



**T.C. İSTANBUL TİCARET
ÜNİVERSİTESİ**

**DIŞ TİCARET ENSTİTÜSÜ
WORKING PAPER SERIES**

Tartışma Metinleri

WPS NO/71 /2017-01

**KUZEY BUZ DENİZİ VE BİRLEŞMİŞ MİLLETLER DENİZ HUKUKU
SÖZLEŞMESİ VE MADDE 234**

Ceyhan KARASOY*

* ceyhankarasoy@gmail.com; İstanbul Ticaret Üniversitesi Uluslararası Ticaret Hukuku ve AB Tezli Yüksek Lisans öğrencisi, Uzakyol Kaptanı, Avukat,

Özet

Kutuplar, oldukça hassas bir bölgeye sahiptir. Bu bölgede zarar doğurucu bir olayın meydana gelmesi halinde, bu zararın Dünya'yı etkilemesi mümkündür. Kuzey Buz Denizi, önemli ticaret noktalarını bağlayan bir su yoludur ve bu sebeple de bölgeye olan ilgi her geçen gün artmaktadır. Kuzey Buz Denizi'nin diğer denizlerden farklı bir durumu olduğu için özel kurallar üretilmektedir ve daha fazlasına ihtiyaç duyulmaktadır. Kuzey Buz Denizi için uluslararası alanda yapılan ilk düzenleme, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'dir. Bu sözleşmenin 234. Maddesi ile kıyı devletlerine münhasır ekonomik bölgeleri içinde deniz çevresini koruma yetkisi verilmiştir. Bu çalışmamızda Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku sözleşmesi ve bölge devletlerinin düzenlemeleri nazarında bölgedeki hukuki durum analiz edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi, Kutuplar, Arktika, Kuzey Buz Denizi Rotaları

Abstract

The poles are in a very sensitive regions. Any harm occurring in these regions may affect the whole Earth. The Arctic Ocean routes connect important trade centers, and therefore this region become more attractive day by day. Since the Arctic Ocean has a different status than the other seas have, special rules have been made, and there is a need to make further. The first international regulation made for the Arctic Ocean is the United Nations Convention on the Law of the Sea. The article 234 in this convention authorizes the countries with Arctic coasts to regulate their exclusive economic zones in order to protect the marine environment. In this article, the legal status in the arctic zone has been analyzed in the eyes of (the law made by) United Nation Law of Sea Convention and regulations implemented by countries in the region.

Keywords: Unclos, United Nation Law of Sea, Arctic, Arctic Sea Route

Giriş

Kutuplar her ne kadar yerleşim yerlerinden uzak da olsa Dünya'mızın yaşanabilir kalması için iklimlerin oluşmasında ve havanın temizlenmesinde önemli rol oynamaktadır. Günümüzde ise kutuplar barındırdıkları doğal rezervleri ve önemli ticaret noktalarını birleştiren jeopolitik ve stratejik konumları ile dikkat çekmektedir. Bu stratejik su yolu bugüne kadar yoğun bir şekilde kullanılamasa da bu su yoluna olan talep sürekli gelişen teknoloji ile gemilerin güçlenmesi ve yaşanan küresel ısınma sebebiyle buzulların erimesiyle her geçen yıl artmaktadır. Ancak tüm dünyayı etkileyen bu hassas bölgenin zarar görmeye başladığına dair bulgular mevcuttur. Bölgeyi koruyabilmek, artan ticari talebi kontrol edebilmek için ve bölgede yaşanan egemenlik yarışından dolayı bölgeye özel hukuki düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Tüm dünya denizlerinde olduğu gibi kutuplarda da geçerli olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS United Nations Convention on the Law of the Sea) bu hassas bölge özelinde maddeler de içermektedir. Bu anlaşmanın ilgili maddeleri, özellikle de Kuzey Buz Denizi için hazırlanmış olan ve sahil devletlerine münhasır ekonomik bölgeleri içinde çevreyi koruma amacıyla sınırlı olmak şartıyla düzenleme yapma yetkisi veren 234. madde ile bu maddeye dayanarak kıyı devletlerinin çıkarmış olduğu kanunlar ve bu kanunlar nedeniyle yaşanan uyuşmazlıklar bu makaleye önemli girdi sağlamaktadır. Kıta sahanlığı ile ilgili uyuşmazlıklar ve devletlerarası sorunlar bu makalede işlenmemiştir.

