

Bölüm 9: Sosyoekonomi

İçindekiler

9	Sosyoekonomi	9-1
9.1	Giriş	9-1
9.1.1	Sosyoekonomi Bölümünün Yapısı	9-1
9.1.2	İnsan Hakları Durum Tespiti	9-1
9.1.3	Sağlık Etkileri	9-1
9.1.4	Diğer Bölümlerle İlişki	9-2
9.2	Kapsam Belirleme	9-2
9.2.1	Kapsam Belirleme Sırasında Tespit Edilen Etkiler	9-2
9.2.2	Kapsam Belirleme Aşaması Sonrasındaki Revizyonlar	9-3
9.3	Sosyoekonomik Alan Sınırları	9-4
9.3.1	Proje Alanı	9-4
9.3.2	Araştırma Bölgesi ve Etki Alanı	9-6
9.4	Metodoloji ve Veriler	9-6
9.4.1	Veri Kaynakları	9-6
9.4.2	Varsayımlar ve Kısıtlamalar	9-9
9.5	Mevcut Sosyoekonomik Durum	9-9
9.5.1	Coğrafi, Siyasi ve Tarihi Durum	9-9
9.5.1.1	Coğrafi Durum	9-9
9.5.1.2	Tarihi Durum	9-10
9.5.1.3	Siyasi Durum	9-10
9.5.2	İdari Çerçeve	9-10
9.5.3	Nüfus ve Demografi	9-11
9.5.4	Ekonomi	9-14
9.5.4.1	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla	9-14
9.5.4.2	Ekonomik Sektörel Yapı	9-16
9.5.4.3	İstihdam	9-16
9.5.5	Deniz Alanlarının Kullanımı ve Haklar	9-17
9.5.5.1	Denizler için İdari Sistem	9-18
9.5.5.2	Deniz Taşımacılığı	9-18
9.5.5.3	Petrol ve Doğal Gaz Arama	9-20
9.5.5.4	Balıkçılık	9-22
9.5.6	Hassas Topluluklar	9-26
9.5.7	Mevcut Durum Özeti ve Önemli Bulgular	9-27
9.5.7.1	Türkiye	9-27
9.5.7.2	Karadeniz Kıyı İlleri	9-28
9.6	Etki Değerlendirmesi	9-28
9.6.1	Etki Değerlendirme Metodolojisi	9-29
9.6.1.1	Sosyoekonomik Etki Değerlendirmesi Kriterleri	9-29
9.6.1.2	Etki Değerlendirme Yöntemleri	9-32
9.6.2	Etki Değerlendirmesi: İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması	9-32
9.6.2.1	Potansiyel Etkilerin Değerlendirilmesi	9-33

9.6.2.2	Yönetim Önlemleri	9-34
9.6.2.3	Özet	9-36
9.6.3	Etki Değerlendirmesi: İşletme Aşaması	9-36
9.6.3.1	Etki Potansiyelinin Değerlendirilmesi	9-36
9.6.3.2	Yönetim Önlemleri	9-37
9.6.3.3	Özet	9-38
9.7	Hizmetten Çıkarma Aşaması	9-38
9.8	Beklenmeyen Olaylar	9-39
9.9	Kümülatif Etki Değerlendirmesi.....	9-39
9.9.1	İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması	9-39
9.9.2	İşletime Alma ve İşletme Aşaması	9-39
9.10	İnsan Hakları	9-39
9.10.1	Durum Tespiti Süreci	9-39
9.10.2	Genel Politikalar ve Prosedürler	9-40
9.10.3	İşgücü ve Çalışma Koşulları	9-41
9.10.4	Karadeniz Kıyı İlleri	9-42
9.10.5	Tedarikçi Katılımı	9-42
9.10.6	Güvenliğin Sağlanması	9-43
9.11	Sonuçlar	9-43
9.11.1	Etki Değerlendirmesi Özeti	9-43
9.11.2	Yönetim tedbirlerine genel bakış.....	9-44

Tablolar

Tablo 9.1 Değerlendirme Kapsamı Dışında Tutulan Potansiyel Etkiler ve Riskler	9-3
Tablo 9.2 Nüfus, 2012	9-12
Tablo 9.3 Yıllık Nüfus Artış Hızı.....	9-13
Tablo 9.4 Toplam Net Göç, 1975-2012.....	9-13
Tablo 9.5 1998 ile 2012 yılları arasında Türkiye’de kişi başına düşen GSYH	9-15
Tablo 9.6 Ekonomik faaliyet alanına göre çalışan nüfus ve istihdam oranları, 2011*.....	9-16
Tablo 9.7 Türkiye’nin Karadeniz Kıyılarındaki Balıkçılık İşletmeleri (İl Bazında)	9-23
Tablo 9.8 Etki Türüne Göre Potansiyel Alıcılar	9-30
Tablo 9.9 Özet Tablo - Sosyo-ekonomik Etki Potansiyeli (İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları)	9-36
Tablo 9.10 Özet Tablo - Sosyo-ekonomik Etki Potansiyeli - İşletme Aşaması	9-38

Şekiller

Şekil 9.1 Proje’nin Konumu	9-5
Şekil 9.2 Türkiye’nin İdari Yapısı	9-11
Şekil 9.3 Karadeniz’de Deniz Taşımacılığı ve Seyir Güzergahları	9-19
Şekil 9.4 İstanbul Boğazındaki Gemi Trafik (Ocak 2009 - Nisan 2013).....	9-20
Şekil 9.5 TPAO Arama Ruhsatı Alanları	9-21
Şekil 9.6 Türkiye’de Karadeniz’de bulunan Balıkçılık Yapılan Bölgeler	9-24

9 Sosyoekonomi

9.1 Giriş

Bu bölümde Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattının (Proje) Türkiye bölümünün İnşaat, İşletim Öncesi, İşletme ve Hizmetten Çıkarma Aşamalarından kaynaklanabilecek potansiyel sosyoekonomik etkilerin bir analizi sunulmaktadır. Ayrıca potansiyel etkileri azaltmaya, önlemeye veya bu etkilerden kaçınmaya yönelik, uygulanacak etki azaltma önlemleri ve kalan etkiler (etki azaltma önlemlerinin uygulanmasından sonra kalan etkiler) de bu bölümde açıklanmaktadır.

9.1.1 Sosyoekonomi Bölümünün Yapısı

Bölüm 9.2’de potansiyel etkileri belirlemek için **Bölüm 5 Proje Tanımı**’ndan, kapsam belirleme aşamasından ve paydaş katılımı sürecinden yararlanılmaktadır. Bölüm 9.31’de mevcut sosyoekonomik durum ve mekânsal sınırlarla ilgili etki değerlendirmesi yaklaşımı açıklanmakta ve sosyoekonomik etkiler için etki bölgesi tanımlanmaktadır.

Bölüm 9.3.2 ve Bölüm 9.5’te, öncelikle mevcut durum analizinde kullanılan veri kaynaklarının tanımı ve ardından nüfus ve demografi, ekonomi ve bölgesel balıkçılık endüstrisiyle ilgili mevcut durum özetlerini içeren nicel ve nitel mevcut durum verileri sunulmaktadır.

Bölüm 9.6’da İnşaat Aşamasından Hizmetten Çıkarma Aşamasına kadar olan tüm Proje aşamalarındaki sosyoekonomik alıcılarla ilgili etki değerlendirmesi açıklanmaktadır. Bu bölümde (gerekirse) tavsiye edilen etki azaltma önlemleri ve bunların sonucunda oluşacak olan sosyoekonomik açıdan potansiyel kalan etkiler açıklanmadan önce, ön-etki azaltma aşamasına ait etki değerlendirmesi sunulmaktadır.

Bölüm 9.8 ve Bölüm 9.9’da sosyoekonomik alıcılar üzerindeki potansiyel etkileri değerlendiren **Bölüm 13 Beklenmeyen Olaylar** ve **Bölüm 14 Kümülatif Etki Değerlendirmesi** referans olarak ele alınmaktadır. Bölüm 9.11’de bu değerlendirmenin önemli bulgularının bir özeti verilmektedir.

9.1.2 İnsan Hakları Durum Tespiti

Bölüm 9.10’da, sosyoekonomik etki değerlendirmesinin tamamlanmasına yönelik gerçekleştirilmiş olan İnsan Hakları Durum Tespiti süreci ele alınmakta ve genel politika ve prosedürler, işgücü ve çalışma koşulları, tedarikçi katılımı ve güvenlik sağlanması çerçevesinde insan hakları sorunlarının ele alınmasından önce gerçekleştirilen durum tespit incelenmesi sunulmaktadır.

9.1.3 Sağlık Etkileri

IFC Performans Standardı (PS) 2 gibi finansman kuruluşlarının standartları ve kılavuzları doğrultusunda potansiyel sağlık etkileri değerlendirilmiştir. Proje herhangi bir toplumu etkilemeyeceği için, toplum sağlığı ve güvenliği üzerindeki etkilerin değerlendirmesi yapılmamıştır. Çalışanlar için iş sağlığı ve güvenliği değerlendirmeleri ise Ek 9.2’de ele alınmıştır.

9.1.4 Diğer Bölümlerle İlişki

Bu bölümde, sosyoekonomik etkilerin değerlendirilmesini desteklemek amacıyla **Bölüm 7 Fiziksel Çevre**'de ve **Bölüm 8 Biyolojik Çevre**'de yer alan bulgular göz önünde bulundurulmuştur.

Bu bölümde yapılan tespitler aynı zamanda Ek 9.1'de sunulan Balıkçılık Araştırması ile de desteklenmektedir.

9.2 Kapsam Belirleme

9.2.1 Kapsam Belirleme Sırasında Tespit Edilen Etkiler

2013 yılında bir kapsam belirleme çalışması gerçekleştirilmiş ve Temmuz 2013'te Kapsam Belirleme Raporu (Ref. 9.1) hazırlanarak paydaş katılım faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. Kapsam belirleme sürecinin iki amacı bulunmaktadır: Projeyle ilgili etkilerin tespit edilerek, paydaşlardan Kapsam Belirleme Raporu'yla ilgili geri bildirim alınması ve değerlendirilmesi gereken ek sorunların tespit edilmesi.

Kapsam Belirleme Raporu'nda, Proje faaliyetlerinden etkilenme potansiyeli bulunan alıcılar tespit edilmiştir. Ayrıca ekonomi ile ilişkili (balıkçılık, deniz kullanıcıları, ticari gemiler ve diğer gemi işletmecileri ile petrol ve doğalgaz arama şirketleri gibi kaynakların neden olacağı) potansiyel etkiler de belirlenmiştir.

Kapsam Belirleme Raporu'nda belirtildiği gibi, Proje açık denizde gerçekleştirilecektir ve Türkiye'de, karada herhangi bir tesis bulunmayacaktır. Bu nedenle, yerel toplumlar ve kamu sağlığı üzerinde inşaat faaliyetlerinin bir sonucu olarak, herhangi bir etki oluşması beklenmemektedir.

Ayrıca Kapsam Belirleme Raporu'nun yayınlanması ile, **Bölüm 5 Proje Tanımı**'nda Türkiye'de herhangi bir lojistik merkezi/depolama sahası bulunmayacağı ve atık bertarafı veya yakıt ikmali için Türkiye'de bulunan limanlarının kullanılmasına gerek duyulmayacağı doğrulanmıştır. Bu nedenle, Türkiye'de bulunan limanların kullanımıyla ilişkili olarak yerel toplumlar veya ekonomi üzerinde herhangi bir olumlu veya olumsuz etki oluşması beklenmemektedir.

Kapsam Belirleme Raporu'nda, İşletme Aşamasının toplum veya ekonomi üzerinde herhangi bir etkiye neden olmayacağı öngörülmüştür. Ancak paydaşların katılımı sürecinde, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından, Proje Alanının petrol ve doğalgaz arama ve geliştirme ruhsatlı bölgelerden geçtiği belirtilmiştir (Tablo 9.1). Bu konu Bölüm 9.6.3.1'de değerlendirilmektedir.

Paydaşlarla yapılan görüşmeler sırasında Kapsam Belirleme Raporu'nda ele alınmamış olan bazı endişeler tespit edilmiştir. Bunlar, beklenmeyen gaz kaçakları, patlamalar ve kazaların Türk balıkçılığı üzerindeki etki potansiyeli, bunlarla ilişkili çalışanların güvenliğine yönelik kaygılar ve Türkiye kıyılarında yaşayan topluluklar açısından söz konusu potansiyel güvenlik riskleri, çevrenin olumsuz etkilenme potansiyeli ve Proje'nin çevre korunmasına yönelik yaklaşımı ile diğer bazı konuları içermektedir. Bu endişeler **Bölüm 6 Paydaş Katılımı**'nda verilmektedir.

9.2.2 Kapsam Belirleme Aşaması Sonrasındaki Revizyonlar

Kapsam Belirleme Aşaması ile proje tanımının netleştirilmesinin ve çalışma alanındaki mevcut koşulların kapsamlı olarak incelenmesinin ardından (Bölüm 9.3.2’de tanımlandığı şekilde), bazı alanlarda önemli etkiler gerçekleşmeyeceği sonucuna varılmıştır ve bu nedenle bunlar ayrıntılı olarak değerlendirilmemiştir. Değerlendirme kapsamı dışında tutulan etkiler, kapsam dışı tutulma nedenleri ile birlikte Tablo 9.1’de belirtilmiştir.

Tablo 9.1 Değerlendirme Kapsamı Dışında Tutulan Potansiyel Etkiler ve Riskler

Potansiyel etki veya risk	Açıklama
<i>Genel</i>	
İnşaat ve işletme sırasında yerli halk üzerindeki olumsuz veya olumlu (faydalı) etkiler	Proje’nin konumu (Karadeniz kıyı şeridinden en az 110 km açıkta) göz önünde bulundurularak, IFC PS 7 tanımına uyan bir yerli halk tanımlanmamıştır.
<i>İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları</i>	
Projeyle ilgili deniz trafiği sonucunda artan gemi kazası riski	Gemi filosu (boru döşeme ve destek gemileri) günde yaklaşık 2,75 km gibi çok düşük hızlarda seyredecektir. Bu nedenle inşaat sahasında bulunacak gemiler, standart gemilerden ziyade durağan nesneler gibi düşünülebilir. Gemi çarpışma riskini en aza indirmek için diğer gemilere, inşaat yayılımının günlük konumu hakkında bilgi verilecektir. Gemilerin çarpışma olasılığı ve gemi çarpışmalarının muhtemel sonuçları sosyoekonomik etki değerlendirmesinin kapsamı dışında tutulmuştur ancak bu konu, Bölüm 13 Beklenmeyen Olaylar ’da çarpışma kaynaklı petrol sızıntısı ile ilgili olarak, Denizcilik Risk Değerlendirmesi’nin bir parçası şeklinde ele alınmıştır.
Gemicilik ve diğer gemi işletmecileri üzerindeki etkiler	Proje Alanı çeşitli gemi seyir güzergâhlarıyla kesişmektedir ve Hamsi avlanma sezonunda büyük ticari balıkçılık gemileri de görülebilir. Ancak inşaat filosunun dar bir alana yayılacak olmasına (ve Bölüm 5 Proje Tanımı ’nda tarif edilmiş olduğu üzere inşaat yayılımının yakınlarında seyir trafiğine getirilecek olan kısıtlamalara) ve inşaat filosunun günde yaklaşık 2,5 km hızla ilerleyecek olmasına bağlı olarak diğer gemiler inşaat yayılımından kolayca sakınabilecektir. Buna bağlı olarak bu gemilerin seyir güzergâhlarının veya balıkçılık gemilerinin etkilenmesi beklenmemektedir.
Deniz altı kablolarının hasar görme riski	Proje, Türkiye MEB’indeki herhangi bir deniz altı kablosuyla kesişmemektedir.

Devam ediyor...

Potansiyel etki veya risk	Açıklama
TJRAskeri bölgelere etki	Türk Deniz Kuvvetleri, Türkiye kıyıları açıklarında askeri tatbikatlar ve atış eğitimleri gerçekleştirmektedir. Müzakereler sırasında Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından atış eğitim alanı olarak kullanılan ve Proje Alanı ile kesişen bir alan belirlenmiştir (Ref. 9.2). Bu alanın kesin konumu açıklanmamıştır. Bununla birlikte İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları sırasında, Projenin Deniz Kuvvetleri tatbikatları üzerinde oluşturacağı etkilerin lokal ve geçici nitelikte olması beklenmektedir. İnşaat Aşamasında gerçekleştirilen faaliyetlerin Türkiye MEB’inde gerçekleştirilmekte olan herhangi bir askeri tatbikatla çakışmasını önlemek için inşaat öncesinde ve inşaat sırasında ilgili Türk makamları ile irtibat halinde bulunulacaktır. Ayrıca, denizcilik yetkilileri tarafından inşaat çalışmalarının öncesinde ve inşaat çalışmaları sırasında Proje koordinatlarının haritalar üzerinde işaretlenerek, tüm ilgili kuruluşlara bildirileceği ve böylelikle, Proje Alanı’nda askeri tatbikat gerçekleştirilmesinden kaçınılacağı teyit edilmiştir. Bu nedenle, Proje inşaatının Deniz Kuvvetleri ve askeri tatbikatlar üzerinde herhangi bir etki oluşturmayacağı öngörülmektedir.

Tamamlandı.

9.3 Sosyoekonomik Alan Sınırları

Proje’nin tamamı Karadeniz’de gerçekleştirilecek olup, Türkiye anakarasındaki en yakın nokta olan Sinop İli, Proje’den yaklaşık 110 km uzaklıktadır. Şekil 9.1’de Proje’nin Türkiye MEB’i sınırlarına ve Türkiye’ye göre coğrafi konumu görülmektedir.

9.3.1 Proje Alanı

Proje Alanı, Türkiye MEB’inin kuzeyinde doğu-batı doğrultusunda uzanacak ve uzunluğu yaklaşık 470 km, genişliği ise 2 km olacaktır. Boru hattının uzunluğu, dört boru hattının Rusya/Türkiye MEB ve Türkiye/Bulgaristan MEB sınırlarını kestiği noktalar arasındaki mesafeyle belirlenmiştir. Genişliği ise, Ön Mühendislik ve Tasarım (FEED) çalışmasıyla belirlenmiş olan ve boru hatlarının deniz tabanı üzerinde döneceği, önerilmiş ilk koridorun eniyle tanımlanmıştır.

Ön Mühendislik ve Tasarım çalışmasından bu yana, South Stream Transport Türk yetkililerle Proje’nin kapladığı alanla (ayakizi) ilgili değerlendirmeler gerçekleştirmiştir. Proje’nin kapladığı alan deniz tabanı üzerinde dönecek dört boru hattını ve en dıştaki boru hatlarının yanında uzanarak, bu bölgede deniz tabanında herhangi bir üçüncü tarafın gerçekleştireceği faaliyetleri engelleyecek olan güvenlik bölgesini kapsamaktadır. Yapılan görüşmelerin sonucunda, Türk yetkililerle de mutabık kalınarak, boru hatlarının 420 m genişliğinde bir koridor içinde döşenmesi önerilmiştir. Dört boru hattının yanısıra, en dıştaki her iki boru hattının yanında uzanan İşletme Güvenlik Bölgesi de bu koridorun içinde kalmaktadır.



</

9.3.2 Araştırma Bölgesi ve Etki Alanı

Sosyoekonomik veriler herhangi bir sosyoekonomik etkinin potansiyelini anlamak amacıyla toplanmıştır. Bu yaklaşım hem Proje Alanı'nı hem de değerlendirilmekte olan potansiyel sosyoekonomik etkilere dair etki alanlarını kapsamaktadır.

Proje fiziksel konumu itibarıyla Türkiye ana karasından (Sinop'tan) 110 km mesafede ve Türkiye MEB'i içinde yer aldığından, herhangi bir sosyoekonomik etki oluşsa dahi, bu etki ulusal veya bölgesel seviyede gözlemlenecektir. Proje'nin konumu göz önünde bulundurulduğunda, yerel toplumlar veya ekonomi üzerinde herhangi bir etki oluşması beklenmediğinden dolayı il ölçeğinde veya lokal ölçekte de herhangi bir etki öngörülmemektedir.

