nisan 2013 tarihinde yayımlanan "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile yararlanılmasında kamu yararının gözetilmesi öncelikli olan kıyılar ve sahil şeritlerinde yapılaşmanın da önü açılmıştır.Bu değişiklikle Yönetmeliğin Tanımlar, Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Onayı, Kıyı Kenar Çizgisinin Onayı ve Kıyıda Yapılarla ilgili maddeleri değiştirilmiş, sahil şeridi, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisi, rekreatif alanlar, tersane, yat limanı, balıkçı barınağı, çekek yeri ve sosyal ve teknik altyapı tesisleri tanımları yeniden düzenlenmiştir. Sahil şeridi sınırları daha önce doğal eşiklerle belirlenirken, yeni yönetmelikle uygulama imar planı ile belirlenmesine olanak tanınarak yapılaşmaya açılmıştır. Yat limanlarında daha önce belirlenmiş zorunlu hizmet yapılarına konaklama tesisleri eklenmiş ve

kıyılarda ayrıcalıklı konumda otellere olanak sağlanmıştır. Benzer bir olanak balıkçı barınakları için de düzenlenmiş; balıkçı teknelerine hizmet verecek kadar çekek yerlerine ek olarak iki katlı yönetim ve satış binalarının da yapılabilmesi mümkün kılınmıştır.

2.3.7. İklim değişikliği

İklimsel, coğrafi ve morfolojik özellikleri nedeniyle, turizm aktivitelerinin yoğunlaştığı alanlar olarak beliren kıyı alanlarında, insan kaynaklı kullanımların etkileri, küresel iklim değişikliğinin yarattığı olumsuz koşullarla birleşerek sürekli bir baskı oluşturmaktadır.

IPCC Dördüncü Değerlendirme Raporu'nda, Akdeniz Havzası'nda genel sıcaklık artışının 1°-2°C'ye ulaşacağı, kuraklığın geniş bölgelerde hissedileceği ve özellikle iç kesimlerde sıcak hava dalgalarının ve aşırı sıcak günlerin sayısının artacağı ifade edilmektedir. Türkiye'de ise yıllık ortalama sıcaklığın gelecek yıllarda 2,5°-4°C artacağı, Ege ve Doğu Anadolu Bölgeleri'nde 4°C'yi, iç bölgelerinde ise bu artışın 5°C'yi bulacağı tahmin edilmektedir. Gerek IPCC raporu, gerekse yürütülen bir dizi ulusal ve uluslararası bilimsel model çalışmaları, Türkiye'nin yakın gelecekte daha sıcak, daha kurak ve yağışlar açısından daha belirsiz bir iklim yapısına sahip olacağını ortaya koymuştur (ÇŞB, 2011).

Kıyı alanlarını etkileyecek iklim değişikliği parametrelerinden deniz seviyesi ve su sıcaklıklarında belirgin bir artış gözlenmektedir. İklim değişikliğine bağlı kıyı alanlarının etkilenebilirliği konusunda öne çıkan konular; toprak kayıpları ve kıyı erozyonu, fırtına görülme sıklığında değişimler, nehir ağızlarından daha fazla tuz girişi ile nehir kıyısındaki toprakların tuzlanması, kıyılardaki tarım arazilerinin su altında kalması, yer altı su kaynaklarının tuzlanması ve turizmin olumsuz etkilenmesi olarak ortaya çıkmaktadır.

Sel baskınları, yükseltinin olmadığı veya çok düşük olduğu kıyı alanlarında kaçınılmazdır. Türkiye'de birçok yükseltisiz kıyı alanı vardır ve bu olgu, kıyılarda öbeklenmiş kentleri, toplulukları ve sanayi bölgelerini deniz seviyesinin yükselmesinden doğan fırtınaların neden olduğu kıyı erozyonuna maruz

bırakmakta, aşırı yağış olayları daha sık gözlenmektedir. Daha az ölçülerde de olsa Türkiye'nin dağlık yapısı, nehirlerinin düzensiz rejimi, dik yamaçlar ve arazi kullanımı pratiklerinden ötürü, seller nehir havzaları için de önemli bir tehlike arz etmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin karakteristik olarak kıraç toprağı ve erozyon sorunu da taşkın, sel ve aşırı yağışla ilgili afetleri beraberinde getirmektedir(İDES, 2011).

Tüm Türkiye kıyılarını kapsayan tamamı statik senaryolar üzerinden yapılan az sayıdaki çalışmaların birisinde 1 m, 2 m ve 3 m'lik deniz seviyesi artışları ve Türkiye kıyılarında yaratacağı toprak kayıpları tahmin edilmektedir. 100 ve 200 yıllık (2205 yılı) süreçleri kapsayan bu çalışmada, 545 km² ile 2 125 km²'lik kıyı alanların yalnızca deniz seviyesi yükselmesi sonucunda kaybolacağı tahmin edilmekte ve bunun Türkiye kıyılarının %1,3-5,2'si anlamına geldiği belirtilmektedir (ÇŞB, 2013:208).Yapılan sınırlı sayıda çalışma, Türkiye kıyılarında iklim değişikliğinden en çok etkilenecek yerlerin,tarım üretiminin en yüksek olduğu kıyı deltaları, sulak alanlar ve alçak rakımlı turizm bölgeleri olduğunu göstermektedir.

Deniz seviyesi yükselmesi senaryolarından bağımsız olarak, 10 m'den alçak yerleri temel alan bir başka çalışma, deniz seviyesi yükselmesi sonucunda etkilenecek alanların nüfus,yerleşim birimi, arazi kullanımı, sulak alanlar, ulusal tarım üretimine katkı ve vergi katkı payı gibi özelliklerini ortaya koymuştur. Yapılan bölgesel değerlendirmeye göre deniz seviyesi yükselmesinden etkilenecek nüfus açısından Marmara en riskli bölgeyken, alan kaybı açısından yüksek etkilenebilirliğe sahip bölge Akdeniz kıyılarıdır. Akdeniz kıyılarındaki alan kayıpları özellikle tarımsal üretim açısından ciddi sorunlar yaratabilecektir (ÇŞB, 2013:209).

Deniz suyu seviyesindeki değişimler Akdeniz'deki uzun ve geniş plajların supralitoral veya serpinti zonu ile med-cezir bölgesindeki (Mediolitoral) türleri daha fazla etkileyecektir.Bu canlıların arasında kumsalları üreme alanı olarak kullanan veya yumurta bırakan deniz kaplumbağası gibi türlerin üreme alanları plajların yüzey alanlarının azalmasıyla tehlike altına girecektir. Akdeniz'de deniz suyu seviyesindeki yükselmeler sesil ve sedenter türleri hareket edemediklerinden dolayı daha fazla etkilerken balık gibi aktif yüzücü türleri adaptasyon yeteneği nedeniyle daha az etkileyecektir (TÜDAV, 2015).

Balıklar larva ve juvenil denilen ergin öncesi safhalarında su sıcaklığının değişmesine karşı oldukça duyarlıdır. Bu nedenle deniz ve nehir arasında göç eden balıkların bu olumsuzluktan etkilenmeleri kaçınılmazdır. Akdeniz’de yaşayan ve Karadeniz ve Marmara’da 20 yıl önce nadir görülen Sardalya, Kupes ve Salpa gibi balıkların bu denizlerde sıkça görülmeye başlanması hatta İğneada gibi Batı Karadeniz’de avcılığına başlanması deniz suyu sıcaklığının artışıyla ilişkilendirilmektedir. Yine, *Thallossoma pavo* (Gün balığı) türü balıkların artık Marmara Denizi’nde de görülebilmesi, dağılımının Akdeniz’in güneyinden daha kuzeye çıkması küresel ısınmanın etkileriyle açıklanmaktadır(TÜDAV, 2015).

3.YÖNTEM

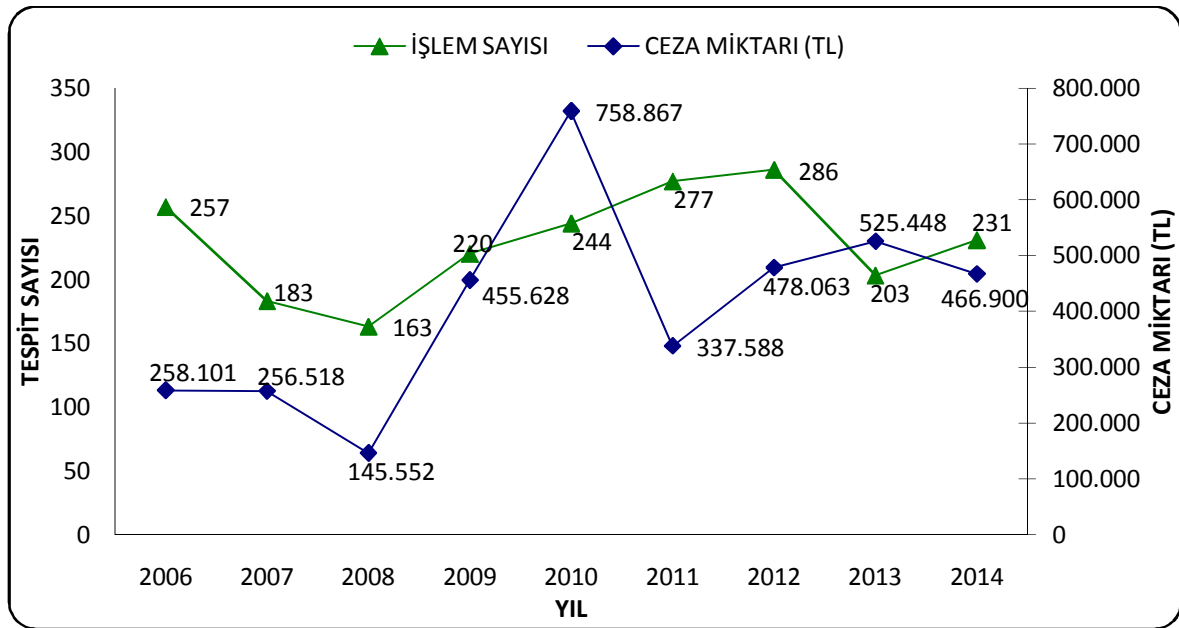
Bu tezin temel amacı; Türkiye’de deniz ve kıyı koruma konusunda yaşanan sorunların tespitinin yapılarak bu kapsamda oluşturulmuş olan politikaların ne kadar başarılı olduğu ve yapılan düzenlemelerin uygulanması sırasında ne tür sorunların yaşanmakta olduğunun irdelenmesi üzerinedir. Bu temel amaç ışığında, deniz ve kıyı biyoçeşitliliğini tehdit eden unsurlardan biri olan gemi kaynaklı kirlilikler konusunda yetkilendirilmiş kurumlardan biri olması ve daha düzenli ve güvenilir arşiv kayıtlarına sahip olması nedeniyle Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 2006-2014 yılları arasında deniz kirliliği denetimleri konusunda tespit edilen kirlilik olaylarına ilişkin veri toplanmış; deniz kirliliği konusunda ülkemizdeki mevcut uygulamalar, kirlilik türleri, kirliliğin yoğunlaştığı iller ve nedenleri ile uygulanan para cezalarının değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu değerlendirmeden yola çıkarak Türkiye’nin deniz kirliliğini önleme ve denizi kasten ya da taksirle kirleteni cezalandırma konusunda hangi aşamada olduğu, ceza sisteminin yeterliliği ve caydırıcılığı sağlama konusundaki etkinliği sorgulanmıştır.

Deniz ve kıyı korumacılığında önemli olan diğer önemli unsurlar (kara kaynaklı kirlilik, iklim değişikliği, habitat tahribatı ve istilacı türler) ile ilgili veri toplanmamış ancak bu konularda uygulanan mevzuat ve ülkemizdeki mevcut durum 2’nci bölümde anlatılarak hangi birimlerin hangi tip uygulamalarla bu süreçleri izlediği belirtilmiştir. Değerlendirme kısmında Türkiye’de uygulanan deniz ve kıyı koruma politikaları güçlü ve zayıf yönler ile fırsatlar ve tehditler açısından SWOT Analizi ile incelenerek bu konularda yapılan çalışmaların yetersizliği ve veri eksikliğine vurgu yapılmıştır. Deniz ve kıyı alanlarında uygulanan mevzuat ve bu alanlardaki tehdit unsurlarının değerlendirilmesinin ardından elde edilen bulgu ve yorumlardan yola çıkılarak nihai bir sonuçla çözüm önerileri sıralanmıştır.

4. BULGULAR

2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamında 2006 yılına kadar tüm yetkiye sahip olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 21 Haziran 2006 yılında yayımladığı genelge ile paylaştığı yetki alanları doğrultusunda görev yapan Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 2006-2014 yılları arasında deniz kirliliği denetimlerinde tespit edilen olaylar değerlendirildiğinde;2006 yılının son 6 ayında yapılan çalışma ile 257 deniz kirliliği olayı tespit edilmiş, sonraki yıllarda deniz kirliliği tespitleri azalma eğilimindeyken 2009 yılında tekrar artış eğilimine girmiştir.

Genel itibariyle 200'lerde seyreden tespit sayısına karşılık ceza miktarında yaşanan dalgalanmayı grostona göre yapılan cezalandırma sistemine bağlamak gerekmektedir. Örneğin en yüksek cezanın uygulandığı 2010 yılında yapılan tespit sayısı diğer yıllara oranla farklılık göstermezken, ceza miktarını diğer yıllara oranla büyük bir farkla tamamlayan 2010 yılında yüksek grostonlu büyük bir petrol tankerine uygulanan 203 bin TL'lik cezanın etkisi bulunmaktadır. 2006-2014 yılları arasında tespit edilen deniz kirliliği tespitleri ve uygulanan yasal işlemler Şekil 4.1'de yer almaktadır.



Şekil 4.1.2006-2014 yılları arasında tespit edilen deniz kirliliği tespit sayısı ve uygulanan ceza miktarı.

Tespit edilen kirlilik olayları bölgeler bazında değerlendirildiğinde;

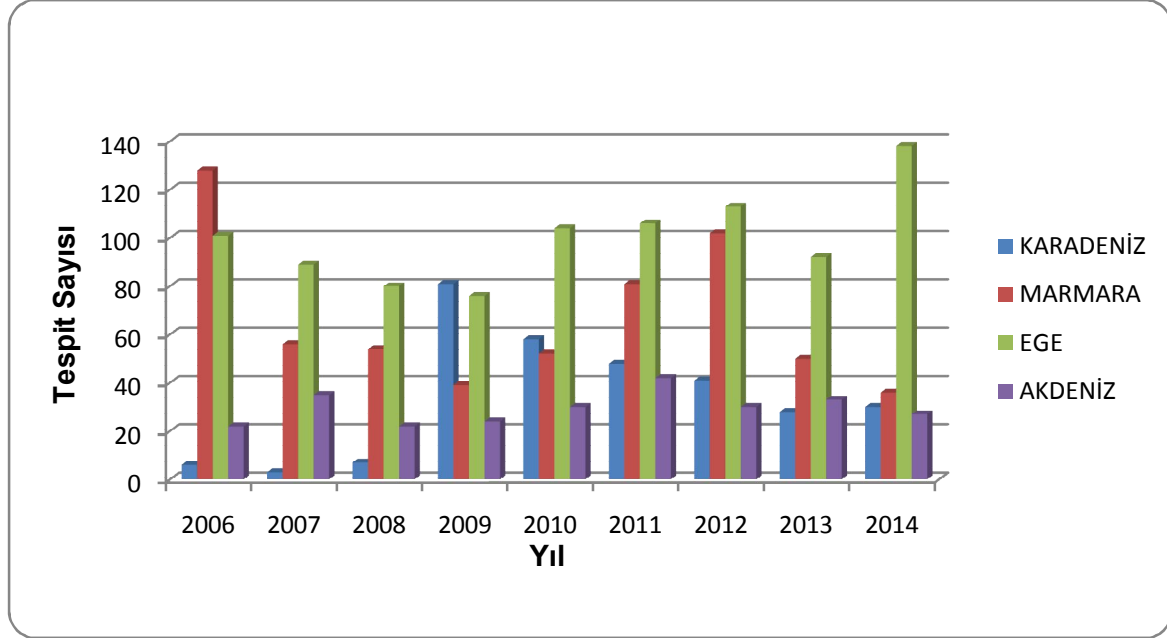
Karadeniz Bölgesinde deniz kirliliği tespitleri 2006, 2007 ve 2008 yıllarında çok düşük oranlarda seyrederken 2009 yılında Sahil Güvenlik Komutanlığı hava unsurlarının bölgede faaliyete geçmesi ile birlikte en yüksek deniz kirliliği tespiti oranına ulaşmıştır. Karadeniz bölgesinde karakteristik kirlilik türünün yağ/yakıt sızıntısı olduğu görülmektedir.

Türk Boğazları Bölgesi deniz kirliliği ve doğal kaynakların tükenmesi açısından en fazla risk altında olan ve biyolojik koridor olma özelliği ile önem taşıyan bir bölgedir. Giderek artan kentsel ve endüstriyel faaliyetler sonucu özellikle İstanbul ve Kocaeli illerinde bazı kirleticiler sınır değerlerin üzerine çıkmış olmakla birlikte, bölgede Kocaeli ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlıklarının da yetki sahası olması sebebiyle, bölgede yerel yönetimlerin uyguladığı işlemlere yönelik net bir bilgiye ulaşılamadığından tespit sayıları üzerinden kesin bir sonuca ulaşmak mümkün değildir. Ancak 2012 yılında ortaya çıkan artışın %87'si; İstanbul Boğazında yasa dışı su ürünleri avcılığı yapan balıkçı teknelerinin ceza almamak için trol donanımlarını denize atmasından kaynaklanmaktadır. Bu durumun altında yatan temel sebep ise; zaten küçük grostona sahip balıkçı teknelerinin "yasadışı su ürünleri avcılığı yapmak" suçu yerine "trol donanımını denize atmak"tan alacağı cezanın daha düşük (2012 yılı için groston başına 15 TL) olmasıdır.

Ege Bölgesi; Özel Çevre Koruma Bölgeleri açısından en zengin bölge ve doğal, tarihi ve kültürel açıdan korunması gereken değerlerin bulunduğu bölge olmasına rağmen yoğun turizm faaliyetleri nedeniyle deniz kirliliği tespitlerinin en yoğunlaştığı bölge özelliğine sahiptir.

Akdeniz Bölgesi uluslararası pek çok çalışma için önemli bir bölgesel alan olması, Barselona Sözleşmesi kapsamında ülkemizin yüklendiği sorumlulukların bulunması, 4 tane Özel Çevre Koruma Bölgesine sahip olması ve turizm gibi ekonomik faaliyetlerin yoğunlaştığı bir bölge olması sebebiyle önem arz etmektedir. Bu kapsamda gerek karasal gerekse gemi kaynaklı deniz kirliliği tespitlerindeki verimin ve sosyal sorumluluk kapsamında ilgili paydaşların bilincinin artırılmasına yönelik faaliyetler diğer bölgelere kıyasla daha yoğun olduğundan

bölgede deniz kirliliği tespiti de nispeten daha düşüktür. Tespitlerin bölgelere göre dağılımı Şekil 4.2.'de yer almaktadır.



Şekil 4.2. Deniz kirliliği tespitlerinin bölgelere göre dağılımı.

Deniz kirliliği tespitlerinin en yoğun olduğu bölge Ege Bölgesidir. Bölgede deniz kirliliği tespitlerinin en yoğun olduğu iller Muğla ve İzmir illeridir. Muğla'da yaşanan kirlilik genellikle turizmin yoğun olması nedeniyle bölgede faaliyet gösteren gezi tekneleri, yatlardan kaynaklanan yağ/yakıt kirliliği olmakla birlikte İzmir'de yaşanan kirlilik, atıksu deşarjları, gemi söküm tesisleri, Aliağa, Petkim, B. Menderes, Meriç ve Gediz Nehirleri ile Çanakkale Boğazı ve İzmir şehrinden ileri gelen kentsel ve endüstriyel atıklardır, İzmir Körfezi'nde petrol rafinerilerinden birisinin bulunması ve yoğun deniz trafiği de, petrol ve diğer petrol ürünleriyle körfezin kirlenmesine yol açmaktadır.