Araştırma yöntemi olarak, Türkçe kaynak azlığı sebebi ile uluslararası sözleşmelerin ulusal hukuklar ve güncel uygulamaların, bu konuda yazılmış eserlerin incelenmesini tercih edilecektir.

1. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin Kuzey Buz Denizi İle İlgili Hükümleri

Kuzey Buz Denizi, kuzey kutbu çevresindeki suların ve buzların etrafının karalarla çevrili olduğu kuzey kutup dairesinin kuzeyinde kalan özel bölgedir. Bu bölgede güneş yılda bir defa doğar ve bir defa batar, yani 6 ay gündüz ve 6 ay gece yaşanır. Türkçede bölgeyi tanımlamak için her ne kadar buz denizi ifadesini kullansak da diğer dillerde deniz ile birlikte okyanus kelimeleri de kullanılmaktadır. (NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER, 2016) Burayı okyanus kabul edecek olursak dünyanın en küçük okyanusu olmaktadır. Kuzey

Buz Denizi'nde diğerk denizlerde olduğu gibi Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi uygulanmaktadır. Kuzey Buz Denizi'ne kıyısı olan ve bu bölgeyi korumak ve ekonomik olarak kullanmak için Kuzey Buz Denizi Meclisi adı altında birleşen Kanada, Amerika Birleşik Devletleri (ABD), Danimarka, Norveç, Rusya, Finlandiya, İzlanda, İsveç devletleri birlikte çalışmaktadır. Bu devletlerden sadece Amerika Birleşik Devletleri Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'ni imzalamamıştır. Deniz hukuku alanında geniş kapsamlı bir anlaşma olan Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi 16 Kasım 1994'de 98 devletin katılımıyla yürürlüğe girmiştir. Şu an ise toplamda 123 ülke sözleşmeye taraftır. (UNCLOS DECLARATION, 2016) Ancak Birleşmiş Milletlere üye olduğu halde bu anlaşmayı imzalamayan ABD gibi devletler olduğu gibi Rusya gibi pek çok devlet de birleşmiş milletlere üye olmadığı halde bu anlaşmayı imzalamıştır. Anlaşma, anlaşmayı imzalamayan devletler için bile artık teamül hukuku haline gelmiştir. (THOREN, 2014)

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin şu an Kuzey Buz Denizi'nde uygulanabilen uluslararası tek anlaşmadır. Bu anlaşma ile devletlerin hâkimiyet sınırları, kıt'a sahanlığı, münhasır ekonomik bölgeleri ve bölgede seyir yapan gemilerin tabi olacağı kurallar belirlenmektedir.

2. Deniz Sınırları

İlk önce Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nde belirtilen sınırlar incelenecektir. Normal esas hat 5. maddesine göre karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı sahildevlet tarafından resmen kabul edilmiş büyük ölçekli deniz haritalarında belirtildiği şekliyle, sahil boyunca uzayan en düşük cezir hattıdır.

Düz esas hat ise 7. maddede sahilin derin bir şekilde girintili çıkıntılı olduğu veya sahil boyunca hemen yakında bir adalar dizisinin bulunduğu yerlerde, karasularının genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hattın çizimi için, uygun noktaları birleştiren hatlar şeklinde tanımlanmaktadır.

8. madde esas hattının berisinde kalan suları iç su olarak tanımlamaktadır. Ancak sözleşmenin 4. kısımda bahsedilen takımada devletleri hariç olmak üzere, eğer ki bu esas hat, daha önce esas hat kabul edilmeyen düz esas hat yöntemi ile kabul edildiyse bu sözleşmede öngörülen

zararsız geçiş hakkı burada kullanılabilir. Yani anlaşma uyarınca konumuz Kuzey Buz Denizi'nde istisnalar ve bu sözleşmeden çıkabilecek diğerk olumsuz yargılar dışında zararsız geçişe engel olacak bir durum olmadığı görölmektedir.

Karasuları ise 3. maddede bu sözleşmeye göre tespit edilen esas hatlardan itibaren 12 deniz milini (1 Deniz mili 1852 metreye eşittir) geçemeyen bölgelerdir.