Projenin potansiyel sosyal ve ekonomik etkileri göz önünde bulundurulduğunda (balıkçılık, petrol ve doğalgaz arama bölgeleri ve deniz taşımacılığı üzerindeki potansiyel etkileri gibi), etki bölgesi ve Araştırma Bölgesi, Proje Alanının ötesine uzanmaktadır. Dolayısıyla sosyal ve ekonomik alıcılar üzerindeki etkiler, etki türüne bağlı olarak çeşitli etki bölgeleri açısından değerlendirilmektedir. Örneğin ekonomik etkiler (gerçekleşmesi halinde) ulusal veya bölgesel seviyede görülecektir.

9.4 Metodoloji ve Veriler

İlgili mevcut durum özelliklerine ilişkin veriler potansiyel sosyoekonomik etkilerin değerlendirilmesi amacıyla incelenmiştir. Bu veriler öncelikli olarak ulusal düzeyde ve il düzeyinde toplanmış ve sunulmuştur.

Her ne kadar bölgesel düzeyde veriler mevcut olsa da Karadeniz'e kıyısı olan Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nin her ikisinde de denize kıyısı olmayan iller bulunmaktadır, dolayısıyla bölgesel düzeyden ziyade il düzeyinde veri toplanmasına öncelik verilmiştir.

Potansiyel sosyoekonomik etkilerle ilişkili olarak yapılan değerlendirmede incelenen veriler **Bölüm 6 Paydaş Katılımı**'nda açıklandığı gibi, paydaş katılımı faaliyetleri ve yüz yüze görüşmeler aracılığıyla toplanan güncel verileri (birincil kaynaklar) ve nüfus sayımı istatistikleri, kamusal veya akademik raporlar gibi mevcut verileri (ikincil kaynakları) içeren çeşitli kaynaklardan sağlanmıştır.

Mevcut durumun ele alındığı bölümde (mümkün olan yerlerde) sunulan ulusal ve bölgesel düzeydeki veriler, bu verilerin birbirleri ile karşılaştırılmasına olanak sağlamıştır. Ulusal veya bölgesel düzeyde veri bulunamadığı zaman ise bu durum belirtilmiştir.

9.4.1 Veri Kaynakları

Mevcut duruma ilişkin verilerin toplanması, projeden kaynaklanabilecek sosyoekonomik etkilerin doğru ve gerçekçi bir şekilde değerlendirilmesine imkan sağlayacak bilgilerin elde edilmesini hedeflemiştir. Bu bilgiler özellikle projenin İnşaat, İşletme ve Hizmetten Çıkarma Aşamaları sırasında tahmin edilebilmesi, izlenmesi ve değerlendirilmesi mümkün olan sosyoekonomik etkilere karşı mevcut koşulları ortaya koyarak, mevcut sosyoekonomik özellikleri ve önemli eğilimleri belirlemekte ve tanımlamaktadır.

Türkiye’de ulusal seviyedeki göstergelere ilişkin geçerli sosyal ve ekonomik istatistikler Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından toplanmakta ve tutulmaktadır. Aynı zamanda belli bazı sosyoekonomik göstergeler için bölge ve il düzeyindeki idari birimlerde ilgili veriler mevcuttur. Öte yandan TÜİK il seviyesinde bazı verileri 2001 yılından bu yana yayınlanmamaktadır. Mevcut veriler ilgili kamu kuruluşları ve hükümet temsilcilikleri ile temasa geçilerek ve ziyaretler gerçekleştirilerek tespit edilmiştir.

İl seviyesinde veya bölgesel seviyede kaydedilmedikleri için bazı sosyoekonomik veriler (il seviyesinde kişi başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH) -güncel fiyatlar- ve ekonomik faaliyete göre GSYH) mevcut değildir. Ancak ulaşılamayan bu veriler yapılan analiz için kritik önem taşımadığından, veya bu bölüm için gerekli verileri elde etmek mümkün olabildiğinden, bu durum etki değerlendirmesini kısıtlamamıştır.

İkincil verileri destekleyici olması için, ilgili paydaşlarla yapılan görüşmeler sonucunda birincil veriler de toplanmıştır.

Aşağıdaki bölümlerde ikincil (mevcut) veriler, mevcut verilerdeki boşluklar ve ikincil verileri desteklemek amacıyla gerçekleştirilmiş olan birincil veri araştırmaları ele alınmaktadır.

İkincil Veriler

İkincil veriler ilgili kamu kurum ve kuruluşlarından elde edilmiştir. Bu veriler, halka açık veri tabanlarından ve yazılı taleple başvuru yapılan hükümet kuruluşlarından elde edilmiştir. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) web sitesi de ikincil verilerin elde edilmesinde başvurulacak önemli bir kaynaktır.

Veri Boşlukları

Yukarıdaki bilgiler derlendikten sonra yapılan analizde, aşağıdaki konularla ilişkili olarak ele alınması gereken çeşitli veri boşlukları tespit edilmiştir:

- İl seviyesinde 2001 yılından sonrası için bazı verilerin mevcut olmaması;
- Proje alanındaki balıkçılık faaliyetleriyle ilgili bilgi;
- Ekonomik sektörlere göre dağılımı yapılan toplam bölgesel ve lokal GRP/Brüt Katma Değer (BKD) (örn. bölgesel/yerel ekonomilerde balıkçılığın yüzdesi);
- Karadeniz’deki Türkiye MEB’inde ve Türkiye sularında petrol ve doğalgaz/maden arama ve çıkarma faaliyetleri (örn. arama ruhsatlı bölgeler, arama şirketlerinin gelecekteki (5 yıla kadar gerçekleşmesi öngörülen) faaliyetleri ve bunların kullanıma kapatılan bölgeye uzaklığı);
- Gemi seyir güzergahları, gemi hareketleri ve ulusal, bölgesel ve yerel seviyede gemi trafiği hacmi (örn. gemilerle taşınan yük miktarları, tanker, kuru yük, balıkçılık filosu, yolcu gemisi ve askeri gemi gibi, gemi türüne göre gemi hareket sayıları); ve
- Gemi denetimleri de dahil olmak üzere Türkiye sularının yönetilmesi/kontrolü: Proje Alanında Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı (deniz güvenliğinden sorumlu yetkili makam) veya diğer deniz kuvvetleri/deniz polisi/güvenlik hizmetleri faaliyetleri.

Bu veri boşlukları, aşağıda detaylı olarak açıklanan birincil veri toplama çalışmalarının odak noktası olmuştur.

Birincil Veri Toplama

İkincil verilerin incelenmesi sonucunda ortaya çıkan veri boşluklarının ışığında, ek ikincil verilerin doğrudan talep edilerek temin edilmesine yönelik bir veri toplama çalışması gerçekleştirilmiş ve ikincil veri boşluklarını tamamlamak, ikincil veri kaynaklarından elde edilen istatistiksel bilgileri doğrulamak amacıyla nitel ve nicel birincil veriler araştırılmıştır.

Birincil veriler aşağıda sıralanmakta olan yetkili ulusal hükümet temsilcilikleri ve balıkçılık organizasyonlarıyla 2013 yılında düzenlenen paydaş katılım toplantılarında derlenmiştir:

- Enerji ve Doğal Kaynaklar Bakanlığı;
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı;
- Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı;
- Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO);
- Türk Deniz Kuvvetleri Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi;
- İçişleri Bakanlığı: Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı;
- Su Ürünleri Kooperatifleri Merkez Birliği; ve
- Doğu Karadeniz Su Ürünleri Kooperatifleri Bölge Birliği.

Bugüne dek Projeyle ilgili olarak paydaşların yönlendirdikleri soruların ve dile getirdikleri kaygıların önemli bir bölümü balıkçılık ve su ürünleri üzerindeki potansiyel etkilerle ilişkilidir (**Bölüm 6 Paydaş Katılımı**). Bu nedenle, Proje için ek bir Balıkçılık Araştırması gerçekleştirilmiş ve aşağıdaki paydaşlardan da balıkçılık ve su ürünleriyle ilgili ilâve veriler talep edilmiştir:

- Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü;
- Gıda, Tarım ve Hayvancılık Sinop İl Müdürlüğü;
- Karadeniz Teknik Üniversitesi - Deniz Bilimleri Fakültesi;
- Ortadoğu Teknik Üniversitesi - Deniz Bilimleri Fakültesi;
- Su Ürünleri Kooperatifi Merkez Birliği (SÜR-KOOP); ve
- Karadeniz Teknik Üniversitesi - Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Bölümü.

Buna ek olarak, Mayıs 2014'te Doğu Karadeniz Su Ürünleri Kooperatifleri Bölge Birliği ve Samsun Bölgesi Su Ürünleri Kooperatifler Birliği ile toplantılar gerçekleştirilerek, kendilerine Proje'nin son durumu ve Balıkçılık Araştırmasının (bkz. Ek 9.1) bulguları hakkında bilgiler sunulmuştur. Ayrıca, ileriye yönelik paydaş katılım faaliyetlerinin kapsamı tartışılmıştır; bu katılım faaliyetleri ÇSED raporunun görüşülmesini ve inşaat faaliyetleri esnasında boru döşeme filosunun konumu hakkında balıkçılar ile iletişim halinde olunmasını içerecektir.

9.4.2 Varsayımlar ve Kısıtlamalar

Kısıtlamalar

Mevcut duruma ilişkin verilerle ilgili olarak aşağıda açıklanan kısıtlamalar söz konusudur:

- Mümkün olan durumlarda en az beş yıllık veri temin edilmiştir. Bazı durumlarda beş yıllık eğilimler serisinin verileri elde edilememiştir; ve
- Belirli şartlarda sayısal verilere ulaşılamadığından, bu verilerin eksikliğini gidermek amacıyla, mümkün olan durumlarda, niteliksel (kalitatif) veriler derlenmeye çalışılmıştır.

Yukarıdaki kısıtlamaların bu bölüm içerisindeki değerlendirmelerin bütünlüğünü bozmadığı düşünülmektedir.

Varsayımlar

Etki değerlendirmesinde belirleyici olan konularla ilgili aşağıdaki varsayımlarda bulunulmuştur:

- İhtiyaç duyulan inşaat işgücünün önemli bir bölümü oldukça nitelikli çalışanlardan oluşacaktır; yüklenicinin çalıştıkları gemilerde konaklayacak şekilde kendi uzman teknik ekibini beraberinde getirmesi beklenmektedir.
- Türkiye kıyılarında herhangi bir tesis/boru depolama sahası yer almayacaktır; ve
- Proje için Türkiye limanları kullanılmayacaktır.

9.5 Mevcut Sosyoekonomik Durum

Bu bölümde mevcut metodolojinin (veri kaynakları ve kısıtlamaları dahil) bir özeti sunulmakta ve Karadeniz kıyı bölgesinin mevcut sosyoekonomik özellikleri açıklanmaktadır. Bu bölüm aşağıdaki şekilde yapılandırılmıştır:

- Bölüm 9.5.1: Coğrafi, Siyasi ve Tarihi Durum;
- Bölüm 9.5.2: İdari Çerçeve;
- Bölüm 9.5.3: Nüfus ve Demografi;
- Bölüm 9.5.4: Ekonomi;
- Bölüm 9.5.5: Deniz Kullanıcıları ve Doğal Kaynak Arama Hakları;
- Bölüm 9.5.6: Hassas Topluluklar; ve
- Bölüm 9.5.6: Mevcut Durum Özeti ve Önemli Sonuçlar.

9.5.1 Coğrafi, Siyasi ve Tarihi Durum

9.5.1.1 Coğrafi Durum

Güney Akım Açık Deniz Doğal Gaz Boru Hattı, Rusya kıyısındaki Anapa yakınlarından başlayarak Türkiye Münhasır Ekonomik Bölgesi'nden (MEB) geçip, Bulgaristan kıyısındaki Varna yakınlarında kıyıya çıkacaktır. Karadeniz'i çevreleyen ülkeler, Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı'nın

Rusya'daki kıyı yaklaşım bölgesinden başlayarak Karadeniz'i çevreleyen ülkeler (saat yönünde sıralandığında): Rusya, Gürcistan, Türkiye, Bulgaristan, Romanya ve Ukrayna'dır.

9.5.1.2 Tarihi Durum

Günümüz Türkiye Cumhuriyeti 1923'de kurulmuş lâik bir cumhuriyettir. Mustafa Kemal Atatürk ülkenin kurucu lideridir. Avrupa ve Asya arasındaki stratejik konumu nedeniyle Türkiye, bölge ve Karadeniz üzerinde önemli bir etkiye sahiptir (Ref. 9.3).

Son on yılda Türkiye ekonomik bakımdan gelişerek, bugün dünyanın en büyük 16. ekonomisine sahip olan orta gelirli bir ülkeye dönüşmüştür (Ref. 9.4). Türkiye, Avrupa Birliği'ne aday ülke statüsünde bulunmakta olup, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) üyesi, G20 üyesi ve bilateral Resmi Kalkınma Yardımı (ODA)'nin önemli bir donörü konumundadır.

Türkiye'nin demokrasi ve piyasa ekonomisi yolculuğu, karmaşık bir süreçten geçmiştir. Anayasanın korunmasından sorumlu olarak görülen silahlı kuvvetler, hükümetleri laik değerlerin tehdit altında görülmesi gibi nedenlerle iktidardan uzaklaştırmıştır. 1980'den bu yana bu tür bir müdahale gerçekleştirilmemiş olup (Ref. 9.5) günümüzde de böyle bir müdahale gerçekleşmesi ihtimali uzaktır.

9.5.1.3 Siyasi Durum

Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) 2011 yılında 550 sandalyeli meclise 327 milletvekili ile girerek üçüncü kez iktidara gelmiştir. Başbakan olarak üst üste üçüncü döneminde hizmet vermekte olan Sn. Recep Tayyip Erdoğan 2003 yılından bu yana bu görevi sürdürmektedir. Meclis tarafından seçilmiş olan Cumhurbaşkanı Sn. Abdullah Gül'dür. Hükümet iktidara sahiptir ancak Cumhurbaşkanı'nın yasaları veto etme ve devlet görevlilerini ve hakimleri atama yetkisi bulunmaktadır (Ref. 9.3).

Anayasal reform önemli bir siyasal konudur ve 2010 yılındaki referandumda çeşitli anayasal reformlar oylamaya sunulmuştur (Ref. 9.3). 2010 yılının Eylül ayında gerçekleştirilen bu anayasa referandumuyla meclisin ordu ve yargı üzerindeki kontrolünü arttıran düzenlemeler getirilmiştir. Laiklik yanlısı muhalifler, AKP'yi bir İslam devleti kurmaya çalışmakla suçlamış ve partinin yönetim yetkisini sorgulamıştır. Bu durum Başbakan Erdoğan'ın hükümetine ve laik değerler üzerinde tehdit oluşturduğu algısı yaratan gelişmelere yönelik 2013 yılında gerçekleştirilen toplu protestolarla örneklenebilir.

9.5.2 İdari Çerçeve

Türkiye yedi coğrafi bölgeye ayrılmıştır ve sosyoekonomik değerlendirmenin yapıldığı bu bölümde, bu bölgeler için "bölge" ve "bölgesel" terimleri kullanılmaktadır: Türkiye'de Karadeniz'e sınırı olan iki bölge bulunmaktadır: Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi.

İdari açıdan, her bölge illere bölünmüştür. Bu doğrultuda, "il" terimiyle Karadeniz'e kıyısı bulunan bölgelerdeki iller işaret edilmektedir. Dolayısıyla, bu bölümde değinilen iller sadece Karadeniz kıyısında bulunan; yani Karadeniz ve Marmara Bölgeleri'nin Karadeniz'e kıyısı olan illeridir ve bu iki bölgenin tüm illerini kapsamazlar. Şekil 9.2'de Türkiye'nin il idari yapısı görülmektedir.

Türkiye ve Karadeniz'e kıyısı olan iller için 2012 yılı nüfus verileri ve nüfus yoğunlukları Tablo 9.2'de verilmiştir. Marmara Bölgesi'nde İstanbul, Kocaeli ve Sakarya illeri, Karadeniz Bölgesi'nde ise Düzce, Zonguldak, Samsun, Ordu ve Trabzon illeri, Türkiye ortalamasının üzerinde nüfus yoğunluğuna sahiptir. (Ref. 9.8). Buna karşılık Kastamonu, Sinop ve Artvin'de nüfus yoğunluğu Türkiye ve diğer Karadeniz'e kıyısı olan illerin ortalamasının altındadır.

Tablo 9.2 Nüfus, 2012

İl	Nüfus	Toplam Türkiye nüfusuna oranı (%)	Nüfus yoğunluğu (km ² başına kişi sayısı)
<i>Marmara Bölgesi kıyı illeri</i>			
Kırklareli	341.218	0,5	54
İstanbul	13.854.740	18,3	2.666
Kocaeli	1.634.691	2,2	453
Sakarya	902.267	1,2	186
<i>Karadeniz Bölgesi kıyı illeri</i>			
Düzce	346.493	0,5	135
Zonguldak	606.527	0,8	184
Bartın	188.436	0,2	91
Kastamonu	359.808	0,5	27
Sinop	201.311	0,3	35
Samsun	1.251.722	1,7	138
Ordu	741.371	1,0	125
Giresun	419.555	0,6	61
Trabzon	757.898	1,0	162
Rize	324.152	0,4	83
Artvin	167.082	0,2	23
Karadeniz kıyı illeri toplamı	22.949.592	30,3	-
TÜRKİYE	75.627.384	100	98

Kaynak: (Ref. 9.7)

2012 yılına kadar olan beş yıllık dönemde, ulusal nüfus ortalama olarak yılda %1,39 oranında artış göstermiştir. Ancak Marmara ile Karadeniz bölgelerinin kıyı illerine ait ortalamalar arasında dikkate değer bir fark bulunmaktadır; bu beş yıllık dönemde Marmara Bölgesi illeri Karadeniz Bölgesi illerine göre beş kat daha hızlı bir toplam nüfus artışı sergilemiştir (bkz. Tablo 9.3). Aynı beş yıllık dönemde toplam nüfusu %6,97 oranında artış gösteren Marmara Bölgesi sınırındaki Düzce ili ise bu duruma kayda değer bir istisna oluşturmaktadır (Ref. 9.8).

Tablo 9.3 Yıllık Nüfus Artış Hızı

İl Grubu	2008	2009	2010	2011	2012	Toplam 2008-2012
Marmara Bölgesi kıyı illeri - ortalama	%1,29	%1,67	%2,49	%2,70	%1,69	%9,84
Karadeniz Bölgesi kıyı illeri - ortalama	%0,70	%0,87	%-0,02	%-0,22	%0,51	%1,84
Türkiye (toplam)	%1,32	%1,46	%1,60	%1,36	%1,21	%6,95

Kaynak: (Ref. 9.8)

Son beş yıl içinde Karadeniz Bölgesi kıyı illerindeki toplam nüfus artış hızındaki görece düşüklüğün nedenleri arasında, söz konusu illere gerçekleşen net göç oranının negatif veya yalnızca düşük düzeyde pozitif olması sayılabilir. Bu durum, her biri düzenli olarak pozitif net göç alan Marmara Bölgesi'nin İstanbul, Kocaeli ve Sakarya illerindeki durumun tam tersidir. Bir kez daha, Düzce ili bu eğilime bir istisna oluşturmaktadır. Karadeniz kıyı illeri için net göç rakamları Tablo 9.4 'te sunulmuştur.

Tablo 9.4 Toplam Net Göç, 1975-2012

İl	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2007-8 ile 2011-12 arası Toplam
<i>Marmara Bölgesi kıyı illeri</i>						
İstanbul	26.675	39.481	102.583	121.782	30.461	320.982
Kırklareli	- 462	- 883	756	150	1.316	877
Kocaeli	23.018	12.033	15.124	13.244	11.405	74.824
Sakarya	3.434	3.711	1.621	3.904	4.670	17.340

Devam ediyor...

İl	2007-2008	2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2007-8 ile 2011-12 arası Toplam
<i>Karadeniz Bölgesi kıyı illeri</i>						
Düzce	1.810	2.706	927	574	-147	5.870
Zonguldak	- 1.891	- 4.443	- 7.555	- 7.836	-8.408	-30.133
Bartın	2.093	462	- 957	- 1.059	-185	354
Kastamonu	772	- 1.523	- 1.611	- 459	407	-2.414
Sinop	827	4	1.060	- 580	-2.094	-783
Samsun	- 5.229	- 707	- 9.407	- 8.305	-9.312	-32.960
Ordu	- 3.739	- 961	- 8.345	- 10.509	21.645	-1.909
Giresun	1.550	- 2.597	- 3.040	- 2.288	166	-6.209
Trabzon	- 1.109	10.394	- 7.416	- 13.588	-3.614	-15.333
Rize	- 572	- 2.147	- 1.749	- 2	-1.541	-6.011
Artvin	- 1.960	- 1.341	- 873	0	-326	-4.500
Kaynak: (Ref. 9.8)						
<i>Tamamlandı.</i>						

9.5.4 Ekonomi

9.5.4.1 Gayri Safi Yurtiçi Hasıla

Türkiye, 789 milyar ABD Doları GSYH'sı ile üst orta gelirli bir ülkedir ve sıralamada Endonezya'nın gerisinde ve Hollanda'nın önünde yer alan dünyanın 16. en büyük ekonomisine sahiptir (Ref. 9.10).