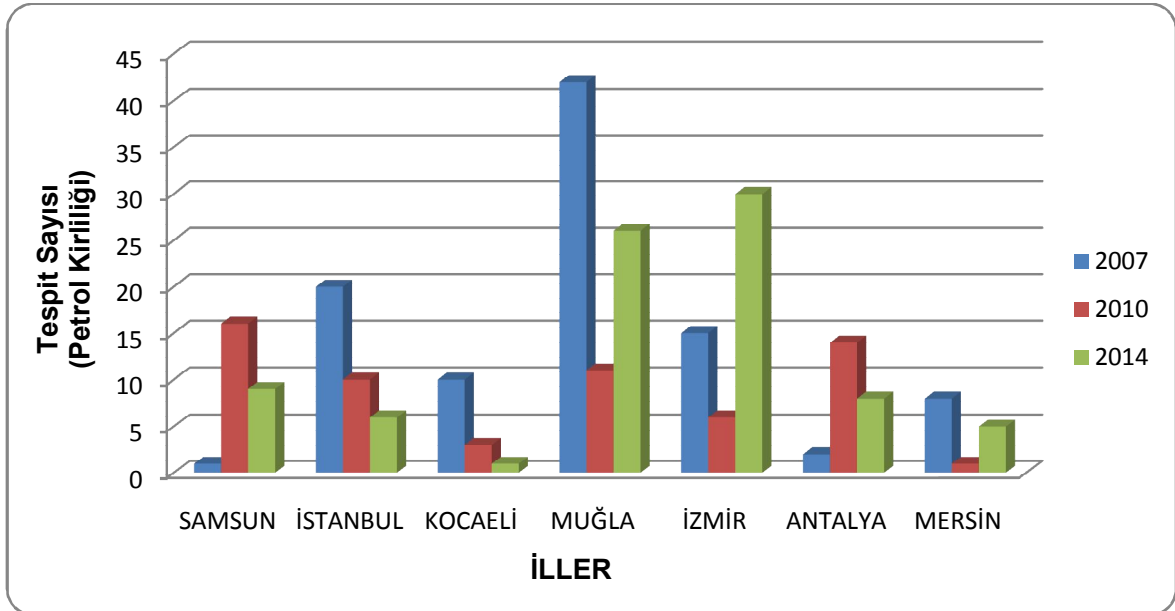
Deniz kirliliği tespit oranında ikinci sırada yer alan Karadeniz Bölgesinde tespitler Samsun İli ve civarındadır. Bölgenin önemli kirlenici kaynağı ise balıkçı teknelerinden kaynaklanan yağ/yakıt sızıntısı ve trol/algarna donanımlarını denize bırakmaları neticesinde meydana gelen katı atık kirliliğidir.

Marmara Bölgesi için tespitlerin en yoğun olduğu iller İstanbul ve Kocaeli'dir. Marmara Bölgesinde yaşanan kirlilik Boğazlar bölgesinde yaşanan yağ/yakıt

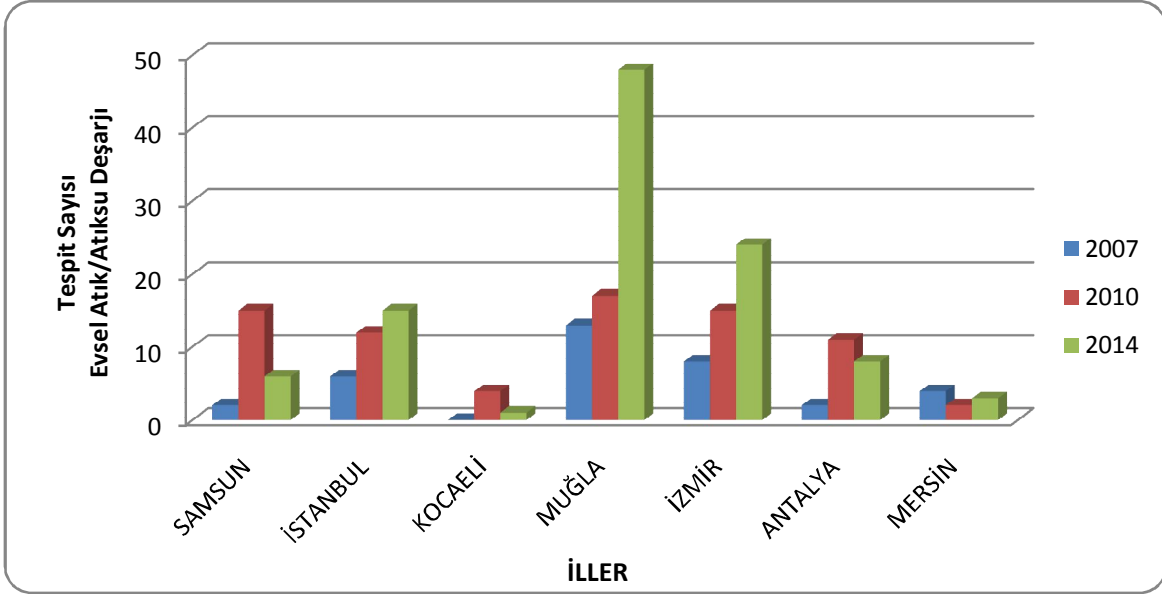
kirliliği olmakla birlikte, Kocaeli’de yoğun sanayileşmenin etkisiyle kara kaynaklı kirlilikler ve sanayi atıklarının doğrudan denize boşaltılması sorunları yaşanmaktadır.

Akdeniz Bölgesinde yaşanan kirlilik ise Antalya’da yine turizm kaynaklı teknelerin atıklarını doğrudan denize boşaltmaları ve yağ/yakıt sızıntıları şeklinde görülürken Mersin ve İskenderun’da deniz yolu taşımacılığı, petrol rafinerisi ve İskenderun Körfezindeki iki adet petrol boru hattı terminali önemli kirletici unsurları olarak göze çarpmaktadır. Bununla birlikte Akdeniz’de kirlilik oranı, Marmara ve Ege Deniz’ine göre daha düşüktür.

Her bölge için deniz kirliliğinin en yoğun yaşandığı iller göz önüne alındığında 2007, 2010 ve 2014 yıllarında illerde yaşanan petrol ve türevi ya da evsel atık/atıksu deşarjı yaptığı tespit edilen kara tesisi (konut, fabrika, turistik tesis ya da belediyelerin atıksu arıtım sistemlerinde yaşanan sorunlara bağlı olarak yapılan doğrudan deşarjlar vs) ve deniz aracı sayısı Şekil 4.3 ve Şekil 4.4’te yer almaktadır. Buna göre Muğla ili her iki kirlilik türü için de ilk sırada yer almaktadır.

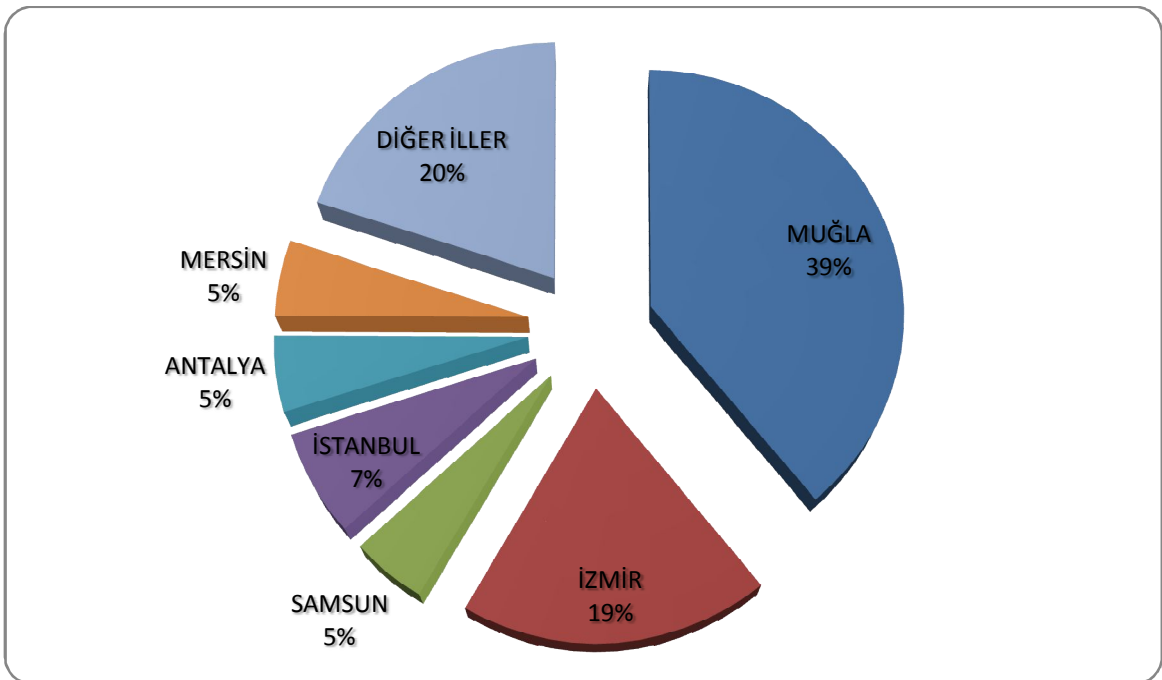


Şekil 4.3. İllerde 2007, 2010 ve 2014 yıllarında petrol kirliliğine neden olduğu tespit edilen kara tesisi/deniz aracı sayısı.



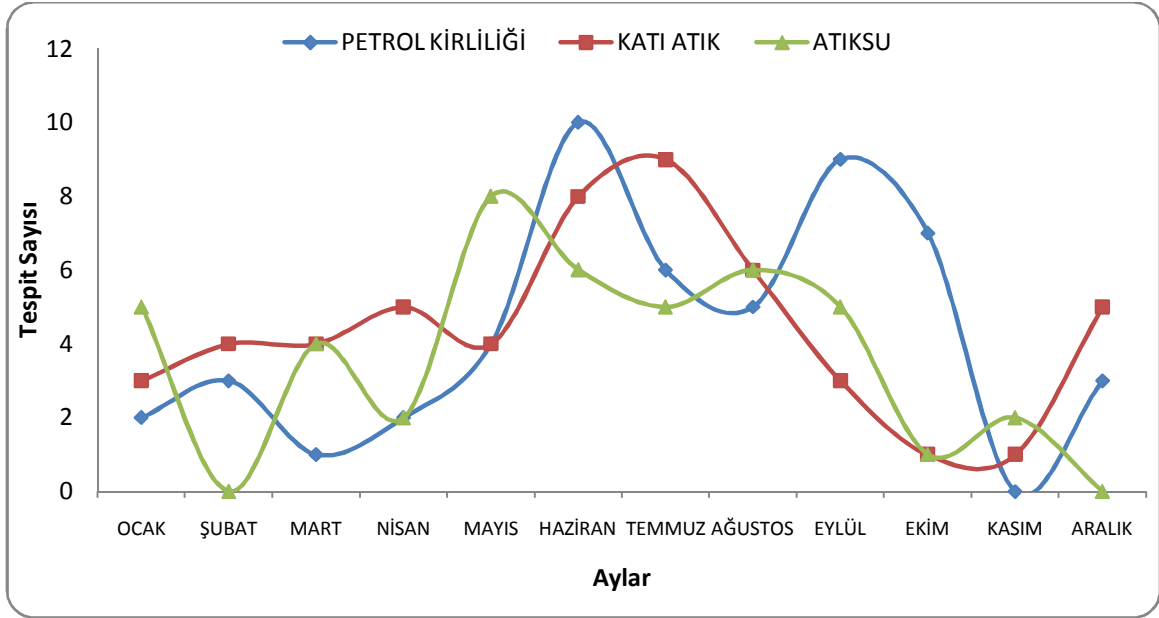
Şekil 4.4. İllerde 2007, 2010 ve 2014 yıllarında evsel atık/atıksu deşarjı yaptığı tespit edilen kara tesisi/deniz aracı sayısı.

2014 yılı için değerlendirildiğinde Şekil 4.3. ve 4.4.'te de görüldüğü gibi yapılan tespitlerin %39'u Muğla ili sınırlarında yapılmışken %19'u İzmir'de, %7'si İstanbul'da, %5'i Mersin, %5'i Antalya ve %5'i Samsun'da gerçekleşmiş, kalan %20'lik tespit ise diğer kıyı illerinde görülmüştür (Şekil 4.5.).



Şekil 4.5. 2014 yılı için yapılan tespitlerin illere göre dağılımı.

Yapılan tespitlerin aylara göre dağılımına bakıldığında ise; her bir kirlilik türü için (petrol kirliliği, katı atık ve atıksu deşarjı) 2014 yılında tespit edilen deniz kirliliği olayları Mayıs ayında artış göstermiş, Ekim ayında azalmaya başlamıştır. Yaz aylarındaki artış miktarının daha fazla olması, iklim koşulları ve turizm faaliyetlerinin yaz aylarındaki yoğunluğundan ve sahil kesiminin vatandaş/turistler tarafından daha yoğun olarak kullanılması ile doğru orantılı olarak turistik bölgelerde ihbar ve şikâyetlerin artmasından kaynaklanmaktadır. Deniz kirliliği konusunda Türkiye genelinde yapılan tespitlerin 2014 yılında aylara göre dağılımı Şekil 4.6.da yer almaktadır.



Şekil 4.6. 2014 yılı tespitlerin aylara göre dağılımı.

5. DEĞERLENDİRME

Deniz ve kıyı alanlarını korumaya yönelik uluslararası birçok yasal düzenlemeyi kabul etmiş olan ülkemizde deniz ve kıyı ekosistemleri; evsel ve endüstriyel faaliyetler sonucu çıkan ve mevcut arıtma tesisleri sorunları nedeniyle arıtılmadan denize deşarj edilen atıksular, yoğun deniz trafiği nedeniyle gemilerin neden olduğu kirlilik (gemilerden yağ/yakıt sızıntısı, katı atık boşaltılması, sintine tahliyesi gibi), kıyıda yapılan tarımsal faaliyetler, yoğun turizm faaliyetleri, evsel atıksu deşarjı, iç sularımızdan akarsular ile taşınan kirleticiler, kıyı alanlarında artan kentsel baskı, iklim değişikliği ile birlikte değişen deniz sıcaklığı vs. gibi bir çok tehdit altındadır.

Günümüzde bu tehditleri azaltmaya ve deniz çevresinin korunmasına yönelik pek çok sözleşme, ulusal ve uluslararası proje, faaliyet ve araştırma yapılmasına rağmen deniz çevresinin hızla bozulmaya devam etmesi ironiktir. Yapılan tüm çalışmalar sorunların oluşma hızının gerisinde kalmaktadır.

Deniz çevresinin bozulması konusunda düzenlenen uluslararası sözleşmelerin ya uzun yıllar yürürlüğe girememesi ya da yürürlüğe girse bile etkili olabilecek çoğunluğa ulaşamaması ve geniş kabul görememesi nedeniyle var olan düzenlemelerin pratikte devletler tarafından etkin bir şekilde uygulanmadığı görülmektedir (Abdullahzade, 2009). Türkiye'nin deniz ve kıyı koruma politikasını belirleyen temel plan ve politika belgelerinde uluslararası yükümlülüklerin yerine getirilmesine ilişkin bir takım politikalara yer verildiği görülmektedir. Ancak bu politikaların hayata geçirilmesine yönelik etkin bir uygulama ve denetleme mekanizmasının olmaması, bunların büyük ölçüde kâğıt üzerinde kalmasına neden olmuştur (Kaya, 2011).

Üstelik yaşanan sorunlar teşkilatlanma yapısı olarak ele alındığında merkezi ve yerel örgütlenmeden kaynaklanan sorunların olduğu göze çarpmaktadır. 08 Mayıs 2003 tarih ve 25102 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 4856 sayılı Yasa ile belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde, Çevre ve Orman Bakanlıkları birleştirilerek tek bakanlık haline dönüştürülmüş, böylelikle yeni oluşturulan Çevre

ve Orman Bakanlığı; hem çevre sorunları hem de ormanlarla ilgili yerine getirilmesi gereken görevleri üstlenmiştir. 17 Ağustos 2011 tarih ve 28028 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan KHK/648 sayılı karar ile “Çevre” alanı “Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile birleştirilerek Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, “Orman” alanı ise 29 Haziran 2011 tarih ve 27984 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan KHK/645 sayılı karar ile Orman ve Su İşleri Bakanlığına dönüştürülmüştür. Kısa zaman dilimlerinde değişikliğe uğrayan teşkilatlanma yapıları uygulamada karışıklığa neden olmuş, konuyla ilgili uzmanlar, mali kaynaklar, devam eden projeler, sorumlulukların yerine getirilmesi gibi konularda aksamalara neden olmuştur. Üstelik yaşanan sorunlar bölgesel nitelikte olduğundan ve çözümlerin yerel düzeyde geliştirilmesi gerekirken çözümlerde merkezi yönetime ağırlık verilmesi nedeniyle bu teşkilatlanma süreçleri yerel yönetimlerin çözüme yaklaşımlarını da etkilemiştir.

Bu çalışma içerisinde ele alınan sorunlar ülkemizde çevre yönetiminin etkin bir şekilde sürdürülemediğini göstermektedir. İlgili Bakanlıklar nezdinde oluşturulan yasal düzenlemeler sayıca fazla görünse de uygulamada hem mevzuatın birbiriyle çelişmesi hem de konuyla ilgili kurumların faaliyet alanlarının çakışması ya da yeni teşkilatlanma yapılanmaları nedeniyle görev üstlenilmemesi nedeniyle caydırıcılığı sağlama konusunda yeterli olamamaktadır.

Türkiye’deki mevcut yapı gerek finansman, gerek personel, gerekse teknik ve kurumsal alt yapı yönünden etkin bir uygulama, izleme ve denetlemeyi sağlayacak nitelikte değildir (Kaya, 2011).2’nci bölümde ortaya konulan sorunlara yönelik birincil ve ikincil mevzuat, konuyla ilgili kurumlar, kontroller ve caydırıcılık açısından değerlendirme Çizelge 5.1.’de özetlenmiştir.

Çizelge 5.1. Genel Değerlendirme

Sorun	Mevzuat	İlgili Kurumlar /Kontroller	Caydırıcılık
Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği	<ul style="list-style-type: none"> •2872 sayılı Çevre Kanunu •Türk Ceza Kanunu •Kabahatler Kanunu •Büyükşehir Belediyeleri Kanunu •Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu •Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği •Çevre Kanununa Göre Verilecek İdari Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı • Büyükşehir Belediyeleri • Sahil Güvenlik Komutanlığı 	<p>Yetersiz</p> <p>(Gerekçeleri için Bkz. Bölüm 5.1. Syf:83-89)</p>
Kara Kaynaklı Deniz Kirliliği	<ul style="list-style-type: none"> •2872 sayılı Çevre Kanunu •Türk Ceza Kanunu •Kabahatler Kanunu •Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • Orman ve Su İşleri Bakanlığı • Sağlık Bakanlığı • Kültür ve Turizm Bakanlığı • Büyükşehir Belediyeleri • İlgili Mülki Amirler 	<p>Yetersiz</p> <p>(Bkz. Bölüm 5.3. Syf:91-93)</p>

Çizelge 5.1.(devamı) Genel Değerlendirme

Sorun	Mevzuat	İlgili Kurumlar /Kontroller	Caydırıcılık
Deniz Kazalarının Zararlı Etkileri	<ul style="list-style-type: none"> • 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirletilmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararın Tazmini Esaslarına Dair Kanun • 5902 sayılı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun • 2872 sayılı Çevre Kanunu • 5312 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı • Orman ve Su İşleri Bakanlığı • Sağlık Bakanlığı • Büyükşehir Belediyeleri • İlgili Mülki Amirler • Sahil Güvenlik Komutanlığı 	Yetersiz (Bkz. Bölüm 5.4. Syf:93-95)
İstilacı Türler	Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme (henüz kabul edilmemiş olmakla birlikte ulusal anlamda UDHB tarafından hazırlanmış olan strateji belgesi bulunmaktadır.)	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı • Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı 	Yetersiz (Bkz. Bölüm 5.5. Syf:95-96)

Çizelge 5.1.(devamı) Genel Değerlendirme

SORUN	Mevzuat	İlgili Kurumlar /Kontroller	Caydırıcılık
Av Baskısı ve Habitat Tahribatı	<ul style="list-style-type: none"> • 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu • 2872 sayılı Çevre Kanunu • Kabahatler Kanunu • 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu • Su Ürünleri Yönetmeliği • Türk Karasularında Sportif Amaçlarla Yapılacak Aletli Dalışlara İlişkin Yönetmelik 	<ul style="list-style-type: none"> • Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • Orman ve Su İşleri Bakanlığı • Kültür ve Turizm Bakanlığı 	<p>Yetersiz</p> <p>(Bkz. Bölüm 5.6. Syf:96-98)</p>
Kentsel Baskı	<ul style="list-style-type: none"> • 3621 sayılı Kıyı Kanunu • Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik • Tabiat Varlıkları ve Doğal Sit Alanları ile Özel Çevre Koruma Bölgelerinde Bulunan Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altındaki Yerlerin İdaresi Hakkında Yönetmelik 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • Kültür ve Turizm Bakanlığı 	<p>Yetersiz</p> <p>(Bkz. Bölüm 5.7. Syf:98-100)</p>

Çizelge 5.1.(devamı) Genel Değerlendirme

SORUN	Mevzuat	İlgili Kurumlar /Kontroller	Caydırıcılık
İklim Değişikliği	<ul style="list-style-type: none"> • BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi • Viyana Sözleşmesi • Montreal Protokolü • Kyoto Protokolü • Ozon tabakasını incelten maddelerin azaltılmasına ilişkin yönetmelik • Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik 	<p>İDKK üyeleri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (Koordinatör) • Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı • Dışişleri Bakanlığı • Ekonomi Bakanlığı • Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı • Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı • Kalkınma Bakanlığı • Maliye Bakanlığı • Orman ve Su İşleri Bakanlığı • Sağlık Bakanlığı • Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı • Hazine Müsteşarlığı • Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) • Türk Sanayici ve İşadamları Derneği (TÜSİAD) 	<p>Yetersiz</p> <p>(Bkz. Bölüm 5.8. Syf:100-102)</p>

5.1. 2872 sayılı Çevre Kanunu ve Deniz Kirliliği Sorunu

Bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak amacıyla çıkarılmış olan 2872 sayılı Çevre Kanunu; çevrenin korunmasına yönelik düzenlemelerde genel ilkeleri belirleyerek, düzenlemelerin uygulanmasını yönetmelik, tebliğ ve genelgelere bırakmış bir “çerçeve yasa” niteliğindedir. “İkincil mevzuat” olan yönetmelikler ise Çevre Kanununun yayınlanma tarihinin 1983 yılı olduğu göz önüne alındığında oldukça geç kalınmıştır. Üstelik ikincil mevzuatın çokluğu ve birbirleriyle ilişkilendirilememeleri, bazı durumlarda birbirleriyle çelişen amaçların oluşmasına neden olmakta, bu durum da kurumlar arasında çatışmaları beraberinde getirmektedir.