Sözleşmede belirtilen bu sınırlar sözleşmeden doğan hakların ve sorumlulukların belirlenmesinde önemlidir.

17. madde sözleşme hükümlerinden kısıtlayıcı bir durum çıkmadığı sürece tüm karasularında, tüm devletlerin gemilerine verilen zararsız geçiş hakkını anlatmaktadır. Bu madde karasularındaki egemenlik hakkının bir istisnasıdır.

34. madde uluslararası seyrüsefer açık boğazları ve kıyı devletlerinin haklarından bahsetmiştir. Uluslararası seyrüseferde kullanılan boğazlardan geçiş rejimi, diğerk herhangi bir yönden bu boğaz sularının hukuki rejimini etkilemeyeceği gibi, kıyıdaş devletlerin bu sular üzerinde bunlara tekabül eden deniz yataklarında ve bunların toprak altında ve aynı şekilde bunlar üzerindeki hava sahasında, egemenliklerini veya yetkilerini kullanmalarını etkilemeyecektir.

Bu kısmın uygulama alanın düzenlenmiş olduğu 35. Madde, Kuzey Buz Denizi'nin niteliğinin belirlenmesi açısından oldukça önemlidir. Çünkü Kuzey Buz Denizi'ndeki boğazların durumunda uluslararası boğaz olup olması hakkında tartışmalar vardır. Madde 35'e göre; *"7. maddede belirtilen yöntem uygun olarak çizilen bir düz esas hat, daha önce iç su sayılmayan suları da iç sulara dâhil etmiş olmadıkça, bir boğazdaki iç suları; boğaza kıyıdaş olan devletlerin karasularının ötesindeki suların, bunlar ister münhasır ekonomik bölgenin veya isterse açık denizin bir kısmı olsun, hukuki rejimini, geçişin tamamen veya kısmen, uzun süreden beri yürürlükte bulunan ve özellikle bu boğazlara ilişkin olan sözleşmelerle düzenlendiği boğazların hukuki rejimini, etkilemez."* Buradaki kritik nokta boğazlardaki iç suların nasıl çizildiğidir.

37. ve 45. madde arasında, seyir özgürlüğünün daha fazla olduğu ve kısa bir süreliğine dahi olsa seyirin engellenemediği transit geçiş ele alınmıştır.

Münhasır ekonomik bölge ise özel bir hukuki rejime tabidir ve sözleşmenin 55 ila 58 maddeleri arasında tanımlanmıştır. Münhasır Ekonomik Bölge karasularının ötesinde ve bu sulara bitişik bir bölge olup rejim gereği sahil devletinin hakları ve yetkileri ile diğer Devletlerin hakları ve serbestlikleri düzenlenmiştir.

Kıt'a sahanlığı ise madde 76'da tanımlanmıştır. Sahildar bir devletin kıt'a sahanlığı, karasularının ötesinde kıt'a kenarının dış eşiğine kadar veya bu eşik daha az bir mesafede ise, karasularının ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz mili mesafeye olan kısımda, bu devletin kara ilkesinin doğal uzantısının bitimindeki denizaltı alanlarının deniz yatağı ve toprak altlarını içerir. (UNCLOS DECLARATION, 2016)

3. Deniz Çevresinin Korunması

Yedinci kısım ise madde 192 ile madde 233 arasında çevrenin korunmasına ilişkin kurallar içerir. Madde 192 ve 194 devletlere imkânları ölçüsünde denizsel çevreyi gemilerden kaynaklanan kirliliklerden korumak, doğal kaynaklarını korumak ve olası kirlilikleri azaltmak için genel olarak sorumlu tutmaktadır ve kazaları önlemek ifadesi ile sahil devletlerine önlem alma hakkı tanımaktadır. 194. madde yer alan hassas ekosistemleri korumak için alınabilecek önlemlerin artırılmasından bahsetmektedir. Şüphesiz ki Kuzey Buz Denizi oldukça hassas bir ekosisteme sahiptir. Kuzey bu denizi çoğunlukla buzla kaplı olduğu ve sınırlı alan seyredilebilir olduğu için seyre müsait bu alanlar genelde sahil devletlerinin karasularıdır. Sahildar devletler bu sebeple kendi karasularındaki çok özel ve hassas bölgeyi korumak için makul kurallar çıkarabilirler.