Türkiye ekonomisinde 2003'ten 2012'ye kadarki on yıl içinde, küresel ekonomik krizin yaşandığı 2008 ve 2009 yılları hariç olmak üzere büyük ölçüde süreklilik gösteren bir ekonomik gelişme yaşanmıştır (Ref. 9.11). 2008 yılındaki küresel finansal kriz ve ardından 2009 yılında gerçekleşen ekonomik duraklama sürecinden sonra 2010 yılında %9,2 ve 2011 yılında %8,8 ile ekonomik büyüme hızlı bir şekilde yeniden başlamıştır (Ref. 9.12). 2008 ve 2009 yıllarında kişi başına düşen milli gelirde (Türk Lirası) düşüş yaşanırken, kişi başına GSYH (1998 yılını baz alan sabit fiyatlara göre hesaplandığında) 2009 yılındaki 1.346'dan 2013 yılında 1.609'a yükselmiştir (Tablo 9.5). Mevcut fiyatlarla, 2013 yılı GSYH karşılığı 20.531 Türk Lirası'na eşittir.

Tablo 9.5 1998 ile 2012 yılları arasında Türkiye’de kişi başına düşen GSYH

Yıl	Gayrisafi Yurtiçi Hasıla		
	Mevcut fiyatlar, Türk Lirası	Sabit fiyatlar, 1998 baz yılı, Türk Lirası	Büyüme Oranı (%, yıldan yıla, 1998 yılı sabit fiyatları baz alınarak)
1998	1.124	1.124	-
2003	6.809	1.143	-
2007	12.018	1442	3,4
2008	13.378	1.434	-0,6
2009	13.223	1.346	-6,1
2010	15.023	1.450	7,5
2011	17.484	1.552	7,2
2012	18.846	1.565	0,8
2013	20.531	1.609	2,8

Kaynak: (Ref. 9.13)

İl düzeyinde yayınlanan en son verilere (2001) göre, Karadeniz kıyısında bulunan Marmara Bölgesi illerinin önemli bir kısmında GSYH değerleri Türkiye ortalamasının üzerinde iken, Karadeniz Bölgesi illerinin büyük bir kısmında bu değerler Türkiye ortalamasından düşüktür (Ref. 9.13).

İl düzeyinde kişi başına düşen GSYH ile ilgili daha güncel bir veri bulunmamaktadır. Ancak nüfus artışı (Ref. 9.7), net iç göç (Ref. 9.8), sektörel istihdam eğilimleri (Ref. 9.14) gibi başka ölçümler, uygulanan bölgesel kalkınma politikalarına karşın Türkiye’nin bölgeleri arasında bölgesel ve sosyoekonomik farklılıklar görülmeye devam ettiğini göstermektedir. Karadeniz Bölgesi’nin, ekonomik ve sosyal göstergeler ve kalkınma açısından ülke ortalamasının altında kaldığını gösteren bir çalışma da bunu desteklemektedir (Ref. 9.14). Bu dengesizliğe yanıt olarak ‘yeterince gelişmemiş’ bölgelere özel sektörü çekmek ve bölgesel kalkınma sağlamak amacıyla hükümet tarafından kamu yatırımı politikaları uygulanmaktadır. Ancak aynı çalışmada Türkiye’deki ‘az gelişmiş’ bölgeler arasında Güney Doğu ve Orta Anadolu’nun yanı sıra Karadeniz Bölgesi’nin de bulunduğu işaret eden ekonomik ve sosyal göstergeler göze çarpmaktadır. (Ref. 9.14).

9.5.4.2 Ekonomik Sektörel Yapı

2012 yılında, GSYH'den aldıkları pay bakımından Türkiye ekonomisinin en büyük beş sektörü sırasıyla imalat (%24,4), ulaştırma, depolama ve haberleşme (%9,9), toptan ve perakende ticaret (%12,7), finansal hizmetler (%12) ve tarım (%9)'dır. (Ref. 9.15).

9.5.4.3 İstihdam

Türkiye'de işgücü piyasası özellikle kadınlar ve gençler açısından düşük seviyede katılım ve işgücü verimiyle karakterizedir. 2011 yılı verilerine göre çalışma çağındaki nüfusun %50'sinin istihdam edilmekte olduğu görülmektedir ve bu oran OECD ortalamasının yaklaşık %20 altındadır. (Ref. 9.3). Küresel mali krizinin ardından 2008 yılında işsizlik oranı %14 seviyelerine ulaşmış ancak 2011 yılında %9,8'e düşerek, ilk defa 2008'den önceki %10'luk seviyenin altına inmiştir. (Ref. 9.16).

2011 yılı verileri, Türkiye'de çalışan nüfusun %22,7'sinin tarım, %27,2'sinin sanayi ve %50,1'inin hizmet sektöründe istihdam edilmekte olduğunu göstermiştir. Ülke genelindeki eğilimlere paralel şekilde, İstanbul dahil olmak üzere Karadeniz kıyısındaki illerde ana iş kolunu hizmet sektörü oluşturmaktadır. Diğer taraftan tarım, Kastamonu, Ordu ve Giresun illerinde sırasıyla %46, %53 ve %49 ile istihdam faaliyetlerinin en önemli kısmını oluşturmaktadır. Türkiye genelinde ve Karadeniz kıyısındaki illerde çalışan nüfusun ekonomik faaliyet türüne göre dağılımı Tablo 9.6 'da sunulmuştur.

Tablo 9.6 Ekonomik faaliyet alanına göre çalışan nüfus ve istihdam oranları, 2011*

İl	İstihdam Edilen Toplam Nüfus	Sektörel İstihdam Rakamları			Toplam istihdam (%)		
		Tarım	Sanayi	Hizmet	Tarım	Sanayi	Hizmet
Marmara Bölgesi kıyı illeri							
Istanbul	4.565.000	31.000	1.677.000	2.857.000	0,7	36,7	62,6
Kırklareli	140.000	35.000	43.000	62.000	25,0	31,0	44,0
Kocaeli	502.000	22.000	221.000	258.000	4,4	44,1	51,5
Sakarya	281.000	71.000	89.000	121.000	25,2	31,7	43,2
Karadeniz kıyı illeri							
Düzce	130.000	42.000	43.000	45.000	32,1	33,3	34,6
Zonguldak	220.000	58.000	67.000	96.000	26,2	30,4	43,5
Bartın	69.000	25.000	18.000	26.000	36,3	26,5	37,2

Devam ediyor...

İl	İstihdam Edilen Toplam Nüfus	Sektörel İstihdam Rakamları			Toplam istihdam (%)		
		Tarım	Sanayi	Hizmet	Tarım	Sanayi	Hizmet
Kastamonu	156.000	82.000	20.000	54.000	52,8	12,7	34,5
Sinop	77.000	27.000	20.000	30.000	35,2	26,0	38,8
Samsun	434.000	169.000	90.000	175.000	38,9	20,8	40,3
Ordu	282.000	138.000	57.000	88.000	48,8	20,1	31,1
Giresun	153.000	70.000	26.000	56.000	46,1	17,0	37,0
Trabzon	281.000	103.000	55.000	123.000	36,7	19,5	43,8
Rize	108.000	39.000	26.000	43.000	36,3	23,8	39,9
Artvin	73.000	29.000	11.000	33.000	40,1	14,7	45,2
TÜRKİYE	24.320.000	5.531.000	6.605.000	12.184.000	22,7	27,2	50,1

Kaynak: (Ref. 9.17)
*15 Yaş ve üzeri nüfus.

Tamamlandı.

Balıkçılık

Türkiye’de balıkçılık tarımın bir alt sektörüdür ve bu sektör çalışanlarının ulusal istihdama oranı %0,16’dır. Bu oran da tarım sektörüne katılan iş gücünün %0,7’sine eşittir (Ref. 9.18 ve Ref. 9.19).

2011 yılında Türkiye’nin Karadeniz bölgesindeki balıkçılık faaliyetleri, Türkiye’deki balıkçılık faaliyetlerine katılan toplam işgücünün yaklaşık %44’üne karşılık gelen 16.486 çalışanın istihdamını sağlamaktaydı. Karadeniz’in kıyı illerinde (İstanbul dahil) balıkçılık faaliyetlerine katılan işgücü, bu alandaki toplam istihdamın yaklaşık olarak %0,22’sini temsil etmekteydi (Ref. 9.20).

Tam zamanlı istihdam edilenler Karadeniz’de çalışan balıkçıların %96’sına karşılık gelmektedir. Ancak, bu istihdam rakamları işleme, paketlenme, pazarlama ve dağıtım, balık malzemeleri, ağ ve takımların imalatı, buz üretimi ve temini, gemi ve tekne imalatı ve bakımı gibi ikincil faaliyetler için istihdam edilenleri kapsamamaktadır (Ref. 9.20).

9.5.5 Deniz Alanlarının Kullanımı ve Haklar

Türkiye Münhasır Ekonomik Bölgesi’nin deniz alanının ve Türk karasularının kullanım şekilleri temel olarak ticari gemicilik, doğal kaynak arama ve balıkçılık faaliyetlerinden oluşmaktadır. Aşağıdaki bölümlerde deniz alanlarının (9.5.5.1), gemicilik faaliyetlerinin (Bölüm 9.5.5.2), petrol ve doğalgaz arama ve işletim faaliyetlerinin (Bölüm 9.5.5.3) ve balıkçılık faaliyetlerinin (Bölüm

9.5.5.4) yönetilmesine ilişkin, ilgili faaliyet, topluluk ve organizasyonların güncel durumları da ele alınacak şekilde, Türkiye'deki idari yapılanmanın bir özeti sunulmaktadır. Proje, Türkiye MEB'indeki herhangi bir deniz altı kablosu veya boru hattıyla kesişmemektedir.

9.5.5.1 Denizler için İdari Sistem

İdari Sisteme Genel Bakış

Türkiye'de denizcilikle ilgili idari sorumluluk sahibi önemli bakanlıklar ve idareler aşağıdaki gibidir:

- İçişleri Bakanlığı:
 - Sahil Güvenlik Komutanlığı, Karadeniz Bölge Komutanlığı.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı:
 - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü;
 - Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü;
 - Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü; ve
 - Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü - Seyir Emniyeti ve Deniz Güvenliği Dairesi Başkanlığı.
- Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı:
 - Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı:
 - Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü, Deniz ve Kıyı Yönetimi Dairesi Başkanlığı.
- Türk Deniz Kuvvetleri:
 - Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı.

9.5.5.2 Deniz Taşımacılığı

Türkiye'nin Karadeniz kıyısının uzunluğu yaklaşık 1.700 km'dir, kıyı boyunca İstanbul, Zonguldak, Samsun, Trabzon ve Rize de dahil olmak üzere birçok önemli liman şehri bulunmaktadır. Karadeniz'de deniz taşımacılığı konteyner, genel kargo, sıvı ve kuru dökme yük, Ro-Ro ve demiryolu feribotu taşımacılığını kapsamaktadır (Ref. 9.21).

Deniz Taşımacılığı Güzergahları

Türkiye MEB'indeki kilit öneme sahip ticari deniz taşımacılığı güzergâhları İstanbul, Samsun ve Trabzon limanlarını birbirlerine bağlamakta olup Karadeniz'e kıyısı bulunan komşu ülkeleri birbirlerine bağlayan çok sayıda güzergâhın da Türkiye MEB'inden geçtiği bilinmektedir.

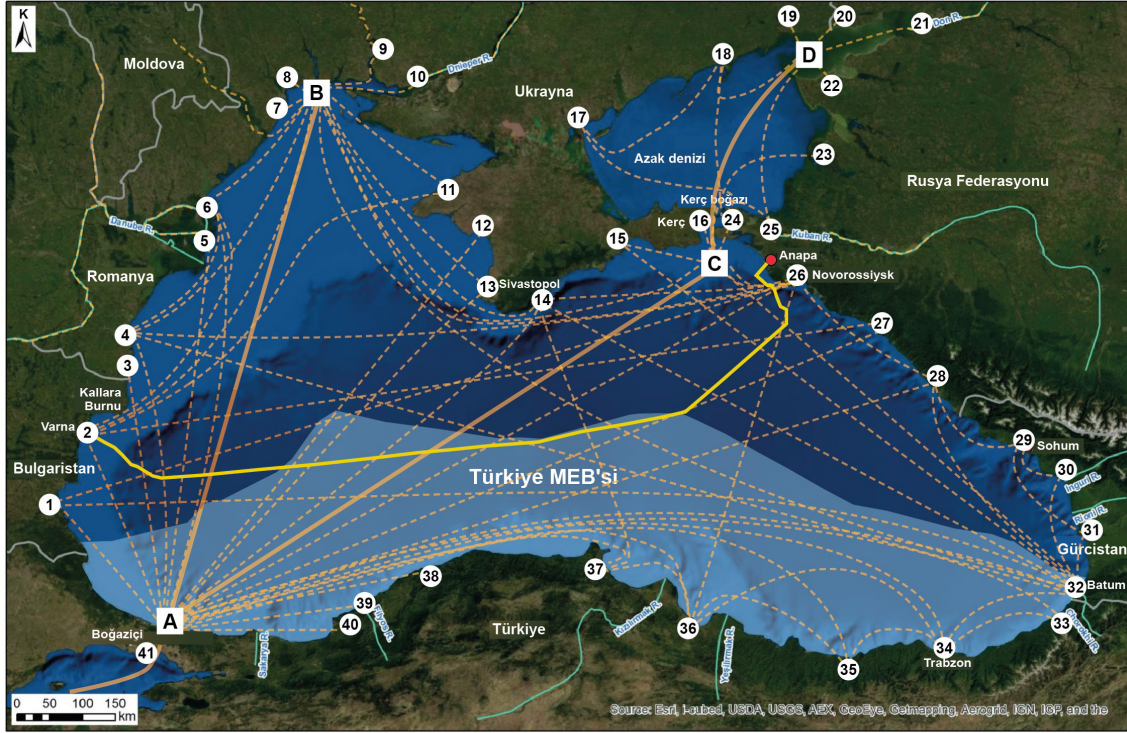
Karadeniz, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin çoğu için önemli bir nakliye güzergâhıdır ve gemi trafiğinin büyük bir bölümü aşağıdaki bağlantı noktaları arasında gerçekleşmektedir:

- İstanbul Boğazı deniz taşımacılığı bağlantı noktası (İstanbul);

- Kuzeybatı limanları (Odessa);
- Kerç Boğazı deniz taşımacılığı bağlantı noktası; ve
- Kuzeydoğu limanları.

Şekil 9.3'te Karadeniz'deki belli başlı deniz taşımacılığı güzergahları gösterilmiştir.

Şekil 9.3 Karadeniz'de Deniz Taşımacılığı ve Seyir Güzergahları



Anahtar

— boru hattı

A: Boğaziçi deniz trafiği kavşağı (İstanbul)

B: Kuzey batı liman toplama (Odessa)

C: Kerç boğazı deniz trafiği kavşağı

D: Kuzey doğu liman toplama

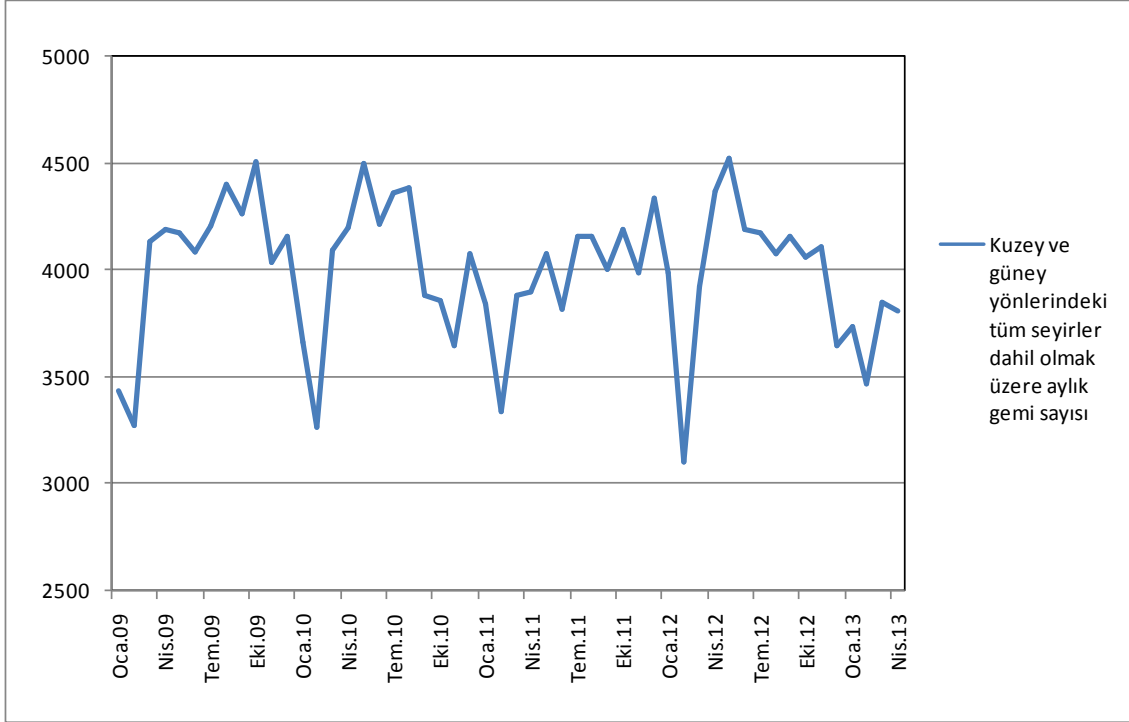
1: Burgaz	12: Evpatoria	23: Primorsko-Akhtarsk	34: Trabzon
2: Varna	13: Sivastopol	24: Port Kavkaz	35: Giresun
3: Mangala	14: Yalta	25: Temryuk	36: Samsun
4: Köstence	15: Feodosia	26: Novorossiysk	37: Sinop
5: Sulina	16: Kerç	27: Tuapse	38: Amasra (Bartın)
6: Ust'-dunayski	17: Genichesk	28: Soçi	39: Zonguldak
7: Illichivsk	18: Berdyansk	29: Sohum	40: Ereğli
8: Odessa	19: Mariupol	30: Ochamchire	41: İstanbul
9: Nikolayev	20: Taganrog	31: Poti	
10: Herson	21: Rostov-na-Donu	32: Batum	
11: Chemomorskoye	22: Yeyesk	33: Hopa	

Kaynak: Ref. 9.22

Gemi Trafik

İstanbul Boğazı, ayda yaklaşık 3.000 ile 4.500 gemi geçişi ile (kuzey veya güney yönlerindeki tüm seyirler) yoğun trafiğe sahne olan bir boğazdır (Ref. 9.23). İstanbul Boğazı'ndan geçen gemilerin sayısı kayda değer düzeyde değişkenlik göstermektedir, bununla beraber gemi sayısı kış döneminde daha düşük olma eğilimindedir (Şekil 9.4).