Ayrıca çevre adına çıkarılan bu yönetmeliklerin bazılarının “deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunması ve sürdürülebilirliği” adına değil “insan yaşamı ve sürdürülebilir kalkınma” hedefleri doğrultusunda (insanmerkezli=antroposentrik ve yüzeysel bir koruma yaklaşımı gözetilerek) oluşturulunca durum daha da vahim bir tabloya dönüşmektedir. Her sektörün çalışma alanının içinde olması gereken “çevrenin korunması” önceliği diğer sektörlerin mevzuatına yansımayınca Çevre Kanunu ile bütünleşme sağlanamamaktadır.

Deniz kirliliğinin önlenmesi, izlenmesi, temizlenmesi ve denizi kirletenlerin cezalandırılması ile ilgili olarak; mevcut ceza sistemi bugünkü yapısıyla, kirlilikle mücadele konusunda birçok eksiklik içermektedir:

- Kirlilikle mücadelede öncelikli olarak yapılması gereken kirliliğin oluşmasını engelleyici düzenlemelerin getirilmesi iken mevcut ceza sistemi, “önleyici olma” yaklaşımı yerine kirlilik olduktan sonra “cezalandırma” yaklaşımıyla oluşturulmuştur.
- 3’üncü bölümde analizi yapılan tespit sayılarının Sahil Güvenlik unsurları tarafından icra edilen kontrollerin ve kirliliğin yoğunlaştığı noktalarda yapılan denetim faaliyetlerinin sayısına göre değişiklik gösterdiği ancak tespit sayısı

fazla olsa bile büyük çaplı kirliliğe neden olan tanker kazası olayı ile yakıt sızıntısının yaşandığı küçük bir balıkçı teknesinin sebep olduğu kirliliğin aynı tespit sayısı içinde yer alması nedeniyle Şekil 4.1-4.4'te gözlenen değişimlerin kirliliğin ya da kirletenin artması/azalması şeklinde yorumlanamadığı görülmüştür. Bununla birlikte son 10 yılda yaşanan deniz kirliliği olaylarının seyrine bakıldığında benzer kirlilik vakalarına rastlanıldığı, bunun da ülkemizdeki mevcut cezalandırma sisteminin yeterli caydırıcılığı sağlayamadığını gösterdiği söylenebilir.

- 2872 sayılı Çevre Kanununa göre mevcut ceza sisteminde sadece evsel atık/atıksu deşarjı ile petrol ve türevleri olarak 2 ayrı kategoride sınıflandırma yapılmakta, cezalar gemilerin grostonuna göre verildiğinden kirliliğin çeşidi, boyutu, kirletenin kastı veya iyi niyeti gibi unsurlar göz önünde bulundurulmamaktadır. Böylece gemilere verilen cezalar da adaletli ve caydırıcı nitelikte olamamaktadır. *Örneğin;* Trol donanımını denize bırakarak kasten deniz kirliliğine sebebiyet veren 10 grostonluk bir balıkçı teknesine, 2872 sayılı Çevre Kanununun 20'nci maddesinin (ı) bendinin 4 no.lu alt bendi gereği (katı atık olarak kabul edilen trol donanımını denize bırakan deniz aracına 2015 yılı için 1000 grostondan küçük olması durumunda groston başına 19,32 TL uygulanmaktadır) $10 \times 19,32 = 193$ TL¹¹ idari para cezası uygulanmaktadır. Söz konusu teknenin denize petrol türevi bıraktığının tespit edilmesi durumunda ise groston başına 38,71 TL uygulanmaktadır. Bu durumda da uygulanacak idari para cezası miktarı $10 \times 38,71 = 387$ TL olacaktır.
- Kirliliğin izlenmesi ve cezalandırılması konusunda yetkili kılınan Sahil Güvenlik Komutanlığı, Liman Başkanlıkları ve İstanbul, Kocaeli, Antalya ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlıklarının yetki sahaları Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca çıkarılan 'Yetki Devri Genelgeleri' ile belirlenmiş olsa da,

¹¹Bu örnekte tekneye uygulanan ceza miktarı deniz kirliliği nedenine göre değil, teknenin grostonuna göre verildiğinden denize boşalttığı atıksu miktarı/katı atık miktarı/petrol ve türevlerinin türü ya da niteliğinin önemi yoktur. Denizde oluşturduğu kirliliği, atıksu tankında bulunan tüm evsel atıksuyu denize boşaltarak yapsa da denize izmarit attığı tespit edilmiş olsa da ceza miktarı değişmeyecek, bu tekneye uygulanacak ceza miktarı yine 193 TL olacaktır.

uygulamada yetki kargaşasını beraberinde getirmektedir. Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından sorumluluk alanı dışında deniz kirliliğine neden olduğu tespit edilen gemi/deniz araçlarına işlem uygulanamamakta, yeterli deliller toplandıktan sonra kirliliğin olduğu bölgedeki yetkili kuruma bildirilmektedir. Bu durum olayın takibini güçleştirmekle birlikte, yetkili diğer kurumun olay yerine ulaşana kadar kirliliğin dağılması durumu da söz konusu olduğundan kirliliği yapan gemiye çoğu kez diğer kurumlar tarafından herhangi bir yaptırım uygulanamamaktadır.

- Ayrıca deniz kirliliği konusunda yapılan yetki devrinin kapsamı; “kirliliğe neden olan gemiye grostonuna göre işlem uygulanması” olduğundan 5312 sayılı Kanun dışında kalan deniz kirliliği olaylarında *‘kirlenilen alanın temizlenmesi’*ne yönelik herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. 5312 sayılı Kanunda da kaza durumlarında olay meydana gelmeden önce alınan tedbirler 2872 sayılı Çevre Kanununda olduğu gibi kapsam dışında tutularak müdahale ve koruyucu önlem hususu *‘yalnızca olay meydana geldikten sonrası için’* tanımlanmıştır. *Kirliliğe müdahalenin nasıl ve ne şekilde yapılacağı, ekipman yeterliliği, kaza sonrası deniz ve kıyıda yaşanan kirlilikten etkilenen, zarar gören canlıların iyileştirme ve bakım süreçlerinin nasıl olacağı, bölgede nasıl bir rehabilitasyon sürecinin işleyeceği gibi sorular hâlâ açıklığa kavuşturulamamıştır.*
- 2872 sayılı Çevre Kanunu 23. Maddesine göre “Kanunda belirtilen idarî para cezaları, bu cezaların verilmesini gerektiren fiillerin işlenmesinden itibaren üç yıl içinde birinci tekrarında bir kat, ikinci ve müteakip tekrarında iki kat artırılarak verilir” ifadesi bulunmaktadır. Bu şekilde katlanarak verilecek idari yaptırım ise ancak yetkili kurumlar arasında ceza verilen gemilere ilişkin düzenli veri alışverişiyle gerçekleştirilebilir. Yapılan incelemeler neticesinde ilgili kuruluşlar arasında bu tarz bir bilgi akışı olmadığı görülmüştür. Örneğin, Antalya’daki bir gezi teknesine deniz kirliliği yaptığı gerekçesiyle ceza uygulayan Antalya Büyükşehir Belediyesinde bulunan veriler yetkili diğer kurumlarla paylaşılmadığından aynı geminin aynı şekilde farklı bir yerde deniz kirliliği yapması durumunda Çevre Kanunda yer alan “cezanın bir kat artırılarak verilmesi” maddesi uygulanamamakta, diğer kurum tarafından yine aynı ceza

uygulanmaktadır. Bu durum da caydırılığın sağlanamadığını açık bir şekilde göstermektedir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu konuda "Çevresel Bilgi Sistemi" adı altında bir veri tabanı oluşturmuş olmasına rağmen kurumlar tarafından düzenli bir veri girişi yapılmadığından "ceza miktarını katlayarak işlem uygulama" konusunda güvenilir bir veri tabanı bulunmamaktadır.

İzleme ve ceza verme konusunda birden fazla kurumun yetkili olması zaten caydırıcılıktan uzak olan ceza sistemini daha da zor duruma düşürmekte, aynı gemiye aynı suçtan dolayı her seferinde aynı düşük miktarda cezalar verilmektedir. Bu durumda yetkili otorite olarak yapılması gereken deniz kirliliği denetimleri ile ilgili tüm yetkiyi tek bir kurumun elinde toplamak ya da yetki verilen kurumlar arasında güvenilir ve anlık veri akışını sağlayabilecek bir veritabanını uygulamaya geçirmektir.

Yetkili kurumlara sadece deniz kirliliğini tespit etme ve cezalandırma konusunda yetki verilmiş, temizlemeye yönelik görev verilmemiştir. Bu nedenle bu kurumlarda oluşan kirliliğin yayılmasını engelleyici ve temizleyici malzeme bulunmamaktadır. Oysa kirlilik sonrası tedbirlerin alınmasında zaman son derece önemlidir. Oluşan kirliliğe kısa sürede müdahale edilmediğinden kirlilik akıntı ve rüzgârın etkisiyle dağılabilmekte bu ise temizlik imkânını zorlaştırmaktadır. Bu nedenle yetki verilen kurumlara aynı zamanda kirlilikle mücadele görevinin de verilmesi ve bu görevi gerçekleştirebilecek yeterli araç ve gereçle donatılması halinde kirliliğin temizlenmesi faaliyetleri daha etkin bir şekilde yürütülebilecektir.

Ayrıca taraf olduğumuz MARPOL Sözleşmesi, kirlilik yaratan aykırı hareketlere, taraf devletlerin uygulayacağı yaptırımların çerçevesini düzenlemiştir. Buna göre; "sözleşme gereklerine aykırı olan her türlü hareket yasaklanacak, böyle bir durumda idari mevzuatta cezai hükümler bulunacaktır. İdare, aykırı bir hareketi öğrendiğinde ve varlığı iddia olunan bu aykırı harekete ait kanıtlar bulunması halinde, mümkün olduğu kadar çabuk yasal takibata girişecektir. Sözleşme hükümlerine karşı olan aykırılıklar, sözleşmeye taraf olan devletin yasama yetkisi dâhilinde yasaklanacak ve cezai hükümler nerede olursa olsun aykırı hareketlere cesaret ettiremeyecek kadar sert olacaktır".

MARPOL Sözleşmesine taraf ülkelerin deniz kirliliğine yönelik yaptırımlarına bakacak olursak örneğin Avustralya'da (DTO, 2015);

Gemi kiralayanların petrol kirliliği konusundaki yükümlülüklerini arttıran ve deniz çevresinde kirlilik veya zarara yol açan; ya da zorunlu bildirim alanında bildirim yapmayı başaramayan gemi kaptanları için yeni suçlar getiren yeni Avustralya yasasına göre deniz kirliliği yapan gemiler büyük miktarlarda cezaya tabiidir. 2009 ve 2010'da meydana gelen sırasıyla Pacific Adventurer ve Shen Neng kazaları, Avustralya hükümetinin yeni suçlar belirlemesine ve gemilerin yarattığı kirliliğe ve deniz çevresinde zarara yol açmaya karşı arttırılmış cezalar çıkarmasına sebep olmuştur.

Gemi sahibi veya gemi kaptanının dikkatsizliği sonucu kasten yapılmayan ve yanlışlıkla meydana gelen petrol kirliliği durumu, MARPOL Sözleşmesi kapsamında yükümlülük teşkil etmemektedir. Ancak Avustralya yasası, zararın ihmalden kaynaklanması durumunda MARPOL'ü aşarak yükümlülük oluşturmaktadır. Yeni yasa, bu hükmü gemi kiralayanlar için de yükümlülük getirerek genişletmektedir. Bu suç için uygulanan maksimum ceza 500 ceza biriminden 20 000 ceza birimine çıkarılmıştır (2,2 milyon AUD-Avustralya doları). Ceza gemi sahipleri, kaptanları ve gemi kiralayanlar için geçerli olup, suç hapis ile cezalandırılmamaktadır.

Buna ek olarak, yeni yasa Denizcilik Yasası'na değişiklikler getirerek, gemi kaptanları için yeni suçlar belirlemiştir. Bu suçlar:

-Bir geminin kaptanı, deniz kıyısında ya da Münhasır Ekonomik Bölge'de (Exclusive Economic Zone - EEZ) deniz çevresinde kirliliğe ya da zarara neden olan bir gemiyi işletmemelidir.

-Bir geminin kaptanı, gemiyi, deniz kıyısında ya da Münhasır Ekonomik Bölge'de deniz çevresinde kirliliğe ya da zarara neden olmayacak şekilde işletmelidir.

Denizcilik Yasası altında yeni suçlara ilişkin para cezaları 600 ceza birimidir (66 000 AUD olup 1 TL, Eylül 2015 itibariyle yaklaşık olarak 0.48 AUD'dir). Medeni hukukta para cezaları ise; "ağır ihlal" durumunda (kaptanın yönetimi deniz çevresine ciddi zarar vermiş ise veya ciddi zarar verme potansiyeli taşıyor ise) 6000 ceza birimi (660 000 AUD), diğer tüm durumlarda 600 ceza birimidir (66 000 AUD). Yeni yasa, gemi kaptanının zorunlu rapor verme bölgesinde rapor verememesi durumunda da ceza gerektiren suçlar belirlemiş olup, cezası 240 ceza birimidir (26 000 AUD).

Gemi kaptanları için belirlenen cezalar para cezası olup hapis içermemekle birlikte, bir cezai hüküm, kaptanın bazı yetki bölgelerinde vize almasını zorlaştırarak uluslararası sularda sefer yapan gemilerde çalışma yetkisini tehlikeye atmaktadır. Bu durum, bir kıyı devletinin, MARPOL'ü ihlal etmeyen durumlarda yanlışlıkla olan petrol kirliliği için de cezai sorumluluk getirmesine bir örnek oluşturmaktadır.

Aynı şekilde ABD'de de yüksek miktarda cezalar uygulanmaktadır. Meksika Körfezi'nde 2010 yılında meydana gelen petrol sızıntısı nedeniyle BP'ye 18 milyar dolar ceza kesilmiştir. Sızıntıyla ilgili Körfeze sınırı olan 5 eyalet ve ABD Adalet Bakanlığı ile müzakerelerde bulunan BP, gelecek 18 yıl boyunca senede 1 milyar dolara yakın ödeme yapacaktır.

Oysa Türkiye'de uygulanan cezaların tam aksine kirliliği yapmaya cesaret ettirdiği görülmektedir. Bunu önlemek adına öncelikli olarak yapılması gerekenler;

- Yetki alan kurumlar arasında düzenli bir veri akışı sağlanmalı,
- Grostona göre ceza uygulamak yerine kirliliğin boyutuna (deniz üzerinde yayıldığı alana) ve türüne (petrol, sintine, kirli balast, atıksu, evsel atık, ambalaj atığı vs. gibi detaylı bir sınıflandırma ile her biri için farklı işlem maddeleri) göre ceza uygulanmalı,
- Çevreye verilen zarar ölçüsünde örneğin petrol kirliliği yapan gemiye ağır ceza verilmesinin yanında Avustralya örneğinde olduğu gibi gemi kaptanının çalışma yetkisini de elinden alacak kadar bu konuyu daha ciddi bir boyuta taşıyacak yaptırımlar uygulanmalı,

- Kasti ya da taksirle kirlenme olayları ayrı ele alınarak bilinçli olarak denize atık boşaltana uygulanacak ceza miktarının MARPOL Sözleşmesinde de ifade edildiği şekilde bir daha aynı kirliliği yapmaya cesaret edemeyecek kadar fazla olması sağlanmalıdır.

5.2. Gemilerden Atık Alınması İşlemleri ve İlgili Mevzuat Uyumu

Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin başlıca nedeni gemilerin atıklarını denize boşaltmalarındır. Gemiler, kirlenici atıklarından kurtulmak için ya atıkları denize boşaltmakta ya da işleme tabi tutarak (yakma, ayırma vs.) kalanları yok etmekte veya atıkları seyir esnasında depolayarak, limanlardaki atık kabul tesislerine boşaltmaktadırlar. Bu nedenle, denizlerin gemiler tarafından kirlenmesini önlemenin en etkin yolu, gemilerin atıklarını seyir süresince depolamaları ve bu atıkları limanlardaki kabul tesislerine boşaltmalarındır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'ne üye olan her ülke gibi Türkiye de 1990 yılında taraf olduğu Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (MARPOL 73/78) kurallarını yerine getirmek zorundadır. Bu kurallardan biri de üye ülke limanları ve terminallerinde gemi atık alım tesislerinin kurulması ve işletilmesi zorunluluğudur (Satır, 2008). MARPOL'e göre gemiler, denize boşaltılması yasak olan atıkları ve atıklarının işlem görmesi sonucu kalan kalıntıları depolamak zorundadır. Bu kuralların uygulanabilmesi için limanlarda gemilerde oluşan atık ve kalıntıları, gecikmeye neden olmayacak şekilde alacak katı ve sıvı kabul tesislerinin olması gerekir. Bu nedenle MARPOL 73/78 sözleşmesi aynı zamanda limanlara da sintine ve balast sularını, pis su ve çöpleri gecikmeye meydan vermeyecek şekilde alacak atık kabul tesisi oluşturma yükümlülüğünü getirmiştir.

Türkiye, MARPOL 73/78'den kaynaklanan yükümlülüklerini "26 Aralık 2004 tarih ve 25682 sayılı Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği" ile yerine getirmektedir. Bu yönetmelik ile Türkiye'nin deniz yetki alanlarında bulunan gemilerin ürettiği atıklar ile yük artıklarının denize verilmesinin önlenmesi ve deniz

ortamının korunması maksadıyla, yükümlüleri tarafından atık kabul tesislerinin kurulması ve işletilmesi işlemleri gerçekleştirilmektedir.

Ülkemizde, Çevre Kanununun 8 ve 11'inci maddelerine göre; kirliliğin önlenmesi ve giderilmesi için gerekli olan arıtma ve bertaraf sistemlerini kurma ve işletme yükümlülüğü, faaliyet sahibi kurum, kuruluş veya işletmelerindir. Mevcut düzenlemeler uyarınca ülkemizde özel sektör kuruluşları, yerel yönetimler ve kamu iktisadi teşebbüslerince işletilen limanlar vardır. Ancak atık kabul tesisleri konusunda yeterli bir ulusal politika oluşturulmadığından çeşitli kurum, kuruluş ve şirketlerce işletilen limanlarda yeterli atık kabul tesisi yoktur. Başta özel limanlar olmak üzere limanların çoğunda hiçbir atık kabul tesisi bulunmamaktadır.

Nitekim Satır (2008) tarafından yapılan bir çalışmada; "limanların çok sayıda farklı kuruluş tarafından işletilmesi atık kabul tesislerinin uluslararası sözleşmelerde çerçevesi çizilen politikalarla uyumlu bir şekilde yönetilmesini zorlaştırmaktadır. Ayrıca limanlarda atık kabul tesisi yapımından ve atık kabul tesisi ile ilgili yükümlülükleri izlemekten doğrudan sorumlu bir kurumun olmaması kirliliğin önlenmesinde önemli bir faktör olan atık kabul tesislerinin işlerliğine etki etmektedir. Doğrudan sorumlu bir kurum olmaması yeterli mevzuat düzenlemelerinin yapılmasını da etkilemektedir" ifadesine yer verilmektedir.