Devletlerin kendi karasuları dışında yetkileri ve sorumlulukları çok sınırlı olsa da çevreyi koruma amacıyla çok açık nedenlerle sahil devletine müdahale hakkı bulunmaktadır, ancak bunun da ötesinde Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi sekizinci kısımda buz kaplı bölgeler başlığında madde 234 vardır. Bu madde buz kaplı denizler ile sınırlı olmak üzere, sahil devletlerine çıkaracağı kanunlar ve yönetmeliklerle münhasır ekonomik bölgelerinin içindeki insani eylemleri, çevreyi koruma amacıyla kontrol etme ve sınırlama yapma hakkı tanımıştır. Bu madde ile birlikte, sahil devlete, gemilerden kaynaklanan kirlilikleri önlemek, azaltmak ya da kontrol etmek için kanun ya da yönetmelik çıkarma hakkı

verilmektedir. Bu tür kurallar bilimsel verilerle desteklenerek seyre yönelik ve çevre koruma amacı ile ayırım gözetmeden konulmalıdır.

Kuzey Buz Denizi'nin herhangi bir rejime tabi olmadığını söylemek, deniz hukuku kurallarının uygulanamayacağını görüşü (YILMAZ & ÇİFTÇİ, 2016) doğru değildir. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234'de buz kaplı denizlerden bahsederken bu çalışmada daha önce incelendiği üzere ilgili maddede bahsedilen kapsamda başka bir deniz bulunmamaktadır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi buz kaplı denizleri, yılın büyük çoğunluğunda buzların deniz yüzeyini tamamen örttüğü ve seyre engel olduğu ya da buzulların seyir için ciddi tehlikeler oluşturduğu durumda, olası bir kirliliğin deniz yapısına büyük ve tamiri olmayan zararlar verebileceği ve çevre dengenin sarsılacağı yerler olarak tanımlamıştır. Ancak mevcut sözleşme hazırlandığı zamanki coğrafi, siyasi veya ticari tüm durumlarda buz kaplı denizler tanımından sadece Kuzey Buz Denizi anlaşılmaktadır. Kutup Bölgeleri dışında yılın büyük çoğunluğu buz kaplı bölge bulunmamaktadır. Güney Kutup Bölgesi'nde kutup bölgesini kaplayan kara parçası ya da herhangi bir siyasi ve ticari oluşum da bulunmamaktadır, bu sebeple güney kutbu çevresinde bu madde kapsamına alabileceğimiz herhangi bir deniz veya anlaşmada düzenlenebilecek ticari bir denizcilik etkinliği de bulunmamaktadır. Bir diğer sınırlama ise münhasır ekonomik bölgesi içinde terimidir. Münhasır ekonomik bölgesi içinde yılın büyük çoğunluğu buz kaplı olan denizlere kıyısı olup da Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234 kapsamında düzenleme yapabilecek devletler de bizi Kuzey Buz Denizi kıyılarında bulunmaktadır. Bu madde tanımı içine alınabilecek Kuzey Buz Denizi dışında da yılın büyük çoğunluğu buzlarla kaplı başka bir deniz olabilme ihtimali de kalmamaktadır. Ayrıca madde çıkarabilecek kuralları çevre kirliliğini önlemek amacı ile olacağını belirlemiştir, denizde can güvenliği ile ilgili bir ifade bulunmamaktadır. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping ICS) 2012 yılında bu konu ile ilgili olarak transit geçiş hakkının korunması gerektiğini açıklamıştır. Rusya ve Kanada bu görüşün karşısında yer alıp, iç suların tamamen sahil devletinin denetiminde olmasını savunurken Amerika ise uluslararası boğaz görevi gördüğü için transit geçiş hakkını savunmaktadır. (MOLENAAR, 2014) Açıkça yazmasa da anlaşma metnin doğası gereği karasularında yapılamayan düzenlemelerin, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234 ile münhasır ekonomik bölgede de yapılamayacağı kabul edilmektedir. Ancak asıl sorun münhasır ekonomik bölge içindeki transit geçiş değil, esas hat ile iç su

olmayan suların düz esas hat çizgisi ile iç su haline gelmesi sonucu oluşan bölgelerde transit geçiş veya zararsız geçiş hakkının olup olmadığı veya buraların uluslararası boğaz sayılıp sayılmayacağı yönündeki tartışmadır. (THOREN, 2014)