Şekil 9.4 İstanbul Boğazındaki Gemi Trafik (Ocak 2009 - Nisan 2013)



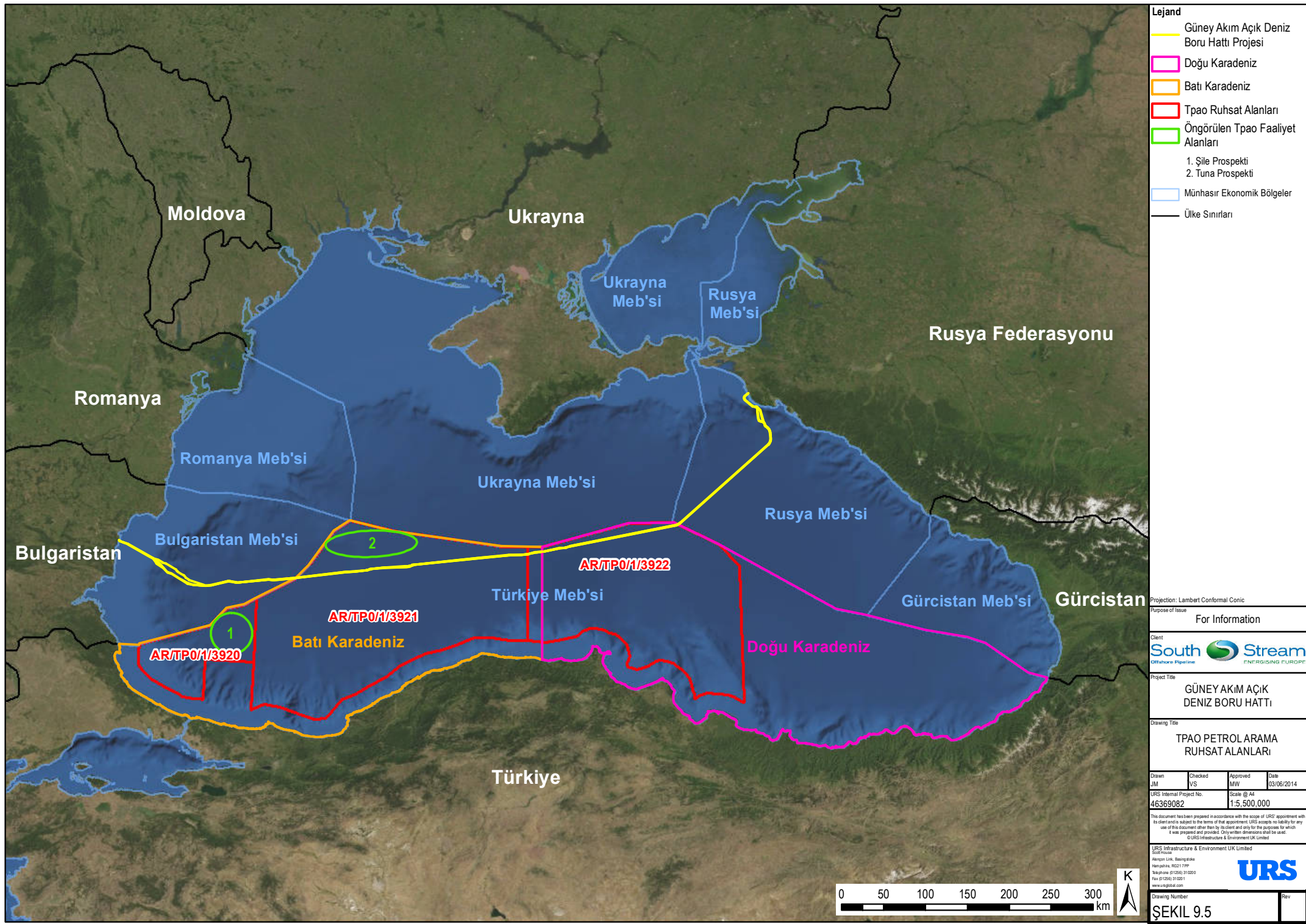
Kaynak: Ref. 9.23

9.5.5.3 Petrol ve Doğal Gaz Arama

Türkiye'de petrol ve doğalgaz arama faaliyetlerinden sorumlu kuruluş olan TPAO tarafından, Türkiye'nin Karadeniz MEB'inde arama faaliyetlerinin yürütülebileceği geniş bir alan belirlenmiş ve çeşitli arama ruhsat alanları tanımlanmıştır. Bu alanlardan bazıları Proje Alanı ile çakışmaktadır. Şekil 9.5'te TPAO'nun Karadeniz'deki arama ruhsatlı alanları gösterilmiştir.

TPAO, South Stream Transport'a Proje Alanı'nda gerçekleştirilmekte olan mevcut bir petrol ve doğalgaz arama sondaj çalışması veya geliştirme faaliyetinin bulunmadığını teyit etmiştir.

Ancak TPAO, 3921 sayılı Ruhsat Alanı'nın kuzey batısında ve 3920 sayılı Ruhsat Alanı'nda, sırasıyla, Tuna Arama ve Şile Arama olarak adlandırılan iki petrol ve doğalgaz arama ve üretim projesinin önümüzdeki üç yıl içerisinde uygulanma ihtimali bulunduğunu bildirmiştir (Ref. 9.24). Bu alanlar Şekil 9.5'te gösterilmiştir.



TPAO, 'Tuna Arama' projesi çerçevesinde 3921 sayılı ruhsat alanının kuzeybatısında (Romanya MEB'i yakınlarında) 2014 sonu veya 2015 itibarıyla başlaması öngörülen üç boyutlu (3D) sismik etütler yürütmeyi planlamaktadır. 2015 veya 2016 yılında bu alanın ayrıca saha etüdünün yapılması, bu etütlerden elde edilecek bulgulara göre 2016 yılında bir arama kuyusu açılması planlanmaktadır (Ref. 9.24).

3920 sayılı ruhsat alanının kuzeyinde (Bulgaristan MEB'i yakınlarında) 2015'te ön sondaj incelemeleri yürütülebilecek ve sonuçlara bağlı olarak 2016 yılında arama kuyusu açılabilir. 3920 ve 3921 sayılı ruhsat alanlarında yatak bulunması halinde, 2017'de geliştirme kuyularının sondajı başlayabilir. Üç boyutlu sismik ve saha etüt alanlarının ve muhtemel sondaj yerlerinin kesin konumları henüz belirlenmemiştir.

TPAO, ayrıca, Tuna Arama projesine ait 3921 sayılı ruhsat alanında petrol veya doğalgaz bulunması halinde, hidrokarbonları güneye taşıyacağından, Projenin İşletme Aşamasında Proje Alanı ile kesişecek boru hatlarının döşenmesinin söz konusu olabileceğini belirtmiştir.

9.5.5.4 Balıkçılık

Karadeniz'de balıkçılık faaliyetlerinin en yoğun olduğu ülke Türkiye'dir. 1990'ların başından itibaren Karadeniz ülkelerinin tamamında gerçekleştirilen balık üretiminin hacim ve değer olarak yaklaşık %90'ı Türkiye'de gerçekleştirilmektedir (Ref. 9.25). Türkiye'de balıkçılık sektörü (içsu balıkçılığı, kültür balıkçılığı ile işleme ve imalat gibi yan sektörler dahil) GSYH'nin %0,3'ünü temsil etmektedir. Karadeniz'in kıyı illerinde (İstanbul dahil) balıkçılık faaliyetlerine katılan işgücü, bu alandaki toplam istihdamın yaklaşık olarak %0,2'sini temsil etmektedir (Ref. 9.18; Ref. 9.26). Çalışanlar balıkçılık gemilerinde ücretli mürettebattan, para almadan çalışan ortaklara ve balıkçıların aile bireylerine kadar çeşitlilik göstermektedir.

Türkiye'de dört ticari balık üretim sektörü bulunmaktadır: deniz balıkçılığı, kültür balığı yetiştiriciliği, iç su balıkçılığı ve diğer deniz ürünleri (örn. kabuklular ve yumuşakçalar). Deniz balıkçılığı, balık üretiminin en büyük bölümüne tekabül etmektedir ve bu bölümün de odağını oluşturmaktadır.

Balıkçılık Bölgeleri

Türkiye'nin deniz balıkçılığı bölgeleri Marmara Bölgesi, Karadeniz, Ege Denizi ve Marmara Denizi'dir. Bunlar arasında Karadeniz üretimin en büyük kısmının gerçekleştiği bölgedir. Türkiye'nin Karadeniz'deki balık üretimi, ülkenin 2011 yılındaki toplam milli balık üretiminin %77'sini temsil etmektedir.

Karadeniz'in balıkçılık alanı, Doğu ve Batı Karadeniz bölgeleri olmak üzere iki alt bölgeye ayrılmaktadır. Doğu Karadeniz Bölgesi Artvin'den Sinop'a dek uzanan kıyı illerini ve Batı Karadeniz Bölgesi de Kastamonu'dan Kırklareli'ye uzanan illeri içermektedir. 2011'de Türkiye'de yakalanan toplam balık miktarının %68'i Doğu Karadeniz'de ve %9'u Batı Karadeniz'de avlanmıştır (Ref. 9.27). Bu çerçevede, Türkiye'nin Karadeniz balıkçılık alanlarındaki balıkçılık faaliyetlerinin yaklaşık %88'i Doğu Karadeniz Bölgesi'nde yapılmaktadır (Ref. 9.27).

Bölgede, büyük ticari kuruluşlardan ufak ölçekli, zanaatkâr girişimcilere dek çeşitlilik gösteren kamusal ve özel balıkçılık işletmeleri bulunmaktadır. Türkiye'nin Karadeniz'deki balıkçılık limanları

içinde Trabzon, Zonguldak ve Samsun, balıkçılık ve gemicilik ruhsatlarının mevcudiyeti açısından en aktif illerdir (Ref. 9.28). Sinop küçük bir liman iken, aynı zamanda hamsi kışlama periyodu süresince balıkçılık faaliyetleri için de bir bağlantı noktası niteliğindedir. Diğer bölgelerin balıkçıları hamsi sezonu boyunca çoğunlukla Sinop'ta ve bir kısmı da Samsun'da yerleşirler. Bu nedenle balıkçılıkla ilgili paydaş katılımı sürecinde Karadeniz kıyısındaki bu önemli balıkçılık merkezlerinden Samsun Trabzon ve Sinop hedeflenmiştir.

Karadeniz'deki başlıca balıkçılık kooperatifleri ve kamusal işletmeciler Tablo 9.7'de verilmektedir (Ref. 9.18). Tabloda ismi geçen bölgeler Şekil 9.6'da da gösterilmektedir.

Tablo 9.7 Türkiye'nin Karadeniz Kıyılarındaki Balıkçılık İşletmeleri (İl Bazında)

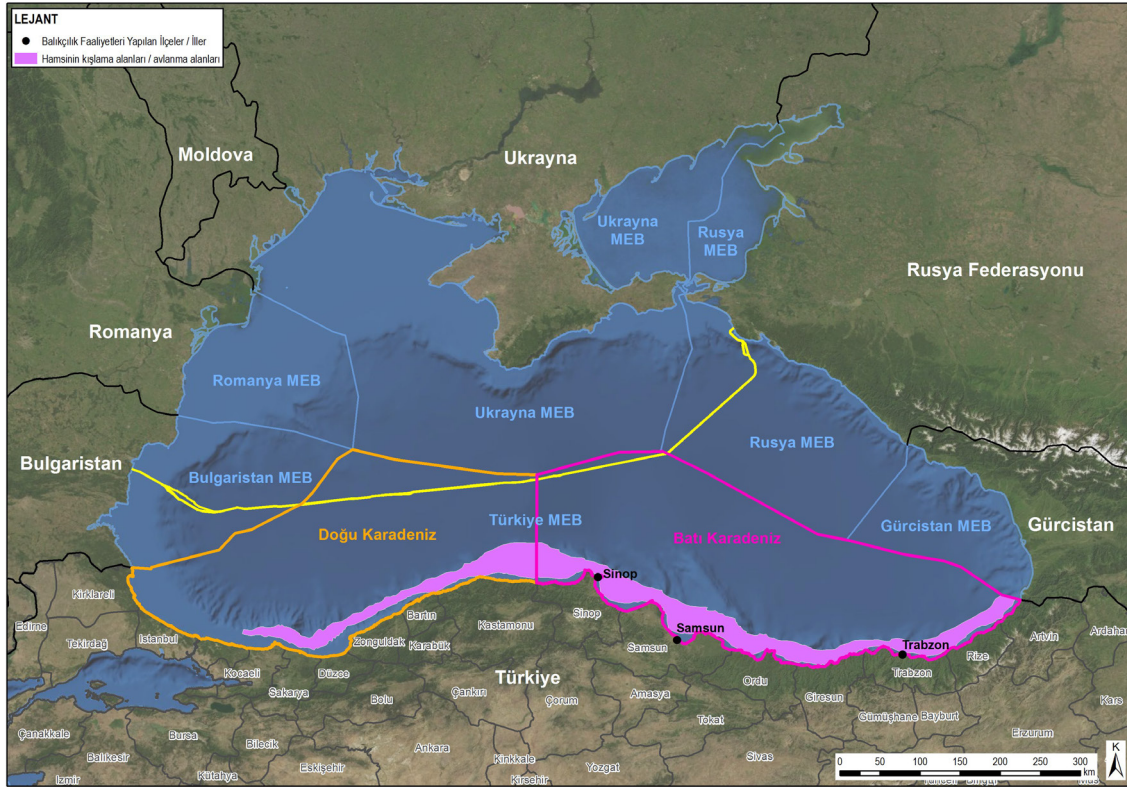
İl	İşletmecisi
Düzce	Özel: Akçakoca Su Ürünleri Kooperatifi
Zonguldak	Kamu: Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ve Kozlu Belediyesi Özel: Bozhane Su Ürünleri Kooperatifi ve Alaplı Su Ürünleri Kooperatifi
Bartın	Kamu: Kurucasıle Belediyesi Özel: Tarlaağzı ve Gömü Köyleri Su Ürünleri Kooperatifi
Kastamonu	Kamu: Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Abana Belediyesi, Gemiciler Köyü Mukhtar, İnebolu Belediyesi ve Doğanıyurt Belediyesi
Sinop	Kamu: Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ve Ayvancık Belediyesi
Samsun	Özel: Terme Su Ürünleri Kooperatifi, Küplüağzı Köyü Su Ürünleri Kooperatifi ve Ereğli-Çınarcık-Canık Su Ürünleri Kooperatifi Kamu: Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
Ordu	Kamu: Gülyalı Belediyesi Özel: Boztepe Kumbaşı Güzelyalı Kirazlımanı Mahallesi Su Ürünleri Kooperatifi ve Medreseönü Su Ürünleri Kooperatifi
Giresun	Kamu: Görele Belediyesi Özel: Giresun Su Ürünleri Kooperatifi
Trabzon	Özel: Of İlçe Merkezi ve Eskipazar İlçesi Su Ürünleri Kooperatifi, Araklı Su Ürünleri Kooperatifi, A. Merkez Su Ürünleri Kooperatifi, Fener Köyü Su Ürünleri Kooperatifi ve Büyükliman Su Ürünleri Kooperatifi Kamu: Arsin Belediyesi

devam ediyor...

İl	İşletmeci
Rize	Özel: Fındıklı Su Ürünleri Kooperatifi, Ardeşen Su Ürünleri Kooperatifi, Fındıklı Su Ürünleri Kooperatifi ve Pazarkirazlık Su Ürünleri Kooperatifi Kamu: İyidere Belediyesi
Artvin	Özel: Park Denizcilik ve Hopa Limanı İşletmeleri, Hopa Su Ürünleri Kooperatifi ve Arhavi Su Ürünleri Kooperatifi

Tamamlandı.

Şekil 9.6 Türkiye’de Karadeniz’de bulunan Balıkçılık Yapılan Bölgeler



Balık Stokları ve Balıkçılık Sahaları

Proje, su derinliklerinin 2.000 metreyi aştığı bir alanda yer almaktadır ve bu alanda sadece pelajik balıkçılık¹ gerçekleştirilebilmektedir. Karadeniz’deki pelajik balıkçılık; Hamsi (*Engraulis encrasicolus*), Çaç (*Sprattus sprattus*) ve İstavrit (*Trachurus mediterraneusponticus*) gibi ticari türleri kapsar. Balıkçılık, Türkiye ve diğer Karadeniz ülkeleri için önemli bir gelir kaynağıdır.

¹ Pelajik balıkçılık, kıyı ve açık okyanus sularının yüzeyine yakın balıkçılık faaliyetleriyle ilgilidir. Dip troleri gibi dip veya demersal balık stoklarına odaklanan balıkçılık faaliyetlerini kapsamaz.

Türkiye'nin kıyı çizgisinde demersal (veya dip) balıkçılığı en fazla 150 m derinlikte gerçekleştirilmektedir. Daha derin sularda, anoksik (oksijensiz) koşullar nedeniyle ticari açıdan önem taşıyan demersal türlere rastlanmamaktadır (Ref. 9.29). Balıkçılık sahaları kıta sahanlığının daha sığ yerlerinde (beslenme, üreme, kışlama ve yumurtlama yatakları dâhil) yoğunlaşmıştır ve kıta yamacı boyunca, derinliğin hızla 2.000 metreyi aşması bu sahaları önemli ölçüde sınırlı kılmaktadır (bkz. Ek 9.1 Balıkçılık Araştırması). Ticari açıdan önemli balık türleri Türkiye kıyıları yakınlarındaki bu bölgede kışladığı için, balıkçılığın önemli bir bölümü kıyı sularında gerçekleşmekte ve 150 metrelik derinlik sınırı Türkiye'deki balıkçık faaliyetlerinin gerçekleştiği sahaların büyük bir kısmını temsil etmektedir.

Proje Alanı'nda veya çevresinde faaliyet gösteren balıkçı gemilerinin sayılarıyla ilgili istatistiki veriler mevcut değildir. Bununla birlikte, Türk balıkçılarıyla yapılan görüşmeler, balıkçılığın Türkiye'nin Karadeniz kıyılarındaki sığ sularda yoğunlaşması nedeniyle, balıkçı gemilerinin Proje Alanı'nın bulunduğu uzaklıklarda faaliyet göstermelerinin muhtemel görülmediğine işaret etmektedir (Ref. 9.30). Ayrıca, balıkçılık faaliyetlerinin çoğu basit ve küçük ölçekli avlama yöntemleriyle gerçekleştirilmektedir. Bu doğrultuda, kıydan uzaklaşmanın ekonomik boyutu ve balık stoklarının kıyı sularında yoğunlaşması birlikte göz önünde bulundurulduğunda, Proje Alanı'nda balıkçılık faaliyetlerine nadiren rastlanacağı düşünülmektedir.

Proje alanında veya yakınlarında faaliyet gösteren balıkçı tekneleriyle (var olduğu kabulü ile) ilgili istatistiksel veriye ulaşılamamaktadır. Ancak, Türk balıkçılarıyla bugüne kadar yapılan görüşmeler, balıkçı teknelerinin Karadeniz'in Türkiye kıyısından (Ref. 9.30) bu denli uzak mesafelerde nadiren faaliyet göstermekte olduğunu göstermiştir. Çünkü balıkçılık faaliyetleri, büyük ticari gemilerin olası istisnai durumu hariç, daha sığ kıyı sularında yoğunlaşmış durumdadır. Çoğu balıkçılık faaliyetinin elle ya da küçük ölçekli olarak yapılması ve balık rezervinin kıyı sularında yoğunlaşmış olmasının ortak sonucu olarak kıydan uzak noktalara gidilmesi ekonomik açıdan zorlayıcıdır ve tüm bunlar bu balıkçıların Proje alanında faaliyette bulunmadığını göstermektedir.

Hamsi sezonu boyunca büyük ticari gemiler zaman zaman kıydan 50-60 mil uzaklıklara kadar avlanabilmektedirler (Ref. 9.34). Ancak, balıkçılardan boru döşeme işlemlerinin Proje alanındaki balıkçılığı etkileyeceğine dair bildirim alınmamıştır. Tersine, balıkçılar boru döşeme faaliyetlerinin hamsi sezonuna rastlamasının denizcilikle ilgili sağlık ve güvenlik önerileri doğurabileceğini çünkü boru döşeme gemilerinin ışıklarının hamsilerin dikkatini çekebileceğini ve büyük balıkçı gemilerinin de hamsileri takip ederek boru döşeme gemilerinin arkasından gidebileceğini belirtmişlerdir. Ancak, balıkçılar Proje'nin deniz güvenliği ile ilgili önlemlerinin herhangi bir kazanın olmayacağından emin olunacak uygunlukta olduğu konusunda hemfikir olmuşlardır. Dolayısıyla, bu risk daha fazla dikkate alınmayacaktır ve kapsam dışı bırakılmıştır (Tablo 9.1).