Çeşitli kurum, kuruluş ve şirketlerce işletilen limanlarda yeterli atık kabul tesisinin bulunmaması nedeniyle özellikle günöbirlik gezi tekneleri, dalgıç tekneleri ve balıkçı gemilerinin atıklarının alımında, bu atıkların lisanslı bertaraf tesislerine veya arıtma tesislerine intikal ettirilme sürecinde sorunlar yaşanmaktadır. Bu durum tekne sahiplerini zor durumda bırakmakta, yanaştığı limanda atıklarını teslim edecek uygun atık alım tesisi bulamadığından çoğu kez atığını denize basmak zorunda kalmaktadır. Ancak bu durum Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından düzenlenen mevzuatta ceza yaptırımı uygulanmasına engel olmamakta, limanda tesis bulamadığından atığını teslim edemese bile "Atık Transfer Formu"nda atığını teslim ettiğini beyan edemediği gerekçesiyle teknenin gros tonuna bakılmaksızın 11619 TL (2015 yılı için)para cezası uygulanmaktadır.

5.3. Bölgesel Sözleşmeler ve Kara Kaynaklı Kirlilik Sorunu

Türkiye'nin Barselona ve Bükreş sözleşmelerine uyumunun yüksek olduğu, hatta Bükreş Sözleşmesi'nin hayata geçirilmesine yönelik uygulamalarda taraf olan devletler arasında öncü rol üstlendiği söylenebilir. Ancak, sözleşmelerin sorumluluk alanları olan Akdeniz ve Karadeniz'de atık su arıtımı ve kanalizasyona ilişkin alt yapının yetersiz olması, limanlarda atık alım tesislerinin kapasitesinin yetersizliği, atıksu arıtma tesislerinin gerekli ihtiyacı karşılayamaması, denizlere önemli miktarda atık suyun deşarj edilmesine yol açmakta, başta kıyılarda olmak üzere çeşitli boyutlardaki dere, çay ve ırmaklara direkt deşarj yaparak gelişen sanayi tesislerinin atıkları kara kaynaklı deşarjlar olarak denize boşalarak kirliliğin daha da artmasına neden olmaktadır.

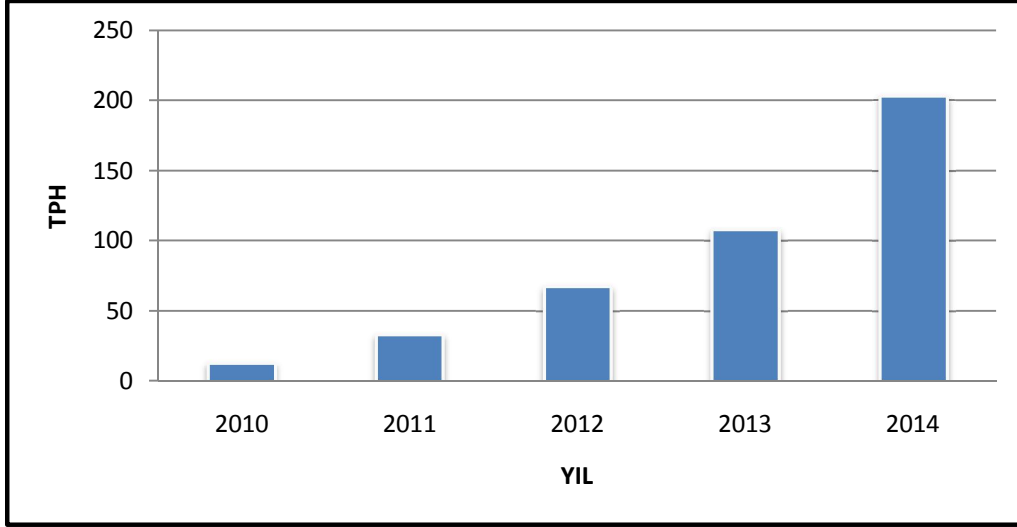
Deniz kıyılarında kurulu termik ve nükleer enerji santrallerinin, deniz ekosisteminde dengesizliklere yol açtığı kanıtlanmış bir olgudur. Enerji santralleri çevresinde, soğutma suyunun devamlı olarak boşaltılması yüzünden deniz suyu ısısı yükselmekte ve ortamın doğal karakterinin bozulmasına neden olmaktadır. Böylece, bölgede eko-denge yok olmakta ve bu da pek çok canlıya yol açmaktadır. Isının yüksek olduğu bu ortamda, yosun türü bazı bitkiler hızla çoğalmaktadır. Deniz, akarsu ve göllerdeki en belirgin kirlenme çeşitlerinden biri de işte bu aşırı üretim yani ötrofikasyondur. Ötrofikasyon durumunda, çok büyük miktarlarda yosun üremesi ve bu yosunların dibe çöküp ayrışması sonucu, dip sularındaki oksijen tükenmekte ve hidrojen sülfid gazı ortaya çıkmaktadır (MEB,2014).

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'in 2013 yılında açıkladığı "Termik Santral Su, Atıksu ve Atık İstatistikleri" verilerine göre; 2012'de termik santraller tarafından yüzde 98'i denizden olmak üzere 6,4 milyar m³ su çekilmiş ve bunun yüzde 99'u soğutma suyu olarak kullanılmıştır. 2012 yılında deşarj edilen 6,32 milyar m³ atıksuyun yüzde 99'u denize deşarj edilmiş, soğutma suları dışında kalan 34 milyon m³ atıksuyun sadece 17 milyon m³'ü arıtılmıştır.

TÜİK'in "Sektörel Su ve Atıksu İstatistikleri"ne göre ise belediyeler, köyler, imalat sanayi işyerleri, termik santraller, OSB ve maden işletmeleri tarafından 2012 yılında su kaynaklarından 14,3 milyar m³ su çekilmiş, alıcı ortamlara 12 milyar m³ atıksu deşarj edilmiştir. Alıcı ortamlara deşarj edilen atıksuyun %77,1'i denize, %18,6'sı akarsuya, %1,3'ü fosseptiğe, %1,1'i baraja, %0,6'sı göl ve göletlere, %0,6'sı araziye, %0,7'si ise diğer alıcı ortamlara deşarj edilmiştir. Belediyeler, köyler, imalat sanayi işyerleri, termik santraller, OSB ve maden işletmeleri tarafından 2012 yılında deşarj edilen atıksuyun %62'sini soğutma suları, %38'ini ise soğutma suları dışındaki atıksular oluşturmaktadır. Soğutma suları hariç doğrudan alıcı ortamlara deşarj edilen atıksuyun %76'sı arıtılmış, imalat sanayi işyerleri ve termik santraller tarafından deşarj edilen 7,5 milyar m³ soğutma suyunun ise %0,2'si arıtılmıştır.

Resmi kayıtlarda da görüldüğü üzere her yıl soğutma suyu olarak denizden çekilen suların büyük çoğunluğu herhangi bir arıtıma tabi tutulmadan denize deşarj edilmektedir. Bu durum Aliağa Limanı gibi gemi söküm tesisi, petrol rafinerisi, termik santral gibi birçok sanayi kuruluşuna ev sahipliği yapmakta olan bölgelerde etkisini daha çok hissettirmektedir.

Örneğin bu bölgede dip sedimentinde alınan numunelere göre yapılan "toplam petrol hidrokarbonları (TPH)" değerlerine göre; mevzuat açısından bakıldığında 2010 yılından itibaren 2014 yılına kadar dip sedimentinde toplam petrol hidrokarbon değerlerinin artarak devam ettiği, 2010 yılından sonraki yıllarda alınan numunelerin sınır değerlerin üzerinde ve her yıl artarak devam eden hidrokarbon birikimi olması durumu bölgedeki kıyıların giderek kullanılamaz duruma geldiğinin bir göstergesi olarak sayılabilir (Şekil 5.1.).



Şekil 5.1. Yoğun sanayi tesisi bulunan bir bölgede dip sedimentinde alınan numune sonuçları.

Bu durumda Aliağa kıyılarında meydana gelen kirliliğin önüne geçilmesi için gemilerin yükleme ve boşaltma işlemlerinin sıkı denetim altında tutularak denetimlerin artırılması, bölgede deniz çevresini etkileyen tüm faaliyetlerin değerlendirilerek kıyı sularının belirlenen sınır değerlerin altında kalması için denetimlerin ve yaptırımların artırılmasına, bölgedeki tesislerin çalışma prensiplerine dayanak oluşturan mevzuatının “çevre politikaları” ile uyumlu hale getirilmesi ve kirliliklerin olası etkileri konularında araştırma ve modelleme çalışmaları yapılarak gerekli veri alt yapısının oluşturulmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

5.4. Deniz Kazalarına Yönelik Düzenlemeler

5312 sayılı Kanunda da kaza durumlarında olay meydana gelmeden önce alınan tedbirler 2872 sayılı Çevre Kanununda olduğu gibi kapsam dışındadır. Müdahale ve koruyucu önlem hususu “*yalnızca olay meydana geldikten sonrası için*” tanımlanmıştır. Oysa Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerde koruyucu tedbir, bir kazanın oluşmasını engellemek veya oluştuysa zararların en az seviyeye indirilmesi konuları gündemdedir.

Başta ABD olmak üzere daha 1920'li yıllarda yaşanan petrol kazalarını dayanak olarak birçok devletin kendi kıyılarını gemilerden kaynaklanan petrol kirliliğine karşı korumak için Petrol Kirliliği Kanununu kabul ettikleri görülürken, Türkiye'de deniz kazalarına yönelik ilk düzenleme 2006 yılında yapılmış, ancak sadece yirmi sekiz maddeden oluşan 5312 sayılı Kanun petrol ve diğer zararlı atıklara ilişkin hususları aynı metin içinde düzenleme yoluna gitmiş, petrolün kendine özgü kirliliğe neden olma yapısı göz ardı edilmiştir.

Geçmişinde özellikle İstanbul Boğazı'ndan geçiş yapan petrol yüklü tankerlerin yaptığı kazalar sonucu yaşanan büyük çaplı felaketler olmasına rağmen uluslararası veya ulusal anlamda yapılan düzenlemelerde bu kadar geç kalınmış olması bile ülke olarak denizlerin korunması konusundaki hassasiyetimizin ne kadar zayıf olduğunu göstermektedir.

5312 sayılı Kanun sadece beş yüz graston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile bu tür yüklerle ilişkin faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını kapsamına alarak savaş gemileri ve devlete ait veya devlet tarafından işletilen ve ticarî faaliyetler dışında kullanılan gemileri kapsam dışında tutmuştur. Oysa taraf olduğumuz CLC 92 Sözleşmesi'nde böyle bir sınır çizilmemiş, sözleşmede belirtilen yükleri taşıyan tüm tankerlerin herhangi bir çevre kirliliğinde hukuki sorumluluğa sahip olduğu belirtilmiştir. Bu durum konuyla ilgili ulusal düzenlemelerimiz ile taraf olduğumuz uluslararası mevzuat arasında birçok açıdan uyumsuzluk olduğunu göstermekle birlikte çelişen alanlarda yaşanacak olası bir kaza durumunda nasıl bir hal tarzı uygulanacağı konusunda tereddütler oluşturmaktadır. Petrol kirliliği mevzuatı bu yapısıyla konunun uzmanları için bile içinden çıkılması zor bir durum yaratmaktadır. *Kirliliğe müdahalenin nasıl ve ne şekilde yapılacağı, ekipman yeterliliği, kaçınıcı dereceden müdahalenin hangi birim tarafından yapılacağı, kaza sonrası deniz ve kıyıda yaşanan kirlilikten etkilenen, zarar gören canlıların iyileştirme ve bakım süreçlerinin nasıl olacağı, bölgede nasıl bir rehabilitasyon sürecinin işleyeceği gibi sorular hâlâ açıklığa kavuşturulamamıştır.* Tüm bu hususlar dikkate alındığında; Abdullahzade (2009) tarafından yapılan çalışmada da belirtildiği gibi; "Gemilerden

kaynaklanan petrol kirliliğinin önlenmesine ilişkin Türk hukukunda dağınık halde bulunan mevzuat hükümlerinin uluslararası hukuk normları ile de uyumlu hale getirilerek tek bir metin içinde toplanmasının ve uluslararası düzenlemelerde de olduğu gibi petrol ve diğer zararlı atıklara ilişkin ayrı protokollerin düzenlenerek daha detaylı bir iç mevzuatımızın olmasının yerinde olacağı” düşünülmektedir.

5.5. Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi

Yabancı istilacı türlerin ülkemize girişinin ana vektörlerinden biri olan balast suları ve sedimanları için 2004 yılında kabul edilen “Gemi Balast Suyu ve Sedimanlarının Kontrolü ve Yönetimi Hakkında Uluslararası Sözleşme” henüz dünya denizcilik filosunun groston olarak %35’ini oluşturan 30 ülke tarafından imzalanma şartını yerine getirmediğinden yürürlükte değildir. Türkiye sözleşmeye 2014 yılında taraf olmuş ve bu kapsamda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından “Balast Suyu Yönetimi Strateji Belgesi” hazırlanmıştır. Ancak sözleşme yürürlüğe girse dahi iş takvimine göre balast suyu arıtım cihazlarının gemilere nasıl takılacağı, maliyeti, nasıl denetleneceği gibi konularda tereddütler bulunmaktadır.

Örneğin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından hazırlanan strateji belgesine göre; “Rusya ve Ukrayna otoriteleri limanlarına sadece balast değişimi yapmış gemileri kabul etmektedirler. Fakat Karadeniz’deki rotaları özellikle tanker ve dökme yük gemileri gibi büyük boyutlu olan gemiler için balast değişimini tamamlamaya yeterli değildir. Bu nedenle gemiler balast sularını değiştirmeye Ege denizinden başlamakta, Marmara Denzinde ve İstanbul Boğazında devam etmektedir. Bu alanlar balast suyu sözleşmesi standartlarına göre değişim yapmaya uygun değildir.”

Benzer şekilde aynı belgede yapılmış başka bir tespit de; sözleşmede belirtilen balast suyu değişim kriterinin Ege Denizi ve Karadeniz için tam olarak uygulanabilir olmamasıdır. Ege Denizi biyoçeşitlilik açısından hassas bir deniz olması sebebiyle böyle bir uygulamada denizin tamamının balast değişimine yasaklanması konusu gündemde iken yoğun tanker taşımacılığı nedeniyle istilacı

türlerin yıkıcı etkileriyle tanışmış olan Karadeniz'in kendine özgü coğrafi konumu nedeniyle balast suyu boşaltım hakkındaki uygulamaların bölgesel bir anlaşma ile kıyıdaş ülkeler tarafından belirlenmesi gerekliliği ifade edilmektedir.

5.6. Biyoçeşitliliğe Yönelik Düzenlemeler ve Habitat Tahribatı

Korunan alanlara yönelik olarak hazırlanan yönetim planları, eylem planları ya da stratejik planların yasal bir dayanağı bulunmamaktadır. Sahada fiilen uygulama sorumluluğu olan uzman personelin sayıca yetersiz olması da etkin bir uygulamanın ortaya çıkmamasında önemli bir etkidir. Diğer bir eksiklik ise biyolojik çeşitlilik konusunda envanter çalışmasının bulunmamasıdır. Bu konuda sadece belirli türler için (nesli tehlike altındaki türler/endemik türler) envanter çalışmaları yapılmaktadır. İzleme ve denetlemeye yönelik faaliyetler son derece sınırlıdır. *Zaten ülkemizde konu ile ilgili yapılan çalışmalar sadece korunan alanlarda yoğunlaştığından korunan alanlar dışındaki bölgelerde doğal değerlerin ve biyolojik çeşitliliğin etkin bir şekilde korunması sağlanamamaktadır.*

Genel olarak bakıldığında, Türkiye'de biyoçeşitliliğe yönelik çok sayıda yasal düzenlemenin bulunduğu, birçok kurum aracılığıyla çalışmaların yürütüldüğü, uluslararası yükümlülükler kapsamında ulusal ve uluslararası projeler aracılığıyla belirli bölgelerde koruma çalışmalarının yapıldığı görülmekle birlikte, nihai olarak biyoçeşitliliğin tam olarak korunabildiğini ve tahribin önüne geçilebildiğini söylemek mümkün değildir. Bu sorunun kaynağı olarak Türkiye'de henüz doğanın ve biyoçeşitliliğin korunmasına ilişkin genel nitelikli bir çerçeve mevzuatın bulunmaması gösterilebilir. Bu amaçla 2010 yılında Tabiatı ve Biyolojik Çeşitliliği Koruma Kanunu Tasarısı TBMM'ye sunulmuş olsa da tasarının içeriğine yönelik itirazlar nedeniyle henüz onaylanamamıştır.

Tabiatı ve Biyolojik Çeşitliliği Koruma Kanunu Tasarısı ile ülkemizin kara, kıyı, sucul ve deniz alanlarındaki ulusal ve uluslararası öneme sahip tabii değerlerin ve biyoçeşitliliğin korunması ve korunan alanların statülerinin net ve anlaşılır bir şekilde yeniden belirlenmesi amaçlanmıştır. Doğrudan biyoçeşitliliğe yönelik olmasıyla büyük önem taşıyan Tasarı, getirdiği değişiklikler ve yaratacağı sorunlar

nedeniyle eleştirilmiştir. Tasarı'nın geçici maddesiyle Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Kurulu'na geçmişte ilan edilmiş olan doğal sit alanı kararlarını gözden geçirme yetkisi verilmektedir. Böylece önceki sit kararları değişikliğe açık hale gelebilecek, sit alanı ilan edilip "mutlak koruma" altına alınmış olan doğal alanlar, koruma dışına çıkarılabilecektir. TMMOB tarafından 2011 yılında konu ile ilgili yapılan incelemelerde; kültür varlıklarının korunmasıyla doğal varlıkların korunmasını birbirinden ayıran Tasarının, doğanın ve kültür varlıklarının daha korumasız bir biçimde kullanılmasının önünü açacağı ve yetki karmaşası yaratacağı ifade edilmiş, ayrıca Tasarı'nın koruma-kullanma dengesi ifadesi kisvesi altında "kullanmayı" amaç içine sokan düzenlemeler getirdiğine işaret edilerek bunun ülkemizin en önemli doğal değerlerini yok edeceği vurgulanmıştır. Bu nedenlerle Tasarının 1982 Anayasası ve taraf olduğumuz Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi gibi uluslararası sözleşmelere aykırı olduğu ileri sürülmüştür.

Avrupa Komisyonu (2011:100-101), *Türkiye 2011 İlerleme Raporu*'nda da biyolojik çeşitlilikle ilgili sorunlara dikkat çekilmektedir. Rapora göre;"doğa koruması konusunda ilerleme kaydedilmemiştir. Doğa koruması ile ilgili çerçeve mevzuat henüz kabul edilmemiş; potansiyel Natura 2000¹² alanlarının listesi henüz derlenmemiştir. Ulusal biyoçeşitlilik stratejisi ve eylem planı ile bu alandaki uygulama mevzuatı henüz kabul edilmemiştir. Ülkede yeni büyük ölçekli su ve enerji altyapısının tesis edilmesinin, korunan flora ve fauna türleri üzerinde yaratacağı olası olumsuz etkilere ilişkin olarak artan endişeler bulunmaktadır." ifadesi yer almakta olup rapor'a göre, doğa korumasına ilişkin sorumluluk, çeşitli kurumlar arasında açık bir şekilde paylaştırılmamıştır.

¹²Natura 2000, Avrupa Birliği sınırları içinde belirlenmiş bir doğal çevre koruma ağıdır. Avrupa Birliği'ne üye her bir ülke, kendi sınırları içindeki en önemli doğal yaşam alanlarının ve buralardaki bitki ve hayvan türlerinin bir listesini derlemek zorundadır. Daha sonra derlenen bu liste, Avrupa Komisyonu'na teslim edilmelidir. Avrupa Komisyonu'nun ilgili makamlarınca değerlendirmeye alınan listelerde eğer koruma altında alınması gereken bir alan olduğu gözlenirse bu bölgeler Natura 2000'in koruma ağı içine girer.

Keza aradan geçen 3 yılın sonunda 2014 yılında yayınlanan İlerleme Raporu'nda (2014:68)yer alan;“doğa koruma ile ilgili çerçeve mevzuat, ulusal biyoçeşitlilik stratejisi ve eylem planı henüz kabul edilmemiştir. Tabiatı ve Biyolojik Çeşitliliği Koruma Kanunu Tasarısı, AB müktesebatı ile uyumlu değildir. Söz konusu Kanun Tasarısı, uygulama mevzuatı olmaksızın kabul edilmesi halinde, Milli Parklar Kanununu yürürlükten kaldıracak ve yasal bir boşluk meydana getirecektir. Potansiyel Natura 2000 alanları henüz belirlenmemiştir. Türkiye, AB müktesebatı ile uyumlu olmayan, sulak alanlarda, ormanlarda ve doğal sit alanlarında yatırım yapılmasına izin veren bir dizi kanunu kabul etmiştir” ifadesi Türkiye'deki doğa koruma politikalarının AB müktesabatına uyumsuzluğunu açık bir şekilde gözler önüne sermektedir.