Madde 234, Deniz Çevresini Koruma ve Muhafaza başlığını taşıyan yedinci kısımda yer alır. Yedinci kısmı tamamlayan madde 237 uyarınca; *“Diğer konvansiyonlardaki denizsel çevreyi koruma ve muhafaza zorunluluğu; 1) Bu kısımdaki maddeler bu konvansiyondaki genel ilkelerden yola çıkarak ve ilgili devlet tarafından ayırım gözetmeksizin kabul edilen özel konvansiyonlar ve anlaşmalar ile hazırlanan denizsel çevreyi koruma ve muhafaza ile ilgili özel düzenlemeleri kapsamaktadır. 2) İlgili devlet tarafından denizsel çevreyi koruma ve muhafaza etmek için özel konvansiyon kabul edilen bu özel uygulamalar, bu konvansiyonun genel ilkelerine uygun olarak ve tutarlı bir şekilde uygulanmalıdır.”* Bu maddeye göre devletlerin yapacağı düzenlemelerin sınırı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi olacaktır.

Rusya şu an Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234’de dayanarak kuzey rotaları (Northern Sea Route) üzerindeki yargı hakkını kullanmaktadır. Rusya NSR’yi kullanmak isteyen gemilerden bazı taleplerde bulunmaktadır, öncelikle geçişten önce bu gemilerin Rusya’ya haber vermesi ve bazı standartları sağlaması gerekmektedir. Rusya zorunlu olarak rehberlik ve buz kırıcı hizmeti sunmakta ve bunlar karşılığında bir ücret talep etmektedir. Ancak bu ücretin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne göre hukuki bir dayanağı bulunmamaktadır. Amerika NSR’yi uluslararası bir boğaz olarak görmekte ve transit geçişe açık olduğunu iddia etmektedir. Rusya’nın kirlilikle mücadele için çıkarmış olduğu yerel yasalar IMO’nun çıkarmış olduğu kurallardan daha sıkı düzenlemeler içermektedir. Rusya Federasyonu’nun ilgili yasa ve yönetmeliklerinde, Kuzey Buz Denizi’ndeki Rus sularını düzenleyen pek çok kural bulunmaktadır. Rus federal yasası iç sularda, kara sularında ve bitişik bölgelerinde gemilerden kaynaklanan her türlü zararlı atığın bırakılmasını, ayrıca operasyonel tahliyelerde de diğer kuralların belirlediği maddeler ve izin verdiği azami madde miktarının üzerinde atık basılmasını yasaklamaktadır. (JOHANSSON & DONNER, 2015)

Amerika’nın eleştirdiği giriş öncesi izin alınmasını gerekmesi durumu Rusya ve Kanada için da geçerlidir. Her ne kadar Kanada kadar zorlayıcı olmasa da, Rusya da giriş izni sistemi Rusya için de geçerlidir. NSR’i kullanmak isteyen bir gemi gerekli raporlamaları yaptıktan

sonra giriş izni gelinceye kadar Rusya'nın Kuzey Buz Denizi'ndeki sularına giriş yapamamaktadır. (RULES OF NAVIGATION IN THE WATER AREA OF THE NORTHERN SEA ROUTE , 2016)

Kanada'nın UNCLOS 234'de dayanarak Kanada Denizcilik Kanunu içinde hazırlanan bir başka düzenleme ise Kuzey Kanada Gemi Trafik Servis Bölgesi Kanunu (The Northern Canada Vessel Traffic Services Zone Regulations NORDREG) olmuştur. Düzenlemenin amacı gemilerin, mürettebatın ve yolcuların emniyetini arttırmak ve Kuzey Buz Denizi'nin kırılgan çevresini korumak olarak belirtilmiştir. İlk bakışta normal bir raporlama sistemi gibi gözükmektedir. Bölgeye yaklaşırken önce seyir planı gönderilmekte, bölgenin içine girince düzenli konum bilgisi paylaşmakta, bölge çıkışında ise sonuç bildirimini verilmektedir, ayrıca seyir planına etki edebilecek herhangi bir durum olurda plan da değişiklik yapmak gerekirse bu değişikliğin de haber verilmesi gerekmektedir. Tabi ki bu bilgi paylaşım programı alışlagelmiş bilgi paylaşım programlarından biraz daha farklıdır. Her şeyden önce Kanada devleti bu konuda oldukça titiz davranmaktadır. Trafik ayırım düzeni ihlali veya yanlış bilgi paylaşımı gibi sebeplerle gemiler alıkoymulabilir ve cezalar yazılabilir. Hem personelin hem de geminin tutuklanabiliyor oluşu kanaatimce de oldukça ağır bir yaptırımdır. Ayrıca Kanada devleti uygun bulmadığı gemilerin bölgeyi kullanmasına izin vermemektedir. (NORDREG, 2016)