Balıkçılık Filosu

Türk balıkçılık filosunun büyük bir kısmı, basit ve küçük ölçekli yöntemlerle balıkçılık yapılan (%86), 10 m'den kısa (%80) ve 10 Gros Ton'dan (GT) (%83) hafif teknelerden oluşmaktadır. Gemilerin yarısından fazlasında (%60) 100 Beygir Gücü'nden (HP) zayıf motorlar kullanılmaktadır. Gemilerin büyük kısmı (%85) kadrolu mürettebatı olmadan işletilmektedir (Ref. 9.18). Ancak, avlanan balıkların önemli bir bölümü daha büyük ticari balıkçılık gemileri tarafından yakalanmaktadır (Türk balıkçılık filosu hakkında daha detaylı bilgi Ek 9.1'den edinilebilir) (Ref. 9.18).

Hamsi

Resmi ve akademik yetkililerin yanısıra su ürünleri kooperatifleri ve birlikleri ile yapılan görüşmeler Türkiye’de balıkçılık sektöründe hamsinin taşıdığı önemi ön plana çıkarmıştır. Karadeniz sularında avlanan tüm hamsinin yaklaşık yüzde 93’ü Türkiye tarafından avlanmaktadır (Ref. 9.26 ve Ref. 9.31). 2011 yılında hamsi, Türk filoları tarafından Karadeniz’de yakalanan tüm deniz balıklarının yüzde 62’sini oluşturmuştur (Ref. 9.18).

Karadeniz’de iki farklı hamsi türü avlanmakta olup, Proje ile en ilişkili göç yolu Avrupa Hamsisine aittir (hem diğer hamsi türlerine, hem de genel olarak diğer avlanan balık türlerine göre); çünkü göç yolu doğrudan önerilen boru hattı güzergahı ile çakışmaktadır. Kuzey-batı kıta sahanlığından Merkez Karadeniz üzerinden Türk sularına uzanan ana hamsi göç rotasına ek olarak (bkz. **Bölüm 8. Biyolojik Çevre**), Şubat ayı civarından Bulgaristan’dan başlayarak Batı Karadeniz kıyısı üzerinden Türk sularına giren yeni bir Avrupa hamsi göç kolu oluşmuştur. Avrupa Hamsisi kıvrak bir balık türü olduğu için, rahatsızlık veren kaynaklardan kaçınma özelliğine sahiptir, ancak gürültü ve ışık gibi bazı unsurların hamsi balığının davranışlarını etkileme potansiyeli bulunmaktadır.

9.5.6 Hassas Topluluklar

Çevresel ve Sosyal Risklerin Değerlendirilmesi ve Yönetimi üzerine geliştirilmiş olan IFC PS 1, dezavantajlı veya hassas konumlarından dolayı projeden doğrudan ve farklı bir biçimde veya orantısız ölçüde etkilenebilecek bireylerin belirlenmesinin gerekliliğini vurgular. Bireyin veya topluluğun hassasiyeti Proje’den bağımsız olarak önceden de varolan bir duruma işaret etmektedir ve bu durum fiziksel bir engel, düşük gelir, temel sosyo-ekonomik veya çevresel kaynaklara mevcut koşullarda düşük seviyede erişim ya da değişime uyum becerisini sınırlandıracak şekilde düşük bir sosyal statü ile kendini gösterebilmektedir. Bu nedenle hassas bireyler ve topluluklar olumsuz etkilere karşı potansiyel açıdan daha duyarlıdır ve olumlu etkilerden yararlanma açısından daha sınırlı bir kabiliyet sergilemektedirler.

Proje, Türkiye’nin Karadeniz kıyısındaki en yakın noktaya 110 kilometreden daha uzakta konumlandığından dolayı, Türkiye’deki topluluklar üzerinde doğrudan etkiler oluşması beklenmemektedir. IFC PS 1’in rehberliğinde, küçük ölçekli ve basit yöntemlerle balıkçılık yapanlar, Türkiye Bölümü ile ilişkili olarak tespit edilmiş, hassas topluluk olma potansiyeline sahip tek gruptur. Bu topluluğun potansiyel açıdan hassas şekilde nitelenmesinin sebebi, tasarruf ve/veya kredi erişimleri gibi mali kaynaklara daha az oranda sahip olmalarından dolayı, Proje tarafından balıkçılık faaliyetleri ve avlanma dönemlerinin olumsuz etkilenmesi hâlinde (örneğin petrol dökülmesi/sızıntısı gibi potansiyel bir beklenmeyen olayın gerçekleşmesi durumunda) ekonomik dalgalanmalara karşı daha savunmasız olmalarının öngörülmesidir.

Balıkçılık ve balıkçılar üzerindeki potansiye etkiler, aşağıda Bölüm 9.6’da, bu insanların potansiyel değişimlere olan hassasiyeti de göz önünde bulundurularak, değerlendirilmektedir. Buna ilâveten balıklar üzerindeki potansiyel etkiler **Bölüm 8 Biyolojik Çevre’de** incelenmektedir. Ayrıca, **Bölüm 13 Beklenmeyen Olaylar’da**, balıkçılık ve balıkçılar üzerindeki potansiyel etkiler petrol dökülmesi/sızıntısı gibi beklenmeyen olaylar bağlamında da ele alınmaktadır.

Balıkçılık sektöründe çalışanlar (özellikle küçük ölçekli ve basit yöntemlerle avlanan balıkçılar) düşük veya değişken (ve güvenilir olmayan) bir gelire sahiptir. Gelir seviyesi düşük olan balıkçılar

daha az mali kaynağa ve daha düşük seviyede tasarruf olanaklarına ve/veya kredi erişimine sahip olduklarından, ekonomik dalgalanmalara karşı daha savunmasız olabilirler. Türkiye'nin Karadeniz'deki balıkçılık filosunun yaklaşık %86'sının basit ve küçük ölçekli yöntemlerle avlanan balıkçı teknelerinden oluştuğu ve teknelerin %80'inin 10 metreden kısa olduğu göz önünde bulundurulduğunda, Türkiye'de Karadeniz kıyıları boyunca faaliyet gösteren balıkçılar, bu hassas topluluk kategorisinde değerlendirilebilirler. Teknelerin %85'inde kadrolu mürettebat bulunmamaktadır; %9'unda mürettebat sayısı 1 ilâ 4 iken, sadece %5'inde mürettebat sayısı 5'ten fazladır. Ücret almadan çalışan mürettebatın oranı %46 iken, mürettebatın yaklaşık %30'u yakalanan balıktan pay karşılığında çalışmakta ve %16'sı da ücretsiz çalışan aile üyeleri veya ortaklardan oluşmaktadır (Ref. 9.18).

2011 yılında Doğu Karadeniz, balıkçılık faaliyetleri açısından en verimli bölge olarak belirlenmiştir (Ref. 9.27) ve aynı yıl Türkiye'nin Karadeniz'deki balıkçılığının yaklaşık %88'ini ve Türkiye'de yakalanan toplam balık miktarının %68'ini Doğu Karadeniz balıkçılığı karşılamıştır (Ref. 9.27). Bu nedenle balıkçılıkla ilgili paydaş katılımı sürecinde Karadeniz kıyısındaki önemli balıkçılık merkezlerinden Samsun ve Trabzon hedeflenmiştir.

Proje'nin Geliştirme Aşaması'nda Trabzon ziyaret edilerek, önemli deniz araştırma enstitüleri ve su ürünleri kooperatifleriyle görüşülmüştür. Trabzon'da düzenlenen bir toplantıya, Doğu Karadeniz Su Ürünleri Kooperatifleri Birliği'nden temsilciler katılmıştır. Ağustos 2013'de, merkezi Trabzon'da bulunan Doğu Karadeniz Balıkçılık Kooperatifi Birliği temsilcilerinin katılımıyla Trabzon'da bir toplantı düzenlenmiştir. Mayıs 2014'te Trabzon'daki Doğu Karadeniz Balıkçılık Kooperatifi ve Balıkçılık Kooperatifleri Samsun Birliği ile ek toplantılar gerçekleştirilmiştir.

9.5.7 Mevcut Durum Özeti ve Önemli Bulgular

Bu bölümde, Türkiye ve Karadeniz kıyı illeri açısından mevcut durumla ilgili önemli bulguların ve gözlemlerin bir özeti sunulmaktadır.

9.5.7.1 Türkiye

Türkiye'nin mevcut durumuyla ilgili ana gözlemler aşağıda belirtilmiştir:

- Türkiye, sıralamada Endonezya'nın gerisinde ve Hollanda'nın önünde yer alan dünyanın 16. en büyük ekonomisidir;
- Türkiye, 2008 yılındaki küresel finansal kriz ve ardından 2009 yılında gerçekleşen ekonomik duraklama sürecinden sonra 2010 yılında %9,2 ve 2011 yılında %8,8 ile hızlı bir ekonomik büyüme kaydetmiştir;
- Karadeniz'de balıkçılık faaliyetlerinin en yoğun olduğu ülke Türkiye'dir ve 1990'ların başından itibaren Karadeniz ülkelerinin tamamında gerçekleştirilen balık üretiminin hacim ve değer olarak yaklaşık %80 ilâ %90'ı Türkiye'de gerçekleştirilmektedir. Türkiye'nin Karadeniz'deki balık üretimi, ülkenin toplam balık üretiminin %77'sini temsil etmekte olup Türk ticari tekneleri Karadeniz'de yakalanan tüm hamsinin yaklaşık yüzde 93'ünü avlamaktadır;
- Türkiye'de balıkçılık sektörü (içsu balıkçılığı, kültür balıkçılığı ile işleme ve imalat gibi yan sektörler dahil) GSYH'nin %0,3'ünü temsil etmektedir;

- Türkiye’de balıkçılık sektöründe çalışanlar, tarım sektöründe çalışan nüfusun yaklaşık %0,7’sine ve toplam çalışan nüfusun %0,16’sına karşılık gelmektedir;
- Türkiye MEB’inde deniz kullanımı temel olarak ticari deniz taşımacılığı, kaynak arama ve balıkçılıkla ilişkilidir;
- Türkiye MEB’indeki kilit öneme sahip ticari deniz taşımacılığı güzergâhları İstanbul, Samsun ve Trabzon limanlarını birbirlerine bağlamakta olup Karadeniz’e kıyısı bulunan komşu ülkeleri birbirlerine bağlayan çok sayıda güzergâhın da Türkiye MEB’inden geçtiği bilinmektedir; ve
- TPAO, Karadeniz’in Türkiye MEB’inde petrol veya doğalgaz çıkarmak için kullanılabilecek geniş bir alana sahiptir.

9.5.7.2 Karadeniz Kıyı İlleri

Karadeniz Kıyısındaki (İstanbul hariç) illerle ilgili mevcut durum gözlemleri aşağıdaki şekildedir:

- Karadeniz kıyısındaki 15 ilin toplam nüfusu, Türkiye’nin toplam nüfusunun %30’undan biraz fazlasına karşılık gelmektedir. Boru hattı güzergâhına en yakın il olan Sinop, Karadeniz kıyısındaki tüm iller arasında en düşük üçüncü nüfus yoğunluğuna sahiptir;
- Son beş yıl içinde Karadeniz Bölgesi kıyı illerindeki toplam nüfus artışının ülke geneline göre daha düşük olması, söz konusu illerde gözlemlenen net göç oranının negatif veya yalnızca düşük düzeyde pozitif olarak gerçekleşmiş olmasından kaynaklanmaktadır;
- Karadeniz Bölgesi, ekonomik ve sosyal göstergeler ve kalkınma açısından ülke ortalamasının altında kalmaktadır;
- 2011 yılında Türkiye’nin Karadeniz bölgesindeki balıkçılık faaliyetleri, Türkiye’deki balıkçılık faaliyetlerine katılan toplam işgücünün yaklaşık %44’üne karşılık gelen 16.486 çalışanın istihdamını sağlamıştır; bu sayı bölgede (İstanbul dahil) balıkçılık faaliyetlerine katılan toplam istihdamın yaklaşık olarak %0,2’sini temsil etmektedir; ve
- Karadeniz (Batı Karadeniz ve Doğu Karadeniz balıkçılık bölgelerinin her ikisi), 2011 yılında Türkiye’de yakalanan toplam balık miktarının %77’si ile ülke balık üretiminde en büyük payı elde etmiştir. Türkiye tarafından Karadeniz’de yakalanan toplam balık miktarının önemli bir bölümü (%87) Doğu Karadeniz’de avlanmaktadır.

9.6 Etki Değerlendirmesi

Bu bölümde, Projeye ilgili faaliyetlerden kaynaklanan mevcut sosyo-ekonomik çevre üzerindeki etki potansiyeli değerlendirmesinin sonuçları sunulmaktadır. Potansiyel sosyo-ekonomik etkilerin değerlendirilmesine yardımcı olmak amacıyla **Bölüm 5 Proje Tanımı’nda** yer alan bilgilerden ve mevcut sosyo-ekonomik durum özelliklerinden (Bölüm 9.5) yararlanılmıştır. Bu değerlendirme, **Bölüm 3 Etki Değerlendirme Metodolojisi’nde** açıklanan etki değerlendirme metodolojisine ve bu bölümde tanımlanmakta olan belirli sosyo-ekonomik kriterlere göre gerçekleştirilmiştir.

9.6.1 Etki Değerlendirme Metodolojisi

9.6.1.1 Sosyoekonomik Etki Değerlendirmesi Kriterleri

İçerik ve Genel Bakış

Bu bölümde, ekonomi, balıkçılık ve ticari deniz taşımacılığıyla ilgili olanları da kapsayacak şekilde Projeye ilişkili etkiler ve Proje Alanı'nda gelecekte gerçekleştirilecek olan kaynak arama faaliyetleri incelenmektedir.

Sosyoekonomik etkileri değerlendirme ihtiyacı Proje'nin ekonomi, varlıklar, tesisler üzerinde veya çeşitli alıcıların seyir güvenliğiyle ilgili etki yaratma potansiyelinden kaynaklanmaktadır.

Bu bölümde sunulmakta olan sosyo-ekonomiyle ilgili metodoloji, **Bölüm 3 Etki Değerlendirme Metodolojisi'nde** özetlenen genel değerlendirme metodolojisi temel alınarak yapılandırılmıştır. Ardından, metodoloji aşağıda daha ayrıntılı açıklanan şekilde, Proje'nin İnşaat, İşletme ve Hizmetten Çıkarma Aşamalarından kaynaklanan sosyoekonomik etkiler açısından geliştirilmiştir.

Sosyo-ekonomiyle ilgili Proje Faaliyetleri

Proje Tanımı, **Bölüm 5 Proje Tanımı'nda** sunulmuştur. Projenin sosyo-ekonomik etki değerlendirmesiyle ilgili unsurları aşağıda belirtilmektedir.

İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması

Projenin boru döşeme faaliyetlerinin, Rusya ile Türkiye MEB'lerinin sınırında başlaması planlanmaktadır ve bu aşama Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı - Rusya Bölümü inşaatının bir devamı niteliğinde olacaktır. Proje, Türkiye ile Bulgaristan MEB'lerinin sınırında sona erecektir. Bu değerlendirmeye ilgili ana faaliyetler aşağıdakileri kapsamaktadır:

- Boru hattı güzergahının incelenmesi; ve
- Açık denizde boru döşeme faaliyeti.

İnşaat sırasında açık deniz boru döşeme işlemi, boru parçalarının boru döşeme gemisinde art arda sıralanması, kaynak yapılması ve suya indirilmesi yoluyla gerçekleştirilir. Türkiye MEB'inde boru hattının montajı için, dinamik olarak konumlandırılan (demirlenmemiş) ve S veya J Tipi boru döşeme yöntemlerinden birini kullanabilen derin su boru döşeme gemilerine ihtiyaç duyulacaktır.

Boru döşeme çalışmaları 24 saat aralıksız olarak gerçekleştirilecektir. **Bölüm 5 Proje Tanımı'nda** açıklanan şekilde seyir emniyeti açısından boru döşeme gemisini merkez alan 2 km yarıçapında (1,1 deniz mili) bir Güvenlik Bölgesi önerilmektedir.

Türkiye'de herhangi bir kıyı yaklaşım tesisi (veya projeye ilişkili tesis) bulunmayacak, herhangi bir geçici tesis inşa edilmeyecek ve Proje süresince herhangi bir Türk limanı kullanılmayacaktır. Malzemeler Bulgaristan veya Rusya'daki depolama istasyonlarına demiryolu veya deniz yoluyla nakledilecektir. Asya veya Avrupa'dan Akdeniz üzerinden deniz yoluyla nakliyat yapılırsa, aylık

beş adet 36.000 ton kapasitede "handysize" (manevrası kolay ebatta) dökme yük gemisi kullanılacağı tahmin edilmektedir. Bu gemiler Karadeniz'e İstanbul Boğazı'ndan girecektir.

İşletme Aşaması

Projenin kalıcı olarak kaplayacağı alan (ayakizi) 420 metre genişliğinde olacak (dört boru hattı ve içinde başka herhangi bir faaliyetin gerçekleşmeyeceği güvenlik bölgesi de bu alan içinde yer alacak şekilde) ve Türkiye MEB dâhilinde, 470 kilometre uzunluğundaki tüm boru hattı boyunca uzanacaktır. Projenin kalıcı ayakizinin boyutları konusunda ilgili Türk yetkilileri ile gerekli mutabakat sağlanmıştır.

Alıcı Gruplarının Genel Özellikleri

Projeden etkilenebilecek önemli alıcı grupları üç kategoriye ayrılmaktadır:

- Balıkçılar ve balıkçılık örgütleri veya kuruluşları; ve
- Petrol ve doğalgaz arama şirketleri.

Belirli alıcılar ve kaynaklar, etki/olay türüne bağlı olarak değişebilir. Sosyo-ekonomik etkiler, sosyo-ekonomik kaynakların kullanıcısı olan veya bu kaynaklardan faydalanan kişiler, kuruluşlar veya gruplar için doğrudan, belli bir alana olan erişimin kısıtlanması veya bu grupların kullandığı fiziksel varlıkların ya da ekolojik kaynakların etkilenmesi şeklinde oluşabilir.

Buna göre, yukarıda açıklanan yollardan biri veya daha fazlası ile Proje'nin bir sonucu olarak sosyo-ekonomik etkiye maruz kalabilecek önemli alıcılar, Tablo 9.8'de tanımlanmış ve açıklanmıştır.

Tablo 9.8 Etki Türüne Göre Potansiyel Alıcılar

Etki türü	Alıcılar	İlgili Aşama	
		İnşaat	İşletime
Sosyo-ekonomik etkiler	Balıkçılar ve balıkçılık örgütleri veya kuruluşları	✓	
	Petrol ve doğalgaz arama şirketleri	✓	✓

Alıcı Hassasiyet Kriterleri

Hassasiyet kavramı, bir alıcı tarafından mevcut koşullardaki bir değişime verilen tepkinin derecesini yansıtmaktadır. Bu tepki derecesi değişime karşı son derece hassas (çok az esnek) ile değişimi absorbe edebilen veya değişime uyum sağlayabilen (çok esnek) arasında farklılık gösterebilir.

Sosyoekonomik bağlamda, alıcı hassasiyeti herhangi bir etki açısından bireyler arasında büyük değişkenlik gösterdiğinden tanımlanması zor bir kavramdır. Bir sosyoekonomik alıcının hassasiyet derecesi bireyin, değişime adapte olabilme, geçimini ve sağlığını sürdürme (örn. esneklik) ve bir etkinin bir kaynağa erişimi kaybettirebildiği veya erişimi azaltabildiği durumlarda aynı hizmeti

(örn. geçim/istihdam, eğlence vs.) sağlayan alternatif bir kaynağa erişebilme kabiliyetine bağlıdır. Hassasiyet aynı zamanda "savunmasızlığı" da ifade edebilir ve eşdağılımlı değildir. Buna örnek olarak, tüm balıkçılık topluluklarının aynı derecede hassasiyete sahip olmadıkları verilebilir.

Bu değerlendirmede hassasiyet, bir paydaşın esnekliği veya paydaşın kendisi ya da kullandığı kaynaklar üzerindeki ani değişimlerle veya şoklarla baş edebilme kapasitesini ifade etmektedir. Bir paydaşın hassasiyeti belirlenirken göz önünde bulundurulması gereken çeşitli değişkenler bulunmaktadır:

- Yaş, cinsiyet, ırk, din;
- Arazi hakları ve mülkiyet;
- İstihdam/işsizlik/gelir;
- Geçim stratejileri (ve geçim alternatifleri);
- Konum/izolasyon;
- Kamu hizmetleri, örn. sağlık hizmetlerine erişimi ve kalitesi;
- Su dahil doğal kaynaklara erişim ve kullanımı;
- Gıda güvenliği;
- Eğitim/beceriler;
- Sağlık veya engellilik;
- Destek ağları; ve
- Marjinalleşme (örn. Hizmetlere ve resmi haklara erişim derecesi).