5.7. 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Kentleşme

Kıyı alanlarının içinde bulunduğu sorunlar ülkedeki diğer çevre sorunlarıyla da benzer özellikler taşımaktadır. Kıyı alanlarında birden fazla sorumlu kurum/kuruluş bulunması, mevzuat yetersizliği, başta kıyı turizmine yönelik sektör olmak üzere sanayi, tarım, enerji gibi sektörlerde izlenen yanlış politikalar kıyılara yönelik yaşanan sorunların başında gelmektedir. Fiziksel planlama çalışmalarında kıyıları salt yerleşim yeri olarak ele alındığından kontrolsüz kıyı turizminin önüne geçilememektedir.

Kıyılarla ilgili kanun ve düzenlemeler yapılırken, özellikleri ve hangi kullanımlara uygun olduğunun tespit edilmesi, kanunların kalıcı olması açısından büyük önem taşımaktadır. Kıyıların özellikleri bilinmeden yapılan kanun ve düzenlemeler sürekli itirazlara maruz kalmakta ve ek yönetmeliklerle koruma ve kullanma dengesi sağlanmaya çalışılmaktadır. Benzer konu üzerine birden fazla mevzuatın yürürlükte olması konu ile ilgili belirsizlik ve çelişkilerin yaşanmasına sebep olmaktadır. Ayrıca kıyı alanlarının içinde bulunduğu sorunların giderek ağırlaşmasını, mevzuat yetersizliğinden ziyade bunların etkin biçimde hayata geçirilememesine bağlamak gerekmektedir.

Kıyılara yönelik günümüze kadar yapılan düzenlemelere bakıldığında; Türkiye’de 1970’li yıllara gelinceye dek kıyılara dair doğrudan bir düzenleme bulunmamakta, 1961 Anayasasında ve 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanun’un 641.maddesinde “sahipsiz yerler ile yararı kamuya ait malların, Devletin hüküm ve tasarrufu altında” olduğuna dair bir hüküm bulunmaktadır.

Kıyılara ilişkin kanun ancak 04 Nisan 1990 tarihinde çıkarılmış, kıyıda yapılaşma kısıtlaması özel yararı arttıracak yönde düzenlenmiş, kıyı kirliliği üzerine herhangi bir hüküm yer almamıştır. 1990 tarihli 3621 Sayılı Kıyı Kanunu kapsayıcı bir mevzuat olması yönünden büyük önem taşımakla beraber getirdiği sonuçların tamamen çevre korumacı olduğunu söylemek çok da doğru olmayacaktır.

1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe girinceye kadar olan ve belirsizliğin hâkim olduğu dönemde genelde kıyı çizgisinden başlamak üzere yapılaşma az çok devam etmiş ve kamu yararı lehine bir gelişme ortaya çıkmamıştır (Yontar ve Yılmaz, 2013).3621 sayılı kanunla sahil şeridi ‘100 metre’ genişliğinde olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla yapılaşmaların 100 metreden sonra başlatılacağı kabul görmüştür. Ancak ilk gerçek anlamda ikinci konutların görülmeye başlandığı 1950’li yıllardan 1990’lı yıllara gelinceye kadar ikinci konutlar kıyılarda herhangi bir mesafe gözetilmeksizin yerlerini almıştır. Bunun sonucunda da, 1982 Anayasasınının 43. maddesinde geçen ‘Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir’ ilkesi, kıyıların ikinci konut sahiplerinin kullanımı ölçüsünde kısıtlanmaktadır (Kılıçaslan, 2006).

Ege ve Akdeniz kıyılarında yapılmış olan ve yılın ortalama sekiz ayını boş geçiren ikinci konutlar; yaz aylarında artan nüfus artışı nedeniyle yerel yönetimleri zor durumda bırakmakta, altyapı sistemleri kapasitelerinin saptanması sırasında sorun oluşturmaktadır. Çünkü bu kıyı bölgelerinde altyapı sistemleri yaz nüfusuna göre kurulsa, kışın üçte ikiye kadar varan boş kapasite ile çalışmak zorunda kalmaktadır. Kış nüfusuna göre kurulsa bu kez de, yazın bu hizmetlerin götürülmesi olanaksızlaşmaktadır. Bu yüzden yatırım ve işletme giderleri bakımından büyük israflar söz konusu olmaktadır. Merkezi yönetimden yerel nüfus miktarına

göre yardım alan yerel yönetimlerin bu bölgelerde kurmuş oldukları arıtma tesisleri yaz aylarında artan nüfusa bağlı olarak yetersiz kalmakta ve doğrudan denize deşarj yoluna gidilmektedir.

5.8. İklim Değişikliği ve Uluslararası Düzenlemelere Uyum

Türkiye, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne 26 Ağustos 2009 tarihinde taraf olmuştur. Ancak 2013 yılında yayınlanan 5'inci Bildirimde (ÇŞB, 2013:207); 2007 yılında yayınlanmış olan *İlk Ulusal Bildirim*'den bugüne etki ve etkilenebilirlik analizi çalışma sayısında artış olsa da, bütünleşik ve bütün kıyı alanlarını kapsayan ayrıntılı bir çalışmanın henüz mevcut olmadığı, ulusal çapta bir çalışma olmamasının temel nedeninin, oldukça uzun olan Türkiye kıyılarına ait yeterli ayrıntıda verinin bulunmaması olduğu, bu nedenle IPCC veya UNDP tarafından önerilen birçok etki ve etkilenebilirlik modellerinin Türkiye'de uygulanmasının mümkün olmadığı ifade edilmektedir.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV, 2015) tarafından yapılan analize göre; "27 ilimizin deniz kıyısında olmasından dolayı bu illerimizdeki kıyı yapıları, balıkçılık, turizm gibi ticari faaliyetleri küresel iklim değişiklikleri ve deniz seviyesindeki yükselmelerden ciddi zarar görecektir. Nüfus artışının % 2.1 olduğu ülkemizde denizlerimiz hala bir protein deposu iken küresel ısınma ile ortaya çıkacak sorunlar geleneksel balık avcılığına, av türlerine ve yöntemlerine ciddi bir darbe vuracaktır. Bununla birlikte bunun hangi bölgelerde ve hangi şiddette olacağını şimdiden söylemek mümkün değildir."

Benzer şekilde 2011 yılında Orman ve Su İşleri Bakanlığı tarafından yayınlanan Korunan Alanlar ve İklim Değişikliği Türkiye Ulusal Stratejisi'ne göre; "Türkiye'de henüz iklim değişikliğinin etkileri ve riskli alanlarının nereleri olacağı bilinmezken, korunan alanların sahip olduğu biyolojik çeşitlilik değerlerinin ve insanlara sağladığı ekosistem hizmetlerinin nasıl etkileneceği henüz gündemde bile değildir."

Bu durumda iklim değişikliği konusunda yapılan çalışmalar neticesinde önümüzdeki yıllarda ölkemizin iklim değişikliği ve buna bağlı olarak deniz seviyesindeki değişimlerden ne derece etkileneceğini şu an için söylemek mümkün olmamakla birlikte konuyla ilgili yapılan çalışmalar iddialardan öteye gidememektedir.

Örneğin; Amerikan Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi NASA'nın Ortadoğu raporunda, "Türkiye'de deniz seviyesinin 2030 yılında 30 cm, 2050-2100 arasında ise 1 metre dolayında yükselmesi beklenmektedir." ifadesi yer almakta iken, East Anglia Üniversitesinde bu konuda hazırlanan bir rapora göre ise "bu yükselme, denizin sahilden 10-15 metre içeriye gireceği anlamına gelmektedir. Böylelikle kıyı şeridi ve deltalarındaki tarım alanları, plajlar, deniz kenarına inşa edilen otel, ev ya da bar, cafe gibi tesislerin ve yat limanlarının sular altında kalıp kullanılamaz hale geleceği"(Gölbahar, 2008) iddia edilmektedir.

Bu iddiaların doğruluk payını şu an için kestirmek zordur ancak Akdeniz'de son yıllarda yaşanan sıcaklık değişimlerine bağlı olarak tür çeşitliliğinde değişimlerin gözlenmesi (Süveyş kanalından farklı türlerin çeşitli yollarla Akdeniz'e geçerek burada yaşam alanı bulması) ileriki dönemlerde iklim değişikliğinin etkilerini biyoçeşitliliğimizde çok daha net göreceğimiz iddialarını doğrulamaktadır.

2011 yılında hazırlanan Türkiye'nin İklim Değişikliği Uyum Stratejisi ve Eylem Planı'nda (ÇŞB, 2011) durumun vahameti açıkça özetlenmiştir. Buna göre; iklim değişikliğinin olası etkilerine karşı Türkiye'nin konumuna bakıldığında; potansiyel etkiler açısından Türkiye'nin risk grubu ölkeler arasında yer aldığı görölmekte ve böylece iklim değişikliğinin Türkiye'de neden olabileceği sosyo-ekonomik ve çevresel etkilerin önemi de ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de ilgili sektörel stratejilerin ve uygulamaların iklim değişikliğine uyum sağlamak amacıyla bir arada değerlendirilmesinin ve takibinin "*henüz çok erken aşamada*" olduğu tespit edilmiştir. Raporda eleştirilen başka bir konu da; iklim değişikliğinden etkilenen sektörlerin ve kaynakların iklim değişikliğine uyumu için belirgin politika uygulamalarının olmaması ya da eksikliği bir yana, kurumların kendi başlarına etki belirleyip bu yönde hedefler koymalarıdır. Uzmanlaşmış kurumların operasyonel

yetkilerinin birbirlerinden bağımsız hareket etmesini öngören kuruluş kanunlarının sektörler arasındaki entegrasyonu engellediğinden bahisle konu ile ilgili tüm kurumların bütünlük içinde çalışmasının önemi vurgulanmıştır.

Tüm bunların yanında farklı ekosistem yapılarını bir arada bulunduran Türkiye’de, denizlerdeki iklimsel olayların etkisini; deniz kirliliği, yasadışı balık avcılığı, istilacı türlerin varlığı gibi faktörlerin etkisinden soyutlayarak ele almak zordur. İklimsel olayların deniz canlıları üzerindeki etkileri konusunda genel bir bilgi eksikliği olmasına rağmen, iklimsel değişimlerin sonucunda Türkiye’yi çevreleyen denizlerin ekosistemlerinde, tür çeşitliliği ve ekosistem davranışları ile üretim ve fizyolojik yapıda değişiklikler, yabancı istilacı türlerin artması ve sistemleri kontrol eder hale gelmesi beklenmektedir.

Özet olarak, bugüne kadar yapılan çalışmalarda deniz seviyesi yükselmesine bağlı olarak gözlenmesi beklenen etkiler, artan kıyı erozyonu, su basmasına bağlı toprak kayıpları ve yer altı su kaynaklarına tuzlu su karışması olarak ortaya konmuştur. Deniz seviyesi yükselmesi ve kıyı alanlarındaki etkilenebilirlik çalışmalarının tümünde ortak olarak dile getirilen en önemli sorunlar, kıyı alanları ile ilgili çalışmalarda kullanılacak verinin (kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi ve arazi kullanımı gibi) aynı ayrıntıda ülke ölçeğinde bulunmayışı, eldeki verilerin yeni tarihli olması, küçük ölçekli planların dijital ortamda bulunmayışı ve deniz seviyesi yükselmesi senaryolarındaki belirsizlik bandının geniş olmasıdır. Düzenli olarak deniz seviyesinin birçok bölgede izlenmesi ve kıyı alanlarında ulusal bir plan çerçevesinde veri toplanmasıyla etki ve etkilenebilirlik konusunda daha ayrıntılı ve etkin çalışmalar hazırlanabileceği değerlendirilmektedir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Biyolojik çeşitlilik kaybı, iklim değişikliği, kıyı bölgelerinde hızla artan kentleşmenin doğal kaynaklar üzerinde yaptığı tahribat, denizlerdeki gemi kaynaklı ve karasal kaynaklı kirlenmeler, katı atıklar gibi sorunların 1970'lerden günümüze gelinen süreçte bunca düzenlemeye rağmen hala ciddiyetini koruması, üstelik tüm bu sorunların artarak devam etmesi uluslararası anlaşmaların ve ulusal düzenlemelerin ilgili sorunlarla mücadelede yetersiz kaldığını göstermektedir.

Özellikle AB'ye uyum süreci ve toplumun çevre sorunları karşısındaki artan hassasiyetinin yarattığı baskıyla birlikte, ülkemizde son dönemlerde çevre mevzuatı ve çevresel alt yapı anlamında önemli gelişmelerin kaydedilmesi sevindirici gelişmeler olarak göze çarpmaktadır. Ancak ne yazık ki bu gelişmeler sorunların oluşma hızının gerisinde kalmaktadır. Dolayısıyla doğanın pek çok unsuruyla beraber denizlerimiz de doğal dengesini hızla yitirmektedir.

Ülkemizdeki deniz ve kıyı alanlarına ilişkin mevzuat ve uygulama konusundaki en önemli problemler ana başlıklarıyla şöyle özetlenebilir:

- Deniz kirliliği olaylarında kirliliği önleme yerine kirlilik olduktan sonra cezalandırma sistemine yönelik tedbirlerin getirilmiş olması,
- Cezaların kirliliğin türü ya da kirliliğin boyutuna göre değil geminin grostonuna göre düzenlenmiş olması,
- Kirletene yönelik cezaların caydırıcılığı artıracak şekilde adil ve yeterli olmaması,
- 5312 sayılı Kanun kapsamı dışında kalan kirlilik olaylarında (kaza olayları dışında) alanın temizlenmesine yönelik bir düzenlemenin bulunmaması,
- 5312 sayılı Kanun kapsamında giren deniz kazalarında ise kirliliğe müdahalenin nasıl ve ne şekilde yapılacağı, ekipman yeterliliği, kaza sonrası deniz ve kıyıda yaşanan kirlilikten etkilenen, zarar gören canlıların iyileştirme ve bakım

süreçlerinin nasıl olacağı, bölgede nasıl bir rehabilitasyon sürecinin işleyeceği gibi soruların hâlâ açıklığa kavuşturulmamış olması,

- Limanların çoğunda yeterli atık kabul tesisinin bulunmaması,
- Özellikle turizm beldelerinde atıksu arıtma tesislerinin kapasitesinin yetersizliği (arıtma tesisinin planlamasında bölgenin turizmin yoğun olduğu yaz aylarındaki nüfusun değil yerel halkın bulunduğu kış aylarındaki nüfusun baz alınması)
- Kurumlar arasındaki yetki kargaşasının çözülememiş olması,
- İstilacı türlerin ülkeye girişlerinin önlenmesine yönelik bir düzenleme bulunmaması,
- Balast suyu ile taşınan türlere yönelik hazırlanan balast suyu strateji belgesinde balast suyu değişimleri konusunda yeterli detayın bulunmaması, belirlenen denetim mekanizmasının denizlerin karakteristik özellikleriyle uyumlu olmaması,
- Denizlerdeki yükselmelerin balık stoklarına ve balıkların yer değişimine etkisinin incelenmemesi, deniz ve kıyıların iklim değişikliğinden nasıl ve ne derece etkileneceği konusunda araştırma ve veri eksikliğinin bulunması,
- Birçok denizel türün kanunen korunmasına rağmen bu türlerin yaşam alanlarının korunmasına yönelik herhangi bir uygulamanın bulunmaması,
- Biyoçeşitliliğin korunmasına yönelik yapılan çalışmaların sadece korunan alanlar kapsamında incelenmesi, korunan alanlar dışındaki bölgelerde doğal değerlerin ve biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik bir çalışmanın olmaması,
- Kıyılarla ilgili mevzuatın çevreyi korumaktan ziyade kıyıları imara açma yönünde oluşturulmuş olması,
- Sorunların bölgelere göre farklılık göstermesi ve bu konuda yerel yönetimlere verilen yetkinin yeterli olmaması nedeniyle geniş takdir yetkisine sahip olan merkezi otoritelerce sorunların çözümüne yönelik atılan adımların yeterli ve kapsayıcı olmamasıdır.

Yaşanan bu problemler; ülkemizde deniz ve kıyı alanları konusunda coğrafi ve fiziki özellikleri ile kültürel yapıları bakımından birbirinden farklı olan ve 3'üncü bölümde ele alınan deniz kirliliği tespitlerinde en fazla tespitin yapıldığı üç il (Muğla, İstanbul ve Samsun) pilot olarak seçilerek bu illerde yaşanan sorunlar il bazında daha detaylı olarak Çizelge 6.1.'de ele alınmıştır.

Çizelge 6.1. Muğla, İstanbul ve Samsun'da yaşanan sorunlar ve yapılması gerekenler

İL	Yaşanan Sorunlar	Yapılması Gerekenler	Sorumlu Kuruluş
MUĞLA	Bölgede bulunan özel çevre koruma alanlarına yönelik kamu kurumları ve üniversiteler tarafından çok sayıda proje yürütülmesine rağmen idareciler ve halkın kıyılara ve denizlere olan ilgi ve bilgi düzeyi düşüktür.	İldeki değerli kaynakların iyi yönetilmesi ve korunması doğrultusunda bilinç oluşturabilmek için eğitim programları düzenlenmesi,	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • STK'lar • İl/İlçe Belediyeleri • Üniversiteler
MUĞLA	Kısa zaman dilimlerinde değişikliğe uğrayan merkezi teşkilatlanma yapıları bölgede devam eden projeleri olumsuz etkilemiş, konuyla ilgili uzmanlar, mali kaynaklar, sorumlulukların yerine getirilmesi gibi konularda aksamalara neden olmuştur. Muğla'nın turizm ve balıkçılık faaliyetlerindeki yapısı itibariyle yaşanan sorunlar bölgesel nitelikte olduğundan ve çözümlerin yerel düzeyde geliştirilmesi gerekirken çözümlerde merkezi yönetime ağırlık verilmesi uygulamaların kâğıt üzerinde kalmasına neden olmaktadır.	Teşkilatlanma yapısı sürekli değişen Çevre ve Şehircilik Bakanlığının merkezi otorite olarak aksamalara yol açtığı konuların çözümü için Muğla'da faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları ve il/ilçe belediyelerine daha fazla yetki ve sorumluluk verilmesi,	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Çizelge 6.1.(devamı) Muğla, İstanbul ve Samsun'da yaşanan sorunlar ve yapılması gerekenler

İL	Yaşanan Sorunlar	Yapılması Gerekenler	Sorumlu Kuruluş
MUĞLA	<p>Gemilerden atık alım işlemlerinin elektronik ortamda takibini sağlayan Mavi Kart sistemi pilot bölgesi seçilen Muğla'da 2015 yılı itibariyle 44 adet atık alım noktası bulunmasına rağmen;</p> <p>-Gemi/yat/tekne donatan ve kaptanlarının atık alım tesisleri, atık transfer formları ve mavi kart hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığı,</p> <p>-Mavi kartları işlemekle görevli liman personelinin mesai saati haricinde atık tahliye işlemlerini mavi karta işlemediği,</p> <p>-Atık veren tekne bilgilerine zamanında ulaşamadığı,</p> <p>-Atık alım istasyonlarına verilen atık miktarlarının tekne kaptan/donatanlarının beyanına göre mavi karta işlendiği,</p> <p>tespit edilmiştir.</p>	<p>-Yaz aylarında bölgedeki turizm yoğunluğunu ve gezi teknelerinin varlığını hesaba katarak Muğla'da tüm liman ve kıyı tesislerinde yaşanan altyapı sorununun giderilmesi,</p> <p>-Teknelerden denize illegal boşaltmaların önlenmesi konusundaki denetimlerin artırılması,</p> <p>-Teknelerden alınan atık alım ücretlerinin düşürülerek atık verilmesini teşvik edecek şekilde yeniden belirlenmesi,</p> <p>-Gemi/tekne kaptan ve donatanlarına gemilerden atık alınması ve mavi kart sistemi uygulamaları konusunda kullanıcı ve uygulayıcılarda farkındalık yaratılması, hizmet içi eğitim ve sertifika verilmesi,</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • DTO

Çizelge 6.1.(devamı) Muğla, İstanbul ve Samsun'da Yaşanan Sorunlar ve Yapılması Gerekenler

İL	Yaşanan Sorunlar	Yapılması Gerekenler	Sorumlu Kuruluş
İSTANBUL	Sanayi kuruluşlarının atıkları ve gemilerin bıraktığı santine sularıyla kirlenmeye başlayan Marmara Denizi, günümüzde çevresindeki büyük kentlerin çöplüğü haline gelmiştir. Bu nedenle sularında oksijen miktarı azalmış, canlı yaşamı önemli ölçüde zarar görmüş, büyük kentler çevresinde denize girmek neredeyse olanaksız hale gelmiştir.	<ul style="list-style-type: none"> • Marmara Denizi'nde bulunan endemik ve nesli tehlike altında olan türlere yönelik proje bazlı çalışmalara ağırlık verilmesi, • Bölgede öncelikli hassas deniz alanlarının belirlenerek koruma altına alınması, • Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı'nda biyoçeşitliliği tehdit eden risk faktörleri ve biyolojik indikatörlerin belirlenmesi, 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • STK'lar • Üniversiteler