Sonuç ve Değerlendirme

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234 yeterince açık olmadığı için farklı yorumlanabilmektedir. Bölge devletleri de bu durumu kendi lehine kullanmakta ve yapmış oldukları düzenlemeler ile Kuzey Buz Denizi'nde yargılama yetkilerini münhasır ekonomik bölgelerine genişletmişlerdir. Bu yüzden gerek Kanada'nın gerekse Rusya'nın çıkarmış olduğu kuralları bu belirsizliğin içinde kalmaktadır. Bu kuralların uluslararası hukuka ne aykırı olduğu ne de uygun olduğu ispatlanamamaktadır. Kıyı devletlerinin farklı uygulamaların birleştirilmesi ve hukuk birliğinin sağlanması şüphesiz ki hem bölge devletleri, hem bölgeyi kullanacak diğer devletler ve gemiler açısından hem de sürdürülebilir bir çevre ve dünyanın geleceği için oldukça faydalı olacaktır. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234'e dayanarak Kanada ve Rusya devletlerinin yapmış oldukları düzenlemeler IMO'nun çıkarmış olduğu düzenlemelerden daha sıkı kurallar içermektedir. IMO'dan gelen bilimsel veriler sayesinde ile Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi madde 234'e göre sahil devletinin yapacağı düzenlemelerin dayanması gereken bilimsel veriler desteklenmiştir. Ancak Kuzey Buz Denizi ile ilgilenen pek çok ülkenin özellikle de Amerika'nın seyir özgürlüğünün kısıtlanmasına yoğun itirazları bulunmaktadır. Bu itirazlar ancak uluslararası hukuk birliği sağlanarak çözülebilecektir.

Kaynakça

JOHANSSON, T., & DONNER, P. (2015). *The Shipping Industry, Ocean Governance and Environmental Law in the Paradigm Shift In Search of a Pragmatic Balance for the Arctic*. Malmö: Springer.

MOLENAAR, E. J. (2014). Status and Reform of International Arctic Shipping Law,. E. TEDSEN, S. CAVALIERI, & R. A. KRAEMER içinde, *Arctic Marine Governance*, (s. 139). Berlin: Springer.

NATIONAL SNOW AND ICE DATA CENTER. (2016, 3 3). What is Arctic:
<http://nsidc.org/cryosphere/arctic-meteorology/arctic.html> adresinden alındı

NORDREG. (2016, 7 9). Vessel Traffic Reporting Arctic Canada Traffic Zone : http://www.ccg-gcc.gc.ca/eng/MCTS/Vtr_Arctic_Canada adresinden alındı

RULES OF NAVIGATION IN THE WATER AREA OF THE NORTHERN SEA ROUTE . (2016, 7 13). NORTHERN SEA ROUTE AUTHORITY: http://www.nsra.ru/files/fileslist/20150513153104en-Rules_Perevod_CNIIMF-13%2005%202015.pdf adresinden alındı

THOREN, A. M. (2014). *Article 234 UNCLOS and the Polar Code*. Oslo: University of Oslo.

UNCLOS DECLARATION. (2016, 3 3). United Nations:
http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_declarations.htm adresinden alındı

YILMAZ, N., & ÇİFTÇİ, A. (2016, 4 6). *Arktika Bölgesi 'nin Siyasal Önemi ve Siyasal ve Hukuksal Statüsünün Karşılaştırmalı Değerlendirmesi*. <http://e-arsiv.gumushane.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/123456789/629/Arktika%20Makalesi.pdf?sequence=1&isAllowed=y> adresinden alındı