Bölüm 9.6.2'de tarif edildiği üzere, sosyoekonomik alıcılar üzerindeki etki kapsamı çok sınırlıdır. Projenin kıyıya olan uzaklığı (110 kilometreden fazla) ve boru hattı güzergâhı boyunca denizin derinliği (2.000 metreden fazla) de göz önünde bulundurularak, Proje faaliyetleriyle mevcut sosyo-ekonomik alıcılar arasındaki etkileşim potansiyelinin minimum seviyede olduğu değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda, paydaşlar açısından önem taşıyan etkiler ve ilgili alıcılar tanımlanmış ve aşağıda açıklanmış olmakla birlikte, nicel bir değerlendirme yapılmamıştır. Alıcı hassasiyeti nitel olarak değerlendirilmiştir.

Etkilerin Büyüklüğü

Bir etkinin büyüklüğü, sosyoekonomik alıcılar üzerinde pozitif veya negatif etkilere neden olan bir gelişim sonucunda mevcut çevrenin ne derece değişim gösterdiği ile ölçülür. Mevcut çevre ile farklı boyutlar (örn. finansal, fiziksel veya duygusal) ifade edilebilmektedir. **Bölüm 3 Etki Değerlendirmesi Metodolojisi'nde** açıklandığı gibi etki büyüklüğünde etkinin süresi, sıklığı, ters çevrilebilirliği ve boyutu gibi faktörler değerlendirilir. Ayrıca belirli kriterler diğerlerine göre öncelikli olabilir ve bazı durumlarda değerlendirilen etki türüne bağlı olarak sadece belirli kriterler uygulanabilir.

Ayrıca Proje'yle ilişkili etkilerin ve sonuçların doğaları gereği doğrudan veya dolaylı olabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak etki azaltma önlemlerinin uygulanması açısından bu özelliklerin tanınması ve anlaşılması önemli olsa da bu özellikler etki büyüklüğünü

değiştirmemektedir ve sosyo-ekonomik etki büyüklüğü kriterlerinde doğrudan değerlendirilmemektedir.

Proje faaliyetlerinin sosyoekonomik alıcıları etkileme açısından dar kapsamlı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu bölümdeki etki büyüklüğü potansiyelinin değerlendirilmesinde, alıcı hassasiyeti değerlendirmesinde olduğu gibi daha nitel bir yaklaşım kullanılmaktadır.

9.6.1.2 Etki Değerlendirme Yöntemleri

Etki Büyüklüğü Belirleme ve Değerlendirme

Bölüm 5 Proje Tanımı'nda açıklanan Proje faaliyetleri sonucunda İnceleme Alanı'nın mevcut sosyo-ekonomik özelliklerinde veya daha geniş kapsamlı bir etki alanı dâhilinde potansiyel değişiklikler meydana gelebilir.

Alıcı ve her bir etkinin özellikleri (boyutu, süresi, sıklığı ve geri çevrilebilirliği dahil) göz önünde bulundurularak, olumsuz sosyo-ekonomik etki potansiyeli Bölüm 9.6.2 ve 9.6.3'te değerlendirilmiştir. Olumlu etkiler için, etkinin faydası belirtilmiş ancak etki büyüklüğü ve alıcı hassasiyeti açıkça tanımlanmamıştır.

Etki Azaltma Yaklaşımının Tanımlanması ve Kalan Etkilerin Değerlendirilmesi

Bölüm 5 Proje Tanımı'nda açıklandığı üzere, genel etkiyi azaltacak bir dizi tasarım prensibi ve önlemi Proje tasarım sürecine dahil edilmiştir. Bunlar "tasarım kontrolleri" olarak adlandırılmıştır. Sonuç olarak bu bölümde, etki potansiyeli uygulanabilir olduğu ölçüde tasarım kontrollerini hâlihazırda içeren Proje tasarımına dayanarak değerlendirilmiştir.

Projenin her bir aşaması için; etki azaltma öncesi etki değerlendirmesi, alıcıya özgü etki azaltma önlemleri ve diğer Proje iyileştirme önlemleri aşağıdaki ilgili etki değerlendirme bölümünde ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

Etki azaltma önlemlerinin değerlendirilmesinin ardından, kalan etkiyi belirlemek amacıyla (etki azaltma önlemleri de göz önünde bulundurularak) genel olarak etkilerin önemi yeniden değerlendirilmiştir. Yeniden değerlendirmede, orijinal etki azaltma öncesi değerlendirmede kullanılan metodoloji kullanılmıştır.

9.6.2 Etki Değerlendirmesi: İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması

Bu bölümde, Projenin İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması'yla ilişkili olarak sosyoekonomik alıcılar açısından ortaya çıkabilecek potansiyel etkiler ve riskler tanımlanmaktadır.

Projenin kıyıya olan uzaklığı (110 kilometreden fazla) ve boru hattı güzergâhı boyunca denizin derinliği (2.000 metreden fazla) de göz önünde bulundurularak, Proje faaliyetleriyle mevcut sosyo-ekonomik alıcılar arasındaki etkileşim potansiyelinin minimum seviyede olduğu değerlendirilmektedir. Öte yandan aşağıda, paydaşlar açısından önem taşıyan iki potansiyel etki ve ilgili alıcılar tanımlanmaktadır: balıkçılar ve balıkçılık üzerindeki potansiyel etki ve petrol ve doğalgaz arama çalışmaları üzerindeki potansiyel etki.

9.6.2.1 Potansiyel Etkilerin Değerlendirilmesi

İnşaat Faaliyetlerinin Türkiye’de Balıkçılık Sektörü Üzerindeki Potansiyel Etkisi

Paydaşlar tarafından dile getirilen endişeler ve bu konuya verilen önem ve ayrıca balıkçıların hassas bir topluluk olarak tanımlanmış olması (ufak ölçekli ve basit yöntemlerle avlanan balıkçılar olmaları nedeniyle) göz önünde bulundurularak, Karadeniz’deki balıkçılık faaliyetleri ve balıkçı toplulukları, ve bunların Proje’den nasıl etkilenebileceğini değerlendirmek üzere, özel bir balıkçılık araştırması gerçekleştirilmiştir (Ek 9.1). Bu araştırmanın sonuçları Projenin Türkiye’de balıkçılık sektörü üzerinde bir etki potansiyeli bulunmadığını göstermiştir:

- Balıkçılık Araştırması’nda, öncelikle, yoğunlukla sınırlı menzili olan küçük ölçekli teknelerden oluşan Türk balıkçılık filosunun balıkçılık faaliyetlerini Türkiye sahiline nispeten yakın ve Proje Alanı’ndan yaklaşık 100 km uzaklıktaki sularda yoğunlaştırdığı gözlemlenmiştir. Proje alanındaki balıkçılık faaliyetleri ile ilgili istatistiksel veriye ulaşılamamış olsa da, balıkçılık ile ilgili temsilcilerle yapılan görüşmeler sırasında bir araya getirilen niteliksel veriler Proje alanında önemli bir balıkçılık faaliyetinin olmayacağını doğrulamaktadır. Bu nedenle boru döşeme gemilerinin çalışma alanı ile balıkçı gemileri arasında etkileşim olma olasılığı yok denecek kadar azdır;
- İkinci olarak, yapılan araştırma Türk balıkçılık filosunun hedeflediği başlıca balık türleri de dahil olmak üzere Karadeniz’deki balıkların göç yolları ve düzenleri üzerinde Proje’nin önemli bir etkiye yol açmasının muhtemel olmadığını göstermiştir. Türkiye’de yakalanan balıkların en önemli kısmını oluşturan ve göç yolları Türkiye MEB’indeki Proje Alanı ile kesişen Avrupa Hamsisi için de bu durum söz konusudur. Boru Hattı güzergahı boyunca, hamsi göçünün İnşaat Aşaması’yla çakışması durumunda, göç yolunun yaklaşık genişliğine kıyasla inşaat faaliyetlerinden dolayı rahatsızlık oluşacak deniz alanının nispi boyutu önemsiz olacak ve bu nedenle balık göçü etkilenmeyecektir; ve
- Balıkçılar Bulgaristan Bölümü’ndeki inşaat faaliyetlerinin batı kıta sahanlığı üzerinden Türk sularına doğru uzanan balık göç yollarını etkileme olasılığını gündeme getirse de balıkçılık çalışması benzer şekilde etkilerin balık göçlerini bozacak kadar önemli olmayacağı sonucuna varmıştır. Balıklar Karadeniz’in anoksik derin sularına yerleşmediği için deniz tabanında gerçekleştirilecek boru döşeme faaliyetleri sonucu oluşacak sediman bulutları habitat kaybına yol açmayacaktır. Ayrıca balıklar genellikle inşaat gemilerinden kaynaklanacak gürültüden daha sığ sulara doğru uzaklaşacaklardır.

Bu nedenlerle, İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamalar sırasında kaynaklar (hedef balık türleri), yakalanan balık miktarları veya balıkçıların avlanma çalışmaları üzerinde Projeden kaynaklı herhangi bir potansiyel etki oluşmayacağı düşünülmektedir. Bulgaristan Bölümü’nde Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı’nın açık deniz ve kıyıya yakın bölümlerdeki inşaat faaliyetleri sınırlı bir alanda gerçekleşmesi ve inşaat faaliyetlerinin geçici oluşu nedeniyle Türkiye’deki balık rezervlerine ve balıkçılığa sınır ötesi önemli bir etki beklenmemektedir. Balıkçıların potansiyel hassasiyeti (ufak ölçekli ve basit yöntemlerle avlananlar) göz önünde bulundurulduğunda dahi, hamsi balıkçılığı da dahil olmak üzere, Proje’nin balıkçılık sektörünün kazancı, balıkçılık sektörüyle ilişkili gelirler ve geçim kaynakları üzerinde fark edilebilir bir etkiye neden olması muhtemel görülmemektedir.

Bu sonuçlar Mayıs 2014'te Trabzon ve Samsun'daki balıkçı temsilcilerine sunulmuş (bkz. **Bölüm 6 Paydaş Katılımı**) ve temsilciler Projenin kıyıya uzaklığı ve hamsi göçlerine sınırlı etkisinden dolayı kendi faaliyetleri üzerinde herhangi bir etki beklemediklerini teyit etmişlerdir.

Bir inşaat gemisinden yakıt sızması ya da dökülmesi gibi beklenmeyen bir olayın Karadeniz'deki balık stoklarını, balıkçılığı ve hassas toplulukları etkileme potansiyeli **Bölüm 13 Beklenmeyen Olaylar'da** incelenmektedir.

İnşaat Faaliyetlerinin Petrol ve Doğalgaz Arama Çalışmaları Üzerindeki Potansiyel Etkisi

Proje Alanı TPAO'nun petrol ve doğalgaz arama çalışmaları yapılan ruhsat alanlarından biriyle kesişmektedir. Ancak inşaat sırasında boru döşeme faaliyetlerinin kaplayacağı (inşaat gemilerinin yayıldığı) alanın küçük olması ve inşaat gemisi filosunun günde yaklaşık 2,75 km hızla ilerleyecek olmasından dolayı, gerçekleşebilecek herhangi bir olası etkileşim geçici ve lokal nitelikte olacaktır.

2013 yılında TPAO ile yapılan görüşmelerde Proje'nin İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları sırasında Proje Alanında herhangi bir arama sondaj faaliyeti yapılmasının beklenmediği tespit edilmiştir. Bu nedenle TPAO'nun potansiyel arama faaliyetleri üzerinde, boru hattı inşaatı faaliyetlerinden kaynaklanacak herhangi bir etki potansiyeli tespit edilmemiştir. South Stream Transport, Türkiye MEB'inde planlanan faaliyetleri koordine etmek amacıyla inşaat öncesinde ve sırasında inşaat programı ve iş ilerleme raporlarıyla ilgili olarak TPAO ile iletişim halinde olacaktır. TPAO'nun gelecekte planlanan faaliyetleriyle ilgili daha detaylı bilgi **Bölüm 14 Kümülatif Etkiler'de** yer almaktadır.

Bu nedenle, petrol ve doğalgaz aramayla ilgili olarak Proje inşaatından kaynaklanan herhangi bir etki oluşmayacağı düşünülmektedir.

9.6.2.2 Yönetim Önlemleri

Yukarıdaki değerlendirmede, Projenin İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamalarıyla ilişkili herhangi bir sosyo-ekonomik etki oluşmayacağı sonucuna varılmıştır. Ancak önlem olarak İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları sırasında, **Bölüm 3 Etki Değerlendirme Metodolojisi'nde** ele alınmış olan IFC etki azaltma stratesinin uygun olarak, aşağıdaki tedbirler uygulanacaktır.

Devam Eden Paydaş Katılımı

South Stream Transport, İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları boyunca paydaşlarla iletişimi ve paydaş katılım programını sürdürecektir. Paydaş katılım faaliyetleri, Proje tarafından potansiyel olarak etkilenenler veya Proje hakkında endişeleri olan ya da Projeye ilgililenenler de dahil olmak üzere ilgili paydaşlarla diyalogu kolaylaştıracak şekilde tasarlanacaktır. Bu faaliyetler potansiyel etkilerin, sorunların ve endişelerin erken bir aşamada tespit edilmesine ve hızlı bir şekilde çözülmesine imkan tanıyacaktır. Paydaş katılım faaliyetleri sırasında, ayrıca, ilgili paydaşlar yaklaşan inşaat faaliyetleri ve tamamlanan Proje faaliyetleri hakkında bilgilendirilecek ve öngörülen değişikliklerle ilgili uyarılar önceden yapılacaktır. Katılım ölçülerine aşağıdakiler dahildir;

- Geçici denizciliğe kapalı alanların koordinatları ve zamanlaması, gemi operatörlerine ilgili deniz otoriteleri kanalıyla bildirilecek (Bölüm 9.5.5.4); ve
- Gerekli oldukça geçici denizciliğe kapalı alanlar hakkında daha fazla bilgi vermek, soru ve endişeleri yanıtlamak amacıyla balıkçılarla ek toplantılar düzenlenecek.

Süreklilik arz eden paydaş katılımı, aynı zamanda, Türk balıkçıları gibi potansiyel olarak etkilenebilecek paydaşlar üzerindeki etkilerin, gerçekleşen etkinin öngörülenden büyük olmamasına yönelik olarak izlenmesi için bir araç işlevi görecektir. Eğer etkiler tespit edilir ve doğrulanırsa, etkilenen paydaşlarla görüşmelerde bulunularak, bir çözüm üzerinde mutabakat sağlamaya öncelik verilecektir.

Şikayet Prosedürü

South Stream Transport, Proje süresince şikayetlerin yönetilmesine yol gösterecek olan bir şikayet prosedürü geliştirmiştir. Şikayet prosedürüne **Bölüm 6 Paydaş Katılımı'nda** değinilmekte olup, bu prosedür, Proje Paydaş Katılımı Planı'nda ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

Şikayet Prosedürü, South Stream Transport tarafından yüklenicilerle işbirliği içerisinde uygulanacak ve şikayetlerin uygun Proje personeline yönlendirilmesini ve standart bir araştırma, analiz ve çözüm prosedürü izlenerek şikayetlere zamanında cevap verilmesini sağlayacaktır. Ayrıca şikayet prosedürü, çözümlerin belgelenmesini ve ilgili paydaşlara iletilmesini de sağlayacaktır.

Şikayet Prosedürü bir şekilde tazmin edilmeyi gerektiren vakaların tutarlı ve eşit bir şekilde değerlendirilebilmesini sağlamak için, bir Tazmin/Telafi Çerçevesi'ni referans alacaktır.

Tazmin/Telafi Çerçevesi ve Geçim Koşullarının Eski Haline Getirilmesi Çerçevesi

South Stream Transport tazmin edilmeyi gerektiren taleplerin ya da vakaların tutarlı ve adil bir şekilde değerlendirilebilmesini sağlamak amacıyla, çevresel ve sosyal yönetim programının kapsamı dâhilinde bir Tazmin/Telafi Çerçevesi geliştirecektir. Tazmin/telafi yöntemleri vaka bazında belirlenecek ve parasal ya da aynı telafi şeklinde ve/veya geçim koşullarının eski haline getirilmesi şeklinde uygulanabilecektir. Tazmin/Telafi Çerçevesi'nin uygulanması sürecinin bir parçası olarak, South Stream Transport etkilenen taraflarla, uygun tazminat ve geçim koşullarının eski haline getirilmesi için yöntem belirlemek üzere görüşmeler yapacaktır.

Balıkçılar ve balıkçılık faaliyetleri üzerinde herhangi bir etki öngörülmemekle birlikte, beklenmeyen bir etki oluşması durumunda, Tazmin/Telafi Çerçevesi geçerli olacaktır. South Stream Transport, balıkçılık geçim koşullarının etkilenmesi durumunda geçerli olacak bir Geçim Koşullarının Eski Haline Getirilmesi Çerçevesi de hazırlayacaktır. Geçim Koşullarının Eski Haline Getirilmesi Çerçevesi, Projeden etkilenen kişilerin (beklenmeyen olaylardan kaynaklanacak etkilere maruz kalanlar dâhil) geçim koşullarının iyileştirilmesi, yeniden oluşturulması ve eski haline getirilmesi için, ek etki azaltma ve tazmin önlemleri ile destekleyici önlemler geliştirme sürecini tanımlayacaktır.

9.6.2.3 Özet

Tablo 9.9'da İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamalarındaki etki potansiyelinin değerlendirme sonuçları özetlenmiştir.

Tablo 9.9 Özet Tablo - Sosyo-ekonomik Etki Potansiyeli (İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları)

Etki	Alıcı	Değerlendirme sonuçları	Yönetim Önlemleri ¹
Açık deniz boru hattının Türkiye MEB'indeki inşaat faaliyetlerinin Türkiye'deki balıkçılık sektörü üzerindeki potansiyel etkileri	Balıkçılar (Küçük-ölçekli, basit yöntemlerle avlananlar)	Etki yoktur	Sürekli Paydaş Katılımı Şikayet Prosedürü Tazmin/Telafi Çerçevesi Geçim Koşullarının Eski Haline Getirilmesi
İnşaat faaliyetlerinin petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri üzerindeki potansiyel etkileri	TPAO	Etki yoktur	Sürekli Paydaş Katılımı Şikayet Prosedürü

Not 1: Herhangi bir etki veya önemli bir etki bulunmadığından dolayı, etki azaltma yerine belirtilen önlemler önerilmektedir.

9.6.3 Etki Değerlendirmesi: İşletme Aşaması

Bu bölümde, sosyoekonomik alıcılar açısından Projenin İşletme Aşaması'yla ilişkili olarak ortaya çıkabilecek potansiyel etkiler tanımlanmaktadır.

İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamalarında söz konusu olduğu gibi, İşletme Aşamasında da Proje faaliyetleriyle mevcut sosyo-ekonomik alıcılar arasındaki etkileşim potansiyeli minimum seviyede olacaktır. Öte yandan aşağıda, paydaşlar açısından önem taşıyan tek bir potansiyel etki ve ilgili alıcı tanımlanmaktadır: bu da işletme faaliyetleri sırasında deniz tabanında oluşturulacak güvenlik bölgesi nedeniyle, petrol ve doğalgaz arama çalışmaları üzerinde söz konusu olabilecek potansiyel etkidir.

9.6.3.1 Etki Potansiyelinin Değerlendirilmesi

Boru hattı güvenlik bölgesinin petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri üzerindeki potansiyel etkisi

Proje Alanı, çeşitli TPAO arama ruhsat alanlarıyla kesişmektedir. Türkiye MEB'inde gelecekte yapılacak petrol ve doğalgaz arama ve geliştirme faaliyetlerinin, boru hatları ve ilişkili İşletme Güvenlik Bölgesi'nden dolayı Projeden etkilenmesi mümkündür.

Tasarım sürecinin bir parçası olarak South Stream Transport, TPAO'nun faaliyetleri üzerinde Proje'nin güvenlik bölgesinin neden olabileceği etkileri azaltmak için, boru hattı koridorunun (Proje'nin kalıcı ayakzının) genişliği konusunda TPAO ile işbirliği içinde çalışmıştır. Bu

görüşmelerin sonucunda Türk yetkililerle boru hatlarının 420 m genişliğinde bir koridor içinde döneceği hususunda mutabık kalınmıştır. Boru hattı koridorunun darlığı nedeniyle, potansiyel petrol ve gaz arama ve geliştirme faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi üzerinde herhangi bir etki öngörülmektedir.