Çizelge 6.1.(devamı) Muğla, İstanbul ve Samsun'da Yaşanan Sorunlar ve Yapılması Gerekenler

İL	Yaşanan Sorunlar	Yapılması Gerekenler	Sorumlu Kuruluş
İSTANBUL	<p>Karmaşık trafik yapısı, güç hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, hassas çevre koşulları nedeniyle bir geminin geçmek için 12 kez rota değiştirmesi gereken boğazda son 50 yılda 500 kaza meydana gelmiş olmasına rağmen olası bir kazayı önleme ya da kaza sonrasında yapılacaklar konusunda tereddütler bulunmaktadır.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü ve IMO tarafından Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları tavsiye edilmektedir. İstanbul Boğazı'ndan geçişte uğraksız geçen gemiler dâhil, tüm gemilerin kılavuz kaptan kullanması zorunluluğu getirilmesi, •Olası bir petrol kazası sonrasında ülkemizin alacağı tedbirler, petrolün temizlenmesi ve bölgede bulunan canlıların rehabilitasyonu safhalarının detaylı olarak belirlenerek eksikliklerin giderilmesi, 	<ul style="list-style-type: none"> • Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Çizelge 6.1.(devamı) Muğla, İstanbul ve Samsun'da Yaşanan Sorunlar ve Yapılması Gerekenler

İL	Yaşanan Sorunlar	Yapılması Gerekenler	Sorumlu Kuruluş
SAMSUN	Samsun İli bir kıyı kenti olmasına rağmen kıyılardan yeterince yararlanılmamakta, plansız kentleşmenin etkisiyle kıyılar doldurulmakta, kıyı planlamalarında siyasi tercihler bilimsel doğruların önüne geçmekte, bu durum kıyı morfolojisinin bozulmasına, ekosistemin kendisini yenileyemeyecek ölçüde yok edilmesine sebep olmaktadır.	<ul style="list-style-type: none"> • Doğal kaynakların en akılcı yöntemlerle, sürdürülebilir kullanım esaslarına uygun tasarlanması, • Planlama ve yatırım kararlarında “çevre duyarlılığı”na öncelik verilmesi ve uygulama öncesi ‘Çevresel Etki Değerlendirmesi’ raporlarının düzenlenerek bu raporların bağımsız örgütler tarafından denetlenmesi, 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
SAMSUN	Tarımsal alanlarda, ilin coğrafik koşulları ve bilinçsiz zirai ilaç kullanımı nedeniyle gübre ve tarımsal ilaçların akarsularla denize ulaşmakta, bu ortamlardaki azot ve fosfor miktarının artmasına sebep olmaktadır.	<ul style="list-style-type: none"> • Zirai ilaç kullanan çiftçilerin ve balıkçıların çevre ve deniz kirliliği konusunda bilinçlendirilmesine yönelik eğitim programları düzenlenmesi, 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı • STK'lar • Üniversiteler

Çizelge 6.1.(devamı) Muğla, İstanbul ve Samsun'da Yaşanan Sorunlar ve Yapılması Gerekenler

İL	Yaşanan Sorunlar	Yapılması Gerekenler	Sorumlu Kuruluş
SAMSUN	<p>Bölgede balıkçılık faaliyetinde kullanılan küçük tonajlı balıkçı teknelerine (birçoğunda atık depolama tankı bulunmadığından atıksularını denize deşarj etmekte ya da trol donanımlarını denize bırakmaktadır) grostonlarına bakılarak düşük cezalar uygulanmaktadır (bkz. Çizelge 2.2).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Atıksu üretecek donanıma sahip tüm teknelere atık depolama tankı zorunluluğu getirilmesi, • Cezaların bir daha aynı işlemi yapmaya cesaret ettiremeyecek boyutta düzenlenmesi (atıksu deşarjı yapan tekneye 10 000 TL- trol donanımını denize bırakan tekneye biyoçeşitliliği tahrip etmek gerekçesiyle 30 000 TL ceza uygulamak gibi) ve tekne sahibi/kaptanına da caydırıcı kişisel bazı yaptırımların getirilmesi (işlenen suçun sabıka kaydına işlenmesi gibi), 	<ul style="list-style-type: none"> • Çevre ve Şehircilik Bakanlığı

Türkiye’de uygulanan deniz ve kıyı koruma politikaları güçlü ve zayıf yönler ile fırsatlar ve tehditler açısından SWOT¹³ Analizi örneği ile değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmaktadır.

Güçlü yönler;

- Farklı ekolojik özelliklere sahip denizler ve zengin flora-fauna biyoçeşitliliği,
- Mevzuat altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmaların devam ediyor olması,
- Çevre yönetimine ilişkin kapasite geliştirme çalışmalarının yapılması,
- Uluslar arası kuruluşların (UNDP, GEF, UNESCO vb) Türkiye’de denizcilik sektörüne önem vermesi,
- Üretime ilişkin stratejilerde çevreyle uyumlu teknolojilerin kullanılmasının öngörülmesi (yeni inşa edilecek deniz araçlarında atık alım tesisi zorunluluğu, balast suyu arıtım cihazlarının olma zorunluluğu gibi)

Zayıf yönler;

- Çevrenin siyasi açıdan öncelikli konumda yer almaması,
- Planlama eksikliği,
- Uygulayıcı kurum/kuruluşların sorumluluklarının belirgin olmaması,
- Finansman kaynağı eksikliği,
- Denetim ve izleme mekanizmalarında yetersizlik,
- İşbirliği ve koordinasyon eksikliği,
- Çevresel bilgi sistemi veri tabanının yetersizliği,
- Çevre sorunlarının çok boyutlu olması,
- Proje üretme kapasitesinin zayıflığı,
- Kurumların uygulama birimleri olan taşra teşkilatlarında yeterli sayıda uzmanların bulunmaması ve uygulamada yetersiz oluşu,

¹³Gürlek’e göre (2002); SWOT Analizi, incelenen kuruluşun; tekniğin, sürecin veya durumun güçlü ve zayıf yönlerini belirlemekte ve dış çevreden kaynaklanan fırsat ve tehditleri saptamakta kullanılan bir tekniktir. Amaç, incelenen sürecin veya durumun güçlü veya zayıf yönlerini ve tehdit unsurlarını dikkate alarak ve fırsatlardan maksimum faydayı sağlayarak güçlü yönlerin ortaya konulmasıdır.

Fırsatlar:

- Türkiye'nin deniz ve kıyı alanlarına yönelik birçok uluslararası sözleşmeye taraf olması,
- Türkiye'de doğal kaynakların ve biyoçeşitliliğin zenginliği,
- Kamu kurum/kuruluşları ile halk arasında çevreye duyarlılığın giderek artış göstermesi,

Tehditler:

- Teşvik politikalarının çevre aleyhine oluşturulması,
 - Kırsal alanlarda uygulanmakta olan kalkınma politikalarında doğal değerlerin korunmasının dikkate alınmaması,
 - Altyapı yatırımları için gerekli finansman boyutlarının yüksekliği,
 - Merkezi yönetimlerde yaşanan yetki kargaşası,
 - Yerel yönetimlerin kapasitelerinin yetersizliği,
- olarak sıralanabilir.

Sonuç olarak Deniz ve kıyı alanlarında ekolojik bakımdan sürdürülebilir bir planlama ve yönetimin sağlanabilmesi için;

- Denizlerin korunmasına ilişkin uluslararası mevzuata uygun uygulama mevzuatı ve planlarının oluşturulması,
- Sorun teşkil eden durumların tespit ve denetimi konusunda uluslararası kuruluşlarla işbirliğinin geliştirilmesi,
- Yetki, yaptırım ve donanım olarak güçlü bir deniz ve kıyı koruma yapısının oluşturulması,
- Etkin ve adaletli bir yaptırım ve ceza sisteminin oluşturulması,
- Kurumlar arası işbirliği ve koordinasyonun arttırılması,
- Yaşanan sorunların bölgelere göre farklılık göstermesi nedeniyle; sorunların çözümü konusunda merkezi otorite yerine, yerel yönetimlere daha fazla yetki tanınması,

- Deniz ve kıyı kirliliği konusunda güçlü bir kurumsal yapının oluşturulabilmesi için finansal kapasitenin artırılması,
- Çevresel veri tabanı ile izleme ve denetlemeye ilişkin alt yapının güçlendirilmesi,
- Karar vericilerin ve çalışanların deniz çevresinin korunması ve deniz ekolojisi konusunda yeterli bilgi, donanım ve farkındalığa sahip olması için eğitim programlarının düzenlenmesi,
- Biyolojik çeşitliliği destekleyici uygulamalar için teşvik sistemi oluşturulması, biyo-çeşitliliğe karşı işlenen bütün suçlar için caydırıcı yaptırımların getirilmesi,
- Olası bir petrol kazası sonrasında ülkemizin alacağı tedbirler, petrolün temizlenmesi ve bölgede bulunan canlıların rehabilitasyonu safhalarının detaylı olarak belirlenerek eksikliklerin giderilmesi,
- Atık Alım Tesislerini/Mavi Kart Sistemlerini ve altyapılarını kuracak/işletecek yerel yönetimler, marinalar ve liman tesislerinin (balıkçı barınakları/gezi tekneleri iskeleleri, vb.) sorunlarının incelenmesi,
- Ülkemizin sahil şeridinde bulunan tüm yerleşim yerlerinde yaşanan altyapı yetersizliğinin giderilerek kanalizasyon şebekesi, arıtma tesisleri ve katı atık bertaraf sistemlerinin yeterli hale getirilmesi,
- Kıyılarda mevcut yapılaşmanın kontrol altında tutularak kıyılarda toplum yararını gözetecek düzenlemeler yapılması, kıyı alanlarının özel mülkiyet ve kamu kuruluşlarının baskısından kurtarılması,
- Ülkemizin sahil şeridinde bulunan tüm il, ilçe, kasaba ve beldelerde arıtma tesisi kurulması zorunluluğu olması, bu arıtma tesislerinde arıtılan suyun deşarjının, dere yatakları aracılığı ve/veya derin su deşarj yöntemi ile denizlerimize basılmasının yasaklanması,
- Uygulanabilir bir balast suyu ve sediment yönetim sistemi oluşturulabilmesi için alınacak koruyucu önlemlerin bölgesel karakteristik özellikler göz önünde bulundurularak belirlenmesi,
- Kıyılarda doğal yapıyı bozan uygulamaların sayısı, hangi bölgelerde yoğunlaştıkları ve nedenlerinin ilgili kuruluşlarca tespit edilerek, kıyı ihlallerinin önüne geçilmesi,
- Yetki karmaşasının çözümü için, hangi uygulamanın hangi idare tarafından yapılacağı net olarak belirlenmesi, Kültür ve Turizm, Orman ve Su İşleri,

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme ve Çevre ve Şehircilik Bakanlıkları gibi kamu kurumlarının idare, planlama ve yaptırım konusundaki yetkilerinde yaşanan çatışmaların engellenmesi ve yürütmeye engel olacak hukuki sorunların tek elden idare edilmesi,

- İklim değişikliğinin etkilerine yönelik envanter çalışmalarının yapılarak olası etkilere karşı önlem alınması,

gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Abdullahzade, C. (2009). Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 58(4), 693-710.
- Arat, G., Türkeş, M. (2002). Vizyon 2023: Bilim ve Teknoloji Stratejileri Teknoloji Öngörü Projesi Uluslararası Sözleşmeler Ön Raporu;TÜBİTAK, *Ankara*, 6.
- Avrupa Komisyonu. (2011). Türkiye 2011 yılı İlerleme Raporu; SEC (2011) 1201. *Brüksel*, 100-101.
- Avrupa Komisyonu. (2014). Türkiye 2014 yılı İlerleme Raporu; SWD(2014) 307. *Brüksel*, 68.
- Aydın, A.İ.(2014).*Turizm Bölgelerinde Faaliyet Gösteren Deniz Turizm Araçlarının Deniz Ekosistemine Olumsuz Etkileri ve Bunların Asgariye İndirilmesine Yönelik Uygulamaların Araştırılması*,Denizcilik Uzmanlık Tezi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Marmaris Liman Başkanlığı, Muğla, 34.
- Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, (2014). 2014 – 2023 Deniz Kirliliğine Neden Olan Kazalar Yol Haritası Belgesi; AFAD, *Ankara*, 7-10, 15-16.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2010). Türkiye İklim Değişikliği Stratejisi 2010-2023; ÇŞB, *Ankara*.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2011). İklim Değişikliği Eylem Planı 2011 – 2023; ÇŞB, *Ankara*.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2011). Türkiye'nin İklim Değişikliği Uyum Stratejisi ve Eylem Planı; ÇŞB, *Ankara*.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2012), Türkiye'nin Deniz ve Kıyı Koruma Alanları Ulusal Strateji Belgesi; ÇŞB, *Ankara*, 12-16,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2013). Türkiye İklim Değişikliği 5.Bildirimi; ÇŞB, *Ankara*, 208-209.
- Çevre ve Orman Bakanlığı. (2007). Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planı Raporu;ÇOB, *Ankara*, 97.
- Çevre ve Orman Bakanlığı. (2008). Köyceğiz-Dalyan Özel Çevre Koruma Bölgesi, Dalyan (İztuzu) Kumsal Alanında 2008 yılı için deniz kaplumbağası (*C.caretta*, *C.mydas*) ve Nil Kaplumbağası (*T.triunguis*) Popülasyonlarının Korunması ve İzlenmesi Kesin Raporu; ÇOB ÖÇKB,*Ankara*, 21-22.

- Çitil, E., Görgün, E. ve Kınacı, C. (2006). *Sanayiden Kaynaklanan Deniz Kirliliğini Önlemeye Yönelik Ekonomik Araçlar: Akdeniz Örneği*. 10. Endüstriyel Kirlenme Kontrolü Sempozyumunda sunuldu, İstanbul.
- Çokgezer, J. (2007). Avrupa Birliği Çevre Politikası ve Türkiye. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 13(2), 91-115.
- Demirayak, F. (2002). Biyolojik Çeşitlilik-Doğa Koruma ve Sürdürülebilir Kalkınma. Vizyon 2023: Çevre ve Sürdürülebilir Kalkınma Paneli; TÜBİTAK, Ankara, 29.
- Duru, B. (2003). *Kıyı Politikası*. Ankara: Mülkiyetler Birliği Vakfı Yayınları Tezler Dizisi, 3, 22, 127.
- Ece, N, E. (2011). İstanbul Boğazı'nda Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi ve Analizi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 3(2), 37-59.
- Efendi, M. (2005). *Çevre ve Sayıştay*, Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 29-30.
- Ertürk, H. (1998). *Çevre Bilimlerine Giriş*. Bursa: UÜ Güçlendirme Vakfı Yayınları, 236.
- Gülbahar, O. (2008). Küresel Isınma, Turizme Olası Etkileri ve Türkiye. *KMÜ İİBF Dergisi*, 10(15), 160-198.
- Güneş, Ş. (2001). Karadeniz'de Çevresel İş Birliği, 1992 Bükreş Sözleşmesi. *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 28(3-4), 311-337.
- Gürlek, T, B. (2002). *What is SWOT Analysis*.
- Görmez, K. (2003). *Çevre Sorunları ve Türkiye*. Ankara: Gazi Kitapevi, 80.
- İlgar, R. (2008). Çan Termik Santral Projesi, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı:17, 154-171.
- İnternet:T.C. Avrupa Birliği Bakanlığı. Fası 27-Çevre, Avrupa Birliğinin Çevre Politikası.(AB-1, 2015). URL:<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.ab.gov.tr%2Findex.php%3Fp%3D92%26l%3D1&date=2015-05-22>, Son Erişim Tarihi:22.05.2015.
- İnternet:Barış, E. *Türkiye ve Dünyadaki Önemli Deniz Kazaları*. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı.(Barış, 2011).URL:<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.cyg.gov.tr%2FCYGM%2FLibraries%2FGuncekBelgeler%2FT%25C3%25BCrkiye%20ve%20D%25C3%25BCnyadaki%20%25C3%2596nemli%20Petrol%20Kazalar%25C4%25B1.sflb.ashx&date=2015-05-22>, Son Erişim Tarihi: 22.05.2015.

İnternet: T.C.Dışişleri Bakanlığı. Uluslararası Çevre Konuları. (DB-1).URL:<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.mfa.gov.tr%2Fuluslararasi-cevre-konulari.tr.mfa&date=2015-05-22> Son Erişim Tarihi: 22.05.2015.

İnternet: T.C.Dışişleri Bakanlığı. Avrupa Birliği ile Çevre Alanında İlişkiler. (DB-2).URL:<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.mfa.gov.tr%2Favrupa-birligi-ile-cevre-alaninda-iliskiler.tr.mfa&date=2015-05-22> Son Erişim Tarihi: 22.05.2015.

İnternet: Deniz Ticaret Odası. Avustralya Deniz Kirliliği Yasası-Yeni Suçlar ve Arttırılan Cezaları. (DTO, 2015). URL:http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.vda.org.tr%2FPortals%2F0%2Fduyurular2012%2F267_189.pdf&date=2015-08-11 Son Erişim Tarihi: 11.08.2015.

İnternet: Orman ve Su İşleri Bakanlığı. Akdeniz Eylem Planı.(OSB, 2015). URL: <http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fdid.ormansu.gov.tr%2Fdid%2FFiles%2FAKDEN%25C4%25B0Z%2520EYLEM%2520PLANI.pdf&date=2015-05-22> Son Erişim Tarihi: 22.05.2015.

İnternet:Türk Deniz Araştırmaları Vakfı. İklim Değişikliği ve Denizler Raporu.(TÜDAV, 2015). URL:<http://www.webcitation.org/query?url=http%3A%2F%2Fwww.tudav.org%2Findex.php%2Ftr%2Fiklim-degisikligi%2F197-iklim-degisikligi-ve-denizler-raporu&date=2015-05-30> Son Erişim Tarihi: 30.05.2015.

İmamoğlu, Ö. (2000). *Dipsiz ve Çine (Muğla-Aydın) Çay'ının Fiziko-Kimyasal ve Biyolojik (Bentik Makroinvertebrat) Yönden İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Muğla Üniversitesi. *Fen Bilimleri Enstitüsü*. Muğla, 4.

Kaya, Y. (2011).Çok Taraflı Çevre Anlaşmalarına Uyum Sorunu ve Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme. *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 16(2), 439-462.

Keleş, R. ve Hamamcı, C. (2002). *Çevre Bilim*. (Dördüncü Baskı). Ankara: İmge Kitapevi, 205-2015.

Keskin, M. ve Mert, A. (2001). *Türkiye'de Enerji ve Çevre Konusunda Yapılan En Büyük Hataların Bir Laboratuvarı: Yatağan-Yeniköy-Gökova Termik Santralleri*. II. Çevre ve Enerji Kongre'sinde sunuldu, İstanbul.

Kılıç, S. (2001). Uluslararası Çevre Hukukunun Gelişimi Üzerine Bir İnceleme.*Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 2(2), 131-149.

Kılıçaslan, Ç. (2006). İkinci Konutların Deniz Kıyılarına Etkisi, *Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi*, A(1), 147-156.

- Kıraç, C.O. ve Güçlüsoy, H. (2008). *Foça ve Akdeniz Foku; Foça Özel Çevre Koruma Bölgesi'nde Akdeniz Foku'nun (Monachus monachus) Korunması ve İzlenmesi*, Ankara:T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Yayınları,48.
- Kıraç, C.O. ve Bizsel, K.C. (Editörler). (2014). Sorumlu Balıkçılığa Geçiş. Türkiye'de Sorumlu Balıkçılığın Geliştirilmesi Datça Pilot Projesi. Ankara: Sualtı Araştırmaları Derneği,16,50.
- Kısa, A. (2008). *Türkiye'deki Sivil Toplum Kuruluşlarının Çevre ve Ormancılık Politikalarındaki Yeri*, Yüksek Lisans Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta, 21,68.
- Küçükyıldız, M,Ç.(2014). *Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri ve Tazmin Sistemi*, Denizcilik Uzmanlık Tezi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara, 11-13, 27.
- Körpe, Ö. (2009), *Balast Suyu Yönetimi*, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 8-12.
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2014). Su Kirliliği ve Önlemleri; MEB, *Ankara*,22-26.
- Naycı, N. (2009).Kıyı Alanlarında Kitle Turizmi: Türkiye'de Kalkınma Planları Bağlamında Kıyıların Dönüşümü ve Tarihi-Doğal Çevreler.*Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(22).
- Okur, D,A. (2008). *Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliğinin Önlenmesinde Değişen Yetki Dengeleri Bağlamında Liman Devleti Yetkisinin Artan Önemi ve Liman Devleti Denetimi*, Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 81-94.
- Orman ve Su İşleri Bakanlığı. (2007). Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Strateji ve Eylem Planı; OSB, *Ankara*, 97.
- Orman ve Su İşleri Bakanlığı. (2012). Korunan Alanlar ve Yaban Hayatı Yönetimi Çalışma Grubu Raporu; OSB, *Ankara*, 21.
- Oruç, A. (2010). *Deniz Koruma Alanlarının Etkili Yönetimi:Datça-Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi Örneği*, Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 6.
- Ökmen, M. (2011). Karadeniz'de Çevre Sorunları ve İşbirliğine Yönelik Yerel-Bölgesel Perspektifler, *Bilig-Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi*,(56).165-194.
- Önen, Ö.,Üçüncü, S,İ., ve Somuncu, S. (2013). Ham Petrol Kirliliği ve Balıklar. *Anadolu Doğa Bilimleri Dergisi*, 4(2), 123-133.