TPAO tarafından ileride dönebilecek boru hatlarının, konum ve güzergâhlarına bağlı olarak, Proje Alanı ile kesişme olasılıkları söz konusudur. Boru hattı kesişmeleri ender karşılaşılan durumlar olmayıp, teknik açıdan nispeten sorunsuz yöntemlerle gerçekleştirilirler. Bu nedenle Proje'nin, TPAO tarafından planlanması hâlinde, gelecekteki potansiyel bir boru hattı projesinin fizibilitesi ve uygulanması üzerinde etkisi olacağı düşünülmektedir. Petrol ve doğalgaz geliştirme faaliyetleri üzerinde herhangi bir potansiyel etki öngörülmektedir.

Proje'nin, TPAO'nun petrol ve doğalgaz arama veya geliştirme faaliyetleriyle gelecekte etkileşim potansiyeli olması halinde, South Stream Transport gereken protokoller ve anlaşmalarla ilgili olarak TPAO ile işbirliği yapacaktır. Birbiriyle kesişen sistemlerin ya da altyapıların güvenli şekilde inşasının/işletiminin sağlanması için eş zamanlı faaliyetler konusunda karşılıklı fikir birliğine varılacaktır. South Stream Transport, herhangi bir TPAO faaliyetinin başlamasından önce, eşzamanlı işletim anlaşmalarının, risk değerlendirmelerinin ve arayüzlerin uygulanmasını sağlamak üzere gerekli çabayı gösterecektir. Bu çerçevede South Stream Transport ve TPAO, herhangi bir çalışmanın başlamasından en az 6 ay önce karşılıklı bildirimlerde bulunulacağı yönünde mutabakat sağlamışlardır.

Projenin İşletme Aşaması boyunca TPAO ile düzenli olarak iletişim halinde bulunulacaktır (Tablo 9.10). Ayrıca TPAO da dahil olmak üzere tüm paydaşlar Şikayet Prosedürü'nden yararlanabilecektir.

9.6.3.2 Yönetim Önlemleri

Yukarıdaki değerlendirmede, Projenin İşletme Aşaması'yla ilişkili herhangi bir sosyo-ekonomik etkiye neden olmayacağı sonucuna varılmıştır. Ancak yine de önlem olarak aşağıdaki tedbirler uygulanacaktır:

Şikayet Prosedürü

South Stream Transport İşletme Aşaması boyunca Şikayet Prosedürü uygulamalarını, bu aşamaya uygun şekilde her türlü gerekli revizyonun yapılmasını da sağlayarak sürdürecektir. İnşaat aşamasında olduğu gibi, Şikayet Prosedürü şikayetlerin ve sorunların uygun Proje personelinin dikkatine yönlendirilmesini ve standart bir araştırma, analiz, ve çözüm prosedürü izlenerek şikayetlere zamanında cevap verilmesini sağlayacaktır. Ayrıca şikayet prosedürü, çözümlerin belgelenmesini ve ilgili paydaşlara iletilmesini de sağlayacaktır. Şikayet Prosedürü **Bölüm 6 Paydaş Katılımı'nda** tanımlanmakta ve Paydaş Katılım Planı'nda daha ayrıntılı olarak açıklanmaktadır.

Sürekli Paydaş Katılımı

South Stream Transport, İşletme Aşaması boyunca paydaş katılım programını sürdürecektir. Bu katılım faaliyetleri, faaliyet seviyesiyle orantılı olacak ve paydaşları yaklaşan faaliyetler ve beklenen değişimler hakkında bilgilendirecektir. Paydaş katılım faaliyetleri **Bölüm 6 Paydaş Katılımı'nda** açıklanmaktadır.

9.6.3.3 Özet

Tablo 9.10'da Projenin İşletme Aşaması'yla ilişkili etki potansiyelinini değerlendirme sonuçları özetlenmiştir.

Tablo 9.10 Özet Tablo - Sosyo-ekonomik Etki Potansiyeli - İşletme Aşaması

Etki	Alıcı	Değerlendirme sonuçları	Yönetim Önlemleri ¹
Ruhsat alanları içindeki deniz tabanı üzerinde boru hatlarının fiziksel varlığının petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri üzerindeki potansiyel etkisi	TPAO	Etki yoktur.	Sürekli Paydaş Katılımı Şikayet Prosedürü

Not 1: Herhangi bir etki veya önemli bir etki bulunmadığından dolayı, etki azaltma yerine belirtilen önlemler önerilmektedir.

9.7 Hizmetten Çıkarma Aşaması

Güney Akım Açık Deniz Doğalgaz Boru Hattı'nın hizmetten çıkarılması, çevresel ve diğer potansiyel etkilere ilişkin yürürlükteki uluslararası ve ulusal mevzuat, yönetmelikler ve örnek uygulamalara göre gerçekleştirilecektir. Ayrıntılı hizmetten çıkarma yönetim planlarını geliştirme sürecinin aşamalı olabileceği, öncelikle yasal düzenleyici kuruluşlarla değerlendirmek için gereken potansiyel seçeneklerin ve araştırmaların çerçevesinin ve nihai olarak da hizmetten çıkarma çalışmalarına başlamadan önce mutabakat sağlanan planların oluşturulabileceği öngörülmektedir.

Yerinde hizmetten çıkarma veya boru hattının sökülmesi şeklinde iki seçenek mevcuttur.

Yerinde hizmetten çıkarma, boru hattının yıkanarak temizlenmesi ve deniz suyuyla doldurulmasıyla gerçekleştirilir. Bu işlemin ardından boru hattı, deniz ortamının durağan bir unsuru olarak bulunduğu yerde kalacaktır. Bu nedenle, alıcılar ve etki derecesi İşletme Aşaması'ninkine aynıdır. Buna karşılık, boru hattının sökülmesi, boru döşemenin tam tersi bir işlem olduğu için alıcılar ve etki derecesi, İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları için belirlenenlere benzer olacaktır.

Hizmetten çıkarmayla ilişkili olabilecek etkiler, hizmetten çıkarma yönetim planlarının geliştirilmesi sürecinin bir parçası olarak değerlendirilecektir dolayısıyla bu Rapor kapsamında ele alınmamaktadır.

İnşaat ve işletme faaliyetlerinin dikkatle tutulmuş kayıtları ve arşivleri, bu tür bilgilerin gelecekteki kullanıcıları için uygun bir formatta saklanacaktır. Geçmişte uygulanmış, her türlü özel etki azaltma önlemi ve ayrıca bu etki değerlendirmesinde tanımlanarak uygulanması planlanan önlemler de bu kayıtlara dâhil olacaktır. Ayrıca İnşaat ve İşletim Öncesi ve İşletme aşamalarındaki beklenmeyen tüm olaylar da kayıt altına alınacaktır.

9.8 Beklenmeyen Olaylar

Projenin çeşitli aşamaları sırasında ortaya çıkabilecek beklenmeyen olaylardan kaynaklanabilecek potansiyel sosyoekonomik etkiler **Bölüm 13 Beklenmeyen Olaylar'da** ele alınmaktadır.

9.9 Kümülatif Etki Değerlendirmesi

9.9.1 İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması

İnşaat ve İşletim Öncesi Aşaması sırasındaki kümülatif sosyoekonomik etki potansiyeli, **Bölüm 14 Kümülatif Etki Değerlendirmesi'nde** ele alınmakta ve ayrıntılı olarak değerlendirilmektedir.

9.9.2 İşletme Alma ve İşletme Aşaması

İşletme Aşaması sırasında oluşabilecek kümülatif sosyoekonomik etki potansiyeli, **Bölüm 14 Kümülatif Etki Değerlendirmesi'nde** ele alınmakta ve ayrıntılı olarak değerlendirilmektedir.

9.10 İnsan Hakları

Birleşmiş Milletler'in (BM) İş ve İnsan Haklarına İlişkin Kılavuz İlkelerine (Ref 9.32) göre şirketler, bir şirketin projelerinin veya faaliyetlerinin ya da proje iş ortakları ve tedarikçilerinin doğrudan neden olabileceği potansiyel insan hakları sorunlarını önlemeye veya etkileri azaltmaya çalışarak insan haklarına saygı göstermelidir. IFC Performans Standardı 1'e göre, "*Performans Standartlarının tümünde, bir projenin faaliyetleri sürecinde karşılaşılabileceği insan hakları boyutlarıyla ilgili unsurlar bulunmaktadır. Bu Performans Standartlarıyla ilgili durum tespiti, şirketlerin projelerindeki çok sayıda ilgili insan hakları sorunlarını yönetmesine imkan tanır.*" BM Kılavuz İlkeleri, IFC Performans Standartları ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Standartları, insan haklarına saygı gösterilmesinde şirketlere kılavuzluk eden ölçütlerdir.

Türkiye, **Bölüm 2 Politik, Yasal ve İdari Çerçeve'de** açıklandığı üzere çok sayıda Uluslararası İnsan Hakları Sözleşmesini imzalamış ve bu sözleşmelere taraf olmuştur.

İnsan Hakları faktörlerinin genellikle sosyoekonomik faktörlerle bağlantılı olmasından dolayı, bölümün bu kısmında İnsan Hakları Durum Tespiti sürecinin bulguları tartışılmaktadır.

9.10.1 Durum Tespiti Süreci

Yukarıdaki bölümlerde tartışıldığı gibi, ÇSED'den ayrı bir İnsan Hakları Etki Değerlendirmesi'ni gerekli kılacak önemli bir sosyoekonomik tetikleyici bulunmamaktadır. South Stream Transport, Proje'nin başkalarının insan haklarını ihlal etmemesini sağlamak amacıyla çevresel ve sosyal riskleri ve etkileri değerlendirme sürecini tamamlayıcı gönüllü bir İnsan Hakları Durum Tespiti gerçekleştirmiştir. Ayrıca durum tespiti süreci Proje'nin işletim ömrü boyunca oluşabilecek potansiyel sorunları ve endişeleri proaktif olarak izlemek için Proje'de mevcut bir sistemin bulunmasını sağlamaktadır.

Projenin durum tespiti sürecinin hedefleri şunlardır:

- Proje'nin İnsan Hakları'yla ilişkili mevcut veya potansiyel etkilerini tespit etmek, önlemek, azaltmak ve bu etkileri göz önünde bulundurmak;
- İnsan Hakları sorunlarını yönetmeye yönelik politika ve süreçlerin uygulanmasını sağlamak;
- Üst yönetimin desteklediği bir politikayla İnsan Hakları'na saygı gösterilmesi kararlılığını ifade etmek;
- Sorunların nasıl ele alınacağı konusunda paydaşlarla iletişim halinde bulunulmasını sağlamak; ve
- Paydaşların insan hakları sorunlarını ifade edebilmesini sağlayacak bir şikayet prosedürü kurmak.

Proje'nin çeşitli unsurlarını tanımlayan ve onların İnsan Hakları'yla ilişkili mevcut ya da potansiyel etkileriyle etkileşimini tespit eden bir İnsan Hakları kayıt dosyası geliştirilmiştir. İnsan Hakları ile ilgili etki azaltma ve izleme çabaları mümkün oldukça Çevresel ve Sosyal Yönetim Planı'nda belirtilen **(Bölüm 16 Çevresel ve Sosyal Yönetim)** Proje'nin mevcut kurumsal standartları, politikaları ve prosedürlerine bağlanmaktadır. Potansiyel etkilerin ve etkiye yönelik, Proje'nin ilgili müdahalelerinin bir özeti aşağıda verilmektedir.

Durum tespiti sürecinde, Proje'nin İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları'ndan Hizmetten Çıkarma Aşamasına geçilmesiyle İnsan Hakları risklerinin zamanla değişebileceği kaydedilmektedir. Bu nedenle Proje'nin İnsan Hakları Durum Tespiti, iş faaliyetlerinin ve işletimin düzenli olarak inceleneceği tekrarlayan bir süreç olacaktır.

9.10.2 Genel Politikalar ve Prosedürler

Durum Tespiti sürecinde, üst yönetimin İnsan Hakları'nı koruma ve yönetme kararlılığını sağlamak amacıyla tüm Kurumsal ve Proje politikaları, planları ve prosedürleri gözden geçirilmiştir. Ayrıca alt yükleniciler ve tedarikçi ilişkilerini kapsayan iş ilişkilerinin aynı prensip ve prosedürlere bağlı kalmasını sağlamak amacıyla sözleşme dili gözden geçirilmiştir.

South Stream Transport, Şirketin Kılavuz İlkeleri'nin genel çerçevesini belirleyen Kurumsal Sosyal Sorumluluk ve Sürdürülebilirlik Politikası'na uymaktadır ve İnsan Hakları açısından *"kendi faaliyetlerinde uluslararası kabul görmüş İnsan Hakları'na ve İş Ortaklarının görevlendirildiği faaliyetlerle ve paydaşlarla ilişkilerle ilgili olarak belirtilen haklara saygı gösterilmesini sağlamayı"* politika olarak benimsemektedir.

Ayrıca Şirket, *"uluslararası insan haklarının korunması; örgütlenme özgürlüğü, toplu sözleşme ve istihdamda ayrımcılık yapılmaması; çevrenin korunması; rüşvet ve şantaj dahil olmak üzere yolsuzluğun ortadan kaldırılması"* şeklindeki BM Küresel İlkeler Sözleşmesi'ne uyacağını taahhüt etmektedir.

Kılavuz İlkeler uyması, tüm yükleniciler ve tedarikçiler için belirlenmiş olan Sağlık, Güvenlik, Emniyet ve Çevre ve Kurumsal Sosyal Sorumluluk politikaları (SGEÇ-EYS ve KSS) şartlarında da vurgulanmaktadır. Bu yaklaşım, İnsan Hakları'na saygılı uygulamaların sözleşme ilişkilerinin bir parçası ve doğrudan iş faaliyetleriyle bağlantılı olmasını sağlamaktadır.

9.10.3 İşgücü ve Çalışma Koşulları

Proje faaliyetlerinin açık denizde gerçekleştirileceği ve Türkiye’de karada herhangi bir sosyoekonomik alıcı bulunmayacağı göz önünde bulundurularak, Durum Tespiti süreci İşgücü ve Çalışma Koşullarına odaklanmıştır. Çalışanlar, istihdama erişim, istihdam koşulları ve Proje’de çalışırkenki sağlık, güvenlik ve mutlulukları açısından potansiyel olarak, hem olumlu hem de olumsuz çeşitli doğrudan etkilere maruz kalabilecek önemli bir paydaş grubudur.

Proje’nin sağlam bir SGEÇ-EYS sistemi olduğu göz önünde bulundurularak, Durum Tespiti’nde İş ve İşçi Sağlığı ve Güvenliğiyle ilgili herhangi bir potansiyel etki tespit edilmemiştir. Bunun yerine, doğru bir şekilde ele alınmaması halinde İnsan Hakları çerçevesinde etkilere neden olabilecek Proje işgücü ve çalışma koşullarıyla ilgili dört ana temaya odaklanılmıştır:

- Muhtelif iş gücünü desteklemeye ve ayrımcılığı önlemeye yönelik önlemler;
- Proje’yle ilgili olarak denizde hangi istihdam ve işgücü yasalarının geçerli olduğunun anlaşılması;
- Güvenli çalışma koşulları sağlamaya yönelik süreçler ve önlemler; ve
- Zorla, zorunlu veya çocuk işçi çalıştırmanın engellenmesi için yeterli süreçlerin uygulanması (doğrudan veya tedarik ya da proses zincirlerinde).

Proje İşgücü üzerindeki potansiyel risk ve etkilerin azaltılmasını sağlamak amacıyla, Proje’de aşağıdaki politikaların uygulanması kararlaştırılmıştır:

1. İnsan Kaynakları Politikası: IFC PS 2’nin tüm gerekliliklerinin ele alındığı bir İnsan Kaynakları Politikası’nın oluşturulması ve uygulanması, riskleri (ve potansiyel etkileri) azaltacaktır. İnsan Kaynakları Politikası, South Stream Transport’un ÇSYP’si (**Bölüm 16 Çevresel ve Sosyal Yönetim**) vasıtasıyla uygulanacaktır;
2. Çalışma İlişkisi: Tüm çalışma ilişkileri için temel sözleşmeler South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri tarafından belgelenecek ve Proje işgücüne bildirilecektir. Tüm çalışanlara çalışma koşulları, istihdam koşulları, maaşları ve diğer hakları bildirilecek ve bu bilgiler çalışanlara uygun bir dilde ve/veya yöntemle yazılmış bir sözleşmeyle de sağlanacaktır;
3. Çalışma ve İstihdam Koşulları: South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri, Proje çalışanlarının kararlaştırılan çalışma ve istihdam koşullarına (maaşlar ve haklar, çalışma saatleri, mesai düzenlemeleri ve mesai ücreti, hastalık izni, doğum, resmi tatiller ve yıllık izin dahil) uyacaktır;
4. İşçi Örgütleri: South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri, çalışanların seçtikleri işçi örgütlerini oluşturabilmesine ve bu örgütlere katılabilmesine ve Türkiye yasalarına uygun olarak toplu sözleşme yapabilmesine imkan tanıyacaktır;
5. Ayrımcılık Yapılmaması ve Fırsat Eşitliği: South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri, istihdam ilişkisini fırsat eşitliği ve iyi muamele ilkelerine dayandıracak ve herhangi bir istihdam kararının (istihdam ve işe alım, ücretlendirme, çalışma ve istihdam koşulları, eğitim hakkı, iş verme, terfi, istihdamın sonlandırılması veya emeklilik ve disiplini kapsayan) iş görevleriyle ilgili olmayan kişisel özellikler temelinde gerçekleştirilmemesini sağlayacaktır;

6. Şikayet Prosedürü: South Stream Transport, Proje çalışanlarının ve yüklenicilerin iş koşullarıyla ilgili makul endişelerini dile getirebilmesini sağlamak amacıyla adil ve şeffaf bir Şikayet Prosedürü uygulayacaktır. South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri işe alındıkları zaman ve Proje sahasında veya gemilerde çalışmaya başladıklarında (tekrar) bu prosedür hakkında bilgilendirecek ve bu prosedürün kolay erişilebilir olmasını sağlayacaktır. Şikayet Prosedürü uygun yönetim kademesi tarafından desteklenecek ve şikayetlerini bildirenlere herhangi bir cezalandırmada bulunmaksızın geri bildirim sağlayarak şikayetlerin anlaşılabilir ve şeffaf bir süreçle çözümlenmesini sağlayacaktır. Ayrıca Şikayet Prosedürü diğer hukuki çözüm veya tahkim prosedürlerine erişim hakkını engellemeyecektir; ve
7. Çocuk İşçi veya Zorla Çalıştırma: Türkiye’de asgari istihdam yaşı 16’dır. South Stream Transport’un, yüklenicilerinin ve alt yüklenicilerinin tehlike tanımlama ve güvenlik riski yönetim prosedürlerine uygun olarak tüm taraflar (a) 16 yaşından küçük herhangi bir işçi istihdam edilmemesini ve (b) 16 - 18 yaşları arasındaki hiçbir kişinin ekonomik sömürü oluşturacak, tehlikeli olabilecek ya da eğitimlerine engel olabilecek veya sağlıklarına, fiziksel, zihinsel, ruhsal, ahlaki veya sosyal gelişimlerine zarar verebilecek bir şekilde istihdam edilmemesini sağlayacaktır. 16 ile 18 yaşları arasındaki kişilerin tüm çalışmaları uygun bir risk değerlendirmesine tabi tutulacak ve sağlıkları, çalışma koşulları ve çalışma saatleri düzenli olarak takip edilecektir. Uygun risk değerlendirmesi, düzenli sağlık takibi prosedürleri ve South Stream Transport’un, yüklenicilerinin ve alt yüklenicilerinin çalışanlarının çalışma koşullarının ve mesai saatlerinin belirlenmesiyle ilgili daha genel prosedürler Ek 9.1’de ele alınmaktadır. South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri zorla işgücü istihdam etmeyecektir.