- Özdemir, G. ve Ceylan, B. (2007). Biyolojik İstila ve Karadeniz'deki İstilacı Türler. *Yunus Araştırma Bülteni*, 7(3).4.
- Özdemir, Ü. (2012). Türkiye'de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi* 1(2), 373-384.
- Polat, N., Zengin, M., ve Gümüş, A. (2011). İstilacı Balık Türleri ve Hayat Stratejileri. *Karadeniz Fen Bilimleri Dergisi*, 1(4), 63-86.
- Sağlık, A., Sağlık, E., ve Kelkit, A. (2012). Kentsel Kıyı Alanlarında Yerleşim Baskısı Sonucu Oluşan Çevresel Sorunlar: Çanakkale Kenti Örneği. *Biyolojik Bilimler Araştırma Dergisi*, 5(2), 145-149.
- Satır, T. (2007). *Türk Limanlarında Gemilerden Oluşan Deniz Kirliliğini Önleme Konvansiyonu (MARPOL73/78) Gereklere Uygun Atık Alım Tesisi Kurulması, İşletimi ve Yönetimi İçin Model Geliştirilmesi*, Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul, 2.
- Şahin, K. (2008). Atakum ve Atakent'te (Samsun) Halkın Kıyı ve Kıyı Deniz Suyu Kirliliğini Algılaması. *Journal of International Social Research*, 1(2). 392-404.
- Topçu, F. H. (2012). Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi: Müzakereden Uygulamaya, *Marmara Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 20(1), 57-87.
- Toprak, A. (2013). *Kıyı ve Deniz Koruma Alanlarının Sürdürülebilir Yönetimi İçin Multidisipliner Lisansüstü ve Sertifika Programlarının Geliştirilmesi*, Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 6.
- Tüzün, S., Çakır, F., Aktuğ, D., Peker, M., Yılmaz, E. İ., Alan, V. (2010). *Foça Özel Çevre Koruma Bölgesi Akdeniz Foku Koruma ve İzleme Projesi Deniz Trafikinin Akdeniz Keşiş Foku Yaşam Alanı Kullanımına Etkisi*, Ankara: SAD-AFAG.
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. (2014). Türkiye 2. Ulusal Balast Suyu Yönetimi Stratejisi; Ankara.
- WWF-Türkiye. (2013). *Sürdürülebilir Balıkçılık İçin Ekosistem Temelli Yönetim*; WWF Türkiye, İstanbul, 4.
- WWF-Türkiye. (2014). Kaş-Kekova Özel Çevre Koruma Bölgesi Denizel Yönetim Planı 2014 – 2017; WWF Türkiye, İstanbul, 2.
- Yılmaz, E., Yetkin, M. ve Yıldız, Ş. (2009). *Petrol ve Petrol Türevli Gemi Kaynaklı Atıksuların Bertaraf ve Yönetimi: İstanbul Örneği*. Türkiye'de Katı Atık Yönetimi Sempozyumu'nda sunuldu, İstanbul.

Yontar,İ.G. ve Yılmaz,F. (2013). Türkiye'de Bütünleşik Kıyı Yönetiminin Aktörleri, Roller ve Sorumlulukları. *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 32(1), 147-184.

EKLER

EK-1. Türkiye’de denizlerin korunmasına yönelik faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları.

Deniz Temiz (TURMEPA) Derneği

TURMEPA, halktan gelecek talep ve desteğin vereceği kuvvetle deniz ve kıyılarının kirletilmemesini ve bu konuda ulusal ve uluslararası kanun ve anlaşmaların uygulanmasını sağlayacak en etkili güç olmayı kendisine görev edinmiş bir sivil toplum kuruluşudur (Kısa, 2008:68). Dernek, amaç ve hedeflerini; gelecek kuşaklara yaşanabilecek bir çevre bırakabilmek, oluşan önemli riskler hakkında kamusal farkındalığı arttırmak, halkı deniz ve sahil çevresinin süregelen tahribatına karşı, müsamaha göstermemeleri konusunda, faaliyete geçmeleri için teşvik etmek şeklinde açıklamaktadır. Bakanlar Kurulu’nca 19 Haziran 2000 tarihinde alınan kararla, kamu yararına çalışan dernek statüsü elde eden TURMEPA 1995 yılında yayınladığı "Denizleri Koruma Deklerasyonu" ile de UNEP, IMO, ICS, The Club of Rome ve IUCN gibi organizasyonların uluslararası platformlarda desteklerini almıştır. Derneğin etkinlikleri; projeler (Bütünleşik Kıyı Yönetim Sistemi Oluşturma Projesi, Denizde Uyanmak Bir Başkadır Projesi ve Eğitim Projesi), koruma çalışmaları (Uluslararası Kıyı Temizleme Günü, Deniz Süpürgesi, Atık Alım Tekneleri) ve bilgilendirme materyalleri (afiş çalışmaları, acil mavi hattı, temiz deniz seminerleri) başlıkları altında devam etmektedir.

Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF-Türkiye)

Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF-Türkiye), 1996 yılında Türkiye Doğal Hayatı Koruma Derneği'nin öncülüğünde kurulmuştur. 2001 yılında dünyanın en etkin ve saygın doğa koruma kuruluşlarından biri olan WWF International'ın Türkiye Ulusal Örgütü olan Doğal Hayatı Koruma Vakfı, WWF-Türkiye ünvanını almıştır.

WWF-Türkiye'nin amacı, biyolojik çeşitliliği korumak, yenilenebilir doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı ile kirlilik ve israfın azaltılmasını sağlamak suretiyle Türkiye’de doğal çevrenin bozulmasını sona erdirmek ve insanın doğa ile uyum içinde yaşayabileceği bir gelecek yaratmaktır.

EK-1.(devam) Türkiye’de denizlerin korunmasına yönelik faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları.

WWF-Türkiye; *yerel düzeyde*; ülkemizin en değerli doğal alanlarında yerel yönetimlerle, yerel sivil toplum temsilcileriyle, yöre halkıyla, çiftçilerle, balıkçılarla, toprak sahipleriyle ve tüketicilerle çalışarak pilot projeler, araştırma ve eğitim çalışmaları yürütmekte, *ulusal düzeyde*; hükümetle, kamu kurum ve kuruluşlarıyla, üniversitelerle, ulusal sivil toplum kuruluşlarıyla, özel sektör temsilcileriyle ve şirketlerle işbirliği yaparak politikaları etkilemeye çalışmakta ve birlikte sorunları tespit edip çözümler sunmakta, *uluslararası düzeyde*; uzmanlaşmış uluslararası kurum ve kuruluşlarla, bilgi ve deneyim paylaşımı, uluslararası sözleşmeler ve politikalar, yenilikler, modern teknolojiler ve yaklaşımlar ile bunların ülkemizdeki uygulamalarında işbirlikleri yapmaktadır.

Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV)

TÜRÇEV, 1993 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı önderliğinde, Mavi Bayrak Programı'nın ülkemizde de başlatılabilmesi amacı ile kurulmuştur. Akdeniz çanağında turizmde gelişmiş olan ülkelerde yaygınlaşmaya başlayan, sağlıklı yüzme suyu, donanımlı plaj ve iyi bir çevre yönetimi ile çevre bilinçlendirme etkinliklerini içeren Mavi Bayrak'ın turizm ve çevre açısından da önemli olduğu yaklaşımı ile çalışmalarına başlamıştır.

Mavi Bayrak, gerekli standartları taşıyan nitelikli plaj ve marinalara verilen uluslararası bir çevre ödülüdür. Avrupa’da 30 ülke olmak üzere dünya çapında toplam 49 ülkede uygulanmaktadır. Mavi Bayrak Programı Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı (FEE) tarafından koordine edilmekte ve Türkiye temsilciliğini TÜRÇEV yapmaktadır. 2015 yılında TÜRÇEV’e ait resmi internet sitesinde yer alan kayıtlara göre¹⁴; mavi bayrak ödülü almış olan 436 plaj, 22 marina ve 14 yat bulunmaktadır.

¹⁴ Son Erişim Tarihi: 16 Mayıs 2015

EK-1.(devam) Türkiye’de denizlerin korunmasına yönelik faaliyet gösteren sivil toplum kuruluşları.

Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV)

TÜDAV, ülkemizde deniz bilimleri konusunda araştırmalar yapmak, deniz yaşamını korumak, deniz kültürü ve sevgisini gelecek kuşaklara taşımak ve korumak amacıyla 1997 yılında kurulmuştur. Vakıf gerek Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Programı ve Avrupa Birliği gibi uluslararası kuruluşların, gerekse özel sektörlerin desteklediği pek çok araştırma ve koruma projesi yürütmüş ve yürütmektedir. TÜDAV, Karadeniz Çevre Programı, Akdeniz Eylem Planı ve Birleşmiş Milletler gözlemcisi sıfatını da almıştır. Denizlerin korunması konusunda yaz okulları ve seminerler yoluyla eğitim çalışmaları yapmakta olan vakıf, başta Türk boğazlarında kirlenme, denizel biyolojik çeşitlilik, sürdürülebilir balıkçılık, deniz koruma alanları ve deniz hukuku gibi güncel birçok sorunla ilgili çalıştaylar ve kurslar düzenlemekte ve politika üretmektedir. Vakıf özellikle Türk Boğazları bölgesi ve Karadeniz’de sürdürülebilir balıkçılık konusunda çalışmalar yürütmektedir. Gemi kökenli kirlenmenin önlenmesi ve MARPOL 73/78 sözleşmesinin geliştirilmesi için ilgili kurumlarla işbirliği yapılmaktadır.

Sualtı Araştırmaları Derneği (SAD)

SAD, denizlerde, iç sularda ve kıyılarda doğal, tarihi ve kültürel değerlerin incelenmesi, korunması, çoğaltılması ve gelecek kuşaklara aktarılmasına katkıda bulunmak amacıyla 1994’de kurulmuş, birçok ulusal ve uluslararası projede etkin rol oynamıştır. Akdeniz Foku Araştırma Grubu (AFAG) Akdeniz fokunun yurdumuzda korunması için ilk organize çabaları göstermiş ve Türkiye Ulusal Fok Komitesi’nin kuruluşunda etkin rol oynamıştır.

EK-2. Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planına göre kıyı ve deniz biyoçeşitliliğini koruma konusunda belirlenen hedefler ve stratejik eylemler.

AMAÇ 9: Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması, kıyı ve deniz ekosistemlerinin sağladığı ekolojik işlevlerin devamlılığının sağlanması ve bu ekosistemlerin sürdürülebilir kullanımı için etkin yöntemler geliştirilmesi ve uygulanması

Hedef 9.1. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin belirlenmesi, izlenmesi, korunması ve sürdürülebilir kullanımı için gerekli idari, hukuki, kurumsal ve teknik kapasitenin güçlendirilmesi

Stratejik eylemler:

9.1.1. Kıyı ve deniz ekosistemleri ile ilgili kurum ve kuruluşlarda, araştırma, uygulama, denetim, CBS, modelleme, haritalama ve genetik konularında yeterli sayı ve nitelikte uzman istihdamının sağlanması

9.1.2. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımı ile ilgili araştırma geliştirme faaliyetlerinin desteklenmesi

9.1.3. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımı ile ilgili uygulamalardan etkilenecek kesimlere yeni gelir kaynakları oluşturmaya yönelik girişimleri teşvik edecek tedbirlerin belirlenmesi ve uygulanması

9.1.4. Araştırma gemileri, uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemi ve genetik laboratuvarı için donanım ihtiyacının belirlenmesi ve bu ihtiyaçları karşılamaya yönelik mekanizmaların oluşturulması

9.1.5. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin korunması ve sürdürülebilir kullanımını etkileyen düzenleme ve uygulamaların gözden geçirilerek, koruma ve sürdürülebilir kullanım ilkeleri ile uyumlu hale getirilmesi ve kıyı master planlarının yapılmasına olanak sağlayacak düzenlemelerin hayata geçirilmesi

EK-2. (devam) Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planına göre kıyı ve deniz biyoçeşitliliğini koruma konusunda belirlenen hedefler ve stratejik eylemler.

Hedef 9.2. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliği ile ilgili bilgi eksikliklerinin giderilmesi, biyolojik çeşitlilik açısından önem taşıyan tehdit altındaki alanların ve türlerin belirlenerek koruma altına alınması ve izleme programları geliştirilerek uygulanması

Stratejik eylemler:

9.2.1. Türkiye karasularındaki adaların biyolojik çeşitliliğinin tespit edilerek, biyolojik çeşitlilik açısından önem taşıyan tehdit altındaki alanların koruma altına alınması

9.2.2. Türkiye denizlerinde nesli tehdit altında olan türlerin listesinin oluşturulması, veri tabanına eklenmesi ve koruma planları hazırlanarak uygulanması

9.2.3. Denizlerimizdeki deniz çayırlarının dağılımlarının belirlenmesi, Coğrafi Bilgi Sistemleri(CBS) ile haritalanması ve koruma eylem planının oluşturulması

9.2.4. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin izlenmesi ve değerlendirilmesi için çevresel göstergelerin belirlenmesi ve izleme programı oluşturularak takip edilmesi

9.2.5. Türkiye deniz ve kıyı alanlarındaki canlıların genetik çeşitliliğinin tespiti ve korunması

9.2.6. Deniz ve kıyı korunan alanlarının tesis edilmesi için biyolojik çeşitlilik bakımından önem arz eden alanların belirlenmesi

9.2.7. Ulusal hükümrancılık alanı dışında kalan deniz ekosistemlerinin ve canlı kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir kullanımı için bölgesel işbirliği mekanizmalarının geliştirilmesi ve uluslararası sularda koruma alanlarının ilanı ve yönetimi konusunda ortak bölgesel kural ve kriterlerin belirlenmesi

Hedef 9.3. Kıyı ve deniz biyolojik çeşitliliğinin maruz kaldığı tehditlerle mücadele edilmesi

EK-2. (devam) Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planına göre kıyı ve deniz biyoçeşitliliğini koruma konusunda belirlenen hedefler ve stratejik eylemler.

Stratejik eylemler:

9.3.1. Entegre deniz ve kıyı alanı yönetimi için uygun politika araçları ve stratejiler geliştirilmesi ve uygulanması

9.3.2. Hassas bölgeler ve bu bölgelere özgü tehditler belirlenerek deniz ve kıyı alanlarında koruma tedbirlerinin oluşturulması

9.3.3. Türkiye denizlerinde iklim değişikliğinin etkilerinin uzaktan algılama yöntemiyle belirlenmesi ve izlenmesi

9.3.4. Kıyı ve deniz ekosistemlerinde risk altında bulunan türlerin yetiştirme yoluyla çoğaltılarak doğal ekosistemlerine yeniden yerleştirilmesi

9.3.5. Yabancı türlerin deniz biyolojik çeşitliliği üzerindeki etkilerinin incelenmesi ve olumsuz etkilerin önlenmesine yönelik tedbirlerin uygulanması

9.3.6. Balıkçılığın popülasyonlar, türler, habitatlar ve ekosistemler üzerindeki olumsuz etkilerin ortadan kaldırılması ya da kabul edilir bir düzeye indirilmesini sağlayacak donanım ve uygun avlama yöntemlerinin kullanılmasının desteklemesi ve eğitim programları yürütülmesi.

EK-3. Deniz kirliliği denetimleri kapsamında büyükşehir belediye başkanlıklarının yetki alanları.

BÜYÜKŞEHİR BELEDİYELERİNİN YETKİ ALANLARI	
Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanlığı Deniz Yetki Alanı Koordinatları	<p>İzmit Körfezi'nde</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 40°48' 41" N - 029° 20' 26" E 2. 40°45' 17" N - 029° 17' 41" E 3. 40°43' 00" N - 029° 22' 00" E 4. 40°44' 30" N - 029° 31' 00" E 5. 40°43' 00" N - 029° 35' 00" E 6. 40°41' 12" N - 029° 33' 24" E
İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Deniz Yetki Alanı Koordinatları	<p>İstanbul Boğazı da dahil olmak üzere Marmara Denizi'nde</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 41° 02' 01" N - 028° 00' 41" E 2. 40° 58' 15" N - 028° 01' 52" E 3. 40° 59' 50" N - 028° 16' 49" E 4. 40° 53' 54" N - 028° 35' 40" E 5. 40° 51' 35" N - 028° 57' 15" E 6. 40° 45' 17" N - 029° 17' 41" E 7. 40° 48' 41" N - 029° 20' 26" E
	<p>Karadeniz'de</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. 41° 08' 35" N - 029° 55' 03" E 9. 41° 12' 33" N - 029° 55' 31" E 10. 41° 14' 23" N - 029° 34' 50" E 11. 41° 19' 32" N - 028° 58' 37" E 12. 41° 27' 18" N - 028° 34' 01" E 13. 41° 38' 38" N - 028° 11' 07" E 14. 41° 35' 05" N - 028° 08' 46" E

EK-3.(devam)Deniz kirliliği denetimleri kapsamında büyükşehir belediye başkanlıklarının yetki alanları.

Antalya Büyükşehir Belediye Başkanlığı Deniz Yetki Alanı Koordinatları	1. 36° 40' 36" N - 030° 34' 12" E 2. 36° 51' 06" N - 030° 56' 42" E (İki noktanın birleştirilmesinden sonra kara tarafında kalan deniz alanı)
Mersin Büyükşehir Belediye Başkanlığı Deniz Yetki Alanı Koordinatları	1. 36° 41' 04" N - 034° 26' 36" E 2. 36° 47' 53" N - 034° 48' 54" E 3. 36° 47' 28" N - 034° 48' 54" E 4. 36° 40' 42" N - 034° 26' 36" E

EK-4. 2015 yılı idari para cezası tebliği.

28 Aralık 2014 PAZAR

Resmî Gazete

Sayı : 29219

TEBLİĞ

Çevre ve Şehircilik Bakanlığından:

**2872 SAYILI ÇEVRE KANUNU UYARINCA VERİLECEK
İDARİ PARA CEZALARINA İLİŞKİN TEBLİĞ
(2015/1)**

9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinde, Kanuna aykırılık halinde uygulanacak idari para cezaları belirlenmiştir.

30/3/2005 tarihli ve 5326 sayılı Kabahatler Kanununun 17 nci maddesinin yedinci fıkrasında idari para cezalarının her takvim yılı başından geçerli olmak üzere o yıl için 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi hükümleri uyarınca tespit ve ilân edilen yeniden değerlendirme oranında artırılmak suretiyle uygulanacağı ve bu şekilde yapılacak hesaplamalarda bir Türk Lirasının küsurunun dikkate alınmayacağı hükmü yer almaktadır.

Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanarak 15/11/2014 tarihli ve 29176 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan, 441 sıra numaralı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği uyarınca 2014 yılı için yeniden değerlendirme oranı % 10,11 olarak tespit ve ilan edilmiştir.

Bu duruma binaen, 2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinde yer alan para cezaları 1/1/2015 tarihinden itibaren aşağıda belirtilen miktarlarda uygulanacaktır.

2872 sayılı Çevre Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezalarına İlişkin Tebliğ (2014/1) yürürlükten kaldırılmıştır.

Tebliğ olunur.

EK-4.(devam) 2015 yılı idari para cezası tebliği.