9.10.4 Karadeniz Kıyı İlleri

Türkiye’deki tüm Proje faaliyetleri açık denizde gerçekleştirilecektir. Türkiye’de herhangi bir depolama istasyonu bulunmayacağı ve atık bertarafı için Türkiye limanlarının kullanılmasına gerek olmadığı için karada herhangi bir sosyoekonomik alıcı söz konusu değildir. Buna bağlı olarak toplumla ilişkili doğrudan İnsan Haklarını ilgilendiren herhangi bir etki ortaya çıkmayacaktır. **Bölüm 6 Paydaş Katılımı’nda** ana hatlarıyla belirtildiği gibi; South Stream Transport, Türk paydaşlarla görüşmeler yapılmasını ve Karadeniz kıyısında yaşayan toplulukların dile getirdikleri şikayetlere zamanında ve uygun şekilde yanıt verilmesini ve bu doğrultuda potansiyel etkilerin yönetilmesini sağlamak üzere bir Proje Şikayet Prosedürü uygulanmasını öngören bir Paydaş Katılım Planı hazırlamıştır.

9.10.5 Tedarikçi Katılımı

Durum Tespiti sürecinde, South Stream Transport’un doğrudan neden olduğu etkiler dışında Proje’yle ilgili tarafların davranışları sonucunda oluşacak İnsan Hakları bağlamındaki etkilerin Proje faaliyetleriyle ilişkilendirilebileceği konusuna odaklanılmıştır. Proje inşaatının tamamen yükleniciler ve altyükleniciler tarafından gerçekleştirilmesi muhtemel olduğundan bu durum özellikle önemlidir. Bu nedenle, doğru yönetilmediği takdirde, tedarik zincirinde usule aykırı bir şekilde çocuk işgücü kullanılması şeklinde potansiyel bir riskin bulunabileceği tespit edilmiştir.

Tedarik zincirindeki potansiyel etkilerden kaçınmak amacıyla, yukarıda İşgücü ve Çalışma Koşulları çerçevesinde belirtilen tüm etki azaltma gereklilikleri South Stream Transport'un yüklenicileri, alt yüklenicileri ve doğrudan tedarikçileri için geçerli olacaktır. Türkiye MEB'inde açık deniz boru hattı çalışmasının ana yüklenicisinin uluslararası tanınmış bir şirket olacağı göz önünde bulundurularak, South Stream Transport tarafından belirlenen ve yukarıda değinilen şartlara uyulması hususunda endişe yaşanmayacağı düşünülmektedir; bununla birlikte uygulamalar takip edilecektir.

South Stream Transport, yüklenicileri ve alt yüklenicileri, ana tedarikçiler tarafından çocuk işçi veya zorla işçi çalıştırma gibi uygulamalar yapılmasını engellemek için ana tedarik zincirini sürekli olarak değerlendirmeye tabi tutacaktır.

9.10.6 Güvenliğin Sağlanması

Durum Tespiti sürecinde, "Güvenlik ve İnsan Haklarıyla İlgili Gönüllü İlkeler"de (Ref. 9.33) açıklanan kılavuza uyularak, güvenliğin sağlanmasıyla ilişkili çeşitli faktörler incelenmiştir. Açık denizdeki güvenlik ortamını etkileyebilecek uyumsuzluk riskinin minimum düzeyde olduğu ve gemilerde herhangi bir güvenlik gücüne muhtemelen gerek olmayacağı belirlenmiştir. Ancak South Stream Transport, güvenlik personeliyle ilgili sabıka kontrolü gerçekleştirilmesi ve performansın izlenmesi için sözleşmeyle belirlenmiş süreci uygulayacaktır.

Çalışanların ve Proje paydaşlarının güvenliği ve emniyetini korumaya yönelik politikalar, planlar ve prosedürler SGEÇ-EYS'de belgelenmektedir.

9.11 Sonuçlar

9.11.1 Etki Değerlendirmesi Özeti

Bu değerlendirmede, Proje'yle ilişkili sosyo-ekonomik etki potansiyeli incelenmiştir.

İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları'yla ilgili olarak bu bölümde, Proje'nin balıkçılık ve petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri üzerindeki etki potansiyeli değerlendirilmiştir. Türkiye'deki balıkçılık sektörü üzerindeki etki potansiyeli özel bir Balıkçılık Araştırması yapılarak incelenmiştir (Ek 9.1); bu çalışma Türkiye'de balıkçılık faaliyetlerinin Proje Alanı'ndan yaklaşık 100 km mesafede bulunan kıyı sularında yoğunlaştığını göstermiştir. Ayrıca, Karadeniz'de hamsi (veya diğer balıkların) göç yolları üzerinde herhangi bir etki oluşumu öngörülmemektedir. Bu nedenle Türkiye'de balıkçılık sektörü üzerinde Proje inşaatından kaynaklanan herhangi bir etki beklenmemektedir.

Değerlendirmede ayrıca İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları sırasında petrol ve doğalgaz arama faaliyetleri üzerindeki potansiyel etkiler de incelenmiştir. Ancak ruhsat sahibi (TPAO) ile yapılan görüşmelerde, İnşaat ve İşletim Öncesi Aşamaları'nda Proje Alanı'nda herhangi bir arama sondaj çalışmasının mevcut koşullarda planlanmadığı tespit edilmiştir. Bu nedenle inşaat faaliyetlerinin TPAO'nun potansiyel arama faaliyetlerini etkilemesi beklenmemektedir.

Bu çerçevede, Proje'nin İnşaat Aşaması sırasında herhangi bir önemli sosyo-ekonomik etki oluşmayacaktır.

İşletme Aşaması'yla ilgili olarak bu bölümde, işletilmekte olan boru hattından ve bu süreçle ilişkili İşletim Güvenlik Bölgesinden kaynaklanabilecek, petrol ve doğalgaz arama (ve geliştirme) faaliyetleri üzerindeki etki potansiyeli değerlendirilmiştir. Proje Alanı'nın TPAO arama ruhsat alanlarıyla kesişmesine karşın, darlığından dolayı, gelecekte yakınlarında gerçekleştirilebilecek olan petrol ve doğalgaz arama veya geliştirme faaliyetlerinin fizibilitesi üzerinde etkiye neden olmayacağı öngörülmektedir.

Bu çerçevede, Projenin İşletme Aşaması sırasında herhangi bir önemli sosyo-ekonomik etki oluşmayacaktır.

9.11.2 Yönetim tedbirlerine genel bakış

Projenin önemli bir sosyoekonomik etkiye neden olmasının muhtemel görülmemesine karşın, sorunlarla ilgili paydaş algılarının yönetilmesine ve beklenmeyen herhangi bir sorun veya etkinin tespit edilmesi ve ele alınmasına yönelik bir mekanizma oluşturulabilmesi için aşağıdaki önlemler uygulanacaktır:

- Olumsuz etkilerden sakınmak ve sakınmanın mümkün olmadığı durumlarda da olumsuz etki potansiyelini en aza indirmek için çeşitli inşaat yönetimi ve çevresel ve sosyal yönetim süreçleri;
- Paydaşları planlanan inşaat faaliyetleri ve inşaat programı hakkında bilgilendirmek ve gelişmelerden haberdar etmek amacıyla Proje inşası sırasında sürekli paydaş katılımı;
- Karadeniz kıyı toplumları da dahil olmak üzere paydaşlar tarafından bildirilen şikayetlerin hızlı, şeffaf ve tatmin edici şekilde ele alınmasını sağlamak amacıyla bir Şikayet Prosedürü uygulanması;
- Tazmin edilmeyi gerektiren taleplerin ya da vakaların tutarlı ve adil bir şekilde değerlendirilebilmesini sağlamak amacıyla bir Proje Tazminat/Telâfi Çerçevesi geliştirilmesi; ve
- Projeden etkilenen kişilerin (beklenmeyen olaylardan kaynaklanacak etkilere maruz kalanlar dâhil) geçim koşullarının iyileştirilmesi, yeniden oluşturulması ve eski haline getirilmesi için, ek etki azaltma ve tazmin önlemleri ile destekleyici önlemler geliştirme sürecini tanımlayan bir Geçim Koşullarının Eski Haline Getirilmesi Çerçevesi geliştirilmesi.

Referanslar

Numara	Referans
Ref. 9.1	South Stream Transport, 2013. <i>South Stream Offshore Pipeline – Turkish Sector Scoping Report</i>. Prepared by URS Infrastructure & Environment UK Limited on behalf of South Stream Transport. [South Stream Transport, 2013. <i>Güney Açık Deniz Boru Hattı – Türkiye Bölümü Kapsam Belirleme Raporu</i>. South Stream Transport adına URS Infrastructure & Environment UK Limited tarafından hazırlanmıştır.]
Ref. 9.2	Personal communication with Coast Guard Command of the Black Sea Region. Interview conducted 21 August, 2013. Samsun. [Sahil Güvenlik Karadeniz Bölge Komutanlığı ile kişisel iletişim. Görüşme 21 Ağustos 2013'te, Samsun'da gerçekleştirildi.]
Ref. 9.3	BBC. World News Website. http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-17988453. Accessed: 16 August 2013. [BBC World News Internet Sitesi. Erişim adresi: http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-17988453. Erişim tarihi 16 Ağustos 2013.]
Ref. 9.4	World Bank, 2012. Country Partnership Strategy (CPS) for Turkey, 2012-2015. [Dünya Bankası, 2012. Country Partnership Strategy (CPS) for Turkey (Türkiye için Ülke Ortaklık Stratejisi), 2012-2015.]
Ref. 9.5	BBC World News. Accessed on 2 October, 2013. http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-17994865. Accessed: 23 October 2013. [BBC World News. Erişim tarihi 2 Ekim 2013. Erişim adresi: http://www.bbc.co.uk/news/world-europe-17994865. Erişim tarihi 23 Ekim 2013.]
Ref. 9.6	Laf Sozluk. 2011. <i>Map of Turkey Provinces and Territories</i>. http://www.lafsozluk.com/2011/04/turkiye-iller-ve-bolgeler-haritasi.html. Accessed: 26 September 2013. [Laf Sözlük, 2011. <i>Türkiye İller ve Bölgeler Haritası</i>. Erişim adresi: http://www.lafsozluk.com/2011/04/turkiye-iller-ve-bolgeler-haritasi.html. Erişim tarihi 26 Eylül 2013.]
Ref. 9.7	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Address Based Population Registration System. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi.]

Numara	Referans
Ref. 9.8	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Main Statistics: Population and demography data sets: Population of provinces by Years. http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Accessed: 17 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu(TÜİK), 2013. Ana İstatistikler: Nüfus ve demografi verileri: Yıllara göre illerin nüfusu. Erişim adresi: http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Erişim tarihi: 17 Eylül 2013.]
Ref. 9.9	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Main Statistics: Population and demography data sets: Provincial in-Migration, Out Migration, Net Migration, Rate of Net Migration, Census of Population - ABPRS. http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Accessed: 19 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Ana İstatistikler: Nüfus ve demografi verileri: İl İçi Göç, İl Dışı Göç, Net Göç, Net Göç Hızı, Nüfus Sayımı – ABPRS. Erişim adresi: http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Erişim tarihi 19 Eylül 2013.]
Ref. 9.10	World Bank, 2012. GDP Ranking Table. http://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table. Accessed: 23 October 2013. [Dünya Bankası, 2012. GDP Ranking Table (GSYH Sıralama Tablosu). Erişim adresi: http://data.worldbank.org/data-catalog/GDP-ranking-table. Erişim tarihi: 23 Ekim 2013.]
Ref. 9.11	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Main Statistics: National Accounts data sets: Gross Domestic Product in Constant Prices by Kind of Economic Activity. http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Accessed: 17 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Ana İstatistikler: Ulusal Hesaplar verileri: Üretim Yöntemi ile Cari-Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla. Erişim adresi: http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Erişim tarihi 17 Eylül 2013.]
Ref. 9.12	World Bank, 2012. GDP Growth (Annual %). http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG. Accessed: 23 October 2013. [Dünya Bankası, 2012. GDP Growth (Annual %) (GSYH Büyümesi (Yıllık %)). Erişim adresi: http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG. Erişim tarihi: 23 Ekim 2013.]
Ref. 9.13	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Main Statistics: National Accounts data sets: Gross Domestic Product and GDP per Capita in Constant Prices. http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Accessed: 02 April 2014. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Ana İstatistikler: Ulusal Hesaplar verileri: Cari-Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH). Erişim adresi: http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Erişim tarihi 2 Nisan 2014.]

Numara	Referans
Ref. 9.14	Ozaslan, Metin; Bülent Dinçer; and Huseyin Ozgur, 2006. <i>Regional disparities and territorial indicators in Turkey: Socio-economic development index (sedi)</i>. In ERSA conference papers ersa06p858, European Regional Science Association. [Özaslan, Metin; Bülent Dinçer ve Hüseyin Özgür, 2006. Türkiye'deki bölgesel eşitsizlikler ve karasal göstergeler: <i>Sosyo-ekonomik gelişme göstergeleri (sedi)</i>. ERSA konferansı dosyaları ersa06s.858, Avrupa Bölge Bilimi Birliği.]
Ref. 9.15	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Main Statistics: Employment, Unemployment and Wages data sets: Basic Labour Force Indicators by Provinces (2011). http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Accessed: 17 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Ana İstatistikler: İstihdam, İşsizlik ve Ücret Verileri: İllere göre Temel İşgücü Göstergeleri (2011). Erişim adresi: http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Erişim tarihi 17 Eylül 2013.]
Ref. 9.16	World Bank, 2013. Unemployment (percentage of total labour force). http://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS. Accessed: 23 October 2013. [Dünya Bankası, 2013. İşsizlik (Toplam işgücü yüzdesi). Erişim adresi: http://data.worldbank.org/indicator/SL.UEM.TOTL.ZS. Erişim tarihi: 23 Ekim 2013.]
Ref. 9.17	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Main Statistics: National Accounts data sets: Gross Domestic Prices in Constant Prices by Kind of Economic Activity. http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Accessed: 17 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Ana İstatistikler: Ulusal Hesaplar verileri: Üretim Yöntemi ile Cari-Sabit Fiyatlarla Gayri Safi Yurtiçi Hasıla. Erişim adresi: http://www.turkstat.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist. Erişim tarihi 17 Eylül 2013.]
Ref. 9.18	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2011. Fishery Statistics, Publication No. 3876, ISSN 1013-6177. http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul. Accessed: 06 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2011. Balıkçılık İstatistikleri, Yayın No. 3876, ISSN 1013-6177. Erişim: http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul. Erişim tarihi: 6 Eylül 2013.]
Ref. 9.19	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Fisheries Statistics. http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul. Accessed: 06 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Balıkçılık İstatistikleri. Erişim adresi: http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul. Erişim tarihi: 6 Eylül 2013.]
Ref. 9.20	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2011. Fishery Statistics 2011, Publication No. 3876, ISSN 1013-6177. http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul. Accessed: 9 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2011. Balıkçılık İstatistikleri 2011, Yayın No. 3876, ISSN 1013-6177. Erişim: http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul. Erişim tarihi: 9 Eylül 2013.]

Numara	Referans
Ref. 9.21	West Black Sea Development Agency. West Black Sea Regional Plan 2010-2013. [Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı. Batı Karadeniz Bölge Planı 2010-2013.]
Ref. 9.22	Intecsea, 2012. Feasibility Study for Construction of South Stream Gas Pipeline – Volume 7 Basis of Design. [Intecsea, 2012. Güney Akım Doğalgaz Boru Hattı İnşaatı Fizibilite Çalışması – Cilt 7 Tasarım Esasları]
Ref. 9.23	Bosphorus Strait News, 2013. Ship statistics of Bosphorus Strait. http://www.bosphorusstrait.com/category/monthly-ship-statistics/page/4/ . Accessed: 19 September 2013. [İstanbul Boğazı Haberleri, 2013. İstanbul Boğazı'ndaki gemi istatistikleri. Erişim adresi: http://www.bosphorusstrait.com/category/monthly-ship-statistics/page/4/ . Erişim tarihi 19 Eylül 2013.]
Ref. 9.24	Personal communication with Turkish Petroleum Corporation (TPAO), Department of Exploration. Interview conducted 15 August, 2013. Ankara. [Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO), Arama Daire Başkanlığı ile kişisel iletişim. Görüşme 15 Ağustos 2013'te, Ankara'da gerçekleştirildi.]
Ref. 9.25	European Parliament, Policy Department, 2010. <i>Fisheries in the Black Sea</i> . Note, European Parliament, Brussels. [Avrupa Parlamentosu, Politika Departmanı, 2010. <i>Fisheries in the Black Sea</i> . Not, Avrupa Parlamentosu, Brüksel.]
Ref. 9.26	Turkish Statistical Institute (TUIK), 2013. Fisheries Statistics. http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul . Accessed: 9 September 2013. [Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), 2013. Balıkçılık İstatistikleri. Erişim adresi: http://tuikapp.tuik.gov.tr/balikcilikdagitimapp/balikcilik.zul . Erişim tarihi: 9 Eylül 2013.]
Ref. 9.27	General Fisheries Commission for the Mediterranean, 2013. Production Statistics. http://www.gfcm.org/gfcm/topic/17105/en . Accessed: November 2013. [Akdeniz Balıkçılık Genel Komisyonu (GFCM), 2013, Üretim İstatistikleri, Erişim adresi: http://www.gfcm.org/gfcm/topic/17105/en . Erişim tarihi: Kasım 2012.]
Ref. 9.28	Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Country note on national fisheries management systems -- Turkey. http://www.oecd.org/turkey/34431494.pdf . Accessed: 12 March 2014. [Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), Türkiye - Ulusal balıkçılık yönetim sistemleri üzerine ülke değerlendirmesi. Erişim adresi: http://www.oecd.org/turkey/34431494.pdf . Erişim tarihi: 12 Mart 2014.]

Numara	Referans
Ref. 9.29	Black Sea transboundary diagnostic analysis, May 2007. http://www.blacksea-commission.org/tda2008-document3.asp. Accessed: November 2012. [Karadeniz sınıraşan tanı analizi, Mayıs 2007. Erişim adresi http://www.blacksea-commission.org/tda2008-document3.asp. Erişim tarihi: Kasım 2012.]
Ref. 9.30	Ministry Of Food And Livestock: Fisheries and Aquaculture General Directorate, EIA Opinion Letter. Ref. 75453017-611-1627. Maplecroft Human Rights Risk Index, 2013. http://maplecroft.com/themes/hr/. Accessed: 20 August 2013. [Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı: Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürlüğü, ÇED Görüş Yazısı. Ref. 75453017-611-1627. Maplecroft Human Rights Risk Index. 2013. Erişim adresi: http://maplecroft.com/themes/hr/. Erişim tarihi: 20 Ağustos 2013.]
Ref. 9.31	Scientific, Technical and Economic Committee for Fisheries (STECF), 2012. Assessment of Black Sea Stocks (STECF-12-15). European Commission Joint Research Centre. ISBN 978-92-79-27208-0, doi:10.2788/63715. [Balıkçılık Bilimsel, Teknik ve Ekonomik Komitesi (STECF), 2012. Karadeniz Stokları Değerlendirmesi (STECF-12-15). Avrupa Komisyonu Ortak Araştırma Merkezi. ISBN 978-92-79-27208-0, doi: 10.2788/63715.]
Ref. 9.32	United Nations Human Rights Council, 2011. Guiding Principles on Business and Human Rights: Implementing the United Nations "Protect, Respect and Remedy" Framework. http://www.business-humanrights.org. Accessed: 20 August 2013. [Birleşmiş Milletler İnsan Hakları Komisyonu, 2011. İnsan Hakları ve İktisadi Faaliyetlere Yönelik Kılavuz İlkeler: Birleşmiş Milletler'in "Koru, Saygı Duy ve Çözüm Bul" Çerçevesi'nin Uygulanması. Erişim adresi: http://www.business-humanrights.org. Erişim tarihi: 20 Ağustos 2013.]
Ref 9.33	Voluntary Principles on Security and Human Rights, 2000. http://www.voluntaryprinciples.org/files/voluntary_principles_english.pdf. Accessed: 20 August 2013. [Güvenlik ve İnsan Hakları Hakkında Gönüllü İlkeler, 2000. Erişim adresi: http://www.voluntaryprinciples.org/files/voluntary_principles_english.pdf. Erişim tarihi: 20 Ağustos 2013.]
Ref. 9.34	Personal communication with Samsun Union of Fisheries Cooperatives. Meeting conducted 16 May 2014. Samsun. [Samsun Balıkçılık Kooperatifleri Birliği ile Bireysel İletişim. Toplantı 16 Mayıs 2014'de gerçekleşti. Samsun]