2872 sayılı Çevre Kanununun 20 nci maddesinin	Kanundaki ceza miktarı	1/1/2015-31/12/2015 tarihleri arasında uygulanacak ceza
(a) bendindeki ceza miktarları	500 TL 1.000 TL	963 TL 1.932 TL
(b) bendindeki ceza miktarı	24.000 TL 48.000 TL	46.501 TL 93.007 TL
(c) bendindeki ceza miktarları	6.000 TL 2.000 TL 300 TL	11.619 TL 3.870 TL 575 TL
(d) bendindeki ceza miktarları	(b) bendi için iki kat: 48.000 TL 96.000 TL (c) bendi için iki kat: 12.000 TL 4.000 TL 600 TL (d) bendinin ikinci cümlesindeki konutlarla ilgili olarak: 600 TL	93.007 TL 186.019 TL 23.249 TL 7.746 TL 1.157 TL 1.157 TL
(e) bendindeki ceza miktarı	10.000 TL	19.372 TL
(f) bendindeki ceza miktarı	60.000 TL	116.261 TL
(g) bendindeki ceza miktarı	6.000 TL	11.619 TL
(h) bendindeki ceza miktarları	400 TL 1.200 TL 4.000 TL 12.000 TL	770 TL 2.321 TL 7.746 TL 23.249 TL
(i) bendinin; 1 no'lu alt bendindeki ceza miktarları	Ton başına*: 40 TL 10 TL 100 KR	77,46 TL 19,32 TL 186 KR

EK-4.(devam) 2015 yılı idari para cezası tebliği.

(i) bendinin; 2 no'lu alt bendindeki ceza miktarları	Ton Başına*:	
	30 TL	58,08 TL
	6 TL	11,58 TL
(i) bendinin; 3 no'lu alt bendindeki ceza miktarları	100 KR	186 KR
	Ton Başına*:	
	20 TL	38,71 TL
(i) bendinin; 4 no'lu alt bendindeki ceza miktarları	4 TL	7,71 TL
	100 KR	186 KR
	Ton başına*:	
(i) bendinin altıncı paragrafındaki ceza miktarları	10 TL	19,32 TL
	2 TL	3,82 TL
	40 KR	73 KR
(i) bendindeki ceza miktarı	24.000 TL	46.501 TL
(i) bendindeki ceza miktarı	600 TL	1.157 TL
(i) bendindeki ceza miktarı	1.000 TL	1.932 TL
(j) bendindeki ceza miktarları	24.000 TL	46.501 TL
	600 TL	1.157 TL
(k) bendindeki ceza miktarları	20.000 TL	38.751 TL
	100.000 TL	193.772 TL
(l) bendindeki ceza miktarları	Dekar başına*:	38,71 TL
	20 TL	
(m) bendindeki ceza miktarları	Metreküp başına*:	232,50 TL
	120 TL	
(m) bendindeki ceza miktarları	6.000 TL	11.619 TL
	4.000 TL	7.746 TL
(n) bendindeki ceza miktarları	48.000 TL	93.007 TL
	1.200 TL	2.321 TL
(o) bendindeki ceza miktarı	12.000 TL	23.249 TL
(p) bendindeki ceza miktarı	24.000 TL	46.501 TL
(r) bendindeki ceza miktarları	24.000 TL	46.501 TL
	60.000 TL	116.261 TL
(s) bendindeki ceza miktarı	100 TL	186 TL
(t) bendindeki ceza miktarı	2.000.000 TL	3.875.538 TL

EK-4.(devam) 2015 yılı idari para cezası tebliği.

(u) bendindeki ceza miktarı	2.000.000 TL	3.875.538 TL
(v) bendindeki ceza miktarı	100.000 TL den 1.000.000 TL'ye kadar	193.772 TL'den 1.937.766 TL'ye kadar
(y) bendindeki ceza miktarı	100.000 TL den 1.000.000 TL'ye kadar	193.772 TL'den 1.937.766 TL'ye kadar
Geçici 4 üncü maddesinin 5 inci fıkrasındaki ceza miktarları	<p>Belediyelerde;</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nüfusu 100.000'den fazla olanlarda: 50.000 TL · Nüfusu 100.000 – 50.000 arasında olanlarda: 30.000 TL · Nüfusu 50.000 – 10.000 arasında olanlarda: 20.000 TL · Nüfusu 10.000 – 2.000 arasında olanlarda: 10.000 TL · Organize Sanayi Bölgelerinde: 100.000 TL · Bunların dışında kalan endüstri ve atıksu üreten her türlü tesiste: 60.000 TL 	<p>Belediyelerde;</p> <ul style="list-style-type: none"> · Nüfusu 100.000'den fazla olanlarda: 96.882 TL · Nüfusu 100.000 – 50.000 arasında olanlarda: 58.129 TL · Nüfusu 50.000 – 10.000 arasında olanlarda: 38.751 TL · Nüfusu 10.000 – 2.000 arasında olanlarda: 19.372 TL · Organize Sanayi Bölgelerinde: 193.772 TL · Bunların dışında kalan endüstri ve atıksu üreten her türlü tesiste: 116.261 TL

EK-5. Numune tutanağı.

Sıra No:

NUMUNE TUTANAĞI
(Record of Sample)

NUMUNE ALINAN GEMİYE AİT BİLGİLER
(Information About the Ship That the Samples
Have Been Taken)

GEMİ ADI (Ship's Name) :

BANDIRASI (Flag) :

GEMİ CİNSİ (Type of Ship) :

GROS TONU (Gross Tonnage) :

ÇAĞRI (TANINMA) İŞARETİ (Call Sign) :

GEMİ SAHİBİ (Ship Owner(s)) :

GEMİ SAHİBİNİN ADRES/TELEFONU
(Ship Owner's Address and Telephone) :

İŞLETEN (Operator(s)) :

İŞLETENİN ADRES/TELEFONU
(Operator's Address and Telephone) :

KAPTAN VEYA YETKİLİ
(Captain or Authorized Person) :

ACENTASI (Agency) :

ACENTANIN ADRES/TELEFONU
(Agency's Address and Telephone) :

KİRLENMENİN TÜRÜ
(Type of Pollution) :

KİRLENMENİN MEVKİİ
(Location of Pollution) :

TARİH (Date) :

SAAT (Time) :

NUMUNE ALINAN YERLER
(The Places Where the Samples Have Been
Taken) :

ALINAN NUMUNE SAYISI
(Figure of Samples That Have Been
Taken) :

OLAY VE KİRLENME SEBEBİ
(Incident and Cause of Pollution) :

.....

.....

.....

.....

.....

EK-5.(devam) Numune tutanağı.

....

.....

.....

....

Kirleticiden (Gemiden) ve kirlenen mahalden yukarıda belirtilen sayı kadar numune alınmış ve resmî mühürle mühürlenmiştir.

(The figure of samples which is indicated above have been taken from pollutant (the ship) and polluted area and have been stamped with the official seal.)

Kirleticiden (Gemiden) ve kirlenen mahalden alınanadet mühürlü numune gemi yetkilisine teslim edilmiştir.

(..... items of stamped sample taken from pollutant (the ship) and polluted area has been delivered to the authorized person of the ship.)

Bu numune tutanağı Çevre Kanununa Göre Verilecek İdarî Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmeliğin 11inci maddesi uyarınca olay mahallinde tanzim edilmiştir.

(This record of samples has been drawn up at the incident area according to the article 11 of the Bylaw Related to Determination of the Violation And Penalizing And Collecting of Administrative Fines Inflicted Per the Environmental Law.)

Denetim Ekibi

Görevlisi

(Officer of Inspection Team)

Denetim Ekibi

Görevlisi

(Officer of Inspection Team)

Kirleten Gemi

Yetkilisi

**(Master of Agent of the
Pollutant Ship)**

EK-6. Tespit tutanağı.

Cilt No. (Volume No.)	Sayfa No. (Page No.)
TESPİT TUTANAĞI (Fact-Finding Report)	
KİRLENMEYE SEBEP OLAN GEMİYE AİT BİLGİLER (Information about the ship that caused pollution)	
GEMİ ADI (Ship's Name)	:
BANDIRASI (Flag)	:
GEMİ CİNSİ (Type of Ship)	:
GROS TONU (Gross Tonnage)	:
ÇAĞRI (TANINMA) İŞARETİ (Call Sign)	:
GEMİ SAHİBİ (Ship Owner(s))	:
GEMİ SAHİBİNİN ADRES/TELEFONU (Ship Owner's Address and Telephone)	:
İŞLETEN (Operator(s))	:
İŞLETENİN ADRES/TELEFONU (Operator's Address and Telephone)	:
KAPTAN VEYA YETKİLİ (Captain or Authorized Person)	:
ACENTASI (Agency)	:
ACENTANIN ADRES/TELEFONU (Agency's Address and Telephone)	:
KİRLENMENİN TÜRÜ (Type of Pollution)	:
KİRLENMENİN MEVKİİ (Location of Pollution)	:
TARİH (Date)	:
SAAT (Time)	:
NUMUNE ALINAN YERLER (The Places Where the Samples Have Been Taken)	:
DELİLLER (Evidence(s))	:/...../200... tarihli ve numaralı Numune Tutanağı
OLAY VE KİRLENME SEBEBİ (Incident and Cause of Pollution)	:

EK-6.(devam) Tespit tutanağı.

.....
.....
.....

Bu Tespit Tutanağı, evre Kanununa Göre Verilecek İdarİ Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Ynetmeliğin 11inci maddesine göre tanzim edilmiştir.

(This fact-finding report has been drawn up according to the article 11 of the Bylaw Related Determination of the Violation And Penalizing And Collecting of The Fines in the case of Administrative Fines Arising From the Implementation of the Environmental Law)

Denetim Ekibi

Görevlisi

(Officer of inspection Team)

Denetim Ekibi

Görevlisi

(Officer of Inspection Team)

Kirleten Gemi

Yetkilisi

**(Master of Agent of the
Pollutant Ship)**

Tespit Tutanağının bir nshası gemi yetkilisine verildi ve tebliğ edildi.

(The Authorized Person of the Ship has been notified and provided with a copy of the fact-finding report.)

TEBLİĞ EDEN

(Notifying Party)

TEBELLÜĞ EDEN

(Notified Party)

EK-7. İdari yaptırım kararı.

Cilt No. (Volume No.)	İDARİ YAPTIRIM KARARI (Administrative Sanction Decree)	Sayfa No. (Page No.)
KİRLENMEYE SEBEP OLAN GEMİYE AİT BİLGİLER (Information About the Ship That Has Caused Pollution)		
<p>Sayınadlı geminin kaptanı (gemi yetkilisi veya donatanı), /...../200... tarihli ve ciltsayfa numaralı Tespit Tutanağına göre; 2872 sayılı Çevre Kanununun 8inci maddesinin birinci fıkrası, aynı Kanunun 20nci maddesine aykırı bir şekilde kirletme ihlali yaptığınız sabit olmuştur.</p> <p>2872 sayılı Çevre Kanununun 12 nci ve 24üncü maddeleri kapsamında; 2872 sayılı Çevre Kanununun 20nci maddesinin (ı) bendinin numaralı alt bendi uyarınca (.....) YTL para cezası uygulanmasına/...../200... tarihinde karar verilmiştir.</p> <p style="text-align: center;">Tebliğ olunur.</p> <p>(The Captain (Authorized person or the ship-owner) of the ship named.....; Mr./Ms.; according to the minutes dated/...../200.. with volume number..... and page number....., it was settled that you committed the offense of polluting in violation of the 1st paragraph of the 8th article of the Environment Law numbered 2872, and the 20th article of the same law.</p> <p>This is to notify that in the scope of the 12th and 24th articles of the Environment Law numbered 2872; and in accordance with paragraph of the 20th (ı) article of the Environment Law numbered 2872, it was decided for a fine in the amount of (.....) YTL to be imposed on/...../200...)</p>		
<p>Yetkili (Authorized Person) Adı Soyadı (Name Surname) Unvan (Title) İmza (Signature)</p>		
<p>1) Para cezasının derhal ve defaten ödenmemesi veya bu hususta teminat gösterilmemesi hâlinde talebimiz üzerine geminiz Liman Başkanlığınca seyrüsefer ve faaliyetten men olunacaktır.</p> <p>(In case that the fine is not paid immediately and in a single sum or that no guarantee is covered on this matter, your ship shall be prohibited from traffic and activity by the port authority upon our demand.)</p>		

EK-7.(devam) İdari yaptırım kararı.

2) Teminat olarak, banka mektubu veya geminin bağlı olduğu klüp sigortacısı tarafından düzenlenecek teminat mektubu kabul edilecektir.

(A bank letter of guarantee or a letter of guarantee issued by the ship's insurance agent shall be accepted as a guarantee.)

3) Ceza kararına 30 gün içinde yetkili İdare Mahkemesine itiraz edilebilir.

(Objections against the fine decision can be filed to the competent Administrative Court within 30 days.)

4) Bir ay içinde ödenmeyen veya teminatta gösterilmeyen idarî para cezalarının kesinleşmesini müteakiben, bu idarî para cezaları 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanuna göre tahsil edilecektir. (Administrative fines which have not been paid within one month, shall be collected in accordance with the Law on The Procedure of Collecting Public Credits numbered 6183.)

5) İdarîpara cezasının dava açma süresi içinde ödenmesi hâlinde, tahakkuk eden tutarın dörtte üçü tahsil edilir. Peşin ödeme kişinin bu karara karşı kanun yoluna başvurmasını etkilemez.

(In case that administrative fine is paid within the due time for filling of an action, three-fourth of the total amount shall be collected. Paying in cash shall not affect the person's right of appealing to legal proceedings against this decision.)

TEBLİĞ EDEN
(Notifying Party)

TEBELLÜĞ EDEN
(Notified Party)

EK-8. Atık bildirim formu.

T.C.
ÇEVRE VE ORMAN BAKANLIĞI
GEMİLERİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR VE YÜK ARTIKLARI İÇİN
TRANSFER FORMU [MARPOL 73/78 EK-I,II,IV,V]

REPUBLIC OF TURKEY
MINISTRY OF ENVIRONMENT AND FORESTRY
TRANSFER FORM FOR WASTES GENERATED BY SHIP AND
CARGO RESIDUES [MARPOL 73/78 ANNEX-I,II,IV,V]

(A) Kopyası [Copy of the form (A)]

Cilt No (Volume Number) : 0000

Seri ve No (Serial Number) : 000000

ATIK VEREN GEMİNİN (WASTE DELIVERING SHIP'S)		ATIK ALMA GEMİSİNİN (WASTE RECEPTION SHIP'S)		ATIK KABUL TESİSİNİN (PORT WASTE RECEPTION FACILITY'S)	
ADI (NAME)		ADI (NAME)		AİT OLDUĞU LİMANIN ADI (PERTAINING PORT NAME)	
BAĞLI OLDUĞU LİMAN/BAYRAK (PORT OF REGISTER/FLAG)		LİSANS NO (LICENCE NUMBER)		LİSANS NO (LICENCE NUMBER)	
ÇAĞIRMA İŞARETİ (CALL SIGN)		ÇAĞIRMA İŞARETİ (CALL SIGN)		ADRESİ (ADDRESS) TEL./FAX	
GROS TONU (GRT)		GROS TONU (GRT)			
YEREL ACENTE ADI, ADRESİ TEL./FAX		SİCİL NO (REGISTER NUMBER)		SORUMLUSUNUN ADI SOYADI (DUTY OFFICER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)	
KAPTANIN ADI SOYADI (MASTER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)		SAHİBİNİN ADI ADRESİ (OWNERS NAME ADDRESS) TEL./FAX			
		KAPTANININ ADI SOYADI (MASTER'S NAME/SURNAME) İMZA (SIGNATURE)			

GEMİNİN ÜRETTİĞİ ATIKLAR (WASTES GENERATED BY SHIP)					YÜK ARTIKLARI (CARGO RESIDUES)										
	Sintine Suyu (Bilge Water)	Slaç (Sludge)	Atık Yağ (Waste Oil)	Pissu (Sewage)	Çöp (Garbage)						Slop (Slop)	Kirlili Balast (Dirty Ballast)	Diğer (Other)		
					1	2	3	4	5	6				Toplam (Total)	
Miktarı (Quantity) (m ³)															
Kategori (Category) (*)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
H Kodu (H Code) (*)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
BM Kodu (BM Code) (*)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Başlama Saati (Starting Time)															
Bitiş Saati (Finishing Time)															

Transferin Yapıldığı Yer, Mevki Adı (Transfer Place, Name Of The Location)	Koordinatı (Coordinates)	Atık Transfer Tarihi (Date Of Waste Transfer)
--	--------------------------	---

* Form Gemilerin Ürettiği Atıklar Ve Yük Artıkları İçin Transfer Formu kılavuzundaki bilgilere uygun olarak doldurulacaktır. (Form will be fulfilled of concerning to guidelines of Transfer Form For Wastes Generated By Ship And Cargo Residues.)

(A) Kopyası atık veren gemi sorumlusu tarafından muhafaza edilecektir. (Copy of the form (A) will be kept by duty officer of the waste delivering ship)

(*) Kategori, H Kodu, BM Kodu ile ilgili açıklamalar cilt sonunda yer almaktadır. (Explanations of Category, H Code, BM Code are given at the end of the volume)

EK-9. Atık transfer formu.

GEMİLER İÇİN ATIK TRANSFER FORMU

T Kodu		Form Numarası					
00	0	0	0	0	0	0	0

1-ATIK YEREN GEMİ				
Gemi Adı:			Bayrağı:	
Sahibinin veya Firmanın Adı:			Bağlı olduğu Liman	
Sahibinin veya Firmanın Adresi:			Bağlı olduğu Liman Başkanlığı	
Telefon No:			Atık bildirim tarihi ve saati:	
Faks No:				
Verilen atık tür ve miktarları (lt / m ³) ¹			Gemi Sorumlusunun	
Sırtına suyu	Atık yağ	Pis su	Çöp	Adı Soyadı :
				Unvanı :
				GSM :
				İmzası :
2-ATIK ALMA GEMİSİ				
Lisans No:			Atık Transferi Tarihi ve saati:	
Sahibinin veya Firmanın Adı:			Atık Alma Gemisi Sorumlusunun Adı Soyadı : Unvanı : GSM : İmzası :	
Telefon No:				
Faks No:				
Bağlı Olduğu Liman Başkanlığı:				
Atığın alındığı koordinat ve mevki:				
3-ATIK KABUL TESİSİ				
Bulunduğu Limanın Adı:			Atık Transferi Tarihi ve saati:	
Bulunduğu Limanın Adresi:			Atığın Alındığı Ünite:	
Lisans No:			Atık Alma Tesisi Sorumlusunun Adı Soyadı : Unvanı : GSM : İmzası :	
Telefon No:				
Faks No:				
1-Atık miktarları "lt" veya "m ³ " olarak belirtilmelidir				

EK-10. Deniz kirliliğine müdahale yetkisi verilen firmalar.

Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Görevi Verilebilecek Şirket/Kurum/Kuruluşların Seçimine ve Yetki Belgesi Bulunan Şirket/Kurum/Kuruluşlar İle Kıyı Tesislerinin Çalışma Usullerine İlişkin Tebliğ kapsamında kaza durumunda deniz kirliliğine müdahale edecek kamu kuruluşları ve özel şirketler belirlenmiştir. Bu yetkili şirketler, 92 adet kıyı tesisi ile sözleşme imzalayarak kıyı tesisleri adına acil müdahale görevini yerine getirmektedirler.

- ❖ BOTAŞ Boru Hatları ile Petrol Taşıma A.Ş.
- ❖ MEKE Deniz Temizliği ve Atık Toplama Hizmetleri San ve Tic. Ltd. Şti.
- ❖ MARE DENİZ TEMİZLİK HİZMETLERİ A.Ş.
- ❖ MARTI (Seagull) Çevre Hizmetleri Deniz Temizliği ve Malzeme Üretimi Tic. Ltd. Şti.
- ❖ UZMAR Uzmanlar Denizcilik Ticaret ve San. Ltd. Şti.
- ❖ ARPAŞ Ambarlı Romörkaj Pilotaj Tic. A.Ş.
- ❖ GİSAŞ (Gemi İnşa Sanayi A.Ş.)
- ❖ ARAS Gemi Kurtarma ve Deniz İnşaat Tic. Ltd. Şti.
- ❖ BAŞARAN Gemi Onarım Mühendislik Ltd.Şti.
- ❖ MOST Denizcilik Çevre hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.
- ❖ ARMADA Eğitim ve Belgelendirme Danış. Müh. Ener. Deniz. San. ve Tic.Ltd. Şti.
- ❖ SANMAR Denizcilik Ltd. Şti.
- ❖ NRC Çevre Koruma Atık Yönetimi ve Arıtma Hizmetleri A.Ş. ve CRN Denizcilik A.Ş.

ÖZGEÇMİŞ**Kişisel Bilgiler**

Soyadı, adı :BOZ, Pelin
Uyruğu :T.C.
Doğum tarihi ve yeri :28.07.1987, Gölcük
Medeni hali :Evli
Telefon :0(312)4164817
e-mail :pboz@sgk.tsk.tr

**Eğitim**

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi/Ç.B.A.D.	Devam Ediyor
Lisans	Selçuk Üniversitesi/Ç.M.B.	2009
Lise	Eryaman Lisesi	2004

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2011-Halen	Sahil Güvenlik Komutanlığı	Çevre Mühendisi

Yabancı Dil

İngilizce

Yayınlar

-



GAZİ GELECEKTİR..